

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Tinjauan Pustaka**

Dalam bab ini penulisan menjelaskan tentang pengertian, jenis dan fungsi pelabuhan dan terminal. Serta lingkup kegiatan dan fungsi perusahaan keagenan dan pengertian Clearance in dan Clearance out.

#### **1. Pengertian, Jenis dan Fungsi Pelabuhan**

##### **a. Pengertian Pelabuhan**

Pelabuhan sebagai tempat untuk melaksanakan kegiatan pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lainnya yang diangkut melalui jalur transportasi laut, dimana prosesnya berawal di Pelabuhan muat dan berakhir di Pelabuhan tujuan. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. ( Sy. Firmansyah dkk,2016)

##### **b. Menurut jenisnya pelabuhan di bedakan menjadi 3 yaitu:**

- 1) Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
- 2) Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal

- 3) Tujuan penumpang dan atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
- 4) Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

**c. Fungsi Pelabuhan yaitu :**

- 1) Gateway ( pintu gerbang ) berawal dari kata pelabuhan atau *port* yang berasal dari kata latin *porta* telah bermakna sebagai pintu gerbang atau *Gateway*. adalah sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun luar pelabuhan yang bersangkutan.
- 2) Link ( mata rantai ) dari batasan pengertian yang telah dipaparkan terdahulu, keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat dan moda transportasi laut menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Interface ( titik temu ) adalah barang muatan yang diangkut via maritime transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali dipelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar.
- 3) Interface ( titik temu ) adalah barang muatan yang diangkut via maritime transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali dipelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar.
- 4) Industry Entity adalah pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan. (D.A.Lasse, 2014)

## **2. Pengertian dan Jenis Terminal**

### **a. Pengertian Terminal**

Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

### **b. Menurut Jenisnya Terminal dibagi menjadi 2 yaitu :**

- 1) Terminal Khusus adalah terminal yang terletak diluar Daerah Lingkungan Kerjadan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
- 2) Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

## **3. Penerapan System Inaportnet**

Selain mengelola pelayanan di pelabuhan, diperlukan system informasi dalam pelayaran sebagaimana yang di amanatkan dalam Undang-undang No 17 Tahun 2008. Pemerintah melalui kementerian perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berupaya mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan melalui penerapan *Inaportnet*. Peraturan Menteri Perhubungan PM. 157 Tahun 2015 Tentang penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan, penerapan Inaportnet secara online dilakukan secara bertahap. Tahap awal penerapan Inaportnet dilaksanakan pada 6 Pelabuhan, Yaitu Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok,

Tanjung Perak, Makassar, Tanjung Emas, dan Bintung. ( Budi Sitorus dkk, 2016)

Dalam administrasi pelabuhan untuk saat ini pemerintah telah mengembangkan sebuah sistem untuk dipelabuhan yaitu dengan sebutan *Inaportnet*. Sistem ini dikembangkan oleh Kementerian Perhubungan (KemenHub) yang terdapat pada Peraturan Menteri (PM 157 tahun 2015) tentang penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang dipelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 192 tahun 2015. *Inaportnet* ( Indonesia Port Integration ) adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia. Pengguna Inaportnet adalah instansi pemerintah & badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti: shipping lines / agents, freight forwarder, CFS (Container Freight Station), Custom brokerage/PPJK, importir & exportir, depo container, warehouse, dan inland transportation (truk, kereta api dan tongkang).

Penerapan inaportnet akan mempercepat implementasi NSW di Indonesia dan mendorong kelancaran arus barang serta kinerja pelayanan ekspor/impor. Lebih jauh ke depan, sistem ini menjadi salah satu persiapan kita menuju ASEAN Single Window (ASW). Karena perdagangan global sekarang tidak lagi bisa ditahan atau dihindari. Sistem yang dibuat agar pengguna jasa (Perusahaan Pelayaran maupun Perusahaan Bongkar Muat) dalam melakukan permohonan pelayanan atau yang sering kita dengar di dunia pelayaran *clearance in/out* untuk melakukan kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal maupun terkait Rencana Kegiatan Bongkar Muat untuk muatan di kapal tidak harus datang ke instansi pemerintah untuk melakukan *clearance*, atau dengan kata lain meminimalisir pengguna jasa

bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang. Hal ini sejalan dengan komitmen Kementerian Perhubungan memberantas pungutan liar di sektor Perhubungan. Sampai pada akhir tahun 2016 yang lalu sistem *Inaportnet* secara resmi telah berjalan di empat pelabuhan utama di Indonesia yaitu Pelabuhan Utama Makassar, Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok dan Pelabuhan Utama Tanjung Perak, serta secara bertahap akan dikembangkan dan dioperasikan untuk 12 pelabuhan lainnya di Indonesia. (IPC/Perhubungan Laut, 2013)

Dalam sistem *Inaportnet* Sendiri memiliki karakteristik dan manfaat antara lain : ( Farida Apriliani, 2019)

1. Karakteristik Dari *Inaportnet*
  - a. Berbasis Web : Selalu dapat diakses kapan saja dan dimana saja
  - b. Mudah digunakan
  - c. Aman : Pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya
  - d. Cerdas (intelligent) : sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna
  - e. Netral : tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna
  - f. Otomasi bisnis proses existing. Sistem hanya mengotomasi / streamline bisnis proses yang ada ( sesuai dengan peraturan / ketentuan yang berlaku).
  - g. Layanan terintegrasi
2. Manfaat dari *Inaportnet*
  - a. Single submission
  - b. Layanan online, hemat waktu dan biaya
  - c. Percepat proses secara keseluruhan
  - d. Kemampuan tracing dan tracking
  - e. Minimisasi kesalahan pemasukan data dan dokumen
  - f. Menerima integrasi data secara elektronik
  - g. Dapat melakukan monitoring atas proses
  - h. Meningkatkan daya saing pelaku industry

Selain itu *Inaportnet* memiliki kendala atau hambatan yang sering terjadi dalam penginputan data dan lain sebagainya antara lain :

- a) Dalam kondisi tertentu koneksi jaringan mengalami gangguan (*Down System*) Sehingga pelayanan tidak dapat dilaksanakan dan hanya dilakukan secara manual.
- b) Permasalahan teknis sistem yang timbul tidak dapat diselesaikan oleh petugas setempat hanya dapat diselesaikan oleh petugas yang berada dipusat (direktorat jenderal pajak perhubungan laut jakarta) sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama untuk tindak lanjut penyelesaiannya.
- c) Masih terdapat petugas yang terkait langsung dalam proses pelayanan belum memiliki kompetensi didalam bidangnya sehingga proses pelayanan dapat terkendala apabila terjadi permasalahan.

#### **4. Pengertian Clearance**

Clearance adalah pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan kapal, barang yang diangkut, penumpang dan awaknya. Kapal yang akan memasuki pelabuhan wajib memenuhi ketentuan clearance in dan clearance out oleh Syahbandar. Oleh karena itu ketika akan masuk pelabuhan nahkoda biasanya memberitahukan akan kedatangan kapalnya kepada SROP (Stasion Radio Pantai) untuk untuk mendapatkan informasi kondisi pelayaran/pelabuhan tersebut. Dan Nakoda juga memberitahukan kepada Perusahaan Pelayaran/keagenannya untuk mengurus clearance in. Dan jika kapal bertolak dari luar negeri maka pengurusannya berupa dokumen keimigrasian, karantina, kesehatan pelabuhan, dan bea & cukai. Hal ini dimaksudkan agar ketika kapal tiba dan sadar di pelabuhan semua dokumen telah mendapat clearance in oleh syahbandar. Demikian sebaliknya saat kapal akan berangkat, perusahaan pelayaran/keagenan terlebih dahulu mengurus dokumen-dokumen kapal serta pemeriksaan fisik kapal untuk mendapatkan surat persetujuan belayar. Dokumen tersebut diantaranya : Surat Sailing Declaration dari Nakoda/keagenan, Dokumen kapal, Bukti pembayaran PNBPN (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dan jasa Kepelabuhanan, manifest muatan, dan clearance dari instansi terkait seperti bea cukai, karantina,

imigrasi, kesehatan pelabuhanan. Tambahan, bila kapal berlayar dari/ke luar negeri maka kapal wajib memiliki dokumen ISSC/sertifikat keamanan kapal.

Clearance dibagi menjadi beberapa instansi sesuai dengan kepentingan kapal, dalam hal ini kapal Tanker, kapal RORO, kapal penumpang atau kapal general cargo (Curah). Menurut D.A.Lasse (2014) untuk kapal masuk (Clearance in) inisiatif berasal dari perusahaan pelayaran/agen yang menerima informasi dari kapal berupa master cable atau berita dari stasiun Radio Operasi Pantai agar perusahaan pelayaran/agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tupoksi masing-masing kepada:

- a. operator pelabuhan/terminal untuk fasilitas kapal dan barang
- b. instansi bea cukai, imigrasi, dan karantina (QIC), dan panduan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda. Pelayanan untuk kapal keluar (clearance out) berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan clearance menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan keamanan dan keselamatan (comply), dan terhadap semua kewajiban yang disyaratkan telah dinyatakan laik laut untuk berlayar, maka syahbandar memberikan surat persetujuan berlayar (SPB).

Menurut PM 82 Tahun 2014 Pasal 1 ayat 1 tentang Port Clearance Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Definisi dari surat persetujuan berlayar (Port Clearance) itu sendiri adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya, setelah memenuhi semua ketentuan pabean dan pelayanan semua jalur diakhiri maka diterbitkannya Customs Approval atau Surat Persetujuan Pengeluaran Barang. (Suparwan CK dkk, 2018).

Prosedur Kedatangan dan Keberangkatan kapal atau Clearance In dan Clearance Out, berikut adalah gambar alur dan sekilas mengenai proses tersebut.

## 2.2. Pengertian Agen

Agen adalah hubungan antara dua pihak (utamanya) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian atau bentuk yang lain, yang mana salah satu pihak (disebut agen) diberikan kewenangan untuk melakukan tindakan atas nama orang lain (dalam hal ini disebut prinsipal) dan tindakan agen tersebut akan mengikat prinsipal, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan. Serta Prinsipal adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen disebut dengan *third party*.

Kewenangan yang melekat pada agen yang diberikan oleh prinsipalnya, merupakan kekuatan yang dapat mengakibatkan perubahan status hukum pada prinsipal. Pada saat agen menjalankan kewenangan yang diberikan prinsipal padanya, dengan cara melakukan transaksi dengan pihak ketiga yang dituangkan dalam kontrak tertulis, suatu hak dan kewajiban baru secara hukum telah tercipta bagi prinsipalnya. Untuk itu, prinsipal diberikan kewenangan untuk melakukan pengawasan atas pekerjaan agen juga dalam rangka memastikan bahwa pekerjaan agen tersebut dilakukan dalam lingkup kewenangan yang diberikan padanya. (Budi Santoso, 2015)

Secara garis besar agen dibagi menjadi tiga yaitu General Agent, Sub Agent dan Universal Agent, yang memiliki pengertian masing-masing antara lain :

### 1. General Agent (Agen Umum)

Adalah suatu perusahaan nasional yang di tunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal-kapal miliknya selama berada dan bersandar di pelabuhan Indonesia. Adapun persyaratan sebagai General Agent :



- a. Perusahaan pelayaran indonesia yang memiliki kapal berbendera indonesia berukuran minimal 5.000 GRT baik secara kumulatif.
- b. Memiliki bukti perjanjian keagenan umum (Agency Agreement) atau surat keagenan umum (Letter of Appointment).

## 2. Sub Agent

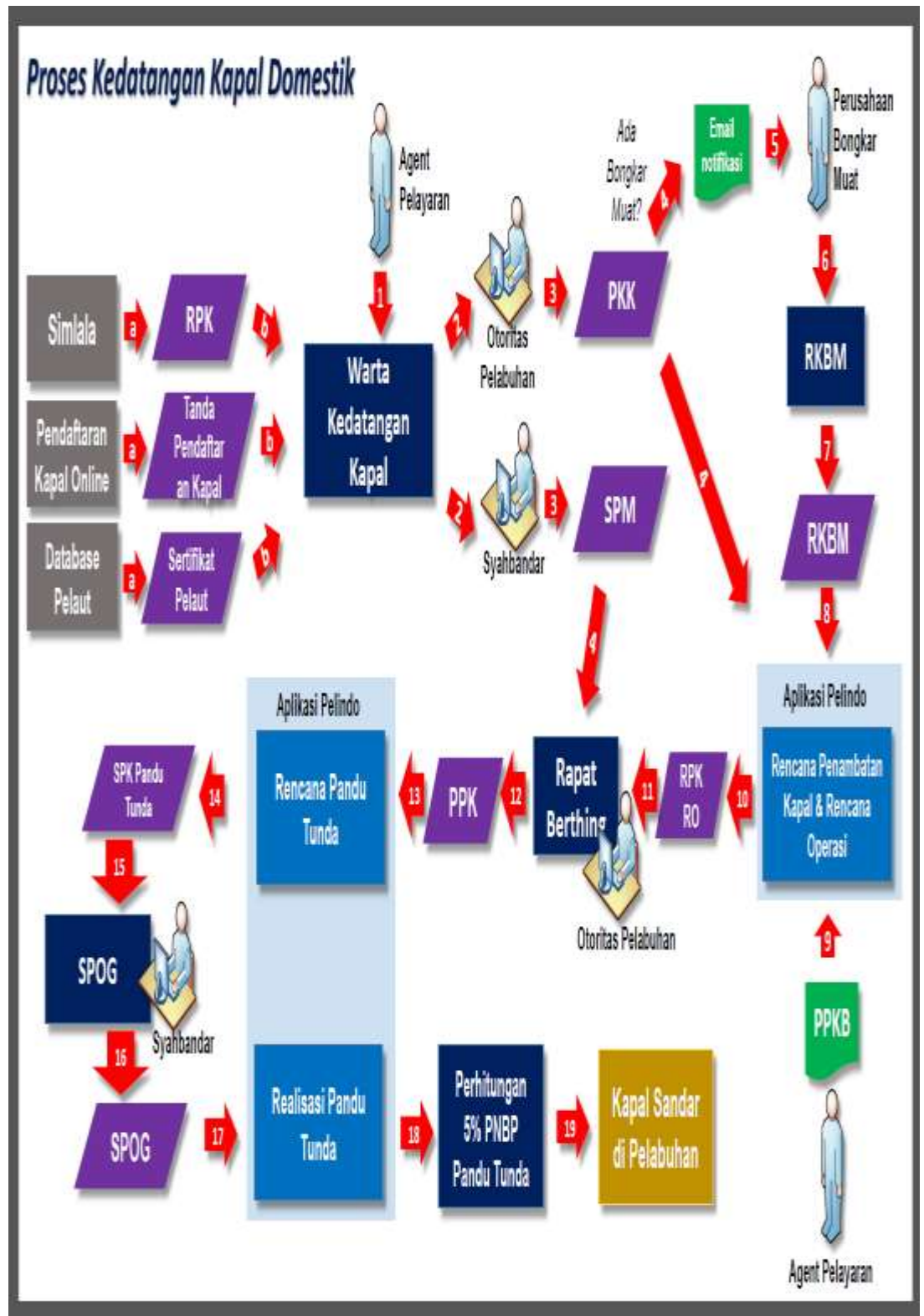
Adalah suatu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh General Agent untuk melayani kebutuhan kapal di suatu pelabuhan. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent.

## 3. Universal Agent

Adalah terjadi pada saat prinsipal menunjuk seseorang untuk melakukan semua pekerjaan atau tindakan yang secara hukum dapat didelegasikan pada agen. cabang dari General Agent di suatu pelabuhan tertentu. Secara garis besar dalam usaha pelayaran niaga terdapat 2 jenis sistem pelayaran yaitu liner dan tramper. Pelayaran liner akan menunjuk general atau booking agent untuk mengurus muatan dan kapalnya. Sedangkan tramper akan menunjuk agen khusus(special agent) karena hanya di pakai pada saatnya kapal miliknya di-carter di suatu pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar ataupun muat. (Budi Santoso, 2015)

### **2.3 Proses agen dalam proses pengurusan *clearance* menggunakan Sistem Inapornet**

1. Untuk kapal masuk (*Clearance in*) inisiatif berasal dari perusahaan pelayaran/agen yang menerima informasi dari kapal berupa *master cable* atau berita dari stasiun Radio Operasi Pantai (ROP) agar perusahaan pelayaran/agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tupoksi masing-masing kepada:
  - a. Operator pelabuhan/terminal untuk fasilitas kapal dan barang
  - b. Instansi bea cukai, imigrasi, dan karantina (QIC)
  - c. Dan kepanduan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda.

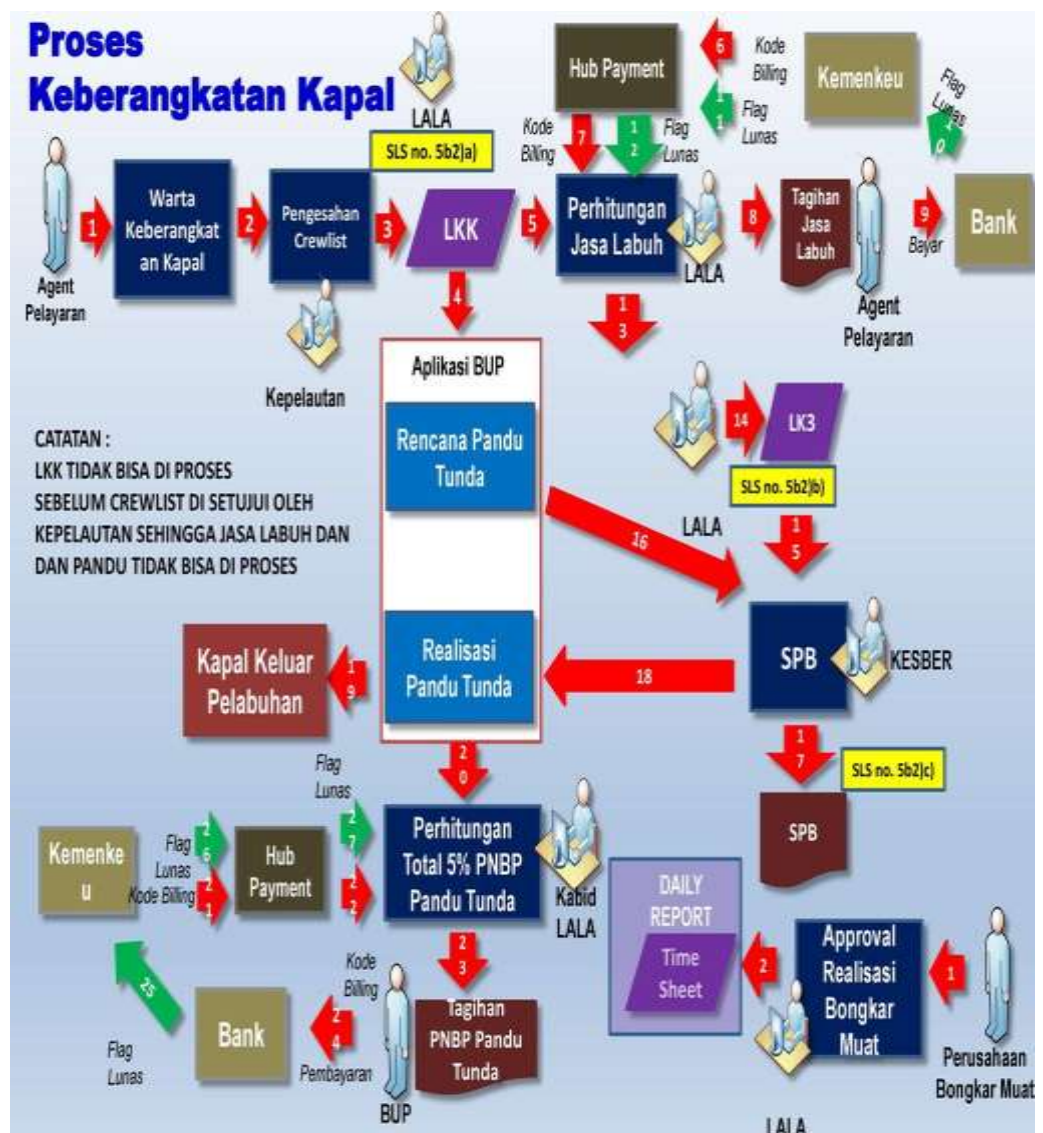


Gambar 1. Proses kedatangan kapal  
 Sumber: <https://slideplayer.info/slide/13652725/>

❖ Alur pelayanan kapal masuk :

- 1) Agen membuka website Simlala untuk mencari nomor RPK didalam pusat data, nomor RPK berfungsi sebagai bukti bahwa kapal masih aktif berlayar dan nomor trayeknya masih hidup.
  - 2) Selanjutnya agen masuk ke sistem inaportnet untuk membuat warta masuk semua persyaratan dan dokumen kapal dimasukkan dan dikirimkan ke pihak Syahbandar dalam bentuk PKK dan SPM.
  - 3) Setelah nomor PKK dan SPM ditetapkan maka nomor PKK diterbitkan dan sistem inaportnet dapat kita monitoring.
  - 4) Setelah PKK dan SPM disetujui dilanjutkan dengan PBM mengajukan RKBM dengan mengirimkan manifest muat kepada Pelindo untuk di input dan ditetapkan RKBM kapal.
  - 5) Setelah itu Badan Penyelenggara Pelabuhan mengirimkan RPK-RO ke penyelenggara pelabuhan dari PPKB online.
  - 6) Setelah RPK-RO dan PPK telah diverifikasi maka agen menghubungi petugas Pelindo untuk menetapkan PPKB kedatangan dan pembuatan SPK Pandu untuk penyandaran kapal.
  - 7) Lalu dilakukan Rapat Berthing oleh pihak-pihak yang terkait untuk penindakan yang terbaik.
  - 8) Setelah SPK Pandu ditetapkan, selanjutnya agen membuat SPOG pada sistem inaportnet dan melengkapinya.
  - 9) Data SPOG dikirimkan ke Pelindo.
  - 10) Setelah SPK Pandu dan SPOG disetujui kapal bisa dibawa untuk bersandar di dermaga bongkar muat.
2. Untuk kapal keluar berlangsung setelah semua unsur memberikan *clearance* menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memnuhi keamanan dan keselamatan (*comply*), dan terhadap semua kewajiban yang disyaratkan telah dinyatakan laik laut untuk berlayar, maka syahbandar memberikan surat persetujuan berlayar (SPB). Penerbitan(*Port Clearance*). Definisi dari Surat

Persetujuan Berlayar itu sendiri adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya, Bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya, setelah memenuhi semua ketentuan pabean dan pelayanan semua jalur diakhiri maka diterbitkan *Customs Approval* atau Surat Persetujuan Pengeluaran Barang.



❖ Alur pelayanan kapal keluar :

- 1) Setelah kapal selesai melakukan kegiatan bongkar muat, selanjutnya agen membuat warta keluar/berangkat.

- 2) Setelah data pada warta keluar dilengkapi maka langsung dikirim untuk ditetapkan oleh penyelenggara pelabuhan.
- 3) Setelah itu agen membuat permohonan kapal pindah dari lokasi bongkar muat ke lokasi akhir / lokasi bongkar muat selanjutnya dengan memasukkan data jam permohonan pandu dan tunda kapal untuk ditetapkan oleh Pelindo.
- 4) Kemudian melapor kepada penyelenggara pelabuhan (LALA) untuk menetapkan LKK agar permohonan disetujui dan secara otomatis direspon oleh Simponi.
- 5) Melapor kepada Badan Usaha Pelayaran / Pelindo untuk menetapkan PPKB dan SPK Pandu keberangkatan .
- 6) Melakukan pembayaran jasa labuh sesuai kode billing yang ada pada inaportnet agar penyelenggara pelabuhan dapat menetapkan LK3.
- 7) Melapor kepada penyelenggara pelabuhan (LALA) untuk menetapkan LK3.
- 8) Selanjutnya melapor kepada Syahbandar untuk menetapkan kelaik lautan serta SPB, setelah ditetapkan lalu meminta hasil kepelautan / pengesahan awak kapal dan SPB.
- 9) Setelah SPB terbit maka kapal bisa dibawa keluar dari area pelabuhan / berlayar.

Keterangan :

AP	: Agen Pelayaran
PBM	: Perusahaan Bongkar Muat
JPT	: Jasa Pengurusan Transportasi
RPK	: Rencana Pengoprasian Kapal
PKK	: Pemberitahuan Kedatangan Kapal
SPM	: Surat Persetujuan Kapal Masuk
RKBM	: Rencana Kerja Bongkar Muat
RPKRO	: Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi
PPKB	: Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang
SPK	: Surat Perintah Kerja

PPK	: Penetapan Penambatan Kapal
SPOG	: Surat Perintah Olah Gerak
LKK	: Laporan Keberangkatan Kapal
LK3	: Laporan Keberangkatan dan Kedatangan Kapal
SPB	: Surat Persetujuan Kapal Berangkat

#### **2.4 Instansi atau pihak-pihak yang terkait dalam pengurusan dokumen**

Pelabuhan merupakan sistem yang terpadu berfungsi melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan. Dalam sistem tersebut terdapat berbagai instansi pemerintah yang bekerja sama saling mendukung untuk melayani kapal serta muatannya. Adapun instansi pemerintah yang terkait dengan sistem *Inaportnet*, Yaitu : ( D.A.Lasse, 2014 )

##### 1. Administrator Pelabuhan ( Port Administrator )

Adalah di bentuk pertama kali ketika penyelenggara pelabuhan dilaksanakan Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Kata Administrasi berasal dari kata *Administrare* (Latin) yang berarti melayani (*to serve*) pelayanan yang menjadi bagian dari pemerintah di lingkungan kerja, serta memiliki rangkaian kegiatan yang wujudnya merencanakan, mengatur, mengurus, menyusun, membimbing, memimpin, memutuskan, mengendalikan atau mengawasi.

##### 2. Syahbandar ( Harbour Master )

Adalah mempunyai tugas melakukan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan pemberian surat izin berlayar, pengawasan kapal asing ( *Port State Control* ) dan bongkar muat barang berbahaya, serta pengusutan kecelakaan kapal.

##### 3. Bea Cukai ( Customs )

Adalah nama instansi pemerintah yang melayani masyarakat di bidang kepabeanan dan cukai. Inisiatif awal dari perusahaan pelayaran, importir dan eksportir. Perusahaan pelayaran menyampaikan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut ( RKSP ) beserta dengan daftar muatan ( Manifest ). Dipihak lain Importir menyampaikan Pemberitahuan Impor

Barang ( PIB ) dan Eksportir menyampaikan Pemberitahuan Ekspor Barang ( PEB ).

4. Imigrasi ( *Immigration* )

Dapat diartikan sebagai kedatangan atau kunjungan orang masuk ke wilayah negara asing untuk maksud tertentu, serta memiliki tugas pengawasan keluar dan masuknya orang asing di wilayah Indonesia, Keberadaan serta kegiatan orang asing di wilayah Indonesia dan untuk kelancaran ketertiban pengawasan pemerintah menyelenggarakan pendaftaran orang asing yang berada di wilayah Indonesia.

5. Kesehatan Pelabuhan ( *Port Health* )

Dapat diartikan sebagai Departemen Kesehatan yang berperan sangat penting dan strategis dalam melaksanakan fungsi cegah dan tangkal penyakit karantina dan penyakit menular potensi wabah, meminimalisasi resiko yang timbul dengan melaksanakan kegiatan kekarantinaan dan survailans epidemiologi.(D.A.Lasse, 2014)

**2.5 Dokumen yang disiapkan dan dibutuhkan untuk kegiatan *Clearance* menggunakan sistem *Inaportnet***

1. Perusahaan Angkutan Laut/Agen yang di tunjuk oleh operator kapal menyampaikan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal (PRKK) kepada Kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dengan tembusan kepada Badan Usaha Pelabuhan, selambat lambatnya 1x24 jam sebelum kapal tiba untuk di lakukan verifikasi, dengan melampirkan sebagai berikut :
  - a. Copy SIUPAL/SIOPSUS.
  - b. Rencana Pola Trayek (RPT) untuk angkutan kapal dalam Negeri.
  - c. Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) untuk kapal angkutan laut luar negeri berbendera asing.
  - d. Surat penunjukan keagenan kapal.
  - e. *Master Cable* atau pemberitahuan dari Nakhoda tentang rencana kedatanagan kapal.

- f. *Manifest* kapal.
  - g. Bukti pembayaran jasa terminal dari Badan Usaha Pelabuhan.
  - h. Dokumen Lain dari instansi terkait, khusus untuk komoditas tertentu yang di atur atau di awasi pemasukan/pengeluarannya dari pelabuhan
2. PRKK yang sudah diverifikasi sebagai man di maksud pada ayat (1) diata, digunakan oleh Perusahaan Angkutan Laut/Agen sebagai syarat wajib untuk dapat mengikuti rapat terpadu perencanaan dan penetapan Pelayanan kapal dan Barang yang dilaksanakan di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
  3. Rapat terpadu di pimpin oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan atau Pejabat Struktural dan hadir oleh Badan Usaha Pelabuhan, perusahaan Angkutan Laut/Agen yang di tunjuk, perusahaan bongkar muat, perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) dan Koperasi TKBM.
  4. Perencanaa dan Penetapan pelayanan kapal sebagaimana di maksud pada ayat (3) di atas, meliputi penetapan pelayanan pemanduan kapal, pelayanan tambat/sandar kapal dan target produktivitas/kinerja bongkar muat barang.
  5. Format penetapan pelayanan kapal sebagai mana dimaksud pada ayat (4) di atas sebagaimana terlampir dalam keputusan ini.
  6. Hasil penetapan rapat terpadu ditandatangani oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan atau Pejabat Struktural yang di tunjuk, bersifat mengikat dan wajib dipatuhi.
  7. Hasil penetapan pelayanan kapal dan barang diaplikasikan kedalam sistem *Inaportnet*.



## **2.6. Hambatan dan kendala menggunakan sistem *Inaportnet***

Kendala umum yang masih di hadapi adalah proses proses perekaman data masih di lakukan secara *batch processing* serta belum semua pelayanan menggunakan sistem *online* sehingga pengguna jasa masih perlu datang secara fisik ke pelabuhan atau dermaga.

Dalam hal terjadi kerusakan/gangguan pada sistem *inaportnet* sehingga tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya, pengguna melalui sistem elektronik untuk sementara waktu diganti dengan cara manual dan tidak berlaku sampai dengan sistem *Inaportnet* dapat berfungsi kembali.