

PENANGANAN *CLEARANCE IN* DAN *CLEARANCE OUT* KAPAL BERBENDERA ASING DENGAN SISTEM *INAPORTNET* PADA PT. USDASEROJA JAYA CABANG DUMAI

Dirhamsyah

Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan – POLTEK AMI Medan

ABSTRAK

PT. Usdaseroja Jaya Cabang Dumai adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa keagenan dan tentunya menangani dokumen *Clearance In* dan *Clearance Out* Kapal Lokal maupun Kapal Asing yang akan sandar dan melakukan bongkar/muat di pelabuhan Dumai. Untuk mengetahui Penanganan laut atau dapat melakukan pelayaran untuk mengangkut atau membongkar barang jika sudah dilengkapi dengan dokumen kapal yang telah disahkan oleh syabandar. Pembahasan yang dipaparkan dalam makalah ini yaitu Penanganan jasa keagenan pada PT. Usdaseroja Jaya Cabang Dumai tentang penanganan *Clearance In* dan *Clearance Out* kapal Asing Dengan sistem *Inaportnet*. Kerja sama serta koordinasi yang baik antara perusahaan pelayaran dengan instansi terkait dengan kegiatan di pelabuhan sangat dibutuhkan demi kelancaran pelayanan terhadap kapal yang melakukan kegiatan bongkar /muat barang di pelabuhan. Perlu diketahui maksud dari koordinasi yang dimaksud adalah masing – masing instansi dapat melakukan tugas dan fungsinya sehingga pelayanan terhadap kapal dapat berjalan dengan lancar dan aman. Metode yang digunakan dalam makalah ini yaitu, metode pengumpulan data dari lapangan (*field research*) selama penulis melakukan praktek darat dan metode pustaka (*library research*) data diperoleh dari penelitian ini bersifat teoritis yang bersumber dari buku – buku.

Kata Kunci : Sistem *Inaportnet*, *Clearance In*, *Clearance Out*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kapal merupakan alat transportasi penghubung laut yang paling populer sejak dahulu digunakan oleh masyarakat Indonesia, khususnya yang berada pada wilayah kepulauan. Kapal menjadi penghubung orang maupun barang (*Logistic*) dari satu daerah ke daerah lainnya, karena lebih efektif dan efisien jika dibandingkan dengan transportasi lainnya perusahaan sebagai operator kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain, harus mengurus kapal yang dioperasikan pada saat tiba dipelabuhan yang disinggahinya. Kegiatan mengurus kapal dimulai dari awal kedatangan, pada saat berada dipelabuhan hingga waktu keberangkatan menuju pelabuhan berikutnya (Ike Purnama Sari 2016).

Menanggapi hal diatas, Direktorat Jendral Perhubungan telah membuat berbagai peraturan yaitu peraturan Menteri Perhubungan Nomor 192 tahun 2015 tentang penanganan *Inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang dipelabuhan salah satu contoh di terapkannya layanan pelabuhan Elektronik yaitu *Inaportnet*, performansi logistik Indonesia saat ini menjadi perhatian serius pemerintah dan swasta. Pada dasarnya sistem *inaportnet* merupakan sistem yang berbasis jaringan internet/web *service* terkait dalam pelayanan kedatangan kemudian dibuat keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muatnya sistem agar pengguna jasa (Perusahaan pelayaran maupun perusahaan bongkar muat) dalam melakukan permohonan pelayanan atau *Clearance In* dan *Clearance Out* untuk melakukan kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal maupun terkait dalam rencana bongkar muat untuk kegiatan kapal harus datang ke instansi pemerintah untuk melakukan *Clearance* atau dengan kata lain meminimalisir

pengguna – pengguna jasa bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang, hal ini sejalan dengan komitmen pemerintah dalam hal memberantas pungutan liar di sektor perhubungan.

Dengan penetapan tersebut, diharapkan Inaportnet dapat menjamin terwujudnya sistem pelayanan nasional yang berdaya saing global. Salah satunya upaya yang dianggap mampu secara cepat dan murah untuk meningkatkan performansi yaitu pembenahan di sisi *soft* infrastuktur juga dilakukan oleh Negara – Negara yang maju dan berkembang.

Di samping itu *Inaportnet* di kembangkan secara bertahap , baik dari jangkauan maupun jenis layanan. Pada tahun 2013 layanan pertama di mulai dari pelabuhan tanjung priok, dengan layanan meliputi: layanan izin kapal, layanan pengeluaran dan penerimaan container, layanan manifest domestik dan pembayaran secara elektronik. Kemudian sistem inaportnet di kembangkan di beberapa kota di Indonesia.

Dalam hal ini perusahaan pelayaran di daerah pelabuhan Dumai yaitu PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai yang bergerak dalam hal keagenan baik dalam hal dokumen kapal salah satu nya dokumen *clearance in* dan *clearance out* kapal seiring dengan permintaan pengguna jasa maka ditetapkan nya suatu portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara, cepat, aman, netral dan mudah yang berintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan seperti : Kantor Kesyahbandaran Otoritas pelabuhan(KSOP).

B. Ruang Lingkup dan Rumusan Masalah

1. Ruang Lingkup

Berdasarkan pokok masalah yang diuraikan pada latar belakang diatas maka penulis membatasi ruang lingkup permasalahan mengenai “Penanganan *Clearance In* dan *Clearance Out* kapal Berbendera Asing Pada PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai “ dimana kegiatan tersebut

berhubungan dengan kegiatan operasional keagenan kapal.

2. Rumusan Masalah

Bagaimana penanganan *Clearance In and Clearance Out* Kapal Berbendera Asing dengan sistem Inaportnet pada PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai ?

C. Tujuan Dan Manfaat

1. Tujuan

- Untuk dapat mengetahui hambatan - hambatan Penanganan *Clearance In* dan *Clearance Out* kapal asing Pada PT.Usda Seroja Jaya Cabang Dumai selama pelaksanaan Praktek di lapangan.
- Untuk dapat mengetahui cara penanganan *Clearance In* dan *Clearance Out* kapal berbendera asing dengan sistem inaportnet pada PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai.

2. Manfaat Penelitian

- Manfaat penelitian bagi perusahaan PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai Untuk Mengetahui tingkat keberhasilan sistem *inaportnet* pada penanganan *Clearance In* dan *Clearance Out* sehingga perusahaan dapat meningkatkan mutu pelayanan operasional kapalnya lebih baik di masa yang akan datang.
- Manfaat bagi penulis dapat mengetahui dan menambah pengetahuan tentang penanganan *Clearance In* dan *Clearance Out* dengan sistem *inaportnet* dan menambah ilmu dan pengalaman baru di dunia kerja nyata yang tidak di peroleh pada saat kuliah sehingga ilmu dan pengalaman yang di dapat pada masa praktek dapat di terapkan pada saat apabila dimasa yang akan datang bekererja di bidang yang terkait.

- c. Manfaat bagi pembaca sebagai bahan referensi bacaan bagi para pembaca untuk mengetahui cara penanganan *Clearance In* dan *Clearance Out* kapal berbendera Asing dengan sistem *inaportnet* pada PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai.

D. Kerangka Teoritis dan Kerangka Konseptual

1. Kerangka Teoritis

a. Pengertian Penanganan

Menurut kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) penanganan memiliki suatu yaitu penanganan dan berasal dari kata dasar tangan. Penanganan memiliki arti yang menyatakan sebuah tindakan yang dilakukan dalam melakukan sesuatu. Penanganan juga dapat berarti proses, cara, perbuatan menangani sesuatu yang sedang di alami.

b. Pengertian *Clearance In*

Peraturan Menteri Perhubungan Pasal 219 Ayat (1) Undang – Undang nomor 17 tahun 2018, *Clearance* adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar terhadap kapal yang akan tiba di pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak berlayar dan muatannya secara teknis – administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki *Port Clearance* yang di keluarkan oleh Syahbandar setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

c. Pengertian *Clearance Out*

Clearance Out kapal merupakan kegiatan berlayar sebuah kapal *Port Clearance* atau surat persetujuan berlayar. Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014) Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh syahbandar

kepada setiap kapal yang hendak berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki surat persetujuan berlayar yang diterbitkan oleh syahbandar.

d. Pengertian Kapal

Undang-Undang No. 17 tahun 2008 mengenai Pelayaran yang menyebutkan kapal adalah “kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu ,yang di gerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energy lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”. Dengan demikian , kapal tidaklah semata alat penampung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan mengangkut barang.

e. Pengertian kapal Asing

Sesuai dengan Pasal 3 Ayat (1) Permen 2/2021 pengoperasian kapal Asing, yang melakukan kegiatan lain,wajib dilakukan oleh perusahaan Angkutan Laut Nasional setelah sebelumnya Wajib Memiliki PPKA (Persetujuan Penggunaan Kapal Asing). Perusahaan Angkutan Luat Nasional ini bertanggung jawab penuh terhadap penggunaan Kapal Asing sampai dengan keluar dari wilayah perairan Indonesia.

f. Pengertian Sistem

Sistem adalah dua atau lebih komponen yang saling berhubungan dan berinteraksi membentuk kesatuan kelompok sehingga menghasilkan satu tujuan . Menurut para ahli antar lain:

1. J.C,Hinggins
Sistem merupakan seperangkat bagian-bagian yang saling berhubungan.
2. C.W.Churchman
Sistem adalah seperangkat bagian-bagian yang dikordinasi dengan selaras

dan harmonis untuk melaksanakan seperangkat pada tujuan.

g. Pengertian *Inaportnet*

Selain mengelola pelayanan di pelabuhan, diperlukan System informasi dalam pelayaran sebagaimana di amatkan dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008. Pemerintah melalui Kementerian Jendral Perhubungan Laut berupaya mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan melalui penerapan *Inaportnet*. Peraturan Menteri Perhubungan PM. 157 Tahun 2015 tentang penerapan *Inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan penerapan *Inaportnet* secara online dilakukan secara bertahap. Tahap awal Penerapan *Inaportnet* di laksanakan pada 6 pelabuhan, yaitu pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, Tanjung Ema, dan Bintung (Budi Sitorus dkk, 2016).

Inaportnet (Indonesia *Port Integretion*) adalah portal *elektronis* yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhan secara cepat, aman, dan netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia.

2. Kerangka Konseptual

Untuk dapat memahami maksud dari maka telah dibuat suatu kerangka konseptual sesuai dengan judul "**Penanganan Clearance In dan Clearance Out Kapal Berbendera Asing Dengan Sistem *Inaportnet* Pada PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai**".

E. Metodologi

1. Metode Lapangan (*Field Research*)

Metode lapangan (*Field Research*) adalah penelitian yang dilaksanakan dengan memperoleh bahan-bahan langsung dari lapangan atau subjektif yang membahas.

Penulis secara langsung meninjau ke lapangan dalam hal ini penulis mengumpulkan data berdasarkan pengamatan yang dilakukan pada PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai.

2. Metode Pustaka (*Library Research*)

Metode penelitian Pustaka (*Library Research*) yaitu penelitian yang dilakukan untuk memperoleh data yang bersifat teoritis dengan mencari berbagai macam buku di perpustakaan AMI Medan, artikel-artikel, menyesuaikan istilah yang ditemukan di lapangan dengan kamus maritim serta mengumpulkan informasi yang berhubungan dengan judul makalah ini baik dari internet maupun makalah-makalah.

PEMBAHASAN

A. Penanganan Clearance In dan Clearance Out Kapal Berbendera Asing Dengan Sistem *Inaportnet* pada PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai

1. Sejarah *Inaportnet*

Untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dari pemangku kepentingan, Kementerian Perhubungan menerapkan *Inaportnet*, yakni sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet.

Penerapan *Inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang pelabuhan tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 Tentang penerapan *Inaportnet* untuk Pelayanan kapal dan Barang di

pelabuhan, tertanggal 13 oktober 2015

Penyelenggara Inaportnet dilaksanakan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut dan mulai berlaku 13 januari 2016 atau tiga bulan sejak di undangkan. Inaportnet itu sendiri adalah pelayanan kapal dan barang yang meliputi: kapal masuk, kapal pindah, kapal keluar, perpanjangan tambat dan pembatalan pelayanan.

Penerapan *Inaportnet* pelayanan kapal dan barang di pelabuhan dilakukan sesuai tugas, fungsi, kewenangan dan tanggung jawab dari setiap instansi pemerintah dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undang.

Sistem *Inaportnet* di pelabuhan damai diterapkan sejak 14 Desember 2018 yang bertujuan diterapkan Inaportnet ialah dapat meningkatkan daya saing pelayanan transportasi laut yang akan berdampak pada peningkatan kualitas produk dalam negeri bahkan dapat meningkatkan ekspor karena biaya produksinya mampu bersaing dengan produk luar negeri dan untuk menjamin terwujudnya dan sistem logistik nasional yang berdaya global.

2. Prosedur dan Sistem Inaportnet

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 157 tahun 2015 tentang penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan yaitu bahwa dalam rangka memberikan pelayanan kapal dan barang secara efektif dan efisien yang melibatkan instansi dan pemangku kepentingan di pelabuhan melalui sistem layanan tunggal berbasis internet secara terintegrasi, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di pelabuhan.

3. Manfaat Inaportnet oleh User

a. Kecepatan layanan

Dari sisi waktu layanan akan tereduksi menjadi lebih kecil bila dibandingkan dengan sebelum adanya Inaportnet misalnya : untuk pelayanan kapal masuk, waktu yang di janjikan sekarang adalah 12 jam di ukur dari dokumen laporan kapal tiba

(PSAD) diterima sistem *Inaportnet* sampai dengan kapal sanadar di dermaga, dari sebelumnya rata-rata 1 minggu tanpa melalui Inaportnet.

- b. Biaya pengurusan bisa ditekan sampai pada tingkat yang paling minim karena perusahaan bisa menekan jumlah kurir yang di perlukan.
- c. Meningkatkan daya saing pelayanan kapal di pelabuhan.

4. Instansi-Instansi Yang Terkait Dalam Penangan Kapal

Instansi-instansi yang terkait di pelabuhan adalah sebagai berikut:

- a. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
- b. Kantor Kesehatan Pelabuhan
- c. Kantor Pelayanan dan Pengawasan Bea Dan Cukai (KPPBC)
- d. Kantor Imigrasi
- e. PT Pelindo.
- f. Navigasi

5. Penanganan Clearance In Kapal Asing

Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut No:HK.103/3//II/DJPL-15 tentang tata cara penanganan kapal dan barang menggunakan aplikasi *inaportnet*. Untuk mengajukan layanan kedatangan kapal dan operasi bongkar muat, dalam waktu paling lambat 1x24 jam agen pelayaran terlebih dahulu harus mengajukan penunjukan keagenan untuk diverifikasi oleh penyelenggara pelabuhan sehingga status layanan keagenan tadi berubah status menjadi buat warta kapal, dilanjutkan agen pelayaran melengkapi data pada warta kapal tersebut untuk selanjutnya warta dikirimkan ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk PKK dan ke Syahbandar dalam bentuk SPM. Perlu diingat, apabila waktu pelayaran kurang dari 1x24 jam, PKK dan SPM dilanjutkan pada saat kapal akan meninggalkan pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan. Dalam proses verifikasi oleh masing-masing instansi batas waktu untuk memberikan respon ke *inaportnet* adalah 5 (lima) jam sejak layanan diterima. Pada kenyataannya respon yang diberikan

oleh instansi kurang lagi dari yang telah ditetapkan baik untuk jenis pelayaran dalam negeri maupun luar negeri. Di layanan *inaportnet* dikenal dengan *First Come First Service* setelah PKK dan SPM di setujui, PBM baru bisa mengajukan Rencana Kegiatan Bongkar Muat dari data PKK yang telah di verifikasi oleh penyelenggara pelabuhan untuk selanjutnya diverifikasi oleh RKBM sebagai data yang digunakan untuk melakukan pengawasan kegiatan bongkar muat dan penarikan PNBK Pengawasan Bongkar Muat 1% sesuai dengan jenis barang yang telah digunakan.

Sebelum kapal tiba pemilik kapal mengadakan kontak atau komunikasi dengan pihak perusahaan / agen yang ditunjuk, untuk pemberitahuan laporan kedatangan kapal. Biasanya pemberitahuan ini dilaksanakan 2 (dua) hari sebelum kapal tiba agar pihak perusahaan pelayaran dapat mempersiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan oleh kapal dan instansi yang terkait saat kedatangan kapal.

Untuk mengajukan pemberitahuan kedatangan kapal melalaui aplikasi *Inaportnet* pihak agen pelayaran terlebih dahulu membuka aplikasi *Inaportnet*, *Sign Inaportnet* dan memasukkan *password* yang sudah ditentukan, setelah aplikasi *Inaportnet* terbuka klik pelayanan, klik pelayanan kedatangan kapal. Dalam mengisi warta kapal yaitu berisi antara lain :

- a. Ship particular (rincian data-data kapal lengkap sebagai identitas kapal)
- b. Surat penunjukan PBM (dibuat oleh *owner*)
- c. PKKA (Penunjukan Keagenan Kapal Asing)

PKKA dikeluarkan oleh Dirjen Perhubungan laut atas usulan trayek yang diusulkan oleh perusahaan pelayaran yang bersangkutan untuk dengan masa berlaku minimal 3 (tiga) bulan dan maksimal selama 1 (satu) tahun.

- d. *Cargo manifest* dokumen yang berisi semua informasi yang berkaitan dengan barang-barang yang diangkut oleh kapal.

- e. *Crew list* (data anak buah kapal lengkap dengan perangkat dan jabatan masing-masing).

- f. *Port Clearance* (surat persetujuan berlayar dari pelabuhan asal/terakhir).

- g. Surat –surat kapal Asing.

Cara mengupload data kapal ke dalam aplikasi *Inaportnet* adalah sebagai berikut :

1. Memasukkan Nomor PKKA di aplikasi *Inaportnet* lalu kirim, setelah dikirim menunggu informasi dari pihak Syahbandar bagian LALA, lalu munculah pengajuan keagenan. Setelah mengisi warta kedatangan kapal.
2. Lalu membuka data *manifest*, setelah itu menscan *manifest* pelabuhan asal, dan menscan *Stowage Plan* lalu di Upload.
3. Setelah itu membuka data awak kapal *upload file crew list*
4. Setelah itu membuka file dokumen *manifest* bongkar muat lalu meng-upload format *manifest cargo* muat.

Lalu membuka file data pelabuhan asal-tujuan, lalu mengisi data pelabuhan asal, waktu tiba di pelabuhan dumai, waktu keberangkatan, dan permintaan lokasi tambat. Untuk dokumen kapal scan dokumen-dokumen seperti:

- a. Surat Laut (*Certificate of registry*), surat ukur (*international tonnage*), *cargo ship safety, construction, cargo ship equipment, safety radio, safe meaning document, IOPP, FITNES, ISPP, IAPP, Certificate of Class (hull), certificate of class (machine), load line (garis muat), CLC, BCLC, Safety management certificate, document of compliance, internasional ship security certificate (ISSC), ship security officer (SSO), anti fouling, shore based maintenance certificate, CSR, life raft certificate, fire extinguisher* (pemadam kebakaran), *derrating*

certificate, port state control, last port clearance, wreck removal.

5. Setelah semua sertifikat discan lalu upload dan memasukkan nomor dokumen, tempat dikeluarkan sertifikat, tanggal dikeluarkan dan tanggal berakhir sertifikat.
6. Membuka file data bongkar muat, jenis kemasan mayoritas, isi jumlah cargo muat. Setelah semua data kapal dimasukkan diolah oleh seksi lalu lintas KSOP kemudian selanjutnya warta kapal dikirim ke penyelenggara pelabuhan dan keluar bentuk PKK dan SPM.

Kapal yang akan memasuki area pelabuhan harus memenuhi ketentuan-ketentuan Clearance in oleh syahbandar. Oleh karena itu pada saat kapal memasuki area pelabuhan Nakhoda wajib memberitahu tentang kedatangan kapalnya kepada stasiun radio pantai untuk mendapatkan informasi tentang alur pelayaran atau pelabuhan yang bersangkutan. Selanjutnya Nakhoda menginformasi kepada pihak perusahaan pelayaran untuk melakukan *Clearance In* kapal.

6. Instansi –instansi terkait dalam Clearance In

1. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)
 Dalam melaksanakan tugasnya kantor syahbandar dan Otoritas pelabuhan (KSOP) menjalankan fungsinya sebagai berikut:
 - a. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelayaklaikan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran kapal oleh kapal dan penetapan status hokum kapal.
 - b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal dan keamanan pelayaran terkait bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah

bahan berbahaya dan beracun, pengisian bahan bakar (Bunker), penerbitan embarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, terbit lalu lintas kapal alur pelayaran serta penerbitan surat berlayar.

2. Kantor kesehatan pelabuhan (KKP)

Adapun tugas petugas karantina antara lain:

- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
- b. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan (*Health book*)
- c. Memeriksa kebersihan kapal dan kru kapal.
- d. Mengawasi tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan.
- e. Memeriksa sertifikat *Free Pratique* dan *Port health Clearance*.

3. Kantor pengawasan dan pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC)

Tugas Bea dan Cukai di Pelabuhan antara lain:

- a. Mengawasi keluar masuknya orang sesuai dari ketentuan.
- b. Pemeriksaan terhadap barang muatan kapal maupun di gudang pelabuhan.
- c. Menetapkan besarnya tarif untuk jenis barang berdasarkan tarif yang ditetapkan pemerintah.
- d. Mengawasi peredaran barang-barang yang dilarang dan berbahaya serta memberantas penyelundupan dari luar negeri atau ke daerah pabean.

4. Imigrasi

Tugas imigrasi di pelabuhan antara lain:

- a. Mengawasi keluar masuknya orang sesuai dari ketentuan ke imigrasian.
- b. Memeriksa penumpang dan awak kapal, dalam hal ini penumpang asing

- yang hendak masuk atau keluar hukum Indonesia.
- c. Memeriksa dokumen ke imigrasian seperti Paspor.
 - d. Memberikan *imigration Clearance* berupa stempel *in* dan *out* berwarna di paspor.
5. PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO)
- a. Menyediakan dan mengusahakan kolam-kolam pelabuhan dan arus lalu lintas pelayaran dan tempat berlabuh.
 - b. Menyediakan dan mengusahakan dermaga untuk bertambat bongkar muat barang dan hewan, serta penyediaan fasilitas naik tuannya penumpang.
 - c. Menyediakan dan mengusahakan lapangan penumpukan, gudang-gudang dan tempat penimbunan barang, angkut Bandar, alat bongkar muat,serta peralatan pelabuhan.
6. Kantor Navigasi
- a. Melaksanakan perencanaan pengoprasi-an, pengadaan dan pengawasan sarana Bantu navigasi pelayaran, Telekomunikasi pelayaran, serta kegiatan pengamatan laut, survey Hidrogafi, pemantaun Alur dan perlintasan dengan menggunakan sarana isntalasi untuk kepentingan keselamatan pelayaran.
- 7. Dokumen – dokumen yang harus Disiapkan**
- Dokumen yang terkait dengan *Clearance In* kapal Asing.
- a. *Letter of Appointment* (surat penunjukan) dari *owner* kapal.
 - b. Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA)
 - c. Data – data kapal (*Ship Particular*)
 - d. Rencana kedatangan sarana pengangkutan
- (RKSP) dari agen untuk diserahkan ke kantor pengawasan dan pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC).
 - e. *Tonnage certificate* (Copy) dari owner atau kapal.
 - f. *Master cable* dari master yang menyatakan bahwa kapal akan masuk pelabuhan.
 - g. *Crew List* sebagai laporan pemberitahuan ke imigrasi
 - h. *Cargo manifest* dan *Bill of lading (copy)* dan *Owner* atau Charterers sebagai laporan ke kantor pengawasan dan pelayanan Bea dan Cukai (KPPBC).
- 8. Kegiatan Setelah Kapal Tiba In**
- Setelah kapal tiba, agen naik ke kapal untuk melakukan *Checking* kapal bersama dengan petugas Karantina kesehatan kepelabuhanan (KKP Dumai), Imigrasi, Bea dan Cukai. Agen bertugas untuk memeriksa kelengkapan dokumen-dokumen kapal guna untuk melakukan Clearance In di kantor KSOP, petuas Karantina bertugas memeriksa dokumen alat P3K serta kebersihan kapal, mengecek suhu tubuh seluruh Crew yang tidak terinfeksi Virus Covid-19, hama dan penyakit. Petugas Imigrasi memeriksa dokumen *Crewlist* dan *Pasport*. Dan petugas bea dan cukai memeriksa dokumen, kabin Crew kapal dan memeriksa ruangan kapal tersebut untuk memastikan bahwa tidak adanya barang berbahaya dan barang selundupan.
- 9. Proses Penyandaran Kapal Asing**
- Proses penyandaran kapal menggunakan aplikasi *Inaportnet*, membuka user *Inaportnet* pilih pelayanan kapal pindah, lalu isi data permohonan kapal pindah

dari labuh ke dernaga lalu kirim. Setelah PKK dan SPM disetujui, PBM baru bisa mengajukan Rencana kegiatan Bongkar Muat dari data PKK yang telah diverifikasi oleh penyelenggara pelabuhan untuk selanjutnya diverifikasi RKBM sebagai data yang digunakan untuk melakukan pengawasan kegiatan, Bongkar Muat dan penarikan PNBPN mengirimi data RPK-RO ke penyelenggara pelabuhan dari PPKB yang di ajukan agen pelayaran yang sebagian datanya dari PKK yang telah di verifikasi. data yang masuk ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk layanan PKK untuk penyandaran kapal. Dan penerbitan SPK pandu apabila PKK telah di tetapkan oleh penyelenggara pelabuhan dan SPOG dapat di terbitkan paing lambat 1 jam sejak SPK pandu diterbitkan.

Pelabuhan Dumai memiliki 3 Terminal untuk melakukan Kegiatan Bongkar Muat Palm Oil Product (POP), yaitu :

1. Dermaga umum / Pelindo Dermaga B memiliki panjang 800 M dengan kedalaman 12 – 14 M.
2. Dermaga Pelintang (Tersus KID) memiliki panjang rata-rata 1300 M dengan kedalaman 13 M.
3. Dermaga Lubuk Gaung memiliki panjang rata – rata 400 M dengan kedalaman 13 M.

Setelah mendapatkan SPOG dari pihak KSOP, agent bersiap Standaby di dermaga untuk menyandarkan kapal dan memboking pihak Kepanduan. yang akan melakukan proses bongkar muat di demaga yang telah di tentukan. Kapal di sandarkan mengikuti dari Plotingan kapal / meteran kapal yang telah di tentukan oleh pihak dermaga.

10. Penanganan Clearance Out kapal Asing

Buka sistem Inaportnet masuk ke layanan kemudian pilih

menu kebrangkatan, isi nomor PKK (pemebritahuan kunjungan kapal), input kembali data-data awak kapal yang terbaru, Dalam waktu paling lama 6 (enam) jam sebelum kapal Out (keluar) pihak Agent mengajukan layanan kapal keluar di Inaportnet yang datanya masuk ke penyelenggara pelabuhan berupa LKK dan LK3 dan kesyahbandar dalam bentuk SPB. LKK yang telah di verifikasi oleh penyelenggara pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh SIMPONI untuk penerbitan kode Biling yang selanjutnya Agent melakukan pembayaran PNBPN labuh yang dari kode Biling yang di dapat, apabila telah dilunasi oleh Agent secara otomatis LK3 sudah bisa dilakukan verifikasi dan data bisa dimasukkan ke Syahbandar sehingga bisa melakukan Verifikasi data agar SPB terbit.

Penerbitan SPK pandu untuk kapal keluar paling lambat 1 (satu) jam sejak surat persetujuan berlayar (SPB) di terbitkan dan penerbitan SPOG paling lambat 1 jam sejak SPK pandu diterbitkan.

Sebelum meninggalkan area pelabuhan kapal harus memenuhi ketentuan Clearance Out yang dibuat oleh Instansi – Instansi yang terkait:

- a. Ketika kapal akan Berangkat (Out) prosedur yang pertama yaitu wajib menyertakan, Master Sailing atau surat pernyataan keberangkatan yang di tanda tangani oleh Nakhoda.
- b. Clearance ke kantor kesehatan pelabuhan Dumai jika di masa pandemi serta saat ini jika kapal ptersebut berasal dari daerah yang dinyatakan Zona Merah maka kapak tersebut harus wajib memiliki (PHQC) Port Health Quarantine Clearance.
- c. Pembayaran SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) di kanor Syahbandar.
- d. Pembayaran VTS (Vessel Traffic System)

- e. Melakukan Cap Paspor ke kantor Imigrasi untuk keberangkatan (*Out*) Crew kapal.

Setelah di dalam Sistem Inaportnet Clearance Out telah disetujui pihak KSOP sampai mendapatkan SPB (surat persetujuan Berlayar) maka Agent menyiapkan Dokumen kapal Asing antara lain:

- a. *National certificate / ship of registry*
- b. *International tonnage certificate / surat ukur International*
- c. *Cargo Ship safety construction certificate*
- d. *Cargo ship safety Equipment certificate*
- e. *Cargo ship Safety Radio certificate*
- f. *Safety management Certificate*
- g. *International Ship Security (ISSC)*
- h. *International Air Pollution Prevention Certificate (IOPP)*
- i. *Certificate of Insurance of Other financial*
- j. *Safe Manning certificate*
- k. *Clasifikasi Of Hull certificate*
- l. *International load line Certificate*
- m. *International life raft certificate*
- n. *Fire Extinguisher Certificate*
- o. *Ship sanitation Control Exemption certificate (SSCEC)*
- p. *Port State Control (PSC)*
- q. *Oil Record Book*
- r. *Heatl Book*
- s. *Crew list and passport*
- t. *Cargo manifest (dokumen muatan kapal)*
- u. *Last port clearance (SPB)*

Setelah dokumen diatas sudah lengkap maka agent siap untuk membarangkatkan kapal dan berkonfirmasi kepada pihak *Surveyor* untuk menanyakan *Complite* muatan, apabila sudah *Complite* maka *agent* memboking pandu keberangkatan kapal untuk memandu kapal keluar dari dermaga, dan boking pandu

ditetapkan maka agent akan segera memberikan dokumen kapal beserta *Port Clearance (SPB)* yang telah di keluarkan oleh pihak Syahbandar untuk diserahkan ke Nakhoda kapal, agent berkoordinasi dengan mualim kapal (*Chife Officer*) untuk memberikan Cargo manifest yang telah dibuat berdasarkan pemuatan Cargo ke atas kapal, dan agent juga mengambil dokumen dari kapal untuk membuat laporan kepada *owner / principal* dan juga *shipper* bahwa kapal sudah berangkat (*Out*) dan meninggalkan pelabuhan. Dokumen yang dibutuhkan untuk membuat laporan kepada *Owner* dan *Shipper* antara lain:

- a. *Nor (Notice Of Readyness)*.
- b. *Mate's Receipt*.
- c. *Depature Condition*.

B. Hambatan Dalam Sistem Inaportnet Penanganan Kapal Asing

1. Masih sering terjadinya error nya sistem *Inaportnet*, ini disebabkan kerana masuk barunya sistem *inaportnet*.
2. Adanya dokumen kapal yang habis masa berlakunya sehingga kapal tidak dapat meninggalkan pelabuhan.
3. Lambatnya proses keluarnya NPE (Nota Ekspor Barang) dari pihak Bea dan Cukai sehingga memperlambat Keluarnya *Port Clearance (SPB)*.
4. Lamanya dokumen pendukung datang dari General Agent seperti PKKA (pemberitahuan Keagenan kapal Asing) sehingga memperlambat penanganan kapal.
5. Tidak adanya *call center Inaportnet* yang berfungsi menyediakan jasa informasi terkait pelaksanaan sisitem *inaportnet* dipelabuhan Dumai. Walaupun buku manual pedoman *Inaportnet* telah diberikan pada tiap instansi namun perlu adanya *call center* sebagai unit penyediaan informasi bilamana terdapatnya gangguan jaringan

- atau kesulitan dalam input atau merespon.
6. Pada saat penginputan tidak sinkronnya antara inaportnet Otoritas Pelabuhan dengan *Inaportnet* pelindo.
 7. Terjadinya kesalah pahaman antara agent dengan petugas pada saat petugas tidak mengapprove yang seharusnya di approve pada sistem *Inaportnet*, pada saat kapal belum sandar, tentu ini menghambat pada saat *clearance*.
 8. Terhambatnya masalah jaringan pada sistem.
 9. Sering terjadinya keterlambatan penerima dokumen kapal dari pihak *principal* sehingga memperlambat proses penanganan kapal.
 10. Adanya dokumen kapal yang habis masa berlaku.
 11. Kapal yang singgah di pelabuhan Dumai tidak dapat langsung sandar.

2. Lebih di perbaiki lagi untuk masalah jaringan dalam sistem *Inaportnet*.

DAFTAR PUSTAKA

- H. A. Abbas Salim : Manajemen Pelayaran Niaga Dan Kepelabuhan, Jakarta, PT Dunia Pustaka Jaya 2019
- Anna Marina, Sentot Imam Wahjono, Ma'ruf Syaban, Agusdiwana suarni: Sistem Informasi Akuntansi, Surabaya, UM Surabaya Publising, 2017
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) 2016
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 146 Tahun 2016 Tentang Peyelenggaraan Pelabuhan Laut.
- UU RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil pengamatan pelaksanaan praktek darat Penanganan *Clearance In* dan *Clearance Out* kapal Berbendera Asing Dengan Sistem *Inaportnet* pada PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai merupakan sistem layanan tunggal elektronik berbasis internet yang terbuka dan netral guna memfasilitas pertukaran data dan informasi layanan kapal dan barang di pelabuhan secara cepat, aman, netral dan mudah telah mampu diterapkan di perusahaan pelayaran PT. Usda Seroja Jaya Cabang Dumai, dan sudah berjalan sangat baik.

B. Saran

1. Mengingat sistem *Inaportnet* adalah cara terbaik dalam meningkatkan pelayananan dipelabuhan Dumai, maka sebaiknya ada pelatihan Sumber Daya Manusia (SDM) yang menyeluruh bagi petugas dan Port user agar lebih berkembang lagi.