

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS PENERAPAN *CLEARANCE IN DAN OUT*
MENGUNAKAN INDONESIA *PORT INTEGRATION*
SYSTEM (INAPORTNET) PADA PT. MARITEL BAHTERA
ABADI GUNA MENINGKATKAN PELAYANAN KAPAL DI
KANTOR KSOP KELAS 1 BALIKPAPAN**

Oleh :

MUH RIFIN

NRP: 461189745

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS PENERAPAN *CLEARANCE IN DAN OUT*
MENGUNAKAN INDONESIA *PORT INTEGRATION*
SYSTEM (INAPORTNET) PADA PT. MARITEL BAHTERA
ABADI GUNA MENINGKATKAN PELAYANAN KAPAL DI
KANTOR KSOP KELAS 1 BALIKPAPAN**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

MUH RIFIN

NRP: 461189745

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : MUH RIFIN
NRP : 461189745
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS PENERAPAN *CLEARANCE IN DAN OUT*
MENGGUNAKAN INDONESIA PORT INTEGRATION
SYSTEM (INAPORTNET) PADA PT. MARITEL
BAHTERA ABADI GUNA MENINGKATKAN
PELAYANAN KAPAL DI KANTOR KSOP KELAS 1
BALIKPAPAN

Pembimbing I
Pembimbing II
Jakarta, Agustus 2022

Roma Dormawaty, S.SiT., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP: 197904132002122001

Greasy Hutdiastuti, S.SiT., MBA
Dosen STIP

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини., S.SiT., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : MUH RIFIN
NRP : 461189745
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS PENERAPAN *CLEARANCE IN DAN OUT*
MENGGUNAKAN INDONESIA PORT INTEGRATION
SYSTEM (INAPORTNET) PADA PT. MARITEL
BAHTERA ABADI GUNA MENINGKATKAN
PELAYANAN KAPAL DI KANTOR KSOP KELAS 1
BALIKPAPAN

Jakarta, Agustus 2022

Ketua Penguji

Penguji I

Penguji II

Dr. Eka Budi Tjahyono, SH.,MH

Pembina Utama Muda (IV/b)

NIP:195903161985031001

Dr. Rosmayana, M.Pd

Dosen STIP

Roma Dormawaty, S.SiT., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP: 197904132002122001

Mengetahui :

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини., S.SiT., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT atas berkah, rahmat dan hidayah-Nya yang telah memberikan pengetahuan, pengalaman dan kesempatan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan ini dengan judul:

ANALISIS PENERAPAN *CLEARANCE IN DAN OUT* DENGAN MENGGUNAKAN INDONESIA *PORT INTEGRATION SYSTEM (INAPORTNET)* PADA PT. MARITEL BAHTERA ABADI GUNA MENINGKATKAN PELAYANAN KAPAL DI KANTOR KSOP KELAS I BALIKPAPAN

penulisan ini disusun bertujuan untuk memenuhi persyaratan wajib bagi penulis agar dapat menyelesaikan program studi Diploma IV program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusunan dan penulisan skripsi ini didasari oleh pengalaman penulis ketika melakukan penelitian di PT. Maritel Bahtera Abadi. Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan penelitian ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis. Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

1. Capt. Sudiono, M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr. selaku Ketua Jurusan KALK.
3. Ibu Roma Dormawaty, S.Sit.,M.M selaku dosen pembimbing materi yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
4. Ibu Greasy Hutdiastuti, S.SiT.,MBA selaku dosen pembimbing penulisan yang telah memberikan waktu untuk membimbing proses penulisan skripsi ini.
5. Kepada bapak Agustinus Nyaro, SH selaku direktur utama PT Maritel Bahtera Abadi

dan bapak M Rizki Ananda sebagai pembimbing saat penulis melakukan penelitian dan Staf PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan dalam memberikan ilmu dan data sewaktu Penulis melaksanakan penelitian.

6. Kepada seluruh keluarga besar yang selalu menjadi penyemangat dan inspirasi penulis. kedua orang tua penulis, Ibu Parni dan Bapak Suradi terimakasih atas kasih sayang, doa, dan dukungan baik secara moral maupun materil yang diberikan sampai saat ini, yang telah mendidik saya dari saya lahir hingga saat ini terimakasih atas semua kesabaran dan kasih sayang yang diberikan kepada penulis.
7. Kepada kakak Amin dan sahabat penulis Ines Alimah Salsabila yang telah memberi support dan dukungannya dalam mengerjakan penelitian ini.
8. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa setiap manusia tidak lepas dari kesalahan dan kekurangan, maka dari itu, penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun agar dimasa mendatang penulis dapat menjadi lebih baik lagi. Akhir kata semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan pengetahuan di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Jakarta, Agustus 2022

Penulis,

MUHRIEIN

NRP. 461189745

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR BAGAN	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah.....	3
C. Batasan Penelitian.....	3
D. Rumusan penelitian.....	4
E. Tujuan dan Manfaat Data	4
F. Sistematika Penulisan	5
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	7
B. Teori.....	18
C. Kerangka Penelitian.....	22

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	25
B. Metode Pendekatan	26
C. Sumber Data	26
D. Teknik Pengumpulan Data.....	27
E. Teknik Analisis Data	28

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data.....	29
B. Analisis Data.....	41
C. Alternatif Pemecahan Masalah	57
D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah	59
E. Pemecahan Masalah.....	61

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	62
B. Saran	63

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	HALAMAN
Gambar 4.1	Kapal Tug Boat.....40
Gambar 4.2	Kapal Tongkang.....40
Gambar 4.3	Aplikasi Pusat Data.....47
Gambar 4.4	Aplikasi Inaportnet.....47
Gambar 4.5	Tampilan bongkar muat48
Gambar 4.6	Tampilan dokumen kapal.....49
Gambar 4.7	Data manifest bongkar muat.....51
Gambar 4.8	Tampilan Data Awak Kapal52
Gambar 4.9	Tampilan Gambar Manifest Kapal.....53
Gambar 4.10	Tampilan Gangguan Sistem Inaportnet.....56

DAFTAR TABEL

- Tabel 4.1 Daftar karyawan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan
- Tabel 4.2 Daftar Inventaris Kantor
- Tabel 4.3 Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan Kapal periode Oktober – Desember 2020

DAFTAR BAGAN

	HALAMAN
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran.....	24
Bagan 4.1 Struktur Organisasi.....	34
Bagan 4.2 Bagan Diagram <i>fishbone</i>	42

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Siupal PT. Maritel Bahtera Abadi
- Lampiran 2 NPWP PT. Maritel Bahtera Abadi
- Lampiran 3 Kartu anggota APBM
- Lampiran 4 Akta cabang PT. Maritel Bahtera Abadi Cabang Balikpapan
- Lampiran 5 Hasil wawancara dengan kepala cabang
- Lampiran 6 Hasil wawancara dengan staf operasional
- Lampiran 7 SPB karantina kesehatan
- Lampiran 8 Pemberitahuan Kedatangan Kapal
- Lampiran 9 Laporan Keberangkatan Kapal
- Lampiran 10 Laporan Kedatangan / Keberangkatan Kapal
- Lampiran 11 Dokumen Surat Laut
- Lampiran 12 Dokumen Surat Ukur
- Lampiran 13 Dokumen Kontruksi
- Lampiran 14 Sertifikat Keselamatan Radio
- Lampiran 15 Dokumen Keselamatan Pengawakan
- Lampiran 16 Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal
- Lampiran 17 Asuransi
- Lampiran 18 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
- Lampiran 19 Sertifikat Klasifikasi Lambung
- Lampiran 20 *International Ship Security Certificate*
- Lampiran 21 *International Load Line Certificate*
- Lampiran 22 *Inflatable Liferafts Certificate*
- Lampiran 23 *Port State Control Certificate*
- Lampiran 24 *Master Sailing Declaration*
- Lampiran 25 Surat Persetujuan Berlayar
- Lampiran 26 Buku Kesehatan
- Lampiran 27 *Shipping Instruction*
- Lampiran 28 Surat Pengawasan Bongkar Muat Barang Berbahaya
- Lampiran 29 *Bill Of Lading*
- Lampiran 30 *Shipping Instruction*
- Lampiran 31 Perusahaan Bongkar Muat

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

PT. Maritel Bahtera Abadi Cabang Balikpapan merupakan perusahaan keagenan yang bekerja untuk melayani kegiatan kapal-kapal yang akan datang ke pelabuhan Balikpapan, dalam pelaksanaan pelayanan kapal yang sesuai dengan perkembangan transportasi angkutan laut yang semakin berkembang pada era sekarang ini, PT. Maritel Bahtera Abadi Cabang Balikpapan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai pelaksana kegiatan operasional kedatangan dan keberangkatan kapal (*Clearance In* dan *Clearance Out*), dituntut untuk menggunakan sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET) guna memperlancar proses pengurusan kapal.

Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET) sistem pelayanan tunggal secara elektronik yang berbasis sistem yang digunakan untuk pelayanan kapal seperti *Clearance In* dan *Clearance Out*, Pada saat melakukan kegiatan pelayanan kapal menggunakan sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET) penulis mengalami gangguan sistem yang mengakibatkan terhambatnya proses *Clearance In* dan *Out*, dikarenakan pada saat gangguan sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET)penulis tidak bisa membuka sistem tersebut, hal ini yang menyebabkan penulis kesulitan melakukan proses *Clearance In* dan *Out* pada saat terjadi gangguan sistem.

selain gangguan sistem *Inaportnet* ada juga hambatan penulis saat melakukan *Clearance* menggunakan sistem ini, hambatannya adalah kurangnya sumber daya manusia (SDM) yang belum memahami sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (Inaportnet), jarak antara kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) dengan instansi lain cukup jauh yang mengakibatkan membutuhkan waktu lebih lama untuk melakukan proses *Clearance In* dan *Out* dan saat proses *Clearance Out*

kita diwajibkan untuk melakukan pengecekan dokumen secara fisik. Pengecekan dokumen fisik sebagai salah satu syarat untuk penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB), karena jika surat persetujuan berlayar (SPB) belum terbit maka kapal tidak diperbolehkan untuk berlayar, dalam penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) diwajibkan melengkapi persyaratan yang ada di dalam sistem sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET), setelah persyaratan di dalam sistem sudah terpenuhi, maka pihak agen akan meminta konfirmasi dari pihak kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP), yang selanjutnya pihak kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) akan *approved* persyaratan tersebut yang tertera di dalam sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET) untuk penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB).

Dalam proses *clearance in* dan *out* di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas I Balikpapan para agen pelayaran diwajibkan untuk menggunakan sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET) maka pihak agen dituntut untuk bisa mengoperasikan sistem tersebut, dikarenakan sistem tersebut sangat berperan penting saat proses kedatangan kapal dan keberangkatan kapal, dan jika pihak agen tidak bisa mengoperasikan aplikasi tersebut, maka pihak perusahaan pelayaran tidak bisa melakukan pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal, di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan para karyawan belum bisa mengoperasikan sistem ini dengan benar dikarenakan kurangnya pelatihan sehingga membuat *clearance in* dan *clearance out* menjadi tertunda, dan pihak agen harus mengurusnya kembali sebelum kapal datang ke pelabuhan.

Kurangnya tim operasional perusahaan yang menyebabkan Belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen apasaja yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Out* hal ini juga menghambat proses *clearance in* dan *clearance out* kapal, di karenakan saat melakukan *clearance in* dan *clearance out* kapal diperlukan dokumen dokumen yang harus dilengkapi sebagai persyaratan suatu kapal untuk bisa masuk ke pelabuhan maupun meninggalkan pelabuhan. Berdasarkan data diatas maka penulis tertarik untuk membahas dan mengangkat masalah tersebut serta dituangkan dalam suatu kertas kerja yang berjudul :

” ANALISIS PENERAPAN *CLEARANCE IN* DAN *OUT* MENGGUNAKAN INDONESIA *PORT INTEGRATION SYSTEM* (INAPORTNET) PADA PT. MARITEL BAHTERA ABADI GUNA MENINGKATKAN PELAYANAN KAPAL DI KANTOR KSOP KELAS 1 BALIKPAPAN ”

Judul ini dipilih oleh penulis dikarenakan dinilai bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan bagi pembaca tentang proses *Clearance In* dan *Out* menggunakan sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET) di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas ,dapat disimpulkan bahwa masalah pokok yang dapat diangkat permasalahannya adalah sebagai berikut :

- 1.Hambatan dalam *Clearance In* dan *Out* menggunakan sistem Indonesia *Port Integration System* (INAPORTNET) di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) kelas I Balikpapan.
- 2.Kurangnya pemahaman agen tentang penggunaan sistem Indonesia *Port Integration System* (INAPORTNET) pada saat proses *Clearance In* dan *Out*.
- 3.Gangguan sistem Indonesia *Port Integration System* (INAPORTNET) yang menyebabkan terhambatnya proses *Clearance In* dan *Out*.
- 4.Jauhnya Jarak antara kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) dengan instansi lain cukup jauh yang menyebabkan proses *Clearance In* dan *out* membutuhkan waktu cukup lama.
- 5.Belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Out*.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas, penelitian ini hanya akan membahas mengenai:

1. Kurangnya pemahaman agen tentang penggunaan sistem Indonesia *Port Integration System* (INAPORTNET) pada saat proses *Clearance In* dan *Out*.

2. Belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Out*.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah, maka dapat diangkat permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana bisa terjadi ketidakpahaman pengetahuan agen pelayaran dalam system Indonesia *Port Integration System* (inaportnet) pada proses *Clearance In* dan *Clearance Out*?
2. Faktor apa saja yang menyebabkan belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengidentifikasi ketidakpahaman pengetahuan agen pelayaran dalam sistem *inaportnet* saat melakukan *clearance in* dan *out* di wilayah kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) Kelas I Balikpapan.
- b. Untuk Mengevaluasi faktor – faktor yang menyebabkan belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*?

2. Manfaat Penelitian

Berikut adalah manfaat dari penelitian atas masalah yang dibahas sebagai berikut, yaitu:

a. Bagi penulis

Sebagai acuan untuk dapat mengidentifikasi dan menerapkan ilmu pengetahuan tentang alur proses *inaportnet* saat melakukan *clearance in* dan *out* di wilayah kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan (KSOP) Kelas I Balikpapan.

b. Bagi perusahaan

Diharapkan dari penelitian ini dapat dijadikan saran dan acuan serta evaluasi kepada perusahaan terkait dengan pengetahuan agen pelayaran tentang belum optimalnya pelayanan yang diperlukan dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Maksud dari penulisan ini adalah untuk memudahkan penulis dalam penyusunan penelitian ini, penyusunan penelitian ini terbagi menjadi 5 bab yang merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan antara bab yang satu dengan bab yang lainnya, Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan penelitian ini:

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai keterkaitan variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan penelitian. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan serta

teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternatif pemecahan masalah dan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, serta juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Di dalam bab ini, penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, surat-surat keputusan dan juga pendapat-pendapat ahli, untuk pengertian keagenan kapal menurut pendapat para ahli adalah sebagai berikut :

1. Analisis

Analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda – tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam suatu keseluruhan yang terpadu (Komarudin 2001:53).

menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi (2014:45), analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya), penguraian suatu pokok atau berbagai bagiannya dan menelaah bagian itu sendiri serta hubungan antara bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan, dikaji sebaik-baiknya, proses pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

Dapat disimpulkan bahwa analisis adalah kegiatan meneliti suatu peristiwa untuk mengurai informasi dan mencari kaitan dalam informasi tersebut untuk memperoleh pengertian dan pemahaman keseluruhan dari masalah tersebut.

2. Jasa

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008 : 569) Jasa adalah perbuatan yang baik atau berguna dan bernilai bagi orang lain, negara, instansi.

Jasa pelayanan kapal adalah jasa yang diberikan oleh perusahaan pelayaran (agen) kepada pemilik kapal (*principal*) selama kapal milik *principal* tersebut berada di pelabuhan bongkar muat Umumnya jasa yang diberikan oleh agen adalah sebagai berikut:

- 1) Pelayanan operasional kapal-kapal *principal*
- 2) Memonitor perkembangan muatan dan melaporkan ke *principal*
- 3) Pelayanan terhadap kapal dan muatannya
- 4) Menyelesaikan masalah *claim*
- 5) Pelayanan lain yang menyangkut keputusan *owner representative*
- 6) Menyusun dan membuat administrasi dan laporan pertanggung jawaban kegiatan agen kepada *principal*, antara lain: Menghitung realisasi biaya-biaya yang dibutuhkan selama proses sandar , melengkapi semua bukti-bukti dan mengirimkan/melaporkan kepada *principal*, membuat laporan setelah kapal berangkat, yang antara lain melaporkan muatan yang dimuat, yang dibongkar, posisi *bunker* termasuk *supply bunker*, komisi agen, biaya-biaya pelabuhan, bongkar muat, serta *transhipment*.

3. Sistem

menurut menurut Jogianto (2005) sistem adalah kumpulan dari elemen-elemen yang berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Sistem ini menggambarkan suatu kejadian-kejadian dan kesatuan yang nyata adalah suatu objek nyata, seperti tempat, benda, dan orang-orang yang betul-betul ada dan terjadi.

Menurut Davis (2001) bahwa sistem merupakan kumpulan dari beberapa bagian yang memiliki keterkaitan dan saling bekerja-sama serta membentuk suatu kesatuan untuk mencapai suatu tujuan dari sistem tersebut. Maksud dari suatu elemen-elemen yang beroperasi bersama-sama untuk menyelesaikan suatu sasaran. Selain itu merupakan gabungan objek yang

memiliki hubungan secara fungsi dan hubungan antara setiap ciri objek, secara keseluruhan menjadi suatu kesatuan yang berfungsi.

Dari definisi diatas, penulis menyimpulkan bahwa sistem merupakan kumpulan dari beberapa bagian yang memiliki keterkaitan dan saling bekerja- sama serta membentuk suatu kesatuan untuk mencapai suatu tujuan dari sistem tersebut.

4. Keagenan kapal

Menurut Capt. RP. Suyono (2007 : 223), keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principle*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Dalam menjalankan kegiatannya di luar negeri, perusahaan pelayaran dapat mengangkat agen-agen di pelabuhan dimana kapal akan melakukan kunjungan untuk membongkar ataupun memuat muatan ekspor atau impor. Lazimnya perusahaan mengangkat General agen di Kalimantan Negara maritime tertentu di luar negeri sebagai koordinator bagi agen-agen yang lain di pelabuhan dan di negeri tersebut. Pengertian general agent adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia menurut Suyono (2001).

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut perusahaan pelayaran menunjuk PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan.

a. Keagenan terbagi atas 3 jenis yaitu :

1) *General Agent*

adalah perusahaan pelayaran asing yang akan menyelenggarakan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia wajib menunjuk pelayaran nasional sebagai general agent.

2) *Sub Agen*

adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu.

3) *Local Agent*

adalah cabang dari General agent di pelabuhan tertentu.

b. Adapun tugas – tugas general agent adalah :

1). Koordinasi operasi dan pemasaran

Koordinasi operasi dan pemasaran adalah tugas untuk memastikan bahwa pembongkaran dan pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar serta untuk mencarikan muatan, mengumumkan kedatangan kapal hubungan dengan armada pemasaran dan armada pemasaran dan sebagainya.

2). Koordinasi keuangan

Mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada dipelabuhan. Karena tagihan sering terlambat maka sebagian disbursement bertugas menyelesaikan tagihan – tagihan yang belum selesai dengan demikian agen memerlukan advance money yang cukup besar.

3). Penunjukan sub agent / agent

General agent akan memerintahkan cabangnya atau perusahaan lain sebagai agennya. Untuk melaksanakan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu.

4). Mengumpulkan disbursement pengeluaran kapal

Bagian disbursement mengumpulkan segala tagihan selama kapal di pelabuhan dan sesudah pemberangkatannya. Tugas ini biasanya diawasi oleh bagian operasi dan keuangan.

5. Pihak Pihak Terkait Keagenan Kapal

Berikut beberapa pihak-pihak terkait dalam kegiatan keagenan :

a. kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan KSOP

Adalah instansi yang bertanggung jawab tentang ketertiban bandar terhadap kapal yang masuk dan keluar pelabuhan. Dalam kegiatan

pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal yang dilakukan oleh Syahbandar administrator pelabuhan sebagai instansi yang memberikan izin dan mengatur mengenai semua aktifitas / kegiatan di pelabuhan, yaitu :

- 1) Melayani persetujuan clearance in dan clearance out perusahaan Pelayaran.
- 2) Melayani pengurusan dokumen-dokumen kapal yang telah mati sehingga kapal bisa melakukan perjalanan ke pelabuhan tujuan selanjutnya.
- 3) Menerbitkan surat persetujuan berlayar (SPB).

b. PT. Pelindo IV

Adalah badan usaha milik negara (BUMN) yang menyediakan semua fasilitas pelabuhan baik fasilitas kapal maupun barang. Dalam kegiatannya terkait dengan pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal adalah sebagai berikut:

- 1) Mengadakan dan memfasilitasi forum Pusat Pelayanan Satu Atap
- 2) Merupakan suatu instansi yang memberikan fasilitas sebelum kapal sandar dan kapal keluar dari dermaga.
- 3) Melayani penyelesaian segala administrasi di dermaga.
- 4) Melakukan pemanduan kapal dan menyediakan kapal pandu

c. Kantor Kesehatan pelabuhan (KKP)

Adalah instansi yang melakukan pelayanan kesehatan, memeriksa buku kesehatan, daftar awak kapal dan penumpang, serta memberikan health certificate dan health clearance. Dinas karantina kesehatan dalam prakteknya bertugas melayani pengajuan yang dibuat oleh agen untuk memeriksa kesehatan kapal yang berkaitan dengan penerbitan sanitasi kapal dengan menyerahkan health book, crew list serta jadwal kapal tiba dan rencana berangkat beserta pelabuhan tujuan yang nantinya akan diperiksa oleh petugas karantina kesehatan pelabuhan.

d. Bea Cukai

Bea Cukai atau yang biasa disebut kepabeanan secara umum merupakan segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar.

- 1). Pemeriksaan terhadap barang-barang muatan di kapal maupun di gudang termasuk barang milik crew kapal.
- 2). Menetapkan besarnya bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang berdasarkan tarif yang ditetapkan pemerintah.
- 3). Mengawal barang yang belum terkena bea masuk dari pelabuhan ke entreport atau sebaliknya.
- 4) Memeriksa dokumen-dokumen muatan dan memeriksa secara langsung di kapal.

e. Perusahaan Bongkar muat (*Stevedoring*)

Yaitu perusahaan yang memiliki usaha pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan.

f. Pengirim Barang (*Shipper*)

Orang atau Badan Hukum yang memiliki muatan kapal (barang) untuk dikirim dari suatu pelabuhan (pelabuhan pemuatan atau pelabuhan asal) menuju ke pelabuhan pembongkaran atau pelabuhan tujuan.

g. Penerima Barang (*Consignee*)

Importir atau si penerima barang, nama dan alamat lengkap harus tertulis jelas didalam dokumen-dokumen seperti : *Bill of Lading*, *Manifests*, *Packing List*, *Invoice*, persetujuan ekspor barang PEB.

h. Imigrasi

Adalah instansi yang melihat dan mengawasi keluar masuknya orang atau kapal dari wilayah negara lain ataupun masuk ke pelabuhan Semarang Balikpapan, penekanannya yaitu dalam pemeriksaan identitas dan dokumen.

6. Sistem *Inaportnet*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 tahun 2015 tentang Penerapan *Inaportnet*. *Inaportnet* adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara tepat, aman, cepat netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia.

Menurut Abdy Kurniawan (2018) *Inaportnet* adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri Pelayaran. Setiap instansi terkait melakukan transaksi *clearance* sesuai kewenangannya masing-masing yang dipusatkan dalam suatu sistem aplikasi.

Dari pengertian dan definisi di atas penulis menyimpulkan bahwa *Inaportnet* adalah pelayanan terhadap keluar/masuknya kapal di pelabuhan yang diterapkan secara *online* melalui sistem yang terintegrasi kepada para pengguna jasa pelabuhan terutama terhadap perusahaan pelayaran.

7. *Clearance in* dan *clearance out*

Clearance in dan *clearance* kapal di pelabuhan bertujuan untuk mengurus dan menyelesaikan perizinan yang terkait dengan bongkar/muat dari dan ke kapal dan membantu pemilik kapal dalam melakukan perpanjangan masa berlakunya sertifikat kapal dan kebutuhan anak buah kapal (ABK) di kantor syahbandar.

Menurut Purwosutjipto (2003) *Clearance* adalah pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan bagi kapal, sangatlah penting bagi keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang dan awaknya, dalam keagenan ada dua istilah *clearance* yaitu:

Clearance In adalah suatu proses untuk mendapatkan izin dari pihak instansi pelabuhan untuk melakukan aktivitas di wilayah pelabuhan - pelabuhan tersebut.

Clearance Out adalah suatu proses untuk mendapatkan izin keluar pelabuhan untuk melanjutkan kegiatan pelayaran kepelabuhan berikutnya kepada pihak instansi pelabuhan setelah menyelesaikan aktivitasnya di pelabuhan tersebut.

Menurut Widiyati dan Ridwan (2014) *Clearance* adalah jagaan; izin resmi yang dikeluarkan syahbandar untuk pemberangkatan kapal bila semua ongkos telah dibayar dan semua formalitas telah terpenuhi.

Dari definisi diatas, penulis menyimpulkan bahwa *Clearance* adalah kegiatan sebagai syarat penerbitan dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal. *Clearance in* adalah perizinan memasuki pelabuhan dan *clearance out* adalah perizinan meninggalkan pelabuhan. Berikut langkah - langkah proses clearance in :

1) Persiapan Sebelum Kapal Tiba

Sebelum kapal tiba di pelabuhan pihak *Owner* kapal sudah memberikan informasi mengenai rencana kedatangan kapal dan mengirimkan lampiran sebagai berikut :

- a) Surat Penunjukan Keagenan Kapal (SPK).
- b) Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- c) *Cargo Manifest Copy* yaitu, surat yang berisi daftar semua perincian barang muatan yang ada di kapal tersebut.
- d) *Bill Of Lading* (B/L) adalah surat bukti barang muatan yang berfungsi sebagai, tanda terima sah barang muatan, perjanjian pengangkutan, dan sebagai bukti kepemilikan barang muatan.
- e) Surat Pengawasan Barang Berbahaya
- f) Perusahaan Bongkar Muat yang ditunjuk

2) Setelah pihak Agen mendapatkan kepastian kedatangan kapal, maka pihak agen harus melakukan *Clearance in* 1x24 jam sebelum kedatangan kapal. Agen pelayaran melakukan *Clearance In* melalui sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET) sebagai berikut:

a) *Clearance in Inaportnet*

Pihak agen membuka aplikasi Pusat data di <https://simlala.dephub.go.id/pusatdata/> untuk memastikan kapal

tersebut sudah terdaftar di Indonesia *Port Integration Sistem* (inaportnet), cara mengeceknya dengan memasukkan nama kapal sesuai yang tertera di surat laut, dan jika sudah terdaftar maka pihak agen langsung menyalin nomor Rencana Penambatan Kapal (RPK) untuk dilakukan pembuatan warta kapal di Indonesia *Port Integration Sistem* (inaportnet), Surat ini harus diajukan 1x24 jam sebelum kedatangan kapal.

Setelah mendapatkan nomor Rencana Penambatan Kapal (RPK) di pusat data pihak agen mengisi warta kedatangan kapal di Indonesia *Port Integration Sistem* (inaportnet) di alamat web:

<https://inaportnet.dephub.go.id/inout/pengajuanlayanan/index?page=1&dp-1-page=4> selanjutnya pihak agen mengisi warta kedatangan kapal di Indonesia *Port Integration Sistem* (Inaportnet), warta kedatangan kapal yang di isi didalam sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (Inaportnet) antara lain:

- (1). Bongkar Muat.
- (2). Dokumen Kapal.
- (3). Data Manifest Bongkar Muat.
- (4). Data Awak Kapal.
- (5). Manifest Kapal.

Setelah warta kedatangan kapal dilengkapi oleh pihak agen, maka selanjutnya pihak agent mengirim warta kedatangan untuk di lakukan *approve* oleh pihak kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP).

Setelah warta kedatangan di approve oleh pihak kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) maka akan terbit pemberitahuan kedatangan kapal (PKK)

Selanjutnya pihak agen mendaftarkan kapalnya di pelindo melalui Sistem Aplikasi PPKB *Online* & Pelayanan Kapal Cabang BALIKPAPAN <http://balikpapan.inaport4.co.id/ppkb/> . setelah data di sistem pelindo terisi maka kapal sudah terdaftar untuk melakukan pemanduan.

- b) Surat permohonan clearance in imigrasi adalah surat permohonan izin masuknya kapal ke pelabuhan yang ditujukan kepada kantor imigrasi.
- c) Surat permohonan clearance in kantor karantina kesehatan pelabuhan adalah surat permohonan izin masuknya kapal ke Pelabuhan yang ditujukan kepada karantina kesehatan pelabuhan
- d) Mengajukan surat pemberitahuan kedatangan kapal ke kantor kesehatan pelabuhan (KKP)

3) Saat Kapal Tiba Di Area Pelabuhan

- a) Pihak agen menyiapkan berkas yang akan dibutuhkan seperti:
 - (1) *Checklist Document* sebagai syarat pengambilan dokumen kapal agar jika terjadi kehilangan, pihak agent tidak disalahkan
 - (2) *Master sailing declaration*, Dokumen yang digunakan untuk *clearance out*, dokumen ini harus diisi oleh kapten.
- b) Agen melakukan pengajuan penerbitan *Port health quarantine clearance* (PHQC). Untuk clearance *quarantine* ke dinas kesehatan pelabuhan mengenai sanitasi kapal dengan melampirkan *health book*, dan *Ships Sanitation Control Exemption certificate* (SSCEC).
- c) Agen pelayaran naik kapal untuk mengambil Dokumen kapal untuk keperluan clearance in di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan. Selama kapal berada di pelabuhan, Dokumen kapal tetap disimpan syahbandar sampai kapal akan meninggalkan pelabuhan. Dokumen yang diperlukan untuk proses clearance in di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, antara lain :
 - (1) Surat Laut
 - (2) Surat Ukur Internasional
 - (3) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal
 - (4) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
 - (5) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang
 - (6) Sertifikat Manajemen Keselamatan
 - (7) Sertifikat Klasifikasi
 - (8) Sertifikat Garis Muat Internasional
 - (9) Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran

- (10) Sertifikat Pengawakan RPT (Rencana Pola Trayek)
- (11) Sertifikat Inflatable liferaft
- (12) Sertifikat Pemadam / fire extinguisher
- (13) Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal Setelah dokumen – dokumen diambil untuk keperluan clearance in & out,

d) Selanjutnya membuat Permohonan pelayanan jasa kapal yaitu:

(1) jasa labuh

(2) *Vessel Traffic System* (VTS) lalu diajukan kembali ke

Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, kantor *Vessel Traffic System* (VTS) untuk meminta kode billing pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Setelah ada *kode billing*, pihak agen membayar melalui *Virtual Account Billing* selanjutnya pihak agen menunjukkan bukti bayar ke petugas *Vessel Traffic System* (VTS) untuk dilakukan stempel lunas oleh petugas.

4) Saat kapal mau sandar di pelabuhan, pihak agen membuat surat persetujuan olah gerak (SPOG), selain itu pihak agen pelayaran harus melakukan pengawasan terhadap proses bongkar muat yang dilakukan oleh kapal tersebut untuk dilakukan pelaporan ke pihak *owner* / pemilik barang.

a. Clearance Out

Setelah kapal selesai melakukan kegiatan bongkar/muat proses selanjutnya adalah pengurusan clearance out.. Agen pelayaran akan memproses keberangkatan kapal antara lain

1) *Clearance out Inaportnet*

Mengisi warta keberangkatan di sistem inaportnet, yang perlu diisi antara lain:

(a). Pandu Keluar

Yang harus diisi dalam pandu keluar adalah: Tanggal Permohonan Pandu, Waktu Permohonan Pandu, Tanggal Permohonan Tunda, Waktu Permohonan Tunda

(b). Dokumen Kapal.

Dokumen Sailing Declaration, Pembayaran Jasa Kenavigasian, Bukti Pembayaran Penerimaan Uang Perlengkapan, dan Kita harus memastikan tidak ada dokumen yang habis masa berlakunya.

(c). Data Manifest Bongkar Muat.

Di dalam data Manifest kapal yang berada di sistem *inaportnet* terdapat *Master Sailing Declaration*

(d). Data Awak Kapal.

Data awak kapal ini berisi jumlah *crew* yang ada di atas kapal beserta jabatannya, selain itu di dalam data ini terdapat sertifikat keterampilan para crew kapal & Surat laut.

(e). Manifest Kapal.

Sistem yang berisi BL & Manifest beserta dokumen barang.

Setelah semua warta keberangkatan di isi maka pihak agen mengirim warta keberangkatan ke kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan KSOP sebagai syarat penerbitan laporan keberangkatan kapal (LKK), setelah laporan keberangkatan kapal (LKK) terbit maka akan ada billing jasa labuh, jasa labuh ini sebagai syarat penerbitan laporan kedatangan dan keberangkatan kapal (LK3). Setelah semua biaya dibayarkan maka surat persetujuan berlayar siap akan dicetak dan ditandatangani oleh Perwira Jaga. Agen harus melampirkan dokumen-dokumen yang akan diperiksa oleh perwira jaga, Adapun Dokumen-dokumen tersebut yaitu :

a) Semua surat permohonan.

b) Memorandum sertifikat kapal.

c) Surat pernyataan nakhoda /*master sailing declaration*.

d) Dokumen muatan (*Cargo Manifest*).

e) Surat persetujuan berlayar pelabuhan asal.

f) Setelah semua lampiran tersebut diperiksa dan tidak ada masalah maka surat Permohonan Berlayar (SPB) akan disetujui dan ditandatangani oleh perwira jaga kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan. Setelah melakukan proses clearance out pihak agen kapal akan mengembalikan seluruh dokumen kapal yang telah diperiksa.

2) Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) Agen akan mengajukan Surat Persetujuan Berlayar Karantina kesehatan yang menyatakan bahwa kapal diperkenankan berlayar dan semua awak kapal dalam keadaan sehat, Dalam hal ini petugas Karantina Kesehatan Pelabuhan melakukan pemeriksaan terhadap dokumen Kesehatan kapal seperti :

- a) Ship Sanitation Control Exemption Certificate / Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal.
- b) Buku Kesehatan (Health Book).

setelah dinyatakan awak kapal sehat dan tidak ada penyimpangan maka dicetak Surat Persetujuan Berlayar karantina Kesehatan dan ditandatangani dan distempel oleh petugas Kesehatan beserta Buku Kesehatan (Health Book) juga ditandatangani oleh petugas Kesehatan sesuai hari keberangkatan.

B. TEORI

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 192 Tahun 2015 perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan *Inaportnet* untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, “*Inaportnet* adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet/web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan di pelabuhan” (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 192, 2015). Setiap instansi dan badan usaha terkait diharuskan melakukan proses *clearance* sesuai kewenangannya masing-masing yang sudah tersedia pada menu portal *Inaportnet* serta dalam satu dokumen aplikasi yang sudah terintegrasi.

Dengan diterapkannya sistem *Inaportnet* pelabuhan diharapkan mampu menciptakan percepatan waktu proses *clearance*. Tujuan lain diberlakukannya sistem *Inaportnet* yaitu untuk meminimalisir kontak langsung (*face to face*) antara petugas dan pengguna jasa serta memangkas biaya yang diperlukan dalam seluruh kegiatan *port clearance*, terutama terkait proses pelayanan kapal dan

barang di pelabuhan guna meningkatkan pelayanan kapal dan barang di Kantor KSOP Kelas I Balikpapan.

1. Manfaat dari sistem *Inaportnet* adalah sebagai berikut:

a. Kecepatan layanan

Waktu pelayanan akan menjadi lebih cepat jika dibandingkan dengan sebelum adanya Indonesia *Port Integration Sistem* (*Inaportnet*). Misalnya: untuk pelayanan kapal masuk, waktu yang dijanjikan sekarang adalah 12 jam diukur dari dokumen Permintaan Pelayanan Kapal Pindah (PPKP) diterima sistem *Inaportnet* sampai dengan kapal sandar di dermaga, dari sebelumnya rata-rata 1 minggu tanpa melalui sistem *Inaportnet*.

b. Biaya pengurusan menjadi lebih murah karena perusahaan bisa menekan jumlah kurir yang diperlukan.

c. Meningkatkan daya saing pelayanan kapal di pelabuhan.

d. Meningkatkan informasi publik mengenai kebijakan pelayanan kapal di pelabuhan.

e. Meningkatkan transparansi untuk menghilangkan penyalahgunaan wewenang.

f. Mengurangi adanya *under invoice*.

g. Perusahaan dapat memantau pergerakan kapal pengangkut barang dan dokumen pengurusan kapal setelah kapal masuk pelabuhan langsung dari komputernya di meja kerja.

h. Perusahaan dapat langsung memperoleh informasi mengenai kapal dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal tersebut di pelabuhan, misalnya Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA), Surat Ijin Berlayar (SIB) dan lainnya dapat dipantau langsung dari komputernya di meja kerja.

2. Karakteristik sistem *Inaportnet*

Karakteristik penggunaan sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (*Inaportnet*) adalah sebagai berikut:

a. Sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (*Inaportnet*) adalah sistem yang mudah digunakan karena hanya dengan jaringan *internet* seluruh pekerjaan dapat dikerjakan.

- b. Sistem Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* adalah sistem yang cerdas (smart) karena dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna.
- c. Sistem Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* adalah sistem yang berbasis web, artinya dapat selalu diakses dimana saja dan kapan saja (24 jam dalam 7 hari).
- d. Sistem Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* adalah sistem yang aman, pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya.
- e. Sistem Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* adalah sistem yang netral, artinya tidak memihak. Sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna karena setiap pengguna memiliki *user* serta *password* tersendiri sesuai dengan kewenangannya.
- f. Sistem Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* adalah sistem yang terintegrasi artinya memberikan kemudahan dalam berkomunikasi serta pertukaran data dengan berbagai pihak yang terkait.

3. Istilah yang digunakan dalam sistem *Inaportnet*

Pelayanan sistem Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* dapat diakses dengan membuka portal yaitu www.portal.inaportnet.com, pada portal tersebut pengguna akan banyak menemukan singkatan atau istilah dalam kepelabuhanan. Adapun istilah-istilah yang sering ditemui dan digunakan pada layanan Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* adalah sebagai berikut (Dunia Maritim, 2017):

- a. AP: Agen Pelayaran.
- b. PBM: Perusahaan Bongkar Muat.
- c. PMKU: Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha.
- d. LKK: Laporan Keberangkatan Kapal adalah laporan rencana kapal berangkat yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan.
- e. SPM: Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan (clearance in) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar berbentuk dokumen elektronik yang menerangkan kapal secara administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diwajibkan untuk memasuki pelabuhan.

- f. RKBM: Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah laporan perusahaan bongkar muat kepada penyelenggara pelabuhan berupa informasi rencana kegiatan bongkar muat.
- g. RPK-RO: Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah dokumen yang dilengkapi informasi mengenai lokasi kapal tambat dan bongkar muat barang yang diajukan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada penyelenggara pelabuhan.
- h. PPK: Penetapan Penyandaran Kapal adalah dokumen yang dilengkapi informasi lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- i. SI adalah instruksi pengapalan/pengiriman barang yang dibuat oleh eksportir/pengirim barang kepada perusahaan pengangkutan.
- j. SPK: Surat Perintah Kerja adalah dokumen yang berisi perintah untuk melaksanakan pelayanan kapal yang dikeluarkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang meliputi kegiatan pemanduan, penundaan, dan tambat kapal.
- k. SPOG: Surat Persetujuan Olah Gerak adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan pergerakan di pelabuhan.
- l. LK3: Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan mengenai tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar atau muat).
- m. SPB: Surat Persetujuan Berlayar adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan.
- n. LAB: Laporan Angkutan Barang adalah daftar kegiatan bongkar/muat barang yang diajukan oleh perusahaan jasa terkait kepada Penyelenggara Pelabuhan.

- o. Warta Kapal adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan/atau sub agen kepada Penyelenggara Pelabuhan dan Syahbandar mengenai kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan dan sebelum kapal meninggalkan pelabuhan.

4. Mekanisme Penggunaan *Inaportnet*

Sebelum agen pelayaran memberikan pelayanan saat kedatangan kapal dengan layanan *online* berbasis sistem Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)*, agen pelayaran harus memiliki *username* dan *password* agar dapat *login* dalam Sistem Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* yaitu dengan cara registrasi melalui alamat: <https://inaportnet.dephub.go.id/> dan klik link Registrasi User Baru dan menunggu hingga pihak kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) mengirim e-mail jawaban bahwa *user* sudah dapat diaktifkan. Langkah langkah yang dapat diambil oleh pengguna layanan Indonesia *Port Integration Sistem (inaportnet)* yaitu: agen pelayaran dapat mengakses layanan menggunakan *browser* ke sistem Indonesia *Port Integration Sistem (inaportnet)* dengan alamat: <https://inaportnet.dephub.go.id/>.

Setelah mengajukan permohonan dan dikonfirmasi oleh sistem maka pengguna jasa dapat *login* dengan *user* dan *password* yang sudah ditetapkan. Sistem *Inaportnet* ini dibuat berdasarkan kategori dari user aplikasi yang terdiri dari: Agen Pelayaran (AP), Badan Usaha Pelabuhan (BUP), Perusahaan Bongkar Muat (PBM), Setelah *login*, para pengguna jasa dapat melihat halaman pertama sistem *Inaportnet* dengan nama user adalah nama ketika pengguna jasa melakukan *login* dan menu *user* yang ditampilkan sesuai dengan *user* tersebut. Pada halaman ini pengguna jasa dapat melihat pelayanan yang berkaitan dengan fungsinya terkait. Dalam hal ini sesuai dengan *user* ketika melakukan *login*. Pada tampilan diatas *user* yang digunakan adalah Agen Pelayaran (AP).

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Uma Sekaran (dalam Sugiyono, 2017:60), mengemukakan bahwa kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori

berhubungan dengan berbagai faktor yang telah didefinisikan sebagai masalah yang penting.

Sedangkan menurut Suriasumantri (dalam Sugiyono, 2017:60), kerangka pemikiran ini merupakan penjelasan sementara terhadap gejala-gejala yang menjadi objek permasalahan Berdasarkan pembahasan tersebut.

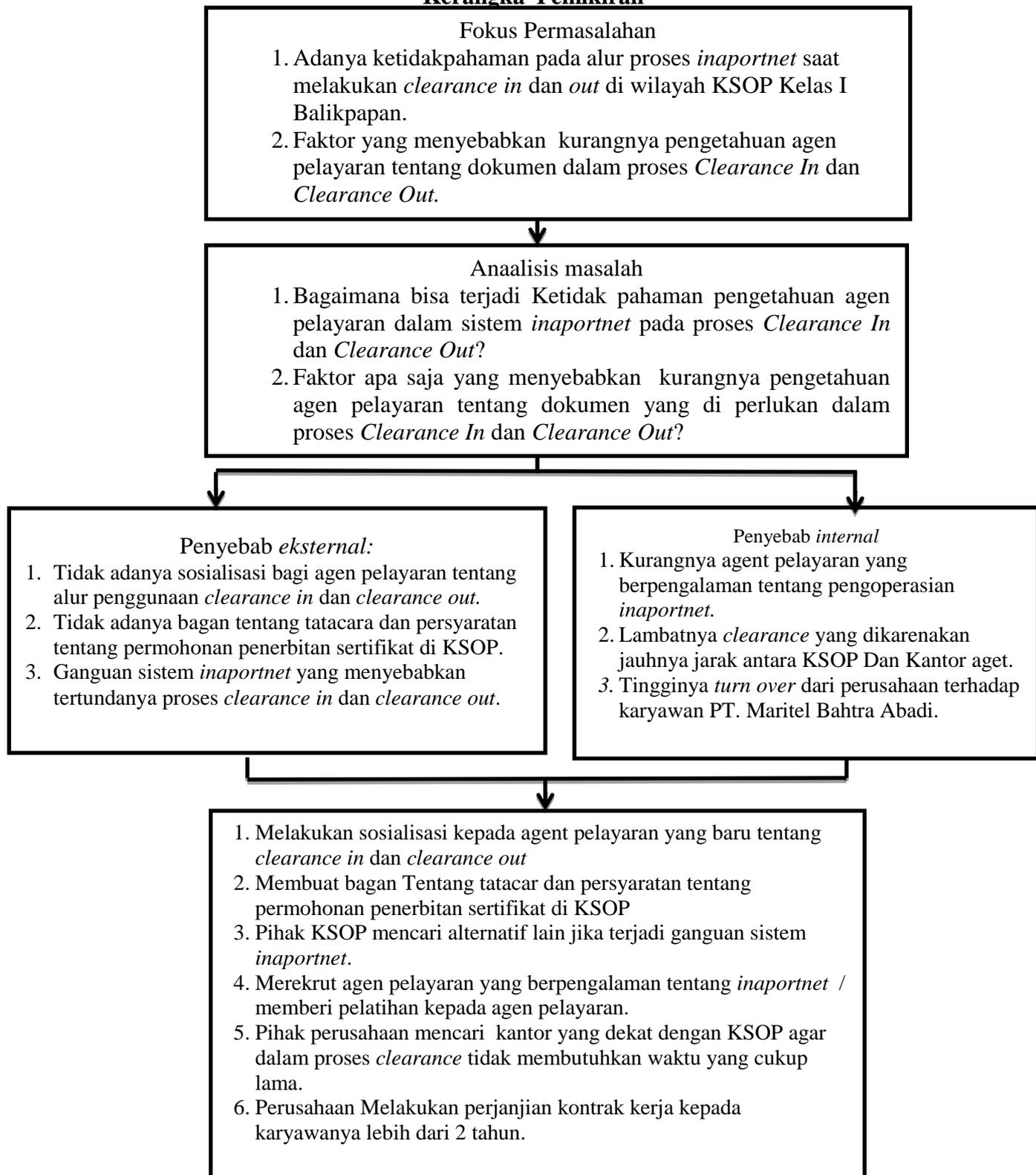
dapat disimpulkan bahwa kerangka berpikir adalah penjelasan sementara secara konseptual tentang keterkaitan hubungan pada setiap objek permasalahan berdasarkan teori. Untuk memudahkan pemahaman penelitian ini, maka peneliti memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana dilengkapi dengan penjelasan singkat dari bagan tersebut. Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* merupakan sistem informasi yang mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan dalam melayani kapal dan barang. dalam kegiatan jasa keagenan kapal di pelabuhan perlu diketahui alur jasa keagenan dengan menggunakan Indonesia *Port Integration Sistem (Inaportnet)* dokumen apa saja yang menyertainya, dan kendala apa saja yang terjadi pada alur jasa keagenan dengan sistem Indonesia *Port Integration Sistem (inaportnet)* Untuk mempermudah pembahasan penelitian mengenai:

ANALISIS PENERAPAN CLEARANCE IN DAN OUT MENGGUNAKAN INDONESIA PORT INTEGRATION SYSTEM (INAPORTNET) PADA PT. MARITEL BAHTERA ABADI GUNA MENINGKATKAN PELAYANAN KAPAL DI KANTOR KSOP KELAS 1 BALIKPAPAN.

Maka perlu untuk memfokuskan data-data dan proses penerapan inaportnet sehingga dapat diambil kesimpulan dan dapat menemukan cara agar penerapannya dapat lebih efektif dan efisien.

Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi penulis tentang Analisis Penerapan *Clearance In Dan Out Menggunakan Indonesia Port Integration System (Inaportnet)* Pada Pt. Maritel Bahtera Abadi Guna Meningkatkan Pelayanan Kapal di Kantor KSOP Kelas 1 Balikpapan. Maka penulis membuat kerangka pemikiran yang menjadi masalah sebagai pemecah masalah adalah sebagai berikut:

Bagan 2.1
Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian terhadap Penerapan proses clearance in dan out dengan menggunakan *inaportnet* pada PT. Maritel Bahtera Abadi guna meningkatkan pelayanan kapal di kantor kelas I Balikpapan dalam rangka upaya meningkatkan jumlah kunjungan kapal pada PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan pada saat melakukan praktek darat (prada) di Balikpapan, selama 12 bulan terhitung dari tanggal 23 Agustus 2020 sampai 18 Agustus 2021.

2. Tempat

Adapun perusahaan tersebut bergerak pada usaha keagenan kapal yang biasa melayani kapal dan pengurusan dokumen *crew* kapal di instansi pemerintah. Pada skripsi ini, pembahasan dipusatkan mengenai pelayanan keagenan, berikut data:

Nama Perusahaan	: PT. Maritel Bahtera Abadi Cabang Balikpapan
Alamat	: Jl. Bonto Bulaeng No 79, RT.49, Sumber Rejo, Kec.Balikpapan Tengah, Kota Balikpapan, Kalimantan Timur
Telp	: +62-41-274299
Kode pos	: 76124
Website	: maritel.co.id

B. METODE PENDEKATAN

Metode pendekatan yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan menekankan deskripsi atas fenomena yang terjadi selama penulis melakukan praktek darat (prada) di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan. Pengertian pendekatan penelitian menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

Menurut Sugiyono (2019:2) “metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu”. Dengan demikian, dalam melakukan penelitian perlu adanya suatu metode penelitian yang sesuai untuk memperoleh sebuah data yang akan diteliti dalam sebuah penelitian.

menurut Sugiyono (2019:18) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari generalisasi.

Karakteristik penelitian kualitatif menurut sugiyono (2019)

1. Dilakukan pada kondisi yang alamiah, langsung ke sumber data dan peneliti adalah instrumen kunci.
2. Penelitian kualitatif lebih bersifat deskriptif, Data yang terkumpul berbentuk kata kata atau gambar, sehingga tidak menekankan pada angka.
3. Penelitian kualitatif lebih menekankan pada proses daripada produk atau *outcome*.
4. Penelitian kualitatif melakukan analisis data secara induktif.
5. Penelitian kualitatif lebih menekankan makna.

Jenis yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut Sugiyono (2017:53), pendekatan kualitatif adalah mekanisme kerja penelitian yang berpedoman penilaian subjektif non statistik atau non matematis, dimana ukuran nilai yang digunakan dalam penelitian ini bukanlah angka-angka skor, melainkan kategorisasi nilai atau kualitasnya.

C. SUMBER DATA

Pada penelitian ini penulis menggunakan sumber data sebagai berikut:

1. Data primer jenis data yang dikumpulkan oleh penulis secara langsung dari sumber utama melalui wawancara. Dalam penelitian ini penulis melakukan

pengamatan langsung selama penulis melakukan penelitian di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan terkait dengan kurangnya pengetahuan tentang alur sistem *Inaportnet* pada saat *clearance in* dan *clearance out*.

2. Data Sekunder adalah data yang dikumpulkan dari sumber lain seperti catatan, dokumen perusahaan, situs internet dan statistik. Pada skripsi ini penulis menggunakan data sekunder berupa dokumen perusahaan berupa data kedatangan dan keberangkatan kapal yang di *clearance in* dan *clearance out* menggunakan inaportnet.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Penelitian kualitatif harus mengambil data dari apa yang akan diteliti. Menjelaskan fenomena yang terjadi di lapangan selama penulis melakukan penelitian dan dinamika sosial, sikap kepercayaan dan persepsi seseorang terhadap suatu masalah. Menurut Sugiyono (2012 : 224), teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mengumpulkan data. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik dokumentasi, observasi, dan wawancara.

1. Dokumentasi

Pengumpulan peristiwa dengan cara memberikan gambar atau foto saat melaksanakan penelitian di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan. Peristiwa yang dipelajari kesalahan yang ada selama peneliti melakukan penelitian di perusahaan tersebut. Mengenai proses *clearance in* dan *clearance out* menggunakan inaportnet, pengajuan permohonan penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB), olah gerak, penerbitan sertifikat keselamatan awak kapal di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan.

2. Observasi

Untuk mengumpulkan dan mendapatkan data data yang dibutuhkan sesuai dengan variabel dalam rumusan masalah. Penulis melakukan observasi dalam bentuk observasi partisipasi. Observasi partisipasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian melalui pengamatan dan panca indera dimana peneliti terlibat dalam keseharian informan. Dalam penelitian ini peneliti terlibat langsung dengan

informan di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan.

3. Wawancara

Untuk mendapatkan data dan informasi dalam penyusunan skripsi, penulis mengajukan beberapa pertanyaan sesuai dengan permasalahan yang diteliti seperti, alur *clearance in* dan *clearance out* kapal menggunakan sistem *inaportnet*, tatacara dan persyaratan tentang permohonan penerbitan sertifikat di KSOP, lambatnya *clearance*, tingginya *turn over* dari perusahaan terhadap karyawan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penelitian penulisan skripsi ini teknik analisis yang digunakan adalah menggunakan metode teknik analisis tulang ikan (*fishbone*) diagram ini akan menunjukkan sebuah dampak atau akibat dari sebuah permasalahan dengan berbagai penyebab. Efek atau akibat ditulis sebagai fokus permasalahan, sedangkan tulang ikan diisi oleh sebab sebab sesuai dengan pendekatan permasalahan. *Cause and effect* (sebab – akibat) karena hubungan tersebut menunjukkan hubungan antara sebab dan akibat. Menurut Munarman dan Mustofa, 2014 (dalam Scarvada,2004) penyebab permasalahan dapat dikelompokkan menjadi 6 (enam) yaitu:

1. *Materials* (bahan baku).
2. *Machines* and equipment (mesin dan peralatan).
3. *Manpower* (sumber daya manusia).
4. *Method* (metode atau proses).
5. *Measurement* (pengukuran atau inspeksi).
6. *Nature* (lingkungan).

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis membahas tentang permasalahan permasalahan atau fakta fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari proses clearance in dan clearance out yang penulis lakukan selama melaksanakan penelitian, dimana deskripsi data data terkait perusahaan selama penulis melakukan pada antara lain.

1. ketidakpahaman pengetahuan agen pelayaran dalam system Indonesia *Port Integration System (inaportnet)* pada proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

seiring dengan perkembangan zaman, pemerintah mulai menggunakan atau memanfaatkan teknologi dalam suatu proses kegiatan pelayanan kapal di suatu pelabuhan, penggunaan teknologi pelayanan kapal di suatu pelabuhan dengan tujuan dapat mempermudah dan mempercepat suatu pekerjaan atau proses kedatangan kapal dan keberangkatan kapal agar kedatangan kapal atau *clearance in* dan *out* tersebut dapat cepat terselesaikan tanpa ada hambatan, dalam proses *clearance in* dan *out* di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas I Balikpapan para agen pelayaran diwajibkan untuk menggunakan sistem Indonesia *Port Integration Sistem (INAPORTNET)* sistem ini dibuat oleh pemerintah dengan tujuan dapat mempercepat proses perizinan kapal masuk dan kapal keluar ke suatu pelabuhan, dengan adanya sistem ini maka pihak agen dituntut untuk bisa mengoperasikan sistem tersebut, dikarenakan sistem tersebut sangat berperan penting saat proses kedatangan kapal dan keberangkatan kapal, dan jika pihak agen tidak bisa mengoperasikan aplikasi tersebut, maka pihak perusahaan pelayaran tidak bisa melakukan pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal, di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan para karyawan belum bisa mengoperasikan sistem ini dengan benar dikarenakan kurangnya pelatihan sehingga membuat

clearance in dan *clearance out* menjadi tertunda, dan pihak agen harus mengurusnya kembali sebelum kapal datang ke pelabuhan.

2. Belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Out*.

Supaya dapat meningkatkan profit dalam bisnis pelayaran maka sangat penting melakukan pelayanan dengan semaksimal mungkin, karena jika pelayananya memuaskan maka akan membantu pelanggan membuat keputusan untuk menggunakan jasa yang disediakan oleh pihak PT Maritel Bahtera Abadi. Dengan melakukan pelayanan yang optimal maka tingkat kepuasan pelanggan akan meningkatkan nilai kecakapan dalam melayani pengguna jasa, pelayanan agen pelayaran yang optimal dapat juga berfungsi sebagai tolak ukur persaingan, bahkan beberapa ada yang mengandalkan kualitas pelayanan untuk bersaing dengan perusahaan pelayaran lainnya. Namun kurangnya pelayanan akan berdampak pada ketidakpuasan pelanggan dan memberikan mereka pengalaman yang buruk, hal tersebut dapat merugikan bisnis, selain pelayanan adapun faktor lain yang menyebabkan belum optimalnya suatu perusahaan pelayaran, salah satunya yaitu Kurangnya tim operasional perusahaan yang bisa melakukan penyiapan dokumen dokumen yang di perlukan sehingga menyebabkan Belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen apa saja yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Out* hal ini juga menghambat proses *clearance in* dan *clearance out* kapal, di karenakan saat melakukan *clearance in* dan *clearance out* kapal diperlukan dokumen - dokumen yang harus dilengkapi sebagai persyaratan suatu kapal untuk bisa masuk ke pelabuhan maupun meninggalkan pelabuhan.

3. Profil Perusahaan

PT. Maritel Bahtera Abadi didirikan pada tahun 2010 di kota Samarinda sebagai perusahaan pengiriman barang, didirikannya perusahaan ini dikarenakan pemilik perusahaan menjelaskan bahwa dia melihat peluang besar terhadap pertumbuhan pasar yang kian meluas, dengan perusahaan memperluas jasa layanannya mencakup semua aspek dalam industri pengiriman barang, maka pemilik perusahaan untuk membentuk PT. Maribu Bahtera Abadi sebagai perusahaan bongkar muat, dua perusahaan ini bergabung dalam Maritel group yang saling menunjang dan terintegrasi demi memberikan jasa penerimaan barang terbaik. Transportasi dan logistik adalah bagian yang telah PT. Maritel group kembangkan. Selain itu PT. Maritel sudah merilis dan menjalankan seluruh aktivitas jasa transportasi dan logistik yaitu PT. Maritel Logistik. PT. Maritel GROUP telah mengembangkan jaringannya dengan beberapa pelabuhan di Indonesia yang telah menyediakan dukungan penuh kepada berbagai agen mancanegara.

Yaitu memungkinkan PT. Maritel group untuk melaksanakan pengiriman barang, adapun layanan pengiriman barang mencakup jasa keagenan kapal, pengiriman barang, jasa bongkar muat, transportasi, jasa kepabeanan dan logistik dengan tujuan untuk mendorong kerjasama yang baik dan layanan terbaik, untuk masyarakat secara luas.

Selanjutnya ada jasa persewaan kapal, penyediaan alat keselamatan pelayaran hingga general contractor hingga saat ini PT. Maritel group sudah memiliki lebih dari 100 pelanggan terpercaya, di penjuru indonesia yang mempercayakan barangnya untuk diangkut dan dikirim, seiring berjalanya waktu PT. Maritel group memiliki jasa yang berfokus pada keagenan kapal dimana sekarang memiliki 33 cabang di seluruh indonesia, PT. Maritel Bahtera Abadi adalah sebuah perusahaan yang melakukan kegiatan pada bisnis pelayaran dan bergerak di bidang jasa transportasi laut khususnya bidang keagenan kapal, pada tanggal 30 juni 2010 dengan akte pendirian yang dibuat oleh Notaris Paulus Adam, SH.MKn. di samarinda dengan nomor akte 442 dan diumumkan dalam berita republik indonesia no. 223 Tanggal 13 Desember 2010.

PT. Maritel Bahtera Abadi didirikan dengan tujuan untuk membantu kegiatan pelayaran yang ada di wilayah pelindo IV, perairan balikpapan terdapat banyak dermaga dari perusahaan batu bara maupun minyak kelapa sawit yang biasanya dikirim ke dalam negeri maupun luar negeri.

4. Lokasi Perusahaan

Penentuan lokasi bagi satu perusahaan adalah sangat penting , karena akan mempengaruhi kedudukan perusahaan dalam persaingan dan menentukan kelangsungan perkembangan perusahaan tersebut. Pemilihan dan penentuan lokasi perusahaan diperlukan untuk pertimbangan faktor faktor yang mempengaruhi terhadap keputusan menempatkan perusahaan pada suatu tempat yang selaras dengan tujuan yang diinginkan serta sesuai dengan bisnis dari perusahaan tersebut.

PT. Maritel Bahtera Abadi memiliki lokasi cabang yang bertempat di Balikpapan Jl. Bonto Bulaeng No. 79 RT. 49 Sumber Rejo Balikpapan Tengah, sebagai tempat perusahaan menunjang aktivitas perusahaan , dengan memilih Balikpapan sebagai lokasi cabang karena situasi pelayaran yang padat sangat mendukung untuk memberikan sebuah perusahaan pelayaran.

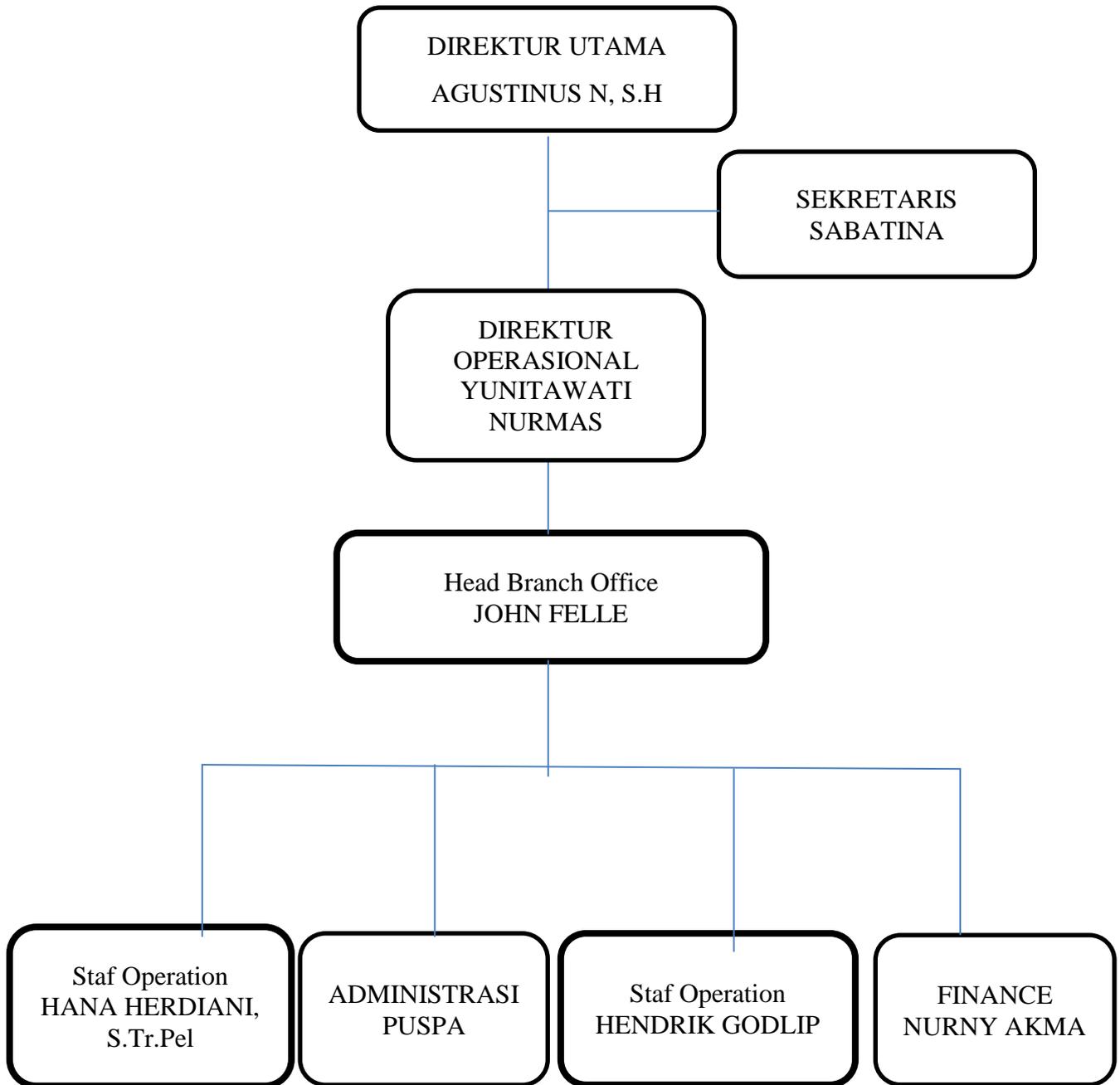
5. Struktur Organisasi PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan

Struktur organisasi merupakan hal yang sangat penting bagi mekanis kerja sebuah perusahaan. Demikian halnya, pada PT. Maritel Bahtera Abadi dalam menjalankan roda perusahaan juga membuat dan menyusun organisasi sesuai

dengan kebutuhan yang dianggap paling efektif oleh perusahaan. Dengan membuat susunan organisasi akan dapat diketahui pembagian tugas atau pekerjaan, dan personal yang diperlukan pada masing masing unit usaha yang ada di perusahaan. Dengan ditentukan struktur organisasi suatu perusahaan tampaklah wewenang dan tanggung jawab dari tiap tiap bagian, sehingga dapat tercipta kerjasama yang baik antara bagian unit yang satu dengan bagian unit yang lainnya. Selanjutnya penulis akan menguraikan struktur Organisasi yang ada di PT. Maritel Bahtera Abadi Balikpapan.

Dari hasil penelitian penulis ke pt. Maritel bahtera abadi Balikpapan diperoleh gambaran tentang struktur organisasi yang berlaku di PT. Maritel Bahtera Abadi Balikpapan, Adapun struktur organisasi PT. Maritel Bahtera Abadi Balikpapan dapat digambarkan sebagai berikut.

Bagan 4.1
Struktur Organisasi



Sumber: Agency and Operational Service PT. Maritel Bahtera Abadi Cabang Balikpapan

6. Struktur Organisasi

a. Direktur Utama

Salah satu tugas direktur utama PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan adalah menyusun, mengomunikasikan, dan menerapkan serta

dapat menentukan apa yang akan ditempuh oleh utama PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan . Selain itu, seorang direktur juga harus bisa menjamin bahwa karyawannya utama PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan memahami tujuan dari perusahaan utama PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan. Hal ini bisa dilakukan dengan melakukan komunikasi pada level yang dapat membuat para karyawan benar-benar merasa dibutuhkan oleh perusahaan utama PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan.

b. Sekretaris

Sekretaris PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan dipimpin oleh seorang Sekretaris yang dalam melaksanakan tugasnya berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Direktur Utama. Sekretaris mempunyai tugas melaksanakan sebagian administrasi Karyawan, keuangan, perlengkapan, dan urusan lainnya Untuk mendukung kegiatan clearance in dan clearance out. Untuk melaksanakan tugas sebagaimana tersebut diatas, Sekretaris PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan mempunyai tugas, antara lain:

- 1) Menyusun rencana kegiatan kerja yang akan dilakukan kepada seluruh kepala cabang PT. Maritel Bahtera Abadi
- 2) Mengelola urusan perlengkapan, dan pengadaan barang yang dibutuhkan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan untuk mendukung kegiatan keagenan kapal
- 3) Melaksanakan pengelolaan urusan surat menyurat kepada owner atau pelanggan dan urusan umum yang diperlukan untuk mendukung dan menunjang kegiatan keagenan kapal PT. Maritel Bahtera Abadi
- 4) Mengelola urusan administrasi keuangan serta rencana penyusunan laporan keuangan perusahaan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan.
- 5) Mengevaluasi dan melaporkan pelaksanaan program kerja yang dilakukan kantor cabang PT. Maritel Bahtera Abadi
- 6) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh direktur utama sesuai dengan bidang tugasnya yang telah diberikan

c. Head Branch Office

Pimpinan kantor cabang harus menjadi contoh bagi bawahan yang berada di kantor cabang tersebut dan memberikan pengarahan tentang kegiatan yang akan dilakukan di kantor maupun lapangan agar mendukung Kegiatan dan tugas yang telah diperintahkan oleh direktur operasional. manager cabang harus mengetahui apa saja pekerjaan yang sedang dilakukan maupun yang akan dilakukan staf operasionalnya. selain itu berikut ini merupakan tugas yang dilakukan branch manager antara lain:

- 1) Mengawasi serta melakukan koordinasi dari kegiatan operasional harus melakukan koordinasi untuk pengawasan segala aktivitas yang dilakukan oleh para staf perusahaan di kantor cabang.
- 2) Memimpin kegiatan pemasaran dalam kantor cabang dengan tujuannya adalah untuk memaksimalkan pendapatan kantor cabang, seorang manager perusahaan harus bisa memimpin dan mengarahkan staf operasional.
- 3) Memonitor semua kegiatan operasional perusahaan kantor cabang dengan cara menyusun rencana perusahaan.
- 4) Membantu direktur utama dalam menjalankan tugasnya untuk mengatur dan mengawasi kegiatan kantor cabang.
- 5) Bertanggung jawab dalam seluruh proses kegiatan operasional kapal.
- 6) Bertanggung jawab atas pengembangan karyawan di semua cabang PT. Maritel Bahtera Abadi agar karyawan dapat melakukan tugasnya semaksimal mungkin.
- 7) Menyusun strategi agar target perusahaan bisa tercapai dan permintaan dari pelanggan dapat dijalankan semaksimal mungkin.
- 8) Melakukan pengecekan dan pengawasan kebutuhan terkait operasional perusahaan cabang maupun pusat
- 9) Membuat rencana yang akan dilakukan semua cabang PT. Maritel Bahtera Abadi, mengambil keputusan, dan berkoordinasi dengan bagian keuangan untuk memenuhi kebutuhan operasional.
- 10) Melakukan pengawasan dan memastikan setiap karyawan melakukan dan menjalankan tugasnya dengan baik dan semaksimal mungkin.
- 11) Membuat laporan kegiatan cabang maupun pusat untuk diserahkan kepada direktur utama.

d. Financial

peran bagian keuangan adalah mengatur segala urusan keuangan yang dibutuhkan untuk kegiatan proses kedatangan dan keberangkatan kapal PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan. Urusan keuangan yang dipegang tim keuangan antara lain:

- 1) Melakukan pengaturan keuangan perusahaan dan memberikan putusan putusan biaya yang harus dikeluarkan untuk mendukung kegiatan clearance in dan out.
- 2) Melakukan penginputan semua transaksi keuangan yang telah digunakan untuk membiayai clearance in dan clearance out kapal.
- 3) Melakukan transaksi keuangan perusahaan, Melakukan pembayaran kepada supplier. Berhubungan dengan pihak internal maupun eksternal terkait dengan aktivitas kapal selama di dermaga.
- 4) Mengontrol aktivitas keuangan / transaksi keuangan perusahaan cabang PT. Maritel Bahtera Abadi.
- 5) Membuat laporan mengenai aktivitas keuangan perusahaan PT. Maritel Bahtera Abadi.
- 6) Menerima dokumen maupun mengirim dokumen dari owner atau kapal yang diageni oleh PT. Maritel Bahtera Abadi.
- 7) Mengirim / mentransfer kepada operational staff biaya biaya yang dibutuhkan saat kegiatan kapal selama di pelabuhan.

e. Administrasi

Entri Data Perusahaan / rekap data dan transaksi dari klien maupun kantor cabang data informasi konsumen dan lainnya harus direkap. Data-data seperti alamat, nomor telepon, dan lainnya harus direkap dengan terstruktur agar mudah untuk dicarinya, Agar data-data mudah dikelola, maka perlu dilakukan pengarsipan. Ini juga yang menjadi tugas Administrasi. Sehingga data dokumen dan apapun itu bisa terorganisir dengan baik.

f. Operation Departmen

Bagian operasi mengemban tugas clearance out dan in kapal, sandar kapal, melakukan perizinan pemuatan atau bongkar cargo, penanganan dokumen

kapal dan surat surat izin. Bertanggung jawab pada Branch Manager dalam hal sebagai berikut:

- 1) Memberikan respon dan masukan kepada pihak kapal saat kapal akan in dan out di dermaga.
- 2) Melakukan hubungan kerja dengan pihak kapal dan pihak jetty yang berkaitan dengan muatan.
- 3) Mengendalikan dokumen dokumen yang diperlukan untuk kapal bersandar maupun berlayar, dokumen dokumen yang diperlukan seperti, surat persetujuan berlayar (SPB), surat surat ijin seperti ijin bongkar barang berbahaya, izin bunker air, izin olah gerak kapal dan lain lain.
- 4) Memeriksa dokumen dokumen kapal untuk digunakan clearance in dan out.
- 5) Melakukan clearance in dan out dan melaporkannya ke kepala cabang tentang progres kapal selama di pelabuhan setiap harinya.

Faktor keberhasilan perusahaan tidak terbatas pada modal saja, akan tetapi suatu perusahaan juga harus membutuhkan karyawan yang berpendidikan Untuk mendukung kegiatan usahanya agar lebih maju dan berkembang, maka PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan kalimantan Timur memerlukan sebuah karyawan yang berpendidikan dan profesional. karena tidak sedikit perusahaan yang bangkrut dikarenakan kurangnya kemampuan karyawan untuk berkompetisi dengan perusahaan lain dan membuat perusahaan menjadi bangkrut. Dengan adanya karyawan yang berpendidikan dan bisa berinovasi diharapkan oleh PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan para karyawannya dapat bersaing dengan perusahaan lain, agar perusahaan maritel bahtera abadi dapat berkembang dengan pesat dan mendapat keuntungan serta kepuasan pelanggan yang maksimal. berikut daftar karyawan dari direktur utama sampai staf operasional sebagai berikut:

Tabel 4.1

Daftar karyawan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan

No	Nama	Jabatan	Pendidikan Terakhir
1	Agustinus Nyaro	Direktur Utama	S2
2	Sabatina	Sekretaris	S1
3	Yunitawati Nurmas	Direktur Operasional	S1
4	John Felle	Kepala Regional	S1
5	Nurny Akma	Finance	S1
6	Puspa	Administrasi	S1
7	Hana Herdiani	Staff Operasional	S1
8	Hendrik Godlip	Staff Operasional	S1

Sumber : Data perusahaan

Berikut daftar inventaris kantor PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan yang biasanya digunakan untuk menunjang kegiatan dan aktivitas kantor sehari-hari sebagai berikut:

Tabel 4.2

Daftar Inventaris Kantor

No	Inventaris	Jumlah	Kondisi
1	Laptop	7	Baik
2	Printer	3	Baik
3	Mobil	4	Baik
4	Motor	2	Baik
5	Mesin Fotocopy	1	Baik
6	TV	1	Baik
7	Lemari Document	6	Baik

Sumber : Data perusahaan

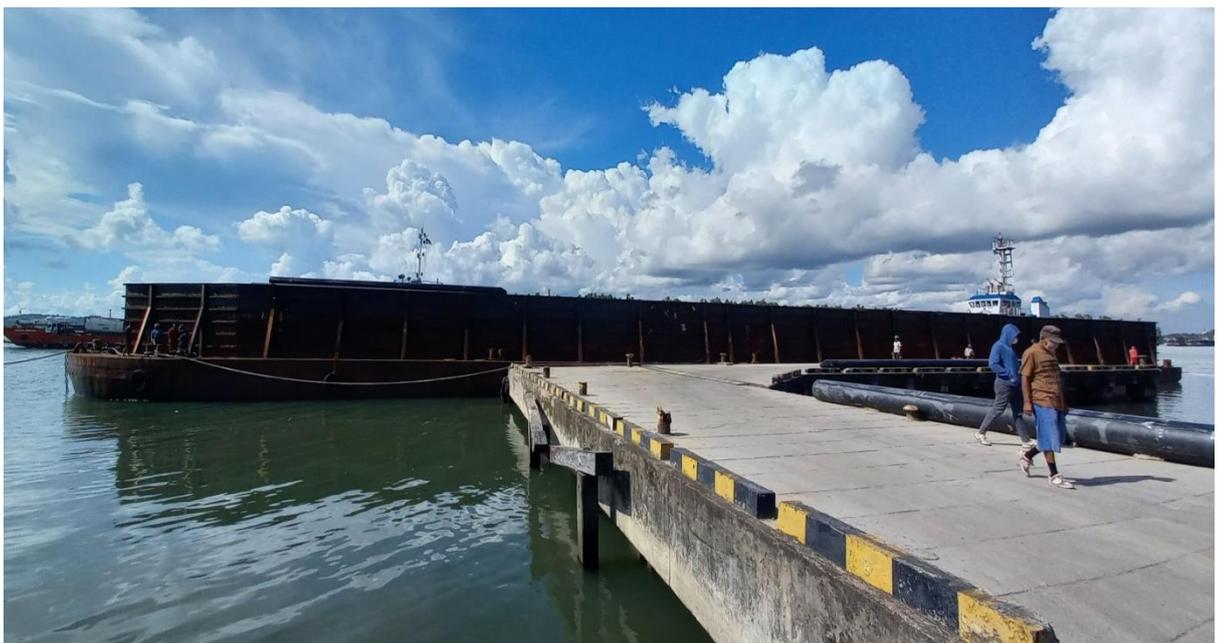
Berikut Penulis lampirkan kapal dan Jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal PT. Maritel Bahtera Abadi Cabang Balikpapan.

Gambar 4.1
Kapal TugBoat



Sumber: Dokumen Pribadi

Gambar 4.2
Kapal Tongkang



Sumber: Dokumen Pribadi

Berikut terlampir data keberangkatan kapal yang dilakukan oleh PT. Maritel Bahtera Abadi Cabang Balikpapan.

Tabel 4.3
Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan Kapal periode Oktober - Desember 2020

NO	Nama Kapal	Estimasi	Keberangkatan
1	TB. AS PERFECT 3 / TB. AS GLORY 3	2020-10-17	2020-10-18
2	TB. AS PERFECT 3 / TB. AS GLORY 3	2020-10-22	2020-10-24
3	TB. AS PERFECT 3 / TB. AS GLORY 3	2020-10-28	2020-10-30
4	TB. AS PERFECT 3 / TB. AS GLORY 3	2020-11-02	2020-11-03
5	TB. PRATAMA I / BG. SEJAHTERA MAKMUR I	2020-11-03	2020-11-14
6	TB. LAUTAN BERLIAN I / BG. REZEKI LAUTAN I	2020-11-05	2020-11-11
7	TB. AS WARRIOR – 1 / BG. AS WARRIOR 2	2020-11-07	2020-11-09
8	TB. AS PERFECT 3 / BG. AS GLORY 3	2020-11-14	2020-11-15
9	TB. AS WARRIOR – 1 / BG. AS WARRIOR 2	2020-11-20	2020-11-21
10	TB. AS WARRIOR – 1 / BG. AS WARRIOR 2	2020-11-30	2020-12-01
11	TB. AS PERFECT 3 / BG. AS GLORY 3	2020-12-02	2020-12-03
12	TB. SANJAYA – 01 / BG. KARYA 9	2020-12-05	2020-12-09
13	TB. AS WARRIOR – 1 / BG. AS WARRIOR 2	2020-12-07	2020-12-09
14	TB. HARLINA 77	2020-12-12	2020-12-12
15	TB. PRATAMA I / BG. SEJAHTERA MAKMUR I	2020-12-14	2020-12-22
16	TB. AS PERFECT 3 / TB. AS GLORY 3	2020-12-18	2020-12-19
17	TB. NELLY 39 / BG. MIA	2020-12-21	2020-12-22
18	TB. AS WARRIOR – 1 / BG. AS WARRIOR 2	2020-12-23	2020-12-24
19	TB. HARLINA 825 / BG. SOEKAWATI 169	2020-12-23	2020-12-26
20	TB. BIWIN 9 / BG. BIL 9	2020-12-28	2020-12-31

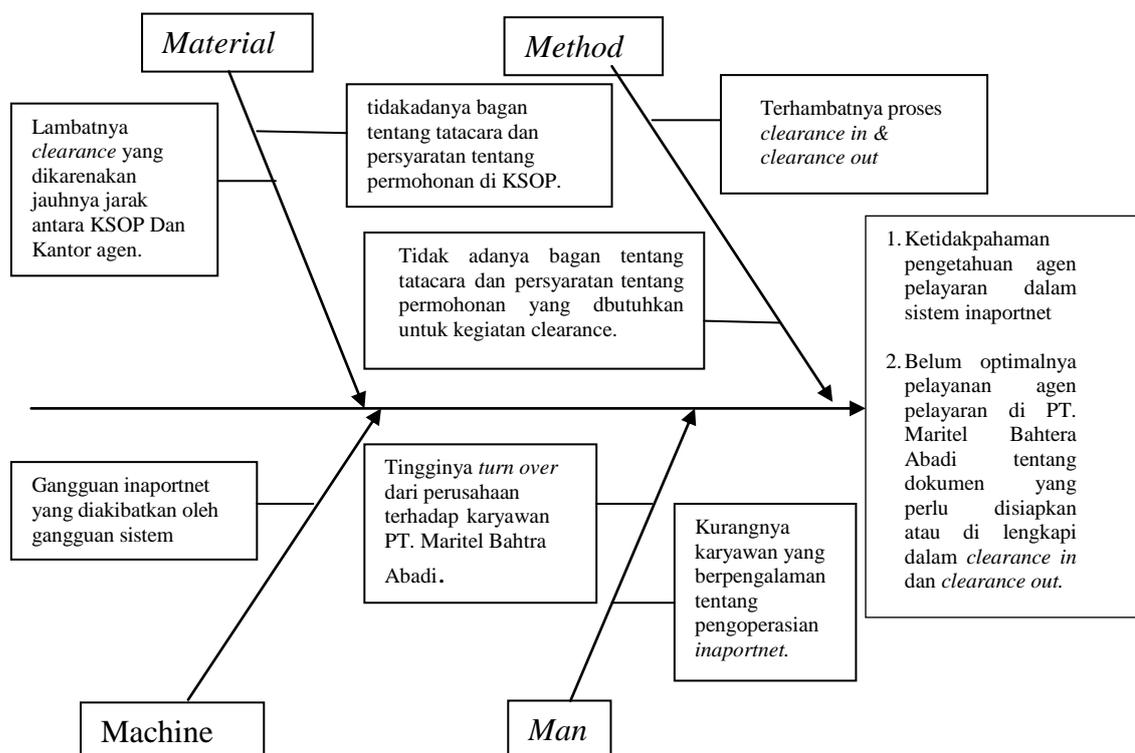
Sumber : *Inaportnet* PT.Maritel Bahtera Abadi

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka penulis akan menganalisis data tersebut dengan menggunakan teknik analisis fishbone (tulang ikan). Menurut A. Vandy Pramujaya (2019), fishbone diagram merupakan suatu metode analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi masalah kualitas dan check point yang meliputi empat jenis bahan atau peralatan, tenaga kerja dan metode. Alasan yang terkait dengan setiap kategori terkadang terikat pada branch bone yang berbeda di sepanjang proses curah pendapat.

Analisis fishbone adalah salah satu analisis yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah dalam Kurangnya pengetahuan tentang penggunaan sistem INAPORTNET pada saat proses Clearance In dan Out pada PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan.. Fungsi dasar diagram fishbone (tulangnya ikan)/cause and effect (sebab-akibat) adalah untuk mengidentifikasi dan mengorganisasi penyebab yang mungkin timbul dari suatu efek spesifik dan kemudian memisahkan akar penyebabnya dengan demikian penulis dapat menguraikan analisis fishbone sebagai berikut :

Bagan 4.2 Diagram *fishbone*



Berikut adalah rincian mengenai teknis analisis data *fishbone* untuk menganalisis tentang faktor yang menghambat proses keberangkatan kapal:

1. *Material*

- a) Tidak adanya bagan tentang tatacara dan persyaratan tentang permohonan di KSOP.

Dalam proses *clearance in* dan *clearance out* diperlukan beberapa surat izin untuk menunjang kegiatan kapal di suatu pelabuhan, sesuai dengan ketentuan ketentuan yang berlaku di KSOP Balikpapan. Beberapa surat perizinan sebagai syarat *clearance in* dan *clearance out* sebagai berikut:

- (1). Izin bongkar muat barang berbahaya.
- (2). Surat persetujuan olah gerak *sifting*.
- (3). Izin Bunker Bahan bakar.
- (4). Izin leasing.

Dalam proses perizinan kegiatan kapal selama kapal akan melakukan kegiatan di suatu pelabuhan seperti *bunker* ada prosedur yang harus sesuai dengan SOP yang berlaku untuk menerbitkan surat persetujuan perizinan melakukan kegiatan di area pelabuhan supaya kapal dalam kegiatan selalu termonitoring . Agen PT Maritel Bahtera Abadi dalam hal ini bertanggung jawab penuh atas perizinan kegiatan kapal di pelabuhan.

- b) Lambatnya *clearance* yang dikarenakan jauhnya jarak antara KSOP dan kantor agen.

Berdasarkan jarak kantor agen PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan dengan kantor KSOP Balikpapan cukup jauh, hal ini yang menyebabkan proses *clearance in* dan *clearance out* memerlukan waktu yang cukup lama dikarenakan dalam proses perizinan kapal melibatkan instansi lain, sedangkan jarak antara instansi satu dengan yang lainnya berjauhan, sedangkan pihak agen harus mengurus perizinan dari instansi yang satu ke yang lainnya seperti :

- (1). Kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan (KSOP).
- (2). Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP).
- (3). Imigrasi.
- (4). Bea cukai.

2. Method

- a) Tidak adanya bagan tentang tatacara dan persyaratan tentang permohonan yang dibutuhkan untuk kegiatan *clearance*.

Tidak adanya bagan yang disediakan baik dari pihak agen pelayaran maupun KSOP tentang tatacara dan persyaratan permohonan yang dibutuhkan untuk kegiatan *clearance* Bagan sering digunakan untuk memudahkan pemahaman data dalam jumlah besar dan hubungan antara

bagian-bagian dari data. Bagan biasanya dapat dipahami lebih cepat dari data mentah hal ini yang mempermudah pemahaman kepada pihak agen,. Metode ini digunakan di berbagai macam bidang, dan dapat dibuat secara manual dalam kertas bagan atau menggunakan bantuan perangkat lunak. Beberapa jenis bagan lebih berguna untuk menyajikan sebuah alur proses dan tatacara tentang kegiatan clearance menggunakan sistem inaportnet.

- b) Terhambatnya proses *clearance in & clearance out* menggunakan sistem *inaportnet*.

Kegiatan proses *clearance in & clearance out* menggunakan sistem *inaportnet* pada PT. Maritel Bahtera Abadi di KSOP Balikpapan harus sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar (SPB) baik itu dari ksop maupun dari kantor kesehatan pelabuhan (KKP) adapun alur *clearance in* dan *clearance out* sebagai berikut:

(1). Clearance in

- (a). Meminta surat penunjukan keagenan (SPK) ke kepala cabang

Setelah mendapatkan surat penunjukan keagenan (SPK), di dalam surat penunjukan keagenan tertera nama kapal, nama Captain.dan no *handphone* kapten, nama jetty, jenis muatan yang akan dimuat atau di bongkar dan estimasi kapal tiba, selanjutnya pihak agen menelefon pihak kapal untuk memastikan estimasi kapal tiba, dalam hal ini biasanya kapal tiba di suatu pelabuhan bisa lebih cepat/lama dari tanggal estimasi yang tertera di surat penunjukan keagenan (SPK), dikarenakan tergantung cuaca di laut, jika cuacanya bagus kapal bisa datang tepat waktu sesuai yang tertera di spk, dan apabila cuaca buruk kapal bisa datang lebih lama dari tanggal estimasi yang tercantum dalam surat penunjukan keagenan (SPK).

- (b). Jika pihak agen sudah mendapatkan info estimasi kedatangan

kapal dari captain, maka agent akan melakukan clearance in kapal melalui inaportnet, agent mengajukan layanan kedatangan kapal dalam waktu paling lambat 1x24 jam, terlebih dahulu agen harus mendaftarkan kapal dengan mengajukan penunjukan keagenan ke sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (Inaportnet)

untuk di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) sehingga status layanan keagenan tadi berubah status menjadi warta kapal, di lanjutkan melengkapi data pada warta kapal tersebut dengan selengkap-lengkapannya untuk selanjutnya warta dikirimkan ke Penyelenggara Pelabuhan dalam bentuk pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) dan . Dalam proses verifikasi oleh masing – masing instansi batas waktu untuk memberikan respon ke Inaportnet adalah 5 (lima) jam sejak layanan diterima. Setelah pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) dan surat persetujuan masuk SPM di setuju pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) yang telah di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan untuk selanjutnya badan usaha pelabuhan (BUP) mengirimkan data Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi RPK-RO ke Penyelenggara Pelabuhan dari Penetapan Penyandaran Kapal barang (PPKB) yang diajukan sebagian datanya dari pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) yang telah di verifikasi. Data yang masuk ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk layanan Penetapan Penyandaran Kapal (PPK) untuk penyandaran kapal. Dan penerbitan Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu dari badan usaha pelabuhan (BUP) apabila Penetapan Penyandaran Kapal PPK telah ditetapkan oleh Penyelenggara Pelabuhan kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP). dan surat persetujuan olah gerak (SPOG) dapat diterbitkan paling lambat 1 (satu) jam sejak Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu diterbitkan, setelah Surat Perintah Kerja (SPK) pandu diterbitkan kapal bisa langsung menghubungi pihak kepanduan untuk dipandu sandarnya kapal. Agen memberikan informasi ke kesehatan untuk kedatangan kapal kemudian diperiksa dan untuk proses penerbitan Port Health Quarantine Clearance (PHQC). Dengan mengecek kesehatan kapal, petugas Port Health Quarantine Clearance (PHQC) ikut naik ke atas kapl untuk melakukan antigen terhadap crew dengan tujuan bahwa crew dikapal yang akan sandar tidak terjangkit COVID19, untuk persyaratanya agar pihak Port Health Quarantine Clearance

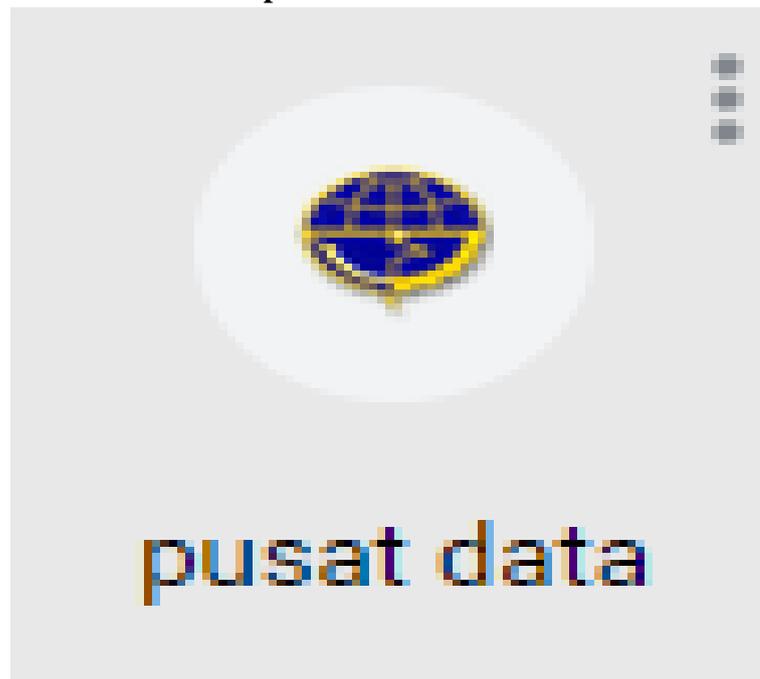
(PHQC) naik ke atas kapal pihak agent perlu melampirkan surat permohonan yang terdiri dari melampirkan, surat permohonan yg sudah di tanda tangani oleh staf operasional dan crew list, dan Crew List. Untuk keperluan clearance in untuk kapal, dokumen tersebut di peruntukan untuk arsip agen pelayaran, Pelindo, arsip Syahbandar dengan melampirkan :

- (1) Rencana Pola trayek (RPT)
- (2) Penunjukan Keagenan
- (3) Crew List
- (4) Ship Particular.
- (5) Surat Laut
- (6) Surat Ukur
- (7) Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebelum pelabuhan kedatangan
- (8) Laporan Kedatangan Kapal (LKK)
- (9) Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG)

c) Alur pengisian clearance in inaportnet.

Sebelum mengisi warta kedatangan penulis harus memastikan terlebih dahulu bahwa kapal yang akan datang sudah terdaftar di inaportnet atau belum dengan cara mengecek di aplikasi pusat data, contoh aplikasi pusat data sebagai berikut:

Gambar 4.3
Aplikasi Pusat Data



Setelah kita cek di aplikasi pusat data kapalnya terdaftar maka langkah selanjutnya penulis menyalin no Rencana Penambatan Kapal (RPK) kapal yang akan di clearance in yang tertera dalam aplikasi pusat data untuk dimasukkan ke inaportnet. Langkah selanjutnya penulis Buka aplikasi inaportnet, Contoh aplikasi inaportnet sebagai berikut :

Gambar 4.4
Aplikasi Inaportnet



selanjutnya penulis membuka aplikasi inaportnet untuk melakukan pengisian data data yang diperlukan, agar aplikasi inaportnet bisa di isi oleh penulis, yang harus penulis lakukan adalah penulis harus meminta petugas ksoop untuk melakukan approved kapal tersebut dari kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) supaya penulis dapat melengkapi persyaratan persyaratan yang tertera di inaportnet antara lain:

a) Bongkar Muat

Bongkar muat adalah aplikasi di dalam inaportnet da hal yang wajib diisi jika kapal mau berkegiatan membongkar karo dengan cara mengisi berapa jumlah muatan yang harus dibongkar sesuai BL/Manifest, contoh tampilan inaportnet bongkar muat sebagai berikut:

Gambar 4.5
tampilan bongkar muat

Data Bongkar Muat			
JENIS KEMASAN MAJORITAS			
Tanpa Bongkar Muat			
A. Muat			
1. Kontainer Isi			
Jumlah Tonase Kontainer 40" Isi yang dimuat	Jumlah Box Kontainer 40" Isi yang dimuat	Jumlah Tonase Kontainer 40" Isi yang dibongkar	Jumlah Box Kontainer 40" Isi yang dibongkar
-	-	-	-
Jumlah Tonase Kontainer 20" Isi yang dimuat	Jumlah Box Kontainer 20" Isi yang dimuat	Jumlah Tonase Kontainer 20" Isi yang dibongkar	Jumlah Box Kontainer 20" Isi yang dibongkar
-	-	-	-
Jumlah Tonase Kontainer 45" Isi yang dimuat	Jumlah Box Kontainer 45" Isi yang dimuat	Jumlah Tonase Kontainer 45" Isi yang dibongkar	Jumlah Box Kontainer 45" Isi yang dibongkar
-	-	-	-
2. Kontainer Kosong			
Jumlah Tonase Kontainer 40" Kosong yang dimuat	Jumlah Box Kontainer 40" Kosong yang dimuat	Jumlah Tonase Kontainer 40" Kosong yang dibongkar	Jumlah Box Kontainer 40" Kosong yang dibongkar
-	-	-	-
Jumlah Tonase Kontainer 20" Kosong yang dimuat	Jumlah Box Kontainer 20" Kosong yang dimuat	Jumlah Tonase Kontainer 20" Kosong yang dibongkar	Jumlah Box Kontainer 20" Kosong yang dibongkar
-	-	-	-
Jumlah Tonase Kontainer 45" Kosong yang dimuat	Jumlah Box Kontainer 45" Kosong yang dimuat	Jumlah Tonase Kontainer 45" Kosong yang dibongkar	Jumlah Box Kontainer 45" Kosong yang dibongkar
-	-	-	-

b) Dokumen Kapal

Isi dari aplikasi inaportnet ini berisi tentang dokumentasi dokumen kapal yang wajib dicantumkan dalam aplikasi inaportnet, selain dokumen kapal jika tercantum last port clearance yang berisi Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan di pelabuhan sebelum pelabuhan kedatangan, contoh tampilan sebagai berikut:

Gambar 4.6
Tampilan dokumen kapal

DATA PELABUHAN ASAL - TUJUAN	
PELABUHAN ASAL	SAMARINDA
Waktu Tiba (ETA) Di. BALIKPAPAN	2021-07-25 06:00:00
WAKTU KEBERANGKATAN (ETD)	2021-07-27 23:55:00
PERMINTAAN LOKASI TAMBAT LABUH	TUKS PT. LDC EAST INDONESIA
PANDU	-

Persetujuan OGA			
No.	Nama Dokumen	Jenis Dokumen	Download
Tidak ada data yang ditemukan.			

Dokumen Kapal				
#	JENIS DOKUMEN	NOMOR DOKUMEN	TEMPAT DIKELUARKAN	DOKUMEN
1	Surat laut	PK.205/3378/SL-PM-DK-13	JAKARTA Terbit : 17 Jul 2013 Endorse : 16 Jun 2019 Exp :	20200307104106.SL.pdf
2	Surat ukur kapal	3340/PPM	BATAM Terbit : 25 Jul 2011 Endorse : Exp :	20200307104236.SU.pdf
3	Keselamatan kapal barang	AL.501/143/3/KSOP.SMD-20	SAMARINDA Terbit : 02 Sep 2020 Endorse : Exp : 18 Aug 2021	20201109041834.KONS_ASW2.pdf
4	Keselamatan kapal barang	AL.501/143/4/KSOP.SMD-20	SAMARINDA Terbit : 02 Sep 2020 Endorse :	20201109042102.EQUIP_ASW2.pdf

c) Data Manifest Bongkar Muat

Data manifest bongkar muat adalah bagian isi dari aplikasi inaportnet yang digunakan untuk melampirkan surat penunjukan keagenan dan jika akan melakukan kegiatan bongkar maka diwajibkan melampirkan manifest muat, contoh tampilan data aplikasi bongkar muat adalah sebagai berikut:

Gambar 4.7
Data manifest bongkar muat

DOWNLOAD MASTER DATA
[Master Barang Inaportnet](#) | [Master Pelabuhan](#) | [Master HS Code](#)

TEMPLATE DOKUMEN MANIFEST BONGKAR & MUAT
 Berikut ini format [dokumen cargo bongkar](#), [dokumen cargo muat](#), [dokumen container bongkar](#), dan [dokumen container muat](#), silahkan upload file tersebut dengan menekan tombol CREATE. Gunakan Ms. Office Excel Minimal Office 2010.

MANIFEST CARGO

#	JENIS KEMASAN	NAMA BARANG	Jenis Kegiatan	UNIT	TON	M3
1	Curah Cair	MINYAK KELAPA SAWIT	Bongkar	1	4001	(belum diset)

MANIFEST CONTAINER

#	JENIS KEMASAN	Nama Komoditi	Jenis Kegiatan	No Container	Size Container	JUMLAH DALAM SATUAN UNIT	JUMLAH DALAM SATUAN TON
Tidak ada data yang ditemukan.							

Data Manifest Penumpang

+ Create
+ Tambah Data

#	SATUAN	JUMLAH
Tidak ada data yang ditemukan.		

Data Manifest Bongkar/Muat Barang Berbahaya

#	NAMA PENGIRIM	NAMA BARANG	NOMOR UN	KEMASAN BARANG	Klas Bb	Berat	SATUAN	Jenis
Tidak ada data yang ditemukan.								

d) Data Awak Kapal

Data awak kapal adalah bagian isi dari aplikasi inaportnet yang digunakan dengan tujuan untuk mencantumkan nama crew kapal dari kapten sampai mass man, selain itu juga di dalam aplikasi data awak kapal juga terdapat kode pelaut, nama, jenis kelamin, tanggal lahir, kebangsaan nomor pelaut dan tanggal lahir dan jabatan,

contoh tampilan data awak kapal yang tertera dalam inaportnet adalah :

Gambar 4.8
Tampilan Data Awak Kapal

#	KODE PELAUT	NAMA	JENIS KELAMIN	TANGGAL LAHIR	KEBANGSAAN	NOMOR BUKU PELAUT	TANGGAL BERAKHIR	JABATAN	Vaksin
1	6200506406	SELAMET EKO FITRIANTO	Pria	15 Aug 1980	INDONESIA	E047783	26 Jan 2023	NAKHODA	Belum
2	6200250912	DUWI ARIF NUR HIKSAN	Pria	13 Nov 1987	INDONESIA	F246581	11 Jul 2022	MUALIM I	Belum
3	6200565006	ISKANDAR ZULKARNAIN	Pria	30 Apr 1982	INDONESIA	E077958	16 Jun 2023	MUALIM II	Belum
4	6200147458	SURYANTO	Pria	16 Sep 1976	INDONESIA	E078011	08 Jun 2023	KKM	Belum
5	6200316541	UNTUNG MAULID	Pria	19 Nov 1986	INDONESIA	G015044	09 Jul 2023	MASINIS II	Belum
6	6200261365	FARKHAN FUADI	Pria	10 May 1989	INDONESIA	E026724	10 Nov 2022	MASINIS III	Belum
7	6200267954	HERI SISIWANTO	Pria	17 Mar 1985	INDONESIA	E013595	05 Oct 2022	JURU MUDI	Belum
8	6200084661	DESYANTO BIN. SANUSI	Pria	04 Nov 1975	INDONESIA	F063529	23 Oct 2022	JURU MUDI	Belum
9	6201109409	MANO	Pria	26 Sep 1981	INDONESIA	E077625	03 Apr 2023	JURU MUDI	Belum
10	6201492181	SUHARDI	Pria	10 Feb 1990	INDONESIA	F139198	14 Jul 2023	OILER	Belum
11	6202008949	MUHAMMAD IRWAN SAPUTRA	Pria	30 Jan 1991	INDONESIA	5007957	01 Jul 2023	BOSUN	Belum
12	6201460153	DWI SETIYAWANTO	Pria	06 May 1984	INDONESIA	D058844	07 May 2022	KELASI	Belum
13	6200353063	MA'MUN ROJAI	Pria	20 Oct 1982	INDONESIA	F183977	06 Apr 2023	OILER	Belum
14	6211421123	ANTON NUARI	Pria	08 Jan 1995	INDONESIA	D001095	11 Nov 2021	KLASI	Belum

e) Manifest Kapal

Manifest kapal adalah salah satu bagian dari aplikasi inaportnet yang terdiri dari dokumen manifest penumpang, file dokumen manifest bongkar muat, dokumen manifest barang berbahaya, dokumen manifest dan barang khusus. Yang biasanya digunakan untuk mengupload data data manifest kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar maupun melakukan kegiatan muat. Contoh

tampilan dari manifest kapal di dalam aplikasi inaportnet adalah sebagai berikut:

Gambar 4.9
Tampilan Gambar Manifest Kapal



Upload File Data Manifest	
DOKUMEN MANIFEST PENUMPANG	20220707033041.SPB_AS_WARRIOR.pdf
FILE DOKUMEN MANIFEST BONGKAR MUAT	20220707033041.BL_MANIFEST.pdf
DOKUMEN MANIFEST BARANG BERBAHAYA	
DOKUMEN MANIFEST BARANG KHUSUS	
STOWAGE PLAN	

Setelah data yang di inaportnet diisi selanjutnya pihak agen mengirim kedatangan kapal di inaportnet untuk di *approve* oleh pihak KSOP dan jika sudah di*approve* maka laporan kedatangan kapal (LKK) sudah bisa di unduh melalui inaportnet.

(2). Clearance Out.

Setelah mendapatkan informasi kegiatan bongkar muat telah selesai dan kapal telah siap untuk melanjutkan perjalanannya ke pelabuhan tujuan maka pihak agen harus melaksanakan proses clearance out di KSOP dan kantor kesehatan pelabuhan, disini pihak agen akan mengajukan surat persetujuan berlayar (SPB) yang menyatakan kapal boleh atau diperkenankan untuk berlayar dan seluruh awak kapal dalam keadaan sehat tanpa terjangkit *covid 19*, dalam hal ini petugas kantor kesehatan pelabuhan (KKP) melakukan pemeriksaan terhadap kesehatan kapal seperti :

(a) Ship sanitation control exemption certificate, surat ini menyatakan

bahwa kapal dan awak kapal dalam keadaan sehat, bebas tindakan sanitasi kapal.

- (b) Buku kesehatan / *health book*, berisi tentang keadaan kapal sewaktu tiba, selama di pelabuhan dan sewaktu kapal akan berangkat. Setelah hasil pemeriksaan keadaan kapal dan awak kapal selesai dan dinyatakan sehat, maka dicetak surat persetujuan berlayar kesehatan surat persetujuan berlayar (SPB), kesehatan yang ditandatangani oleh petugas, kantor kesehatan pelabuhan (KKP) beserta buku kesehatan (*health book*). Setelah ada informasi kapal sudah selesai melakukan kegiatan bongkar/ muat barang, pihak agen mengajukan permohonan laporan kedatangan keberangkatan kapal (LKKK) dan mengajukan permohonan surat persetujuan berlayar (SPB) melalui Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET)
- (c) dan kemudian diajukan ke kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas 1 Balikpapan. Selagi surat laporan kedatangan keberangkatan kapal sedang dalam proses input oleh petugas syahbandar. Lalu setelah surat laporan kedatangan keberangkatan kapal telah dicetak, maka di inaportnet akan muncul *virtual account* untuk pembayaran labuh, setelah membayar biaya labuh selanjutnya agen mengirim jadwal keberangkatan ke sistem yang disediakan oleh pelindo, setelah pelindo *approve* keberangkatan kapal yang kita kirim maka kita menunggu *approve* pihak kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB), pihak agen harus menyiapkan lampiran-lampiran untuk diperiksa oleh perwira jaga yang akan menerbitkan persetujuan berlayar (SPB). Adapun lampiran tersebut diantaranya :
 - (d) Semua surat permohonan.
 - (e) Memorandum clearance in dokumen kapal.
 - (f) Surat pernyataan nakhoda/master sailing declaration yang sudah ditandatangani oleh kapten dan di stempel kapal.
 - (g) surat fisik kapal. Bukti clearance dari pelabuhan sebelumnya. Laporan kedatangan keberangkatan kapal

(LKKK).

- (h) Dokumen muatan (cargo manifest).
- (i) *Bill OF Lading* (BL).
- (j) seluruh dokumen kapal.

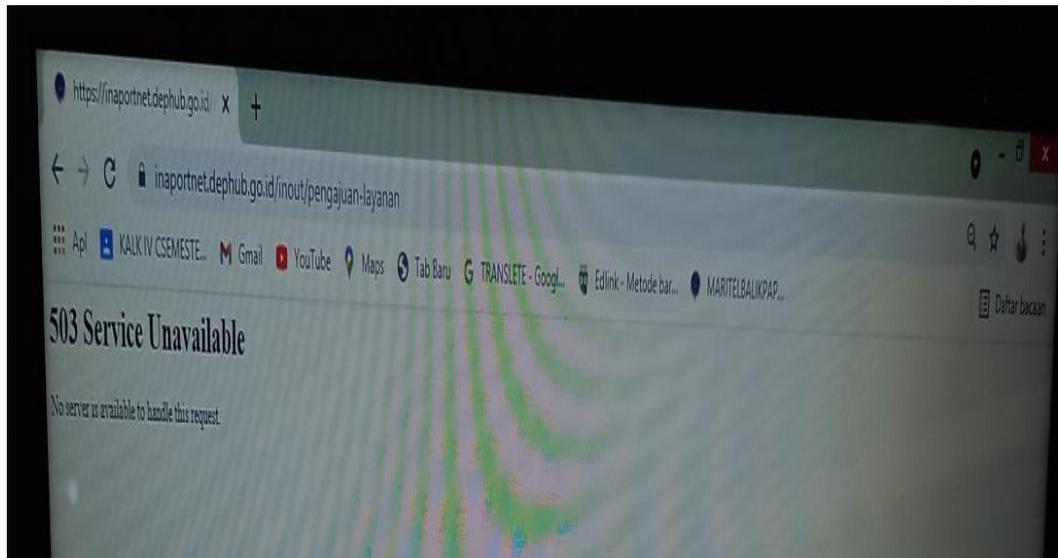
Setelah semua lampiran tersebut telah diperiksa oleh perwira jaga dan semuanya tidak ada masalah atau kendala kemudian surat persetujuan berlayar (SPB) di terbitkan oleh perwira jaga di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) kelas 1 Balikpapan dan buku kesehatan juga telah selesai di *clearance* dan sudah di stempel dari kantor kesehatan pelabuhan dan KSOP, maka pihak agen sudah melakukan proses *clearance out* untuk kapal tersebut, kemudian pihak agen pelayaran naik ke atas kapal menemui nahkoda kapal untuk menyerahkan semua dokumen kapal yang sudah diambil oleh pihak agen berdasarkan *checklist* pengambilan dokumen dan Menyerahkan surat persetujuan berlayar (SPB) yang telah di stempel oleh perwira jaga di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas 1 Balikpapan dan menginstruksikan kepada nahkoda kapal untuk mempersiapkan mesin dan awak kapal lainnya untuk keberangkatan kapal.

3. *Machine*

Gangguan *inaportnet* yang diakibatkan oleh gangguan sistem.

Inaportnet merupakan sistem yang terhubung antara pelabuhan satu dengan yang lainnya di seluruh indonesia, selain itu *inaportnet* didalamnya terdapat semua dokument dokument kapal yang sudah pernah masuk ke indonesia dan terdaftar di dalam sistem *inaportnet*, selain dokumen kapal di dalam sistem *inaportnet* juga terdapat dokumen awak kapal seperti buku pelaut dan ijazah pelaut, hal ini yang membuat sistem *inaportnet* di seluruh indonesia membutuhkan ruang yang cukup untuk pengoperasian sistem ini, banyaknya penggunaan sistem ini di masing masing pelabuhan di seluruh indonesia yang sudah menggunakan *inaportnet* mengakibatkan gangguan sistem *inaportnet*, saat gangguan *inaportnet*, sistem *inaportnet* tidak bisa dibuka, contoh tampilan gangguan sistem *inaportnet* sebagai berikut:

Gambar 4.10
Tampilan Gangguan Sistem Inaportnet



4. Man

- a) Tingginya *turn over* dari perusahaan terhadap karyawan PT. Maritel Bahtera Abadi.

Kurangnya karyawan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan yang diakibatkan banyaknya karyawan yang melakukan *resign* maupun dikeluarkan dari kantor dikarenakan tidak bisa melakukan pekerjaan dengan maksimal, hal ini yang membuat struktur kerja di maritel bahtera abadi kekurangan karyawan yang berpengalaman, memutuskan untuk keluar dari perusahaan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentu ada beberapa macam alasan, baik mereka harus mengikuti pasangan ke luar kota hingga berbagai macam alasan internal perusahaan, Kehilangan karyawan terbaik telah menjadi hal yang tak hanya harus dibayar mahal menggunakan uang oleh pihak perusahaan, tetapi juga dengan waktu dan tenaga Banyak karyawan yang merasa cenderung terjebak dalam pekerjaan di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan yang menjenuhkan selama bertahun-tahun. Melakukan rutinitas yang sama berulang kali tanpa merasakan perubahan karir yang berarti. Hal ini menyebabkan karyawan dengan potensi terbaik merasa jenuh, dan perlahan mulai mempertimbangkan pilihan lain untuk mengembangkan dirinya. Selain itu Kerja dengan waktu melebihi jam kerja normal atau overtime menjadi salah satu penyebab

terbesar dari keputusan resign karyawan dan Kondisi overtime memang hal yang saat ini sering terjadi jika pihak agen melakukan pengurusan kapal, mengingat era semakin kompetitif, baik di lingkup perusahaan besar maupun perusahaan startup. Padahal rasa lelah, dan stress tinggi merupakan alasan yang perlu diketahui oleh perusahaan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan , apalagi di saat mereka memberlakukannya dalam situasi yang cukup genting dan penuh resiko.

- b) Kurangnya karyawan yang berpengalaman tentang pengoperasian *inaportnet*.

untuk *clearance in* dan *clearance out* menggunakan *inaportnet*.

membutuhkan karyawan yang sudah berpengalaman akan pengoperasian sistem ini, karena jika melakukan *clearance in* dan *clearance out* menggunakan *inaportnet* terjadi kesalahan penginputan data maka permohonan yang diajukan oleh pihak agen tidak akan diterima oleh pihak KSOP, hal ini yang menyebabkan pihak agen diharuskan membuat permohonan lagi untuk diajukan sebagai syarat seperti penerbitan SPB , Sertifikat Keselamatan awak kapal, data awak kapal, izin gerak , izin muat barang berbahaya. Selain membuat permohonan ulang pihak agen tidak dapat menarik atau mengambil kembali uang yang sudah dibayarkan di *virtual account*. Hal tersebut yang menyebabkan lamanya proses *clearance in* dan *clearance out* di maritel menjadi terkendala.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dalam menganalisa permasalahan yang telah dikemukakan selama penulis melakukan penelitian di PT, Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan oleh penulis menggunakan diagram *fishbone* di atas, penulis mencoba memberikan suatu alternatif pemecahan masalah yang terbaik dari beberapa alternatif yang diberikan. Berdasarkan penjelasan yang telah penulis paparkan diatas , mulai dari permasalahan yang diberikan maka diberikan alternatif pemecahan masalah antara lain :

- 1. Kurangnya pemahaman agen tentang penggunaan sistem *INAPORTNET* pada saat proses *Clearance In* dan *Out*.**

a) Memberikan pelatihan *inaportnet* kepada karyawan.

agar pihak operasional bisa melakukan clearance in dan out menggunakan inaportnet tanpa hambatan dengan tujuan mempercepat pekerjaan agar kapal cepat sandar maupun berlayar ke pelabuhan selanjutnya, maka perusahaan melakukan pelatihan kepada tim operasional tentang penggunaan sistem inaportnet dan bagaimana cara pengisian data data di inaportnet agar kapal bisa melakukan kegiatan di pelabuhan dan meninggalkan pelabuhan tanpa ada kendala.

b) Merekrut karyawan yang berpengalaman tentang proses *Inaportnet*.

Merekrut karyawan yang sudah berpengalaman di bidang inaportnet untuk mendukung kegiatan clearance in dan clearance out di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan merupakan cara yang tepat untuk dilakukan agar pihak perusahaan mempunyai karyawan yang bisa diandalkan untuk mendukung kegiatan proses *clearance in* dan *clearance out* menggunakan *Inaportnet*. Karena jika kita merekrut karyawan yang berpengalaman kita akan menghemat biaya dan waktu untuk melakukan pelatihan.

2. Faktor yang menyebabkan belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

a) Membuat alur proses dan tata cara beserta dokumen pendukung yang digunakan untuk persyaratan penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB). Dengan cara membuat alur proses dapat membantu pihak agen supaya pihak agen mengetahui alur apa saja yang harus dilewati dan persyaratan apa saja yang harus dilengkapi dari pelayanan kapal masuk sampai kapal meninggalkan pelabuhan seperti, tatacara pembuatan sertifikat keselamatan awak kapal, pembuatan sertifikat izin muat barang berbahaya.

b) Mempersiapkan pemahaman kepada karyawan mengenai pelayanan dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*. dengan mempersiapkan pemahaman kepada karyawan, hal ini membuat karyawan mengetahui tentang pelayanan dokumen

yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*, dan meningkatkan pengetahuan karyawan. Selain itu karyawan perlu mencari tahu kepada agen lain tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF

Penulis pada bagian ini akan mengevaluasi semua alternatif pemecahan masalah yang telah dicantumkan oleh penulis sebelumnya berdasarkan segi keuntungan dan kerugian untuk memudahkan penulis dalam mengambil keputusan dalam pemilihan pemecahan masalah yang tepat sesuai dengan alternatif pemecahan masalah yang sudah penulis cantumkan. Adapun alternatif pemecahan masalah tersebut sebagai berikut:

1. Kurangnya pemahaman agen tentang penggunaan sistem *INAPORTNET* pada saat proses *Clearance In* dan *Out*.

a. Memberikan pelatihan inaportnet kepada karyawan.

1) Keuntungan

Karyawan menjadi paham tentang tata cara dan prosedur pengurusan kapal clearance in dan clearance out menggunakan inaportnet di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan. Selain itu karyawan menambah skil baru yang dapat ditawarkan di perusahaan lain apabila tidak bekerja di PT. Maritel Bahtera Abadi.

2) Kerugian

Kerugian dilakukan pelatihan oleh pihak perusahaan PT. Maritel Bahtera Abadi kepada karyawan adalah membutuhkan biaya tambahan untuk mendatangkan mentor yang sudah berpengalaman akan mekanisme penggunaan inaportnet yang di gunakan untuk clearance in dan clearance out suatu kapal

b. Merekrut karyawan yang berpengalaman tentang proses *Inaportnet*.

1) Keuntungan

Pihak perusahaan jika melakukan perekrutan kepada karyawan yang sudah berpengalaman tentang proses *Inaportnet*, pihak perusahaan tidak usah membuang waktu dan biaya untuk melakukan pelatihan inaportnet dikarenakan karyawan yang akan direkrut sudah bisa

melakukan *clearance in* dan *clearance out* menggunakan *inaportnet*, dan karyawan tidak perlu membutuhkan waktu yang panjang untuk beradaptasi dan bisa bekerja lebih maksimal karena sudah paham betul dengan kondisi budaya kerja.

2) Kerugian

Kerugian dilakukan perekrutan karyawan yang berpengalaman tentang proses *Inaportnet* adalah semakin menambahnya angka *turnover* di perusahaan tersebut. Selain itu pihak departemen HRD harus bekerja dua kali karena harus melakukan rekrutmen kembali untuk mencari kandidat baru sebagai pengisi posisi yang kosong tersebut.

2. Faktor yang menyebabkan belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

a) Membuat alur proses dan tata cara beserta dokumen pendukung yang digunakan untuk persyaratan penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB)

1) Keuntungan

Pihak agen mengetahui macam - macam dokumen kapal dan jenis jenis surat permohonan izin untuk melakukan suatu kegiatan kapal di pelabuhan dari kapal datang ke pelabuhan, kapal melakukan kegiatan di pelabuhan bongkar / muat, sampai kapal meninggalkan pelabuhan menuju pelabuhan selanjutnya

2) Kerugian

Kerugian diadakannya pembuatan alur proses dan tata cara beserta dokumen pendukung yang digunakan untuk persyaratan penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) adalah pihak KSOP akan melakukan rapat untuk membahas tentang pembuatan alur proses dan tata cara beserta dokumen pendukung yang digunakan untuk persyaratan penerbitan surat persetujuan berlayar yang menyebabkan pelayanan di KSOP kurang maksimal selama rapat berlangsung.

b) Mempersiapkan pemahaman kepada karyawan mengenai pelayanan dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

1) Keuntungan

Keuntungan dari Mempersiapkan pemahaman kepada karyawan mengenai pelayanan dokumen yang perlu dilengkapi adalah pihak perusahaan memiliki karyawan yang mempunyai kemampuan yang lebih untuk melengkapi dokumen – dokumen yang diperlukan.

2) Kerugian

Kerugian dari evaluasi tersebut adalah sulitnya melakukan pelatihan sampai karyawan memahami persyaratan – persyaratan yang perlu dipersiapkan dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah penulis melakukan melakukan evaluasi terhadap penulis tentang kelebihan dan kekurangan terhadap semua alternatif pemecahan masalah, maka penulis memilih alternatif pemecahan masalah sebagai berikut:

1. Terjadi ketidakpahaman pengetahuan agen pelayaran dalam sistem inaportnet pada proses *Clearance In* dan *Clearance Out* untuk pemecahan masalah adalah dengan cara memberikan pelatihan inaportnet kepada karyawan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan dan merekrut karyawan yang berpengalaman tentang proses *Inaportnet*.
2. Belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Out*. untuk pemecahan masalah adalah dengan cara Membuat alur proses dan tatacara beserta dokumen pendukung yang digunakan untuk persyaratan penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) agar karyawan memiliki kemampuan yang lebih dan pihak perusahaan PT. Maritel Bahtera Abadi harus melakukan pemahaman kepada karyawan mengenai pelayanan dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang telah dikemukakan penulis pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menyimpulkan suatu ringkasan secara keseluruhan dari skripsi ini, yaitu sebagai berikut :

1. Pemahaman agen tentang Penggunaan sistem Indonesia *Port Integration Sistem* (INAPORTNET) pada saat proses *Clearance In* dan *Out* oleh pihak agen belum dijalankan dengan baik untuk mengoperasikan aplikasi karena belum maksimal dilaksanakan sehingga perusahaan pelayaran tidak bisa melakukan pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal dengan maksimal, para karyawan di PT. Maritel Bahtera Abadi belum bisa mengoperasikan sistem ini dengan benar dikarenakan kurangnya pelatihan sehingga membuat *clearance in* dan *clearance out* menjadi tertunda. masalah dalam pengoperasian sistem inaportnet disebabkan oleh kurangnya pemahaman agen tentang penggunaan sistem INAPORTNET pada saat proses *Clearance In* dan *Out* sehingga menyebabkan kerugian pada pihak perusahaan kapal dan PT. Maritel Bahtera Abadi itu sendiri.
2. Belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT. Maritel Bahtera Abadi Cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi saat proses *clearance in* dan *clearance out* kapal di KSOP kelas 1 Balikpapan yaitu kurangnya tim operasional di perusahaan PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan yang bisa melakukan penyiapan dokumen-dokumen yang di perlukan saat kedatangan maupun keberangkatan kapal, dokumen - dokumen yang harus dilengkapi sebagai persyaratan suatu kapal untuk bisa masuk ke pelabuhan maupun meninggalkan pelabuhan.

Sehingga menyebabkan Belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen apasaja yang harus dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Out*. Hal ini juga menghambat proses *clearance in* dan *clearance out* kapal, di karenakan saat melakukan *clearance in* dan *clearance out* kapal diperlukan

B. SARAN

Berdasarkan masalah yang telah dilakukan penelitian oleh penulis mengenai Analisis Penerapan *Clearance In* dan *Out* Menggunakan Indonesia *Port Integration System* (Inaportnet) Pada PT. Maritel Bahtera Abadi Guna Meningkatkan Pelayanan Kapal Di Kantor Ksop Kelas 1 Balikpapan maka penulis memberikan saran sebagai berikut:

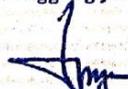
1. Diharapkan pihak PT. Maritel Bahtera Abadi Melakukan pelatihan tentang penggunaan inaportnet atau memberikan pembekalan ilmu kepada karyawan supaya karyawan bisa melakukan *clearance in* dan *clearance out* menggunakan inaportnet. Merekrut karyawan yang berpengalaman tentang proses *Inaportnet*, dikarenakan dengan adanya perekrutan karyawan di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan merupakan cara yang tepat untuk dilakukan agar pihak perusahaan mempunyai karyawan yang bisa diandalkan untuk mendukung kegiatan proses *clearance in* dan *clearance out* menggunakan *Inaportnet*. Karena jika kita merekrut karyawan yang berpengalaman pihak perusahaan dapat menghemat biaya dan waktu untuk melakukan pelatihan.
2. Perusahaan PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan mencari alternatif lain apabila saat *clearance in* dan *clearance out* menggunakan sistem *inaportnet* terjadi gangguan yang disebabkan belum optimalnya pelayanan agen pelayaran di PT Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan tentang dokumen yang perlu dilengkapi dalam proses *Clearance In* dan *Out*. yang menyebabkan tertundanya proses *clearance*. Pihak KSOP membuat bagan tentang permohonan yang dibutuhkan untuk kegiatan *clearance in* dan *clearance out* menggunakan sistem *inaportnet* dan Membuat alur proses dan tatacara beserta dokumen pendukung yang digunakan untuk persyaratan penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) dan mensosialisasikan kepada agen pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdy Kurniawan, (2018) <http://repository.unimar-amni.ac.id/.Semarang>
- Davis. (2001). *Management Information Systems : conceptual*. Jakarta: PT Prenhalindo.
- Jogianto. (2005). *Analisis & Desain Sistem Informasi*. Yogyakarta: C.V Andi Offset.
- Komarudin. (2001). *Active Learning*. Yogyakarta: Yappendis.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014:45) Daring. *Pengertian analisis (link)*.
<https://raharja.ac.id/2020/11/14/analisis/>
- Kamus Besar Bahasa Indonesia Daring (2008 : 569). *Pengertian jasa (link)*.
<https://raharja.ac.id/2020/11/14/analisis/>
- Purwosutjipto, H. (2003). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- Purwosutjipto, H. (2003). *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Penerbit Djambatan.
- Peraturan Menteri Perhubungan. Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan. Sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 192 tahun 2015.
- Suriasumantri(dalam sugiono, 2017:60). *Pengertian kerangka pemikiran*. Jakarta :
<https://tambahpinter.com/kerangka-pemikiran/>
- Suyono, M. (2007). *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor*. Jakarta: Edisi IV.
- Uma Sekaran (dalam sugiono, 2017:60). *pengaruh antara penerapan sistem informasi akuntansi dan audit sistem informasi terhadap pengendalian internal* . Jakarta.

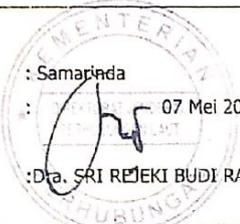
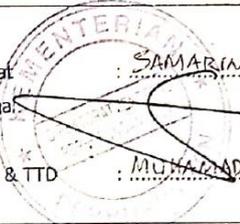
LAMPIRAN 1

Siupal PT. Maritel Bahtera Abadi

	
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT Jl. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta 10110	
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL) (Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan)	
NOMOR : AB. X - 453/AL 001	
Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 01/MBA/V/2013 tanggal 03 Juni 2013 diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada :	
Nama Perusahaan	PT. MARITEL BAHTERA ABADI
Alamat Kantor Perusahaan	Jl. Untung Surapati Komp. Mahakam Square Blok.B No.36, Kel. Karang Asam Ulu Kec. Sungai Kunjang, Samarinda - Kaltim
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	AGUSTINUS NYARO, SH (Direktur)
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	Jl. Kemangi Blok SS No.13 RT.020, Kel. Karang Asam Ulu Kec. Sungai Kunjang, Kota Samarinda – Kalimantan Timur
Nomor Pokok Wajib Pajak	03.072.763.0-722.000
Nilai Modal Perusahaan	Rp. 4.000.000.000,00
Status Perusahaan	PMDN
Kewajiban Pemegang SIUPAL :	
<ol style="list-style-type: none">1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampel melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.6. Menyampaikan laporan tahunan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.7. Menyampaikan laporan perkembangan komposisi kepemilikan modal perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.8. Menyampaikan laporan kinerja keuangan perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.9. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna / calon perwira yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek Laut) bagi kapal yang berukuran GT.750 keatas.10. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.	
SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.	
Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.	
Dikeluarkan di : JAKARTA Pada tanggal : 8 JULI 2013	
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT	
Penanggung Jawab	
AGUSTINUS NYARO, SH (Direktur)	
	DR. BOBBY R. MAMAHIT Pembina Utama (IV/e) NIP. 19560912 198503 1 003

PENGURJHAN
EVALUASI PEMEGANG IZIN SETIAP 2 (DUA) TAHUN
PT. MARITEL BAHTERA ABADI

DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA hasil evaluasi berkala telah sesuai dengan PERMENHUB No. PM. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Bab IV pasal 69 butir (6) tentang tata cara pemberian Izin Usaha Angkutan Laut.

Evaluasi Dua Tahun Pertama	Evaluasi Dua Tahun Kedua
 <p>Tempat : Samarinda Tanggal : 07 Mei 2015 Nama & TTD : Dra. SRI REJEKI BUDI RAHAYU,MM</p>	 <p>Tempat : SAMARINDA Tanggal : 25 APRIL 2017 Nama & TTD : MUHAMMAD SYAIFUL, ST. NPTP</p>
Evaluasi Dua Tahun Ketiga	Evaluasi Dua Tahun Keempat
Tempat : Tanggal : Nama & TTD :	Tempat : Tanggal : Nama & TTD :
Evaluasi Dua Tahun Kelima	Evaluasi Dua Tahun Keenam
Tempat : Tanggal : Nama & TTD :	Tempat : Tanggal : Nama & TTD :
Evaluasi Dua Tahun Ketujuh	Evaluasi Dua Tahun Kedelapan
Tempat : Tanggal : Nama & TTD :	Tempat : Tanggal : Nama & TTD :
Evaluasi Dua Tahun Kesembilan	Evaluasi Dua Tahun Kesepuluh
Tempat : Tanggal : Nama & TTD :	Tempat : Tanggal : Nama & TTD :



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

BERITA ACARA HASIL EVALUASI SIUPAL / SIOPSUS

Nomor : AL.010/664/DA-2019
Tanggal : 03 Mei 2019

Pada hari ini Selasa tanggal 07 Mei tahun 2019 Petugas Evaluasi / Endorsement SIUPAL dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor B X-453 / AL.001 Tanggal 10 Juli 2013 telah melaksanakan Evaluasi / Endorsement dan verifikasi data administrasi dan teknis kepemilikan SIUPAL sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2015 bahwa:

Nama Perusahaan : PT. MARITEL BAHTERA ABADI
Domisili : Jl. Untung Suropati Komp. Mahakam Square Blok.B No.36 Kel. Karang Asam Ulu, Kec. Sungai Kunjang, Samarinda - Kalimantan Timur
Penanggungjawab Perusahaan : AGUSTINUS NYARO, SH (Direktur)
Alamat Penanggungjawab : Jl. Bonto Bulaeng No.79 RT.49 Kel. Sumber Rejo Kec. Balikpapan Tengah, Balikpapan

Telah menginput data sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dan berlaku sampai dengan 03 Mei 2021

Berita Acara Evaluasi / Endorsement Siupal / Siopsus ini merupakan pengganti pengukuhan evaluasi pemegang izin per 2 (dua) tahun sekali.

Demikian Berita Acara Evaluasi / Endorsement SIUPAL ini dibuat dengan penuh rasa tanggung jawab untuk dipergunakan dalam penetapan sebagaimana mestinya.



Penanggung Jawab Evaluasi
AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ttd

Dr. Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 197310311999031002



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811788, 3845430, 3507576

BERITA ACARA HASIL EVALUASI SIUPAL / SIOPSUS

Nomor : AL.010/1230/DA-2021
Tanggal : 24 Maret 2021

Pada hari ini Rabu tanggal 24 Maret tahun 2021 Petugas Evaluasi / Endorsement SIUPAL dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor B X-453 / AL.001 Tanggal 08 Juli 2013 telah melaksanakan Evaluasi / Endorsement dan verifikasi data administrasi dan teknis kepemilikan SIUPAL sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2015 bahwa:

Nama Perusahaan : PT. MARITEL BAHTERA ABADI
Domisili : Jl. Untung Suropati Komp. Mahakam Square Blok.B No.36 Kel. Karang Asam Ulu, Kec. Sungai Kunjang, Samarinda - Kalimantan Timur
Penanggungjawab Perusahaan : AGUSTINUS NYARO, SH (Direktur)
Alamat Penanggungjawab : Jl.Bonto Bulaeng No.79 RT.49 Kel. Sumber Rejo Kec. Balikpapan Tengah, Balikpapan

Telah menginput data sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dan berlaku sampai dengan 24 Maret 2023

Berita Acara Evaluasi / Endorsement Siupal / Siopsus ini merupakan pengganti pengukuhan evaluasi pemegang izin per 2 (dua) tahun sekali.

Demikian Berita Acara Evaluasi / Endorsement SIUPAL ini dibuat dengan penuh tanggung jawab untuk dipergunakan dalam penetapan sebagaimana mestinya.



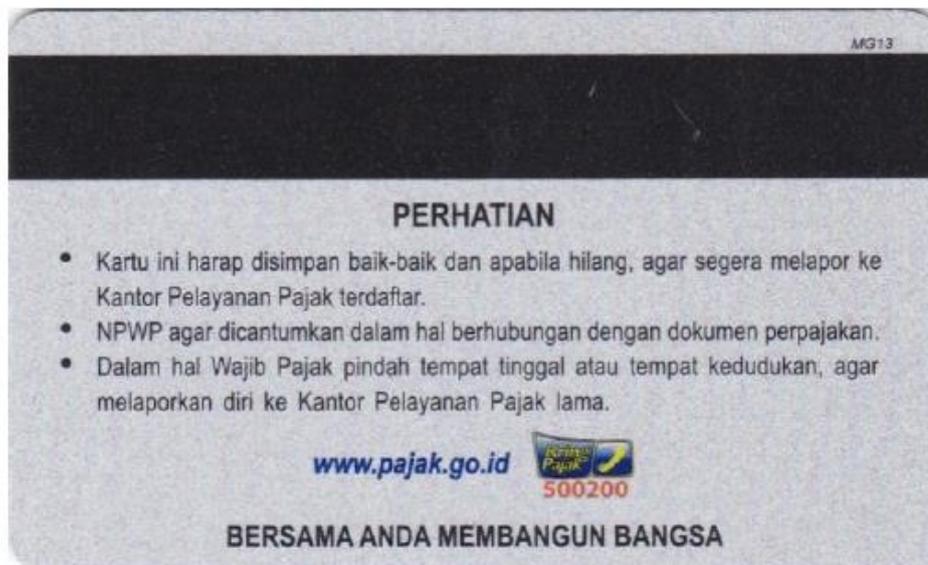
Penanggung Jawab Evaluasi
AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ttd

Dr. Capt. ANTONIARIE PRIADI, M.Sc
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 197308081999031003

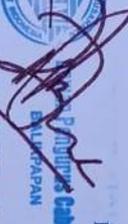
LAMPIRAN 2

NPWP PT. Maritel Bahtera Abadi



LAMPIRAN 3

Kartu Anggota APBM

	
DEWAN PENGURUS CABANG ASOSIASI PERUSAHAAN BONGKAR MUAT INDONESIA <i>(INDONESIAN STEVEDORING COMPANIES ASSOCIATION)</i> BALIKPAPAN	
Jl. Jenderal Sudirman, Rukan KNT Bandar Balikpapan Blok. G No. 22 Telp : (0542) 7203462, Fax : (0542) 7203463 - Balikpapan, Kalimantan Timur (Kode Pos 76112)	
KARTU TANDA ANGGOTA NOMOR : 0617A/DPC - APBMI / VII / 2019	
PT. MARIBU BAHTERA KALTIM	
: CABANG	
: ELMI-WAHYUDI	
: 503/453/SIUPBM-HUB/DPMP/TSF/III/2018	
: Jl: Bonto Bulaeng No: 79 RT: 49 Balikpapan	
: HP: 0812-1574-6066 e-mail: balikpapan@martel.co.id	
: TELAH TERDAFTAR SELAKU ANGGOTA ASOSIASI PERUSAHAAN BONGKAR MUAT INDONESIA (APBMI)	
REGISTRASI ANGGOTA : 061/A./DPC..APBMI./VII./2019	
WILAYAH / CABANG : Balikpapan	
TANGGAL : 29. Juli. 2019	
BALIKPAPAN, 29 Juli 2019	
	 DPC APBMI BALIKPAPAN H. DUCHERI ASIL KETUA
 AGUNG W BOWO SEKRETARIS	

LAMPIRAN 4

Akta Cabang PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan



PAULUS ADAM, SH., M.Kn

Notaris di Samarinda

SK Menteri Hukum Dan Hak Asasi Manusia RI

Nomor : C-339.HT.03.01-Th.2007

Tanggal 24 September 2007

Jl. Ir H. Juanda No. 19 (depan SMUN 5) Samarinda
Telp. 0541-744809 Fax. 0541-744809
e mail : adam_notaris@yahoo.com

AKTA

**CABANG PERSEROAN TERBATAS
PT. MARITEL BAHTERA ABADI**

Nomor

111

Tanggal

16-04-2014



AKTA
CABANG PERSEROAN TERBATAS
PT. MARITEL BAHTERA ABADI
Nomor: 111

Pada hari ini, Rabu, Tanggal 16-04-2014 (enambelas April duaribu empatbelas), Pukul 08.00 WITA (delapan Waktu Indonesia Tengah), _____

Menghadap kepada saya, **PAULUS ADAM, Sarjana Hukum, Magister Kenotariatan**, Notaris di Samarinda, dengan dihadiri saksi-saksi yang saya, Notaris kenal dan akan disebut pada bagian akhir akta ini : _____

- Tuan **AGUSTINUS NYARO, Sarjana Hukum**, lahir di Sentani, pada tanggal 08-09-1972 (delapan September seribu sembilanratus tujuh puluh dua), Warga Negara Indonesia, Direktur Perseroan yang akan disebut kemudian, bertempat tinggal di Samarinda, Jalan Kemangi, Blok SS, Nomor 13, Rukun Tetangga 020, Rukun Warga 000, Kelurahan Karang Asam Ulu, Kecamatan Sungai Kunjang, pemegang Kartu Tanda Penduduk Kota Samarinda Nomor : 6472060809720005. _____
- Penghadap saya Notaris kenal. _____
- Penghadap terlebih dahulu menerangkan bahwa dalam melakukan perbuatan hukum ini sebagaimana jabatannya tersebut diatas dari dan oleh karena itu untuk dan atas nama serta sah mewakili Perseroan Terbatas **PT. MARITEL BAHTERA ABADI**, berkedudukan di Samarinda, yang Anggaran Dasarnya tercantum dalam akta Nomor 442, tertanggal 30-06-2010 (tigapuluh Juni duaribu sepuluh), dan telah mendapatkan pengesahan dari pihak berwenang berdasarkan Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor : AHU-37844.AH.01.01.Tahun 2010, tanggal 30-07-2010 (tigapuluh Juli duaribu sepuluh), yang dibuat di hadapan saya, Notaris di Samarinda, yang copynya turut dilekatkan pada minuta akta ini, selanjutnya dalam akta ini disebut "**perseroan**". _____

- Penghadap bertindak sebagaimana tersebut diatas menerangkan dalam akta ini, bahwa dengan tidak mengurangi ijin dari pihak yang berwajib, dengan ini Perseroan Terbatas **PT. MARITEL BAHTERA ABADI** membuka kantor cabang di Balikpapan, Provinsi Kalimantan Timur terhitung sejak tanggal 16-04-2014 (enambelas April duaribu empatbelas), sedang untuk pengangkatan pengurus kantor cabang tersebut ditetapkan dalam suatu surat keputusan dan/atau penetapan tersendiri, dengan wewenang dan kekuasaan yang akan ditentukan dengan akta kuasa tersendiri.-----
- Untuk akta ini dan segala akibatnya yang timbul serta pelaksanaannya penghadap telah memilih tempat kedudukan hukum (domisili) yang umum dan tetap di Kantor Panitera Pengadilan Negeri Samarinda.-----

----- **DEMIKIAN AKTA INI** -----

Dibuat dan ditandatangani di Samarinda pada hari, tanggal bulan dan tahun, seperti disebutkan pada bagian awal akta ini.-----

Penghadap menyatakan dengan ini menjamin akan kebenaran surat-surat dan identitas sesuai dengan tanda pengenal yang disampaikan kepada saya, Notaris dan bertanggung jawab sepenuhnya atas hal tersebut dan bila dikemudian hari ternyata tidak benar maka semua itu menjadi tanggungjawab para penghadap serta membebaskan Notaris dari segala tuntutan dan selanjutnya penghadap juga menyatakan telah mengerti dan memahami isi akta ini, dengan dihadiri oleh :-----

1. Nyonya **USWATUN HASANAH, Sarjana Hukum**, lahir di Samarinda, pada tanggal 02-06-1984 (dua Juni seribu sembilanratus delapanpuluh empat), Warga Negara Indonesia, bertempat tinggal di Samarinda, Jalan Pangeran Antasari Nomor, 37, Rukun Tetangga 006, Rukun Warga 000, Kelurahan Air Putih, Kecamatan Samarinda Ulu, pemegang kartu Tanda Penduduk Kota Samarinda Nomor: 6472034206840005.-----

2. Tuan **SELAMET WAHONO, Sarjana Pendidikan**, lahir di Semarang, pada tanggal 15-01-1991 (limabelas Januari seribu sembilanratus sembilanpuluh satu), Warga Negara Indonesia, bertempat tinggal di Kabupaten Paser, Suatang, Rukun Tetangga 010, Rukun Warga 000, Desa Suatang, Kecamatan Pasir Belengkong, pemegang Kartu Tanda Penduduk Kabupaten Paser Nomor : 6401031501910001.

- Yang untuk sementara waktu berada di Samarinda. -----

Keduanya pegawai kantor saya, Notaris sebagai saksi-saksi. -----

Segera setelah akta ini saya, Notaris bacakan kepada para penghadap dan para saksi, maka akta ini ditandatangani oleh para penghadap, para saksi dan saya Notaris. -----

Dibuat dengan tanpa perubahan berupa coretan, coretan dengan penggantian maupun penambahan. -----

Asli minuta akta ini telah ditandatangani dengan sebagaimana mestinya. -----

Diberikan sebagai **SALINAN**. -----



NOTARIS KOTA SAMARINDA



PAULUS ADAM, SH., M.Kn.

LAMPIRAN 5

HASIL WAWANCARA DENGAN KEPALA CABANG

Wawancara Narasumber 1

a. Identitas narasumber

Nama : John Felle

Devisi : Agency

Jabatan : Kepala Cabang PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan.

Tabel Wawancara

NO.	Pertanyaan Peneliti	Jawaban Responden
1.	Bagaimana menurut bapak dengan sistem Inapornet?	Menurut saya sistem Inapornet ini sangat bagus, karena mempercepat segala proses pengurusan kapal.
2.	Apakah sistem Inapornet ini membantu kelancaran kinerja operasional bapak?	Sangat membantu, karna kita tidak perlu terjun langsung ke kantor Syahbandar. Tetapi dengan catatan tim operasional kita sudah paham dengan pengoperasian inaportnet.
3.	Menurut bapak hal – hal Apa saja yang menghambat proses clearance in dan clearance out menggunakan sistem inaportnet?	Dengan menggunakan sistem inaportnet ini jelas sangatlah membantu karena proses pengurusan menjadi lebih cepat, tetapi ada hal yang kadang membuat terhambatnya clearance in dan clearance out, seperti kurangnya pengetahuan dari agent kami tentang dokument apa saja yang akan di butuhkan dan persyaratan - persyaratan apa saja yang di perlukan.
4.	Apa kekurangan dari sistem ini yang terdapat dalam proses pengurusan izin bongkar muat menggunakan sitem inapornet?	kurangnya yaitu jika terjadi gangguan pada sistem Inapornet membuat petugas Operasionl mengurus pengurusan izin bongkar muat secara manual
5.	apa yang bapak rencanakan	Saya selaku kepala cabang akan melakukan

	<p>untuk meminimalisir terhambatnya proses <i>clearance in</i> dan <i>clearance out</i>.</p>	<p>pengarahan dan bimbingan kepada tim operasional agar mereka mengetahui dengan jelas bagaimana proses <i>clearance in</i> dan <i>out</i> dan dokumentasi apa yang dibutuhkan, agar pekerjaan berjalan dengan lancar.</p>
6.	<p>Bagaimana proses <i>clearance in</i> dan <i>clearance out</i> menggunakan sistem Inapornet dan dokumentasi apa saja yang dipersiapkan dalam proses pengurusan izin tersebut?</p>	<p>Proses <i>clearance in</i> dan <i>clearance out</i> menggunakan sistem Inapornet ini sangat membantu kinerja Operasional dan dokumentasi yang di persiapkan yaitu sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Surat Penunjukan Keagenan (SPK) Surat penunjukan keagenan adalah surat yang di buat oleh owner yang di tunjukan kepada agent untuk mengageni kapal selama kapal berada di daerah pelabuhan, surat penunjukan keagenan ini berisi perusahaan yang di tunjuk untuk mengageni kapal, estimate time arival (ETA), jenis muatan, pelabuhan sebelum pelabuhan tujuan, pelabuhan bongkar dan nama master / captain. 2. Surat persetujuan berlayar (SPB) Surat persetujuan berlayar yang di maksud ini adalah surat persetujuan berlayar yang di berikan oleh pelabuhan sebelum pelabuhan kedatangan sebagai syarat untuk masuk ke pelabuhan kedatangan. 3. Bill Of Lading (BL) Bill Of Lading (BL) adalah surat tanda terima barang yang telah dimuat ke dalam kapal dan menjadi bukti kepemilikan barang 4. Perusahaan bongkar muat (PBM)

		<p>Adalah dokumen yang dikeluarkan oleh perusahaan yang melakukan bongkar muat barang yang telah dimuat di atas kapal.</p> <p>5. Surat Pengawasan Bongkar Muat Barang Berbahaya. Surat pengawasan bongkar muat adalah surat yang di keluarkan oleh Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai (KPLP) yang berisi tentang persetujuan untuk melakukan muat barang berbahaya.</p> <p>6. Cargo Manifest, Cargo Manifest adalah dokumen yang berisi daftar kargo yang di muat diatas kapal.</p>
--	--	---

Berikut tercantum gambar saat peneliti melakukan wawancara di PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan sebagai berikut:



LAMPIRAN 6
HASIL WAWANCARA DENGAN STAF OPERASIONAL

1. Wawancara Narasumber II

a. Identitas Narasumber

Nama : Hana Herdiani

Devisi : Agency

Jabatan : Staf Operasional

Tabel Wawancara Narasumber II

NO	Pertanyaan Peneliti	Jawaban Responden
1.	Bagaimana menurut ibu hana dengan sistem Inapornet?	Menurut saya sistem <i>Inapornet</i> ini sangat bagus, karena mempercepat segala proses pengurusan kapal.
2.	Menurut ibu hana Apakah sistem Inapornet ini membantu kelancaran kinerja operasional?	Sangat membantu.
3.	Apa yang mempengaruhi proses terhambatnya proses clearance menggunakan inaportnet	Yaitu kurangnya SDM yang belum cepat memahami sistem <i>inaportnet</i> ini dan masih nyaman di sistem manual.
4.	Apa kelebihan yang didapatkan dalam proses pengurusan izin clearance in dan clearance out menggunakan sistem inapornet?	Dengan menggunakan sistem inaportnet ini jelas sangatlah membantu karena proses pengurusan menjadi lebih cepat, dan juga aplikasi ini terorganisir menjadi satu sehingga bukan hanya proses pengurusan clearance in dan clearance out tetapi juga tetapi segala aspek yang berkaitan dengan proses pengurusan kapal.

5.	Apa kekurangan dari sistem ini yang terdapat dalam proses pengurusan clearance in dan clearance out menggunakan sistem inapornet?	kurangnya yaitu jika terjadi gangguan pada sistem inapornet membuat petugas Operasion mengurus pengurusan izin clearance in dan clearance out dengan sistem manual. Selain itu sistem inapornet ini membutuhkan tim yang sudah menguasai betul akan sistem ini seperti pengoperasiannya.
6.	Selain pengoperasian adakah yang harus di persiapkan supaya ibu hana selaku tim operasional bisa melakukan proses <i>clearance</i> dengan tepat waktu?	Saya selaku tim operasional dari PT. Maritel Bahtera Abadi cabang Balikpapan untuk mperlancar proses clearance agar berjalan dengan maksimal, saya mempelajari tentang dokumen dokumen kapal yang di perlukan dan persyaratan yang di perlukan untuk <i>clearance</i> .

LAMPIRAN 7

SPB KARANTINA KESEHATAN

4/24/2021

Surat Izin Berlayar (PHQC)#64-416831-136-14-2021-04-00801-1023

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia



Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR KARANTINA KESEHATAN PORT HEALTH QUARANTINE CLEARANCE

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN: PELABUHAN LAUT BALIKPAPAN
PORT HEALTH OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa
Hereby declare that

Nama Kapal : TB. AS WARRIOR 1
Name of Vessel
Nomor Registrasi/IMO No : 2011 HHA NO. 2779/L
Registration Number/IMO No
Bendera Kapal : INDONESIA
Flag Of Vessel
Berat(GT) : 152
Gross tonnage
Pelabuhan Kedatangan/ : SAMARINDA
Port of Arrival
Pelabuhan Berikutnya/ : SAMARINDA
Next Port

Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberi persetujuan berlayar karantina kesehatan.
Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and given health quarantine clearance to proceed.



GE4BFIDBRDGB4CACBAEAALABBACD

Diterbitkan di : BALIKPAPAN
Issued in
Diterbitkan tanggal : 24-04-21 Berlaku sampai tanggal : 25-04-21
Issued on (dd-mm-yy) Valid Until(dd-mm-yy)
Jam diterbitkan : 11:21
Time (hours:minute)
Berlaku untuk satu kali keberangkatan / valid for one departure
Atau berlaku 24 jam apabila tidak berangkat
Or valid for 24 hours if not departure
Petugas KKP : SRI LENY LISUALLO
Port Health Officer
NIP : 197506222087012016
Id Number

Tanda tangan petugas KKP dan Cap KKP
Port Health Officer Signature and Port Health Office's Seal



LAMPIRAN 8

PEMBARITAHUAN KEDATANGAN KAPAL

20/5/2021

<https://simpadu-inaportnet.dephub.go.id/printdokumen/pkk/U0wwMDEuTE4uSURCUE4uMJEwNS4wMDEwMDA->

PEMBERITAHUAN KEDATANGAN KAPAL

Nomor : PKK.LN.IDBPN.2105.001017
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)

BALIKPAPAN, 20-05-2021

Yth. Kepada
Kepala Kantor Kesyahbandaran dan
Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan
-
di
BALIKPAPAN

Menunjuk Permenhub No. PM 93 Tahun 2013, dengan ini diberitahukan bahwa akan tiba dipelabuhan BALIKPAPAN Kapal Milik / charter / Keagenan *) sebagai berikut :

- 1 Nama Kapal / Voyage : MT. MELATI 7
- 2 Bendera IMO / Number : Hong Kong (HK) / 9172272
- 3 DWT / GT / Jenis Kapal : 31971 / 22116 / OIL TANKER / TANGKI MINYAK
- 4 Draft : 5
- 5 LOA : 177
- 6 Pemilik / Principle : B XXV-660/AL.58
- 7 Nama Agen : PT. MARITEL BAHTERA ABADI
- 8 Nama Nakhoda : HTAY WIN AYE
- 9 Trayek : PKKA
- 10 Jenis Pelayaran : Luar Negeri
- 11 ETA / ETD : 21-05-2021/23-05-2021
- 12 Pelabuhan Asal / Tujuan : Dari LIANYUNGANG, Tujuan LIANYUNGANG
- 13 Posisi Kapal Sekarang : LAUT / Anchor
- 14 Tambat / Labuh yang diminta : PT. KUTAI REFENERY
- 15 Jenis barang yang akan di :

a. Bongkar: 1) Non Kontainer

Barang Umum (GC) / Curah Kering/Cair *)

	Tonase	Boxes
Isi 20" / 40"	/	/
Kosong 20" / 40"	/	/

2) Kontainer

a. Muat : 1) Non Kontainer

Barang Umum (GC) / Curah Kering/Cair *)

	Tonase	Boxes
Isi 20" / 40"	/	/
Kosong 20" / 40"	/	/

2) Kontainer

- 16 PBM yang ditunjuk :
- 17 Rencana Kerja Bongkar Muat :
- 18 Jenis Barang (sesuai manifest) :

4281

<https://simpadu-inaportnet.dephub.go.id/printdokumen/pkk/U0wwMDEuTE4uSURCUE4uMJEwNS4wMDEwMDA->

1/2

20/5/2021

<https://simpadu-inaportnet.dephub.go.id/printdokumen/pkk/U0wwMDEuTE4uSURCUE4uMjEwNS4wMDEwMDA->

Uraian		Bongkar		Muat	
a	General Cargo (brg. Campuran)		T/M3		T/M3
b	Bag. Cargo (brg. Karungan)		T/M3		T/M3
c	Bulk Cargo (brg. Curah)		T/M3		T/M3
d	Liquid Cargo (brg. Cair)		T/M3	1500	T/M3
e	Barang berbahaya		T/M3		T/M3
f	Lain-lain		T/M3		T/M3
	Jumlah	0	T/M3	1500	T/M3
	Penumpang Naik / Turun		Org		Org
	Hewan Turun		Ekor		Ekor

OP No. PKK.LN.IDBPN.2105.001017

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS I BALIKPAPAN
KEPALA BIDANG LALA, USAHA KEPELABUHANAN

PIMPINAN
PT. MARITEL BAHTERA ABADI



LAMPIRAN 9

LAPORAN KEBERANGKATAN KAPAL

LAPORAN KEBERANGKATAN KAPAL

Nomor : SL002.IDBPN.0421.001007
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Laporan Keberangkatan Kapal (LKK)

BALIKPAPAN, 16-04-2021

Yth. Kepada
Kepala Kantor Kesyahbandaran dan
Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan
-
di
BALIKPAPAN

Dengan Hormat,

- 1 Dasar Hukum:
 - a. Undang Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - b. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
 - c. Peraturan Menteri.
- 2 Berdasarkan butir 1 (satu), kami laporkan rencana keberangkatan kapal dengan data sebagai berikut :
 - a. Nama Kapal / Voyage : AS WARRIOR - 1
 - b. Bendera / IMO Number : ID /
 - c. Pemilik / Principal / Owner :
 - d. Keagenan : PT. MARITEL BAHTERA ABADI
 - e. Alamat / Telp. / Fax : Jl. Besakih I Blok BA No.69 Perum Bpp Regency, RT.39, Kel. Sepinggang Baru, Kec. Balikpapan Selatan, Balikpapan-Kalimantan Timur / 0541-274299 / -
 - f. Status Kapal :
 - g. Type Kapal : KAPAL MOTOR TUNDA (TUG BOAT)
 - h. Jenis Pelayaran : Dalam Negeri
 - i. Jenis Trayek : TRAMPER
 - j. DWT / GT : 152 / 152
 - k. Panjang Kapal / LOA : 23.9
 - l. Draft Depan / Belakang : 3/2
 - m. Pelabuhan Tujuan (ETD) : SAMARINDA (17-04-2021 07:00:00)
 - n. Jumlah Penumpang (N/T/L)

No.	Tipe Penumpang	Jumlah
-----	----------------	--------

- o. Jenis / Jumlah Muatan / Ton / Box

No.	Jenis Barang	Jumlah (Unit/Ton/M ³)
-----	--------------	-----------------------------------

- 3 Demikian laporan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS I BALIKPAPAN
KEPALA BIDANG LALA, USAHA KEPELABUHANAN

PIMPINAN
PT. MARITEL BAHTERA ABADI
Jonathan Felle



Lampiran 10

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

NAMA : AS WARRIOR -1
UKURAN : 152 GT
NAKHODA : SELAMET EKO FITRIANTO

NO	TIBA		BERANGKAT							
	1	Dari : SAMARINDA	Tujuan : SAMARINDA							
2	Tanggal : 15-04-2021 18:00:00	Tanggal : 17-04-2021 07:00:00								
3	Bongkar	Muat								
	<table border="1"><thead><tr><th>Jenis Barang</th><th>Jumlah Unit/Ton/M³</th></tr></thead></table>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³	<table border="1"><thead><tr><th>Jenis Barang</th><th>Jumlah Unit/Ton/M³</th></tr></thead></table>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³				
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³									
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³									
4	Turun	Naik								
	<table border="1"><thead><tr><th>No.</th><th>Penumpang</th><th>Jumlah</th></tr></thead></table>	No.	Penumpang	Jumlah	<table border="1"><thead><tr><th>No.</th><th>Penumpang</th><th>Jumlah</th></tr></thead></table>	No.	Penumpang	Jumlah		
No.	Penumpang	Jumlah								
No.	Penumpang	Jumlah								

, 16 Apr 2021,
PT. MARITEL BAHTERA ABADI
AS WARRIOR - 1

SELAMET EKO FITRIANTO
NAKHODA



**LAMPIRAN 11
DOKUMEN SURAT LAUT**



SURAT LAUT

No. PK. 205/3378/SL-PM-DK-13

REPUBLIC INDONESIA

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan
menyatakan bahwa : Tongkang

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
AS WARRIOR 2	-	BATAM	2011 PPM No. 1780/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
72.28 X 20.12 X 4.88	1878	1092	2011	-

PENGERAK UTAMA	MEREK TK/TW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
-	-	BAJA	SATU	-

Milik PT. PELAYARAN KAPUAS ARMADA NUSANTARA berkedudukan di PONTIANAK
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 1878 No. 3340/PPM

FUP.NO.13017602

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 17 Juli 2013

Didaftarkan dalam Register Surat Laut
No. Urut : 9084
No. Halaman : 305
Buku Register : XXIII

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. b.
PH. KEPABANGSAAN PENGUKURAN, PENDAFTARAN
DAN PERANGSAAN KAPAL



Drs. MUHAMMAD NURYADIN
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19681110 199009 1 001

DKP I - 02

LAMPIRAN 12 DOKUMEN SURAT UKUR



REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
NO. : 3759/HHe.**

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Issued under the provision of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, under the authority of the Government of the Republic of Indonesia

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>* Date</i>
" AS WARRIOR - 1 "	-	PONTIANAK	PONTIANAK THN. 2010.

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Psl 2 (6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Psl. 3 (2)(b)).

** Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3 (2)(b)), as appropriate.*

**UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS**

Panjang (pasal 2 (8)) <i>Length (article (2)(8))</i>	Lebar (Peraturan 2(3)) <i>Breadth (Reg. 2(3))</i>	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))</i>
22,46	7,32	3,35

**ISI KAPAL ADALAH :
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :**

TONASE KOTOR - 152 -
GROSS TONNAGE

TONASE BERSIH - 46 -
NET TONNAGE

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : PK.202/36/3/DK.11 tanggal 17 Nopember 2011.

Dikeluarkan di PONTIANAK Tanggal 31 OKTOBER 20 11.
Issued at date



DKP. II - 22



N A R
PONTIANAK T. J (III) a
NPP. 1958030 19810 1 001

LAMPIRAN 13 DOKUMEN CONTRUCTION



SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE
AL.501 / 55 / 11 / KSOP.SMD-2022

Republic of Indonesia

No.

Pembaharuan

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provision of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIA SHIPPING ACT NO.17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal <i>Name of ship</i>	Angka atau huruf pengenal <i>Distinctive number of letters</i>	Pelabuhan pendaftaran <i>Port of registry</i>	Isi kotor <i>Gross tonnage</i>
AS WARRIOR 1	YDA4956	PONTIANAK	152
Jenis kapal ¹ <i>Type of ship ¹</i>		Bobot mati kapal (ton) ² <i>Deadweight of ship ²</i> <small>(Metric tons) ²</small>	Nomor IMO ³ <i>IMO Number ³</i>
<input type="checkbox"/> Kapal curah <i>Bulk carrier</i>		-	8675538
<input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia <i>Chemical tanker</i>			
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak <i>Oil tanker</i>		<input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping <i>Cargo ship other than any of the aside</i>	
<input type="checkbox"/> Kapal tangki gas <i>Gas carrier</i>			
Tanggal pembangunan <i>Date of build</i>			
Kontrak <i>Contract</i>	Peletakan lunas <i>Keel laid</i>	Serah terima <i>Delivery</i>	Perubahan <i>Conversion</i>
-	TAHUN 2010	-	-

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements
3. Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal **14 MARET 2022** dan -
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on and (date)

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly
2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
3. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A-600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

DIT. KAPPEL

750 758

LAMPIRAN 14

SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

No. AL.502/ 20 / 15 /KSOP.SMD-2022
No.

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provision of the

Pembaharuan

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO.17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal <i>Name of ship</i>	Angka atau huruf pengenal <i>Distinctive number of letters</i>	Pelabuhan pendaftaran <i>Port of registry</i>	Isi kotor <i>Gross tonnage</i>
AS WARRIOR 1	YDA4956	PONTIANAK	152
Daerah Pelayaran Kapal <i>Sea areas in which ship is certified to operate</i>		Nomor IMO ¹ <i>IMO Number ¹</i>	
A1 + A2		8675538	

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alternation or modification of a major character was commenced

TAHUN 2010

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that :
 - Kapal memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio
The ship complied with the requirements related to radio installations
 - Fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan
The functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Act
- Bahwa telah / tidak ²diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate has / has not been issued

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A-600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).
2. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

LAMPIRAN 15 DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No : **PK. 304 191 171 VII KSOP.SMD - 2022**

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :
Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of Life at Sea 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that

Nama Kapal Name of Ship		Tanda Panggilan Call of Sign	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Sistem Kamar Mesin yang tidak dlawaki secara berkala Periodically unmanned machinery Space System	
AS WARRIOR 1		YDA 4956	PONTIANAK	
Nomor Pendaftaran Official Number		Nama Perusahaan/Operator Kapal Company's Name/Ship's Operator		Nomor IMO IMO Number	Daerah Pelayaran Trading Area
2011 Hha No.2779/L		PT. MARITEL BAHTERA ABADI		----	PERAIRAN INDONESIA
Tipe Kapal Type of Ship	TUG BOAT	Tonnase Kotor Gross Tonnage	152 GT	Daya Mesin Penggerak (kW) Total Main Engine Power (kW)	2X525 KW

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:
The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein:

Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers
Nakhoda Master	II/3.5	1 (ONE)	Kepala Kamar Mesin Chief Engineer Officer	III/3.8	1 (ONE)	Petugas Jaga Bagian Dek Rating in Charge of a navigational Watch	II/5	3 (THREE)
Mualim I Chief Officer	II/3.5	1 (ONE)	Masinis II Second Engineer Officer	III/3.8	1 (ONE)	Petugas Bagian Dek Rating as Able Seafarer Deck	-----	-----
Mualim/Perwira Dek Officer in Charge of a Navigational Watch	NATIONAL	1 (ONE)	Masinis Officer in Charge of an Engineering Watch	III/1.10	1 (ONE)	Petugas Jaga Bagian Mesin Rating Forming Part of Engine Room Watch	III/5	3 (THREE)
Operator Radio GMDSS GMDSS Radio Operator	-----	-----	Perwira Teknik Elektro Electro Technical Officer	-----	-----	Petugas Bagian Mesin Rating as Able Seafarer Engine	-----	-----
Operator Radio Radio Operator	-----	-----	Anak Buah Teknik Elektro Electro-Technical Rating	-----	-----	Lain-lain Other	II/4,II/5	2 (TWO)
Kondisi Khusus Special condition	=====							

LAMPIRAN 16
SERTIFIKAT NASIONAL PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL



REPUBLIC INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

**SERTIFIKAT NASIONAL
PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL
NATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE**

No. AL.601/186/11/K/2020

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17, 2008

Untuk memenuhi
To comply with

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim
Ministry of Transportation Regulation No. 29, 2014 on the Maritime Environment Pollution Prevention

Nama Kapal Name of Ship	Angka atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Tonase Kotor Gross Tonnage	Nomor IMO IMO Number
AS WARRIOR 1	YDA4956	PONTIANAK	152	8675538

DENGAN INI MENYATAKAN:
THIS IS TO CERTIFY:

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai Pasal 57 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tanggal 6 Agustus 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.
That the ship has been surveyed in accordance with Article 57 of Ministry of Transportation Regulation No. 29, 2014, which entered into force on 6 August 2014 on the Maritime Environment Pollution Prevention.
- Bahwa hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa bangunan, perlengkapan, sistem, kelengkapan, tata susunan dan material dari kapal serta kondisinya secara keseluruhan memuaskan dan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan sesuai ketentuan Peraturan tersebut di atas.
That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and materials of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of the above Regulation.

Untuk pencegahan pencemaran* :
For prevention of pollution :*

- Minyak dari kapal;
By oil from ship;
- Sampah dari kapal;
By garbage from ship;
- Bahan Cair Beracun;
By Noxious-Liquid-Substances-in-Bulk;
- Udara dari kapal.
Air pollution from ship.
- Kotoran dari kapal;
By sewage from ship;

Sertifikat ini berlaku sampai dengan : 08 JANUARI 2023
This certificate is valid until 08th JANUARY 2023

Berdasarkan pemeriksaan sesuai dengan Pasal 58 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tanggal 6 Agustus 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.
subject to surveys in accordance with Article 58 of Ministry of Transportation Regulation No. 29, 2014, which entered into force on 6 August 2014 on the Maritime Environment Pollution Prevention.

Tanggal selesainya pemeriksaan yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat ini 09 JANUARI 2020
Completion date of survey on which this certificate is based: 09th JANUARY 2020

Diterbitkan di JAKARTA
Issued at

Pada tanggal 28 FEBRUARI 2020
Date of issue 28th FEBRUARY 2020

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS

U.b.
For

KEMENTERIAN PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN
DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND
SAFETY MANAGEMENT AND ENVIRONMENT PROTECTION
PERHUBUNGAN LAUT



RUDI TARYONO, M.Si.
Pembina Tk. I (IV/b)
N.P. 19670620 199709 1 001

PUP.NO.820200303537027

LAMPIRAN 17
ASURANSI
MARITIME MUTUAL



CERTIFICATE OF ENTRY

Issued subject to the terms and conditions of a Master Policy (the "Master Policy") issued by Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Limited ("the Association") to Maritime Mutual Association Limited ("MMAL") (for its own benefit and the benefit of its Members, as declared to the Association by Maritime Management Establishment as Managers of MMAL and the Association) This is the certificate of insurance and entry of the vessel set out herein for account of the Member named hereunder subject to the Master Policy and the Rules of the Association incorporated therein and from time to time in force, and to any special terms and conditions endorsed hereon and/or may from time to time be circulated. The cover evidenced by this certificate of insurance shall commence as the date(s) and time(s) specified below and shall continue until such time cover shall cease or be terminated in accordance with the said Master Policy and/or Rules of the Association.

MMAL Member: **PT Pelayaran Kapuas Armada Nusantara as Owners and/or as Operators and/or as Managers.**

Vessel: **"AS Warrior 1"**

Vessel Type: **Tug**

Flag: **Indonesia**

Class: **BKI**

Year Built: **2010**

Gross Tonnage: **152**

Period of Cover: **From 21st October 2021 to Midnight 20th October 2022**

Trading Warranty: **ASEAN waters.**

Conditions: **As per Association Rules for Class I P&I including towers liability as per Rule 4 (16) (coverage includes Wreck Removal and Oil Pollution as per Class I Rules 4.14 & 4.24) but amended to exclude cargo liability and to exclude RDC & FFO liability insofar as covered by hull policy or so deemed. Coverage extended by deleting General Rules 29 (a), (b), (c), (d), (e), (f), (g) and (h). (Liabilities, costs and expenses arising from barratry and piracy remain covered as per the Rules).**

Limit of Liability: **USD 10,000,000 any one accident or occurrence.**

Deductibles: **USD 500 in respect of Crew claims any one person any one accident or occurrence.
USD 3,000 in respect of RDC/FFO claims any one accident or occurrence.
USD 5,000 or 10% of Total claim in respect of all claims following Total and/or Constructive Total Loss of vessels, whichever the greater.
USD 3,000 in respect of all other claims any one accident or occurrence.**

All correspondents, surveyors, experts and other parties appointed by the Association to investigate claims, or incidents which may give rise to a claim, are deemed to have been

Registered in New Zealand
Incorporated under the Companies Act 1993 reg. no. 1521418
Level 6, 36 Kitchener Street
Auckland 1010, New Zealand
Telephone: + 64 9 915 1099
www.maritime-mutual.com

Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Limited is not licensed to carry on insurance business in New Zealand. It is not subject to prudential regulation under the Insurance (Prudential Supervision) Act 2010 and is not supervised by the Reserve Bank of New Zealand. Insurance underwritten by Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Limited is not available to persons in New Zealand

LAMPIRAN 18

SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG



REPUBLIC INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE
AL.501 / 55 / 12 / KSOP.SMD-22

No.

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provision of the

Pembaharuan

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIA SHIPPING ACT NO.17/2008

REPUBLIC INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal <i>Name of ship</i>	Angka atau huruf pengenal <i>Distinctive number of letters</i>	Pelabuhan pendaftaran <i>Port of registry</i>	Isi kotor <i>Gross tonnage</i>
AS WARRIOR 1	YDA4956	PONTIANAK	152
Jenis kapal ¹ <i>Type of ship</i>		Bobot Mati Kapal (ton) ² <i>Deadweight of Ship, (Metric tons)</i>	Panjang Kapal <i>Length of Ship</i>
<input type="checkbox"/> Kapal curah <i>Bulk carrier</i>		-	22.46 M
<input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia <i>Chemical tanker</i>			
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak <i>Oil tanker</i>		8675538	Nomor IMO ³ <i>IMO Number</i>
<input type="checkbox"/> Kapal tangki gas <i>Gas carrier</i>			
<input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping <i>Cargo ship other than any of the aside</i>			

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alternation or modification of a major character was commenced

TAHUN 2010

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
2. Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that
 - 2.1 kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali kebakaran
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans
 - 2.2 sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai dengan peraturan Perundang-undangan
the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act
 - 2.3 kapal dilengkapi dengan sarana pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan peraturan-peraturan Perundang-undangan
the ship was provided with line throwing appliance and radio installations used in life saving appliances in accordance with the requirements of the Act

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly
2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
3. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A-600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

LAMPIRAN 19
SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG
CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL

No. Register : 15473
No. IMO : 8675538

AS WARRIOR - 1

Dengan ini diterangkan bahwa **KAPAL TUNDA , BAJA**
This is to certify that above named

tersebut diatas telah disurvei dalam rangka **SURVEY PEMBARUAN KLAS**
ship has been surveyed for

pada tanggal **24.02.2022 s/d 28.03.2022**
on

di **MUARA KEMBANG - KALTIM**
at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilik : **PT. PELAYARAN KAPUAS ARMADA NUSANTARA**
Owner

Bendera : **INDONESIA**
Flag

Pelabuhan Pendaftaran : **PONTIANAK**
Port of Registry

Tonase Kotor : **152**
Gross Tonnage

Tonase Bersih : **46**
Net Tonnage

Dibangun di : **PONTIANAK**
Built at

oleh : **PT. KAPUAS ARMADA SARANA**
by

pada : **2011**
on

Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The vessel will be entered in Register with the character

⊗ **A100** ⊙ **P** Tug

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas
and will remain valid until Class Renewal Survey No.

IV (empat) pada
on

28 MARET 2027

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi.
provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Tanggal survey alas terakhir **28 MARET 2022**
Date of last bottom survey

Dikeluarkan di **JAKARTA**, tanggal **11 JUNI 2022**
Issued at on



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
A.n Direktur Operasi
O.b Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.Y.P Classification Operation


ARIE BUDI PERMANA
NUP:42896-KI

LAMPIRAN 20

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

No GGZ0/SJI/20181121120515

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS
AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)
under the authority of the Government of

**the Hong Kong Special Administrative Region of the People's
Republic of China**

By BUREAU VERITAS

Name of Ship BV No: 26743V	Distinctive number or letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
MELATI 7	HK-4021	HONG KONG	22116	9172272

Name of Company (Identification Number : 5549522)	Ship Type
RAFFLES TECHNICAL SERVICES PTE LTD 315 OUTRAM ROAD #09-04 TAN BOON LIAT BUILDING SINGAPORE 169074 SINGAPORE	Chemical tanker

THIS IS TO CERTIFY THAT :

1. the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
2. the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and Part A of the ISPS Code;
3. the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Date of renewal verification on which the certificate is based : 22 November 2018

This Certificate is valid until **21 November 2023**,
subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at **Guangzhou, P.R.China**, on the **22 November 2018**



BUREAU VERITAS

Song-Tao, JIAO
By Order of the Secretary



LAMPIRAN 21

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

No GGZ0/WZH/20200331100422

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto
under the authority of the Government of

the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China

By BUREAU VERITAS

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Length (L) as defined in Article 2(8) (m)	IMO Number
BV Register : 26743V MELATI 7	HK-4021	HONG KONG	168.98	9172272

Freeboard assigned as :	New ship	Type of Ship	Type "A"
	Freeboard from deck line		Load line
Tropical	4598 mm (T)		217 mm /above (S)
Summer	4815 mm (S)	Upper edge of line through centre of ring.	
Winter	5032 mm (W)		217 mm / below (S)
Winter North Atlantic	- mm (WNA)		- mm / below (S)
Timber Tropical	- mm (LT)		- mm / above (LS)
Timber Summer	- mm (LS)		- mm / above (S)
Timber Winter	- mm (LW)		- mm / below (LS)
Timber Winter North Atlantic	- mm (LWNA)		- mm / below (LS)

Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate. Subdivision load lines may be entered on the certificate on a voluntary basis.

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber 233 mm.

For timber freeboards - mm.

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is 0mm from the top of the upper deck at side.



THIS IS TO CERTIFY :

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention.
2. That the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Convention.

This certificate is valid until *7 March 2025, subject to annual surveys in accordance with

Article 14(1)(c) of the Convention, due on 7 March (Range from 7 December to 7 June)

Completion date of the renewal survey on which this certificate is based : 11/04/2020

Issued at Dongguan, China, on the 11 April 2020



**BUREAU
VERITAS**



BUREAU VERITAS

William ZHU

By Order of the Secretary

* Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(1) of the Convention. The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2(9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19(8) of the Convention.

LAMPIRAN 22 INFLATABLE LIFERAFTS CERTIFICATE



CSM Lifesaving Pte Ltd, 31A Benoi Road, Singapore 627773
Group Email csm@csm-lifesaving.com | Web www.csm-lifesaving.com

INFLATABLE LIFERAFTS RE-INSPECTION CERTIFICATE

Cert. No. N0020

Vessel Name: "MELATI 7" Port of Registry: HONG KONG Date Of Inspection: 8TH JULY 2020

IMO No. : 9172272 Flag State: HONG KONG Int'l Call Sign: VRMV6

Manufacturer: Shanghai Star Rubber Products Co. Ltd. Capacity/Type Approval: SMLR-A-25 Equipment Pack: 'A'

Liferaft Serial No: 20A25123 DOM: MAR 30, 2020 Painter Line Length: 46 Mtr. Max Stowage Height: 36 Mtr.

TEST

Buoyancy Tube	Time On	Temp C deg	Pressure mmHg	Time Off	Temp C deg	Pressure mmHg	Pressure Drop %	PRV Test	Open mmHg	Closed mmHg
WP- test Upper	0930	29	132	1030	30	134	0.75	PRV U	167	136
WP- test Lower	0930	29	133	1030	30	135	0.75	PRV L	168	138
Arch Tube									Pfrm	Date
Inflatable Floor								Last GI Test		
NAP Test Upper								GI Test U		
NAP Test Lower								GI Test L		
Load Test (DL)	Weight		Pass /Fail					F/S Test		

RAFT EXTERNAL & INTERNAL	Check/Rep	SOLAS 'A' PACK EQUIPMENT	Req. Qty.	Check / Repl.	SOLAS 'A' PACK EQUIPMENT. Life item's	Req. Qty	Check/ Repl.
Buoyancy Chamber upper/lower	OK	Immediate Action Card / Survival Instructions	1	OK	Red Hand Flare Exp. Date: <u>03/2023</u>	6	OK
Arch tube w/valve	OK	Whistle	1	OK	Para Red Rocket Exp. Date: <u>03/2023</u>	4	OK
Lifeline inner and outer	OK	Daylight Signalling Mirror	1	OK	Buoyant Smoke Signal Exp. Date: <u>01/2023</u>	2	OK
Canopy c/w Rain catchment tubes & Bag	OK	Graduated Drinking Vessel	1	OK	Drinking Water (500ML) Exp. Date: <u>02/2023</u>	79	OK
Canopy entrance door c/w zips/ tie cord	OK	Tin Opener and Round Head Scissors	3	OK	Food Ration (1/2 KG) Exp. Date: <u>02/2023</u>	25	OK
Retro Reflective tape on canopy and under floor	OK	Waterproof Torch Light c/w Spare Bulb	1	OK	First Aid Kit Type Exp. Date: <u>12/2021</u>	1	OK
Outer Sea-light /Inner Sea-light	OK	Sea Anchor and line / Drogue w/line	1	OK	Sea Sickness Tablet 60s/pkt Exp. Date: <u>09/2022</u>	3	OK
Lithium Battery for inner Sea-light Date: <u>01/2025</u>	OK	Buoyant bailer	2	OK	SART /EPIRB Type's no. Battery Exp. Date	NA	NA
Lithium Battery for outer Sea-light Date:	NA	*Repair Kit complete set	1 Set	OK	*Repair adhesive / Glue. (Replaced Annually)	2	OK
Water Pocket	OK	Bellow Pump w/Hose	1	OK			
Floor Righting strap	OK	Torch Battery Size: AA	4	OK	Log Card	1	OK
Pressure Relief Valve upper & lower	OK	Radar Reflector	1	OK	Standard Parts Replacement		
Boarding Ladder and Boarding Ramp	OK	Buoyant Paddle	2	OK	Container Tie Cord, Breaking Cord	6	OK
Towing bridle w/patches	OK	Safety Knife	1	OK	Container Identification Label	1	OK
Drogue w/line - retaining	OK	Sea Sickness Bag		OK	Container Instruction Label	1 Set	OK
Rescue Line attached inner tube	OK	Heliograph	1	OK	Ship Name & POR Label	1	1
Knife with patch attached on doorway	OK	Thermal Protective Aid	3	OK	Safety Cap	2	OK
Inlet check valve / Non-return valve	OK	Signalling table	1	OK	Firing - wire	2	OK
Topping up valve's W/td-plug	OK	Fishing Tackle	1	OK	Container cleaning	1	OK
Suspension Straps w/patches (DL)	NA	Sponge	2	OK	GRP Container Upper.	1	OK
Browsing Line (DL)	NA	Spare Painter	1	OK	GRP Container Lower.	1	OK

Inflation Systems

Operating Head Type: PF-V	Inflation hose inspected	Firing wire & Safety Cap secured.	Painter Line / Operating cord inspected and secured.	HRU S/N. N/R
Firing wire Function test: Done	NA	Done	Done	Exp. Date.
Co2 Cylinder 1.	Last Hydro Test Date: 2020/03	Co2 WT: 4.50 Kg	Tare WT: 8.93 Kg	Measure WT: 13.78 Kg
Serial No. 1642		N2 WT: 0.32 Kg	Gross WT: 13.75 Kg	
Co2 Cylinder 2.	Last Hydro Test Date: 2020/03	Co2 WT: 4.50 Kg	Tare WT: 8.96 Kg	Measure WT: 13.80 Kg
Serial No. 1776		N2 WT: 0.32 Kg	Gross WT: 13.78 Kg	

Next Inspection Date: 8TH JULY 2021

Service Station No. AS207

Authorized Signature: _____

This is to certify that the above LIFERAFT has been surveyed and tested in accordance with the requirements of the manufacturer and in compliance with the international convention for Safety of Life At Sea (SOLAS) 1974/1996.
This LIFERAFT is valid for Twelve Months (12) from the date of inspection.



LAMPIRAN 23 PORT STATE CONTROL CERTIFICATE

FORM A



MARINE DEPARTMENT MALAYSIA (Sabah Region)
No.2, Teluk Salut, Jalan Sepanggar
88450 Kota Kinabalu, Sabah
Tel. : (6)088-401111
Fax : (6)088-401180
Website : www.marine.gov.my

copy to: Master
Head Office PSCO

if ship detained, copy to: Flag State IMO Recognized Organisation, if applicable

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION ¹⁾

1. Name of reporting authority : MARINE DEPARTMENT OF MALAYSIA 2. Name of ship : MELATI 7
3. Flag of ship : HONG KONG 4. Type of ship : CHEMICAL 5a. Call sign : URMZ6
5b. MMSI : 477293800 6. IMO number : 9172272 7. Gross tonnage : 22,116
8. Deadweight : 31,972 9. Date keel laid : 27.07.99 10. Classification society : BV
(where applicable)
11. Place of inspection : LAHAD DATU (KUNAK) 12. Date of inspection : 15.08.20 13. Date release from : -
(detention²⁾)
14a. Company IMO Number : 5549522 14b. Particular of company : RAFFLES TECHNICAL SERVICES PTE LTD

15. Name and signature of master to certify that the information under 14b is correct.

Name : Capt. Htay Win Aye

Signature : _____

Ship's stamp : _____



16. Details of ship certificates :

Title	Issuing authority/RO	Date of issue	Date of expired	Date last survey	Surveyed authority/RO	Surveyed Port
1. Safety Construction	BV	11.04.20	07.03.25	-	-	-
2. Safety Equipment	BV	11.04.20	07.03.25	-	-	-
3. Safety Radio	BV	11.04.20	07.03.25	-	-	-
4. IOPP	BV	12.03.18	25.05.22	11.04.20	BV	DONGGUAN
5. IAPP	BV	11.04.20	07.03.25	-	-	-
6. ISPP	BV	11.04.20	07.03.25	-	-	-
7. Load Line	BV	11.04.20	07.03.25	-	-	-
8. DOC	BV	31.07.18	16.01.21	17.02.20	BV	SINGAPORE
9. SMC	BV	22.11.18	21.11.23	-	-	-
10. ISSC	BV	22.11.18	21.11.23	-	-	-
11. Minimum Safe Manning	FLAG	11.10.16	-	-	-	-
12. Tonnage	BV	17.01.14	-	-	-	-
13. IAFS	BV	12.03.18	-	11.04.20	BV	DONGGUAN
14. MLC / SOC	BV	22.11.18	24.01.24	-	-	-
15. IEEC	BV	02.02.15	-	-	-	-
16. BSEC / HSEC / COF	BV	11.04.20	07.03.25	-	-	-
17. IBWMC	BV	25.05.17	25.05.22	11.04.20	BV	DONGGUAN
18. CLC OIL POL.	FLAG	21/01/20	20/02/21	-	-	-

17. Deficiencies No
18. Ship detained No
19. Supporting document No

- Yes (see attached form B)
 Yes³⁾
 Yes (see annex)

Issuing office : LAHAD DATU
Telephone : 6089-884073
Fax : 6089-884348
Email : azrunizam@marine.gov.my

(Official seal)



AZRUNIZAM / MALIK
(Authorised PSCO of reporting authority)

Signature : _____

This report must be retained on board for period of two years and must be available for Audit/Inspection by Port State Control Officers at all times

1) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port State that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in access of the certificates the ship is required to carry.
2) To be completed in the event of a detention
3) Masters and companies are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.

C. Telah diawaki dengan jumlah dan kompetensi yang cukup :
Manned with proper amount and competency

JABATAN DI ATAS KAPAL	JUMLAH	KETERANGAN
Perwira Dek / Deck Officer	3	Person
Perwira Mesin / Engine Officer	1	Person
ABK Rating	11	Person
ABK lainnya / Other		

D. Telah dilengkapi dengan peralatan navigasi, keselamatan, pemadam kebakaran, dan pencegahan pencemaran yang berfungsi baik
Has been equipped with navigational, life saving, fire equipment and pollution prevention

JENIS PERALATAN	JUMLAH	KETERANGAN
Navigasi / Navigational	8	Δ
Penolong / Life Saving	10	Δ
Pemadam Kebakaran / Fire Equipment	7	Δ
Pencegahan Pencemaran / Pollution Prevention	1	⊙

E. Demikian Surat Pernyataan ini saya buat sebenarnya.
Here with declaration is true and correct

Tempat & Tanggal : BALIKPAPAN, 21 Mei 2021

Place & date

Nakhoda Kapal :

Master's Signature



LAMPIRAN 25

Surat Persetujuan Berlayar

Firefox

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cet...>



PERINGATAN AWAL
*Utamakan Keselamatan,
Berlindung Jika Cuaca Buruk*

BALIKPAPAN
SPB.IDBPN.0821.0000693



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal <i>Ship</i>	BINTANG MUTIARA XXVIII	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	YDA 3690 I -	Bendera <i>Flag</i>	ID
Nakhoda <i>Master</i>	MOKHAMMAD KHOLID	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	153	Perusahaan <i>Company</i>	PT. MARITEL BAHTERA ABADI

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor
Number : SPB.IDBPN.0821.0000693
Tanggal
Date : 12 Aug 2021
Jam
Time : 06:22:39

Dengan ini kapal tersebut di atas.
The above mentioned vessel is hereby

Disetujui
Approved

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: BALIKPAPAN	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 12 AUG 2021 16:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: SAMPIT
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 10 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: NIHIL
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: BALIKPAPAN				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 12 AUG 2021				

SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER

dari 2

12/08/2021 15:34

LAMPIRAN 26
BUKU KESEHATAN



BUKU KESEHATAN KAPAL
SHIP HEALTH BOOK



Diterbitkan oleh
Kementerian Kesehatan Republik Indonesia

Issued by
Ministry of Health Republic of Indonesia

LAMPIRAN 27
Shipping InStruction

PT. PETRO ANDALAN NUSANTARA

Gedung B & G Tower 7th Floor
Jl. Puteri Hijau No. 10
Medan 20111
North Sumatera – Indonesia



SHIPPING INSTRUCTION

=====
To : PT. PETRO ANDALAN NUSANTARA - BALIKPAPAN
Attn : Mr. Basli, Mr. Edy Almardias
Cc : Shipping Department, Agency, Ownership
Date : 9 August 2021
Reference : 08/PAN-SI-INTERNAL/USJ XI/VIII/2021

Kindly received shipping instruction for loading activity as below:

Vessel : BG USJ XI
ETA/TA Loading Port : 10 August 2021
Loading Port : Balikpapan, Indonesia
Discharging Port : Bagendang, Indonesia
Product/Quantity : Petro-4(B30), 2500 KL (Petro-4 : 1750 KL, Fame : 750 KL)
Buyer : -
Shipper : PT. Petro Andalan Nusantara, Balikpapan
Consignee : PT. Petro Andalan Nusantara, Bagendang
Estimate Loading : 11-12 August 2021
Estimate Discharging : 17-19 August 2021
Remark : *This shipment only moving stock Petro-4 (B30)*

- Our Surveyor/PAN :
1. Original B/L issued at Loading Port
 2. Once loading completed, please provide shipment details
 3. Upon loading completed, please email or fax us copy B/L and C/O and Dox Arrangement
 4. Please arrange to draw sample for analysis before shipment
 5. Please monitor surveyor it's to seal all the ship tanks and to issue the sealing reports accordingly
 6. Please send Cargo Manifest and Master's Receipt to Medan together with Original B/L and C/O
 7. Other instruction to our operational and head terminal to follow our Standart Operational Procedure (SOP) for this shipment.
 8. If have difference +/- 0.3 % between SHORE FIGURES OR B/L With ACTUAL RECEIPT AT DESTINATION, PLEASE TO RE-CONFIRM FIRST WITH US FOR COULD BE ACCEPT OR NOT FOR THIS SHIPMENT.

=====
Prepared by.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Elias Ginting".

Elias Ginting

LAMPIRAN 28
SURAT PENGAWASAN BONGKAR MUAT BARANG BERBAHAYA



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
BALIKPAPAN

Jl. Yos Sudarso No. 1 Balikpapan
Kalimantan Timur 76111

Telp : (0542) 422096, 736276
Hotline :

Fax : 0542-472366, 472368
Email : ksop_balikpapan@dephub.go.id

SURAT PENGAWASAN BONGKAR BARANG BERBAHAYA

NOMOR : SL010.IDBPN.0621.000242

Sesuai pemberitahuan dari perusahaan **PT. MARITEL BAHTERA ABADI**, nomor : **SPD.L.IDBPN.2106.000297**, pada **09 Jun 2021** untuk **BONGKAR** barang berbahaya di : **BALIKPAPAN** berdasarkan :

1. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
2. KM.02 Thn 2010 tentang pedoman penanganan bahan/ barang berbahaya
3. PP.No.20 Thn, 2010 tentang angkutan diperairan
4. Permenhub No. 36 Th 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
5. Kep.Dirjen Hubla No.UM 48/4/2/01 tentang pedoman penanganan bahan / barang berbahaya diseluruh pelabuhan di Indonesia
6. Solas 1974 BAB VII / IMDG Code
7. Marine Pollution 73/78
8. Surat permohonan **PT. MARITEL BAHTERA ABADI**

Dengan ini memberikan persetujuan kepada,

Pemilik / Agen	: PT. MARITEL BAHTERA ABADI	Nama Kapal	: AS WARRIOR 2
Jenis Kapal	: TONGKANG MINYAK (OIL BARGE)	GT	: 1878
Bendera	: INDONESIA	Nama Nakhoda	: -
Nama Barang	: CRUDE PALM OIL	Jumlah Muatan	: 4001 TON
Kemasan	: Packing Group 3	Klas	: KLAS3
Pelabuhan Asal	: SAMARINDA	Pelabuhan Tujuan	: BALIKPAPAN
Posisi Kapal	: JETTY PT. LDC EAST INDONESIA	Berlaku sampai dengan	: 11 Jun 2021

Untuk **MEMBONGKAR** barang berbahaya yang tercantum didalam lampiran dari pemberitahuan tersebut diatas, dengan mengikuti petunjuk dan peraturan yang berlaku.



DIKELUARKAN : **BALIKPAPAN**
PADA TANGGAL : **09 JUN 2021**

A.N. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS I BALIKPAPAN
KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR PENJAGAAN DAN
PATROLI

LAMPIRAN 29 BILL OF LADING

Page 2

B/L NO
044/SMD-BPN/VII/2021

CODE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994
Shipper

PT. REA KALTIM PLANTATIONS
Gedung PAM Tower Lantai 9 Jl. Jend Sudirman
Stai Kuda Komp BSB No. 47 RT. 019
Damai Bahagia Balikpapan Selatan
Kota Balikpapan Kalimantan Timur

BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER PARTIES
Reference No:

Consignee
TO ORDER

COPY NON NEGOTIABLE

Notify Party
PT. LDC EAST INDONESIA
Jl. Sungai Tempadung RT. 009
Kariangau - Balikpapan Barat
Balikpapan - 76134

Name of Vessel
TB. AS WARRIOR 1 / BG. AS WARRIOR 2

Port of Loading
Sungai Mariam, Samarinda

Port of Discharge
Balikpapan

Shipper's description of goods

Gross weight

**Crude Palm Oil - ISCC MB in Bulk
Indonesia Origin**

The raw material complies with the sustainability criteria according to Art 17 (3), (4), & (5) RED

CONTRACT NO : S-076/CPO/RKP/07/2021

Certificate Number : EU-ISCC-Cert-DE105-82144911
EU-ISCC-Cert-DE105-82959909

4,000.537 MT

Certificate is valid form 27.03.2021 to 26.03.2022

Batch Number : 21-105-82959909-0000019

GHG Emissions from cultivation emissions (eec)	113,29 kg CO2e/dry ton of CPO
GHG Emissions from transportation & distribution emissions (ETD)	6,85 kg CO2e/dry ton of CPO
GHG Emissions from Processing Emissions (EP)	3,17 kg CO2e/dry ton of CPO
Total GHG emissions FCP / Mill	123,31 kg CO2e/dry ton of CPO
GHG Emissions from transport of CPO from mill-bulk station-Balikpapan :	4,51 kg CO2e/dry ton of CPO
Total GHG emissions :	127,84 kg CO2e/dry ton of CPO

(of which on deck at Shipper's risk,the carrier not
being responsible for loss or damage howsoever arising)

<p>Freight payable as per CHARTER PARTY dated</p> <p>FREIGHT ADVANCE received account of freight :</p> <p>..... Time used for loading Days Hours</p> <p>Printed and sold By Wyt & Zonen B.V., Rotterdam (phone:31-010-4252627) by the authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen</p>	<p>SHIPPED at the Port Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near there to as she may safely get the goods specified above Weight measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS where of the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of his tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Freight payable at</td> <td style="width: 50%;">Place and date of issue SAMARINDA , 23 JULI 2021</td> </tr> <tr> <td>Number of original Bs/L</td> <td>Signature PT.MARITEL BAHTERA ABADI FOR AND ON BEHALE OF THE MASTER TB. AS WARRIOR 1 / BG. AS WARRIOR 2</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3 (THREE)</td> <td style="text-align: center;">  Capt Selamet Eko Fitrianto </td> </tr> </table>	Freight payable at	Place and date of issue SAMARINDA , 23 JULI 2021	Number of original Bs/L	Signature PT.MARITEL BAHTERA ABADI FOR AND ON BEHALE OF THE MASTER TB. AS WARRIOR 1 / BG. AS WARRIOR 2	3 (THREE)	 Capt Selamet Eko Fitrianto
Freight payable at	Place and date of issue SAMARINDA , 23 JULI 2021						
Number of original Bs/L	Signature PT.MARITEL BAHTERA ABADI FOR AND ON BEHALE OF THE MASTER TB. AS WARRIOR 1 / BG. AS WARRIOR 2						
3 (THREE)	 Capt Selamet Eko Fitrianto						

PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. MARITEL BAHTERA ABADI

CARGO MANIFEST

VESSEL : TB. AS WARRIOR / BG. AS WARRIOR 2
 FLAG : Indonesia / Indonesia
 PORT OF LOADING : Sungai Mariani, Samarinda

VOYAGE NO. : 22
 MASTER'S NAME : Capi Selamet Eko Fitrianto
 PORT OF DISCHARGE : Balikpapan

B / L No.	SHIPPER - CONSIGNEE NOTIFY PARTY	DESCRIPTIONS OF GOOD	WEIGHT / MEASUREMENT
044SMD-BPNVII/2021	<p>SHIPPER : PT. REA KALTIM PLANTATIONS Gedung PAM Tower Lantai 9 JI. Jend Sudirman Sial Kuda Komp. BSB No. 47 RT. 019 Damai Bahagia Balikpapan Selatan Kota Balikpapan Kalimantan Timur</p> <p>CONSIGNEE : TO ORDER</p> <p>NOTIFY address : PT. LDC EAST INDONESIA Jl. Sungai Tempadung RT. 009 Kejangau - Balikpapan Barat Balikpapan - 76134</p>	<p>Crude Palm Oil - ISCC MB in Bulk Indonesia Origin</p> <p>The raw material complies with the sustainability criteria according to Art 17 (3), (4), & (5) RED CONTRACT NO. : S-076(CPO/RK/P07/2021 Certificate Number : EU-ISCC-Cert-DE-105-82144911 EU-ISCC-Cert-DE-105-82959909 Batch Number : 21-105-82959909-00000019 Certificate is valid form 27.03.2021 to 28.03.2022</p> <p>GHG Emissions from cultivation emissions (esc) 113,29 kg CO2e/dry ton of CPO GHG Emissions from transportation & distribution emissions (ETD) 6,85 kg CO2e/dry ton of CPO GHG Emissions from Processing Emissions (EP) 3,17 kg CO2e/dry ton of CPO Total GHG emissions FGP / Mill 123,31 kg CO2e/dry ton of CPO GHG Emissions from transport of CPO from mill/bulk station-Balikpapan : 4,51 kg CO2e/dry ton of CPO Total GHG emissions 127,84 kg CO2e/dry ton of CPO</p>	4.000.537 MT

PT. MARITEL BAHTERA ABADI



SAMARINDA , 23 JULI 2021

LAMPIRAN 31
PERUSAHAAN BONGKAR MUAT

PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. MARIBU BAHTERA KALTIM

PEMBERITAHUAN RENCANA KEGIATAN BONGKAR MUAT
NOMOR : 1254/MBK-SMD/RKBM/VII/2021

1. Dasar :
- Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Angkutan di peralran;
 - Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM. 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.
 - Sesuai Pemberitahuan dari PT. MARIBU BAHTERA KALTIM No. 1254/MBK-SMD/RKBM/VII/2021 Tanggal. 21 Juli 2021

2. Data Kapal :
- Nama Kapal : BG. AS WARRIOR 2 DITARIK TB. AS WARRIOR 1
 - Bendera : INDONESIA / INDONESIA
 - Tonase Kotor / GT : 1878 GT / 152 GT
 - Operator / Agen Kapal : PT. MARITEL BAHTERA ABADI
 - Sandar : JETTY REA KALTIM PLANTATIONS, SUNGAI MERIAM
 - Pelabuhan Tujuan : BALIKPAPAN

3. Rencana Bongkar :

Nama Barang	Klasifikasi Barang	Jumlah Barang	Sistem Bongkar	Lokasi Bongkar
-------------	--------------------	---------------	----------------	----------------

4. Rencana Muat :

Nama Barang	Klasifikasi Barang	Jumlah Barang	Sistem Muat	Lokasi Muat
CPO	BARANG BERBAHAYA	4.000 MT	=====	JETTY REA KALTIM PLANTATIONS, SUNGAI MERIAM

5. Luas Batas - batas Pelabuhan Samarinda, yaitu di Muara Jawa - Muara Berau - Sebulu dan Perairan Terminal Khusus yang terdekat dengan Pelabuhan Samarinda

6. Surat Rencana Kegiatan Bongkar Muat ini berlaku **SATU KALI KEGIATAN**
22/07/2021 S/D 27/07/2021

7. Pembayaran Uang Jasa Kepelabuhanan (PUJK)

LABUH	TAMBAT	BARANG	PBM	STS
0022897				

Mengetahui,
An. KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SAMARINDA
KEPALA SEKSI LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT,
PERUSAHAAN DAN USAHA KEPELABUHANAN



Dikeluarkan di : Samarinda
Pada Tanggal : 21 Juli 2021
PERUSAHAAN BONGKAR MUAT
PT. MARIBU BAHTERA KALTIM



Tembusan :

- KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SAMARINDA
- KASI KESELAMATAN BERLAYAR, PENJAGAAN DAN PATROLI

Catatan :

- Dinkantor Jendral Perhubungan Laut cq. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Samarinda tidak bertanggung jawab terhadap pelaksanaan bongkar muat dan perlanjutan pengangkutan yang di lakukan pemilik barang dengan pengangkut

