

FUNGSI DAN PERANAN BAY PLAN TERHADAP PROSES BONGKAR DAN MUAT CONTAINER PADA PT. TANTO INTIM LINE

¹ Fakheza N,² Restu Mujiono, ³Yusnidah, ⁴Dina Rispianti

^{1,4}KPNK, ^{2,3}TEKNIKA

Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan

email: asdayusnidah@gmail.com

Abstrak. Aktivitas manajemen dalam menempatkan container yang di angkut dengan kapal laut harus diawali dengan pengangkut (carrier) harus melakukan persiapan muat perpelabuhan berupa membuat rencana muat sementara (loading plan), kemudian rencana pemuatan akan di finalkan dengan menggunakan Bay Plan. Stowage Plan pada kapal container disebut dengan Bay Plan. Bay Plan adalah bagan perencanaan penyusunan container di dalam palka dan di atas gladak (deck) dengan urutan ganjil untuk container 20 feet dan genap untuk container 40 feet. Container akan diletakan pada posisi tertentu dengan formula bay-row-tier. Dengan adanya Bay Plan proses bongkar dan muat container akan lebih efisien dan efektif, serta sebagai pertimbangan keselamatan (safety) kapal dan container yang di angkut.

Kata Kunci: Fungsi, Bay Plan, dan container

Abstract. The management activity of placing containers transported by ship must begin with the carrier preparing for port loading by creating a preliminary loading plan. The loading plan is then finalized using a bay plan. The stowage plan on a container ship is called a bay plan. A bay plan is a chart that outlines the arrangement of containers in the hold and on the deck, with odd-numbered rows for 20-foot containers and even-numbered rows for 40-foot containers. Containers are placed in specific positions using the bay-row-tier formula. A bay plan makes the loading and unloading process more efficient and effective, ensuring the safety of the ship and the containers being transported.

Keywords: Function, Bay Plan, and Containers

PENDAHULUAN

Kontainerisasi merupakan revolusi yang membawa perubahan pola perdagangan dalam sistem transportasi global. Perubahan terjadi terhadap pola perdagangan, rute pelayaran, desain dan ukuran kapal. Perubahan tersebut didasarkan oleh permintaan pengiriman barang dengan menggunakan container yang sangat tinggi.

Pada mulanya container diangkut dengan kapal konvensional atau kapal semi container yang menempatkan container sebagai muatan di atas deck. Tetapi, perkembangan yang sangat pesat mendorong perusahaan pelayaran dan perkapalan memiliki dan

membangun kapal khusus pengangkut container yang dinamakan kapal full cellular. Konstruksi kapal full cellular antara lain tanpa peralatan bongkar dan muat, deck bawah luas dan palka dilengkapi dengan cell guides guna dapat memudahkan saat melakukan kegiatan pembongkaran dan pemuatan.

Di masa sekarang aktivitas manajemen dalam menempatkan container yang di angkut dengan kapal laut diawali dengan si pengangkut melakukan persiapan muat perpelabuhan berupa rencana muat sementara (loading plan). Kemudian rencana pemuatan difinalkan dengan menggunakan (bay plan) yang mencantumkan jenis-jenis muatan, pelabuhan muat dan bongkar serta lokasi tata letak

container di dalam palka dan di atas deck dengan format bay-row-tier. Menyusun container

di dalam palka dan di atas deck kapal bertujuan untuk memanfaatkan ruang seefisien mungkin dan untuk pertimbangan keselamatan kapal dan container yang diangkut.

METODE PENELITIAN

A. Field Riseach (Metode Lapangan)

Field reseach adalah penelitian yang dilakukan dengan memperoleh bahan-bahan langsung dari lapangan. Seperti :

1. Interview (wawancara) langsung terhadap forman kapal dan mualim 1 untuk melakukan perencanaan penataan muatan di atas kapal.
2. Observasi (pengamatan) yang penulis lakukan terhadap subjek yang di bahas, mengamati dan melihat secara langsung seluruh kegiatan yang dilakukan.

B. Library Research

Dalam metode ini penulis membaca buku-buku yang berhubungan dengan objek penulisan penelitian yang diperoleh dari perpustakaan kampus Politeknik Adiguna Maritim Indonesia (POLTEK AMI) Medan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Fungsi Bay Plan Terhadap Penataan Muatan Barang Berbahaya di Atas Kapal

Sebelum memuat barang berbahaya ke atas kapal dengan menggunakan container harus dipastikan bahwa tempat itu memenuhi persyaratan, kering dan bersih, semua container harus di lashing yang kencang sehingga tidak dapat bergeser. Alat lashing nya di sesuaikan terhadap jenis containernya. Muatan berbahaya merupakan jenis muatan yang memerlukan pengawasan yang istimewa dan pengangkutan dalam penataan muatan berbahaya harus memenuhi persyaratan dari Negara dimana muatan itu dimuat, negara asal kapal, negara dimana muatan itu akan dipindahkan.

Sebelum melakukan pemuatan barang berbahaya maka pelaksana pengangkutan terlebih dahulu harus membuat perencanaan muat di atas kapal dengan membuat (bay plan) karena akan memiliki fungsi sebagai berikut :

1. Penataan Muatan

Penataan barang berbahaya haruskan diletakan di atas deck dan harus dilashing dengan baik dengan catatan containernya harus dapat menahan segala jenis cuaca atau dalam keadaan baik. Biasanya barang berbahaya di letakan di haluan kapal karna jauh dari ruang mesin yang dapat membahayakan. Bila barangan dalam golongan mudah terbakar

maka tidak boleh merokok disekitarnya dan memberikan penerangan terbuka dan sangat penting jika diberi pengumuman/tulisan yang jelas sebagai tanda perhatian peringatan. Hindari juga terhadap resiko kebakaran yang terjadi akibat korsletting atau kabel yang rusak.

2. Pemisahan muatan

Barang berbahaya yang dapat saling bereaksi tidak boleh ditata dalam satu container atau pun saling berdekatan dengan container lainnya, seperti halnya golongan 8 yang dapat terjadi reaksi antara acid dan alkali. Barang-barang yang tadinya tidak berbahaya tetapi terkena reaksi dari barang berbahaya maka akan ikut menjadi bahaya juga barang tersebut. Benda yang bereaksi terhadap air tidak boleh di tata bersamaan dengan muatan berbahaya. Sebagai peraturan umum, maka bahan bahan makanan tidak boleh di campur dengan muatan berbahaya.

3. Sebagai tindakan hati-hati dalam penanganan

Untuk menghindari terjadinya kecelakaan maka segala sesuatunya harus mengikuti praturan dan prosedur yang berlaku, tetapi harus dilaksanakan dengan hati-hati. Muatan berbahaya dokumentasinya harus benar sejak saat di booking sampai saat penyerahan.

Muatan berbahaya tidak boleh di banting pada saat pemuatan dan pembongkaran. Bila muat kedalam container kemudian ada tanda kebocoran harus diperhatikan, khususnya bila ada pembungkus yang bocor harus ditemukan dan ditolak karena akan membahayakan muatan yang lainnya, hingga keselamatan para awak kapal yang mengangkutnya.

B. Pengklasifikasian Muatan Berbahaya

International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code membagi menjadi 9 golongan (klasifikasi) muatan berbahaya, penggolongan yang benar dan labelnya harus sesuai dengan IMDG Code, kenyataannya bahwa barang yang tidak termasuk dalam daftar ini tidak berarti tidak berbahaya. Ini merupakan sifat khusus dari barang yang harus diperhatikan. Muatan berbahaya dibagi menjadi 9 golongan/kelas sebagai berikut :

1. Explosif, meliputi barang berbahaya atau bahan peledak yang mempunyai bahaya ledakan, barang-barang ini harus memenuhi keamanan dan umumnya didasarkan atas peraturan negara pelabuhan setempat.
2. Gas, gas cair maupun padat, sesuai sifatnya gas muda meledak, terbakar, beracun, menimbulkan karat, bahan oksidasi atau memiliki dua sifat sekaligus. Beberapa bahan pada golongan ini,

selama pengangkutan dapat breaksi sendiri, hingga dapat menimbulkan bahaya bila berhubungan dengan hawa panas atau gas yang dapat menimbulkan tekanan.

3. Inflambel liquid atau cairan yang dapat menyala. Bahaya utama dari benda ini dalam pengangkutan dengan kapal ialah pengeluaran uap yang (ada jenis yang beracun). Uapnya dapat membentuk campuran yang dapat terbakar dengan udara, dan mengakibatkan ledakan, atau menimbulkan kebakaran karna percikan api. Oleh karena itu, harus ditempatkan yang jauh dari
4. Inflammable solids atau benda padat yang mudah menyala. beberapa jenis ini dapat meledak kecuali di campur dengan air atau cairan lainnya. Jauhkan dari barang yang mengeluarkan api.
5. Oxidising substance merupakan zat yang mengandung zat asam. Golongan ini dapat menimbulkan uap panas yang dapat terbakar dengan mudah atau mengeluarkan oksigen bila terbakar, jadi intensitasnya tinggi. Umumnya ada reaksi antara bahan yang dapat beroksidasi dan mungkin menimbulkan panas yang tidak stabil. Pembungkus yang bocor harus ditolak untuk pengapalan dan harus diperiksa sebelum dimuat.
6. Poisonous substance. Merupakan benda padat yang beracun ini harus di tangani dengan hati-hati sehubungan dari pengaruh racun yang dikeluarkan. Ini dapat mengakibatkan luka yang hebat dan kematian jika terhirup atau terkena kulit. Hampir setiap benda yang beracun akan mengeluarkan gas beracun bila terbakar, alat pernafasan atau pakaian pelindung harus siap sedia untuk mengahadpi bila terjadinya kerusakan pada pembungkus yang ada di dalam containernya.
7. Benda radioaktif. Cara penanganan yang hati-hati terhadap benda yang mengandung radioaktif sangat beragam. Harus yakin bahwa peletakkannya secara aman dan semua harus sesuai dengan standard international yang telah disetujui. Pada waktu boking muatan, maka sebelum diterima harus dipelajari dengan seksama sesuai dengan peraturan pelabuhan.
8. Corrosive. Zat yang menimbulkan karat bersifat merusak dapat berbentuk padat maupun cair dalam bentuk aslinya, umumnya dapat merusak kulit. Penguapan dari pembungkusnya dapat merusak muatan lain yang ada disekitarnya, maupun peralatan kapal. Golongan ini sedikit banyak memiliki daya rusak terhadap besi dan textile.
9. Miscellaneous dangerous substance merupakan beraneka bahan berbahaya. Yang tidak dapat digolongkan secara tepat dalam satu kelas karena

dapat menimbulkan bahaya khusus yang tidak dapat diliputi oleh golongan lain. Namun demikian tidak secara otomatis di anggap sebagai barang yang kurang berbahaya.

C. Dokumen-Dokumen Terkait Dalam Proses Pelaksanaan Bongkar dan Muat

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar dan muat container ada beberapa dokumen yang harus diisi dan diserahkan kepada pihak terkait. Dokumen terbagai 2 (dua) yaitu:

1. Dokumen Pembongkaran

a. Landing Order.

Apabila terjadi perubahan bongkar muat dari suatu party barang, agen pelayaran akan mengeluarkan landing order. Landing order merupakan pemberitahuan dari agen pelayaran kepada kapal tentang adanya perubahan pelabuhan bongkar suatu party dengan menyebutkan pelabuhan bongkar sebelumnya dan pelabuhan bongkar seharusnya.

b. Special Cargo List

Special cargo list adalah daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, barang yang membutuhkan pengawasan khusus termasuk Reffer Cargo.

c. Dangerous Cargo List

Daftar muatan yang berbahaya, baik yang ditetapkan oleh International Maritime Organization (IMO) atau pun yang di tetapkan oleh pihak yang berwenang di pelabuhan.

d. Hatch List

Merinci muatan pada setiap palka, hatch list dibuat oleh pihak kapal.

e. Tally Sheet

Saat waktu barang dibongkar maka dilakukan pencatatan jumlah coli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya di catat dalam tally sheet.

f. Cargo Manifest

Merupakan keterangan secara rinci mengenai barang barang yang di angkut oleh kapal. Jadi ini merupakan daftar barang dari semua Bill of lading (BL) dari barang yang di angkut kapal dan dijabarkan secara rinci.

Keterangan di dalam manifest sebagai berikut :

- 1) Nomor urut
- 2) Nomor B/L
- 3) Nama pengirim
- 4) Alamat penerima
- 5) Jumlah coli dalam angka
- 6) Keterangan mengenai angka
- 7) Jumlah berat barang
- 8) Freight
- 9) Tarif satuan barang
- 10) Lajur kosong untuk catatan seperlunya
- 11) Jumlah freight yang di bayar tiap B/L
- 12) Jumlah OPP/OPT
- 13) Lajur biaya tata usaha
- 14) Lajur jumlah keseluruhan biaya yang akan dikenakan pada setiap B/L
- 15) Lajur keterangan

2. Dokumen pemuatan

a. Bill of Lading

Bill of lading juga di sebut juga sebagai konosemen, bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus bukti tanda terima barang. Bill of Lading dibuat oleh perusahaan pelayaran.

b. Shipping Instruction

Merupakan surat yang di buat oleh pemilik barang (Shipper) yang di tunjukan kepada perusahaan pelayaran (Carrier) untuk menerima dan memuat container mereka di atas kapal.

c. Tally Muat

Untuk semua barang yang dimuat diatas kapal akan dicatat dalam tally sheet. Selain ditandatangani oleh petugas yang mencatat tally sheet juga di tanda tangani oleh petugas kapal mungkin ada ketidaksesuaian dari muatan yang ada.

d. Stowage Plan (Bay plan)

Merupakan gambar tata letak dan susunan semua container yang telah muat di atas kapal.

e. Mate's Receipt

Adalah tanda terima barang yang akan dimuat kekapal. Dan nantinya ditandatangani oleh mualim kapal. Apabila jumlah muatan yang dimuat tidak sesuai

dengan jumlah yang tercantum dalam mate's receipt maka petugas kapal akan mencatat jumlah selisih tersebut, dan apabila bsrsng yang dimuat terdapat kerusakan petugas kapal juga akan mencatat kondisinya.

f. Cargo List (Loading List)

Adalah daftar semua barang yang akan dimuat dalam kapal. Loading list dibuat oleh perusahaan pelayaran.

KESIMPULAN

Penempatan barang berbahaya sejauh ini sudah dimuat sesuai dengan ketentuan, namun masih terdapat kesalahan yang tidak sesuai dengan perencanaan. Ada baiknya penempatan muatan harus sesuai dengan perencanaan, dikarenakan akan mempengaruhi keselamatan kapal dan muatannya. Barang berbahaya yang ditempatkan di atas kapal harus mendapatkan pengawasan khusus oleh pihak pengangkut untuk menghindari hal-hal yang tidak di inginkan.

DAFTAR PUSTAKA

Ali Purwito Dan Indriani. Ekspor, Impor, Sistem Harmonisasi, Nilai Pabean Dan Pajak Dalam Kepabeanaan. Jakarta : Mitra Wacana Media, 2015.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama, 2008.

Suranto. Manajemen Operasional Angkutan Laut Dan Terminal Peti Kemas Pasca UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Medan : Gema, 2011.

Suryono R.P. Shipping : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut. Jakarta : PPM, 2005.

Ginting, D., Taruna, T., & Raja, B. (2022). IZIN TINGGAL CREW ASING YANG AKAN BEKERJA DI ATAS KAPAL LAY UP PADA PT. ANSARI SHIPPING BATAM DI PELABUHAN BATU AMPAR. Journal of Maritime and Education (JME), 4(2), 400-406.

Ginting, D., Sembiring, M. E. B., & Lilis, L. (2025). TANGGUNG JAWAB BAGIAN OPERASIONAL TERHADAP PENANGANAN MUATAN CURAH CAIR PADA PT. USDA SEROJA JAYA CABANG BATAM. Journal of Maritime and Education (JME), 7(1), 814-818.

Habeahan, H. R., & Lilis, L. (2024). Kinerja Agen Diatas Kapal Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Di Pt. Putra Andalas

Samudera Dumai. Journal of Maritime and Education (JME), 6(1), 615-626.

Lilis, L., Dirhamsyah, D., Fransiska, E., & Sartika, D. (2023). PELAKSANAAN EKSPOR IKAN PARI KE NEGARA SINGAPORE PADA CV. INDO PACIFIC JAKARTA. Journal of Maritime and Education (JME), 5(1), 469-474.

Lilis, L., Siregar, N. S., & Abdullah, P. (2022). TATA CARA PERPANJANGAN SERTIFIKAT KONSTRUKSI KAPAL PADA KANTOR KSOP (KESYAHBANDARAN DAN OTORITA PELABUHAN) KELAS I DUMAI OLEH PT. WASAKA INDONESIA JAYA DUMAI. Journal of Maritime and Education (JME), 4(1), 318-324.

Lilis, L., & Fadillah, N. (2021). PROSEDUR PENANGANAN CREW KAPAL ASING YANG MASUK KE PERAIRAN INDONESIA PADA PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BATAM. Journal of Maritime and Education (JME), 3(1), 168-175.

Lasse. D.A. Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok Di Area Pelabuhan. Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2014.

Nasution. M.N. Manajemen Transportasi. Jakarta : Ghalia Indonesia, 2008.