

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi dan Pengertian Pelabuhan

Ada pengertian yang terkait pada pelabuhan, dari kata asal *port* dan *harbour* namun pengertiannya tidak dapat sepenuhnya diadopsi kedalam pelabuhan secara harfiah. Terjemahan pengertian *harbour* adalah sebagian perairan yang terlindung, badai, dan baik/cocok bagi akomodasi kapal-kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar persediaan, perbaikan dan bongkar muat barang, sedangkan *port* adalah *harbor* yang terlindung dimana tersedia fasilitas terminal laut, yang terdiri dari tambatan/dermaga untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang transit dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang. Jika disimak uraian terjemahan dari dua kata diatas, jelas perbedaan dari penekanannya walaupun tujuannya sama. Namun demikian dalam bahasa Indonesia pelabuhan secara umum dapat didefinisikan sebagai perairan yang terlindung baik secara alamiah atau buatan, yang dapat untuk berlindung kapal, dari melakukan aktifitas bongkar muat barang, manusia maupun hewan serta dilengkapi fasilitas terminal yang terdiri dari tambatan, gudang dan tempat penumpukan lainnya dimana kapal melakukan transfer muatannya. (Edy hidayat, 2009)

2.2 Peran dan Fungsi Pelabuhan

Peran pelabuhan yang penting dalam sistem transportasi nasional adalah :

- a. Pintu gerbang komersial suatu daerah atau negara
- b. Titik perairan darat dan laut
- c. Tempat peralihan moda transportasi laut ke moda transportasi darat
- d. Tempat penampungan dan distribusi barang

Fungsi dasar pelabuhan secara umum dapat disimpulkan sebagai berikut :

- a. *Interface*, pelabuhan menyediakan fasilitas dan pelayanan untuk memindahkan kapal ke darat atau sebaliknya
- b. *Link*, pelabuhan sebagai mata rantai penghubung dalam system transportasi.
- c. *Gateways*, pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan bagi daerah atau negara.

Dalam perkembangannya, telah berkembang fungsi tambahan lainnya yang merupakan tambahan terhadap fungsi dasarnya, seperti :

- a. *Zona industry*
- b. Tempat penimbunan dan distribusi barang dalam *logistic*
- c. Tempat/depo penumpukan barang

Tujuan dan sasaran utama pelabuhan adalah:

- a. Selaras dan menunjang kebijakan pemerintah terkait.
- b. Menyediakan/menyelenggarakan tingkat pelayanan yang optimal untuk daerah belakang.
- c. Menghasilkan keseluruhan biaya transportasi terendah.
- d. Menghasilkan kemanfaatan sosial-ekonomi yang maksimum.
- e. Tingkat operasi yang efisien.
- f. Laik secara finansial.

2.3 Jenis – jenis Dan Tipe Pelabuhan

- a. Jenis Pelabuhan
 - 1) Pelabuhan pesisir
 - 2) Pelabuhan sungai, muara
 - 3) Pelabuhan *fyord*. (Edy Hidayat, 2009).
- b. Tipe Pelabuhan
 - 1) Pelabuhan Utama
 - 2) Pelabuhan Pengumpul
 - 3) Pelabuhan Pengumpan. (Aswan Hasoloan, 2017)

2.4 Sistem Manajemen Pelabuhan

Manajemen sebuah perusahaan pelayaran dituntut kecepatan dan ketepatannya dalam merespon apa yang dibutuhkan masyarakat saat ini. Sebagai perusahaan jasa, perusahaan pelayaran harus berorientasi pada kualitas pelayanan yang diberikan. Pelayanan yang diberikan harus mampu menciptakan kepuasan bagi pelanggannya. (Anton Pangihutan, dkk, 2016). Sistem manajemen pelabuhan di dunia ini dikenali menjadi beberapa sistem berdasarkan pola kepemilikan dan pengelola usaha/layanannya.

Manajemen penyelenggaraan pelabuhan dapat dikategorikan: (Edy Hidayat, 2009)

1. *Land Lord Port* : Penyelenggara pelabuhan hanya menyediakan prasarana pokok pelabuhan (*Breakwater*, Alur pelayaran, Dermaga, Lapangan penumpukan dan gedung), sedangkan peralatan dan kegiatan operasional dilakukan pihak lain.
2. *Tool Port* : penyelenggara pelabuhan menyediakan prasarana pokok pelabuhan, dan peralatan bongkar muat, namun kegiatan operasionalnya dilaksanakan oleh pihak lain.
3. *Operating Port (Service Port)* : penyelenggara pelabuhan menyediakan prasarana pokok, peralatan bongkar muat serta peralatan lainnya dan juga melaksanakan kegiatan operasionalnya.
4. Pelabuhan Swasta (*Fully Privated Port*): penyelenggara pelabuhan yang dilaksanakan oleh swasta.

2.5 Pengertian Keagenan

Keagenan adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau perusahaan pelayaran asing di luar negeri (selaku *principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principal* tersebut (kapal milik, kapal carter yang dioperasikan *principal*). Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal membutuhkan pelayanan kapalnya, tetapi juga dapat ditunjukan

sebagai agen dalam hal dibutuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain (Suwarno, 2011).

Berdasarkan pengertian dalam *Black's Law* tersebut dapat disimpulkan bahwa *agency* 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 untuk atas nama orang lain (dalam hal ini disebut *principal*) dan tindakan agen tersebut akan mengikat *principal*, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan (Budi Santoso, 2015).

Agen Kapal atau agen pelayaran merupakan hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilaman dua pihak bersepakat membuat perjanjian dimana salah satu pihak yang dinamakan sebagai “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang direncanakan kepadanya. (Sukrisno, Chehtiar Denis Piaratama, 2019).

Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut mengatur,

1. Agen umum (*general Agent*) yakni perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, charter, maupun kapal yang dioperasikannya).
2. Sub Agen (*Sub Agent*) yakni perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk oleh agen umum di pelabuhan tertentu,
3. Cabang Agen adalah cabang dari agen umum dipelabuhan tertentu. (D.A. Lasse, 2012).

Di Indonesia keagenan kapal terhimpun dalam assosiasi keagenan kapal Indonesia (*Indonesian Shipping Agent Association*). Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang angkutan di perairan pasal 90

menyatakan bahwa kegiatan usaha keagenan kapal merupakan kegiatan mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Kapal yang membutuhkan pelayanan keagenan adalah, (a) kapal asing dan (b) kapal nasional. Sedangkan usaha keagenan dapat dilakukan oleh, (a) perusahaan nasional keagenan kapal dan (b) perusahaan angkutan laut nasional. (D.A. Lasse, 2012).

2.6 Tugas Agen

Menurut (Suwarno, 2011) tugas pokok agen antara lain :

1. Pelayanan Operasional Kapal-kapal Principal

- a. Port Information (*port facility, port formality, custom of port*)
- b. Keperluan Kapal, seperti bunker air, provision, repair, maintenance, crewing, surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya
- c. Penyelesaian dokumen, *Bill Of Lading, manifest, hatch List, Stowage Plan, Crew List*, dokumen untuk bongkar/ muat, *Ship Husbanding (in & out clearance, imgrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, Port Administration, Dokumen Kapal lainnya)*
- d. Permintaan *Advance Payment* untuk *Port Expenses, Cargo Expenses*,keperluan kapal, dan lain-lain
- e. Memberikan Informasi Kepada Principal sebagai berikut :

1) Sebelum Kapal Tiba.

Port agen melalui *general agent* memberitahu informasi kepada principal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, *cargo prospect/booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya *disbursement*, dan Agen juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, rencana bongkar muat

2) Waktu Kapal Tiba

Port agent memberitahu *General Agent* tentang hari/jam tiba/sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar muat, keadaan kapal.

3) Waktu Kapal Tiba di Pelabuhan

Port Agent melaporkan kepada *general agent* tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.

4) Waktu Kapal Berangkat

Port Agent memberitahukan kepada *General Agent* untuk diteruskan ke *principal* tentang tanggal/jam selesai bongkar/muat, berangkat, draft kapal/bunker on board/isi, jumlah muatan yang dibongkar/dimuat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya *disbursement*.

5) Selanjutnya *Port Agent* segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (*tally sheet*, *outurn report*, *damage cargo list*, dan lain-lain serta dokumen pemuatan (*stowage plan*, *copy B/L*, *manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal*.

2. Memonitor Perkembangan Muatan.

- 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*.
- d. Pelayanan terhadap Kapal dan Muatannya.

3. Penyelesaian Masalah *Claim*

Penyelesaian masalah *claim* sesuai dengan muannual atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar *claim* tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*.

4. Pelayanan *claim* yang menyangkut keputusan *Owner's Representative*.

Dalam hal ini unit kegenan membantu untu penyelesaian izin-izin anatarain 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 Intelejen.

2.7 Pengertian Dasar Perusahaan Pelayaran

Menurut (Suwarno, 2011) pelayaran dilihat dari kegiatannya ada dua macam :

1. Pelayaran niaga (*Shipping Business*) commercial shipping laha usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar) baik di dalam negeri (intrasulair) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).
2. Pelayaran bukan niaga, yaitu : pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjagaan pantai, pelayaran hidrogafi, dan sebagainya.
3. *Port agent* melalui *general agent* memberi informasi kepada *principal* tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, *cargo prospect/booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya *disbursement*.
4. Agen juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar,prospek muatan, rencana bongkar muat.

- a. Waktu Kapal Tiba
Port agent memberitahu *General Agent* tentang hari/jam tiba/sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar muat, keadaan kapal.
- b. Waktu Kapal Tiba di Pelabuhan
Port Agent melaporkan kepada *general agent* tentang hasil bongkar/muat dan hambatan yang terjadi.
- c. Waktu Kapal Berangkat
Port Agent memberitahukan kepada *General Agent* untuk diteruskan ke *principal* tentang tanggal/jam selesai bongkar/muat, berangkat, draft kapal/bunker on board/isi, jumlah muatan yang dibongkar/dimuat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya *disbursement*.
- d. Selanjutnya *Port Agent* segera mengirimkan dokumen bongkar/muat (*tally sheet*, *outurn report*, *damage cargo list*, dan lain-lain serta dokumen pemuatan (*stowage plan*, *copy B/L*, *manifest*) untuk selanjutnya dikirim ke *principal*.
- e. Memonitor Perkembangan Muatan.
 - 1) Menjalin hubungan baik dengan para *shipper* dan memberi pelayanan informasi kepada *consignee*.
 - 2) Menandatangani *B/L* atas nama *principal*
 - 3) Bila *consignee* belum memenuhi kewajiban, penyerahan barangnya seizin *principal*.
 - 4) Pelayanan terhadap Kapal dan Muatannya.
 - 5) Penyelesaian Masalah *Claim*
Penyelesaian masalah *claim* sesuai dengan manual atas barang kurang atau muatan rusak, lalu meneruskannya kepada *principal* sepanjang memenuhi persyaratan dan membayar *claim* tersebut setelah mendapat persetujuan dari *principal*.
 - 6) Pelayanan *claim* yang menyangkut keputusan *Owner's 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 Intelektual.

2.8 Proses Pelayanan Keagenan

1. Sebelum kapal tiba

Port agent melalui *general agent* memberi informasi kepada *principal* tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, *cargo prospect* atau *booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya *disbursement*.

Agensi juga memberitahu kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, program bongkar atau muat.

2. Waktu kapal tiba

Port agent memberitahu *general agent* tentang hari atau jam, tiba atau sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar atau muat, keadaan muatan kapal.

3. Waktu kapal di pelabuhan

Port agent memberitahu *unit general agent* tentang hasil bongkar atau muat dan hambatan bongkar atau muat.

4. Waktu kapal berangkat

Port agent memberitahu ke *general agent* untuk diteruskan ke *principal* tentang tanggal/jam selesai bongkar muat atau berangkat, *draft* kapal, *bunker on board* atau isi bahan bakar, jumlah muatan yang dibongkar

atau muat, sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya – biaya *disbursement*.

5. Selanjutnya *Port Agent* segera mengirimkan dokumen bongkar atau 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. (Suwarno, 2011).

2.9 Pengertian Sistem Inaportnet

Inaportnet merupakan sebuah sistem layanan tunggal elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhan yang standar dalam melayani kapal dan barang dari seluruh instansi pelabuhan terkait. (Asmaul Mufidasari, dkk, 2019). *Inaportnet* sesungguhnya merupakan sistem yang dibuat secara online untuk melayani kedatangan dan keberangkatan kapal (*clearance in and clearance out*) serta bongkar muat. (Johny malisan, Wiwit Tresnawati, 2019)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 192 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2015 Tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan. Menimbang: bahwa dalam rangka memberikan pelayanan kapal dan barang secara efektif dan efisien yang melibatkan instansi dan pemangku kepentingan di pelabuhan melalui sistem layanan tunggal berbasis internet secara terintegrasi, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penerapan *inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan memutuskan dan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, dalam peraturan ini yang di maksud dengan :

1. Bab I Pasal 1 ayat (1) :

Inaportnet adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet/web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari

seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan.

2. Bab II Pasal 2 :

- a. Kementrian perhubungan menyelenggarakan *Inaportnet* secara *online* dan pelaksanaannya dilakukan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut
- b. *Inaportnet* sebagaimana dimaksud pada ayat (1), untuk pelayanan kapal dan barang yang meliputi kapal masuk, kapal pindah, kapal keluar, perpanjangan tambat dan pembatalan pelayanan
- c. Penerapan *inaportnet* pelayanan kapal dan barang di pelabuhan dilakukan sesuai tugas, fungsi, kewenangan dan tanggung jawab dari setiap instansi pemerintah dan pemangku kepentingan terkait si pelabuhan berdasarkan ketentuan peraturan perundang – undangan.

3. Bab II Pasal 3 :

Pelayanan kapal dan barang menggunakan *Inaportnet* secara *online* sebagaimana dimaksud dalam pasal 2

4. Bab II Pasal 4 :

Pelayanan kapal dan barang menggunakan sistem *Inaportnet* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, terintegrasi dengan sistem *Indonesia National Single Window (INSW)* dan sistem yang dimiliki oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Ditjen Bea dan Cukai, Ditjen Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan, Ditjen Imigrasi, Badan Karantina Pertanian, Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan, Badan Usaha Pelabuhan dan pemangku kepentingan terkait lainnya di pelabuhan.

5. Bab II Pasal 5 :

Penerapan *Inaportnet* secara *online* dilakukan secara bertahap:

- a. Tahap awal penerapan *inaportnet* secara *online* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada 16 (enam belas) pelabuhan, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Priok,

Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Tanjung Emas, dan Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Banten, Pelabuhan Batam, Pelabuhan Panjang, Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Balikpapan, Pelabuhan Ambon, Pelabuhan Sorong, Pelabuhan Manggar, dan Pelabuhan Tanjung Uban.

- b. Penerapan *Inaportnet* di pelabuhan selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2), akan diatur dengan peraturan menteri.
6. Bab II Pasal (6) Direktur Jenderal bertanggung jawab terhadap pelaksanaan *Inaportnet*.

2.10 Penerapan *Inaportnet*

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 192 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2015 Tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan.

Menimbang: bahwa dalam rangka memberikan pelayanan kapal dan barang secara efektif dan efisien yang melibatkan instansi dan pemangku kepentingan di pelabuhan melalui sistem layanan tunggal berbasis internet secara terintegrasi, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penerapan *inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan memutuskan dan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, dalam peraturan ini yangdi maksud dengan :

Bab II Pasal 5 :

Penerapan *Inaportnet* secara *online* dilakukan secara bertahap.

1. Tahap awal penerapan *inaportnet* secara *online* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada 16 (enam belas) pelabuhan, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makasar, Pelabuhan Tanjung Emas, dan

Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Banten, Pelabuhan Batam, Pelabuhan Panjang, Pelabuhan Banjarmasin, Pelabuhan Balikpapan, Pelabuhan Ambon, Pelabuhan Sorong, Pelabuhan Manggar, dan Pelabuhan Tanjung Uban.

2.11 Dokumen-dokumen Kapal

F.D.C Sudjatmiko dalam (Sukrisno, Chehtiar Denis Piaratama, 2019)mendefinisikan dokumen kapal (*ship's documents*) adalah dokumen-dokumen yang harus berada diatas kapal, dokumen- dokumen mana menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagiaifungsi.

Dokumen-dokumen termaksud yang merupakan dokumen legalisasi pelayaran niaga, terdiri dari :

1. Surat Tanda Kebangsaan (*Certificate Of Registry*)

Sertifikat yang menyatakan tanda kebangsaan suatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah negara dimana kapal didaftarkan.

2. Surat Laut (*Zeebrief*)

Surat tanda kebangsaan yang diberikan kepada kapal yang besarnya lebih dari 500 m³ isi kotor (175 GT).

3. Surat Laut Sementara

Dokumen sementara yang diberikan kepada kapal yang sedang berada dalam pembangunan

4. Surat Ukur (*Meetbrief*)

Sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran- ukuran terpenting dari kapal.

5. Sertifikat Layak Laut (*Sea Worthy Certificate*)

Sertifikat yang menyatakan kesentausaan kapal.

6. Sertifikat Lambung Timbul (*Loadline Certificate*)

Sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul.

7. Daftar Anak Buah Kapal (*Surat Sijil, Crew List*)

Suatu daftar yang menerangkan tentang anak buah kapal.

8. Sertifikat Keamanan Radio (*Radio Safety Certificate*)

Sertifikat yang menetapkan bahwa kapal diperlengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio.

9. Sertifikat Keamanan (*Safety Certificate*)

Sertifikat yang terutama diperuntukan

10. Sertifikat Kesehatan (*Bill Of Health*)

Surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal bebas dari sesuatu wabah penyakit.

11. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*) *Survey* dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT.

12. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*) *Survey* dari sebuah kapal barang berukuran lebih dari 500 GT.

2.12 Instansi-Instansi Terkait Dalam Keagenan Kapal

1. Administrator pelabuhan

Port Administration sebagai proses adalah rangkaian kegiatan yang wujudnya merencanakan, mengatur, mengurus, menyusun, membimbing, memimpin, memutuskan, mengendalikan, atau mengawasi.

2. Syahbandar

Instansi Pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, dikepalai oleh Syahbandar berikut unsur- unsur kelaik lautan, kepelautan dan laik layar, dan ketertiban serta patroli. Syahbandar melaksanakan fungsi-fungsi keselamatan dan keamanan meliputi pelaksanaa, pengawasan, dan pengawasan penegakan hukum dibidang perkapalan, kenavigasian, kepelabuhan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

3. Bea Cukai (*Customs*)

Inisiatif awal perusahaan pelayaran, importir dan eksportir. Perusahaan Pelayaran menyampaikan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) beserta dengan data muatan (*Manifest*).

4. Imigrasi

Pengawasan terhadap orang-orang asing yang berkunjung ke wilayah NKRI sejak saat kedatangan sampai keberangkatan.

5. Kesehatan Pelabuhan

Departemen Kesehatan yang berperan sangat penting dan strategis dalam melaksanakan fungsi cegah dan tangkal penyakit karantina dan penyakit menular potensial wabah, meminimalisasi risiko yang timbul dengan melaksanakan kegiatan kekarantinaan dan survailans epidemiologi. (D.A. Lasse, 2012)

6. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo)

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang jasa kepelabuhan dan menyediakan fasilitas-fasilitas jasa kepelabuhan.

2.13 Hambatan- hambatan Penggunaan Sistem *Inaportnet*

Menurut (Retno Indriyati, Baharudinsyah, 2019) Dalam layanan *online* berbasis *Inaportnet* ini masih terdapat beberapa kendala dalam Standar *Operating Procedure* dan *Service Level Agreement* serta bentuk aplikasi *Inaportnet* yang dikerjakan oleh agen pelayaran sehingga

menghambat kerja bagi para pengguna jasa angkutan laut, masalah-masalah yang sering terjadi antara lain :

1. 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*.
2. Gangguan jaringan, sering terjadinya gangguan pada jaringan layanan dapat mempengaruhi prosedur operasional system *Inaportnet*. Gangguan jaringan internet disebabkan oleh lemahnya server internet dalam sistem *inaportnet*.
3. 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*.
4. Prosedur Penggunaan aplikasi yang rumit, sistem dan prosedur penggunaan yang masih dianggap rumit. Dalam aplikasi *Inaportnet* tidak sedikit agen yang mengeluh tentang prosedur penggunaan yang berbelit-belit dan rumit.

Menurut (Aswan Hasoloan, 2017) kendala/masalah yang dihadapi :

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 (Dir ektorat Jendrerel Perhubungan Laut Jakarta) sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama untuk tindak lanjut penyelesaiannya.
3. Masih terdapat petugas yang terkait langsung dalam proses pelayanan belum memiliki kompetensi didalam bidangnya sehingga proses pelayanan dapat terkendala apabila terjadi permasalahan.

