

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 keagenan.

1. Pengertian, Jenis dan Fungsi Pelabuhan

a. Pengertian pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang digunakan 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.

b. Menurut jenisnya pelabuhan dibedakan 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 penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
- 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 tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyebrangan antar provinsi.
- 3) 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 penyebrangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi. (UU No.17 Tahun 2008 Tentang pelayaran)

c. Fungsi Pelabuhan yaitu:

- 1) *Gateway* (Pintu Gerbang) adalah sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan.
- 2) *Link* (Mata Rantai) adalah 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.
- 3) *Interface* (Titik temu) adalah barang muatan yang diangkut via maritim transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar.
- 4) *Industrial 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. Peranan Pelabuhan

Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang di kelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industry di daerah akan maju dengan sendirinya. Dan dari sisnilah pelabuhan sangat berperan penting, apabila kita melihat sejarah jaman dahulu beberapa kota metropolitan di Negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan turut membesarkan kota kota tersebut. Pelabuhan menjadi jembatan

penghubung pembangunan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi. Yang tidak kalah pentingnya peran pelabuhan adalah sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, *freight forwarding*, dan lain sebagainya. (Lasse, 2014)

2. Pengertian Terminal 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 di luar Daerah Lingkungan Kerja dan 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)

c. Perusahaan Pelayaran

Perusahaan Pelayaran adalah badan usaha milik negara atau swasta, berbentuk perusahaan persero, Perseroan Terbatas, Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu

pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (*ocean going shipping*).

Terdapat beberapa jenis kegiatan perusahaan pelayaran niaga, di antaranya:

1) Usaha Pokok Pelayaran

Mengangkut barang atau penumpang, khususnya barang dagangan dari suatu pelabuhan pemuatan untuk di sampaikan ke pelabuhan pembongkaran (tujuan) dengan kapal milik sendiri, mencarter, atau kerja sama dengan pihak-pihak ketiga.

2) Usaha Keagenan

Usaha Keagenan adalah mengageni perusahaan pelayaran asing/ lain atau principal dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal, muatan, olein, dan *freight* dari principal.

3) Usaha Sampingan

Usaha Sampingan adalah kegiatan di luar tersebut diatas, tetapi menunjang usaha pelayaran baik dalam bentuk fisik atau keuntungan yang di peroleh. (Suwarno, 2011)

2.2 Peran Agen dalam kegiatan *Clearance In* dan *Clearance Out*

Agen adalah hubungan anantara 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*.

Menurut Menteri Perhubungan No: 21 tahun 2007 tentang Sistem Prosedur Kapal, Barang dan Penumpang menyatakan bahwa, agen adalah sebuah badan

usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai kebutuhan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal 3 jenis agen kapal, yaitu general agent, sub-agen atau agen, dan cabang agen. General agent adalah perusahaan angkutan laut nasional atau penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya, baik kapal milik, kapal charter maupun kapal yang di operasikan nya. Agen yaitu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan perusahaan pelayaran lainnya untuk mewakili segala kepentingan disuatu pelabuhan.

Peraturan yang selama ini dijadikan dasar mengatur agen adalah Peraturan Menteri Perdagangan RI No. 11/M-DAG/PER/3/2006 tentang Ketentuan dan Tata Cara Penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Agen atau Distributor Barang dan atau Jasa. Dalam Pasal 1 disebutkan bahwa agen adalah perusahaan perdagangan nasional yang bertindak sebagai perantara untuk dan atas nama prinsipal berdasarkan perjanjian untuk melakukan pemasaran tanpa melakukan pemindahan hak atas fisik barang dan atau jasa yang dimiliki/ dikuasai oleh prinsipal yang menunjuknya.

Berdasarkan ketentuan sebagaimana disebutkan dalam pasal 1 di atas, maka agen mempunyai karakter-karakter sebagai berikut :

1. Agen adalah perusahaan perdagangan nasional.
2. Agen bertindak selaku perantara.
3. Agen bertindak untuk dan atas nama prinsipnya.
4. Hubungan hukum antara prinsipal dan agen dituangkan dalam perjanjian keagenan.
5. Tujuan ditunjuknya agen adalah untuk pemasaran barang atau jasa.
6. Agen tidak perlu melakukan pemindahan hak atas barang atau jasa yang dikuasakan padanya oleh prinsipal. (Budi Santoso, 2015)

Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu *general agent*, sub agen atau agen, dan cabang agen:

1. *General agent* (agen umum)

Perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Persyaratan sebagai Agen Umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal bendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT dan/atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT secara kumulatif dan memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*). Bagi perusahaan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri.

2. Sub agen

Perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent.

3. Cabang agen

Adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Di usaha dalam pelayaran niaga dimana ada *liner* dan *tremper*, pelayaran *liner* akan menunjuk general agent atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya. Tremper akan menunjukan agent khusus (*spesial agent*) karena hanya dipakai pada saat kapalnya di charter di sebuah Pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar muat. Dalam melakukan tugasnya di Pelabuhan, agent yang ditunjuk dinamakan *port agent*. *Port agent* yang ditunjuk di pelabuhan lainnya dapat menunjuk *sub-agent* untuk mewakilinya. *Port agent* tetap bertanggung jawab terhadap *principalnya*. Bilamana dalam sebuah *charter party*, salah satu pihak umpama pencharter telah menunjuk agen untuk mewakili kepentingannya, maka pemilik dapat menunjuk agent lain untuk mewakilinya yang dinamakan *protecting agent*.

Secara umum agen hanya dua saja namun dalam prakteknya masih dikenal istilah-istilah dalam keagenan seperti :

1. *Booking Agent*

Adalah perusahaan pelayaran atau *forwarding* yang ditunjuk untuk mengurus muatan kapal dengan sistem *liner*.

2. *Special Agent* (Agen Khusus)

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melayani kapal dengan sistem *tramp* pada saat *Charter* di suatu pelabuhan untuk kegiatan bongkarmuat.

3. *Port Agent*

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk untuk melakukan tugas-tugas di suatu pelabuhan. *Port Agent* dapat menunjuk *Sub Agent* di pelabuhan lainnya untuk mewakilinya. *Port Agent* tetap bertanggung jawab terhadap principalnya.

4. *Protectual Agent / Protecting Agent*

Adalah agen yang ditunjuk oleh pencharter yang tercantum dalam *Charter Party* untuk mewakili kepentingannya.

5. *Husbandary Agent*

Adalah agen yang ditunjuk oleh principal untuk mewakili diluar kepentingan B/M, seperti mengurus ABK, *Repair*, *Supplier* dll.

6. *Boarding Agent*

Adalah petugas dari keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Biasanya *Boarding Agent* yang pertama naik ke kapal waktu kapal tiba dan terakhir meninggalkan kapal ketika kapal akan berangkat. (Dinas Luar Operasi).

7. *Cargo Handling Agent*

Adalah Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk untuk melayani kegiatan bongkar-muat di pelabuhan. (Iswanto dan Handoyo, 2019)

Di dalam pelabuhan juga memiliki Administrasi dengan sebutan adminiatrator pelabuhan atau yang sering disebut dengan kata ADPEL, yang memiliki pengertian sebagai berikut. Administrator pelabuhan adalah sebagai

proses rangkaian kegiatan yang mewujudkan merencanakan, mengatur, menyusun, membimbing, memimpin, mengendalikan atau mengawasi. Sebagai penanggung jawab tunggal dan umum dinyatakan dengan Keputusan Presiden No.44 Tahun 1985 tentang Pelaksanaan Tugas Pelayanan di daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Utama yang mengatur antara lain bahwa:

1. Pasal 1 ayat (1) untuk pelaksanaan tugas pelayanan di daerah lingkungan kerja pelabuhan laut utama, Administrator Pelabuhan adalah penanggung jawab dan pimpinan umum atas kelancaran pelaksanaan tugas di daerah lingkungan kerja pelabuhan utama; ayat (2) Administrator Pelabuhan berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan.
2. Pasal 2 ayat (1) Administrator Pelabuhan mengendalikan kelancaran tugas pelayanan di daerah lingkungan kerja pelabuhan utama; ayat (2) Instansi pemerintah, unit kerja, dan Badan Usaha milik Negara yang kegiatannya berada di daerah lingkungan kerja pelabuhan utama dalam melaksanakan tugasnya diperbantukan kepada Administrator Pelabuhan dalam art:
 - a.) Secara taktis operasional bertanggung jawab kepada Administrator Pelabuhan.
 - b.) Secara teknis fungsional tetap dibina oleh instansi induknya dalam arti Administrator Pelabuhan tidak mencampuri bidang teknis instansi tersebut. (Lasse, 2014).

Tugas agen dimulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh (pemilik atau operator) kapal – kapal asing yang dikukuhkan dalam *Agency Agreement*. Sebelum kapal tiba, *principal* memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani. Unit keagenan di kantor pusat sebagai *general agent* akan menunjuk cabang – cabang sebagai *port agent*.

Sedangkan Tugas pokok agen Menurut (Suwarno, 2011) antara lain :

- 1) Pelayanan operasional kapal-kapal principal
 - a) *Port information (port facility, port formality, custom of the port)*
 - b) Keperluan kapal

- c) Penyelesaian dokumen
- d) Permintaan *advance payment* untuk *port expense*, *cargo expense*, keperluan kapal, dan lain-lain.
- e) Memberikan informasi kepada principal sebagai berikut :
 - 1) Sebelum kapal tiba
 - a) *Port agen* melalui *general agen* memberikan informasi kepada principal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat kalkulasi biaya *disbursement*.
 - b) Agen juga memberitahukan kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan dan rencana bongkar muat.
 - 2) Waktu kapal tiba

Port agen memberitahu *general agen* tentang hari atau jam tiba atau sandar kapal, *bunker onboard*, rencana bongkar muat keadaan muatan kapal.
 - 3) Waktu kapal tiba di pelabuhan

Port agen kepala *general agen* tentang hasil bongkar atau muat keadaan muatan kapal.
 - 4) Waktu kapal berangkat

Port agen memberitahukan *general agen* untuk di teruskan ke principal tentang tanggal/jam selesai bongkar/ isi, jumlah muatan yang dibongkar/ dimuat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya *disbursement*.
 - 5) Selanjutnya *port agen* segera mengirimkan dokumen bongkar/ muat (*tally sheet*, *outturn report*, *damage cargo list*, dan lain-lain serta dokumen pemuatan (*stowage plan*, *copy B/L*, *Manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke principal dan pelabuhan tujuan.
- 2) Memonitor perkembangan muatan

Dalam hal ini agen melakukan hal-hal antara lain :

- a) Menjalin hubungan baik dengan para *shipper* dan memberi pelayanan informasi kepada *consignee*
 - b) Menandatangani B/L atas nama principal
 - c) Bila *consignee* belum memenuhi kewajiban penyerahan barang hanya seizin principal.
- 3) Pelayanan terhadap kapal
Secara rinci hampir sama dengan tugas cabang.
- 4) Penyelesaian masalah claim
Penyelesaian masalah claim sesuai dengan manual atas barang kurang atau rusak, lalu meneruskannya kepada principal sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar claim tersebut setelah mendapat persetujuan dari principal.
- 5) Pelayanan claim yang menyangkut keputusan *owners representative*. Dalam hal ini unit keagenan membantu untuk penyelesaian izin-izin antara lain ke :
- a) Departemen perhubungan & direktorat jenderal perhubungan laut
 - b) Departemen tenaga kerja
 - c) Direktorat jenderal imigrasi
 - d) Pemerintah daerah (dinas pajak)
 - e) Komando daerah kepolisian
 - f) Departemen luar negeri
 - g) Badan koordinasi intelegent
 - h) Dan sebagainya

2.3 Pengertian Sistem Informasi dan *Inaportnet*

1. Sistem informasi

Merupakan sistem yang disusun secara sistematis dan teratur dari jaringan-jaringan aliran informasi yang menghubungkan setiap bagian dari suatu sistem, sehingga memungkinkan diadakannya komunikasi antar bagian atau satuan fungsional.

Berikut pengertian sistem informasi menurut para ahli adalah :

- a. James O'Brien "sistem informasi adalah suatu kombinasi teratur apapun dari *people* (orang), *hardware* (perangkat keras), *software* (perangkat lunak), *computer networks* and *data communications* (jaringan komunikasi), dan *database* (basis data) yang mengumpulkan, mengubah dan menyebarkan informasi didalam suatu bentuk organisasi."
- b. Loudon "sistem informasi adalah komponen-komponen yang saling berhubungan dan bekerjasama untuk mengumpulkan, memproses, menyimpan dan mendistribusikan informasi untuk mendukung pengambilan keputusan, koordinasi, kontrol, analisis dan visualisasi dalam suatu organisasi." (Agus Irawan, dkk, 2016)

2. Pengertian Inaportnet

Berdasarkan gelaran KTT ASEAN 2011 di Nusa Dua menghasilkan Bali *Declaration on ASEAN Community in a Global Gommunity of Nations*. Semangat dari deklarasi teraebut yang kemudian disebut sebagai Bali Concord III tersebut adalah memastikan partisipasi dan kontribusi aktif ASEAN mengatasi berbagai permasalahan fundamental global dewasa ini. Penanda tangan dokumen Bali Concord III dilakukan oleh para Pemimpin ASEAN di Bali Nusa Dua Convention Center, Nusa Dua, Bali, Kamis (17/11/2011) petang.

National Single Window (NSW) terdiri dari dua pilar cakupan layanan, yakni *Trade System* (Tradenet) Dan *Port System* (Portnet). Yaitu sistem yang menangani masalah dokumen dan kepabeanan sementara Portnet mengatur perizinan keluar masuk kapal terutama proses *Port Clearance* di pelabuhan. 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 Nomor 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, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Tanjung Emas, dan Pelabuhan Bitung. (Budi Sitorus, dkk, 2016)

Indonesian Port Integration (INAPORTNET) adalah portal elektronis 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

Inaportnet merupakan sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis *Internet/web* untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dan seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait pelabuhan. (Johny dan Wiwit, 2019)

Inaportnet memungkinkan pengurusan administrasi online terintegrasi untuk surat izin kelayakan berlayar, surat izin kesehatan kapal, surat bebas karantina, entry/exit permit bagi pekerja kapal, serta berbagai izin lain yang diperlukan sebuah kapal untuk sandar atau berlayar. Pemilik atau kapten kapal akan mengetahui dokumen apa saja dan berapa biaya yang diperlukan, serta izin mana yang telah diperoleh dan mana yang tidak. Ini akan mempercepat waktu yang dibutuhkan suatu kapal untuk mendapatkan izin merapat atau pergi dari dermaga.

Karakteristik Sistem *INAPORTNET* :

- a. Berbasis web : Selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja (24 jam dalam 7 hari)
- 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 atau *streamline* bisnis proses yang ada (sesuai dengan peraturan/ketentuan yang berlaku)
- g. Layanan terintegrasi.

Pelayanan yang optimal di pelabuhan akan berdampak pada kelancaran arus lalu lintas dan angkutan laut yang perlu dilakukan secara berkesinambungan, dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

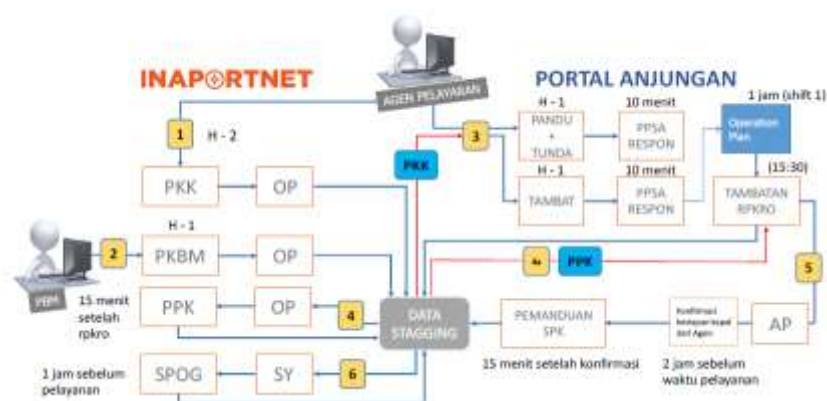
Dengan ciri tersebut maka *Inaportnet* akan memberikan manfaat bagi komunitas logistik, antara lain sebagai berikut :

- a. Single submission
- b. Layanan online, Hemat waktu dan biaya
- c. Percepatan 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 industri.

1) Pengajuan Pelayanan Kapal Masuk

Ketika Pengguna jasa akan meminta permohonan pelayanan apabila kapal yang diageninya akan masuk ke pelabuhan dan melakukan kegiatan, maka pengguna jasa harus melakukan pengajuan permohonan secara online.

Gambar 1. Alur Pelayanan Kapal Masuk



(Sumber : Materi Sosialisasi *INAPORTNET*, 2016)

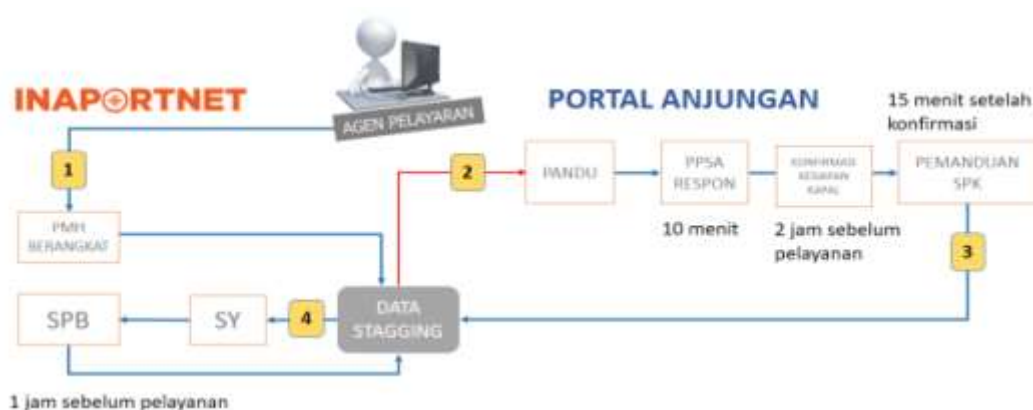
Keterangan :

- PKK : Pemberitahuan Kedatangan Kapal
- OP : Otoritas Pelabuhan
- PPSA : Pusat Pelayanan Satu Atap
- RPKRO : Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi
- PBM : Perusahaan Bongkar Muat
- PKBM : Pemberitahuan Kerja Bongkar Muat
- PPK : Permohonan Pelayanan Kapal
- AP : Agen Pelayaran
- SPK : Surat Perintah memandu Kapal
- SY : Syahbandar
- SPOG : Surat Persetujuan Olah Gerak

2) Pengajuan Kapal Keluar

Pengajuan kapal keluar mempunyai alur sama seperti pengajuan kapal shifting, namun setelah terbitnya SPK, proses akan dilanjutkan ke proses 4 karena kapal harus mendapat Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Syahbandar untuk dapat berlayar keluar dari pelabuhan. (Wulyo dan Farida, 2018)

Gambar 2. Alur Pelayanan Kapal Keluar



(Sumber : Materi Sosialisasi INAPORTNET, 2016)

2.4 Instansi – instansi yang terkait dengan sistem *Inaportnet*

Pelabuhan merupakan sistem yang terpadu berfungsi melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung dipelabuhan. 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: (Lasse, 2014)

1. Administrator Pelabuhan (*Port Administrator*)

Adalah 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 pemberi 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 Ekspor Barang (PEB).

4. Imigrasi (*Immigration*)

Dapat diartikan sebagai kedatangan atas kunjungan orang masuk ke wilayah negara asing untuk maksud tertentu, serta memiliki tugas pengawasan keluar dan masuknya orang asing di wilayah Indonesia, keberadaannya serta kegiatan orang asing di wilayah Indonesia dan untuk kelancaran ketertiban pengawasan pemerintah menyelenggarakan pendaftaran orang asing yang berada di wilayah Indonesia tetapi pada prinsipnya wisatawan berkewarganegaraan asing harus memiliki visa dan paspor.

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*.

2.5 Dokumen – dokumen yang diperlukan dalam Sistem *Inaportnet*

Dokumen kapal (*ship's documents*) adalah dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh dan harus berada di atas kapal, dokumen-dokumen mana menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi. Dokumen-dokumen termaksud yang merupakan dokumen legalisasi pelayaran niaga, terdiri dari:

- a. Surat Tanda Kebangsaan (*Certificate of Registry*), yaitu sertifikat yang menyatakan kebangsaan suatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah negara dimana kapal didaftarkan. Atas dasar pendaftaran ini kapal berhak mengibarkan bendera dari negara yang memberikan sertifikat yang bersangkutan dan berhak pula atas perlindungan hukum tertentu dari negara tersebut.
- b. Surat Laut (*Zeebrief*), yaitu Surat Tanda Kebangsaan yang diberikan kepada kapal yang besarnya lebih dari 500 m³ isi kotor (175 GT).

- 1) Pas Tahunan, diberikan kepada kapal yang lebih besar dari 20 m³ tetapi kurang dari 500 m³ isi kotor.
- 2) Pas kecil, diberikan kepada kapal yang kurang dari 20 m³ dan kepada kapal layar dan kapal pesiar (*jacht*).
- 3) Surat Laut Sementara. Dokumen sementara yang diberikan kepada kapal yang sedang berada dalam pemba-ngunan atau kapal yang sedang dalam perjalanan penyebrangan dari galangan dimana kapal dibangun menuju ketempat pemesanan kapal.
- 4) Surat Ukur (*Meetbrief*), yaitu sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari kapal seperti ukuran panjang (*legth over-all, legth between perpendiculars*), ukuran lebar, dalam,sarah (*draught, draft*), ukuran dari tiaptiap palka kapal, dan lain-lain.
- 5) Sertifikat Layak Laut (*Sea worthy Certificate*), yaitu sertifikat yang menyatakan kesantausaan kapal dalam berbagai fungsi, alat-alat perlengkapan berlayar, dan lainlain.
- 6) Sertifikat Lambung Timbul (*Loadline Certificate*), yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul atas permukaan air laut minimum dan mak-simum.
- 7) Daftar Anak Buah Kapal (Surat Sijil,*Crew List*), yaitu suatu daftar yang mene-rangkan tentang anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masingmasing.
- 8) Sertifikat Keamanan Radio (*Radio Safety Certificate*), yaitu sertifikat yang mene-tapkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesa-wat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan.
- 9) Sertifikat Keamanan (*Safety Certificate*), yaitu sertifikat yang terutama diperuntukan bagi kapal penumpang. Dalam sertifikat ini diterangkan bahwa keama-nan para penumpang selama berada di atas kapal cukup terjamin, baik keamanan badan, susila, maupun

keamanan terhadap tindakantindakan anak buah kapal yang tidak pantas.

- 10) Sertifikat Kesehatan (*Bill of Health*), yaitu surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal bebas dari sesuatu wabah penyakit dan bahwa orang-orang yang berada diatas kapal dalam keadaan baik.

Menurut ketentuan SOLAS tahun 1974 Sertifikat tambahan untuk kapal barang antara lain sebagai berikut:

- a.) Sertifikat keselamatan kontruksi kapal atau *Cargo Ship Safety Construction Certificate*.

Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT yang memenuhi persyaratan, sesuai dengan peraturan SOLAS regulation 1/10. Serta persyaratan chapter II-1 dan II-2, yang lain dari berhubungan dengan rencana pemadaman kebakaran dan sijiil kebakaran. Sertifikat ini dikeluarkan oleh negara kapal itu (*flag state*) dan berlaku untuk masa waktu 5 (lima) tahun (*SOLAS Protocol 1998, reg1/2*)

- b.) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang atau *Cargo Ship Safety Equip-ment Certificate*

Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT yang memenuhi persyaratan, sesuai dengan peraturan SOLAS, serta persyaratan chapter II-1, II-2, III dan persyaratan SOLAS. Sebuah *record of equipment* 1 yang melengkapi sertifikat ini dan harus selalu dipasang agar nampak. Dikeluarkan oleh *flag state* dan berlaku untuk masa dua tahun (*SOLAS 1974, reg 1/2 SOLAS, Protocol 1998, reg 1/2*)

- c.) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal atau *Cargo Ship Safety Radio Certificate* Dikeluarkan setelah diadakan survey dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 300 GT, yang dilengkapi dengan peralatan instalasi radio yang diakui oleh flag state yang berlaku untuk masa 1 tahun. *Record of Equipment*

(*form R*). Melengkapi sertifikat ini harus selalu berada dalam keadaan terpasang (*SOLAS 1974, reg 1/2*). (Sukrisno dan Chehtiar, 2019)

2.6 Hambatan-hambatan yang terjadi dalam sistem *Inaportnet*

Menurut Aswan Hasoloan (2017) Indriyanti, dkk (2019) pada dasarnya *Inaportnet* memiliki kendala atau hambatan yang sering terjadi antara lain :

1. Dalam kondisi tertentu koneksi jaringan mengalami gangguan (*down system*) sehingga pelayanan tidak dapat dilaksanakan dan hanya dilakukan secara manual.
2. Permasalahan teknis sistem yang timbul tidak dapat diselesaikan oleh petugas setempat hanya dapat diselesaikan oleh petugas yang berada di pusat (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Jakarta) sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama untuk tindaklanjut penyelesaiannya.
3. Masih terdapat petugas yang terkait langsung dalam proses pelayanan belum memiliki kompetensi didalam bidangnya sehingga proses pelayanan dapat terkendala apabila terjadi permasalahan.
4. Kualitas Layanan Rendah Masih rendahnya kualitas layanan dapat mempengaruhi Operasional Prosedur sistem *Inaportnet*. Pelayanan publik yang baik merupakan fasilitas utama yang harusnya disediakan oleh Ditjen Hubla kepada pengguna jasa *Inaportnet*. Kenyataannya dalam sistem *Inaportnet* terkadang masih ditemukan pelayanan yang tidak sesuai dengan keinginan para pengguna jasa.
5. Gangguan Jaringan Sering terjadinya gangguan pada jaringan layanan dapat mempengaruhi prosedur operasional sistem *Inaportnet*. Gangguan jaringan internet disebabkan oleh lemahnya serveri internal dalam sistem *Inaportnet*
6. Ilmu Pengetahuan dan Teknologi yang Masih Rendah Kurangnya Ilmu Pengetahuan dan Teknologi pada agen pelayaran. Ilmu pengetahuan dan Teknologi merupakan hal penting dalam suatu layanan online *Inaportnet*. Agen pelayaran yang belum mengetahui seberapa pentingnya ilmu pengetahuan dan teknologi, akan sulit untuk mengerjakan layanan online

yang berbasis Inaportnet ini, dikarenakan seluruh layanan Inaportnet terhubung langsung dengan sistem internet dan teknologi komputer.

7. **Prosedur Penggunaan Aplikasi yang Rumit Sistem dan Prosedur Penggunaan yang masih dianggap rumit.** Dalam aplikasi Inaportnet tidak sedikit agen pelayaran yang mengeluh tentang prosedur penggunaan aplikasi yang berbelit-belit dan rumit. Bagi para pemula penggunaan prosedur menjadi salah satu kendala dikarenakan banyaknya layanan dalam aplikasi yang terlalu banyak alur sehingga menimbulkan kebingungan.