

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



SKRIPSI

**KETERLAMBATAN PROSES *CLEARANCE IN-OUT*
KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT. PERTAMINA
TRANS KONTINENTAL PONTIANAK**

Oleh:

MITA MIRANDA

NRP. 804230036

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**KETERLAMBATAN PROSES *CLEARANCE IN-OUT*
KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT. PERTAMINA
TRANS KONTINENTAL PONTIANAK**

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

Oleh :

**MITA MIRANDA
NRP. 804230036**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : MITA MIRANDA
NRP : 804230036
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : KETERLAMBATAN PROSES *CLEARANCE IN-
OUT* KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT.
PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
PONTIANAK

Jakarta, 30 Juli 2024

Pembimbing Utama,

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

Pembimbing Pendamping,

H. Kamarul Hidayat, S.Pel., M.M.Tr.
Pembina (IV/a)
NIP. 19710919 199803 1 001

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK,

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


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



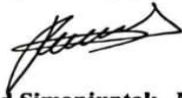
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : MITA MIRANDA
NRP : 804230036
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV
PROGRAM STUDI : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN (KALK)
JUDUL : KETERLAMBATAN PROSES *CLEARANCE*
IN-OUT KAPAL YANG DI AGENI OLEH
PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
PONTIANAK


Ketua Penguji


Dr. Inayatullah Robbany, M.Si., M.MTr.
Pembina (IV/b)
NIP. 19660421 199103 2 002

Anggota Penguji



Ronald Simanjuntak., M.T.
Pembina (IV/a)
NIP. 19750616 200604 1 001

Anggota Penguji


H. Kamarul Hidayat, S.Pel., M.M.Tr.
Pembina (IV/a)
NIP. 19710919 199803 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK


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

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang terkira sehingga dengan izin-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2023/2024. Sholawat serta salam tidak lupa senantiasa tercurah kepada sosok tauladan sepanjang masa, Nabi Muhammad Shalallahu Alaihi Wassalam, beserta keluarga serta sahabat yang, senantiasa menjalankan dan berpegang teguh pada sunnahnya hingga akhir zaman.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah:

“KETERLAMBATAN PROSES *CLEARANCE IN-OUT* KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL PONTIANAK”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasдини, S. SiT.,M.MTr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S. SI.T,M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Ibu Dr. Vidya Selasдини, S. SiT.,M.MTr selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Bapak H. Kamarul Hidayat, S.Pel.,M.Tr selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Dosen pengajar, staff pelaksana jurusan KALK dan seluruh Civitas Akademika STIP Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus STIP tercinta.

7. Segenap staff pegawai di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak yang telah memberikan bimbingan moral dan pembelajaran selama penulis menjalani praktek darat.
8. Kepada seluruh teman kelas RPL KALK yang selalu memberikan semangat untuk penulis.
9. Kepada kedua orang tua saya serta keluarga yang telah memberikan semangat dan menemani hari-hari untuk penulis.
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan baik dari susunan kalimat serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulisan dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini. Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 30 Juli 2024

Penulis,

Mita Miranda

804230036

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji keterlambatan proses *clearance in-out* kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak, yang merupakan proses penting saat kapal masuk dan keluar pelabuhan. Dalam pelaksanaannya, perusahaan pelayaran bertindak sebagai agen yang mewakili pemilik kapal untuk mengurus segala keperluan kapal di pelabuhan, memastikan kelancaran aktivitas bongkar muat, serta mempersiapkan segala dokumen yang diperlukan.

Adanya sistem Inaportnet di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak memudahkan agen dalam pengurusan dokumen kapal secara online, yang membuat proses lebih efisien dan cepat. Namun, penelitian ini juga mengidentifikasi berbagai kendala yang sering dihadapi, seperti keterlambatan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), kurangnya fasilitas pelabuhan seperti jumlah jetty, dan gangguan sistem Inaportnet serta masalah pada trouble mesin.

Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara dengan pihak terkait di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak. Penelitian ini dibatasi pada penerapan prosedur *clearance in-out* kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak dan kendala yang menjadi faktor penghambatnya. Rumusan masalah yang dibahas meliputi bagaimana prosedur tersebut diterapkan dan apa saja kendala yang dihadapi.

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan panduan praktis bagi agen pelayaran dalam mengelola dan mengurus dokumen kapal secara efisien serta memberikan pemahaman teoritis tentang pentingnya pengurusan dokumen kapal yang efektif. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan manajemen pelabuhan dan efisiensi operasional pelabuhan.

Kata kunci : *Clearance in-out* kapal, Agen pelayaran , Inaportnet

ABSTRACT

This research aims to examine the in-out clearance procedures of ships at PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak, a crucial process in handling ship documents during port entry and exit. In its implementation, the shipping company acts as an agent representing the shipowner to manage all ship requirements at the port, ensure smooth loading and unloading activities, and prepare all necessary documents.

The presence of the Inaportnet system at PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak facilitates agents in handling ship documents online, making the process more efficient and quicker. However, this study also identifies various obstacles commonly faced, such as delays in issuing Sailing Approval Letters (SPB), inadequate port facilities like the number of jetties, and disruptions in the Inaportnet system.

This research is limited to the application of the in-out clearance procedures for ships at PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak and the obstacles that hinder the process. The issues discussed include how these procedures are implemented and what obstacles are encountered.

The results of this study are expected to provide practical guidance for shipping agents in managing and handling ship documents efficiently and to offer theoretical insights into the importance of effective ship document management. This research is also expected to serve as a reference for future studies related to port management and operational efficiency.

Key words: *Ship clearance in-out, Shipping agent, Inaportnet*

DAFTAR ISI

Halaman

| | |
|---|------|
| SAMPUL DALAM..... | i |
| SAMPUL DALAM..... | ii |
| TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI..... | iii |
| TANDA PENGESAHAN SKRIPSI..... | iv |
| KATA PENGANTAR | v |
| ABSTRAK..... | vii |
| ABSTRACT..... | viii |
| DAFTAR ISI..... | ix |
| DAFTAR TABEL..... | x |
| DAFTAR GAMBAR..... | xi |
| DAFTAR SINGKATAN | xii |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xv |
| BAB 1 : PENDAHULUAN | 1 |
| A. LATAR BELAKANG | 1 |
| B. IDENTIFIKASI MASALAH..... | 3 |
| C. BATASAN MASALAH | 3 |
| D. RUMUSAN MASALAH..... | 3 |
| E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN | 4 |
| F. SISTEMATIKA PENULISAN | 5 |
| BAB II : LANDASAN TEORI..... | 7 |
| A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL | 7 |
| B. LANDASAN TEORI | 8 |
| C. PENELITIAN TERDAHULU | 17 |
| D. KERANGKA PENELITIAN | 19 |
| BAB III : METODE PENELITIAN..... | 20 |
| A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN | 20 |
| B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA | 20 |
| C. SUBJEK PENELITIAN | 22 |
| D. TEKNIK ANALISIS DATA..... | 23 |
| BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN | 25 |
| A. DESKRIPSI DATA | 25 |
| B. ANALISIS DATA | 41 |
| C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH | 44 |
| D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH | 46 |
| E. PEMECAHAN MASALAH | 51 |
| BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN..... | 53 |
| A. KESIMPULAN | 53 |
| B. SARAN | 54 |
| DAFTAR PUSTAKA | 55 |
| LAMPIRAN..... | 57 |

DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|---------------------------------------|----------------|
| Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu | 17 |
| Tabel 2. 2 Kerangka penelitian..... | 19 |
| Tabel 3. 1 kontak perusahaan..... | 20 |

DAFTAR GAMBAR

| | Halaman |
|---|----------------|
| Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak | 26 |
| Gambar 4. 2 pengajuan permohonan warta kapal | 29 |
| Gambar 4. 3 pengajuan PKK kapal masuk | 29 |
| Gambar 4. 4 Layanan kedatangan kapal | 30 |
| Gambar 4. 5 Rencana kegiatan bongkar muat | 31 |
| Gambar 4. 6 Pemohonan persetujuan olah gerak kapal (SPOG) | 31 |
| Gambar 4. 7 Skema Alur Clearance in..... | 32 |
| Gambar 4. 8 Layanan Pengajuan PKK kapal keluar..... | 33 |
| Gambar 4. 9 Layanan Pengajuan LKK yang disetujui..... | 34 |
| Gambar 4. 10 Layanan penerimaan negara bukan pajak (PNBP)..... | 34 |
| Gambar 4. 11 Data keberangkatan kapal | 35 |
| Gambar 4. 12 Skema Alur Clearance Out..... | 36 |
| Gambar 4. 13 Berita acara masalah Trouble mesin | 42 |
| Gambar 4. 14 Daily tanker position | 44 |

DAFTAR SINGKATAN

| | |
|--------|--|
| AP | Agen Pelayaran/Perusahaan Pelayaran. |
| PBM | Perusahaan Bongkar Muat. |
| PMK | Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha. |
| PKK | Pemberitahuan Kedatangan Kapal adalah laporan Rencana kedatangan kapal yang disampaikan oleh perusahaan Angkutan Laut nasional, Penyelenggara kegiatan angkutan Laut khusus dan perusahaan Angkutan Laut rakyat kepada Penyelenggara Pelabuhan. |
| SPM | Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan (Clearance in) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk Dokumen Elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan wajib lainnya untuk memasuki Pelabuhan. |
| RKBM | Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah laporan yang disampaikan Perusahaan Bongkar Muat kepada Penyelenggara Pelabuhan yang memuat Rencana Kegiatan Bongkar Muat. |
| PPKB | Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang adalah permintaan Pelayanan Jasa di Pelabuhan (Labuh, Pandu, Tunda, Kepil, Tambat dan jasa lainnya) dan jenis barang serta jumlah barang yang akan di Bongkar / Muat oleh Agen Pelayaran yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP). |
| RPK-RO | Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah Dokumen Lokasi tambat Kapal dan Bongkar Muat barang yang diusulkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Penyelenggara Pelabuhan untuk memperoleh penetapan. |
| PPK | Penetapan Penyandaran Kapal adalah Dokumen lokasi tambat Kapal dan Bongkar Muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. |
| SPK | Surat Perintah Kerja adalah dokumen yang berisi perintah untuk melaksanakan pelayanan kapal (BUP) yang meliputi kegiatan pemanduan, penundaan, dan tambat kapal. |
| 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. |
| LKK | Laporan Keberangkatan Kapal adalah laporan rencana keberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan. |
| LK3 | Laporan Kedatangan dan Keberangkatan kapal adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan tentang realisasi kegiatan kapal yang berisikan tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar dan/atau muat). |
| SPB | Surat Persetujuan Berlayar (Clearance Out / Port Clearance) 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. |
| LAB | Laporan Angkutan Barang adalah surat yang berisi daftar kegiatan Bongkar/Muat barang yang diajukan oleh Perusahaan Jasa terkait (EMKL/JPT) kepada Penyelenggara Pelabuhan. |
| JPT | Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarding) adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara yang mencakup kegiatan pengiriman, penerimaan, bongkar muat, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, pemesanan ruangan pengangkut, pengelola pendistribusian, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang, penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya yang diperlukan dan penyediaan sistem informasi dan komunikasi serta layanan logistik. |
| Warta Kapal | Suatu bentuk pelaporan secara elektronik 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 (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB).

SI Shipping Intruction adalah perintah/instruksi pengapalan/pengiriman yang dibuat oleh eksportir/pengirim barang kepada perusahaan pengangkutan.

Hub Payment Pusat Distribusi dan monitoring tagihan PNBП (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dari seluruh aplikasi online Kementerian Perhubungan untuk pembayaran dan penyetoran PNBП ke Kas Negara yang terhubung melalui SIMPONI (Sistem Informasi PNBП Online)

DAFTAR LAMPIRAN

| | Halaman |
|--|----------------|
| Lampiran 1 Wawancara | 57 |
| Lampiran 2 Surat Persetujuan Kapal Masuk..... | 59 |
| Lampiran 3 Surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal | 60 |
| Lampiran 4 Bukti Bayar PNBP..... | 62 |
| Lampiran 5 Bill Of Lading..... | 72 |
| Lampiran 6 Manifest Data | 73 |
| Lampiran 7 Surat Persetujuan Olah Gerak..... | 74 |
| Lampiran 8 Surat Persetujuan Kapal Masuk..... | 75 |
| Lampiran 9 Surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal | 76 |
| Lampiran 10 Surat Persetujuan Berlayar Karantina Kesehatan | 77 |
| Lampiran 11 Surat Penunjukan Agent STS Pontianak | 78 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Berbagai macam sarana transportasi pengangkutan muatan yang ada saat ini salah satunya adalah Transportasi jalur laut yang berupa kapal yang dapat mengangkut berbagai jenis barang atau muatan dalam jumlah yang sangat besar. Dalam mendukung proses pengoperasian kapal di perlukan suatu penanganan yang baik, terutama dalam pengurusan penanganan dokumen kapal dalam pelaksanaan *Clearane In-Out* kapal di suatu pelabuhan. Penanganan yang baik dapat memberikan kenyamanan bagi pemilik kapal karena dapat membantu serta memudahkan segala aktivitas selama kapal berada di area pelabuhan.

Perusahaan pelayaran mempunyai peran yang sangat penting dalam menunjang kelancaran segala kegiatan aktivitas di suatu pelabuhan. Perusahaan pelayaran yang ditunjuk sebagai agen akan bertanggung jawab untuk mengurus segala sesuatu yang di perlukan kapal saat berada di suatu pelabuhan, agar kapal yang diageninya oleh agen setempat dapat bertambat dengan baik dan berjalan dengan lancar dalam melakukan segala aktivitas bongkar dan muat di suatu pelabuhan. Segala keperluan kapal akan diurus atau ditangani oleh agen perusahaan pelayaran baik mengenai keperluan pada saat kapal akan datang hingga kapal meninggalkan area dipelabuhan.

Adanya sistem inaportnet di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak akan lebih memudahkan Agen dalam pengurusan dokumen kapal, karena inaportnet ini sangat praktis dan efesien, baik secara Tenaga kerja yang lebih mudah serta waktu yang lebih cepat. inaportnet merupakan sistem yang dibuat secara online untuk membantu proses permohonan pelayanan kapal sampai dikeluarkannya izin pengoperasian kapal mulai dari kapal masuk sampai keluar, kapal tambat, kapal tunda hingga pembayaran PNBPN.

Perusahaan pelayaran yang menjadikan pelayanan keagenan kapal harus dapat melaksanakan tugas tugasnya secara efektif dan efisien. Disini agen bertindak sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama berada di pelabuhan dapat berjalan lancar sesuai dengan rencana. Agen juga harus mempersiapkan sebelum kapal tiba dan memastikan kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan baik, sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap apa saja kebutuhan kapal yang diperlukan selama berada di area pelabuhan.

Pentingnya *Clearance in* dan *Clearance Out* merupakan kegiatan keagenan yang di ageni oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak guna untuk melaporkan segala Aktivitas kegiatan mengenai kedatangan serta keberangkatan kapal, Bongkar dan muat kapal ,keadaan kapal, awak kapal, serta membayar administrasi fasilitas dilaut dan pengajuan pembuatan SPB (surat persetujuan berlayar) di Syahbandar setempat yang dilakukan oleh agen (agent) yang mewakili pihak pemilik kapal, dan menangani dokumen seperti manifest kapal, crew list, Permohonan clearance in, Surat persetujuan Berlayar (SPB), Sertifikat Kesehatan (*Helath Certificate*), Surat Ukur (*tonnage certificate*), Bill of lading, Ship particulars, Stowage Plan dan lain sebagainya. Dalam pengurusan Dokumen *Clearance In-Out* pihak agen bekerja sama dengan Instansi-Intansi yang terkait dalam *Clearance in* dan *Clearance Out* seperti syahbandar dan otoritas pelabuhan, Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan dan Pelabuhan Indonesia untuk kelancaran dalam pengurusan dokumen *Clearance In-Out* kapal maka agen harus mematuhi aturan atau prosedur yang sudah ditetapkan oleh Instansi-Instansi yang terkait, sehingga dalam pengurusan dokumen kapal tersebut dapat berjalan dengan baik dan benar sesuai dengan prosedur yang berlaku sehingga dapat meminimalisir kesalahan dalam pengurusan dokumen kapal yang di ageni oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak.

Mengemukakan berbagai macam bentuk hambatan atau kendala yang biasa terjadi pada saat Proses *Clearance In-Out* kapal seperti Surat persetujuan berlayar (SPB) mengalami kendala keterlambatan dalam penerbitan, kurangnya fasilitas pelabuhan seperti jumlah jetty di dermaga pelabuhan, adanya factor cuaca alam yang menjadi salah satu penghambat dalam proses *clearance* kapal serta gangguan sistem inaportnet yang biasa terjadi pada saat proses Clearance in-out kapal. Adanya perubahan *schedule* yang mendadak yang di sebabkan karena adanya

masalah *trouble* pada mesin, kapal mengalami kandas yang disebabkan oleh pasang surut sungai.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis akan membahas mengenai prosedur pada bidang keagenan untuk lebih mendalami bagaimana prosedur *Clearance In-Out* kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak dalam sebuah bentuk Penulisan Skripsi dengan judul **“KETERLAMBATAN PROSES *CLEARANCE IN-OUT* KAPAL YANG DI AGENI OLEH PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL PONTIANAK”**.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dari beberapa uraian yang dikemukakan pada latar belakang masalah diatas, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah sebagai berikut:

1. Kapal mengalami masalah *Trouble* mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak.
2. Adanya kendala seperti jaringan sistem inaportnet yang mengalami gangguan.
3. Adanya kendala keterlambatan dalam proses penerbitan surat persetujuan berlayar.
4. Kapal mengalami kandas yang disebabkan oleh pasang surut sungai.
5. Kapal tidak bisa sandar sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah di atas dapat diketahui begitu banyak permasalahan yang dapat penulis teliti, maka penulis membuat batasan masalah pada penelitian ini yang hanya mengacu kepada prosedur *Clearance In-Out* pada PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak. maka dapat didefinisikan batasan masalah sebagai berikut:

1. Kapal mengalami masalah *Trouble* mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak.
2. Kapal tidak bisa sandar sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan Latar Belakang di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana penanganan masalah *trouble* mesin pada kapal yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak dalam proses *Clearance In-Out* di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak?
2. Bagaimana mengatasi keterbatasan jumlah jetty di dermaga pelabuhan yang menyebabkan antrian kapal?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Dengan rumusan masalah yang penulis kemukakan di atas, maka penulis mengadakan penelitian untuk mencari data-data yang akan diteliti guna menjawab permasalahan yang terjadi, adapun tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi dan menganalisis prosedur penanganan gangguan mesin pada kapal yang berdampak pada perubahan jadwal clearance in-out di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak, serta mengembangkan strategi efektif untuk meminimalisir dampak perubahan jadwal terhadap operasi pelabuhan..
2. Mengkaji faktor-faktor yang menyebabkan antrian kapal akibat keterbatasan jumlah jetty di dermaga pelabuhan, serta merumuskan solusi untuk mengoptimalkan penggunaan jetty dan mengurangi waktu tunggu kapal.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Praktis:

- 1) Penelitian ini dapat memberikan rekomendasi praktis untuk mengurangi dampak gangguan mesin kapal terhadap jadwal operasional di pelabuhan, sehingga meningkatkan efisiensi dan kelancaran proses *clearance in-out* di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak.
- 2) Hasil penelitian dapat digunakan untuk mengembangkan strategi optimalisasi penggunaan jetty, yang akan membantu mengurangi antrian kapal dan meningkatkan kapasitas pelabuhan dalam menangani volume kapal yang lebih tinggi.

b. Manfaat teoritis:

- 1) Penelitian ini dapat menambah literatur dan memperkaya pemahaman dalam bidang manajemen transportasi maritim, terutama terkait penanganan masalah teknis pada kapal dan manajemen infrastruktur pelabuhan.
- 2) Penelitian ini dapat mengembangkan model atau metode baru dalam menangani masalah operasional di pelabuhan, yang dapat dijadikan referensi untuk penelitian selanjutnya di bidang maritim dan logistik.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk dapat mempermudah dan memahami isi dari Skripsi ini agar tidak terjadi kesalahan dalam penyusunan, Maka Penulisan Ini akan disajikan dalam beberapa bab yang saling berkaitan sehingga dapat mempermudah pembaca untuk memahami isi dari Penulisan Skripsi ini, adapun sistematika penulisan Skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam Bab I ini Berisikan Tentang Latar Belakang, Identifikasi Masalah, Batasan Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian Dan Sistematika Penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Bab II Ini Berisikan tentang penelitian terdahulu, kerangka teori yang terkait serta membuat kerangka penelitian agar lebih memudahkan pembaca dalam memahami makna dari penelitian.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab III ini penulis akan menjelaskan mengenai Waktu dan Tempat penelitian, Metode pendekatan, sumber data, Teknik pengumpulan data serta Teknik Analisa Data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam Bab IV Ini Berisikan Prosedur pengurusan *in-out clearance* kapal, serta instansi yang terkait dalam *clearance* kapal serta dokumen yang di perlukan dalam prosedur *in-out clearance* dan membahas hambatan atau kendala yang terjadi pada saat *clearance* kapal di pelabuhan.

BAB V : PENUTUP

Pada Bab V, penulis akan menyimpulkan seluruh pembahasan terkait keterlambatan proses *Clearance In-Out* kapal dan memberikan beberapa saran untuk mengatasi masalah yang ada dalam penelitian ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Guna menghindari penafsiran yang berbeda bagi pembaca dan peneliti, maka peneliti menjabarkan beberapa istilah yang sering peneliti gunakan :

1. Menurut Menurut Rudi M Tambunan (2013) mendefinisikan prosedur sebagai pedoman yang berisi prosedur operasional yang ada di dalam suatu organisasi yang digunakan untuk memastikan bahwa semua keputusan dan tindakan, serta penggunaan fasilitas-fasilitas proses yang dilakukan oleh orang-orang di dalam organisasi yang merupakan anggota organisasi berjalan efektif dan efisien, konsisten, standar dan sistematis.
2. Menurut Widiyati dan Ridwan (2014) Pengertian Clearance adalah jagaan izin resmi yang dikeluarkan syahbandar untuk pemberangkatan kapal bila semua ongkos telah dibayar dan semua formalitas telah terpenuhi.
3. Menurut Suyono (2005) keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (agent) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (principal) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.
4. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk keadaan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
5. Sistem Inaportnet dapat memperlancar arus barang di pelabuhan karena menjadikan pelayanan di pelabuhan lebih efektif dengan pelayanan kapal dan barang yang dilaksanakan dalam waktu 24 jam sehari serta 7 hari dalam seminggu.

B. LANDASAN TEORI

Pada landasan teori ini akan diuraikan teori-teori yang berkaitan dengan sistem dan prosedur *clearance in-out* kapal keagenan pertamina di *port of* Pontianak. Lebih rinci pada landasan teori ini akan membahas tentang teori yang terkait: Produser, clearance in dan out, keagenan, kapal, sistem, serta inaportnet.

1. Pengertian proses

Menurut Soewarno Handyaningrat (2011:21) dalam bukunya yang berjudul "Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen" mengatakan bahwa proses adalah sesuatu tuntutan perubahan dari suatu peristiwa perkembangan sesuatu yang dilakukan secara terus-menerus.

Menurut S. Handyaningrat (2011:20) dalam bukunya yang berjudul "Pengantar Studi dan Administrasi" mengemukakan bahwa proses adalah serangkaian tahap kegiatan mulai dari menentukan sasaran sampai tercapainya tujuan.

Sedangkan menurut JS Badudu (2013) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, "Proses adalah jalannya suatu peristiwa dari awal sampai akhir atau masih berjalan tentang suatu perbuatan, pekerjaan dan tindakan".

Menurut pendapat Gibson dan Donelly (2011) dalam bukunya yang berjudul Organization, 8 Ed mengartikan Proses sebagai berikut: "Proses merupakan aktivitas sumber kehidupan dalam struktur organisasi. Proses yang umum meliputi komunikasi, pengambilan keputusan, sosialisasi, dan pengembangan karier. Sedangkan proses dalam teori sistem adalah aktivitas teknik dan administratif yang berbaur untuk dijadikan masukan yang ditransformasikan menjadi keluaran.

Berdasarkan pendapat dari para ahli yang telah disebutkan, dapat disimpulkan bahwa "proses" adalah serangkaian tahapan atau aktivitas yang terus-menerus dilakukan dalam rangka mencapai suatu tujuan atau hasil tertentu. Proses ini melibatkan perubahan atau perkembangan dari suatu peristiwa, dimulai dari penentuan sasaran hingga tercapainya tujuan akhir. Proses juga mencakup aktivitas-aktivitas penting seperti komunikasi, pengambilan keputusan, sosialisasi, dan pengembangan karier, serta

merupakan kombinasi dari teknik dan aktivitas administratif yang mengubah masukan menjadi keluaran

2. Pengertian *Clearance In* dan *Clearance out*

a. *Clearance In*

Clearance In kapal merupakan kegiatan masuknya kapal kedalam pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muatnya, namun muatan kapal dapat berupa barang atau orang.

Menurut Undang–Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 219 Ayat (1), *Clearance* adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan tiba di pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak berlayar dan muatannya secara teknis – administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki *Port Clearance* yang di dikeluarkan oleh Syahbandar setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

Menurut Purwosutjipto (2003), *Clearance* adalah pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan bagi kapal, sangatlah penting bagi keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang dan awaknya.

Menurut pengertian di atas maka dapat disimpulkan *Clearance in* adalah proses pengawasan dan pemeriksaan yang dilakukan oleh syahbandar terhadap kapal yang akan memasuki pelabuhan. Proses ini bertujuan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatannya telah memenuhi persyaratan teknis dan administratif terkait keselamatan, keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim. Setiap kapal yang hendak masuk ke pelabuhan wajib memiliki *Port Clearance*, yang diterbitkan oleh syahbandar setelah memastikan kapal memenuhi semua persyaratan yang diperlukan, termasuk kelaiklautan kapal. *Clearance in* mencakup pemeriksaan berbagai dokumen untuk memastikan keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang, dan awak kapal.

b. *Clearance Out*

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 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014, Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang hendak berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki surat persetujuan berlayar yang diterbitkan oleh syahbandar.

Menurut Bambang Widiatmoko (2014), *Clearance out* adalah suatu pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis-administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Menurut pengertian di atas maka dapat disimpulkan *Clearance out* adalah proses pengawasan dan izin yang diberikan oleh syahbandar kepada kapal yang akan meninggalkan pelabuhan menuju destinasi berikutnya. Proses ini bertujuan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatannya telah memenuhi persyaratan keselamatan, keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim secara teknis-administratif. Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen yang dikeluarkan sebagai bukti bahwa kapal telah mendapat izin untuk berlayar dari pelabuhan tersebut.

3. Pengertian Keagenan

Menurut peraturan menteri perhubungan RI No. 65 Tahun 2019 tentang penyelenggara dan perusahaan keagenan kapal menyatakan bahwa Keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau Perusahaan Angkutan Laut Asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau kapal Perusahaan Angkutan Laut Asing selama berada di Indonesia.

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak

dinamakan Agen (Agent) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik.

Keagenan kapal adalah suatu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran yang tidak memiliki cabang di suatu pelabuhan untuk memenuhi berbagai pelayanan dan kebutuhan dari kapal yang berlabuh di pelabuhan tersebut.

Menurut pengertian di atas maka dapat disimpulkan Keagenan dapat didefinisikan sebagai pihak yang mewakili untuk dan atas nama perusahaan pelayaran atau kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama dipelabuhan dapat berjalan sesuai dengan rencana, mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan menyelesaikan kewajiban finansial setelah kapal berangkat, sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama di pelabuhan. Bila pelaksanaan kegiatan keagenan kapal dinilai baik dan dianggap sesuai dengan kebutuhan para pelanggan serta beban biaya yang harus dibayar oleh pelanggan dianggap wajar, maka terbuka kemungkinan pelanggan akan tetap menunjuk agen tersebut melayani kapal yang dioperasikan pelanggan pada kunjungan-kunjungan berikutnya.

4. Pengertian Kapal

Menurut Undang - Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa kapal adalah “kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.” Dengan demikian, kapal tidaklah semata alat yang mengapung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan, sekalipun ia berada di bawah laut seperti kapal selam.

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya di mana sebuah Perahu disebut Kapal

selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.

Kapal adalah kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu yang mengangkut penumpang dan barang melalui perairan menuju kawasan tertentu. Katakanlah misalnya seperti menyeberang pulau, mengantar barang melalui jalur laut, maupun digunakan sebagai komponen dalam pasar apung. menurut pengertian di atas maka dapat disimpulkan Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digunakan untuk mengangkut penumpang atau barang melalui perairan, seperti laut, sungai, atau danau. Penggeraknya bisa menggunakan tenaga angin, tenaga mekanik, atau sumber energi lainnya. Kapal bisa berupa kendaraan apung yang lebih besar dari perahu dan dapat membawa perahu kecil seperti sekoci, atau bisa juga berupa kendaraan di bawah permukaan air seperti kapal selam. Kapal memiliki peran penting dalam transportasi dan distribusi barang maupun penumpang di jalur air, serta berfungsi dalam berbagai konteks seperti transportasi antar pulau, pengiriman barang, atau kegiatan di pasar apung.

5. Pengertian Sistem

Sistem berasal dari bahasa Latin (*Systema*) dan bahasa Yunani (*Sustema*) yang berarti suatu kesatuan yang terdiri dari komponen atau elemen yang dihubungkan bersama untuk memudahkan aliran informasi, materi atau energi untuk mencapai suatu tujuan. Istilah ini sering dipergunakan untuk menggambarkan suatu entitas yang berinteraksi.

Sistem adalah sebuah tatanan (keterpaduan) yang terdiri atas sejumlah komponen fungsional (dengan satuan fungsi dan tugas khusus) yang saling berhubungan dan secara bersama-sama bertujuan untuk memenuhi suatu proses tertentu (Fatansyah 2015). Manfaat sistem yaitu untuk menyatukan atau mengintegrasikan semua unsur yang ada dalam suatu ruang lingkup, dimana komponen-komponen tersebut tidak dapat berdiri sendiri. Komponen atau sub sistem harus saling berintegrasi dan saling berhubungan untuk membentuk satu kesatuan sehingga sasaran dan tujuan sistem tersebut bisa tercapai.

a. Pengertian sistem menurut para ahli:

Menurut Abdul Kadir (2014:61) bahwa “Sistem adalah sekumpulan elemen yang saling terkait atau terpadu yang dimaksudkan untuk

mencapai suatu tujuan”. Menurut Sutabri (2012:3) bahwa “Sistem adalah suatu kumpulan atau himpunan dari suatu unsur, komponen, atau variabel yang terorganisasi, saling berinteraksi, saling tergantung satu sama lain dan terpadu”.

Menurut Sutarman (2012:13) bahwa “Sistem adalah kumpulan elemen yang saling berhubungan dan berinteraksi dalam satu kesatuan untuk menjalankan suatu proses pencapaian suatu tujuan utama”. Menurut Fatansyah (2015:11) bahwa “Sistem adalah sebuah tatanan (keterpaduan) yang terdiri atas sejumlah komponen fungsional (dengan satuan fungsi dan tugas khusus) yang saling berhubungan dan secara bersama-sama bertujuan untuk memenuhi suatu proses tertentu”.

Menurut pengertian di atas maka dapat disimpulkan definisi sistem berdasarkan pernyataan Abdul Kadir, Sutabri, Sutarman, dan Fatansyah adalah bahwa sistem merupakan suatu struktur atau tatanan yang terdiri dari elemen-elemen atau komponen-komponen yang saling berhubungan dan berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan bersama atau menjalankan proses tertentu. Sistem dapat mencakup unsur-unsur yang terorganisir, saling tergantung, dan bekerja sama dalam satu kesatuan untuk mencapai hasil atau tujuan yang diinginkan.

6. Inaportnet

Sistem Informasi Inaportnet merupakan layanan yang dipergunakan untuk membantu proses permohonan pelayanan kapal sampai dikeluarkannya izin pengoperasian kapal, mulai dari kapal masuk, kapal tambat, kapal tunda hingga kapal keluar termasuk pembayaran PNBK.

Inaportnet merupakan sistem informasi layanan secara elektronik berbasis internet yang terpusat dan mengkolaborasikan standar pelayanan operasional pelabuhan untuk melayani kegiatan kapal dan barang di pelabuhan. "Sistem ini telah diterapkan sejak 2016 dan dengan Inaportnet diharapkan terjadi peningkatan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan agar dapat berjalan lebih cepat, valid, transparan dan terstandar,"

Inaportnet merupakan salah satu program Quick Win Kementerian Perhubungan, yang harus didukung bersama penerapannya di pelabuhan – pelabuhan di Indonesia yang telah ditunjuk dan tertuang dalam Peraturan

Menteri perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 192 Tahun 2015.

Sistem yang digunakan guna mempermudah agen kapal dalam menangani proses *Clearance in-out* kapal adalah menggunakan sistem *inaportnet*. *Inaportnet* adalah sistem informasi kepelabuhan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi yang terkait dan pemangku kepentingan di pelabuhan. Pada dasarnya *inaportnet* merupakan sistem yang berbasis jaringan internet/*web service* terkait dalam pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muatnya. Sistem yang dibuat agar pengguna jasa (perusahaan pelayaran maupun perusahaan bongkar muat) dalam melakukan permohonan pelayanan atau yang sering kita dengar di dunia pelayaran yaitu *Clearance in* dan *Clearance out* untuk melakukan kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal maupun terkait rencana kegiatan bongkar muat.

Menurut pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa Inaportnet adalah sistem informasi kepelabuhan berbasis internet yang dirancang untuk menyederhanakan dan mempercepat prosedur pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Sistem ini memungkinkan agen kapal untuk mengurus izin operasional kapal mulai dari kedatangan, penambatan, penggunaan kapal tunda, hingga keberangkatan, termasuk proses pembayaran Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP). Inaportnet mengintegrasikan berbagai layanan dan instansi yang terkait dengan operasional pelabuhan, sehingga mendukung proses *clearance in-out* kapal dan kegiatan bongkar muat dengan lebih efisien. Sistem ini merupakan bagian dari program Quick Win Kementerian Perhubungan yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015, yang kemudian diubah dengan PM 192 Tahun 2015, untuk memastikan standar pelayanan kapal dan barang di pelabuhan.

7. Jetty Dermaga

Jetty adalah nama lain dari dermaga atau pelabuhan yaitu salah satu bangunan pelindung pantai yang dibangun tegak lurus pantai dan diletakkan di kedua sisi muara sungai yang menuju ke laut. Fungsi Jetty adalah mengurangi terjadinya pendangkalan alur akibat sedimen yang terbawa oleh

arus sampai ke garis pantai. Pendangkalan akibat sedimen dapat mengganggu lalu lintaskapal yang akan lewat di alur pelayaran tersebut.

Jetty merupakan salah satu dermaga yang menjorok ke laut dengan posisi tegak lurus. Apabila dilihat dari kondisi topografinya di perairan, pemakaian jetty lebih tepat untuk perairan dangkal.

Jetty adalah suatu struktur bangunan yang menjorok ke laut, biasanya di mulut suatu pelabuhan atau sungai yang memotong pantai, gunanya untuk melindungi alur pelayaran atau pelabuhan atau yang mempengaruhi arus air, sering dibangun berpasangan sepanjang kedua sisi alur masuk.

Menurut pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa Jetty adalah struktur bangunan yang menjorok ke laut, berfungsi sebagai pelindung pantai dan pengurangi pendangkalan alur pelayaran akibat sedimen. Biasanya dibangun di kedua sisi muara sungai atau pelabuhan, jetty lebih efektif digunakan di perairan dangkal. Tujuannya adalah untuk menjaga kelancaran lalu lintas kapal dan mempengaruhi arus air di sekitarnya.

8. Trouble Mesin

Masalah atau gangguan pada mesin atau *Engine trouble* dapat terjadi kapan saja, umumnya diketahui saat mesin sedang bekerja, atau ketika mesin tidak mau hidup saat akan dioperasikan.

Ketika mesin sedang bekerja, gangguan mesin dapat dikenali melalui suara tidak normal, parameter yang menyimpang jauh, warna asap, atau menurunnya kinerja mesin. Pada tingkat yang berat, mesin dapat saja mati secara tiba-tiba.

Kemampuan mengidentifikasi gangguan berdasarkan tanda-tanda yang disebutkan di atas bergantung pada pengetahuan dan pengalaman. Berdasar identifikasi itu, troubleshooting atau pelacakan gangguan bisa dilakukan lebih mudah. Tidak menduga-duga, melainkan jelas arahnya, bagian mana yang akan diperiksa lebih dulu.

Mesin yang sedang bekerja dan mengalami gangguan akan memberikan tanda-tanda. Identifikasi tanda-tanda dan tindak lanjut yang tepat akan menyelamatkan mesin dari kerusakan yang lebih berat. Tanda-tanda itu antara lain:

a. Suara Tidak Normal

Perubahan suara mesin harusnya dapat menarik perhatian. Oiler atau masinis jaga yang berpengalaman tentu dapat membedakan dengan mudah suara mesin yang bekerja normal dan yang bermasalah. Suara mendesis, misalnya, dapat mengindikasikan adanya kebocoran. Suara ketukan keras dapat menunjukkan adanya bagian yang kendur, lepas, atau patah.

b. Bau Terbakar

Gangguan mesin bisa juga diindikasikan oleh bau yang tidak biasa dan menyengat. Bau bisa ditimbulkan oleh kebocoran oli, benda terbakar, atau akibat suhu yang tinggi. Bau gosong misalnya, biasa ditimbulkan oleh lilitan motor yang overheat.

c. Warna Asap

Kinerja mesin dengan ruang pembakaran (combustion chamber) dapat dilihat dari asap atau gas buangnya. Warna dan kepadatan asap dapat mengindikasikan ada tidaknya gangguan. Asap main engine atau auxiliary engine sering dilihat untuk menilai kualitas pembakaran.

d. Kebocoran

Kebocoran mudah terlihat mata. Selain pada sistem pesawat, pipa yang cacat, penyok, keropos, pecah, patah dapat menjadi sumber kebocoran. Sesegera mungkin kebocoran diatasi. Kebocoran oli, gas, atau air walau kecil jika dibiarkan dapat menimbulkan masalah yang lebih besar seperti pencemaran, kebakaran, genangan air.

e. Parameter

Ampere, voltage, temperature, pressure adalah suatu parameter perubahan penunjukan dengan deviasi yang mengindikasikan adanya gangguan. Misalnya, voltage normal 220V, tetapi penunjukan hanya 190V atau temperatur normal 400-450 derajat Celcius, tetapi indikator menunjuk angka 600. Tekanan LO yang diminta di atas 2.0 kg/cm³, sekarang turun di bawahnya. Harus segera dicari penyebabnya dan diperbaiki.

f. Getaran Tinggi

Mesin hidup memang bergetar sebagai pengaruh bagian-bagian mesin yang bergerak (*moving parts*). Getaran atau vibrasi yang dimaksud

adalah getaran yang tinggi. Ini dapat menunjukkan adanya masalah pada mesin

Getaran yang kuat bisa menjalar vertikal dan atau horizontal. Semakin kuat getaran, semakin luas cakupannya. Jika getaran yang intens dan kuat mencapai anjungan (bridge), maka peralatan navigasi elektronik yang hidup, dalam jangka panjang, rentan terpengaruh dan rusak.

C. PENELITIAN TERDAHULU

Dalam penelitian ini penulis mencantumkan penelitian sebelumnya guna untuk memudahkan penulis dalam melakukan penelitian sebagai perbandingan karena memiliki kesamaan topik penelitian mengenai pembahasan tentang Prosedur *Clearance in-out* kapal dan sistem *inaportnet*.

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

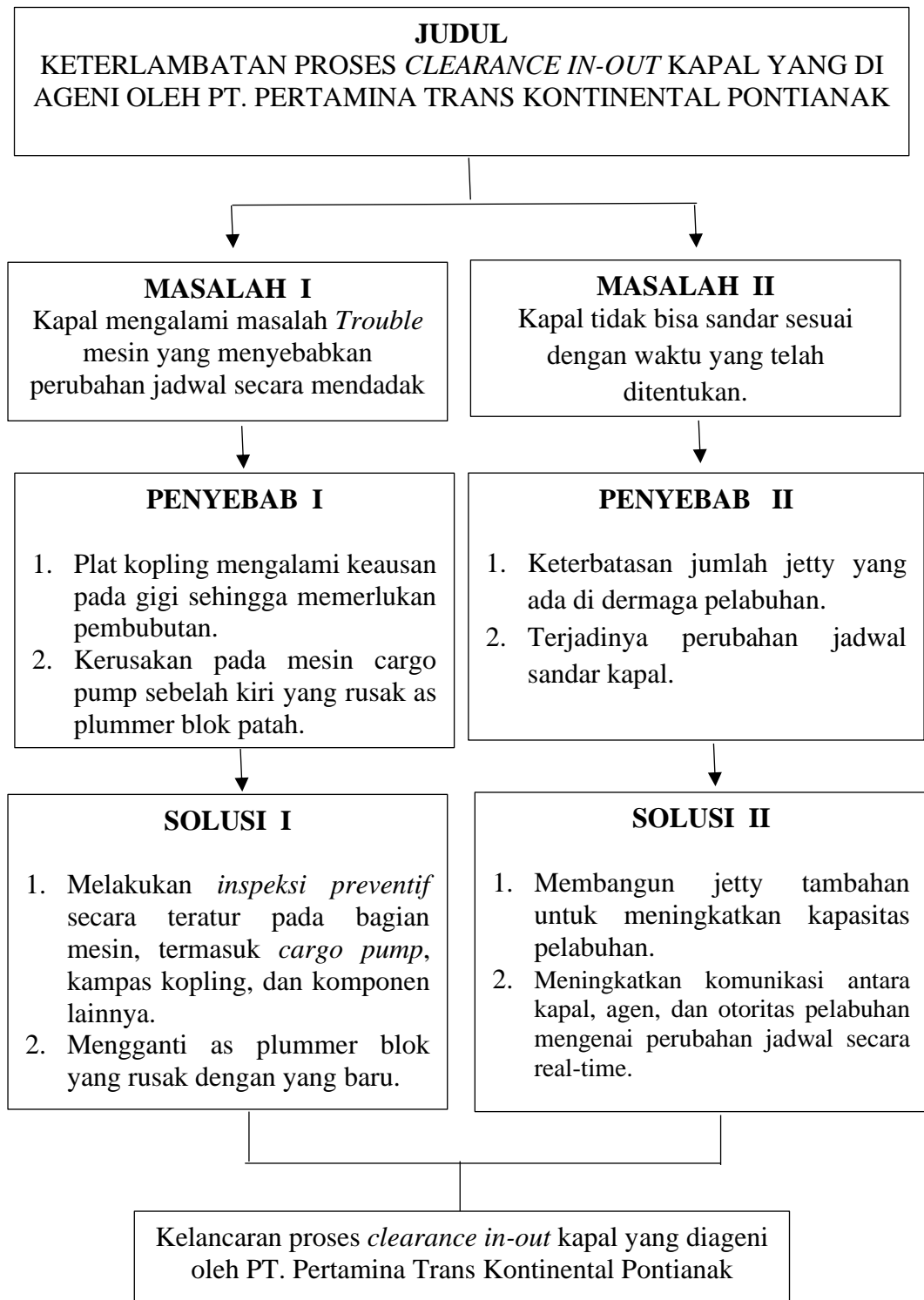
| No | Peneliti | Tahun | Judul / sumber |
|----|---|-------|--|
| 1. | Bagas Pratama Pinandita https://repository.pipsemarang.ac.id/2087/2/51145497_K_SKRIPSI_OPEN_ACCESS.pdf | 2019 | Optimalisasi penerapan sistem aplikasi <i>inaportnet</i> guna efesiensi kapal di Pelabuhan Gresik. |
| 2. | Eka Mulyawan https://www.neliti.com/id/publications/447891/prosedur-clearance-in-dan-clearance-out-kapal-tanker-milik-pt-pertamina-persero | 2019 | Prosedur <i>clearance in</i> dan <i>clearance out</i> kapal tanker milik PT. Pertamina (Persero) oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Merak Banten di Pelabuhan Tanjung Gerem Merak Banten. |
| 3. | Vega F. Andromeda https://jurnal.pipmakassar.ac.id/index.php/ard/article/view/526 | 2020 | Pengaruh Inaportnet Terhadap Efektivitas Clearance In/Out Kapal Pada PT Oremus Bahari Mandiri Surabaya. |
| 4. | Fuad Hasan Wirayuda https://ejournal1.akababwi.ac.id/ojs/index.php/discovery/article/view/83 | 2022 | Prosedur Clearance Kapal Dengan Menggunakan Sistem Inaportnet Oleh PT. Tera Logistic Indonesia Surabaya. |

| | | | |
|----|---|------|---|
| 5. | Handoyo Widyanto https://ejurnal.polimarin.ac.id/index.php/jmp/article/view/95 | 2023 | Aktivitas Port Clearance Pengurusan Dokumen PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia. |
|----|---|------|---|

D. KERANGKA PENELITIAN

Dalam penelitian skripsi ini penulis menuangkan pokok-pokok pikiran kedalam sebuah kerangka berpikir dalam suatu skema alur, sebagai berikut :

Tabel 2. 2 Kerangka Penelitian



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat dimana penulis melakukan penelitian tersebut yang ditujukan untuk persyaratan pemenuhan program D-IV yang di tempuh penulis terhitung dari tanggal 27 Mei 2024 sampai dengan tanggal 19 Juli 2024.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang digunakan penulis adalah PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak, penulis melakukan penelitian tentang keterlambatan proses *Clearane In-Out* kapal di Pertamina Trans Kontinental, dengan data-data sebagai berikut:

Tabel 3. 1 kontak perusahaan

| | |
|------------------------|--|
| Nama Perusahaan | PT. Pertamina Trans Kontinental |
| Alamat | Khatulistiwa No. 282 Kel. Siantan Hilir, Kec. Pontianak Utara, Kalimantan Barat |
| Telepon | 281255542828 |
| Email | muhardikad390@gmail.com |
| Jenis Usaha | Shipping Agency |

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Penelitian ini merupakan sebuah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, Penelitian kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (perspektif subjek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif.

Sugiyono (2015) memaparkan bahwa Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat post positivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dengan triangulasi, analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

Bogdan dan Taylor dalam Moleong (2010) mengemukakan bahwa penelitian kualitatif adalah Prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.

Pendekatan penelitian yang digunakan oleh penulis adalah Penelitian deskriptif kualitatif, yaitu Suatu rumusan masalah yang memandu penelitian untuk mengeksplorasi atau situasi sosial yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam. Alasan penulis memilih penelitian deskriptif kualitatif karena penulis ingin mendeskripsikan Bagaimana Prosedur *Clearance In-Out* kapal diamati saat di lapangan dengan lebih spesifik dan mendalam, sehingga penulis harapkan hasil dari penelitian ini dapat menambah wawasan pembaca terkait dengan Prosedur *Clearance In-Out* kapal keagenan dengan Inaportnet.

2. Teknik Pengumpulan Data

Menjelaskan tentang Teknik Pengumpulan Data yang di gunakan dalam penelitian, sesuai dengan masalah serta jenis data yang digunakan seperti :

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Observasi merupakan kegiatan yang harus kamu pahami jika ingin melakukan penelitian Terhadap suatu objek. Teknik ini berguna untuk mengumpulkan berbagai data primer atau informasi penting untuk tujuan tertentu. Keuntungannya adalah Metode Observasi berbasis fakta dan diketahui dapat dilacak. Kata observasi berasal dari bahasa Latin yang artinya melihat, memperhatikan. Dalam dunia nyata, pengamatan terkait erat dengan objek dan fenomena dan mencakup faktor penyebab dan implikasi yang lebih luas. Orang yang mengamati disebut pengamat. Pengertian umum Observasi adalah kegiatan mengamati suatu objek secara langsung dan dekat untuk memperoleh informasi yang tepat tentangnya. Tes Investigasi dan pengamatan dimaksudkan untuk mengumpulkan data atau penilaian.

b. Wawancara

Wawancara adalah tanya jawab dengan seseorang untuk mendapatkan keterangan atau Pendapatnya tentang suatu hal atau masalah. Orang yang mewawancarai disebut Pewawancara atau interviewer dan orang yang diwawancarai disebut pemberi wawancara Atau interview atau disebut juga sebagai responden. Teknik pengumpulan data ini dapat juga dilakukan seperti halnya dalam percakapan biasa. Namun teknik wawancara adalah pertukaran informasi, opini, atau pengalaman dari satu Orang ke orang lainnya. Dalam sebuah percakapan, pengendalian terhadap alur diskusi terjadi bolak-balik beralih dari satu orang ke orang yang lain. Wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara Wawancara bebas secara langsung dengan pihak-pihak terkait yang langsung berhubungan dengan masalah yang akan diteliti, diantaranya terhadap Agen di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak.

c. Dokumentasi

Teknik dokumentasi atau studi dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar maupun elektronik. Dokumen yang telah diperoleh kemudian diuraikan (analisis), dibandingkan dan dipadukan (sintesis) membentuk satu hasil kajian yang sistematis, padu dan utuh. Jadi teknik dokumentasi tidak sekedar mengumpulkan dan menuliskan atau melaporkan dalam bentuk kutipan-kutipan tentang sejumlah dokumen, namun yang dilaporkan adalah hasil analisis terhadap dokumen-dokumen tersebut (Amirin, 2000). Penulis mengumpulkan Dokumen-Dokumen yang diperoleh yang relevansi yang di perlukan pada saat Proses *Clearance In-Out* kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak.

C. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian adalah suatu hal dimana peneliti mencari siapa dan hal apa yang akan diteliti dalam penelitian yang dilakukan. Dalam setiap penelitian, nantinya akan ada subjek penelitian yang mengacu pada informan yang menjadi sumber data penelitian. Selain itu, subjek penelitian juga merupakan hal yang terpenting karena perlu ditentukan sejak awal penelitian tersebut. Sehingga,

subjek penelitian pada dasarnya akan menjadi kesimpulan dari hasil penelitian tersebut.

Subjek penelitian terdiri atas tiga tingkatan seperti:

- a. Mikro, tingkat terkecil dari subjek penelitian yang terdiri dari satu orang.
- b. Meso, tingkatan sedang dengan jumlah anggota yang lebih banyak misalnya kelompok ataupun keluarga.
- c. Makro, tingkatan subjek penelitian yang terbesar dan terdiri atas banyak orang. Misalnya masyarakat dan komunitas.

Menurut Arikunto (2010), subjek penelitian adalah sebuah batasan penelitian yang dimana peneliti bisa menentukannya dengan benda, hal atau orang yang berkaitan dengan variable Penelitian tersebut.

Oleh karna itu, untuk mendapatkan kesimpulan hasil sebuah penelitian, subjek penelitian berupa peristiwa atau hambatan serta proses, atau konsep yang dianalisis untuk memperoleh data dan informasi yang relevan dengan tujuan penelitian. Adapaun yang menjadi subjek penelitian atau informasi dari Agen kapal yang ada di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak tentang Prosedur *Clearance In-Out* kapal sangat membantu memberikan informasi dan mengkoreksi tentang data yang diperlukan untuk penulisan skripsi ini.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Metode analisis merupakan langkah penting yang perlu diterapkan untuk mendapatkan hasil penelitian sesuai yang diinginkan. Dalam metode analisis data kualitatif diperlukan pendekatan dari data yang bersifat subyektif. Analisis dengan metode kualitatif tidak bersifat general, karena sifatnya yang subyektif yaitu berdasarkan pemahaman masing-masing individu atau peneliti. Data kualitatif dapat berupa gambar, teks, dan aneka simbol.

Analisis data adalah suatu metode yang digunakan untuk memproses kumpulan data atau sekelompok data agar mendapatkan informasi. Artinya proses analisis ditujukan untuk mendapatkan informasi yang jelas.

Menurut Miles dan Huberman, analisis dibagi menjadi beberapa tahap yaitu sebagai berikut:

- a. Reduksi data adalah tahap penyederhanaan data sesuai dengan keutuhan agar mudah mendapatkan informasi. Data yang sudah dikumpulkan akan dikategorikan atau dikelompokkan menjadi data yang sangat penting, kurang

penting, dan tidak penting. Selanjutnya peneliti bisa menyimpan mana data yang perlu dan membuang data yang tidak perlu untuk penelitian. Dengan begitu data akan lebih sederhana dan jelas sehingga mudah ke tahap selanjutnya.

- b. Penarikan kesimpulan atau conclusion drawing adalah informasi yang diperoleh dari data yang sudah disusun dan dikelompokkan yang kemudian disajikan menggunakan teknik tertentu. Kesimpulan terletak diakhir penelitian.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Penelitian dilaksanakan selama penulis melakukan praktik darat di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak Kantornya terletak di Jl. Khatulistiwa No. 282 Kel. Siantan Hilir, Kec. Pontianak Utara, Kalimantan barat. dalam bab ini penulis akan membahas mengenai bagaimana Proses *Clearance In-Out* kapal , Dokumen-Dokumen yang diperlukan, Instansi yang terkait dalam *Clearance In-Out* kapal serta keterlambatan Proses *Clearance In-Out* di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak. Penulis akan menyampaikan deskripsi data dalam memudahkan penelitian,antara lain :

1. Profil Singkat Perusahaan

PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak atau biasa di singkat menjadi PTK merupakan anak perusahaan dari PT. Pertamina (Persero). PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak merupakan Perusahaan yang bergerak dalam bidang menangani kegiatan keagenan kapal pertamina yang ada dipelabuhan mengenai bongkar-muat muatan khususnya pada kapal-kapal yang beroperasi di Naungan Pertamina dalam pengurusan *Clearance in-out* kapal keagenan pertamina, kapal-kapal Pertamina yang beroperasi di pelabuhan Pontianak mendapatkan pelayanan yang sangat baik di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak, untuk memperkuat kreadibilitas dan loyalitasnya, PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak didukung dengan 20 karyawan yang berpengetahuan serta berpengalaman dalam menjalankan Tugasnya serta Tanggung jawabnya dengan baik sesuai dengan Tugas atau pekerjaan (*job description*).

Penulis melaksanakan penelitian selama melakukan praktek darat (prada) secara langsung di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak yang terletak di Jl. Khatulistiwa No. 282 Kel. Siantan Hilir, Kec. Pontianak Utara, Kalimantan Barat.

2. Visi dan Misi Perusahaan

a. Visi

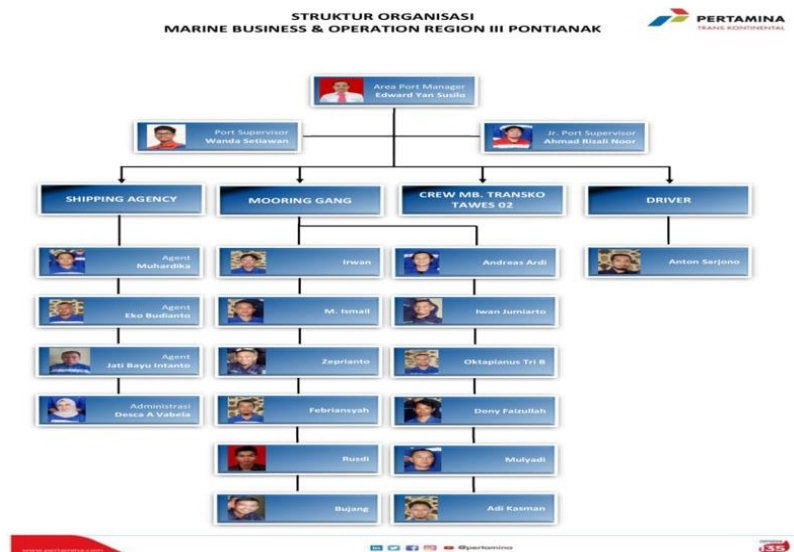
Menjadi Perusahaan Energi Nasional Kelas Dunia.

b. Misi

Menjalankan usaha minyak, gas, serta energi baru dan terbarukan secara integrasi, berdasarkan prinsip-prinsip komersial yang kuat.

3. Struktur Organisasi

Struktur Organisasi merupakan hal yang sangat penting bagi mekanisme kerja sebuah perusahaan, dengan membuat susunan organisasi dapat diketahui pembagian tugas atau pekerjaan (*job description*), dalam struktur organisasi pada suatu perusahaan, akan terlihat tugas serta wewenang dan tanggung jawab dari masing-masing bagian agar saling memudahkan Mengkoordinasi antar bagian, sehingga dapat terciptanya kerja sama yang baik antara unit satu dengan yang lainnya. Adapun Struktur Organisasi PT. Pertamina Trans Kontinental pontianak sebagai berikut:



Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

a. Port Manager

Port manager mempunyai tugas bertanggung jawab dalam menangani Kapal dan Pelabuhan yang ada di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak, bertanggung jawab untuk memberikan persetujuan dalam kegiatan *Loading* maupun *Discharge* kapal, mengatur kelancaran kegiatan operasional agar dapat berjalan secara kondusif sesuai dengan

prosedur yang berlaku.

b. *Port Supervisor*

Mempunyai tugas sebagai pengawas atau pemantau serta mengatur rekan kerja untuk mengerjakan pekerjaan yang ditugaskan kepada mereka, melakukan monitoring dan intruksi kerja pengawasan terhadap staf dan karyawan, serta memastikan semua proses dan kegiatan usaha telah berjalan sesuai dengan peraturan dan standar operasional perusahaan yang ditetapkan.

c. *Jr. Port Supervisor*

Mempunyai tugas menangani kegiatan Bunker kapal membuat *daily Tanker Position*, serta Bertanggung Jawab dalam memastikan semua pekerjaan dilaksanakan dengan baik sehingga semua proses produksi berlajalan dengan lancar seperti monitoring kegiatan kapal selama di pelabuhan, pengawasan anak buah, melakukan instruksi kerja, bertanggung Jawab keamanan, keselamatan atau kesehatan yang terancam. Ia harus dapat menjalin kerja sama dengan atasan perusahaan atau dengan bawahannya supaya tidak terjadi konflik.

d. *Shipping agency*

Tugas utama *Shipping Agent* adalah mewakili pemilik / *principal* dalam memenuhi persyaratan atau kewajiban bagi kapal yang tiba di pelabuhan, dan memiliki Tanggung Jawab untuk memastikan kelancaran Kapal operasional di pelabuhan, Menyelesaikan Kewajiban Finansial, Menyampaikan laporan realisasi kunjungan kapal-kapal.

e. *Administrasi*

Mempunyai tugas untuk merekap semua dokumen kapal, serta Merekap Biaya yang diperlukan kapal selama beroperasi dipelabuhan, Merekap Jadwal Rapat, merekap kebutuhan kantor baik alat tulis maupun kebutuhan operasional.

f. *Mooring Gang*

Mooring Gang mempunyai tugas untuk membantu kegiatan bongkar muat kapal yang sandar dipelabuhan, memeriksa kondisi Tali-Tali penyambung, Mengawasi dan menangani Kegiatan STS (*Ship To Ship*) dipelabuhan serta mengecek semua peralatan yang digunakan sesuai dengan standar aman untuk digunakan.

g. *Crew MB. Transko Tawes*

Mempunyai tugas untuk melayani PT. Pertamina Trans Kontinental guna mendukung kegiatan operasional Pelabuhan yang digunakan untuk membantu proses tambat pada kapal ukuran besar ke pelabuhan. Kapal ini dituntut untuk memiliki stabilitas dan *sea keeping* yang baik selama beroperasi di pelabuhan.

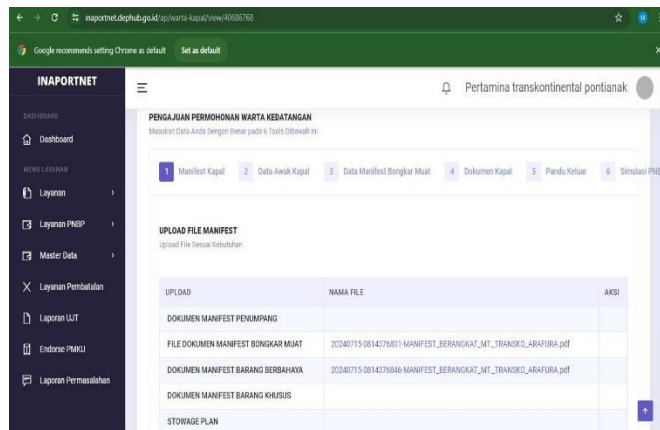
h. *Driver*

Mempunyai Tugas untuk mengantar jemput kepala kantor, serta memastikan mobil selalu dalam keadaan bersih pada pagi hari sebelum digunakan dan sore hari sampai selesai bertugas, merawat serta mengontrol mesin mobil agar tetap dalam kondisi yang baik, Setiap sebulan sekali melakukan pengecekan terhadap pemakaian oli dan jika diperlukan dibawa ke bengkel. Memperbaiki dan menangani sendiri jika ada kerusakan kecil dari kendaraan dengan dikoordinasikan ke bagian Administrasi.

4. Proses *Clearance In-Out* kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

a. Proses *Clearane In* Kapal

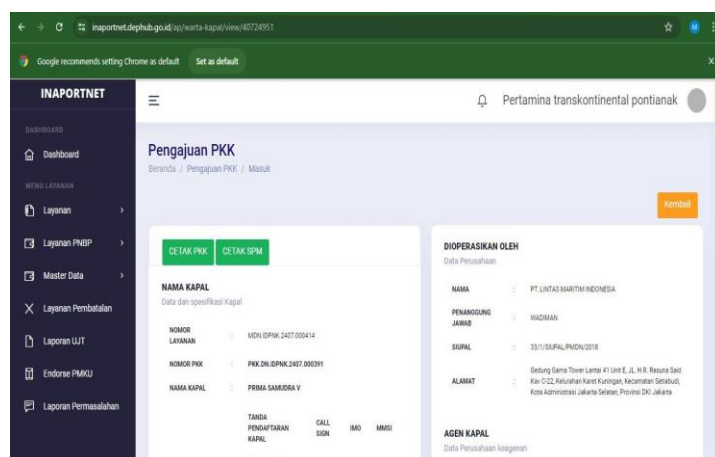
1) Sebelum kapal memasuki area pelabuhan, maka pemilik kapal/Nakhoda akan terlebih dahulu memberikan informasi mengenai kedatangan kapal dengan melalui via telepon dan email mengenai rencana kedatangan kapal, maka pihak agen kapal akan membuat pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) kepada pihak Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dengan melalui sistem inapornet. untuk pengajuan layanan kedatangan kapal (*Clearance in*) dan operasi bongkar muat dalam jangka waktu paling lama 1x24 jam agen pelayaran akan terlebih dahulu mengajukan penunjukan keagenan untuk diverifikasi kepada penyelenggara pelabuhan, sehingga status layanan keagenan pada sistem Inaportnet tersebut akan berubah menjadi layanan status buat warta kapal, yang kemudian dilanjutkan agen akan melengkapi data pada warta kapal tersebut , setelah selesai melengkapi data tersebut selanjutnya warta kapal akan dikirimkan kepada penyelenggara pelabuhan dalam bentuk PKK dan ke syahbandar dalam bentuk SPM.



Gambar 4. 2 pengajuan permohonan warta kapal

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Pada gambar di atas merupakan pengajuan permohonan warta kapal pada sistem inaportnet. Warta kapal adalah suatu bentuk pelaporan yang di sampaikan oleh agen kapal kepada penyelenggara pelabuhan mengenai kondisi umum kapal dan muatannya. agen kapal akan mengisi data yang di perlukan dalam pengajuan permohonan warta kapal tersebut dengan cara mengupload dokumen manifest bongkar muat dan dokumen manifest barang berbahaya untuk di serahkan kepada pihak penyelenggara pelabuhan.



Gambar 4. 3 pengajuan PKK kapal masuk

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Pada gambar di atas merupakan pemberitahuan kedatangan kapal pada sistem inaportnet. pengajuan PKK di lakukan untuk memberikan informasi mengenai kedatangan kapal kepada penyelenggara pelabuhan dan mengajukan pemberitahuan kedatangan kapal dalam

bentuk SPM. gambar di atas adalah contoh surat persetujuan masuk kapal telah di approve oleh penyelenggara pelabuhan.

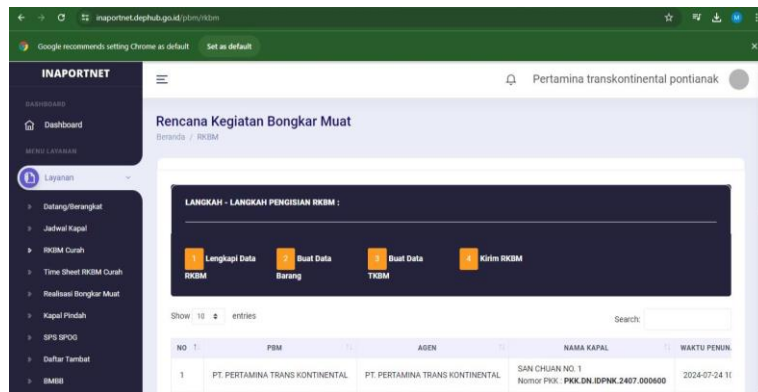
| NOMOR LAYANAN | NOMOR PKK | NAMA KAPAL | TANGGAL REGISTRASI | AKSI |
|-----------------------|----------------|-----------------|---------------------|---------------------------|
| MDN IDPNK.2407.000219 | Selamat datang | PRIMA SAMUDRA V | 2024-07-09 04:47:19 | SPK (Uraian & PKB) Terbit |
| MDN IDPNK.2407.000217 | Selamat datang | PRIMA SAKTI V | 2024-07-09 04:40:18 | SPK (Uraian & PKB) Terbit |

Gambar 4. 4 Layanan kedatangan kapal

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Pada gambar di atas merupakan layanan kedatangan kapal pada sistem inaportnet yang ada di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak yang menerangkan data kedatangan kapal yang masuk di pelabuhan Pontianak yang akan melakukan aktivitas bongkar muat. pemberitahuan kedatangan kapal pada sistem inaportnet.

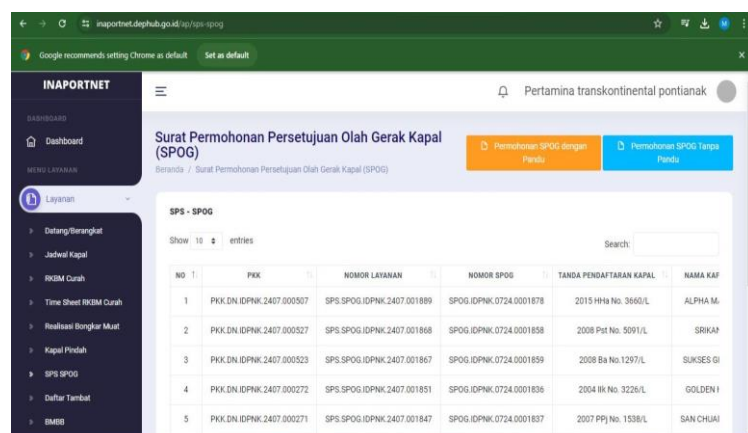
- 2) Setelah PKK dan SPM disetujui (approve) PBM baru bisa mengajukan rencana kegiatan bongkar muat (RKBM) sebagai data yang digunakan untuk melakukan pengawasan kegiatan-Kegiatan Bongkar dan penarikan PNBK Pengawasan Bongkar Muat sesuai dengan jenis barang/muatan yang telah ditentukan, selanjutnya Badan Unit Pelabuhan (BUP) akan mengirimkan data RPK-RO ke penyelenggara pelabuhan dari PPKB yang di ajukan agen yang sebagian datanya dari PKK yang telah diverifikasi, data yang masuk ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk layanan PPK untuk penyandaran kapal dan penerbitan SPK Pandu yang ditetapkan oleh penyelenggara pelabuhan dan SPOG dapat di terbitkan sejak SPK Pandu diterbitkan dan kapal akan di sandarkan di dermaga pelabuhan dan akan melakukan pengoperasian Bongkar-Muat.



Gambar 4. 5 Rencana kegiatan bongkar muat

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Pada gambar di atas merupakan layanan rencana kegiatan bongkar muat pada sistem inaportnet yang dimana pengajuan layanan RKBM dapat dilakukan apabila PKK dan SPM yang diajukan sebelumnya telah di setujui (approve) oleh pihak penyelenggara pelabuhan sebagai data yang digunakan untuk melakukan pengawasan kegiatan-Kegiatan Bongkar dan penarikan PNPB Pengawasan Bongkar Muat sesuai dengan jenis barang/muatan yang telah ditentukan.



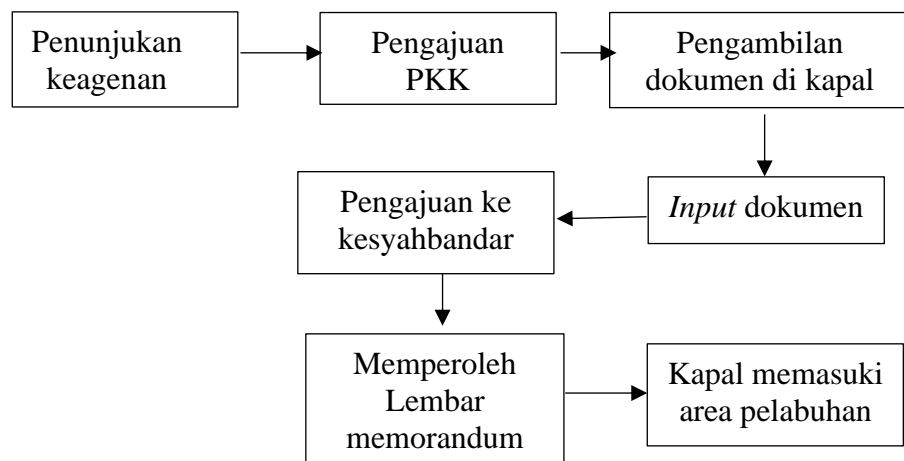
Gambar 4. 6 Pemohonan persetujuan olah gerak kapal (SPOG)

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Pada gambar di atas merupakan permohonan persetujuan olah gerak kapal layanan pada sistem inaportnet. Permohonan ini merupakan bagian dari proses administrasi yang harus dilalui oleh setiap kapal yang akan melakukan *manuver* atau berpindah posisi di dalam pelabuhan. SPOG mencakup berbagai informasi penting, seperti data kapal, rencana pergerakan, serta waktu dan tempat olah gerak yang direncanakan. Permohonan ini diajukan kepada otoritas

pelabuhan untuk mendapatkan izin dan memastikan bahwa semua pergerakan kapal dilakukan dengan aman dan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

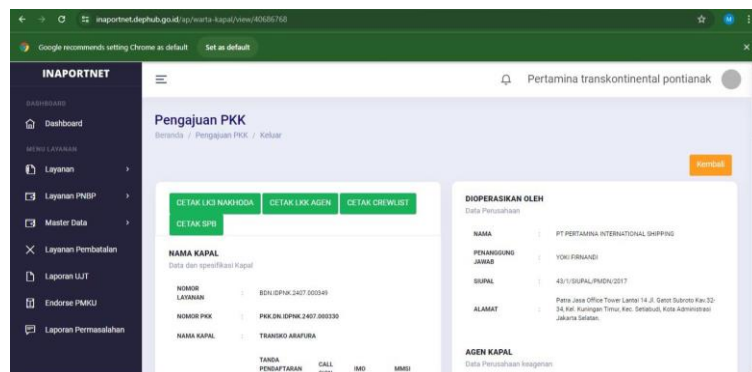
- 3) Tugas Agen Saat Kapal Tiba di Pelabuhan Pada Saat kapal telah tiba di pelabuhan maka agen akan bergegas untuk naik ke atas kapal untuk melakukan Pengecekan dokumen-dokumen kapal, Agen akan memeriksa dokumen-dokumen kapal tersebut dan memastikan dokumen tersebut lengkap, jika pada pemeriksaan ditemukan dokumen/sertifikat kapal yang masa berlakunya telah habis atau kadaluwarsa maka akan di lakukan perpanjangan masa berlaku sertikat tersebut guna untuk memudahkan dalam melakukan pengurusan Clearance In ke kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), setelah selesai melakukan pemeriksaan dokumen kapal dan dokumen tersebut dinyatakan lengkap dan masih berlaku masa kelaiklautannya maka Agen akan segera membawa dokumen-dokumen kapal tersebut untuk dibuatkan memorandum dan di berikan kepada pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk *Clearance In*. Setelah memorandum Clearance in selesai, maka kapal siap untuk ditarik dan disandaran kedermaga untuk melakukan kegiatan bongkar muat yang telah ditentukan.



Gambar 4. 7 Skema Alur Clearance in

b. Proses *Clearane Out* Kapal

- 1) Pada Saat kapal dinyatakan telah selesai melakukan operasi kegiatan bongkar muat maka agen akan mengajukan keberangkatan kapal,

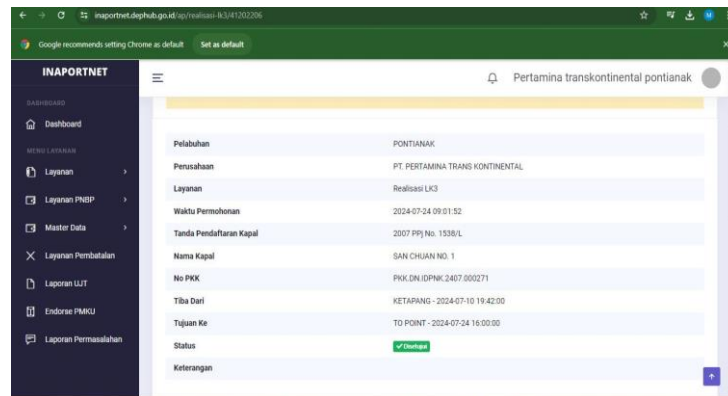


Gambar 4. 8 Layanan Pengajuan PKK kapal keluar

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Dalam pengajuan layanan keberangkatan kapal (Clearance Out) agen akan mengajukan layanan keberangkatan kapal menggunakan sistem inaportnet yang datanya akan masuk ke penyelenggara pelabuhan berupa LKK dan LK3 dan kesyahbandar dalam bentuk SPB.

Pada gambar di atas merupakan pengajuan PKK kapal keluar pada layanan pada sistem inaportnet. Pengajuan PKK ini merupakan bagian dari proses administrasi penting yang harus dilalui oleh setiap kapal yang akan meninggalkan pelabuhan. Persetujuan Keluar Kapal (PKK) adalah dokumen resmi yang diperlukan untuk memastikan bahwa semua persyaratan dan ketentuan yang berlaku telah dipenuhi sebelum kapal diizinkan untuk meninggalkan pelabuhan. Proses ini mencakup berbagai langkah, mulai dari pemeriksaan dokumen kapal, verifikasi pembayaran biaya pelabuhan, hingga konfirmasi bahwa kapal telah menyelesaikan semua aktivitas bongkar muat dengan benar.



Gambar 4. 9 Layanan Pengajuan LKK yang disetujui

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Pada gambar di atas merupakan layanan pada sistem inaportnet yang menunjukkan bahwa layanan LKK yang telah disetujui oleh penyelenggara pelabuhan yang merupakan salah satu persyaratan di keluarkannya surat persetujuan berlayar (SPB).

- 2) LKK yang telah diverifikasi oleh pihak penyelenggara pelabuhan maka akan secara otomatis direspon oleh Simponi dalam penerbitan Kode Billing, yang selanjutnya agen akan melakukan pembayaran PNBP dari kode billing yang didapat, apabila telah dilunasi oleh agen maka secara otomatis LK3 sudah bisa dilakukan verifikasi data agar SPB (Surat persetujuan Berlayar) dapat segera diterbitkan.

| DICE | KODE BILLING | MASA BERLAKU | JENIS PNBP | MATA UANG | TOTAL NOMINAL | STATUS | AKSI |
|-----------------|-----------------|---------------------|-----------------|-----------|---------------|---------|------|
| PNK.2407.001496 | 820240717248503 | 2024-07-20 15:05:27 | Pengawasan BMBB | Rp. 600 | Rp. 120.000 | ✓ Lunas | |
| PNK.2407.001493 | 820240717249343 | 2024-07-20 15:04:04 | Pengawasan BMBB | Rp. 600 | Rp. 72.870 | ✓ Lunas | |
| PNK.2407.001492 | 820240717248372 | 2024-07-20 15:03:47 | Pengawasan BMBB | Rp. 600 | Rp. 120.000 | ✓ Lunas | |
| PNK.2407.001311 | 820240716902689 | 2024-07-19 08:49:24 | Pengawasan BMBB | Rp. 600 | Rp. 72.240 | ✓ Lunas | |
| PNK.2407.001191 | 820240714740368 | 2024-07-17 11:43:13 | Pengawasan BMBB | Rp. 600 | Rp. 120.000 | ✓ Lunas | |

Gambar 4. 10 Layanan penerimaan negara bukan pajak (PNBP)

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Pada gambar di atas merupakan Layanan penerimaan negara bukan pajak (PNBP) yang berfungsi untuk menjelaskan berbagai biaya yang harus dikeluarkan untuk kegiatan kapal selama berada di pelabuhan. Layanan ini memberikan rincian lengkap mengenai biaya-biaya yang harus dibayarkan oleh kapal untuk berbagai layanan dan fasilitas yang

digunakan selama berada di pelabuhan, seperti biaya sandar, biaya bongkar muat, biaya penggunaan fasilitas dermaga, dan biaya lainnya yang terkait dengan operasional kapal di pelabuhan. Penggunaan sistem digital seperti Inaportnet dalam layanan PNBP memungkinkan proses pengajuan dan pembayaran biaya menjadi lebih efisien dan terintegrasi. Melalui sistem ini, pemilik kapal atau agen dapat dengan mudah mengakses informasi mengenai biaya yang harus dibayarkan, melakukan pembayaran secara online, dan mendapatkan konfirmasi pembayaran secara cepat dan akurat. Dengan demikian, layanan PNBP tidak hanya membantu dalam pengelolaan keuangan pelabuhan, tetapi juga meningkatkan efisiensi operasional dan kepuasan pengguna jasa pelabuhan.

- 3) Setelah LKK dan LK3 telah disejuti maka PPKB akan dipesan berangkat setelah itu menunggu Persetujuan dari pihak KSOP, setelah disetujui oleh pihak KSOP maka SPB (Surat Persetujuan Berlayar) akan diterbitkan. Setelah SPB Terbit, maka kapal akan segera berangkat meninggalkan area pelabuhan dan menuju ke pelabuhan selanjutnya. Penunjukan keagenan Pengajuan PKK Input dokumen Pengambilan dokumen di kapal Pengajuan ke kesyahbandar Memperoleh Lembar memorandum.

| SR LAYANAN | NOMOR PKK | NAMA KAPAL | TANGGAL REGISTRASI | AKSI |
|--------------------------|--------------------------|-----------------|---------------------|---|
| PKK.DN.IDPNK.2407.000271 | PKK.DN.IDPNK.2407.000271 | SAN CHUAN NO. 1 | 2024-07-24 05:41:04 | SPB & LKK Download LKK Download |
| PKK.DN.IDPNK.2407.000272 | PKK.DN.IDPNK.2407.000272 | GOLDEN HAND | 2024-07-24 05:36:47 | SPB & LKK Download LKK Download |
| PKK.DN.IDPNK.2407.000553 | PKK.DN.IDPNK.2407.000553 | SUKSES GLOBAL | 2024-07-24 03:26:12 | SPB & LKK Download LKK Download |
| PKK.DN.IDPNK.2407.000471 | PKK.DN.IDPNK.2407.000471 | SEA ROYAL 27 | 2024-07-22 15:29:56 | SPB & LKK Download LKK Download |
| PKK.DN.IDPNK.2407.000457 | PKK.DN.IDPNK.2407.000457 | SRIKANDI | 2024-07-22 04:51:25 | SPB & LKK Download LKK Download |
| PKK.DN.IDPNK.2407.000480 | PKK.DN.IDPNK.2407.000480 | SEA GULL 202 | 2024-07-21 09:52:35 | SPB & LKK Download LKK Download |

Gambar 4. 11 Data keberangkatan kapal

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Pada gambar di atas merupakan data keberangkatan kapal yang dimana kapal-kapal yang akan berangkat meninggalkan area pelabuhan telah memenuhi persyaratan yang dibutuhkan untuk penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) mulai dari dokumen-

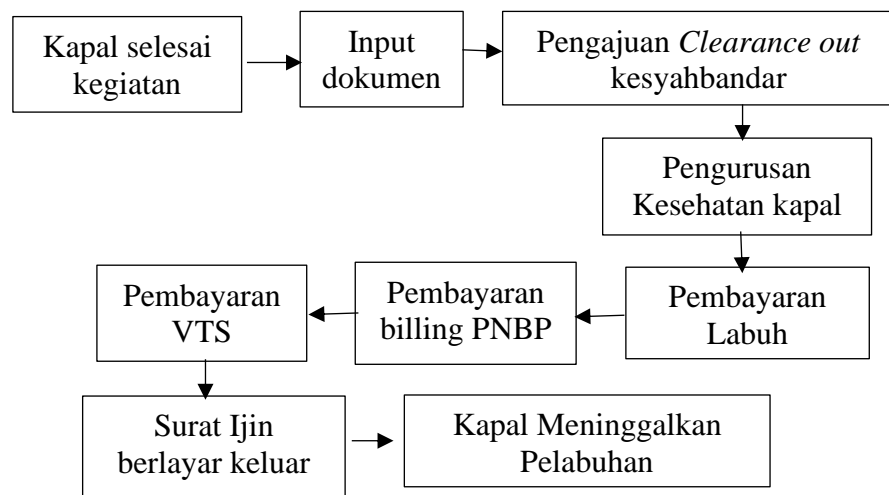
dokumen yang dibutuhkan sebagai persyaratan dalam SPB serta wajib membayar segala biaya yang digunakan dalam operasi bongkar muat kapal sehingga SPB dapat diterbitkan dan kapal dapat meninggalkan pelabuhan dan menuju pelabuhan selanjutnya.

- 4) Tugas Agen Terhadap Keberangkatan Kapal Sebelum kapal meninggalkan pelabuhan agen akan melaksanakan tugasnya terhadap keberangkatan kapal yaitu dengan mengajukan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk proses Clearance out serta pembuatan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) dan memastikan kapal sudah membayar pembayaran PNBP.

Berikut ini adalah Dokumen yang diperlukan untuk penerbitan surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*):

- a) Kwitansi pembayaran Labuh
- b) Kwitansi pembayaran BMBB
- c) Kwitansi pembayaran VTS
- d) Surat izin berlayar karantina kesehatan.
- e) Surat Permohonan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*)
- f) Crew List
- g) Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*)

Setelah Surat Persetujuan Berlayar (SPB) telah diterbitkan maka agen langsung ke kapal untuk mengembalikan dokumen-dokumen kapal serta menyerahkan port clearance/ SPB kepada nakhoda kapal.



Gambar 4. 12 Skema Alur Clearance Out

5. Dokumen yang terdapat dalam pengurusan *clearance in-out* kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak

Sebelum berlayar, sebuah kapal harus melengkapi kelengkapan dokumen kapal terlebih dahulu. Hal ini dilakukan agar aktivitas pelayaran menjadi legal dan terhindar dari pelanggaran. Dokumen kelengkapan kapal juga merupakan bukti bahwa kapal tersebut layak untuk berlayar dan telah melengkapi urusan birokrasi sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku. Dokumen-dokumen tersebut, yaitu:

- a. Surat Ukur/*International Tonnage Certificate*.

Surat ukur adalah sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang bobot mati kapal, bobot muatan maksimum oleh kapal, serta dimensi kapal.

- b. Surat Laut

Diberikan Kepada Kapal yang Besarnya 500m atau lebih (isi kotor) yang bukan kapal nelayan atau kapal pesiar.

- c. Document *Of Compliance* (DOC)

Berarti Dokumen Pemenuhan yaitu suatu dokumen yang diterbitkan untuk setiap perusahaan yang memenuhi persyaratan Kodefikasi Management Keselamatan Internasional.

- d. Sertifikat Kebangsaan/*Certificate of Registry*

Sertifikat kebangsaan adalah surat yang berisikan pernyataan Kebangsaan.

- e. Sertifikat Perlengkapan Keselamatan Kapal Barang/*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*.

Sertifikat perlengkapan keselamatan kapal barang adalah menerangkan bahwa kapal tersebut dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan kapal yang masih berlaku dan masih layak pakai.

- f. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Keselamatan Kapal Barang.

Sertifikat yang menyatakan konstruksi bangunan kapal.

- g. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang.

Sertifikat keselamatan radio kapal barang adalah sertifikat yang menetapkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai kelas yang bersangkutan.

h. Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran dari Kapal.

Sertifikat nasional pencegahan pencemaran dari kapal adalah sertifikat bagi kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.

i. *International Oil Pollution Prevention (IOPP) Certificate.*

Suatu sertifikat pencegahan pencemaran oleh cairan berminyak.

j. Sertifikat Standar Pengawakan Kapal/*Minimum Safe Manning Certificate.*

Sertifikat standar pengawakan kapal adalah Sertifikat yang menyatakan batasan minimum awak Kapal yang harus berada diatas kapal untuk melakukan perjalanan laut sesuai dengan peraturan *Safety of Life at Sea* (SOLAS).

k. Sertifikat Lambung Timbul/*International Load Line Certificate.*

Sertifikat lambung timbul adalah sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang diperbolehkan timbul diatas permukaan air laut minimum dan maksimum.

l. Sertifikat Klasifikasi Mesin

Sertifikat yang menyatakan bahwa instalasi mesin kapal tunda (mesin utama dan mesin bantu) telah di *survey* dan beroperasi dengan baik.

m. Sertifikat Garis Muat (*Load Line*)

Menerangkan tentang lambung timbu/garis muat yang *digunakan* pada kapal tersebut, ukuran-ukuran garis muat yang disesuaikan dengan trapikal mesin panas/*summer*, musim dingin/*winter*, sertifikat garis muat memiliki masa berlaku 5 tahun dari tahun diterbitkan dan memiliki masa pengukuhan/*Endorsment*.

n. Sertifikat Klasifikasi/*Classification Certificate*

Sertifikat klasifikasi adalah sertifikat yang menyatakan kelas suatu kapal, dikeluarkan untuk sebuah kapal oleh biro klasifikasi dan harus selalu berada di atas kapal selama kapal masih berada di klas yang dinyatakan.

o. *Safety Management Certificate (SMC)*

Sertifikat Manajemen Keselamatan, yaitu sertifikat yang harus dikeluarkan oleh pemerintah atau suatu organisasi yang diakui oleh pemerintah untuk setiap kapal.

p. Sertifikat Pemadam Kebakaran

Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal telah dilengkapi Dengan alat pemadam kebakaran.

q. *Life Raft*

Menerangkan tentang keselamatan diatas kapal yang digunakan dan menyatakan kelengkapan tersebut telah diperiksa, sertifikat ini memiliki masa berlaku 1 (satu) tahun, dari tahun diterbitkannya.

r. *Port Clearance Port clearance*

Dokumen yang menyatakan bahwa kapal telah mendapatkan ijin dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk berlayar tujuan.

s. *Indonesia Health Book (Green Book)*

Buku kesehatan Indonesia adalah buku yang berisi tentang catatan kesehatan yang ada di atas kapal dan buku ini berlakunya di Indonesia.

t. RPT (Rencana Pola Trayek)

Sertifikat yang dikeluarkan oleh jenderal perhubungan Laut dimana yang berisikan tentang Rencana pola Trayek/rencana pelabuhan yang akan disinggahi, Sertifikat ini memiliki masa berlaku (tiga) bulan dari Bulan penerbitannya.

u. *Crew List /Daftar Anak Buah Kapal*

Crew list adalah suatu daftar resmi yang memuat nama-nama anak buah kapal beserta pangkat dan jabatan masing-masing di atas kapal.

v. *Buku Sijil*

Buku yang berisi tentang daftar ABK yang mau *Send On/Send Off* dari kapal.

w. *Bill of Lading*

Suattu tanda pengiriman barang yang diberikanoleh *carrier* kepada *shipper* yang menyatakan barang tersebut telah diterima dan telah disetujui oleh *carrier* untuk diangkut kepelabuhan tujuan yang kemudian diserahkan kepada *consignee*.

x. *Cargo Manifest*

Adalah dokumen yang berisi tentang semua jenis muatan yang berada di atas kapal lengkap dengan *Quantity*, daftar ini berisi tentang:

nama pengirim, Nama penerima, merek barang, jumlah/berat barang, jenis barang dan ukuran barang.

y. Surat Pernyataan Nakhoda (*Master Sailing Declaration*)

adalah surat pernyataan yang dibuat oleh Nakhoda yang menerangkan bahwa kapal, muatan, dan awak kapalnya telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim untuk berlayar ke pelabuhan tujuan.

6. Instansi-Instansi yang terkait dalam prosedur *clearance in-out* kapal keagenan di pelabuhan pontianak

Adapun instansi-instansi yang terkait dalam prosedur *clearance in-out* kapal keagenan di pelabuhan pontianak adalah:

a. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Pontianak

Adalah sebuah Instansi pemerintah yang mengatur segala kegiatan yang ada di pelabuhan, yang sangat berpengaruh dalam mengeluarkan surat persetujuan kapal masuk pelabuhan (SPM), melakukan pengawasan terhadap pengoperasian kegiatan bongkar muat kapal serta memberikan informasi mengenai cuaca BMKG, serta mengeluarkan surat persetujuan berlayar (SPB).

b. Pelabuhan Indonesia (PELINDO) II Pontianak

Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II pontianak adalah pihak yang menyediakan jasa kepanduan (pilot) bagi kapal keagenan yang akan tiba/sandar serta keluar di pelabuhan pontianak , Sebelum kapal Keagenan pertamina milik PT. Pertamina Trans Kontinental pontianak tiba/sandar, maka agen operasional wajib membuat Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) melaui sistem VMS Pelindo II Pontianak apabila agen sudah membuat Permohonan PPKB melalui sistem, maka Pelindo II akan menyetujui dan mengeluarkan PPKB yang sudah di *approve* dan Surat Perintah dan Bukti Pemakaian Pandu dan Tunda.

c. Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan (KKP) Pontianak (*Health and Quarantine*).

Suatu instansi yang berada dibawah Departemen Kesehatan Pelabuhan yang Bertanggung Jawab menjaga kesehatan di wilayah pelabuhan sebagai berikut:

- 1) Kekarantinaan pengawasan OMKABA (Obat, Makanan, Kosmetika dan bahan akdiktif)
- 2) Pencegahan masuk dan keluarnya penyakit, penyakit potensial wabah.
- 3) Pengamanan terhadap penyakit baru dan penyakit yang muncul kembali.
- 4) memberikan “*health clearance*” bila prosedur kesehatan kapal sudah dijalankan dengan benar

B. ANALISIS DATA

Subjek penelitian ini agen kapal pertamina pada PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak, sesuai dengan tempat praktek peneliti. dalam proses *Clearance In-Out* kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak, penulis menemukan kendala-kendala yang ada saat proses *Clearance In-Out* kapal. Pengumpulan data dilakukan dengan metode wawancara mendalam kepada beberapa narasumber kunci yang berkompeten serta pengamatan secara langsung, antara lain keagenan yang sangat berperan penting dalam proses *clearance* kapal yang bertindak sebagai perwakilan dari pemilik kapal atau operator kapal di pelabuhan. Agen kapal bertanggung jawab untuk mengurus semua administrasi terkait kedatangan, sandar, dan keberangkatan kapal. Mereka berperan sebagai perantara antara pemilik kapal atau operator kapal dengan otoritas pelabuhan dan berbagai pihak terkait lainnya. Mereka mengkoordinasikan kebutuhan logistik kapal seperti pasokan bahan bakar, air bersih, dan bantuan lainnya yang mungkin diperlukan oleh kapal atau kru selama berada di pelabuhan.

Berdasarkan hasil penelitian ini, terdapat temuan masalah yang menjadi kendala dalam proses *clearance in-out* kapal, yaitu sebagai berikut :

1. Kapal mengalami masalah *Trouble* mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak.
 - a. Kapal mengalami masalah *Trouble* mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak dan tidak terduga, sehingga berdampak pada penundaan keberangkatan dan kedatangan kapal dan menghambat dalam proses *clearance in* (Kedatangan) kapal Tk.Sentana mulia kapal mengalami masalah serius yang berdampak pada perubahan jadwal secara mendadak yang tidak terduga. Masalah tersebut terjadi akibat kerusakan

pada mesin kapal Tk. Sentana mulia , khususnya pada mesin cargo pump sebelah kiri.

- b. Kerusakan yang terjadi meliputi patahnya *as plummer blok* serta ausnya plat kopling yang memerlukan pembubutan. Akibat dari kerusakan ini, keberangkatan dan kedatangan kapal mengalami penundaan yang signifikan, yang pada gilirannya menghambat proses *clearance in-out* kapal.



Gambar 4. 13 Berita acara masalah Trouble mesin

Sumber: PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak


Dengan adanya kendala di atas, maka kapal tidak dapat beroperasi sesuai jadwal yang telah direncanakan hal ini mengakibatkan penundaan keberangkatan dan kedatangan serta menimbulkan biaya tambahan untuk perbaikan darurat dan perubahan jadwal secara mendadak mengenai kedatangan kapal di pelabuhan. Biaya tambahan ini mencakup biaya untuk perbaikan darurat yang harus segera dilakukan untuk mengatasi kendala teknis yang muncul, serta biaya tambahan yang timbul akibat perubahan jadwal secara mendadak.

Perubahan jadwal yang tidak terduga ini memerlukan penyesuaian dalam rencana kedatangan kapal di pelabuhan berikutnya, yang mungkin juga mengharuskan koordinasi ulang dengan otoritas pelabuhan dan penyedia layanan terkait. Biaya tambahan yang timbul akibat penundaan dan perubahan jadwal ini dapat mencakup biaya sandar tambahan di pelabuhan, biaya bahan bakar ekstra karena perpanjangan waktu operasional, serta potensi denda atau

penalti karena tidak memenuhi jadwal yang telah disepakati dengan pelanggan atau pihak ketiga lainnya.

2. Kapal tidak bisa sandar sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.
 - a. Keterbatasan jumlah jetty yang ada di dermaga pelabuhan sehingga menyebabkan antrian kapal sehingga kapal-kapal yang masuk dan melakukan aktivitas bongkar muat mengalami keterlambatan untuk sandar, akibat dari keterbatasan ini kapal tidak dapat tiba di dermaga tepat sesuai dengan waktu yang telah ditentukan dan mengakibatkan penundaan dalam operasi bongkar muat kapal.

Kapal-kapal yang seharusnya dapat melakukan proses bongkar muat secara tepat waktu harus menunggu giliran lebih lama, yang berarti waktu tempuh keseluruhan dari pengiriman barang menjadi lebih panjang. Hal ini juga bisa mempengaruhi jadwal keberangkatan berikutnya, baik untuk kapal yang sedang menunggu sandar maupun kapal-kapal lainnya yang berada dalam antrian. Selain itu, keterbatasan jetty juga menyebabkan meningkatnya biaya operasional bagi pemilik kapal dan perusahaan pengiriman, karena waktu tunggu yang lebih lama sering kali berarti biaya tambahan. Keterbatasan jumlah jetty yang tersedia di dermaga pelabuhan menciptakan tantangan besar bagi operasional pelabuhan dan berbagai pihak yang bergantung pada efisiensi dan ketepatan waktu dalam proses bongkar muat barang.
 - b. Ketika jumlah jetty yang tersedia tidak mencukupi untuk menampung semua kapal yang datang, antrian kapal tidak terelakkan, sehingga menyebabkan keterlambatan bagi kapal-kapal yang harus menunggu giliran untuk sandar. Proses menunggu ini bisa berlangsung cukup lama, terutama jika pelabuhan tersebut adalah pelabuhan yang sibuk dengan volume lalu lintas kapal yang tinggi. Kapal-kapal yang telah dijadwalkan untuk tiba dan segera melakukan aktivitas bongkar muat terpaksa harus menyesuaikan kembali jadwal mereka akibat dari keterbatasan ini.



DAILY TANKER POSITION - PORT OF PONTIANAK

Kamis, 11 Juli 2024 - 10:00 WIB

| | | STOCK 88M | | | |
|-----------|-------|-----------|----|--------|--|
| PRODUCT | STOCK | USAGE | CD | REMARK | |
| B35 | 12091 | 335 | ● | 11,4 | |
| MFO | 399 | 3613 | | | |
| PERTAMAX | 2879 | 1824 | ● | 56,5 | |
| PERTADEX | 306 | 404 | ● | 20,4 | |
| PX TURBO | 383 | 191 | ● | 191,5 | |
| AVTUR | 448 | 1238 | ● | 5,5 | |
| DXLITE | - | - | | | |
| PERTAHITE | 4829 | 5976 | ● | 4,2 | |

| POSITION | NOMINATION | Draft (M) | Last Port | Next Port | Act D/L | Cargo | Quantity (KL) | JETTY | ETA | BERTH TIME | | | | OUT | | | REMARK |
|---------------|---|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|---------------|-------------------------------|----------|------------|------------|----------|----------|----------|-----|----------------------|---------------------------|
| | | | | | | | | | | ATA | All Fasted | Start | Compl | Cost Off | ATD | ETA Next Port | |
| ARRIVAL | SPOB. SEA ROYAL 27 | 4.1 | OTM | - | D | PLITE | 5800 | | 11/14:30 | | | | | | | | |
| | SPOB. SEAGULL 202 | 2.5 | KTP | SGU | L | PLITE/R35 | 900/900 | | 11/20:00 | | | | | | | | |
| | OB. KP MARIANA | 1.0 | STG | - | - | - | - | | 12/16:00 | | | | | | | | |
| REDE | MT. SUKSES GLOBAL | 4.7 | OTM | OTM | D | PLITE | 3300 | | 22/17:00 | 22/14:30 | 24/16:48 | 24/19:42 | 25/16:36 | 26/00:30 | | | Off due Engine Repair |
| | MT. PATRA TANKER 2 | 4.8 | OTM | OTM | D | PLITE | 3300 | | 08/11:00 | 08/10:24 | 09/21:36 | 10/00:12 | 10/16:30 | 10/19:12 | | | ETD 11/17:00 LT |
| | MT. ALPHA MARINE | 4.1 | STS | STS | D | B35 | 3500 | | 08/00:36 | 08/21:12 | 08/22:54 | 09/16:24 | 09/20:54 | | | Plan STS 12/10:00 LT | |
| | TB. GOLDEN HAND & OB. SAN CHUAN 01 | 2.5 | KTP | SNIN | L | B35 | 2000 | | 10/12:00 | 10/15:00 | | | | | | | Off due Replating |
| | OB. DS GONI | 1.5 | STG | STG | L | PLITE/B35 | 600/900 | | 09/12:00 | 09/13:00 | | | | | | | ETB @12/11:00 LT |
| | OB. KP KUMAI | 1.5 | STG | STG | L | PLITE/B35 | 500/1000 | | 10/20:00 | 10/14:30 | | | | | | | Off Due COT Valve Trouble |
| | OB. DS LAMONGAN | 1.5 | STG | STG | L | PLITE/B35 | 600/900 | | 11/07:00 | 11/08:00 | | | | | | | Aw. Berthing Plan |
| JETTY | MT. SRIKANDI NIL SALES | 5.0 | STS | STS | D | B35 | 3500 | Jetty 1 Jetty 2 Jetty 3 | | 09/08:06 | 10/20:18 | 10/22:06 | | | | | ETC 11/13:00 LT |
| OB | NIL | | | | | | | | | | | | | | | | |
| STS | MT. SUMMER PALACE | 6.5 | DUM | - | D | HSD | 10500 | | 09/16:18 | 09/14:00 | | | | | | | Install STS Equipment |
| | TB. PRIMA SAKTI V & OB. PRIMA SAMUDRA V | 4.1 | KING | KING | D | FAME | 5483 | | 08/12:55 | 08/12:35 | | | | | | | ETB 11/12:00 LT |
| DEPARTURE NIL | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1. Kapal mengalami masalah *Trouble* mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak.

Penanganan masalah *trouble* mesin pada kapal yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak dalam proses *Clearance In-Out* di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak dilakukan dengan cara :

- a. Melakukan *inspeksi preventif* secara teratur pada bagian mesin, termasuk *cargo pump*, kampas kopling, dan komponen lainnya bertujuan untuk mendeteksi potensi kerusakan sebelum berkembang menjadi masalah yang lebih besar. Tujuan utama dari *inspeksi* ini adalah untuk memastikan bahwa semua komponen atau peralatan berfungsi dengan optimal dan dalam kondisi yang baik, sehingga dapat mengidentifikasi tanda-tanda awal keausan, kerusakan, atau gangguan yang mungkin terjadi. dengan mendeteksi masalah sejak dini, tindakan perbaikan atau pemeliharaan dapat dilakukan secara *proaktif*, sehingga mengurangi kemungkinan terjadinya kerusakan yang dapat mengganggu operasional mesin kapal dan menyebabkan penundaan atau gangguan dalam *clearance in-out*.
 - b. Mengganti as *plummer blok* yang rusak dengan yang baru dan memastikan spesifikasinya sesuai adalah solusi yang sangat efektif dan dapat diandalkan untuk mengatasi masalah teknis pada mesin kapal. Selain itu, menjaga kondisi mesin dan peralatan dalam keadaan optimal tidak hanya membantu menjaga kelancaran dan keandalan operasi kapal, tetapi juga meningkatkan efisiensi bahan bakar, memperpanjang umur peralatan, dan mengurangi risiko *downtime* yang tidak direncanakan.
2. Kapal tidak bisa sandar sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Mengatasi keterbatasan jumlah *jetty* di dermaga pelabuhan yang menyebabkan antrian kapal dilakukan dengan cara :

- a. Membangun *jetty* tambahan untuk meningkatkan kapasitas pelabuhan. ini mengurangi antrian kapal dan memastikan kapal dapat datang dan berangkat sesuai jadwal. dengan adanya peningkatan kapasitas dermaga seperti pembangunan dermaga *jetty* tambahan, diharapkan dapat mengurangi waktu tunggu kapal secara signifikan dan meningkatkan efisiensi operasional di pelabuhan.

Penambahan jumlah fasilitas *jetty* di dermaga pelabuhan tidak hanya memungkinkan pelabuhan untuk menampung lebih banyak kapal yang

datang, tetapi juga mengurangi dampak dari antrian kapal di area pelabuhan. Hal ini akan mengurangi waktu tunggu kapal yang sebelumnya terjebak dalam antrian, sehingga kapal yang memasuki area pelabuhan tidak lagi mengalami keterlambatan dalam proses sandar.

Kapal akan dapat melakukan aktivitas operasi bongkar muat di dermaga pelabuhan dengan lebih lancar, sesuai dengan jadwal dan waktu yang telah ditentukan, tanpa adanya penundaan yang berarti. Peningkatan kapasitas ini akan membawa dampak positif dalam bentuk pengurangan biaya operasional di pelabuhan, karena waktu tunggu yang lebih singkat akan mengurangi kebutuhan akan biaya tambahan yang terkait dengan penundaan bongkar muat kapal.

- b. Meningkatkan komunikasi antara kapal, agen, dan otoritas pelabuhan melalui implementasi sistem komunikasi berbasis teknologi yang memungkinkan penyampaian informasi mengenai perubahan jadwal secara real-time, sehingga semua pihak yang terlibat dapat segera mengambil tindakan yang diperlukan untuk menyesuaikan operasional mereka dan meminimalkan potensi keterlambatan atau gangguan lain yang dapat terjadi akibat perubahan tersebut. Dengan demikian, semua pihak yang terlibat termasuk operator kapal, agen pengiriman, dan otoritas pelabuhan dapat segera mengakses informasi terbaru, mengambil tindakan proaktif, dan menyesuaikan rencana operasional mereka dengan cepat dan efisien sehingga memungkinkan respon yang lebih tepat waktu dan terkoordinasi, serta meminimalkan risiko keterlambatan sandar kapal.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dengan alternatif pemecahan masalah yang telah di analisis oleh peneliti, maka perlunya dilakukan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang ada, menimbang dari segi kekuatan dan kelemahan, kelebihan dan kekurangan serta serta keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah yang ada :

1. Kapal mengalami masalah *Trouble* mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak.

Alternatif pemecahan masalah terhadap Trouble mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak dengan cara *Inspeksi Preventif* pada Mesin Kapal yang sudah peneliti evaluasi adalah :

- a. Melakukan *inspeksi preventif* secara teratur pada bagian mesin, termasuk *cargo pump*, kampas kopling, dan komponen lainnya bertujuan untuk mendeteksi potensi kerusakan sebelum berkembang menjadi masalah yang lebih besar. Tujuan utama dari *inspeksi* ini adalah untuk memastikan bahwa semua komponen atau peralatan berfungsi dengan optimal dan dalam kondisi yang baik, sehingga dapat mengidentifikasi tanda-tanda awal keausan, kerusakan, atau gangguan yang mungkin terjadi. dengan mendeteksi masalah sejak dini, tindakan perbaikan atau pemeliharaan dapat dilakukan secara *proaktif*, sehingga mengurangi kemungkinan terjadinya kerusakan yang dapat mengganggu operasional mesin kapal dan menyebabkan penundaan atau gangguan dalam *clearance in-out*.

Adapun kelebihan serta kekurangan dari pembahasan di atas adalah :

1) Kelebihan :

- a) *Inspeksi preventif* memungkinkan deteksi awal kerusakan, sehingga masalah dapat diatasi sebelum berkembang menjadi kerusakan besar yang memerlukan perbaikan mahal.
- b) Komponen baru dapat meningkatkan efisiensi operasional mesin, termasuk pengurangan konsumsi bahan bakar dan peningkatan kinerja mesin secara keseluruhan.

2) Kekurangan:

- a) *Inspeksi preventif* memerlukan biaya tambahan untuk pemeriksaan rutin dan perawatan, yang mungkin menjadi beban bagi beberapa perusahaan
 - b) Memerlukan pelatihan staf untuk melakukan *inspeksi* secara efektif dan mendeteksi masalah secara tepat.
- b. Mengganti as plummer blok yang rusak dengan yang baru dan memastikan spesifikasinya sesuai adalah solusi yang sangat efektif dan dapat diandalkan untuk mengatasi masalah teknis pada mesin kapal. Selain itu, menjaga kondisi mesin dan peralatan dalam keadaan optimal tidak hanya membantu menjaga kelancaran dan keandalan operasi kapal, tetapi juga

meningkatkan efisiensi bahan bakar, memperpanjang umur peralatan, dan mengurangi risiko *downtime* yang tidak direncanakan.

Adapun kelebihan serta kekurangan dari pembahasan di atas adalah :

1) Kelebihan :

- a) Memastikan bahwa mesin kapal dapat beroperasi dengan optimal tanpa gangguan yang disebabkan oleh komponen yang rusak.
- b) Mengurangi risiko kerusakan lebih lanjut yang bisa menyebabkan *downtime* atau gangguan pada jadwal kapal.
- c) Memastikan semua komponen mesin dalam kondisi baik, risiko terjadinya *downtime* yang tidak terduga berkurang, sehingga operasional kapal dapat berjalan lebih lancar dan sesuai dengan jadwal.

2) Kekurangan:

- a) Memerlukan biaya yang cukup tinggi, terutama jika komponen tersebut harus diimpor atau sulit didapatkan. Biaya ini bisa menjadi beban tambahan bagi operator kapal.
- b) Proses penggantian komponen mesin bisa memakan waktu, terutama jika komponen yang diperlukan tidak tersedia dengan segera. Ini bisa menyebabkan penundaan dalam operasi kapal.

Secara keseluruhan *inspeksi preventif* dan penggantian *as plummer* blok yang rusak dengan yang baru adalah alternatif pemecahan masalah yang efektif untuk mengurangi risiko kerusakan dan *downtime*. Meskipun memerlukan biaya dan sumber daya, manfaat jangka panjang dalam bentuk pengurangan biaya perbaikan darurat dan peningkatan keandalan kapal jauh melebihi investasi awal.

2. Kapal tidak bisa sandar sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Alternatif pemecahan masalah terhadap Keterbatasan jumlah jetty yang ada di dermaga pelabuhan sehingga menyebabkan antrian kapal dengan cara Peningkatan Kapasitas Dermaga (Pembangunan Jetty Tambahan) yang sudah peneliti evaluasi adalah:

- a. Membangun jetty tambahan untuk meningkatkan kapasitas pelabuhan. ini mengurangi antrian kapal dan memastikan kapal dapat datang dan berangkat sesuai jadwal. dengan adanya peningkatan kapasitas dermaga

seperti pembangunan dermaga jetty tambahan, diharapkan dapat mengurangi waktu tunggu kapal secara signifikan dan meningkatkan efisiensi operasional di pelabuhan. Penambahan jumlah fasilitas jetty di dermaga pelabuhan tidak hanya memungkinkan pelabuhan untuk menampung lebih banyak kapal yang datang, tetapi juga mengurangi dampak dari antrian kapal di area pelabuhan.

Hal ini akan mengurangi waktu tunggu kapal yang sebelumnya terjebak dalam antrian, sehingga kapal yang memasuki area pelabuhan tidak lagi mengalami keterlambatan dalam proses sandar. Kapal akan dapat melakukan aktivitas operasi bongkar muat di dermaga pelabuhan dengan lebih lancar, sesuai dengan jadwal dan waktu yang telah ditentukan, tanpa adanya penundaan yang berarti.

Peningkatan kapasitas ini akan membawa dampak positif dalam bentuk pengurangan biaya operasional di pelabuhan, karena waktu tunggu yang lebih singkat akan mengurangi kebutuhan akan biaya tambahan yang terkait dengan penundaan bongkar muat kapal. Adapun kelebihan serta kekurangan dari pembahasan di atas adalah :

1) Kelebihan :

- a) Meningkatkan kapasitas dermaga mengurangi dampak antrian kapal, yang memungkinkan kapal untuk sandar tepat waktu dan melakukan bongkar muat tanpa penundaan.
- b) Kapal yang dapat melakukan aktivitas bongkar muat sesuai jadwal akan meningkatkan kepuasan pelanggan.

2) Kekurangan :

- a) Membangun jetty tambahan memerlukan investasi awal yang besar untuk konstruksi, peralatan, dan pemeliharaan fasilitas baru.
 - b) Pembangunan tambahan mungkin memiliki dampak lingkungan yang harus dikelola. Misalnya, dampak pada ekosistem laut sekitar, polusi air selama konstruksi, dan gangguan pada kehidupan laut.
- b. Meningkatkan komunikasi antara kapal, agen, dan Otoritas Pelabuhan melalui implementasi sistem komunikasi berbasis teknologi yang memungkinkan penyampaian informasi mengenai perubahan jadwal secara real-time, sehingga semua pihak yang terlibat dapat segera mengambil tindakan yang diperlukan untuk menyesuaikan operasional

mereka dan meminimalkan potensi keterlambatan atau gangguan lain yang dapat terjadi akibat perubahan tersebut. Dengan demikian, semua pihak yang terlibat termasuk operator kapal, agen pengiriman, dan otoritas pelabuhan dapat segera mengakses informasi terbaru, mengambil tindakan proaktif, dan menyesuaikan rencana operasional mereka dengan cepat dan efisien sehingga memungkinkan respon yang lebih tepat waktu dan terkoordinasi, serta meminimalkan risiko keterlambatan sandar kapal. Adapun kelebihan serta kekurangan dari pembahasan di atas adalah :

1) Kelebihan :

- a) Penyampaian informasi secara real-time membantu semua pihak yang terlibat untuk merespons dengan cepat dan efisien terhadap perubahan jadwal, sehingga operasi pelabuhan dan kapal menjadi lebih lancar.
- b) Semua pihak mendapatkan informasi yang sama secara bersamaan, yang mengurangi kesalahan komunikasi dan memastikan tindakan yang lebih terkoordinasi.

2) Kekurangan :

- a) Mengembangkan dan mengimplementasikan sistem komunikasi berbasis teknologi memerlukan investasi awal yang cukup besar. Selain itu, biaya pemeliharaan dan pembaruan sistem secara berkelanjutan juga dapat menjadi beban finansial.
- b) Penggunaan sistem baru mungkin memerlukan pelatihan khusus untuk operator kapal, agen pengiriman, dan otoritas pelabuhan. Tanpa pelatihan yang memadai, sistem ini mungkin tidak dimanfaatkan secara maksimal, atau malah bisa menimbulkan kebingungan.

Membangun jetty tambahan di pelabuhan akan meningkatkan kapasitas dermaga, sehingga mengurangi waktu tunggu kapal dan meningkatkan efisiensi operasional, sementara komunikasi real-time akan membantu semua pihak yang terlibat termasuk operator kapal, agen pengiriman, dan otoritas pelabuhan untuk segera merespons perubahan jadwal dengan cepat dan terkoordinasi.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah maka peneliti menentukan alternatif yang paling tepat untuk dipilih sebagai pemecahan masalah, setelah memperhatikan situasi dan kondisi subjek penelitian serta kelebihan dan kekurangan atas evaluasi pemecahan masalah yang ada, Adanya kendala yang menjadi faktor penghambat dalam pengurusan *clearance in-out* kapal yang di sebabkan karena :

1. Kapal mengalami masalah *Trouble* mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak.

Masalah terhadap *Trouble* mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak perlu di lakukan dengan upaya melakukan:

Inspeksi Preventif pada mesin kapal merupakan alternatif yang layak untuk diterapkan. dengan mengadakan pemeriksaan berkala pada mesin, termasuk cargo pump, kampas kopling, dan komponen lainnya dapat mencegah kerusakan besar yang dapat menyebabkan downtime tidak terencana. dengan di lakukannya *Inspeksi Preventif* pada mesin kapal dapat memastikan semua komponen berfungsi dengan optimal untuk menjaga kelancaran operasi kapal dan dapat meningkatkan keselamatan operasional dan memastikan kapal dapat beroperasi dengan baik sesuai jadwal yang sudah ditentukan. mengganti *as plummer* blok yang rusak dengan yang baru dan memastikan spesifikasinya sesuai adalah solusi yang sangat efektif dan dapat diandalkan untuk mengatasi masalah teknis pada mesin kapal. Selain itu, menjaga kondisi mesin dan peralatan dalam keadaan optimal tidak hanya membantu menjaga kelancaran dan keandalan operasi kapal, tetapi juga meningkatkan efisiensi bahan bakar, memperpanjang umur peralatan, dan mengurangi risiko *downtime* yang tidak direncanakan.

2. Kapal tidak bisa sandar sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Mengatasi keterbatasan jumlah jetty di dermaga pelabuhan yang menyebabkan antrian kapal dilakukan dengan cara :

Kendala lainnya seperti fasilitas jumlah dermaga yang terbatas yang mengakibatkan kapal yang masuk dan melakukan aktivitas operasi bongkar muat mengalami keterlambatan untuk sandar. Hal ini menyebabkan kapal tidak dapat tiba di dermaga dengan tepat sesuai waktu yang telah ditentukan. upaya yang dilakukan adalah dengan :

Peningkatan kapasitas dermaga termasuk pembangunan dermaga jetty tambahan guna untuk mengurangi waktu tunggu kapal dan meningkatkan efisiensi operasional di pelabuhan. menambah jumlah fasilitas jetty di dermaga pelabuhan agar dapat menampung kapal yang ada, sehingga akan mengurangi dampak terjadinya antrian kapal di area pelabuhan serta dengan meningkatkan komunikasi antara kapal, agen, dan Otoritas Pelabuhan melalui sistem berbasis teknologi memungkinkan penyampaian informasi perubahan jadwal secara *real-time*, sehingga semua pihak dapat segera mengambil tindakan proaktif dan menyesuaikan operasional mereka dengan cepat. Hal ini membantu meminimalkan keterlambatan dan memastikan respon yang tepat waktu serta terkoordinasi, mengurangi risiko keterlambatan sandar kapal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Penelitian ini dilakukan di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak dengan fokus pada keterlambatan proses *clearance in-out* kapal terhadap dampak trouble mesin dan keterbatasan jetty , melibatkan agen kapal yang bertindak sebagai perwakilan pemilik atau operator kapal di pelabuhan. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam, pengamatan langsung, dan dokumentasi terkait. Prosedur *clearance in* mencakup pemberitahuan kedatangan kapal, pengajuan layanan kedatangan melalui sistem Inaportnet, pemeriksaan dokumen kapal, dan operasi bongkar muat setelah disetujui. Proses *clearance out* melibatkan pengajuan layanan keberangkatan kapal melalui sistem Inaportnet, pengajuan dokumen untuk port clearance, dan keberangkatan kapal setelah SPB diterbitkan. Namun dalam proses *clearance in-out* kapal masih ditemukan beberapa kendala:

1. Kapal mengalami masalah *Trouble* mesin yang menyebabkan perubahan jadwal secara mendadak , hal ini disebabkan karena adanya kendala pada mesin cargo pump yang sebelah kiri mengalami kerusakan *as plummer* blok yang patah serta kerusakan pada plat kopling sudah aus sehingga perlu dilakukan pembubutan. Kendala tersebut mengakibatkan kapal tidak dapat beroperasi sesuai jadwal, menyebabkan penundaan keberangkatan dan kedatangan, serta menambah biaya perbaikan darurat dan perubahan jadwal mendadak di pelabuhan.
2. Keterbatasan fasilitas jetty di dermaga, yang menyebabkan antrian kapal dan keterlambatan sandar sehingga kapal-kapal yang tiba untuk melakukan aktivitas bongkar muat mengalami keterlambatan dalam proses sandar. Terjadinya perubahan jadwal sandar kapal Akibatnya kapal tidak dapat tiba di dermaga sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, yang mengakibatkan penundaan signifikan dalam operasi bongkar muat kapal dan mengganggu jadwal yang telah direncanakan.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan dari penelitian mengenai prosedur *clearance in-out* kapal di PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak, berikut adalah saran yang dapat diberikan:

1. Untuk mengatasi masalah trouble pada mesin kapal, perlu dilakukan *inspeksi preventif* secara teratur pada bagian mesin untuk memastikan semua komponen berfungsi optimal dan dalam kondisi baik, sehingga dapat mengidentifikasi tanda-tanda awal keausan, kerusakan, atau gangguan.
2. Untuk mengatasi keterbatasan jetty, perlu dilakukan peningkatan kapasitas dermaga melalui pembangunan jetty tambahan guna mengurangi waktu tunggu kapal dan meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan serta meningkatkan komunikasi antara kapal, agen, dan otoritas pelabuhan melalui sistem berbasis teknologi memungkinkan penyampaian informasi perubahan jadwal secara real-time, sehingga semua pihak dapat segera mengambil tindakan proaktif dan menyesuaikan operasional mereka dengan cepat. Hal ini memungkinkan pelabuhan menampung lebih banyak kapal, mengurangi antrian, dan memastikan kapal dapat sandar serta melakukan operasi bongkar muat tepat waktu sesuai jadwal, sehingga mengurangi biaya operasional.

Dengan mengimplementasikan kedua solusi ini, PT. Pertamina Trans Kontinental Pontianak dapat mengatasi kendala yang ada, meningkatkan efisiensi operasional, dan mengurangi waktu tunggu kapal, yang pada akhirnya akan meningkatkan kepuasan pelanggan dan reputasi pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alwin, A., Rosliawati, R., & Limbong, S. (2019). Pengaruh Inaportnet Terhadap Efektifitas Clearance In/Out Kapal Pada Pt Oremus Bahari Mandiri Surabaya, *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda*, 3(7), 189-204.
- Amirin, Tatang M, Menyusun Rencana Penelitian, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2000).
- Bagas, P. P, Optimalisasi Penerapan Sistem Aplikasi Inaportnet Guna Efisiensi Kapal Di Pelabuhan Gresik, (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2019).
- Elok Widiyati M. Pd dan Ridwan, S. M. Kamus Kepelabuhan Dan Pelayaran, (Yogyakarta: Leutikaprio, 2014).
- Fathansyah, Basis Data, (Bandung: Informatika Bandung, 2015).
- Kadir, Abdul, Pengenalan Sistem Informasi Edisi Revisi, (Yogyakarta: Andi, 2014).
- Moleong, L. J, Metodologi Penelitian Kualitatif, (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2010).
- Mulyadi, Sistem Akuntansi Edisi Tiga, (Jakarta: Salemba Empat, 2001).
- Mulyadi, Sistem Akuntansi, Edisi Ketiga, Cetakan Keempat, (Jakarta: Salemba Empat, 2013).
- Mulyawan, E., Nurwansyah, F., & Diarto, A. (2019). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Tanker Milik Pt. Pertamina (Persero) Oleh Pt. Pertamina Trans Kontinental Cabang Merak Banten Di Pelabuhan Tanjung Gerem Merak Banten: Eka Mulyawan, Firman Nurwansyah, Adeng Diarto. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 1(1), 10-18.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
- Purwosutjipto, Pengertian Pokokpokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan, (Jakarta: Djambatan, 2003).
- Rudi, Tambunan M, Pedoman Penyusunan Standard Operating Prosedur, Edisi 2013, (Jakarta: Penerbit Maiesta, 2013).
- Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D, (Bandung: Alfabeta, 2015).
- Sutabri, Tata, Analisis Sistem Informasi, (Yogyakarta: CV. Andi Offset, 2012).
- Sutarman, Buku Pengantar Teknologi Informasi, (Jakarta: Bumi Aksara, 2012).

- Suyono, R. P; Shipping, Pengertian Keagenan Dan Agen Kapal, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2005).
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Widiatmoko, Bambang. Manajemen Bisnis Pelabuhan, (Surabaya: PT. Andhika Prasetya Ekawahana, 2014).
- Widyanto, H., Astriawati, N., Suyanti, S., & Fikri, F. (2023). Aktivitas Port Clearance Pengurusan Dokumen Pt. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia. Jurnal Maritim Polimarin, 9(1), 7-13.
- Wirayuda, F. H., & Satriyo, G. (2022). Prosedur Clearance Kapal Dengan Menggunakan Sistem Inaportnet Oleh Pt. Tera Logistic Indonesia Surabaya. Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi, 4(1), 1-6.
- Yakub, Pengantar Sistem Informasi, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012).

LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara

- Saya: Selamat pagi pak dika.
- Pak Dika: Selamat pagi juga dek.
- Saya: Izin pak, saya ingin melakukan wawancara dengan bapak selaku *shipping agency*.
- Pak Dika: iya dek silahkan.
- Saya: Apa saja tugas agen pada saat kapal tiba di pelabuhan?
Saat kapal tiba di pelabuhan agen akan naik ke atas kapal untuk melakukan Pengecekan kelengkapan dokumen-dokumen kapal, jika ada dokumen/sertifikat kapal yang telah kadaluarsa maka akan dilakukan perpanjangan masa berlaku sertifikat ke KSOP
- Pak Dika: terlebih dahulu. Jika dokumen tersebut dinyatakan lengkap dan masih berlaku masa kelaiklautannya maka Agen akan segera membawa dokumen-dokumen kapal Tersebut untuk dibuatkan memorandum dan diberikan kepada pihak KSOP untuk *Clearance In*.
- Saya: Dokumen apa saja yang digunakan untuk Proses *Clearance* kapal?
Untuk dokumen yang diperlukan dalam menangani *Clearance* kapal yaitu terdapat pada Momerandum yang sudah dibuat dan untuk lebih
- Pak Dika: jelasnya tentang dokumen yang diperlukan bisa kamu lihat pada momerandum kapal yang ada.
- Saya: Berapa Jumlah Instansi yang terkait dalam *In -Out Clearance* Kapal?
Untuk Jumlah Instansi yang terkait hanya 3 yaitu Kantor
- Pak Dika: Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesehatan Pelabuhan dan Kantor Pelindo
- Saya: Apa yang membuat atrian kapal di pelabuhan Pontianak?
Penyebab antrian kapal adalah karena jumlah fasilitas dermaga jetty yang terbatas karena hanya terdapat 3 jetty saja
- Pak Dika: sedangkan kapal yang beroperasi di pelabuhan itu banyak, maka kapal akan dilabuhkan sementara sehingga terjadi antrian kapal di pelabuhan
- Saya: Apakah ada rencana untuk penambahan fasilitas jetty dermaga di sini

pak?

Pak Dika: Sebenarnya ada det, tapi masih terkendala dengan dana nya, karena membutuhkan dana yang besar serta keterbatasan lahan yang ada juga.

Saya: Mengapa dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar mengalami keterlambatan?

Saya: Hal apa yang dilakukan agen apabila pihak yang berwenang menanggapi SPB tidak berada ditempat?

Pak Dika: Hal yang dapat dilakukan agen adalah menghubungi langsung pihak terkait penerbitan surat persetujuan berlayar dan jika sulit untuk dihubungi maka agen akan langsung bergegas menuju ke kantor tersebut.

Saya: Masalah apa saja yang biasa terjadi dalam proses clearance kapal? Terdapat beberapa faktor yang pernah terjadi seperti trouble kapal

Pak Dika: yang menyebabkan kapal tidak datang sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Saya: Apabila kapal tidak datang dengan tepat waktu apa yang harus di lakukan pak?

Pak Dika: Apabila kapal tidak datang sesuai dengan waktu yang di tentukan maka pihak agen akan merubah jadwal kedatangan secara mendadak karena adanya masalah teknis tersebut.

Saya: Selain masalah itu, apa ada kendala lain yang menjadi penghambat dalam proses clearance pak?

Pak Dika: Banyak dek masalah yang lain, seperti pasang surut air sungai, menunggu bunker, dokumen kapal yang telah expire serta diviasi.

Saya: Deviasi itu apa ya pak?

Pak Dika: Deviasi itu adalah perubahan tujuan kapal.

Saya: Terima kasih pak atas infomasi nya.

Pak Dika: Iya dek sama – sama.

Lampiran 2 Surat Persetujuan Kapal Masuk

7/31/24, 12:43 AM

sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builton/manage/spm/cetak/MDN.IDPNK.2407.000753



PONTIANAK
SPM.IDPNK.0724.0000716

SURAT PERSETUJUAN KAPAL MASUK
PORT TO ENTRY PERMIT
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 213
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 213

| | | | | | |
|--------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------------|------------------------------------|
| Nama Kapal Ship | Seagull 202 | Tanda Panggilan / IMO | YBAW2 / 9784221 | Bendera Flag | ID |
| Nakhoda Master | Benget Manahan Aritonang | Tonnase Kotor Gross Tonnage | 1148 | Perusahaan Company | PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL |

Sesuai dengan permohonan perusahaan PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL, tanggal / jam : 30 Jul 2024 08:49:41.
In accordance with the application company PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL, date / time : 30 Jul 2024 08:49:41

Dengan ini kapal tersebut diatas
The above mentioned vessel is hereby

DISETUIJUI
GRANTED

Untuk memasuki pelabuhan PONTIANAK
For entering port PONTIANAK

Pontianak, 30 Jul 2024
SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER

Lampiran 3 Surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal

7/31/24, 12:43 AM

simpadu-inaportnet,dephub.go.id/document/pdfs/pkk/U0wwMDEuRE4uSURQTksuMjQwNy4wMDA3MjA-

PEMBERITAHUAN KEDATANGAN KAPAL

Nomor : PKK.DN.IDPNK.2407.000716 PONTIANAK, 30-07-2024
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Pemberitahuan Kedatangan Kapal
(PKK)

Yth. Kepada
Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan
Otoritas Pelabuhan Kelas I Pontianak
-
di
PONTIANAK

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

- 1 Nama Kapal / Voyage : SEAGULL 202
- 2 Bendera IMO / Number : Indonesia (ID) / 9784221
- 3 DWT / GT / Jenis Kapal : 2000 / 1148 / SELF-PROPELLED OIL BARGE (SPOB)
- 4 Draft : 4
- 5 LOA : 62.5
- 6 Pemilik / Principle : B XXXIV-280/AT.54
- 7 Nama Agen : PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
- 8 Nama Nakhoda : BENGET MANAHAN ARITONANG
- 9 Trayek : TRAMPER
- 10 Jenis Pelayaran : Dalam Negeri
- 11 ETA / ETD : 31-07-2024 20:00:00/02-08-2024 10:00:00
- 12 Pelabuhan Asal / Tujuan : Dari KETAPANG, Tujuan KETAPANG
- 13 Posisi Kapal Sekarang : LAUT / Anchor
- 14 Tambat / Labuh yang diminta : Area labuh (Zona C) Untuk Kapal Tanker BBM
- 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 : PT. PERTAMINA (Persero)
- 17 Rencana Kerja Bongkar Muat :
- 18 Jenis Barang (sesuai manifest) :

48544

<https://simpadu-inaportnet,dephub.go.id/document/pdfs/pkk/U0wwMDEuRE4uSURQTksuMjQwNy4wMDA3MjA->

1/2

| 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 | 1800 | T/M3 |
| e | Barang berbahaya | | T/M3 | | T/M3 |
| f | Lain-lain | | T/M3 | | T/M3 |
| | Jumlah | | T/M3 | | T/M3 |
| | Penumpang Naik / Turun | | Org | | Org |
| | Hewan Turun | | Ekor | | Ekor |
| | | | | | |

OP No. PKK.DN.IDPNK.2407.000716

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

PIMPINAN
PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL



Lampiran 4 Bukti Bayar PNB

inaPORTnet Kwitansi Pembayaran PNB



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN PONTIANAK

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151
email : info151@dephub.go.id

KUITANSI / BUKTI BAYAR PNB

Kepada Yang Terhormat
Labuh-PU-PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL

Berikut adalah bukti pembayaran PNB Jasa Kepelabuhanan, dokumen ini merupakan bukti pembayaran yang sah dengan rincian sebagai berikut :

| | |
|------------------------|--|
| Nama Wajib Bayar | : Labuh-PU-PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL |
| Nama Kapal | : MAHOGANI BANDA |
| Pemilik Kapal | : PT. SEGARA LAJU PERKASA |
| GT Kapal | : 2432 TON |
| Panjang Kapal (LOA) | : 90.6 METER |
| Tanggal Tiba (TA) | : 2024-07-29 06:00:00 |
| Tanggal Berangkat (TD) | : 2024-07-30 23:00:00 |
| Jenis Pelayaran | : TRAMPER |
| Lama Labuh | : 2 Hari |
| No. Invoice | : INV.IDPNK.2407.002634 |
| Tanggal Terbit Invoice | : 2024-07-30 15:59:03 |
| Masa Berlaku Invoice | : 2024-08-02 22:58:50 |
| Mata Uang | : Rp. IDR |
| Total Tagihan | : Rp. 211,584 |
| Tanggal Pembayaran | : 2024-07-30 16:17:12 |
| Total Pembayaran | : Rp. 211,584 |
| Kode Bank Persepsi | : 520009000990 |
| Kode Channel | : 7014 |
| Status Pembayaran PNB | : LUNAS |

PKK.DN.IDPNK.2407.000630112233



KODE BILLING PNB
820240730956616

Nomor Transaksi Penerimaan Negara
E1B967QLUP9PK8Q8

Nomor Transaksi Bank (NTB)
779057524142

Rincian Pembayaran

Tanggal Cetak : 30-Jul-2024 | Halaman : 1

| No. | Tarif PNBP | Nominal | Satuan | Jenis PNBP | Jumlah Tagihan |
|---|------------|---------|----------------|------------|----------------|
| III. JASA TRANSPORTASI LAUT; B. JASA KEPELABUHANAN PADA PELABUHAN YANG DIUSAHAKAN SECARA KOMERSIAL; 1. Jasa Pelayanan Kapal; a. Jasa Labuh; 1) Kapal yang melakukan kegiatan di pelabuhan umum; a) Kapal yang melaksanakan kegiatan niaga; (2) kapal angkutan laut dalam negeri; (b) kelas I; | | | | | |
| 1 | 87.000 | 2,432 | Per GT/15 Hari | labuh | 211,584 |
| TOTAL TAGIHAN : | | | | | Rp. 211,584 |



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN PONTIANAK

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151
email : info151@dephub.go.id

Nama Wajib Bayar : Pup9-PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
Nama Kapal : MAHOGANI BANDA
Nakhoda : DEDEN HENDRAWAN
GT Kapal : 2432 TON
No. Invoice : INV.IDPNK.2407.002597
Tanggal Terbit Invoice : 2024-07-30 10:14:42
Masa Berlaku Invoice : 2024-08-02 10:13:09
Mata Uang : Rp. IDR
Total Tagihan : Rp. 18,690
Tanggal Pembayaran : 2024-07-30 16:17:11
Total Pembayaran : Rp. 18,690
Kode Bank Persepsi : 520009000990
Kode Channel Pembayaran : 7014
Status Pembayaran PNB : LUNAS



KODE BILLING PNB
820240730864536

Nomor Transaksi Penerimaan Negara
915C82G4VPRF3ESO

Nomor Transaksi Bank (NTB)
888583523804

Rincian Pembayaran

| No. | Tarif PNB | Nominal | Satuan | Klas BB | Nama Barang | Kegiatan | Jenis PNB | Jumlah Tagihan |
|--|-----------|---------|--------------------|---------|--------------------------------|----------|-----------------|----------------|
| III. JASA TRANSPORTASI LAUT; E. PENERIMAAN UANG PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN; 9. Pengawasan Barang Berbahaya; a. Untuk muatan dalam bentuk curah (bulk); 2) Curah cair (liquid oil and chemical in bulk); | | | | | | | | |
| 1 | 30 | 623 | Per Ton per Muatan | 3 | Fuel, aviation, turbine engine | BONGKAR | Pengawasan BMBB | 18,690 |

| No. | Tarif PNBP | Nominal | Satuan | Klas BB | Nama Barang | Kegiatan | Jenis PNBP | Jumlah Tagihan |
|-----------------|---------------|---------|--------|------------|----------------|----------|------------|-------------------|
| TOTAL TAGIHAN : | | | | | | | | Rp. 18,690 |



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN PONTIANAK

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151
email : info151@dephub.go.id

| | |
|-------------------------|---|
| Nama Wajib Bayar | : DN-PU-PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL |
| Nama Kapal | : SEA ROYAL 27 |
| Pemilik Kapal | : PT. ARMADA SAMUDRA GLOBAL |
| GT Kapal | : 4198 TON |
| Panjang Kapal (LOA) | : 109.26 METER |
| Tanggal Tiba (TA) | : 2024-07-31 19:00:00 |
| Jenis Pelayaran | : TRAMPER |
| No. Invoice | : INV.IDPNK.2407.002538 |
| Tanggal Terbit Invoice | : 2024-07-29 10:35:59 |
| Masa Berlaku Invoice | : 2024-08-01 17:35:58 |
| Mata Uang | : Rp. IDR |
| Total Tagihan | : Rp. 1,049,500 |
| Tanggal Pembayaran | : 2024-07-29 16:39:34 |
| Total Pembayaran | : Rp. 1,049,500 |
| Kode Bank Persepsi | : 520009000990 |
| Kode Channel Pembayaran | : 7014 |
| Status Pembayaran PNB | : LUNAS |



PKK.DN.IDPNK.2407.000678

KODE BILLING PNB
820240729686650

Nomor Transaksi Penerimaan Negara
266EB55DF9IJ6GJQ

Nomor Transaksi Bank (NTB)
670492794920

| Rincian Pembayaran | | | | | |
|---|-----------|---------|--------------------|-----------|----------------|
| No. | Tarif PNB | Nominal | Satuan | Jenis PNB | Jumlah Tagihan |
| III. JASA TRANSPORTASI LAUT; D. JASA KENAVIGASIAN; 1. Jasa Penggunaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)/Uang Rambu; b. Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri; | | | | | |
| 1 | 250.000 | 4,198 | Per GT per 30 Hari | rambu | 1,049,500 |

| No. | Tarif PNBP | Nominal | Satuan | Jenis PNBP | Jumlah Tagihan |
|-----|------------|---------|--------|--------------------|----------------|
| | | | | TOTAL TAGIHAN : | Rp. 1,049,500 |



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DISTRIK NAVIGASI PONTIANAK

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151
email : info151@dephub.go.id

| | |
|-------------------------|--|
| Nama Wajib Bayar | : VTS-PU-IDPNK-PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL |
| Nama Kapal | : SEA ROYAL 27 |
| Pemilik Kapal | : PT. ARMADA SAMUDRA GLOBAL |
| GT Kapal | : 4198 TON |
| Panjang Kapal (LOA) | : METER |
| Tanggal Tiba (TA) | : 2024-07-31 19:00:00 |
| Jenis Pelayaran | : TRAMPER |
| No. Invoice | : INV.IDPNK.2407.002527 |
| Tanggal Terbit Invoice | : 2024-07-29 09:59:40 |
| Masa Berlaku Invoice | : 2024-08-01 09:59:40 |
| Mata Uang | : Rp. IDR |
| Total Tagihan | : Rp. 150,000 |
| Tanggal Pembayaran | : 2024-07-29 16:39:35 |
| Total Pembayaran | : Rp. 150,000 |
| Kode Bank Persepsi | : 520009000990 |
| Kode Channel Pembayaran | : 7014 |
| Status Pembayaran PNB | : LUNAS |



Nomor Transaksi Penerimaan Negara
C5D733CIFKDDC43F

Nomor Transaksi Bank (NTB)
951043788588

| Rincian Pembayaran | | | | | |
|---|-------------|---------|-----------|-----------|----------------|
| No. | Tarif PNB | Nominal | Satuan | Jenis PNB | Jumlah Tagihan |
| III. JASA TRANSPORTASI LAUT; D. JASA KENAVIGASIAN; 3. Jasa Telekomunikasi Pelayaran; e. Pelayanan Vessel Traffic Services (VTS); 2) Angkutan laut dalam negeri ; d) Untuk kapal diatas 3000 GT – 5000 GT; | | | | | |
| 1 | 150,000.000 | 1 | Per Kapal | vt | 150,000 |

| No. | Tarif PNBP | Nominal | Satuan | Jenis PNBP | Jumlah Tagihan |
|-----|------------|---------|--------|---------------------------|--------------------|
| | | | | TOTAL TAGIHAN : | Rp. 150,000 |



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DISTRIK NAVIGASI PONTIANAK

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151
email : info151@dephub.go.id

Nama Wajib Bayar : VTS-PU-IDPNK-PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
Nama Kapal : SRIKANDI
Pemilik Kapal : PT.ANPAL TRANS LAUT SAMUDERA
GT Kapal : 2670 TON
Panjang Kapal (LOA) : METER
Tanggal Tiba (TA) : 2024-07-29 13:00:00
Jenis Pelayaran : TRAMPER
No. Invoice : INV.IDPNK.2407.002519
Tanggal Terbit Invoice : 2024-07-29 09:22:19
Masa Berlaku Invoice : 2024-08-01 09:15:40
Mata Uang : Rp. IDR
Total Tagihan : Rp. 125,000
Tanggal Pembayaran : 2024-07-29 17:18:59
Total Pembayaran : Rp. 125,000
Kode Bank Persepsi : 520009000990
Kode Channel : 7014
Pembayaran :
Status Pembayaran : LUNAS
PNBP

PKK.DN.IDPNK.2407.000674



KODE BILLING PNB
820240729658608

Nomor Transaksi Penerimaan Negara
87E5148VVF06OL7G

Nomor Transaksi Bank (NTB)
745441307920

Rincian Pembayaran

| No. | Tarif PNB | Nominal | Satuan | Jenis PNB | Jumlah Tagihan |
|--|-------------|---------|-----------|-----------|----------------|
| III. JASA TRANSPORTASI LAUT; D. JASA KENAVIGASIAN; 3. Jasa Telekomunikasi Pelayaran; e. Pelayaran Vessel Traffic Services (VTS); 2) Angkutan laut dalam negeri; c) Untuk kapal diatas 1000 GT – 3000 GT; | | | | | |
| 1 | 125,000.000 | 1 | Per Kapal | vts | 125,000 |

| No. | Tarif PNBP | Nominal | Satuan | Jenis PNBP | Jumlah Tagihan |
|-----|------------|---------|--------|--------------------|----------------|
| | | | | TOTAL TAGIHAN : | Rp. 125,000 |

Lampiran 5 Bill Of Lading



ORIGINAL

PERTAMINA
BILL OF LADING
NO. : OTM461R07240280

SHIPPED in apparent good order and conditions by PT. PERTAMINA (PERSERO) S & D REGION MANAGER III 1
on board the INDONESIA S.S./MS MT PATRA TANKER III where of 2
Capt. Anton is Master, at the port of FUEL TERMINAL MERAK 3
a quantity in bulk as below and to be delivered (subject to the liberties, conditions, exceptions and limitation 4
herein after contained) in the like order and condition at the Port of FUEL TERMINAL PONTIANAK 5
or so near there unto as she say may safely get and there discharge 6
unto PT. PERTAMINA (PERSERO) S & D REGION VI 7
or order on payment of freight in accordance with the charterparty hereinafter mentioned or failing such mentioned 8
Freight shall be deemed to be earned on commencement of loading Any freight prepaid to be non-returnable 9
vessel lost or not lost. 10

* QUANTITY and GRADE AS FURNISHED BY SHIPPER

| TONS | GRADE | TONS | GRADE |
|--------------------------|--------------|--------------------------|-------|
| | PERTALITE | | |
| Long tons | = 2,377.754 | Long tons | = |
| Metric tons | = 2,415.917 | Metric tons | = |
| U.S. Barrels @ 60°F | = 20,430.853 | U.S. Barrels @ 60°F | = |
| Liters @ 15°C | = 3,246,085 | Liters @ 15°C | = |
| Liters observed | = 3,300,160 | Liters observed | = |
| Liters at 60°F | = | Liters at 60°F | = |
| U.S. Gallons at 60°F | = | U.S. Gallons at 60°F | = |
| Imperial gallons at 60°F | = | Imperial gallons at 60°F | = |
| Kiloliters | = | Kiloliters | = |
| Density at 15 °C | = 0.7486 | | |
| Temperatur | = 29.6 °C | | |

* Where is impracticable to ascertain the in take quantity before this
Bill of lading is signed, the quantity should be stated as approximate.
Weight, quantity, quality, grade and condition unknown Vessel not accountable for leakage 11
This shipment is carried under and pursuant to terms of the charter dated 12
between 13
and as Charterer 14
and all the terms Whats ever of the said Charter except the rate and payment of freight specified there in apply 15
to and govern the right of the parties concerned in this shipment. 16
Foreight shall be deemed to be earned on commencement of lading. 17
Clauses 1 to 8 inclusive on the reverse of Bill of lading are incorporated herein and form part of this 18
Bill of lading. 19
IN WITNESS where of the Master of the said Vessel hart affirmed to I (ONE) 20
Bill of lading all of this tenor and date one of which being accomplished the other (s) to 21
stay void. 22
Dated at FUEL TERMINAL MERAK 26th, 23
of July 20 24 day 25
Capt. Anton 26
27
28





Lampiran 6 Manifest Data



PT. PERTAMINA (PERSERO)
SUPPLY & DISTRIBUTION REGION III
TERMINAL BBM TANJUNG GEREM
 JL. LAKS. RE MARTADINATA NO. 50
 CILEGON BANTEN
 Phone : (0254) 571815, 571816 Fax. (0254) 571812

MANIFEST

| | |
|--|---|
| Name of Vessel : MT PATRA TANKER III | Port of Lading : FUEL TERMINAL MERAK |
| Nationality : INDONESIA | |
| Master : Capt. Anton | Port of Discharge : FUEL TERMINAL PONTIANAK |
| Consigner : PT. PERTAMINA (PERSERO) S & D REGION MANAGER III | |
| Consignees : PT. PERTAMINA (PERSERO) S & D REGION VI | Sailed : July 26th, 2024 |

| No. of Packages | Particulars of Cargo | Gross Weight |
|-----------------|--|--------------|
| | BILL OF LADING No : OTM461R07240280 CARGO : DATE : July 26th, 2024 <u>PRODUCT</u> : PERTALITE Long Tons : 2,377.754 Metric Tons : 2,415.917 U.S Barrels @ 60 F : 20,430.853 Liters @ 15 C : 3,246,085 Liters Observed : 3,300,160 FUEL TERMINAL MERAK : July 26th, 2024   | |

Lampiran 7 Surat Persetujuan Olah Gerak

7/31/24, 12:48 AM

sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spog/cetak/SPS,SPOG.IDPNK,2407,002273



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

Jl. Rahadi Usman No. 2 Pontianak
Kalimantan Barat

Telp : (0561) 732307, 732043
Hotline :

Fax : (0561) 739426
Email : adpel@yahoo.co.id

SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK
No : SPOG.IDPNK.0724.0002256

**DASAR
HUKUM**

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
4. Permenhub No. 16 Th 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;
5. Peraturan Bandar (redenreglement) 1925;
6. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (Colreg) 1972.

Yang bertandatangan dibawah ini Kepala KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I PONTIANAK, Sesuai surat Permohonan dari PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL, Nomor SPS,SPOG.IDPNK,2407,002273, Tanggal 30 Juli 2024, Perihal : Persetujuan Olah Gerak Kapal

Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut dibawah ini:

Nama Kapal : MAHOGANI BANDA
Jenis Kapal : OIL TANKER / TANGKI MINYAK
Bendera : INDONESIA
Isi Kotor : 2432
Nakhoda : Deden Hendrawan
Milik / Agen : PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
Untuk bergerak dari : TUKS PT. PERTAMINA UPPDN VI ke Area labuh (Zona C) Untuk Kapal Tanker BBM (dalam DLKr/DLKp)
Waktu Gerak : 2024-07-30 21:00:00
Keperluan : Pindah Labuh
Nama Pandu : KHOIRUDIN NUR ROSYID

Persetujuan ini diberikan untuk maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Radio VHF harus stand by pada chanel 12 / 16,
2. Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal
3. Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lainnya;
4. Memasang semboyan sosok benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku;
5. Diawasi dengan cukup sesuai ketentuan;
6. Kegiatan hanya di Perairan Bandar;
7. Dokumen kapal harus tetap disimpan di Kantor,
8. Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah kerja KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I PONTIANAK,

Nakhoda bertanggungjawab setiap kegiatan pergerakan kapal
Persetujuan ini mulai tanggal 30 Juli 2024 s/d 30 Juli 2024

Dikeluarkan di : Pontianak
Pada Tanggal : 30 Juli 2024
**KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN
DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
PONTIANAK**



<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spog/cetak/SPS,SPOG.IDPNK,2407,002273>

Lampiran 8 Surat Persetujuan Kapal Masuk

1/11/24, 5:49 PM

sps-inaportnet,dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spm/cetak/MDN.IDPNK,2401,000211



PONTIANAK
SPM.IDPNK.0124.0000193

SURAT PERSETUJUAN KAPAL MASUK
PORT TO ENTRY PERMIT
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 213
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 213

| | | | | | |
|---------------------------|-----------------------|--|-------------------|------------------------------|------------------------------------|
| Nama Kapal <i>Ship</i> | S.p.o.b. Melissa 1 | Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i> | PMRA / 9549724 | Bendera <i>Flag</i> | ID |
| Nakhoda <i>Master</i> | Deri Prayoga | Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i> | 1312 | Perusahaan <i>Company</i> | PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL |

Sesuai dengan permohonan perusahaan PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL, tanggal / jam : 10 Jan 2024 12:10:06.
In accordance with the application company PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL, date / time : 10 Jan 2024 12:10:06

Dengan ini kapal tersebut diatas
The above mentioned vessel is hereby

DISETUJUI
GRANTED

Untuk memasuki pelabuhan PONTIANAK
For entering port PONTIANAK

Pontianak, 10 Jan 2024
SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER

<https://sps-inaportnet,dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spm/cetak/MDN.IDPNK,2401,000211>

Lampiran 9 Surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal

1/11/24, 5:49 PM

simpadu-inaportnet,dephub.go.id/document/pdfs/pkk/U0wwMDEuRE4uSURQTksuMjQwMS4wMDAxODg-

PEMBERITAHUAN KEDATANGAN KAPAL

Nomor : PKK.DN.IDPNK.2401.000197 PONTIANAK, 10-01-2024
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Pemberitahuan Kedatangan Kapal
(PKK)
Yth. Kepada
Kepala Kantor Kesyahbандaran Dan
Otoritas Pelabuhan Kelas I Pontianak
-
di
PONTIANAK

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

- 1 Nama Kapal / Voyage : S.P.O.B. MELISSA 1
- 2 Bendera IMO / Number : Indonesia (ID) / 9549724
- 3 DWT / GT / Jenis Kapal : 0 / 1312 / SELF-PROPELLED OIL BARGE (SPOB)
- 4 Draft : 4
- 5 LOA : 75,52
- 6 Pemilik / Principle : B XXXIV-3/AT,54
- 7 Nama Agen : PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
- 8 Nama Nakhoda : DERI PRAYOGA
- 9 Trayek : TRAMPER
- 10 Jenis Pelayaran : Dalam Negeri
- 11 ETA / ETD : 11-01-2024 10:00:00/19-01-2024 17:00:00
- 12 Pelabuhan Asal / Tujuan : Dari Pontianak/TUKS PT. Pertamina, Tujuan MERAK
- 13 Posisi Kapal Sekarang : LAUT / Anchor
- 14 Tambat / Labuh yang diminta : Area Labuh (Zona 3) Untuk Kapal Minyak Bumi, LNG/LPG, Muatan Berbahaya
- 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" | / | / |
- 16 PBM yang ditunjuk : PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
- 17 Rencana Kerja Bongkar Muat :
- 18 Jenis Barang (sesuai manifest) :

<https://simpadu-inaportnet,dephub.go.id/document/pdfs/pkk/U0wwMDEuRE4uSURQTksuMjQwMS4wMDAxODg->

Lampiran 10 Surat Persetujuan Berlayar Karantina Kesehatan

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia



Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SURAT PERSetujuan BERLAYAR KARANTINA KESEHATAN PORT HEALTH QUARANTINE CLEARANCE

BALAI KEKARANTINAAN KESEHATAN: BALAI KEKARANTINAAN KESEHATAN KELAS I PONTIANAK
HEALTH QUARANTINE OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa

Hereby declare that

Nama Kapal : SPOB. SEAGULL 202

Name of Vessel

Nomor Registrasi/IMO No : 9784221

Registration Number/IMO No

Bendera Kapal : INDONESIA

Flag Of Vessel

Berat/GT) : 1148

Gross tonnage

Pelabuhan Kedatangan/ : KETAPANG

Port of Arrival

Pelabuhan Berikutnya/ : KETAPANG

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.



GB4BFJHFBGAB4CACEAHAABHFBABED

Diterbitkan di : PONTIANAK

Issued in

Diterbitkan tanggal : 07-07-24

Issued on (dd-mm-yy)

Jam diterbitkan : 10:43

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 BKK : LINA NOVIASARI

Health Quarantine Officer

NIP : 198701092008012004

Id Number



Tanda tangan petugas BKK dan Cap BKK

Health Quarantine Officer Signature and Health Quarantine Office's Seal

Lampiran 11 Surat Penunjukan Agent STS Pontianak



PT. Rezeki Energi Nautika

Jakarta, 28 Maret 2024

Nomor : 069/REN-AGENT/III/2024
Lampiran : -

Perihal : Penunjukan Keagenan PTK TB. Golden Hand di STS Pontianak

Kepada Yth,
Manager Marketing
PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL
Sub Pontianak

Dengan hormat,

Sehubungan dengan kedatangan kapal kami, melalui surat ini kami menunjuk **PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL Sub Pontianak** untuk bertindak sebagai keagenan kapal kami dengan data-data sebagai berikut :

1. Nama Kapal : TB. GOLDEN HAND
2. GT : 114
3. Posisi Kapal : Pontianak
4. Pelabuhan Tujuan : Pontianak (STS)
5. ETA : 28 Maret 2024
6. Nama Nakhoda : Capt. Muhammad Heri (0813-3261-0909)

Demikian surat penunjukan keagenan ini kami sampaikan, atas bantuannya kami ucapkan terimakasih.

Hormat Kami,
PT. Rezeki Energi Nautika

Ridandy Pangestu
Operation

Mengetahui,

Octavianus Iro H.
Head Operation