

Aktivitas *Port Clearance* Pengurusan Dokumen PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia

Handoyo Widyanto¹⁾, Ningrum Astriawati²⁾, Suyanti³⁾, Fikri⁴⁾

^{1,2,3,4)}Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta
Jl. Magelang km. 4.4, Yogyakarta 55284

email: ²⁾ningrumastriawati@gmail.com

Abstrak

Suatu penyelenggaraan pengadaan bagi kelancaran kedatangan dan keberangkatan kapal (*port clearance*) harus sesuai dengan prosedur yang ada sehingga kapal dapat meninggalkan pelabuhan dan sampai dengan selamat di pelabuhan tujuan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui aktivitas yang berkaitan dengan *port clearance* pengurusan dokumen oleh PT. Pelayaran Sumatra Timur. Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Dalam metode penelitian terdapat dua jenis data dalam penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder. Ada 3 metode dalam memperoleh data yang diperlukan selama waktu penelitian diantaranya metode pengamatan, metode wawancara dan metode dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aktivitas *port clearance* pengurusan dokumen PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia terdapat beberapa prosedur penanganan dokumen pada kapal yaitu, memeriksa *shipping order*, memeriksa *cargo manifest* atau daftar muat dan memeriksa daftar pengapalan muatan atau *boot note* serta syarat-syarat penting kapal lainnya. Prosedur *clearance* dokumen dibagi menjadi dua yaitu *clearance in* dan *clearance out*. Prosedur *clearance in* adalah proses pengurusan perizinan kapal yang akan tiba di pelabuhan ke instansi-instansi terkait. Prosedur *clearance out* pada Kapal PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia diantaranya setelah kapal selesai melakukan kegiatan di pelabuhan dan akan kembali lagi berlayar keluar dari wilayah pelabuhan, agen melakukan kembali permohonan keberangkatan kapal atau *clearance*.

Kata Kunci: Aktivitas, *Clearance*, Pengurusan Dokumen

Abstract

A procurement for the smooth arrival and departure of ships (*port clearance*) must be in accordance with existing procedures so that ships can leave the port and arrive safely at the destination port. The purpose of this study is to determine activities related to the clearance of document management by PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia. This research is a type of qualitative descriptive research. In the research method, there are two types of data in this study, namely primary data and secondary data. There are 3 methods of obtaining the data needed during the research time including observation methods, interview methods and documentation methods. The results showed that the clearance activity of PT. East Sumatra Indonesia shipping there are several procedures for handling documents on ships, namely, checking shipping orders, checking cargo manifests or loading lists and checking cargo shipping lists or boot notes and other important ship requirements. The document clearance procedure is divided into two, namely clearance in and clearance out. The clearance procedure is the process of obtaining permits for ships that will arrive at the port to related agencies. Clearance out the procedure on PT. East Sumatra Indonesia shipping includes after the ship has finished carrying out activities at the port and will again sail out of the port area, the agent re-requests the ship's departure or clearance.

Keywords: Activities, Clearance, Document Management

1. PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan dan pertumbuhan ekonomi terutama masalah kegiatan *clearance* dan semakin meningkatnya jumlah pelayaran dan dermaga yang mempunyai standar dan fasilitas yang bagus yang di miliki Indonesia (Jinca, 2019). Kegiatan pelayaran terjadi ketika kebutuhan akan angkutan meningkat sehubungan dengan barang-barang yang diproduksi oleh suatu daerah atau pulau yang diangkut ke daerah pulau lain untuk dijual, dan dengan arus pelayaran yang terus meningkat, bukan tidak mungkin hal itu terjadi. Hal ini berkontribusi dalam kemacetan atau antrian kapal di pelabuhan, menunggu perubahan sandar dengan bongkar muat menyebabkan banyak kehilangan waktu yang mengakibatkan tingginya biaya operasional kapal. (Iswanto et al., 2023). Sebaliknya dengan meningkatnya kebutuhan perdagangan maka berdirilah perusahaan-perusahaan pelayaran yang bergerak di bidangnya yang menyediakan jasa pengurusan dokumen-dokumen yang dibutuhkan oleh kapal (Fatimah, 2019).

Di suatu pelabuhan kegiatan-kegiatan suatu perusahaan pelayaran tidak lepas dari instansi-instansi atau badan lainnya yang berkaitan di dalamnya. Badan badan itu adalah seperti KSOP, Bea Cukai, dan Imigrasi, Karantina dan Kesehatan Pelabuhan (BUTAR BUTAR, 2016). *Internasional Safety Management Code* (ISM Code) adalah standar Internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan atau pengendalian pencemaran lingkungan (Handoyo et al., 2022). *Internasional Safety Management Code* diartikan sebagai peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran yang ditetapkan oleh dewan keselamatan maritime IMO yang masih dimungkinkan untuk di amandemen (Suwestian et al., 2015). Maksud dan Tujuan ISM Code dalam mukadimah (*preamble*) dari ISM Code dinyatakan maksud dari aturan manajemen keselamatan internasional ini adalah menyediakan standar internasional berkenaan dengan manajemen keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut (Asmarinanda & Safitri, 2020).

PT. Pelayaran Sumatra Indonesia bertindak sebagai agen kapal untuk semua jenis kapal masuk atau keluar di pelabuhan Indonesia. PT. Pelayaran Sumatra Indonesia melayani semua pengaturan layanan kapal dan logistik termasuk perbaikan, bongkar muat kargo, pergantian *crew*, bunker, toko atau perbekalan, layup waiting order dan kegiatan terkait kelautan lainnya. Selain itu juga melayani aktivitas *clearance* kapal. *Clearance* adalah suatu penyelenggaraan pengadaan bagi kelancaran kedatangan dan keberangkatan kapal sesuai dengan prosedur yang ada, agar disaat kapal meninggalkan pelabuhan dan sampai dengan selamat di pelabuhan tujuan (Fattah et al., 2022). Pelaksanaan *clearance* kapal diantaranya terkait persiapan kedatangan kapal dan kedatangan kapal dipelabuhan (Mulyawan et al., 2019). Sebelum kedatangan kapal memasuki wilayah suatu perairan suatu pelabuhan maka nakhoda kapal melalui *cable master* dan stasiun radio pantai yang ada di pelabuhan setempat yang selanjutnya akan disampaikan ke agen kapal tersebut dalam jangka waktu minimum 2 (dua) hari sebelum kedatangan kapal di wilayah perairan pelabuhan tersebut. Setelah kapal berlabuh di area pelabuhan, agen segera menginformasikan otoritas pelabuhan dan pihak terkait untuk melakukan pengendalian dokumen bersama di kapal. Dokumen kapal atau *ship's dokumen* adalah dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh kapal dan harus bera di atas kapal dalam berbagai fungsi atau bidang-bidang tertentu (Wulandari et al., 2020). Apabila kapal tersebut akan memasuki kawasan suatu pelabuhan maka kelengkapan tersebut di atas diperiksa oleh tim *checking* yang terdiri atas berbagai instansi yang berwenang guna kepentingan tersebut di atas, maka diwakili oleh jasa pengurusan kedatangan dan keberangkatan kapal di pelabuhan. Agar dapat masuk di pelabuhan untuk berlabuh dan bertambat maka instansi pemerintah melakukan pemeriksaan terhadap kapal fungsi pemerintah (*governmental function atau contabularay function*), bertujuan untuk melindungi kepentingan pemerintah dan kepentingan.

Dalam hal keberangkatan kapal, setelah kapal selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan akan meninggalkan pelabuhan, maka perusahaan pelayaran sebagai agen akan menyusun segala sesuatu yang berhubungan dengan keberangkatan kapal setelah terlebih dahulu menyelesaikan administrasi dengan pihak administrator pelabuhan (Ridwan & Pamungkas, 2021). Setelah kapal meninggalkan pelabuhan, perusahaan pelayaran yang bertindak sebagai agen segera mengirim berita keberangkatan kapal kepada perusahaan pelayaran di pelabuhan tujuan melalui telex, faxsimile (Anwar & Nuryaman, 2021). Dari latar belakang diatas peneliti tertarik melakukan penelitian mengenai aktivitas yang berkaitan dengan *por clearance* Kapal oleh PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia dikarenakan banyaknya ketidaktahuan publik yang terkait tentang pengurusan *port clearance* dengan sistem yang terbaru.

2. METODE PENELITIAN

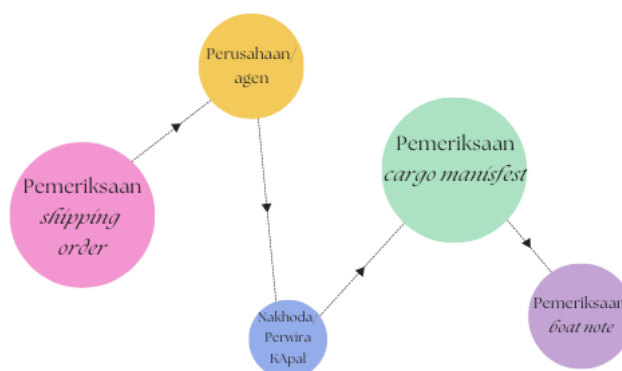
Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini berlokasi di PT. Pelayaran Sumatra Indonesia. Dalam metode penelitian terdapat dua jenis data dalam penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder (Situmorang et al., 2010). Data primer diperoleh melalui wawancara dan observasi langsung di lapangan. Menurut Fadhallah (2021) pengertian dari wawancara adalah proses pembekalan verbal, dimana dua orang atau lebih untuk menangani secara fisik, orang dapat bertatap muka orang lain dan mendengarkan suara tersebut secara langsung dan dapat mengumpulkan informasi langsung pada beberapa jenis data. Wawancara pada penelitian ini adalah wawancara tidak terstruktur. Selain wawancara data primer diperoleh melalui observasi langsung di lapangan. Observasi merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat

kegiatan yang dilakukan. Observasi full dilakukan selama 3 bulan di PT. Pelayaran Sumatra Indonesia untuk memperoleh data aktivitas *clearance* pengurusan dokumen

Menurut Spillane (2021) data sekunder ialah data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Data ini tidak tersedia dalam bentuk terkompilasi ataupun dalam bentuk file-file. Data ini harus dicari melalui narasumber atau dalam istilah tekniknya responden, yaitu orang yang kita jadikan sebagai sarana mendapatkan informasi ataupun data. Data sekunder pada penelitian ini diperoleh dari hasil penelitian *library research*. *Library Research* merupakan metode dalam pencarian, mengumpulkan dan menganalisis sumber data untuk diolah dan disajikan dalam bentuk laporan penelitian kepastakaan (Fadli, 2021). Ada 3 metode dalam memperoleh data yang diperlukan selama waktu penelitian diantaranya metode pengamatan, metode wawancara dan metode dokumentasi (Supartini et al., 2022). Observasi atau pengamatan digunakan dalam rangka mengumpulkan data dalam suatu penelitian, merupakan hasil perbuatan jiwa secara aktif dan penuh perhatian untuk menyadai adanya sesuatu rangsangan tertentu yang diinginkan, atau studi yang disengaja psikis dengan jalan mengamati atau mencatat (Hasanah, 2017). Hal yang dicatat mengenai data aktivitas *clearance* pengurusan dokumen di PT. Pelayaran Sumatra Indonesia. Metode Wawancara (Interview) adalah teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti untuk mendapatkan keterangan-keterangan lisan melalui bercakap-cakap dan berhadapan muka dengan orang memberikan keterangan pada sipeneliti (Rachmawati, 2007). Wawancara dilakukan pada personil-personil yang bertugas saat aktivitas *clearance* pengurusan dokumen di PT. Pelayaran Sumatra Indonesia berlangsung. Sedangkan metode dokumentasi adalah pengumpulan data yang sudah dilakukan oleh pihak lain ataupun yang ada pada perusahaan atau instansi terkait, media masa yang ada hubungannya dengan masalah judul (Muslim et al., 2022). Dokumentasi dilakukan untuk memperoleh gambaran terkait aktivitas *clearance* pengurusan dokumen di PT. Pelayaran Sumatra Indonesia. Adapun cara menganalisa data dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif. Menurut Sugiyono dalam Subekti et al., (2022) analisa deskriptif, bertujuan untuk mendeskripsikan apa-apa yang saat ini berlaku. Di dalamnya terdapat upaya mendeskripsikan, mencatat, analisa dan menginterpretasikan kondisi-kondisi yang sekarang ini terjadi, dengan kata lain analisa deskriptif bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan saat ini dan melihat kaitan antara variabel-variabel yang ada. Analisa ini tidak menguji hipotesa atau tidak menggunakan hipotesa, melainkan hanya mendeskripsikan informasi yang ada sesuai dengan variable-variable yang teliti, diantaranya menganalisis prosedur penanganan dokumen kapal dalam hal menangani dan melayani pengurusan dokumen kapal serta surat-surat penting lainnya, aktivitas dan prosedur *clearance* pengurusan dokumen di PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia, Prosedur *clearance out* pada Kapal PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia, Hambatan-hambatan serta cara-cara penyelesaian yang terjadi dalam pelaksanaan penyelesaian *clearance* kapal PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Prosedur penanganan dokumen kapal dalam hal menangani dan melayani pengurusan dokumen kapal serta surat-surat penting lainnya yang dibutuhkan untuk pelayaran satu kapal dari awal hingga akhir diantaranya memeriksa *shipping order* yang dibuat oleh perusahaan atau agennya yang ditujukan kepada Nakhoda atau Perwira kapal untuk memuat barang, selanjutnya memeriksa *cargo manifest* atau daftar muatan dan memeriksa daftar pengapalan muatan atau *boat note* serta syarat-syarat penting kapal lainnya, seperti pada Gambar 1 berikut.



Gambar 1. Prosedur penanganan dokumen kapal

Beberapa aktivitas dan prosedur *clearance* pengurusan dokumen di PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia diantaranya terdapat prosedur *clearance in* dan *clearance out*. Prosedur *clearance in* adalah proses pengurusan perizinan kapal yang akan tiba di pelabuhan ke instansi-instansi terkait. Berikut langkah-langkah proses *clearance in* diantaranya melakukan persiapan sebelum kapal tiba. Jauh sebelum kedatangan kapal, pemilik kapal menginformasikan melalui telepon dan email tentang jadwal kedatangan kapal dan mengirimkan lampiran untuk mengirimkan Permohonan Pemberitahuan

Kedatangan Kapal (PKK) pada instansi terkait sebagai berikut (a) *letter of appointment* (surat penunjukan keagenan kapal), (b) Sertifikat Surat Laut / Surat Tanda Kebangsaan (Copy) yang merupakan surat yang berisikan pernyataan kebangsaan kapal, maka atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak mendapatkan perlindungan hukum, (c) surat ukur internasional / *international tonnage certificate (copy)* yang merupakan sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang, ukuran-ukuran pokok seperti panjang dan lebar kapal, serta tonase kotor dan tonase bersih kapal, (d) *ship particular* atau surat yang berisi tentang data-data kapal, (e) *cargo manifest (copy)* yang merupakan surat yang berisi daftar semua perincian barang muatan yang ada di kapal tersebut, (f) *bill of lading (b/l)* adalah surat bukti barang muatan yang berfungsi sebagai, tanda terima sah barang muatan, perjanjian pengangkutan, dan sebagai bukti kepemilikan barang muatan.

Prosedur selanjutnya setelah pihak agen mendapatkan kepastian kedatangan kapal, maka pihak agen pelayaran menyiapkan dokumen Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang merupakan surat yang berisi data tentang kapal yaitu, nama / *voyage*, bendera, agen pelayaran, perkiraan tiba dan berangkat, pemilik kapal, labuh kedatangan/labuh keberangkatan, pelabuhan asal/tujuan, rencana kegiatan. Surat ini harus disampaikan selambat-lambatnya 6 jam sebelum kedatangan kapal kepada Kantor Kesehatan Pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan, pihak Jasa *Mooring Boat* dan Kepala Pelabuhan Khusus (*Jetty Master*). Agen akan menghubungi *mooring boat* untuk kemudian mengantarkan personel operasional ke kapal untuk menerima dokumen kapal yang sedang berlabuh, dan *mooring boat* yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran harus membantu proses *docking* kapal kemudian mengikat tali kapal serta mengangkat dan menurunkan awak kapal yang berjalan mondar-mandir di jangkar atau pelabuhan kapal.

Walaupun prosedurnya adalah pengambilan surat keterangan dari kapal pada saat kapal tiba di area pelabuhan, namun staf operasional selalu melakukan kontak dengan kapal baik melalui telepon maupun radio, hal ini dilakukan untuk memastikan kapan kapal akan tiba di pelabuhan. Ketika kapal tiba di area pelabuhan dan kapal berlabuh, staf operasional pergi ke kapal untuk menemui kapten kapal yang dipinjamkan dan memeriksa dokumen atau sertifikat kapal asli untuk disetujui oleh Kesyahbandara dan kantor otoritas pelabuhan, antara lain: kedatangan meliputi informasi tentang kondisi kapal pada saat tiba di pelabuhan, seperti bahan bakar, air bersih, draft kedatangan; pemberitahuan *port* terakhir, yaitu bukti pelabuhan atau pelabuhan pemberangkatan sebelumnya; laporan kapal yang harus dilengkapi pada saat kapal tiba di pelabuhan; daftar awak kapal dan posisinya; buku kesehatan; dokumen asli sertifikat pendaftaran kapal tanker.

Selain memeriksa dokumen kapal, staf operasi menyelidiki semua kebutuhan kapal, seperti permintaan bahan bakar, permintaan air tawar, perbekalan kapal, dan kebutuhan awak kapal lainnya. Setelah dilakukan pengecekan dokumen kapal, pihak agen langsung membawa dokumen kapal ke kantor untuk mendaftarkan permohonan format online ke Kesyahbandara dan otoritas. Dokumen-dokumen yang didaftarkan dan dilampirkan untuk proses *clearance in* di Kantor Syahbandar antara lain:

- a. Surat laut / surat tanda kebangsaan yaitu surat yang berisikan pernyataan kebangsaan kapal, maka atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak mendapatkan perlindungan hukum.
- b. sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang / *Cargo Ship Safety Construction Certificate* adalah sertifikat yang menyatakan bahwa konstruksi kapal atau bangunan yang kondisinya layak laut.
- c. Surat ukur internasional / *International Tonnage Certificate* adalah sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang ukuran-ukuran pokok seperti panjang dan lebar kapal, serta tonase kotor dan tonase bersih kapal.
- d. Sertifikat keselamatan radio kapal barang / *Cargo Ship Safety Radio Certificate* adalah surat yang menyatakan bahwa kapal telah dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio.
- e. Sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang / *Cargo Ship Safety Equipment Certificate* adalah sertifikat yang menyatakan kelayakan alat keselamatan kapal sebagai perlengkapan dalam berlayar yang diizinkan berada diatas kapal.
- f. Sertifikat manajemen keselamatan / *Safety Management Certificate* adalah sertifikat manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan di atas kapal.
- g. Sertifikat garis muat internasional / *International Load Line Certificate* adalah sertifikat yang diterbitkan oleh pemerintah negara kebangsaan kapal, berdasarkan ketentuan dari konvensi internasional tentang garis muat yang memberikan pembatasan garis muat dan lambung timbul untuk tiap-tiap musim, atau jenis perairan dimana kapal berlayar.
- h. Sertifikat klasifikasi / *Classification Certificate* adalah sertifikat status klasifikasi kapal, berupa laporan survey yang dikeluarkan oleh klas dijadikan referensi dalam pengambilan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam operasional kapal tersebut.
- i. Sertifikat internasional pencegahan pencemaran oleh minyak / *International Oil Pollution Prevention Certificate* adalah sertifikat untuk kapal yang telah memenuhi persyaratan pencegahan pencemaran minyak dari kapal berdasarkan hasil pemeriksaan dan pengujian.

- j. Sertifikat internasional pencegahan pencemaran udara / *International Air Pollution Prevention Certificate* adalah sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal untuk menghindari pencemaran polusi udara.
- k. Sertifikat internasional pencegahan pencemaran limbah kotoran / *International Sewage Pollution Prevention Certificate* adalah sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal untuk menghindari pencemaran limbah kotoran.
- l. Sertifikat pengawakan minimum / *Safe Manning Certificate* adalah sertifikat keterangan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.
- m. *Certificate Inflatable Liferaft* adalah sertifikat yang menyatakan bahwa perlengkapan kapsul keselamatan yang ada di atas kapal layak sebagai alat keselamatan.
- n. RPT (Rencana Pola Trayek), berisi daftar pelabuhan singgah yang boleh dikunjungi.
- o. Sertifikat bebas tindakan sanitasi kapal / *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* adalah sertifikat alat bantu untuk membantu suatu negara dalam mengurangi resiko penyebaran penyakit akibat dari pelayaran kapal internasional dan nasional.
- p. Sertifikat pemadam / *Fire Extinguisher* adalah sertifikat yang menyatakan bahwa perlengkapan pemadam kebakaran yang ada di atas kapal telah diperiksa seperti bubuk, busa, dan CO₂.

Setelah dokumen-dokumen ini diserahkan, mereka diperiksa oleh petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dokumen bea cukai disiapkan dan dokumen kapal disimpan di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan selama bongkar muat kapal. Kemudian mengajukan permintaan jasa kapal yaitu jasa jangkar dan meminta pemberitahuan VTS (*Vessel Traffic System*) kemudian mengembalikannya ke Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dan Kantor VTS untuk mengklaim keterangan dan kode pelunasan pembayaran PNBP (non pemerintah) dan penghasilan kena pajak. Setelah menerima kode *billing*, agen akan melakukan pembayaran melalui transfer bank dan setelah melakukan pembayaran, agen akan meminta tanda terima dari kantor Kesyahbandara dan pejabat Otoritas Pelabuhan di bagian pencetakan tanda terima.

Prosedur *clearance out* pada Kapal PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia diantaranya setelah kapal selesai melakukan kegiatan di pelabuhan dan akan kembali lagi berlayar keluar dari wilayah pelabuhan, agen melakukan kembali permohonan keberangkatan kapal atau *clearance out*. Proses *clearance out* sebagai berikut melakukan pengecekan dokumen terlebih dahulu dalam waktu paling lama 6 jam sebelum kapal keluar agen mengajukan layanan kapal keluar di sistem *Inaportnet* yang datanya masuk ke Penyelenggara Pelabuhan (OP), beberapa LKK, dan LK3. Sebelumnya agen membuat warta keberangkatan, yang berisi data manifes kapal muat, data awak kapal, dokumen kapal, dan pandu keluar. Setelah semua warta kapal diisi dengan lengkap dan benar, agen mengirimkan ke SIMLALA untuk kemudian diverifikasi apakah ada revisi atau sudah benar. LKK yang telah diverifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh SIMPONI untuk penerbitan kode *billing* yang selanjutnya agen melakukan pembayaran PNPB Labuh dari kode *billing* yang didapat. Apabila telah dilunasi oleh agen, secara otomatis LK3 sudah bisa dilakukan verifikasi dan data bisa masuk ke Syahbandar sehingga bisa melakukan verifikasi data agar SPB terbit. Penerbitan SPK Pandu untuk kapal keluar paling lambat 1 jam sejak Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan. Penerbitan SPOG paling lambat 1 jam sejak SPK Pandu diterbitkan. Untuk keperluan *clearance out* untuk kapal, dokumen diperuntukkan untuk arsip agen perusahaan, arsip Adpel, dan bagian Lalu Lintas Laut (LALA) KSOP dengan melampirkan laporan kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LKK), Bukti PUP Labuh, Bukti PUP Rambu, Bukti PUP VTS, *Crew List*, Memorandum, Manifes Muat, *Master Sailing Declaration* (Surat Pernyataan Nakhoda). Dalam waktu 1 x 24 jam agen melakukan pemberitahuan keberangkatan kapal kepada KSOP. Setelah proses *clearance* SPB selesai dan semua administrasi keperluan kapal sudah dibayar, agen membuat warta kapal order ke Pandu Labuh dan Tambat untuk kepastian keberangkatan kapal, dan setelah *On Board* kapal berangkat melanjutkan pelayaran ke pelabuhan berikutnya. Jangka waktu berlakunya SPB di pelabuhan sebelum bertolak ke pelabuhan berikutnya adalah 1 x 24 jam. Setelah semua dokumen *clear* dan dokumen selesai diperiksa, agen membawa kembali dokumen ke atas kapal untuk diserahkan ke nakhoda dan dokumen kapal diperiksa kembali oleh nakhoda.

Hambatan-hambatan yang terjadi dalam pelaksanaan penyelesaian *clearance* kapal PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia adalah tentang jenis dokumen kapal dan koneksi internet. Sebelum penyelesaian dokumen kapal menggunakan sistem *Inaportnet* perlu diperiksa dan diteliti masa berlaku semua sertifikat kapal, karena selain dokumen-dokumen kapal yang di-upload ke dalam sistem *Inaportnet* jumlahnya banyak, dan semua sertifikat kapal harus masih berlaku. Dalam penyelesaian dokumen kapal PT. Pelayaran Sumatra Timur, pernah ditemukan adanya sertifikat kapal yang *expired* ketika kapal itu sedang berlayar atau ketika kapal sedang berada di tengah laut. Proses penyelesaian dokumen kapal menggunakan sistem *Inaportnet* untuk keberangkatan kapal tidak efektif dan tidak efisien dikarenakan agen harus melakukan perpanjangan sertifikat yang *expired* tersebut. Pada umumnya penyelesaian dokumen kapal menggunakan sistem *Inaportnet* akan berjalan dengan efektif dan efisien apabila semua persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran dipenuhi, seperti masih berlakunya sertifikat kapal. Selain itu hambatan lain adalah koneksi internet yang buruk dapat berdampak pada kinerja pihak agen, yang terhambat dalam proses *upload* dokumen-dokumen kapal ke dalam sistem *Inaportnet*, sehingga tidak efisiennya waktu karena lambatnya koneksi internet, yang mengakibatkan verifikasi dari instansi-instansi terkait juga menjadi semakin lama. Kelemahan sistem *Inaportnet* adalah bila ada permasalahan

dengan internet, harus menunggu selesai perbaikan atau dilakukan secara manual sesuai perintah dari Otoritas Pelabuhan dan Pelindo. Dalam hal ini yang dirugikan adalah agen/pengguna jasa, karena kapal akan mengalami *delay* yang lebih lama dan akhirnya terjadi keterlambatan kedatangannya di pelabuhan tujuan. Hambatan lain yang ditemukan adalah kapasitas ukuran file dokumen kapal yang besar. Bila ada dokumen dengan ukuran yang terlalu besar, dokumen tersebut tidak bisa diterima oleh sistem, sehingga permohonan di sistem Inaportnet bisa ditolak atau dokumen tersebut harus direvisi terlebih dahulu, karena data yang akan di-upload harus berupa file yang ukurannya kecil (tidak lebih dari 1 MB).

Upaya yang dilakukan untuk menyelesaikan masalah *Inaportnet* diantaranya agen harus segera berkoordinasi dengan instansi-instansi terkait ketika koneksi internet buruk atau sistem Inaportnet mengalami gangguan, agen segera memperkecil ukuran file dokumen-dokumen kapal ketika dokumen-dokumen kapal telah selesai di-scan, kemudian mengarsipkan file dokumen-dokumen kapal tersebut ke dalam satu folder, sehingga dapat memudahkan agen dalam proses penyelesaian atau peng-upload-an dokumen-dokumen atau sertifikat kapal ke dalam sistem *Inaportnet*. Selain itu, perusahaan diharapkan dapat memperbaiki pengendalian internal perusahaan dalam kegiatan penyelesaian dokumen kapal menggunakan sistem *Inaportnet* dengan cara menggunakan aplikasi sederhana reminder sertifikat kapal. Dengan aplikasi ini, agen tidak perlu mengecek *expired date* sertifikat kapal secara manual.

4. KESIMPULAN

Aktivitas *clearance* pengurusan dokumen PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia terdapat beberapa prosedur penanganan dokumen pada kapal yaitu, memeriksa *shipping order*, memeriksa *cargo manifest* atau daftar muat dan memeriksa daftar pengapalan mutan atau *boot note* serta syarat-syarat penting kapal lainnya. Prosedur *clearance* dokumen dibagi menjadi dua yaitu *clearance in* dan *clearance out*. Proses *clearance in* dimulai dari persiapan sebelum kapal tiba dimana jauh sebelum kapal tiba pihak pemilik kapal sudah memberikan informasi mengenai rencana pemeriksaan kedatangan kapal dan mengirimkan lampiran untuk pengajuan PKK. Setelah pihak agen mendapatkan kepastian kedatangan kapal, maka pihak agen pelayaran harus menyiapkan dokumen PKK dan saat kapal tiba di area pelabuhan memiliki tugas sebagai melakukan pengambilan sertifikat kapal. *Clearance out* melakukan pengecekan dokumen terlebih dahulu dalam waktu paling lama 6 jam sebelum kapal keluar di sistem inportnet yang datanya masuk ke Penyelenggara Pelabuhan, LKK dan LK3. Setelah proses *clearance* SPB selesai dan semua administrasi keperluan kapal sudah dibayar, agen membuat warta kapal order ke Pandu Labuh dan Tambat untuk kepastian keberangkatan kapal. Setelah semua dokumen *clear* dan dokumen selesai diperiksa, agen membawa kembali dokumen ke atas kapal untuk diserahkan ke nahkoda dan dokumen kapal diperiksa kembali oleh nahkoda.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih kepada PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia yang telah membantu proses penelitian ini sampai akhir.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, M. S., & Nuryaman, D. (2021). Peranan Perusahaan Keagenan terhadap Pengoperasian Kapal Niaga: Studi Kasus. *Dinamika Bahari*, 2(1), 72–85.
- Asmarinanda, B., & Safitri, N. (2020). ISM-Code Sebagai Upaya Perlindungan Hukum Dari Penggunaan Kapal Yang Tidak Standar Kelaiklautan. *Al-Adl: Jurnal Hukum*, 12(1), 1–12.
- BUTAR BUTAR, S. (2016). *LANDASAN KONSEPTUAL PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PENGEMBANGAN PELABUHAN KAPAL LAUT DI KUMAI, KALIMANTAN TENGAH DENGAN PENDEKATAN ARSITEKTUR EKSPRESIONISME*. UAJY.
- Fadhallah, R. A. (2021). *Wawancara*. Unj Press.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Humanika, Kajian Ilmiah Mata Kuliah Umum*, 21(1), 33–54.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar transportasi*. Myria Publisher.
- Fattah, B. F. B., Iswanto, I., Astriawati, N., & Widyanto, H. (2022). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Milik PT. Salam Pacific Indonesia Lines. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 87–96.
- Handojo, B., Astriawati, N., Wibowo, W., Sartini, S., & Ingesti, P. S. V. R. (2022). PENGARUH PELATIHAN ISM CODE DAN MOTIVASI BELAJAR TARUNA TERHADAP KOMPETENSI TARUNA STIMARYO. *JURNAL SAINS DAN TEKNOLOGI MARITIM*, 23(1), 65–78.
- Hasanah, H. (2017). TEKNIK-TEKNIK OBSERVASI (Sebuah Alternatif Metode Pengumpulan Data Kualitatif Ilmu-ilmu Sosial). *At-Taqaddum*. <https://doi.org/10.21580/at.v8i1.1163>
- Iswanto, I., Astriawati, N., Handojo, B., & Hendrawan, A. (2023). Efforts To Reduce Gaps In System And Procedure Irregularities At Ports. *International Journal of Economics, Business and Innovation Research*, 2(02), 58–66.
- Jinca, I. M. Y. (2019). *Transportasi laut Indonesia: analisis sistem & studi kasus*. Firstbox Media.

- 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. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 1(1), 10–18.
- Muslim, A., Hanik, K., & Astriawati, N. (2022). The Effect of Plan Maintenance System and Crew Readiness on the Smooth Operation of MV. Asike Global at PT. Pelayaran Korindo Jakarta. *Brilliant International Journal Of Management And Tourism*, 2(3), 206–215.
- Rachmawati, I. N. (2007). Pengumpulan Data Dalam Penelitian Kualitatif: Wawancara. *Jurnal Keperawatan Indonesia*. <https://doi.org/10.7454/jki.v1i1i1.184>
- Ridwan, R., & Pamungkas, A. (2021). IMPLEMENTASI CLEARANCE IN-OUT KAPAL DENGAN SISTEM INAPORTNET DI PELABUHAN BANJARMASIN. *Prosiding NSMIS Book*, 3(1), 151–161.
- Situmorang, S. H., Muda, I., Doli, M., & Fadli, F. S. (2010). *Analisis data untuk riset manajemen dan bisnis*. USUpress.
- Spillane, J. J. (2021). *Metodologi penelitian bisnis*. Sanata Dharma University Press.
- Subekti, J., Wibowo, W., Astriawati, N., & Fadholy, M. H. (2022). Optimalisasi Perawatan Sistem Pendingin Mesin Utama Tipe Hansin GLU28AG Pada Kapal. *Dinamika Bahari*, 3(1), 60–68.
- Supartini, S., Iswanto, I., Astriawati, N., Dekanawati, V., & Alfanhuri, N. K. H. (2022). Pelayanan Jasa Impor Barang Dalam Masa Pandemi. *Dinamika Bahari*, 3(2), 114–123.
- Suwestian, M. F., Ghalib, S., & Utomo, S. (2015). Implementasi Kebijakan Sistem Manajemen Keselamatan Pelayaran (Studi Di PT. Maritim Barito Perkasa Banjarmasin). *Jurnal Bisnis Dan Pembangunan*, 3(1).
- Wulandari, Y., Bastian, Y., & Pratiwi, Y. M. (2020). PROSEDUR PEMERIKSAAN DOKUMEN KAPAL PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHANWAINGAPU. *Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi*, 2(1), 24–31.