

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **Latar Belakang Masalah**

Indonesia adalah Negara yang dikenal sebagai negara maritim yang sebagian besar luas wilayahnya merupakan perairan dan terdiri atas pulau– pulau. Oleh karena itu pelayanan yang utama akan diberikan kepada penumpang maupun barang yang masuk melalui jalur transportasi laut, oleh sebab itu sarana transportasi laut sangat penting untuk menghubungkan pulau–pulau yang tersebar di seluruh Indonesia. Salah satu transportasi laut adalah angkutan laut yang berupa kapal-kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut. Angkutan kapal laut merupakan usaha perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan laut. Jasa angkutan laut meliputi jasa angkutan penumpang dan muatan barang (Asrul Ardian Harahap, 2019).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan : “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan 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 antar moda transportasi“. Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang di kelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah akan maju dengan sendirinya. Dan dari sinilah 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. ( Aswan Hasoloan 2017 ).

Sehubungan dengan itu pemerintah telah menyusun sistem transportasi laut nasional yang terdiri dari jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Jaringan prasarana antara lain menyangkut kapal, alur pelayaran dan fasilitas keselamatan, keamanan pelayaran dan pelabuhan. Pelabuhan memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun mobilitas sosial dan perdagangan di wilayah Nusantara yang sangat luas. ( Aswan Hasoloan 2017 ).

Jasa angkutan laut dapat mendorong terjadinya perpindahan barang dan manusia antar pulau sehingga membantu kelangsungan kehidupan dan meningkatkan perekonomian masyarakat Indonesia. Peranan perusahaan pelayaran sangatlah penting bagi dunia pelayaran di Indonesia. PT. Pelayaran Gema Bahari Cirebon sendiri didirikan untuk fokus pada jasa keagenan kapal, Kegiatan keagenan kapal yang dilakukan PT. Pelayaran Gema Bahari Cirebon mulai dari penanganan kedatangan dan keberangkatan maupun pada saat pengurusan dokumen *clearance in* dan *clearance out* kapal serta semua keperluan yang dibutuhkan kapal pada saat dipelabuhan. Dalam pengurusan dokumen *clearance in* maupun *clearance out* kapal pihak agen bekerjasama dengan instansi–instansi terkait seperti Syahbandar, Karantina, Imigrasi, Bea cukai dan Pelindo untuk kelancaran dalam pengurusan dokumen *clearance in* maupun *clearance out* kapal pihak agen harus mematuhi dan mengetahui aturan atau prosedur yang ditetapkan oleh pihak instansi terkait, sehingga dalam pengurusan dokumen dapat berjalan dengan lancar dan meminimalisir kesalahan dalam pengurusan dokumen.

Dalam tulisan ini penulis mengkhususkan mengadakan analisa pada *Ship Agent*, bagian *clearance in* dan *clearance out* kapal. *Ship Agent* adalah usaha yang mengkhususkan diri dalam pelayanan jasa mewakili kepentingan pemilik kapal di pelabuhan dimana *ship agent* itu berada. Setiap angkutan laut yang berlayar pasti akan singgah dipelabuhan untuk melakukan pemuatan dan pembongkaran barang, serta embarkasi dan debarkasi penumpang. Disini diatur rencana kedatangan dan keberangkatan kapal dan segala keperluan yang dibutuhkan oleh kapal. Namun tidak semua kapal memiliki cabang di pelabuhan yang akan disinghainya. Sehingga pemilik kapal harus menunjuk salah satu perusahaan pelayaran yang berada di pelabuhan tertentu untuk melayani segala keperluan kapal selama berada di pelabuhan tersebut (Budi Santoso, 2015).

Perusahaan pelayaran yang menyediakan pelayanan keagenan kapal harus dapat melaksanakan tugas-tugasnya dengan baik dan benar. Disini agen bertindak sebagai pihak yang mewakili pemilik kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama dipelabuhan dapat berjalan sesuai dengan baik sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama dipelabuhan dengan menggunakan sistem *inaportnet* (Budi Santoso, 2015).

Dengan keterbatasan waktu yang dimiliki oleh petugas, petugas dituntut untuk bekerja secara optimal. Kinerja agen yang berhubungan dengan sistem *inaportnet* petugas akan cepat mengirim data-data dalam 1 sistem tersebut. Instansi yang terkait masing-masing akan memproses kelengkapan dokumen dengan sistem *inaportnet* tersebut tanpa harus bertatap muka dengan Instansi yang terkait dan waktu memproses akan lebih cepat dan mudah, tetapi apabila sistem *inaportnet* sedang *error/gangguan*, petugas terpaksa menangani dokumen secara manual dengan berbagai instansi terkait, antara lain Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina dan Syahbandar membutuhkan waktu yang cukup lama, semua rangkaian yang dilakukan petugas kepada instansi terkait itu untuk

mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang di keluarkan oleh pihak syahbandar. Dalam proses pengurusannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB), tersebut setiap instansi terkait membutuhkan waktu yang lebih lama dari yang telah mereka tentukan, pada umumnya waktu yang diperlukan untuk pengurusan dokumen awal sampai diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) membutuhkan waktu 5-7 jam, tetapi pada kenyatannya waktu yang di butuhkan sampai dengan 9-11jam. Jika dilihat dari selisih waktu yang terjadi 3 jam waktu lebih lama pengurusannya dokumen tersebut. Selisih waktu tersebut yang harus disiasati oleh petugas tersebut karena bisa menimbulkannya denda yang disebabkan oleh keterlambatan kapal untuk berangkatnya yang bisa menimbulkan kerugian yang tidak sedikit bagi perusahaan.

Berdasarkan uraian diatas, penulis mengkaji hal tersebut dan menuangkannya ke dalam sebuah karya tulis yang berjudul : **“Prosedur Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Tug Boat GSL 11 Dengan Sistem *Inaportnet* Di PT. Pelayaran Gema Bahari Cirebon ”**

### **Rumusan Masalah**

Dengan adanya selisih waktu pelayanan yang harus disiasati oleh petugas yang disebabkan oleh keterlambatan keberangkat kapal, yang bisa menimbulkan denda dan kerugian yang tidak sedikit bagi perusahaan. Berdasarkan latar belakang masalah diatas, adapun beberapa rumusan masalah yang akan dibahas Penulis. Diantaranya :

1. Bagaimana proses dan prosedur pelayanan dokumen-dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal?
2. Bagaimanakah hubungan pihak-pihak yang berkaitan dengan pelabuhan dan keagenan?
3. Bagaimana cara mengatasi proses penanganan keterlambatan keberangkatan kapal?

## **Tujuan dan Kegunaan Penulisan**

Adapun tujuan dari penulisan sebagai berikut :

### 1. Tujuan Penulisan

Penulis ingin membandingkan dan mempraktikkan antara teori-teori yang telah didapat perkuliahan maupun di studi kepustakaan, serta studi dokumen dengan keadaan lapangan yang dilaksanakan dalam praktik darat serta turut berpartisipasi dalam kegiatan lapangan untuk memperoleh pengalaman di dalam dunia kerja khususnya dibidang pelayaran oleh perusahaan tersebut, sehingga penulis ini mempunyai beberapa tujuan yaitu:

- a. Untuk mengetahui dokumen-dokumen yang dibutuhkan pada proses kedatangan dan keberangkatan kapal.
- b. Untuk mengetahui hubungan agen dengan pihak-pihak di pelabuhan.
- c. Untuk mengetahui hambatan-hambatan dalam pelayanan jasa keagen.

### 2. Manfaat Penulisan

Manfaat penulisan yang penulis harapkan dari praktik darat ini sebagai berikut ini :

#### a. Manfaat bagi penulis :

Untuk menambah pengalaman pengoprasian sistem *inapornet* dan ilmu pengetahuan bagi peneliti serta menerapkan ilmu yang diperoleh di perkuliahan. Sebagai syarat untuk menyelesaikan jenjang pendidikan Diploma Tiga Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan di UNIVERSITAS MARITIM AMNI Semarang.

#### b. Manfaat bagi Institusi UNIMAR AMNI :

Dalam hal ini Institusi UNIMAR AMNI akan mendapatkan data tertulis yang lengkap mengenai perkembangan dunia pelayaran, perniagaan serta sebagai bahan informasi yang dapat diberikan pada taruna yang sedang aktif pada bangku perkuliahan.

#### c. Manfaat bagi Perusahaan :

Penelitian tugas akhir ini diharapkan dapat bermanfaat bagi perusahaan untuk mengurangi tingkat kesalahan yang timbul selama melaksanakan kegiatan sehingga semakin memacu kinerja dan semakin meningkatkan kinerja demi mengembangkan perusahaan menjadi lebih berkembang kedepannya.

- d. Manfaat bagi Masyarakat Umum :
- Menambah informasi tentang kegiatan umum perusahaan pelayaran kepada masyarakat umum yaitu mengenai pelayaran jasa keagenan kapal dalam pengurusan *clearance in* dan *clearance out* dengan sistem *inapornet* di PT. Pelayaran Gema Bahari Cirebon

### **Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan merupakan pola umum dalam penulisan karya tulis untuk memperoleh gambaran dan arah penulisan yang baik dan jelas. Dalam hal ini penulis menguraikan secara singkat dan sistematika dalam 5 (lima) bab yang terdiri dari:

#### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Dalam bab ini terdiri dari, Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan dan Kegunaan Penulisan, Sistematika Penulisan.

#### **BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini berisi teori-teori yang digunakan dalam penyusunan Karya Tulis, baik teori yang berasal dari buku-buku, jurnal ilmiah maupun media cetak dan online.

#### **BAB 3 METODE PENGUMPULAN DATA**

Dalam bab ini penulis memaparkan tentang metodologi penelitian jenis dan sumber data yang penulis ambil untuk membuat karya tulis serta membahas tentang metode pengumpulan data yang penulis lakukan untuk menulis karya tulis ini.

#### **BAB 4 PEMBAHASAN DAN HASIL**

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang pelayanan jasa keagenan kapal melalui sistem *inapornet* serta menjelaskan sejarah singkat PT.

Pelayaran Gema Bahari Cirebon, struktur perusahaan, tanggung jawab dari masing-masing divisi, serta proses kedatangan dan keberangkatan kapal.

## **BAB 5 PENUTUP**

Dalam bab ini terdiri atas kesimpulan dan saran penyajian secara singkat apa yang telah diperoleh dari pembahasan sesuai dengan tujuan penulisan dan saran ajuan yang di pandang perlu berdasarkan kesimpulan yang diambil.

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **Pengertian Pelabuhan**

Pelabuhan menurut Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan 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.

Sedangkan menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 pasal 1 ayat 1 mengenai Pelayaran, Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

#### **Perusahaan Pelayaran**

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas (PT), 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) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (interinsulair) maupun luar negeri (*ocean going shipping*). (Suwarno, 2011:128).

Pelayaran niaga adalah usaha dibidang jasa dalam penyediaan ruang pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik dalam negeri maupun luar negeri. (Suwarno, 2011:127).

Pelayaran Niaga (*Merchant Marine*) ialah usaha pengangkutan barang (khususnya barang dagangan) atau penumpang melalui laut, baik yang

dilakukan antar pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara. (Engkos Kosasih & Hananto Soewedo, 2007:6).

#### 1. Manfaat Shipping Industry

Usaha pelayaran merupakan usaha industri bidang jasa Transportasi laut atau Shipping Industry yang bermanfaat sebagai berikut :

- a. *Place utility*, yaitu barang yang di satu tempat kurang bermanfaat di pindahkan ke tempat yang manfaatnya lebih besar.
- b. *Time utility*, yaitu barang dari satu tempat yang saat tertentu sudah diproduksi dan berlebihan di pindahkan ke tempat yang pada waktu yang sama belum di produksi dan membutuhkan pengangkutan dengan kapal dapat dilakukan melalui laut, danau, maupun sungai.

(Engkos Kosasih & Hananto Soewedo, 2007:8).

#### 2. Macam – macam perusahaan pelayaran.

Menurut engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007:31-33) di tinjau dari sifat usahanya, perusahaan pelayaran dapat dibedakan menjadi dua, yaitu :

##### a. Pelayaran tetap (*Linier Service*).

Pelayaran tetap mempunyai ciri sebagai berikut :

- 1) Jalur pelayaran (*trade line*) dan perjalanan kapal tertentu dan teratur, menyinggahi pelabuhan yang di tetapkan sebelumnya dengan fekruensi yang tetap dan mempunyai *sailing schedule* tertentu yang semuanya di umumkan kepada semua *cargo owner* (pemilik muatan).
- 2) Umumnya pelayaran tetap dapat menerima semua jenis muatan.
- 3) Pelayaran tetap menawarkan *freight rate* (daftar tarif angkutan) yang telah di tetapkan dan berlaku umum.
- 4) *Carrier* (pengusaha pelayaran) harus mempunyai peraturan atau syarat-syarat pengangkutan yang di cantumkan pada lembar formulir *Bill of Lading* (B/L) atau mungkin ada perjanjian khusus antara *carrier* dan *shipper*.

Sebagaimana usaha lain, usaha pelayaran *service linier* juga memiliki keuntungan dan kerugian. Berikut ini penjelasan lengkapnya.

- Keuntungan *Linier Service*.
  - a. Memenuhi kebutuhan bagi *cargo owner*, yaitu satu pelayaran yang tetap dan teratur.
  - b. Mempunyai *customer* tetap yang selalu mensupport perusahaan.
  - c. Karena sifatnya yang teratur lebih mudah di ramalkan dan diadakan *preplanning* sehingga memungkinkan untung / rugi lebih mudah di ketahui sebelumnya.
- Kerugian *Linier Service*
  - a. *Linier* membutuhkan satu organisasi yang mahal / besar harus ada unit usaha, armada, keuangan, dan administrasi umum dalam jumlah yang sesuai dengan kegiatan
  - b. Harus *balanced trade* terutama untuk *linier container* untuk menghindari biaya *repositioning* yang tinggi.
  - c. Agar dapat memelihara satu frekuensi yang tinggi harus mempunyai armada yang besar / banyak.

b. Pelayaran Tidak Tetap (*Tramper Service*).

Pelayaran *tramper service* merupakan pelayaran bebas yang tidak terikat ketentuan formal, tidak mempunyai jalur pelayaran tetap, dan kapal dapat berlayar kemana saja. Kapal membawa muatan apa saja dan sering membawa muatan sejenisnya. Pelayaran tramper tidak mempunyai jadwal yang di umumkan sebelumnya. Syarat pengangkutan dan uang tambang (*freight rate*) dalam pelayaran tramper merupakan hasil permufakatan kedua belah pihak.

Berikut ini adalah beberapa keuntungan *tramper service* :

- a. Kapal hanya menyinggahi pelabuhan yang mempunyai prospek yang bermuatan cukup.

- b. Pelabuhan yang di singgahi kurang, tetapi muatan yang diangkut cukup banyak.
- c. Organisasi perusahaan cukup sederhana, yang penting ada unit armada.
- d. Selain keuntungan *tramper service* juga memiliki kerugian-kerugian sebagai berikut.
- e. Tidak mudah untuk mendapatkan *employment* kapal karna tidak mempunyai *customer* yang tetap.
- f. Ada kemungkinan berlayar dalam keadaan kosong menuju satu pelabuhan muat atau tidak memperoleh muatan balik.

## **Keagenan kapal**

### **Pengertian Agen Kapal**

Pengangkut intermoda melalui laut adalah sebagai bahan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh disuatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agen, sub agen atau agent, dan cabang agen.

### **Jenis-jenis Keagenan**

- a. *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. Sebagai contoh, sebuah perusahaan pelayaran Cingcuala Jepang, menunjuk Bahtera Line sebagai *general agent*. Maka Bahtera Line bertugas melayani kapal

milik Cingcuala selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia. ( Yuni, et all 2017 ).

Persaratan 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 komulatif 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 di ageniya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri.(KM 33 Tahun 2001, bab V, Pasal 45 ayat (1) s.d (4) (Yuni, et all 2017).

b. Cabang Agen

Adalah cabang dari general agen di pelabuhan tertentu. Di usaha dalam pelayaran niaga dimana ada *liner* dan *tremper*, pelayaran *liner* akan menunjuk *general* agen atau *booking* agen, untuk mengurus muatan dan kapalnya. *Tremper* akan menunjuk 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, agen yang ditunjuk dinamakan *port agent*. *Port agent* yang di tunjuk di pelabuhan lainnya dapat menunjuk sub-agen untuk mewakilinya. *Port agent* tetap bertanggung jawab terhadap *principalnya*. Bilamana dalam 14 sebuah *charter party*, salah satu pihak umpama pencharter telah menunjuk agen untuk mewakili kepentinganya, maka pemilik dapat menunjuk agen lain untuk mewakilinya yang dinamakan *protecting agent*. ( Yuni, et all 2017 ).

c. 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. Sebagai contoh Cingcuala menunjuk Bahtera Line sebagai agentnya maka Bahtera

Line menunjuk sub-agent atau Komring Jaya Line untuk menangani kapal tersebut karena bahtera Line Tidak memiliki cabang di pelabuhan Merak banten. ( Yuni, et all 2017 ).

### **Fungsi keagenan**

Unit keagenan memiliki fungsi-fungsi sebagai berikut:

- a Menyusun program oprasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik dalam pelayanan *liner service* maupun *tramper*.
- b Memonitor pelaksanaan pengagenan / pelayanan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal datang dan berangkat kapal.
- c Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik oprasional maupun yang menyakut keuangan.
- d Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya.
- e Mengupayakan kegiatan keagenan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulasi terhadap kegiatan pokok perusahaan. ( Yuni, et all 2017 ).

### **Implementasi Tugas Agen**

Tugas agen di mulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik atau operator kapal, 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* (pelaksanaan untuk pelayanan kapal (husbanding) dan muatan dari kapal principal (*canvassing*). Umumnya jasa yang diberikan oleh agen adalah sebagai berikut:

- a. Pelayanan Operasional Kapal-kapal Principal Agen memberikan pelayanan oprasional kapal-kapal principal.
- b. Port information (*port facility, port formality, custom of the port*), Keperluan kapal, seperti bunker, air, *provision, repair, maintenance, crewing*, surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
- c. Penyelesaian dokumen, B/L, *Manifest, hatch list, crew list*, dokumen untuk bongkar/muat, *ship husbanding ( in & out clearance*, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, *port administrator*, dokumen kapal lainnya)
- d. Waktu kapal di pelabuhan, *Port agent* memberitahukan unit *general agent* tentang hasil bongkar/muat dan hambatan bongkar/muat.
- e. Waktu kapal berangkat, *Port agent* memberitahu kepada *general agent* untuk diteruskan ke principal tentang tanggal / jam selesai bongkar muat /berangkat, draf kapal, *bunker on board* / isi, jumlah muatan yang di bongkar / muat, sisa ruang kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya *disbursement*.
- f. Selanjutnya *port agent* segera kirimkan dokumen dokumen bongkar.
- g. muat (*tally sheet, outurn report, dermaga cargo list*, dan lain-lain dan dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*), untuk selanjutnya dikirim ke principal dan pelabuhan tujuan. ( Yuni, et all 2017 ).

### **Pengertian Inaportnet**

Menurut Kementrian Perhubungan Republik Indonesia Direktorat Jendral Perhubungan Laut mengatakan, *Inaportnet* didefinisikan sebagai sistem informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang berstandar melayani kapal dan barang dari seluruh Instansi terkait atau pemangku

kepentingan di pelabuhan (termasuk sistem layanan Badan Usaha Pelabuhan / BUP ). Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa *Inaportnet* adalah suatu sistem dimana tersedianya suatu wadah (portal) untuk dioperasikan dan di integrasikannya untuk seluruh pola kegiatan baik pelayanan dan perizinan (*Clearance*) dari instansi terkait yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan, sehingga akan mampu meningkatkan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, terutama mendorong percepatan proses *Port Clearance*. (Retno Indriyati, et all 2019).

*Inaportnet* mengintegrasikan layanan kebutuhan administrasi perkapalan di seluruh instansi terkait di pelabuhan. *inaportnet* memungkinkan pengurusan administrasi secara *online* terintegrasi untuk surat izin kelaikan berlayar, surat izin kesehatan kapal, surat bebas karantina, ijin masuk dan keluar bagi crew kapal, serta berbagai hal lain yang diperlukan sebuah kapal saat tiba sandar atau berlayar. ( Retno Indriyati, et all 2019 )

Penerapan layanan *online* berbasis *inaportnet* dititik beratkan pada pelayanan *Port Clearance* yang memakan waktu cukup lama di Pelabuhan Indonesia terutama untuk kapal-kapal asing yang melakukan kegiatan bongkar dan muat di Pelabuhan. Hal demikian terjadi karena masih adanya keterbatasan kemampuan dalam pelayanan kapal dan barang baik yang bersifat teknis atau administratif. Dengan adanya layanan *online* berbasis *inaportnet* yang melibatkan banyak entitas mulai dari instansi pemerintah sampai pihak swasta sehingga pihak-pihak yang berkaitan dengan proses *Port Clearance* tidak perlu membawa *hardcopy* ( *paperless*) dalam pelaksanaan *Port Clearance* untuk kapal-kapal yang ingin sandar di Pelabuhan. Pengguna *inaportnet* mencakup Instansi pemerintah yang terdiri dari Pelabuhan Indonesia (Pelindo) dan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) serta pihak swasta Perusahaan Pelayaran (agen), Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dalam bentuk portal yang mampu

diakses pengguna jasa angkutan laut tanpa harus datang ke instansi terkait (*paperless*) kecuali permasalahan diluar sistem. (Retno Indriyati, et all 2019).

### **1. Karakteristik *Inaportnet***

- a Berbasis *web*: Selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja.
- b Mudah digunakan bagi para pengguna jasa angkutan laut.
- c Aman : Pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya.
- d Cerdas : Sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi penggunaan.
- e Netral : Tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna. ( Retno Indriyati, et all 2019 ).

### **2. Fungsi-Fungsi *Inaportnet***

- a *Single submission* yaitu mempermudah proses.
- b Layanan *online* yang berfungsi menghemat waktu dan biaya bagi penggunaan jasa angkutan.
- c Mempercepat proses layanan secara keseluruhan bagi pengguna jasa angkutan laut.
- d Meminimalisir kesalahan memuaskan data dan dokumen untuk kapal.
- e Mempermudah *monitoring* penggunaan layanan *inaportnet*.
- f Meningkatkan daya saing pengguna jasa angkutan laut. ( Retno Indriyati, et all 2019 ).

