

**ANALISIS PROSES *CLEARANCE IN* DAN *CLEARANCE OUT*
UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN PADA
PT. MARITIM INDO TRANS DIPELABUHAN PELINDO II
CIWANDAN BANTEN**



**OLEH :
HASMAYANTI
18.43.084
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**ANALISIS PROSES *CLEARANCE IN* DAN *CLEARANCE OUT*
UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN PADA
PT. MARITIM INDO TRANS DIPELABUHAN PELINDO II
CIWANDAN BANTEN**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program

Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

HASMAYANTI

NIT : 18.43.084

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2022**

SKRIPSI
**ANALISIS PROSES CLEARANCE IN DAN CLEARANCE
OUT UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN
PELAYARAN PADA PT. MARITIM INDO TRANS
DIPELABUHAN PELINDO II CIWANDAN BANTEN**

Disusun dan Diajukan Oleh

HASMAYANTI

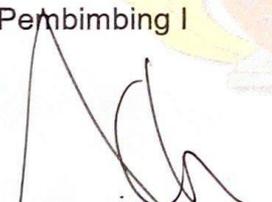
NIT. 18.43.084

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 15 Juni 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Rosliawati A. Kosman, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19761023 199803 2 001


Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr.

Penata (III/c)

NIP. 19840529 201012 2 002

Mengetahui :

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I


Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar.

Pembina (IV/a)

NIP. 197511224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK


Jumriani, S.E., M.Adm.S.D.A.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19731201 199803 2 008

PRAKATA

Dengan memanjatkan puji dan syukur Kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan berkat dan anugerah-nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Skripsi ini dengan judul: **“ANALISIS PROSES CLEARANCE IN DAN CLEARANCE OUT UNTUK MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN PADA PT. MARITIM INDO TRANS DIPELABUHAN PELINDO II CIWANDAN BANTEN”**.

Penulisan skripsi hasil ini merupakan salah satu persyaratan bagi penulis untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan pada program Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terwujudnya skripsi ini tidak terlepas dari peranan berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini tak lupa penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm. S.D.A. selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan;
4. Ibu Rosliawati, SE., MM., selaku Dosen Pembimbing pertama penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini;
5. Ibu Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr. selaku dosen Pembimbing II selama penulisan skripsi ini;

6. Direktur dan Staff PT. Maritim Indo Trans yang telah membantu dalam pengumpulan data skripsi sampai selesainya;
7. Para Dosen dan Staff Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang secara pribadi juga tak pribadi sudah menyampaikan petunjuk serta bimbingan;
8. Kepada kedua orang tua yang tercinta Bapak H. Usman serta Ibu Hj. Halwiah, serta saudara penulis dan keluarga besar yang senantiasa memberikan Doa, Semangat, kasih sayang dan cinta selama penulis menyelesaikan pendidikan;
9. Rekan-rekan taruna/i Angkatan XXXIX, senior dan junior di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan bantuan dalam penulisan ini.
10. Barak D. 202 yang senantiasa memberikan motivasi dan dukungan untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini:
11. Semuanya yang tak mungkin zdxxxxxxxxxxtersebutkan namanya satu persatu.

Pada penyusunan ini penulis menyadari masih poly kekurangan-kekurangan baik dipandang dari segi penulisan, penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Sebab itu penulis mengharapkan kritik serta saran yg bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini yang akan berguna untuk umum maupun penulis sendiri.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis dan maupun pembacanya untuk menambah pengetahuan.

Makassar, Desember 2022



HASMAYANTI
NIT : 18.43.084

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : HASMAYANTI
Nomor Induk Taruna : 18.43.084
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS PROSES *CLEARANCE IN* DAN *CLEARANCE OUT* UNTUK
MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN PADA PT. MARITIM
INDO TRANS DIPELABUHAN PELINDO II CIWANDAN BANTEN.**

Adalah karya orisinal. Seluruh pandangan baru yg terdapat ada skripsi ini yang aku nyatakan menjadi kutipan, adalah wangsit yang saya susun sendiri.

Bila pernyataan diatas terbukti kebaliknyaa, maka aku bersedia mendapatkan hukuman yang ditetapkan sang Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, Desember 2022



HASMAYANTI
NIT : 18.43.084

ABSTRAK

HASMAYANTI. 2022. Analisis Proses izin masuk dan izin keluar dalam menunjang keselamatan pelayaran pada PT. Maritim Indo Trans dipelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten (Dibimbing oleh Rosliawaty A Kosman dan Annisa Rahmah).

Tujuan dari penelitian ini sebagai referensi terhadap PT. Maritim Indo Trans agar kendala yang terjadi pada saat proses *clearance* kapal dapat terselesaikan sehingga proses *clearance in* dan *clearance out* kapal dapat berjalan dengan lancar sesuai yang diinginkan.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. MARITIM INDO TRANS selama 5 bulan sejak Maret 2021 sampai Juli 2021 yang dilaksanakan di Ciwandan Banten. Sumber data adalah data primer yang diperoleh secara langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi pada perusahaan.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa adanya proses dan hambatan di saat proses izin masuk dan izin keluar kapal pada PT. Maritim Indo Trans yang disebabkan oleh adanya dokumen yang *expired* dan PPKA *Next Port* yang belum terbit sehingga mengakibatkan terjadinya keterlambatan pada saat *clearance in* dan *clearance out* kapal.

Kata kunci: Analisis, proses masuk dan keluar kapal

ABSTRACT

HASMAYANTI. 2022. *Analysis of Clearance In and Clearance Out Processes to support shipping safety at PT. Maritim Indo Trans at the port of Pelindo II Ciwandan Banten (Supervised by Rosliawaty A Kosman and Annisa Rahmah).*

The purpose of this study as a reference to PT. Maritim Indo Trans so that problems that occur during the ship's clearance process can be resolved so that the ship's in and out clearance process can run smoothly as desired.

This research was conducted at PT. MARITIM INDO TRANS for 5 months from M arch 2021 to July 2021 which will be held in Ciwandan Banten. Sources of data are primary data obtained directly from the research site by way of observation at the company.

The results obtained from this study indicate that there are processes and obstacles during the process of clearance in and clearance out of ships at PT. Maritim Indo Trans which is caused by expired documents and PPKA Next Port that has not been issued, resulting in delays in the clearance in and out of the ship.

Keywords: Analysis, clearance process in and out

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|----------------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PENGAJUAN | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iii |
| PRAKATA | iv |
| PERNYATAAN KEASLIAN | vi |
| ABSTRAK | vii |
| ABSTARCT | viii |
| DAFTRA TABEL | x |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 2 |
| C. Tujuan Penelitian | 2 |
| D. Manfaat Penelitian | 3 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | |
| A. Pengertian Pelabuhan | 4 |
| B. Keselamatan Pelayaran | 5 |
| C. Pengertian <i>Clearance in</i> dan <i>Clerance out</i> | 6 |
| D. Kedatangan Kapal dan Keberagkatan Kapal | 7 |
| 1. Proses Kedatangan Kapal | 8 |
| 2. Proses Keberangkatan Kapal | 9 |
| E. Instansi – instansi yang terkait | 11 |
| F. Kerangka Pikir Penelitian | 19 |
| G. Hipotesis | 20 |
| BAB III METODE PENELITIAN | |
| A. Jenis Desain dan Variabel Penelitian | 21 |
| B. Definisi Operasional Variabel | 21 |
| C. Populasi dan Sampel Penelitian | 21 |

| | |
|--|----|
| D. Teknik Pengumpulan Data | 22 |
| E. Teknik Analisis Data | 22 |
| BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN | |
| A. Gambaran Umum Perusahaan | 23 |
| B. Analisa Masalah | 26 |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN | |
| A. Simpulan | 47 |
| B. Saran | 47 |
| DAFTAR PUSTAKA | |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Ihwai Pelayaran merupakan Negara kepulauan yang berciri Nusantara yang disatukan sang daerah perairan yang sangat luas digunakan batas-batas, hak - hak, serta kedaulatan yg ditetapkan dengan Undang-Undang. Pelayaran adalah bagian wahana transportasi bahari atau satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhanan keselamatan dan keamanan, serta proteksi lingkungan maritim.

Harbor merupakan alat pada ujung bahari, aliran air, / danau buat mendapatkan *boat* yang tiba dan embarkasi kapal, aplikasi aktivitas pemerintah, serta aktivitas ekonomi lainnya, yang ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhanan sinkron menggunakan tarif kebutuhan. Sebagaimana menggunakan Peraturan Pemerintah angka 64 Tahun 2015 Perihal Kepelabuhanan artinya segala sesuatu yang berkaitan menggunakan software fungsi pelabuhan buat menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus kemudian lintas kapal, penumpang serta/atau barang, keselamatan serta keamanan berlayar, kawasan perpindahan intra-serta/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional serta wilayah memakai permanen memperhatikan rapikan ruang derah.

Pada proses penanganan kedatangan serta embarkasi kapal tentunya memerlukan aneka berbagai porto ataupun tarif pada rangka memperlancar kegiatan penanganan tersebut. Tetapi demikian pada proses penanganan kedatangan dan embarkasi kapal masih banyak ditemukan kendala mirip pelayanan kedatangan dan

Embarkasi kapal yang belum optimal yang ditimbulkan sebab dermaga penuh serta pengurusan ijin setiap instansi terkait dipelabuhan di waktu kedatangan serta embarkasi kapal terlambat, sebagaimana yang diatur pada Peraturan Menteri nomor 6 tahun 2013 wacana jenis, struktur serta golongan tarif jasa kepelabuhanan yang dimaksud menggunakan tarif jasa yaitu harga jasa dari setiap jenis pelayanan yang terdapat didalam pelabuhan yg terjadi sebab terdapat pihak yg menyampaikan atau menyediakan pelayanan, sebab itu tarif harus kentara besarnya.

Sesuai uraian pada atas penulis ingin meneliti suatu *problem* yang berjudul “**Analisis Proses *Clearance in* Serta *Clearance out* Untuk Menunjang Keselamatan Pelayaran Di PT. Maritim Indo Trans Di Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten**”.

B. Rumusan Masalah

Menggunakan adanya latar belakang diatas, maka penulis merumuskan perseteruan penelitian yang akan dibahas di skripsi penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana proses izin masuk serta izin keluar dalam menunjang keselamatan pelayaran di PT. Maritim Indo Trans di pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten?
2. Faktor faktor apa yang mengganggu proses *clearance in* serta *clearance out* di PT. Maritim Indo Trans pada pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penyusunan proposal ini diantaranya adalah :

1. Buat mengetahui proses *clearance in* serta *clearance out* untuk menunjang keselamatan pelayaran di PT. Maritim Indo Trans pada pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten.

2. Buat mengetahui faktor - faktor yg merusak proses *clearance in* serta *clearance out* di Pt. Maritim Indo Trans dipelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian berasal penulisan proposal ini terbagi atas 2 manfaat yaitu :

1. Manfaat Teoritis :

Bisa menyampaikan pemikiran pada memperkaya wawasan perihal proses izin masuk serta izin keluar dalam menunjang keselamatan pelayaran pada PT. Maritim Indo Trans di pelabuhan Pelindo II Ciwandam Banten.

2. Manfaat Simpel :

Menambah ilmu pengetahuan dan menyampaikan pemikiran biasanya di pada lingkup pelayanan izin masuk serta izin keluar di PT. Maritim Indo Trans dipelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten dalam menunjang keselamatan di pelabuhan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan merupakan daerah yg terdiri atas daratan serta atau perairan memakai batas - batas eksklusif menjadi kawasan aktivitas pemerintahan serta aktivitas perusahaan yang digunakan menjadi daerah kapal bersandar, naik turun penumpang serta bongkar muat barang, berupa terminal serta tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan serta keamanan serta keamanan pelayaran serta aktivitas penunjang pelabuhan dan menjadi wilayah perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Kepelabuhanan ialah segala sesuatu yang menggunakan aplikasi pelaksanaan fungsi pelabuhan buat menunjang kelancaran, keamanan serta ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang atau barang, keselamatan serta keamanan berlayar, kawasan perpindahan intra atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional serta wilayah menggunakan permanen memperhatikan tata ruang wilayah.

1. Peran Pelabuhan

Pelabuhan sebagai salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yg pada kelola secara baik serta efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industry pada daerah akan maju memakai sendirinya. Serta berasal inilah pelabuhan sangat berperan krusial, jika kita melihat sejarah jaman dahulu beberapa kota tadi. Pelabuhan sebagai jembatan penghubung pembangunan jalan raya, jaringan rel kereta barah, serta pergudangan wilayah distribusi yg tak kalah pentingnya kipran pelabuhan merupakan jadi *focal point* bagi perekonomian pula perdagangan serta perpaduan kumpulan badan perjuangan mirip

2. Fungsi Pelabuhan

Dalam hal ini ada 4 fungsi pelabuhan

a. *Gateway* (pintu gerbang)

Pelabuhan berfungsi menjadi pintu yang dilewati orang serta barang ke dalam juga keluar pelabuhan yang dianggap menjadi sebagai pintu sebab pelabuhan merupakan jaran atau area resmi bagi kemudian lintas perdagangan.

b. *Link* (mata rantai)

Mata rantai asal proses transportasi (pengangkutan) muatan asal wilayah pembuatan (dari barang) hingga kedaerah penerima atau konsumen.

c. *Interface* (tatap muka)

Yang dimaksud *interface* disini adalah dalam arus distribusi suatu barang mau tak mau wajib melewati area pelabuhan dua kali, yakni satu kali dipelabuhan bongkar. pastinya membutuhkan alat alat mekanis juga non mekanis.

d. *Industry Entity*

Pada *industry entity* ini bisa pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh serta akan menyebarkan bidang perjuangan lain, akibatnya area pelabuhan menjadi zona *industry* terkait menggunakan kepelabuhanan, antara lain akan tumbuh perusahaan pelayaran yang berkelimpung dibidang, keagenan, pergudangan, PBM, *trucking*, serta lain sebagainya.

B. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran sebagai keliru alasan dilakukan proses *clearance*. Keselamatan pelayaran didefinisikan menjadi suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan serta keamanan yang menyangkut angkutan diperairan serta kepelabuhanan. Ada poly penyebab kecelakaan kapal, sebab tidak pada indahkan keharusan

tiap kendaraan yang berada diatas kapal buat diikat. Sampai duduk masalah penempatan barang yg tak memperhitungkan titik berat kapal serta gaya lengan stabil. Memakai demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tak mampu disebutkan secara pasti melainkan perlu dilakukan pengkajian.

Keselamatan pelayaran (*marine* paling aman), maka balai teknologi keselamatan pelayaran menyelenggarakan aktivitas bimbingan teknis yang ditunjukkan kepada masyarakat *maritime*, awak kapal (ABK) serta pengguna jasa transportasi laut.

Keselamatan pelayaran menyampikan petunjuk cara penggunaan perlengkapan indera keselamatan pelayaran pada pengguna transportasi bahari laut dipergunakan dan berfungsi sebagaimana mestinya ketika terjadi hal yang tak diinginkan atau kedaruratan.

Aktivitas keselamatan pelayaran ini menerima dukungan penuh dari Ditjen Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan, serta tempat kerja Kesyabandaran. Serta instansi terkait lainnya dalam hal keselamatan pelayaran.

C. Pengertian *Clearance in* serta *Clearance out*

Pelayanan kapal ialah jasa aktivitas operasional kapal mulai asal masuknya kapal sampai embarkasi kapal atau munculnya kapal serta pelabuhan pelayanan jasa sendiri dari beberapa bagian aktivitas *clearance in* serta *clearance out* sendiri masuk kedalam bagianpelayanan kapal yang keluar masuk pelabuhan tertentu.

Clearance in ialah proses yang diberlakukan pada setiap pelabuhan sang instansi - instansi yang terkait yang harus dilewati sang kapal yang akan masuk ke suatu pelabuhan. *clearance out* adalah proses perizinan sebelum keberangkatan kapal dari pelabuhan asal.

Proses *clearance* merupakan proses yang dilalui oleh kapal yang terdiri dari pengecekan dokumen dan kelayakan kapal oleh agen yang ditunjuk maupun instansi terkait. Seperti syabandar, beacukai dan kesehatan. Proses ini dilakukan dengan tujuan memastikan apakah kapal layak untuk masuk pelabuhan melakukan kegiatan bongkar muat ataupun laik laut.

Apabila kapal telah memenuhi persyaratan *clearance* maka kapal layak untuk masuk ataupun keluar pelabuhan. Begitupun sebaliknya, jika kapal tdk memenuhi persyaratan maka kapal tidak akan dapat masuk ke pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat ataupun keluar pelabuhan menuju pelabuhan tujuan.

D. Kedatangan Kapal dan Keberangkatan Kapal

Dalam praktek pelayaran niaga, yang menentukan besar kecilnya keuntungan perusahaan itu bukan banyak sedikitnya muatan yang di angkut, melainkan masih banyak dampak-dampak lain yang dapat menghambat keuntungan itu. Lamanya kapal - kapal yang berada di pelabuhan, Cara bongkar maupun muat, dapat juga mengurangi keuntungan kapal yang bermuatan penuh.

Kapal yang lebih lama berada di pelabuhan, memerlukan biaya-biaya yang harus dikeluarkan setiap harinya selama kapal berada di pelabuhan. Maka untuk menghindari kapal berada lama di pelabuhan, perusahaan pelayaran bagian operasional mengadakan persiapan untuk kedatangan kapal, seperti mengurus segala perizinannya, supaya kapal memasuki pelabuhan secara legal, mengurus tempat sandar, fasilitas - fasilitas untuk kapal, serta sarana dan prasarana untuk kapal selama kapal berada di pelabuhan. Setelah kapal selesai melakukan bongkar maupun muat dan urusan lainnya, maka kapal bersiap untuk berangkat meninggalkan pelabuhan.

Menurut Sumardi pada bukunya "Pelabuhan Indonesia" Kedatangan kapal (*clearance in*) merupakan proses perizinan kapal

yg dilakukan sang keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi pelabuhan yang terkait dimana kapal tersebut akan memasuki daerah perairan pelabuhan, lalu daerah pada pelabuhan hingga kapal sandar di dermaga untuk mengadakan aktivitas bongkar muat serta aktivitas lainnya. (Sumardi, 2000:145).

Embarkasi kapal (*clearance out*) sudah ada proses perizinan Embarkasi kapal yg dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada instansi yg terkait di pelabuhan dimana kapal tersebut sudah terselesaikan melakukan aktivitas selanjutnya akan meninggalkan pelabuhan menuju ke pelabuhan tujuan berikutnya (Sumardi, 2000:145).

1. Proses Kedatangan Kapal (*Clearance In*) :

- a. Pada di saat pagar usang 1x24 jam sebelum kapal datang pada pelabuhan (tambat), perusahaan angkutan bahari nasional/agen memberikan pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) di otoritas pelabuhan, instansi pemerintah terkait serta Pelindo II secara online.
- b. Di saat paling usang 12 jam sebelum kapal datang perusahaan angkutan laut nasional/agen memberikan :
 - 1) Laporan kedatangan kapal (LKK) kepada otoritas pelabuhan serta instansi pemerintah yg terkait.
 - 2) Permintaan Pelayanan Kapal serta Barang (PPKB) untuk tambat, pemanduan penundaan secara online kepada Otoritas Pelabuhan serta instansi pemerintah yang terkait.
- c. Di saat paling usang 5 jam saat laporan datang kapal sebagaimana yg dimaksud pada ayat 2 huruf *alfabeth* diterima, Otoritas pelabuhan serta instansi pemerintahan yang terkait memproses serta merespon menggunakan menerbitkan akan pembuktian/persetujuan sinkron menggunakan manfaat masing-masing.
- d. Di saat paling usang 1 jam semen akibat verifikasi/ persetujuan

sebagaimana dimaksud pada ayat tiga diterbitkan sang instansi pemerintah yg terkait, maka otoritas pelabuhan beserta BUP memutuskan pelayanan tambat, pemanduan dan penundaan kapal.

- e. Di saat paling usang 12 jam sejak penetapan pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat 4 syahbandar menertibkan Surat suverpisi Olah Gerak (SPOG).
- f. Di saat paling usang $\frac{1}{2}$ jam sejak Surat suverpisi Olah motilitas (SPOG) sebagaimana dimaksud pada ayat lima menerbitkan oleh syahbandar, Pelindo II menertibkan Surat Perintah Kerja (SPK) perangkat lunak pemanduan, penundaan, serta penambatan kapal memakai tembusan disampaikan pada otoritas pelabuhan.
- g. Di hal tersebut instansi pemerintah terkait sebagaimana dimaksud di ayat tiga tidak menyampaikan persetujuan pada kurung ketika yg sudah ditetapkan, maka proses pelayanan sementara waktu tidak bisa dilanjutkan sinkron diterbitkannya pertarungan sang instansi yang bersangkutan serta penyelesain permasalahan difasilitasi oleh OP selaku penjamin kelancaran arus barang dipelabuhan.
- h. Di hal terdapat instansi pemerintahan sebagaimana dimaksud ayat tiga tak menyampaikan respon atau tidak mengeluarkan persetujuannya pada kurang saat yg sudah ditetapkan, maka instansi pemerintahan yg bersangkutan dianggap klaim sudah menyampaikan persetujuan.

2. Proses Keberangkatan Kapal (*Clearance Out*) :

- a. Pada saat paling usang 6 jam sebelum kapal keluar, perusahaan angkutan bahari nasional/ partikuler/ agen menyampaikan permohonan / laporan keberangkatan kapal pada otoritas pelabuhan, instansi pemerintah yang terkait dan Pelindo II.

- b. Pada saat paling usang 1 jam pada saat permohonan / laporan sebagaimana dimaksud di ayat 1 diterima, Otoritas pelabuhan, instansi pemerintahan yg terkait memproses serta merespon dengan menertibkan yg akan terjadi pengungkit / persetujuan sinkron tugas serta fungsi masing - masing.
- c. Dalam waktu paling lama 1 jam sejak hasil verifikasi / persetujuan sebagaimana dimaksud pada ayat 2 diterbitkan oleh masing-masing instansi pemerintah yang terkait, syahbandar menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- d. Pada saat paling usang 1 jam pada saat Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebagaimana dimaksud pada ayat tiga diterbitkan sang syahbandar, Otoritas Pelabuhan beserta Pelindo II menetapkan waktu pelayanan pemanduan serta penundaan kapal.
- e. Pada saat paling usang setengah jam semenjak penetapan saat pemanduan dan penundaan sebagaimana dimaksud ayat 4, Pelindo II menerbitkan Surat Perintah Kerja (SPK) aplikasi pemanduan serta penundaan menggunakan tembusan kepada Otoritas Pelabuhan (OP).
- f. Di hal tadi terdapat instansi pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat dua, tak memberikan persetujuan pada kurung saat yg telah ditetapkan, maka proses pelayanan sementara untuk tak mampu dilanjutkan sampai diterbitkannya persetujuan sang instansi yg bersangkutan serta penyelesaian permasalahannya difasilitasi sang Otoritas Pelabuhan selaku penjamin kelancaran arus barang pada pelabuhan.
- g. Dikala tadi instansi dikatakan dikatakan di ayat dua tak menyampaikan tanggapan / tidak mengeluarkan persetujuannya, maka instansi pemerintahan yg bersangkutan disebut sudah menyampaikan persetujuan.

E. Instansi – instansi yang Terkait

Menurut (Suyono,R.P.2001:17) di pelabuhan setiap kapal yang akan masuk dan keluar pelabuhan, akan mendapatkan jasa pemanduan, untuk mendapatkan jasa pemanduan tersebut, terlebih dahulu harus mendapatkan persetujuan berlabuh atau bertambat dari instansi - instansi yang terkait, antara lain :

1. PT. Pelindo II Cabang Ciwandan Banten

PT. Pelindo II atau Pelabuhan Indonesia II adalah suatu instansi yang menyediakan serta mengusahakan fasilitas pelabuhan yang memungkinkan kapal bisa berlabuh menggunakan keamanan serta bisa melakukan aktivitas bongkar/muat, serta memutuskan lokasi lokasi tambatan serta ketika kapal bertambat serta memutuskan target produksi aktivitas bongkar / muat. Tugas Pelindo ialah:

- a. Menerima laporan pra perencanaan kedatangan kapal dan barang dari perusahaan pelayaran yang kemudian diadakan rapat atau penetapan dermaga.
- b. Memberi izin untuk kapal bertambat atau sandar.
- c. Memberi jasa pemanduan untuk kapal tambat di dermaga.

2. Karantina / KesehatanPelabuhan

Di ketika Melaksanakan Tugas Sebagaimana Dimaksud di Pasal dua, (Pasal 3 Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia nomor 356/Menkes/ Per/Iv/2008 Ihwal Organisasi Serta Rapiakan tempat Kerja kesehatan pelabuhan):

- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
- b. Mengusut serta meneliti buku kesehatan, *deratting certificate*, daftar awak kapal serta penumpang.
- c. Menyampaikan *health certificate* serta *health clearance*.
- d. Mengawasi tumbuhan serta binatang yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal.
- e. Jika perlu melakukan karantina.

Dinas kesehatan pelabuhan ialah instansi yang berada dibawah Departemen Kesehatan. Dinas Kesehatan pelabuhan mempunyai tugas untuk:

- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
- b. Meneliti serta menyelidiki buku kesehatan, *derrating certificate* (setifikat bebas tikus), daftar awak kapal dan penumpang.
- c. Menyampaikan *health certificate* serta *health clearance*.

3. KSOP (Kesyabandaran serta Otoritas Pelabuhan)

Kesyabandaran serta Otoritas pelabuhan dipimpin sang seseorang ketua syabandar serta otoritas pelabuhan . Hal ini sinkron memakai peratuturan menteri perhubungan angka PM 36 tahun 2012 perihal organisasi serta tata kerja kesyabandaran serta otoritas pelabuhan.

- a. Melaksanakan supervisi serta penegakkan aturan dibidang keselamatan serta keamanan pelayaran.
- b. Koordinasi aktivitas pemerintahan dipelabuhan dipelabuhan dan pengaturan serta pengendalian.
- c. Supervisi kegiatan kepelabuhan di pelabuhan yang diusakan secara komersial.

4. Imigrasi

Direktorat Imigrasi merupakan badan yang berada dibawah Departemen Kehakiman. Di pelabuhan, instansi ini mempunyai tugas :

- a. Mengawasi keluar masuknya orang sinkron ketentuan ke keimigrasian.
- b. Menyelidiki penumpang serta awak kapal, di hal penumpang asing yang hendak masuk atau keluar wilayah aturan Indonesia.
- c. Pada hal ini akan diperiksa paspornya sudah memenuhi ketentuan.
- d. Menyelidiki passpor ABK (Anak Buah Kapal).
- e. Menyampaikan *immigration clearance*

5. Bea serta Cukai

Jika menggunakan UU Republik Indonesia No. 10/1995 wacana Kepabeanan, Direktorat Bea Cukai yang berada pada bawah Departemen Keuangan mengatur serta mengawasi kepabeanan pada semua daerah Indonesia. Jadi, secara awam, tugas instansi Bea dan Cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar wilayah dimana pemerintah sudah mengenakan kewajiban buat membayar bea. Instansi Bea serta Cukai di pelabuhan mempunyai tugas menjadi berikut :

- a. Mengadakan investigasi terhadap keluar / masuknya barang pada wilayah Bea serta Cukai.
- b. Investigasi terhadap barang-barang muatan pada kapal atau pada gudang.
- c. Memutuskan besarnya bea masuk sinkron tarif buat jenis barang sesuai tarif ditetapkan pemerintah.
- d. Mengawal barang yang belum terkena bea asal dari pelabuhan ke entreport atau kebalikannya.
- e. Mengawal barang asal daerah pedalaman yang dinyatakan bea-cukai ke pelabuhan atau kebalikannya.

6. Jasa Pemanduan

Semua kapal yg berlayar di perairan pelabuhan pada saat masuk atau keluar, atau mengganti tambatan harus menggunakan pemandu. Ada 2 jenis layanan pengintaian, tergantung pada misi, yaitu:

- a. Pandu bahari sudah ada melakukan di perairan antara batas terluar perairan hingga ke batas pandu Bandar.
- b. Pandu Bandar berarti seseorang yang bertugas bertanggung jawab untuk membimbing kapal dari perairan pelabuhan sampai memasuki kolam pelabuhan dan berlabuh di dermaga.

Dokumen - dokumen yang dipergunakan kapal atau *ship's*

document yaitu dokumen-dokumen yang wajib dimiliki sang kapal serta wajib selalu dibawa sang kapal. Dokumen-dokumen kapal ini menyatakan kesempurnaan kapal pada banyak sekali fungsi atau bidang eksklusif. Dokumen - dokumen kapal tadi diantaranya:

a. Surat Kebangsaan (*Registry Certificate*)

Yaitu sertifikat yang menyatakan indikasi kebangsaan suatu kapal yang diberikan sang pemerintah dimana kapal didaftarkan. Atas daftar registrasi ini kapal berhak mengibarkan bendera asal negara yang menyampaikan sertifikat kebangsaan serta berhak atas proteksi aturan eksklusif asal negara bersangkutan.

b. Surat pengukur (sertifikat tonase internasional)

Yaitu *certificate* atau referensi yg mengungkapkan berukuran-ukuran terpenting asal kapal mirip berukuran asal panjang, lebar berukuran dalam pada berukuran berasal tiap-tiap palka.

c. Sertifikat Pengawakan (*Safe Manning Certificate*)

Yaitu sertifikat yang dimuntahkan sang Direktorat Jendral Perhubungan bahari buat awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi serta kompetensi sinkron menggunakan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.

d. Sertifikat Internasional Manajemen Keselamatan (*International paling aman Managemen Certificate*)

Yaitu sertifikat yang diterbitkan buat kapal yang mengidentifikasi bahwa perusahaan tadi serta manajemen kapalnya sudah beroperasi sinkron menggunakan sistem manajemen keselamatan yang diakui.

e. Dokumen Pemenuhan (*Document of Compliance*)

Yaitu suatu dokumen yang diterbitkan untuk setiap perusahaan yang memenuhi persyaratan Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional.

- f. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang (*Cargo Ship Certificate Construction Certificate*)
Yaitu sertifikat yang menunjukkan standarisasi bahwa bangunan kapal sudah sesuai aturan *Flag State*.
- g. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*)
Yaitu sertifikat yang memberikan ketersediaan serta kesiapan indera keselamatan pada atas kapal.
- h. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*)
Yaitu sertifikat yang menunjukkan ketersediaan indera komunikasi berupa radio, serta sebagai bukti bahwa peralatan tadi siap pakai.
- i. Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (*International Ship Security Certificate*)
Yaitu sertifikat yang memberikan taraf keamanan sudah kapal sinkron menggunakan baku internasional.
- j. Sertifikat Asuransi (*Certificate of Insurance*)
Yaitu sertifikat yang menegaskan bahwa sudah terjadi penutupan premi.
- k. IOPP (*International Oil Pollution Prevention certificate*)
Yaitu sertifikat yang menggambarkan bahwa bangunan perlengkapan serta bahan kapal dan keadaannya sudah memenuhi kondisi dimana kapal yang bersangkutan sudah bebas asal penyebab terjadinya pencemaran minyak dilaut.
- l. IAPP (*International Air Pollution Prevention Certificate*)
Yaitu sertifikat yang dijelaskan bahwa bangunan ,perlengkapan, serta bahan kapal dan keadaannya sudah memenuhi kondisi dimana kapal yang bersangkutan sudah bebas dari penyebab terjadinya pencemaran udara.
- m. Sertifikat Penjabaran (*Classification Certificate*)

Yaitu sertifikat kapal yang untuk bahwa kapal sudah menerima kelas asal biro terstruktur.

n. Sertifikat Lambung Muncul (*International Load Line Certificate*)

Yaitu sertifikat yang memutuskan lambung kapal yang boleh muncul diatas bagian air bahari batas minimum serta maksimumnya.

o. Sertifikat Sanitasi Kapal (*Ship Sanitation Control Exemption Certificate*)

Yaitu dokumen kapal yang pertanda syarat sanitasi kapal yang bebas tindakan sanitasi atau sudah dilakukan tindakan sanitasi.

p. *Inflatable Liferaft*

Yaitu dokumen kapal yang menunjukkan bahwa liferaft pada kapal telah siap untuk digunakan pada saat yang tertentu

q. Sertifikat Alat Pemadam Kebakaran (*Fire Extinguisher Certificate*)

Yaitu dokumen alat keselamatan pada kapal untuk kesiapan alat pemadam kebakaran pada kapal.

r. Dokumen Riwayat Kapal (*Continious Synopsis Record*)

Yaitu dokumen riwayat kapal adalah memberikan keterangan tentang riwayat dari kapal yang berisi data, nama kapal, nama pemilik, tanggal kapal didaftarkan, nama manajemen atau perusahaan yang mengoperasikan

s. *Port State Control*

Port State Control (PSC) sudah ada rezim pemeriksaan negara pelabuhan buat mengusut kapal, terutama kapal asing yang terdaftar pada pelabuhan selain negara sumberya alias kapal berbendera kemudahan (*Flag of Convenience*). PSC menyusut kepatuhan kapal terhadap persyaratan kesepakatan internasional, seperti SOLAS, MARPOL, STCW, dan MLC.

t. *International Sewage Pollution Prevention Certificate*

Sertifikat kapal yg mengatur wacana pencegahan pencemaran bahari terhadap kotoran di kapal.

u. Daftar Anak Buah Kapal (*Crew List*)

Yaitu suatu daftar yang menandakan ihwal jumlah anak buah kapal lengkap menggunakan pamgkat dan jabatan masing-masing termasuk nahkoda atau master.

v. Sertifikat Kesehatan (*Health Book*)

Yaitu buku yang diresmikan dari dinas kesehatan pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal bersama anak buah kapal (ABK, termasuk Nahkoda) bebas asal suatu pandemi penyakit.

Selain dokumen-dokumen diatas, terdapat beberapa dokumen yang sangat krusial serta diharapkan kapal diantaranya :

a. Berita Kapal

Adalah dokumen yang diresmikan oleh syahbandar, dimana nahkoda yang baru hingga di pelabuhan harus mengisi berita kapal serta menggunakan warta kapal tersebut dengan segera melalui agen. Dokumen berita kapal wajib diisi menggunakan sempurna serta diisi juga sebenarnya.

Warta kapal berisi :

- 1) Nama kapal
- 2) Pemilik kapal
- 3) Nama nahkoda
- 4) Mengukur kapal
- 5) Jumlah anak buah kapal
- 6) Bendera kapal
- 7) Kemungkinan diatas kapal wabah penyakit
- 8) Dan lain-lain

b. Surat Ijin Berlayar

Yaitu surat yang diresmikan oleh syahbandar yang menggambarkan bahwa kapal boleh/diijinkan buat melakukan untk atau pelayaran kepelabuhan lain.

c. Susunan Perwira

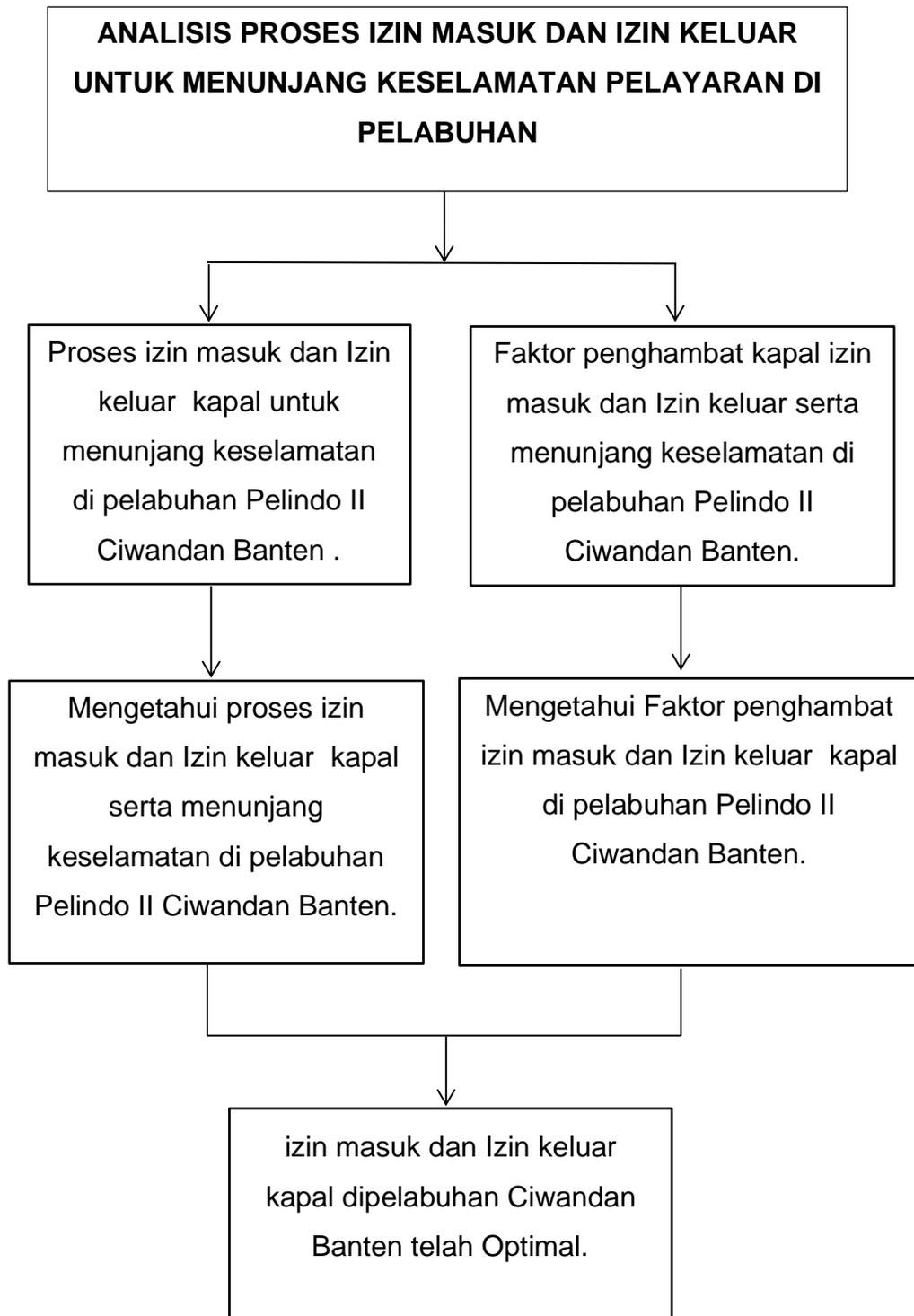
Yaitu surat yang diresmikan oleh syahbandar mengarah perwira yang terdapat pada deck (Perwira Deck) serta jumlah perwira buat kamar mesin (Perwira Mesin).

d. Daftar investigasi (*Check List*) pada rangka penertiban SIB.

ialah dokumen yang menyebutkan wacana yang akan pemeriksaan terhadap:

- 1) Sertifikat-sertifikat kapal serta dokumen-dokumen awak kapal yang masih berlaku..
- 2) Awak kapal serta susunan perwira sesuai persyaratan.
- 3) Kapal sudah dilengkapi penolong sinkron ketentuan.
- 4) Jumlah dan kondisi alat navigasi yang baik.
- 5) Permesinan serta perlengkapannya pada syarat baik serta memenuhi baku.
- 6) Seluruh pompa pada keadaan baikisntalasi dan perlengkapan radio serta telekomunikasi.

F. Kerangka Pikir



G. Hipotesis

Sesuai rumusan persoalan yg dikemukakan sebelumnya, penulis merumuskan hipotesis, yaitu diduga bahwa proses kapal masuk serta kapal keluar di PT. Maritim Indo Trans di pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten belum optimal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain Penelitian

Jenis desain penelitian ini artinya penelitian lapangan secara studi masalah yang memakai desain deskriptif, yaitu menggunakan mendeskripsikan suatu sistem aplikasi jasa keagenan pada membantu pelayanan kapal pada perusahaan PT Maritim Indo Trans pada ciwandan Banten.

B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Dipenelitian ini Variabel penelitian artinya Efektifitas penanganan kedatangan serta embarkasi kapal artinya tercapainya target atau tujuan buat mempertinggi izin pengurusan disertai izin masuk serta izin keluar *clearance in* dan *clearance out* kapal melalui peningkatan sentra pelayanan satu atap (PPSA) yang mendapatkan laporan perencanaan *clearance in* serta *clearance out* kapal serta menyediakan serta mengusahakan fasilitas pelabuhan yang memungkinkan kapal dapat menggunakan dengan aman dan bisa melakukan aktivitas bongkar / muat.

C. Populasi Serta Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi adalah jumlah utama obyek secara total atau generalisasi berasal obyek juga subyek yang memiliki kuantitas serta ciri eksklusif yang ditetapkan oleh peneliti buat dipelajari serta diambil kesimpulannya. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah kapal – kapal yang diageni perusahaan PT. Maritim Indo Trans 8 kapal selama bulan April 2021 – Juni 2021

2. Sampel

Sampel artinya bagian berasal populasi atau bagian asal ciri yg dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil ialah 8 kapal yang diageni oleh perusahaan PT. Maritim Indo Trans.

D. Teknik Pengumpulan Data

1. Metode Observasi (pengamatan langsung)

Metode Observasi artinya pengamatan eksklusif di suatu obyek yang diteliti, adapun cara-cara yang dapat dilakukan penulis pada melakukan metode observasi merupakan menjadi berikut :

- a. Melalui prinbadi pada obyek.
- b. Melakukan penelitian yaitu teknik pengumpulan data menggunakan lebih mendekati pada masalah yang ada, karena dengan observasi penyusun mampu pribadi mengadakan aktivitas pada lapangan.

2. *Interview* (wawancara)

Pada melakukan metode *interview*, penulis menanyakan eksklusif untuk petugas yang terkenal ihwal hambatan.

3. Study Kepustakaan

Studi pustaka bertujuan buat mengumpulkan data serta isu menggunakan donasi yang ada diperpustakaan yang di kaitannya dengan materi yang dibahas penyusunan proposal ini.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam laporan ini merupakan teknik analisis menceritakan yaitu teknik yang menyebutkan atau mendeskripsikan penelitian ini sebagaimana judul yang penulis ambil yaitu tentang tugas perusahaan PT Maritim Indo Trans menjadi keagenan kapal pada melayani kapal pada pelabuhan pelindo II Ciwandan Banten.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan

1. Sejarah Singkat Perusahaan PT. Maritim Indo Trans

PT. Maritim Indo Trans Cabang Merak, Banten merupakan perusahaan yang didirikan oleh Capt. Adnan Amral. M. Mar yang berkantor pusat Komp. Ruko Cilegon *Highway* Blok A No. 4 Kedaleman, Cibeber, Cilegon City, Banten, Indonesia 42422 yang khusus pelayanan keagenan dan pengangkutan barang kapal berdasarkan izin Dirjen Perhubungan Laut BX-2401/AL.001 pada tanggal 30 Juni 2006 yang melayani membantu kegiatan ekspor impor dari seluruh kawasan Banten.

Perusahaan merupakan Perusahaan Perkapalan yang berkembang pada bidang kepemilikan serta pengelolaan kapal. Perseroan sudah memutuskan *Health, Safety, Security* serta *Environmental Management System* (HSSE) untuk memenuhi kebutuhan serta tujuan perusahaan. Ini dirancang untuk memenuhi standar seperti untuk memenuhi persyaratan Administrasi Bendera dan Masyarakat Klasifikasi, persyaratan peraturan dan organisasi.

PT. Maritim Indo Trans Cabang Merak, Banten mempunyai tim manajemen operasi yang kegiatannya mencatat perencanaan konsep untuk meningkatkan jumlah pelanggan dan penyelenggaraan bisnis perkapalan Internasional yang sukses dengan harapan menjalin kerja sama dengan setiap kapal di seluruh dunia untuk bekerja sama dengan PT. Maritim Indo Trans Cabang Merak, Banten bila kapalnya beroperasi di wilayah Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten.

Pada pelayanan kapal masih memiliki kekurangan dalam setiap pelaksanaannya, khususnya keagenan di PT Maritim Indo

Trans Cabang Ciwandan Banten karena dalam pelayanan yang dilaksanakan masih kurang maksimal. Dalam proses *clearance in and out* sering terdapat hambatan-hambatan terutama pada dokumen-dokumen kapal yang dapat mempengaruhi efektivitas waktu dalam pelayanan kapal. Pelaksanaan ini harus didukung dari para karyawan dengan sikap kedisiplinannya, serta senantiasa menambah ilmu dan pengalaman dalam bidangnya.

Bersamaan dengan hal itu PT. Maritim Indo Trans berusaha menarik para pelanggan sebanyak banyaknya dengan menampilkan kemampuan maksimal sumber daya yang dimilikinya agar pelanggan lebih tertarik dan merasa menggunakan dengan pelayanan yang diberikan.

Dalam rangkaian kinerja kita saling membutuhkan atau timbal balik maka perusahaan berusaha semaksimal mungkin mengadakan kontak kepada seluruh pelanggan dengan masing-masing keterkaitannya. Maka seluruh personil PT Maritim Indo Trans harus melaksanakan rangkaian kinerja secara procedural dengan baik dan akurat sehingga menghasilkan suatu tujuan mutu yang dikehendaki "KEPUASAN PELANGGAN"

2. Visi dan Misi PT. Maritim Indo Trans

PT. Maritim Indo Trans dibuat serta memulai aktifitas menggunakan menyediakan jasa pelayaran serta pengangkutan barang-barang. Visi mutu PT. Maritim Indo Trans sebagaimana dinyatakan pada kebijakan mutu ialah buat sebagai penyediaan jasa pelayaran serta pengangkutan barang terbaik menggunakan memenuhi semua persyaratan serta harapan pelanggan. Adapun Visi dan Misi perusahaan menjadi berikut:

Visi

Visi kami adalah menjadi pemimpin dalam transportasi laut global melalui peningkatan berkelanjutan yang didorong oleh integritas, kerja tim, pelatihan, dan keunggulan operasional.

Misi

Mengutamakan mutu, kesehatan, keselamatan dan keamanan karyawan serta lingkungan. Untuk memenuhi misi ini, kami bertujuan untuk mencapai kepuasan pelanggan dan keunggulan operasional dengan mengupayakan tanpa kecelakaan, nol cedera dan nol tumpahan.

3. Lingkup Layanan Kerja PT. Maritim Indo Trans

a. Keamanan Hidup

Berkomitmen untuk mencapai standar tertinggi di semua tingkat operasinya dengan audit rutin dan pelatihan karyawannya

b. Keamanan Kargo

Untuk mencapai produktivitas standar, kami harus diputuskan untuk waktu kerja standar, efisiensi, meminimalkan kerusakan kargo (kerusakan nol) dan perbaikan sistem kerja.

c. Keamanan Properti dan Aset

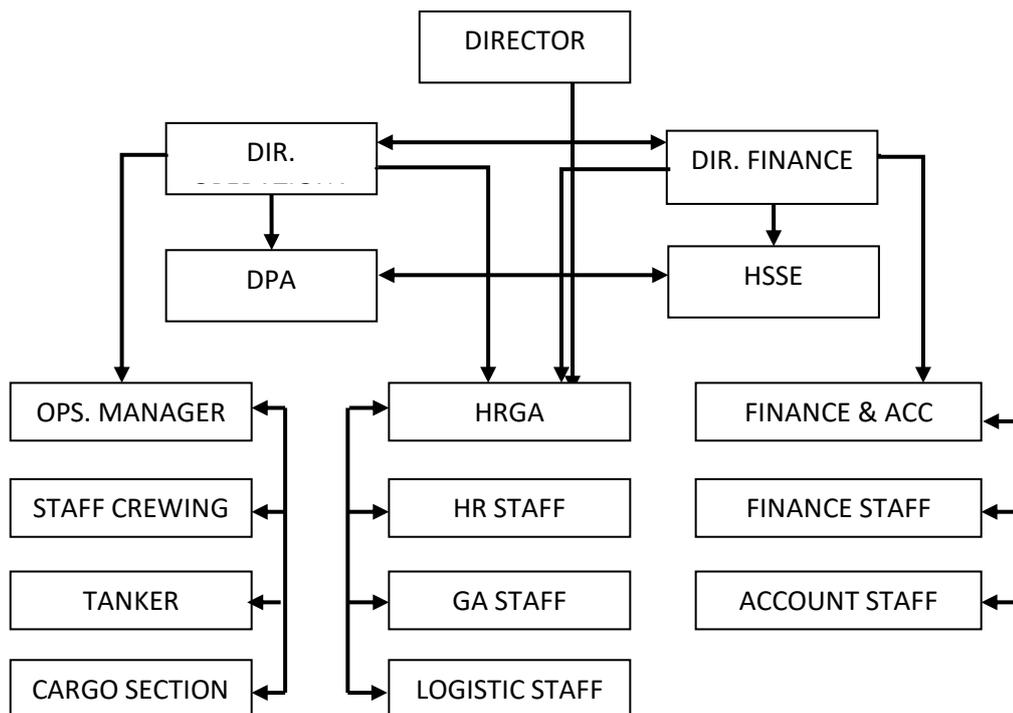
Menjaga segala bentuk aset perusahaan baik internal dan bermitra dengan melakukan pemeriksaan berkala berdasarkan tentang standar dan prosedur yang ditetapkan.

d. Perlindungan dan Peningkatan Lingkungan

Peningkatan keamanan lingkungan dalam hal pemeliharaan pencemaran lingkungan selama proses produktivitas terjadi, agar tidak berdampak pada pekerja dan aktivitas di tempat kerja termasuk lainnya

4. Struktur Organisasi

Gambar 4.1
STRUKTUR ORGANISASI PT. MARITIM INDO TRANS



(sumber: PT. Matirim Indo Trans, 2021)

B. Analisa Masalah

1. Pengertian *Clearance In* Dan *Clearance Out*

a. Definisi *Clearance In*

Biar masuk kapal artinya aktivitas masuknya kapal kedalam pelabuhan tambat bisa melakukan bongkar muat nya, tapi muatan kapal mampu berupa barang atau orang. Proses masuknya kapal kedalam pelabuhan yang melayani perdangan internasional. Nahkoda atau pemimpin kapal harus mirip perencanaan kedatangan menggunakan telegram nahkoda (*master cable*)

buat agen pada saat 1 X 24 jam, sesudah menerima agen mengajukan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) buat bea cukai, imigrasi, karantina, menggunakan melampirkan muatan *manifest* atau dokumen muatan kapal serta formulir serta salinan Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA), selanjutnya menyusun rencana pelayanan serta menyiapkan fasilitas pelayanan jasa ke pelabuhanan. Selanjutnya melakukan koordinasi menggunakan instansi pemerintah terkait pada pelabuhan (bea cukai, imigrasi, karantina) serta penggunaan jasa pelabuhan di FPKBP serta memberikan izin masuk serta memutuskan penyandaran bagi kapal keagenan berbandera asing.

b. Definisi *Clearance Out*

Clearance Out kapal merupakan aktivitas kapalnya sebuah kapal *port clearance* atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB). sesuai (Peraturan Menteri Perhubungan Angka PM 82 Tahun 2014) Surat persetujuan berlayar merupakan dokumen negara yang diresmikan oleh Syahbandar untuk setiap kapal yang akan berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar wajib di memiliki surat persetujuan berlayar yang diterbitkan oleh syahbandar atau syahbandar dipelabuhan perikanan kecuali kapal perang serta atau kapal negara / kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan buat kegiatan niaga. Syahbandar yang bisa menerbitkan surat persetujuan kapal mencakup ketua kantor kesyahbandar utama, kepala kantor pelabuhan Ciwandan, kepala kantor kesyahbandar dan otoritas pelabuhan, dan koordinator kantor unit penyelenggaraan pelabuhan. Syahbandar pada pelabuhan perikanan sudah ada pejabat/petugas yang ini pegangan kesyahbandaran pada pelabuhan perikanan. Surat persetujuan berlayar yang diterbitkan syahbandar hanya berlaku selama 1 x 24 jam untuk buat sekali pelayaran.

Permohonan Surat persetujuan berlayar diajukan sang pemilik atau operator kapal secara tertulis untuk syahbandar (kop surat perusahaan). Permohonan tadi dilengkapi menggunakan surat pernyataan nahkoda (*master sailing declaration*) serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tadi berlayar. Bukti pemenuhan kewajiban lainnya antara lain, bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, bukti pembayaran jasa kenavigasian, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan (*clearance*) bea serta cukai, persetujuan (-[:]*clearance*) imigrasi, persetujuan (*clearance*) karantina kesehatan serta / atau persetujuan (*clearance*) karantina hewan dan tanaman.

2. Proses *Clearance In* di Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten

Mekanisme izin masuk serta izin keluar Kapal barang di Pelabuhan Pelindo II Chiwandan Banteng. Proses izin masuk artinya proses mendapatkan izin kapal yang tiba di pelabuhan dari instansi terkait. langkah-langkah proses login adalah sebagai berikut:

a. Persiapan Sebelum Kapal Tiba

Jauh sebelum kapal tiba, pemilik kapal menelpon dan mengirim email, masalah rencana kedatangan kapal dan mengirim lampiran ke instansi terkait untuk mengajukan Permohonan Pemberitahuan Kedatangan (PKK) sebagai berikut :

- 1) Surat penunjukan (Surat Penunjukan Keagenan Kapal)
- 2) Sertifikat Kelautan / tampilan nasional (Copy)

Berdasarkan surat tersebut, kapal berhak mengibarkan bendera negara tempat penyerahan sertifikat dan berhak atas perlindungan hukum, karena sedang memuat pernyataan kebangsaan kapal.

- 3) *International Tonnage Certificate (Copy)* berisi Sertifikat yang

menunjukkan subjek, ukuran dasar seperti panjang dan lebar kapal, dan dokumentasi kapal yang lebih jelas menggambarkan tonase kotor dan tonase sanitasi kapal sudah

- 4) Khusus kapal adalah, Surat yang berisi data kapal.
- 5) PKKA (Pemberitahuan kapal Asing)
- 6) *Manifes* muatan (Copy) yaitu, Surat yang berisi daftar semua rincian muatan di atas kapal.
- 7) *Bill Of Lading* (B/L) adalah bukti muatan yang berfungsi sebagai bukti sahnya penerimaan muatan, kontrak pengangkutan, dan kepemilikan muatan.

b. Sebelum pihak Agen mendapatkan kepastian kedatangan kapal, maka pihak Agen pelayaran menyiapkan diantaranya: Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)

Surat yg berisi data tentang kapal yaitu, Nama / pengirim, Bendera, Pemilik, perkiraan kedatangan dan keberangkatan, Pelabuhan /Tujuan pelabuhan kedatangan/penerima, rencana kegiatan. Surat ini harus sudah disampaikan kepada instansi terkait selambat-lambatnya 1 x 24 jam sebelum kedatangan kapal

- 1) Tempat kerja Kesyahbandaran serta Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Banten (KSOP) Tujuannya untuk memberitahukan kedatangan kapal atas nama syahbandar.
- 2) Tempat kerja Kesehatan Pelabuhan Kelas 1 Banten
Tujuan pemberitahuan ini adalah agar otomatis kesehatan pelabuhan menyelidiki kondisi atau kesehatan awak kapal sebelum menambahkan kapal dan melepas jangkar
- 3) Pelindo II Ciwandan Banten
PT. Pelindo II (Persero) mengelola dua belas Cabang pelabuhan yang keliru satu berasal yang dikelola adalah

pelabuhan Banten. PT. Pelindo II (Persero) cabang Banten secara administrative terletak dikecamatan Ciwandan Kota Cilegon memakai jeda lebih kurang 11 km berasal kota Cilegon-Anyer.

4) Layanan kapal tambatan

Agen mengontak mooring boat untuk kemudia mengantarkan personil operasional ke kapal untuk proses pengambilan dokumen kapal saat kapal berada pada tanggal (*Anchorage*), serta mooring boat yang ditunjuk oleh *shipping agent* juga harus membantu dalam proses penjangkaran kapal, pengikatan tali kapal dan awak kapal yang naik turun selama kapal dalam posisi tanggal Jangkar atau pada saat kapal ditambatkan dermaga.

c. Saat Kapal Tiba Di Area Pelabuhan

Pada penyerahan untuk pengambilan sertifikat kapal, petugas operasional selalu melakukan koreksi dengan menggunakan kapal baik melalui saluran telepon maupun radio, hal ini dilakukan untuk mendapatkan kepastian rencana kapal sampai di pelabuhan. Dan kapal dalam posisi jangkar (*anchorage*) personel operasional naik ke atas kapal untuk menemui Nakhoda kapal pinjaman dan memeriksa dokumen atau sertifikat asli kapal untuk *Clearance* yang dibutuhkan syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten sebagai berikut :

- 1) Kondisi kedatanagan meliputi kondisi kapal saat tiba dipelabuhan , seperti jumlah bahanbakar, air tawar, draf masuk.
- 2) Izin pelabuhan terakhir adalah bukti izin dari pelabuhan sebelumnya atau pelabuhan asal.
- 3) Informasi Kapal atau Surat kapal wajib diisi pada saat kapal wajib diisi pada saat kapal tiba di pelabuhan.
- 4) daftar awak kapal adalah daftar awak kapal yang sedang

berada pada posisinya kapal.

5) Buku Kesehatan

6) Sertifikat Kapal Cargo untuk izin dalam pendaftaran.

Mereka juga menanyakan semua kebutuhan kapal misalkan kebutuhan bahan bakar, kebutuhan air bersih, permintaan suplai kapal, dan kebutuhan lainnya. Selesai dari pemeriksaan operasional segera membawa dokumen kapal ke tempat kerja untuk mendaftarkan aplikasi melalui online untuk keperluan koreksi di tempat kerja syahbandar serta Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten. Adapun Dokumen-dokumen yg didaftarkan dan dilampirkan untuk proses *Clearance* di tempat kerja Syahbandar Kelas 1 Banten antara lain:

1. Surat Bahari / Surat pertanda Kebangsaan berasal Surat yang berisikan pernyataan kebangsaan kapal, maka atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang menyampaikan sertifikat serta berhak menerima proteksi aturan.
2. Surat Ukur Internasional / *International Tonnage Certificate* sudah ada Sertifikat yg membuktikan bahwa suatu dokumen kapal yg menguraikan lebih kentara tanggal berukuran-berukuran utama mirip panjang serta lebar kapal, serta tonase kotor serta tonase higenis kapal.
3. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang adalah sertifikat yang menyatakan bahwa konstruksi kapal atau bangunan dalm kondisi laik laut.
4. Sertifikat Perlengkapan keselamatan Barang keamanan kapal / kapal cargo Sertifikat perlengkapan yang menjadi indikasi kelayakan peralatan keselamatan kapal untuk berada diatas kapal perlengkapan yang diperbolehkan berada diatas kapal.
5. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang / kapal cargo sertifikat radio paling aman merupakan surat yang menyatakan

bahwa kapal dilengkapi dengan penerima dan pemancaran radio yang memenuhi persyaratan yang terkait dengan penggunaan instalasi radio.

6. Sertifikat Manajemen Keselamatan adalah Sertifikat manajemen keselamatan operasi kapal yang aman dan tindakan pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan pada kapal.
7. Sertifikat pembagian struktur mengenai / sertifikat klasifikasi adalah Surat keterangan status uraian struktur kapal, berupa berita umum bahwa Kelas tersebut rusak sebagai acuan dalam sertikat oleh pihak terlibat dalam pengoperasian kapal.
8. *International Load Line Certificate* / Sertifikat Garis Muat Internasional merupakan Sertifikat yang diterbitkan oleh pemerintah negara kebangsaan kapal, sesuai dengan ketentuan perjanjian internasional pada tanggal pemindahan garis muat pembatasan pada garis muat dan lambung kapal yang muncul untuk setiap biaya saat ini, atau jenis perairan dimana kapal berlayar.
9. Sertifikat Pencegahan Pencemaran sang Minyak adalah Sertifikat untuk kapal yg memiliki persyaratan untuk mencegah minyak keluar dari kapal sesuai dengan hasil pemeriksaan dan pengujian.
10. *International Sewage Pollution Prevention Certificate* sudah memiliki Sertifikat pencegahan pencemaran oleh kapal buat menghindari pencemaran limbah.
11. Sertifikat Internasional Pencegahan polusi Udara adalah Sertifikat pencegahan pencemaran pada kapal dan pencemaran udara.
12. Sertifikat crew pengawakan Minimum / *Safe crew Certificate* merupakan Sertifikat penutup kru yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sinkron dengan peraturan nasional serta internasional yang menentukan jumlah ABK yang

dibutuhkan dan keahlian.

13. RPT (Planing Pola Trayek) Berisi daftar pelabuhan yang kata bisa dikunjungi.
14. *Certificate Inflatable LifeRaft* adalah Serifikat yang menyatakan bahwa peralatan kapsul pengaman yang terdapat diatas kapal layak mendapatkan rasa aman.
15. Sertifikat alat Pemadam kebakaran adalah surat keterangan yang menyatakan bahwa peralatan pemadam kebakaran diatas kapal telah diperiksa mirip bubuk, busa, serta CO2.
16. Sertifikat pembebasan untuk pengawasan sanitasi kapal adalah sertikat bantuan dan membantu suatu negara untuk mengurangi resiko penyebaran penyakit di kapal internasional.

Setelah dokumen diserahkan, selanjutnya akan diperiksa oleh petugas disyahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Banten, akan dibuatkan nota *Clearance* dalam dokumen kapal akan disimpan pada oleh syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Banten kewenangan sementara kapal tersebut bergerak dalam kegiatan bongkar muat oleh Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten. Kemudian mengajukan permohonan VTS (*Vessel Traffic System*) yang kemudian di kirimkan kembali ke tempat kerja syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Banten Kantor VTS untuk meminta kode PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak). Setelah kode invoice selesai maka agen melakukan pembayaran melalui transfer dan setelah pembayaran selesai maka agen meminta kwitansi di Kantor syahbandaran dan Pelabuhan Kelas 1 Banten bagian pencetakan struk.

Proses Penyandaran Kapal

1. *Agent* Kontek pandu (*kilo Bravo*) memastikan kapal telah siap sandar dipelabuhan
2. *Agent* mempersiapkan dermaga/*Jety*

3. Proses *Clearance out* di Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten

Sebuah kapal baru dapat berangkat (meninggalkan) pelabuhan jika kapal tersebut sudah menyelesaikan kegiatannya di pelabuhan dan telah mendapatkan *Clearance Out* dari instansi-instansi terkait di pelabuhan.

Untuk mempermudah *Clearance Out* kapal, sebelum meminta ijin ke Syahbandar, agen PT. Maritim Indo Trans terlebih dahulu membuat laporan perihal *clearance out* kapal ke pihak penguasa pelabuhan diantaranya :

1. keberangkatan kapal ke pihak PT. Pelabuhan Indonesia bagian PPSA. Selambat-lambatnya 3 jam sebelum kapal berangkat, *boarding agent* mengajukan permintaan pelayanan kapal kepada pihak PPSA perihal keberangkatan kapal. Untuk pembayaran biaya uper dilakukan paling lama 7 hari setelah kapal berangkat

2. Izin kapal keluar dari karantina dan kesehatan pelabuhan.

Pada hal ini, pihak karantina serta kesehatan pelabuhan akan mengeluarkan sertifikat *Port Health Clearance* serta dinyatakan dalam Buku Kesehatan Indonesia menggunakan catatan *Port Health Clearance* telah diketahui jadi sehingga *Deratting Certificate* serta Buku Kesehatan dapat diambil.

3. *Clearance out* Imigrasi

Clearance out dikeluarkan oleh imigrasi jika seluruh *crew* dan penumpang kapal memiliki surat-surat kewarganegaraan yang lengkap dan masih berlaku.

Clearance dari imigrasi dinyatakan dalam *crew list* kapal, pengajuan sebagai berikut :

- a. Mengajukan *clearance out* ke imigrasi dengan dilampirkan *crew list* yang sudah disetujui dan diperiksa oleh imigrasi sebanyak 5 lembar.

b. Setelah disetujui, *crew list* diberikan kembali kepada petugas *boarding agent*.

4. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)/*Port Clearance* dari Seksi Kesyahbandaran.

Untuk mengurus SPB, *boarding agent* harus melaksanakan prosedur sebagai berikut :

a. Mengajukan permohonan SPB ke seksi kesyahbandaran, dengan melampirkan :

- 1) *Sailing declaration* / surat keberangkatan kapal yang ditandatangani oleh Nahkoda.
- 2) *Crew list* yang sudah di *clearance out* dari imigrasi
- 3) Kuitansi pembayaran uang rambu
- 4) Buku Kesehatan/*Port Health Clearance*
- 5) *Outward Manifest*, jika kapal memuat muatan

b. Pengembalian surat-surat dan dokumen kapal

Setelah permohonan *Port Clearance* disetujui oleh syahbandar, diadakan pemeriksaan surat-surat dan dokumen kapal, jika semuanya dinyatakan masih berlaku baru diselesaikan dan dikembalikan ke *Boarding agent*, dan disiapkan *port clearance*.

c. Pemeriksaan fisik kapal, yaitu :

- 1) Pemeriksaan pelaksanaan bongkar muat kapal apakah sudah benar-benar selesai.
- 2) *Crew on board* (crew sudah di atas kapal)
- 3) Pemeriksaan *equipment* (perlengkapan) kapal, apakah semuanya berfungsi dengan baik dimana pemeriksaan ini dilakukan oleh pihak KPLP atau PSC

d. Penyerahan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)/*Port Clearance*

SIB diserahkan setelah segala sesuatunya dinyatakan baik dan masih berlaku termasuk dalam pemeriksaan yang dilakukan oleh pihak KPLP/PSC sebagaimana yang telah dijelaskan pada proses pemeriksaan kapal sebelum kapal sandar, maka

syahbandar mengizinkan kapal untuk berlayar dengan dikeluarkannya SPB dan *boarding agent* menyerahkan SPB dari syahbandar dan mengembalikan kembali surat-surat dan dokumen kapal serta awak kapal ke kapal.

5. *Booking* pandu dan kapal tunda keluar

Setelah SIB diterima dan waktu pemberangkatan sudah ditentukan *boarding agent* melakukan *booking* pandu dan kapal tunda untuk menarik kapal keluar pelabuhan dengan pelaksanaannya sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan *booking* pandu sama dengan dijelaskan terdahulu pada sub bab pelaksanaan pandu kapal masuk tetapi dengan menggunakan PPKB keberangkatan
- b. Pengajuan *booking* pandu keluar tidak kurang dari 2 (dua) jam sebelum kapal keluar

6. Melaporkan kegiatan kapal (bongkar-muat)

Setelah kapal meninggalkan pelabuhan, agen harus melaporkan kegiatan bongkar muat kapalnya selama di pelabuhan ke administrator pelabuhan, *general agent*, bea cuka.

4. Pada Menunjang Keselamatan Pada Proses *Clearance In* Serta *Clearance Out* Di Pelabuhan

Asal definisi tadi, diketahui bahwa Kapal artinya banyak sekali jenis bangunan serta indera apung menggunakan fungsi serta penggunaan yang berbeda-beda di perairan serta lepas bahari. Karena perbedaan dari bentuk, fungsi juga aktivitas yang dilakukan setiap jenis serta tipe kapal, tidak sinkron satu menggunakan yang lain. Dengan demikian aktivitas operasi kapal-kapal yang tidak selaras jenis serta aktivitasnya tidak diatur menggunakan satu undang-undang atau peraturan pemerintah

Keselamatan pelayaran sudah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait menggunakan

keselamatan jiwa, harta bahari, dan kelestarian lingkungan. Forum tadi dinamakan *International Maritime Organization* (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Galat satu faktor krusial pada mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan bahari sudah ada keterampilan, keahlian berasal insan yang terkait dengan pengoperasian asal indera transportasi kapal pada bahari, sebab kokohnya konstruksi kapal serta betapapun canggihnya teknologi baik wahana bantu juga alat yang ditempatkan di atas kapal tadi bila dioperasikan insan yang tak memiliki keterampilan atau keahlian sinkron menggunakan tugas serta manfaat maka seluruh akan sia-sia.

Pada kenyataannya 80% berasal kecelakaan pada bahari artinya dampak kesalahan insan (human error). Sebuah dasar aturan sudah menaungi agunan keamanan serta keselamatan dalam pelayaran, yakni UU No. 17 Tahun 2008 ihwal Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran sudah ada suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan serta keamanan yang menyangkut angkutan pada perairan, kepelabuhanan, serta lingkungan maritim.

Pada Pasal 169 ayat (91) UU Pelayaran menyatakan bahwa: “pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal jenis serta mengukur eksklusif harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan serta pencegahan pencemaran berasal dari kapal”. Tentunya kapal yang dimaksud dalam pasal tadi sudah memenuhi syarat manajemen keselamatan akan diberikan sertifikat, yaitu sertifikat manajemen keselamatan dan Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance-DOC*). Maka asal itu, diharapkan standarisasi pada peraturan perundang-undangan pada hal ini UU No. 17 Tahun 2008, buat disediakanya indera penunjang keselamatan lain. Hal tadi mengacu di ketentuan pada

kesepakatan internasional tanggal keselamatan jiwa pada bahari paling aman kehidupan dilaut (SOLAS) 1974, yang disepakati pada tanggal 1 November 1974 serta semenjak sejak 25 Mei 1980 melalui Keputusan Presiden No. 65 tahun 1980 wacana mengesahkan "*international convention for the safety of life at sea, 1974*" menjadi akibat konferensi internasional tentang keselamatan jiwa pada bahari 1974.

Melaksanakan fungsi keselamatan pelayaran bukan hal yang sederhana yang wajib diikuti sang seluruh instansi serta ditunjang dana yang relatif dan pencerahan seluruh pihak termasuk rakyat pengguna serta pesisir serta kelautan buat itu yang perlu dilakukan artinya menciptakan menejemen dan aturannya, mendorong pemerintah melakukan terobosan atau reformasi, mewujudkan fasilitas wahana serta prasarana keselamatan pelayaran dan menciptakan agama ataupun pencerahan rakyat serta memacu pembentukan payung aturan. Keselamatan pelayaran merupakan kebutuhan sehingga perlu segera diwujudkan dan mengaktifkan fungsi-fungsi keselamatan pelayaran melalui pembentukan forum serta menejemen serta fasilitas wahana serta prasarananya.

Pada menunjang keselamatan ketika di ketika pada lapangan atau pada atas kapal kita wajib mematuhi hukum keselamatan contohnya:

- a. Selalu memakai APD di waktu berada pada lapangan atau pada dermaga serta kapal jadi selalu mengutamakan keselamatan
- b. Merokok hanya dikawasan yang sudah disediakan
- c. Pemakaian indera elektro yang tidak berlebihan jadi tidak terjadi konsleting di listrik

5. Aktivitas Proses Kedatangan serta Keberangkatan Kapal pada Pelabuhan

a. *Arrival*//Kedatangan Kapal

Sebelum memasuki tempat kolam pelabuhan, kapal akan melakukan *Drop Anchor* terlebih dahulu. Lalu, laporan kedatangan kapal dalam akan dikirimkan buat pihak-pihak terkait pada proses *shipment*, untuk berkoordinasi membawa kapal ke dalam kolam pelabuhan. Dimana notabene membutuhkan kepastian posisi kapal sebab banyaknya aktivitas labuh pada aneka macam pelabuhan.

Saat hingga pada kolam pelabuhan, di biasanya kapal yang datang akan melakukan atau memberikan beberapa isu mirip pada di bawah ini:

- a. *EOSP / End of Sea Passage*
- b. *Arrival time* (jam kedatangan)
- c. *Dropped Anchor* (jangkar yang dijatuhkan)
- d. *NOR Tendered* (Pemberitahuan bahwa pihak kapal siap buat melakukan aktivitas memuat.

Ada poli aktivitas pada kolam pelabuhan, mulai asal kapal yang masuk silih berganti, penarikan tongkang yang dilakukan oleh tug, serta beberapa proses *husbandary* yang dilakukan di waktu kapal berlabuh. Banyaknya aktivitas ini tentu diikuti pula oleh banyaknya jumlah kapal di pelabuhan yang bisa mengakibatkan kongesti/antrian buat sandar, sebab hambatan kurangnya kapasitas sandar pada dermaga/terminal.

b. Proses Naik Pandu

sebelum menerima berita bahwa kapal akan sandar di saat serta selai yang sudah dipengaruhi, awak kapal tadi akan mempersiapkan mesin serta mengangkat jangkar. Sehabis hingga di titik di mana kapal berlabuh, pandu akan naik ke atas kapal buat merogon alih navigasi serta mengarahkan alur pelayaran yang harus dilewati oleh kapal. Hal itu dilakukan sebab syarat serta

berita alur pelayaran pada pelabuhan sebagai tanggung jawab pihak pandu.

Sekadar info, kandas dalam pada pemanduan pada pelabuhan tidak sporadis terjadi. Jika hal itu hingga terjadi, maka akan terdapat poli pihak yang dirugikan, khususnya pemilik kapal/*ship owner*. Oleh sebab itu, pandu mempunyai kipra krusial buat memastikan kapal tidak menubruk kapal lain pada kurang lebih kolam pelabuhan selama proses pengarahan ke dermaga.

Sebelum pandu naik keatas kapal, pihak kapal akan mempersiapkan laporan menjadi berikut:

a. *Anchor up*

b. *Pilot on board*

Proses penyandaran di setiap pelabuhan tentunya membutuhkan ketika yang berbeda-beda. Terdapat yang berlangsung selama 3 jam, empat jam, atau bahkan sampai enam jam. Hal tadi tergantung berasal jauh atau tidaknya jeda antara pelabuhan menggunakan titik anchorage area.

c. Proses Penyandaran

Sehabis melewati alur pelayaran, tugas pandu digantikan oleh tug, yang akan membantu proses pendempetan kapal ke dermaga buat mempermudah proses *mooring*. Penggunaan jumlah tug yang berkisar antara satu sampai dua unit biasanya tergantung kebutuhan serta syarat pada penyandaran. Umumnya kapal yang relatif besar atau syarat angin yang relatif kencang pada area penyandaran kapal membutuhkan tersedianya dua unit tug.

Waktu kapal akan sandar, seluruh kru kapal yang bertugas telah siap pada posisinya, tergantung apakah kapal akan bersandar di *starboard side* (sisi kanan) atau *port side* (sisi kiri). Biasanya, tim *mooring stand by* pada posisi tali akan ditambatkan pada masing-masing ujung bolder.

Diharapkan koordinasi yang kentara pada proses penyandaran yang dilakukan pihak *kru* kapal serta *tim mooring*. jadi aktivitas menambatkan kapal bisa berjalan menggunakan cepat, prosesnya diawali dengan menambatkan tali pertama yang disebut "*first line*", lalu disusul menggunakan tali berikutnya pada bagian belakang kapal

d. Persiapan Investigasi

Sebelum kapal sandar, pihak kapal/*captain* akan melaporkan saat penyandaran berupa *first line*, *all made fast*, serta *gangway down* di *parties* yang bersangkutan (*agent*, *ship owner*, *charter*). Sementara itu, pada area dermaga, kru kapal menurunkan tangga menjadi jalan bagi pihak karantina, *imigrasi*, *bea cukai*, dan *port authority* buat naik ke kapal. Pihak pertama yang naik ke kapal ialah karantina yang bertugas memastikan kapal higienis serta terbebas asal penyakit yang beresiko menular. Yang akan terjadi berasal pihak yang melakukan karantina jadi penentu layak atau tidaknya kapal buat melakukan aktivitas/*free pratique*. Pada kapal, pihak *Port Authority* untuk kelengkapan dokumen maupun sertifikat untuk memastikan kapal sudah memenuhi kondisi kelayakan berlayar.

Adapun dokumen atau sertifikat yang wajib diberikan sang pihak kapal buat diperiksa berupa:

- a. *First Line*
- b. *All Made Fasted*
- c. *Gangway Down*
- d. *Free Pratique*
- e. *Port Official On Board*

e. Penyelesaian Dokumen serta Persiapan Embarkasi

Aktivitas pemuatan yang sudah berjalan sebagai frekuensi bagi pihak *Agent* buat segera merangkup semua urusan perdokumenan. Sesudah proses pemuatan terselesaikan, *Surveyor* akan melakukan pengecekan serta penghitungan kesesuaian

muatan. Apakah muatan yang sudah masuk kedalam tangki telah sinkron menggunakan jumlah yang disetujui menggunakan stowage plan serta tentunya jumlah yang termuat telah diterima ke2 belah pihak yaitu penjual dan pembeli.

Kesesuaian serta persetujuan terhadap jumlah muatan yang terdapat di kapal tentunya melewati proses ullaging atau pengukuran volume muatan, umunya penghitungan jumlah muatan ini membutuhkan waktu dua-tiga jam. Bila jumlah yang terdapat telah disetujui ke2 belah pihak, pihak agent segera menyiapkan dokumen embarkasi mirip pengembalian dokumen orsinal milik kapal serta dokument ekspor. Galat satu dokumen yang sebagai keputusan bahwa kapal diizinkan berangkat merupakan *Port Clearance*, dimana surat tadi berisikan keputusan berlayar dari pelabuhan kawasan kapal bersandar buat mengizinkan kapal boleh berlayar.

Pada proses naiknya pandu ke atas kapal, pihak agen berkoordinasi menggunakan *Tim Mooring* buat melakukan divestasi tali/yang diklaim menggunakan proses *Unberthing*. Tak lupa buat memastikan bahwa di beberapa pelabuhan memerlukan ketika tambahan pada menunggu proses *Custom Clearance* atau penyelesaian proses bea cukai yang dilakukan sang pengirim muatan/*Shipper*.

Kapal yang telah dibawa pandu sampai ambang luar telah siap menuju pelabuhan selanjutnya yaitu *Discharging Port/Pelabuhan Bongkar*. Lalu tidak lupa pihak agent serta kapal telah berkoordinasi untuk melakukan pelaporan pada parties terkait buat meng-update posisi kapal terakhir menggunakan menyampaikan laporan sebagai berikut :

- a. *Pilot on Board*
- b. *Unberthing*
- c. *Sailing out*

6. Faktor – Faktor Yang Menghambat Proses *Clearance In* dan *Clearance Out* pada PT. Maritim Indo Trans di Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten.

Gambar 4.2 Data Kapal Yang mengalami Hambatan selama Bulan April - Juni 2021

| No | Nama Kapal | Arrival Time | Time Departure | Status Trayek (T/L) | Keterangan |
|----|--------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|
| 1. | TIRTA ELANG | 04/04/2021 14:40 | 05/04/2021 17:00 | Tramper | Sertifikat Kapal Yang Expired |
| 3. | MV. HAN HE | 06/04/2021 06:00 | 08/04/2021 07:00 | Tramper | PKKA Next Port |
| 2. | MV. JIA SHUN | 18/04/2021 08:10 | 24/04/2021 05:45 | Tramper | PKKA Next Port |

| | | | | | |
|----|----------------------------|---------------------|---------------------|---------|----------------------------------|
| 4. | ANARGYA 1 | 12/05/2021 00:15 | 15/05/2021 20:15 | Tramper | Sertifikat Kapal Yang Expired |
| 5. | MV. XUAN HIEU GROUP 298 | 08/05/2021 9:30 | 09/05/2021 08:00 | Tramper | PPKA Next Port |
| 6. | MV. CREST CRANE | 11/05/2021 08:00 | 21/05/2021 17:00 | Tramper | PPKA Next Port |
| 7. | MEDELIN 1 | 20/05/2021 11:30 | 22/05/2021 16:00 | Tramper | Sertifikat Kapal Yang Expired |
| 8. | MV. SLOMAN DISPATCHER | 16/05/2021 11:00 | 24/05/2021 07:00 | Tramper | PPKA Next Port |

Sumber : PT. Maritim Indo Trans, Tahun 2021

a. Persetujuan Keagenan Kapal Asing

Pada kapal MV. ML Gemma, MV.Ocan Bridge, MV.Galaxy No. 8, dan MV. Oceana sky terdapat hambatan pada saat *clearance out* yaitu masalah menunggu pelabuhan tujuan atau disebut dengan *waiting next port*. Dengan belum diketahuinya pelabuhan tujuan otomatis agent belum dapat mengurus *clearance out*, dan setelah pelabuhan tujuan. Untuk kegiatan muat, maka agent harus menunggu Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) dari agent *next port* dan itu cukup menghabiskan waktu. Agent harus *standby* untuk menunggu PKKA dikirimkan oleh *agent next port* agar dapat mengurus *clearance out* dengan cepat.

b. *Expired* sertifikat kapal

Berdasarkan tabel diatas, Tirta Elang, Anargya 1, dan Medelin mengalami *expired* sertifikat, sehingga pihak agen harus mengurus sertifikat terlebih dahulu untuk melakukan perpanjangan sertifikat.

Expired nya sertifikat kapal pada saat proses *clearance* ini dilakukan oleh pihak *marine inspector* yang harus memeriksa kondisi kapal, sehingga membutuhkan waktu yang menyebabkan keterlambatan kapal.

6. Upaya Yang Dilakukan Untuk Mengatasi Terjadinya Penghambatan Proses Clearance In Dan Clearance Out Dipelabuhan

- a. Apabila kapal yang diageni terhambat pada saat *clearance out* dikarenakan PKKA yang belum terbit maka agen mengambil tindakan untuk membuat Surat Persetujuan Olah Gerak untuk kapal *shifting* dari dermaga ke kolam pelabuhan untuk melakukan labuh jangkar sambil menunggu PKKA terbit sebagai persyaratan penerbitan SPB.
- b. Pihak kapal harus selalu memperhatikan dan memastikan bahwa sertifikat yang dimiliki tidak *expired*. Namun jika sertifikat mengalami *expired* maka pihak kapal harus memperpanjang sertifikat kapal berjauh-jauh hari sebelum terjadinya *expired*.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Kondisi yang diperoleh asal penelitian ini merupakan menjadi Agen pelayaran wajib mengetahui proses *Clearance In* serta *Clearance Out* Kapal, sebab aktivitas tadi ialah aktivitas inti asal operasional perusahaan pelayaran yang berkiprah pada bidang keagenan. Dokumen-dokumen kapal yang diperlukan untuk proses *Clearance In* serta *Clearance Out* antara lain dokumen returnable (dokumen yang selalu berada diatas kapal cargo atau menyertai kapal cargo), dokumen muat serta instansi-instansi yang terkait dalam proses keagenan di PT. Maritim Indo Trans pada Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten diantaranya : Tempat kerja Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Banten, Tempat kerja Bea dan Cukai / Kepabeanan, PT.Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten, Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas 1 Banten (*Health And Quarantine*).

Bahwa proses *clearance in* serta *out* kapal pada PT. Maritim Indo Trans bisa mengalami kendala yang ditimbulkan sang sertifikat yang *expired*nya akibatnya harus dilakukan perpanjangan sertifikat serta kapal yang PKKA nya bermasalah maka kapal harus menunggu / anchor hingga *owner ship* memilih pelabuhan selanjutnya. Hal ini mengakibatkan kapal mengalami kendala di saat proses *clearance in* serta *clearance out* di PT. Maritim Indo Trans dipelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten.

B. SARAN

Pada menjaga keamanan serta keselamatan di saat proses *Clearance in* serta *Clearance out* di PT. Maritim Indo Trans dipelabuhan maka seseorang syahbandar perlu bekerja lebih profesional pada

menaikkan fungsi supervisi supaya bisa menghindari bahaya-bahaya dipelabuhan yang biasa terjadi kecelakaan.

Sebagai akibatnya di saat proses *clearance in* dan *out* kapal di Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten, agen wajib lebih menyiapkan segala sesuatu yang bisa mengganggu proses *clearance* dan pihak agen wajib lebih teliti pada memeriksa dokumen kapal yang expired supaya tak terjadi kendala di waktu proses sandar juga berangkat dipelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Budiyanto, Eko Hariyanto. (2007). *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Surabaya. APE Publishing.
- Fattah, Abdul. (2013) . *Kedatangan Kapal* (online). diunduh dari website: informasipelayanan.bppbatam.go.id/.../kedatangan-kapal. Diakses pada Tanggal 3 Mei 2020.
- Fransisca. 2009. *Pengertian Pelabuhan* (online). diunduh dari website: <https://www.customclearance.wordpress.com/tag/pengertian-pelabuhan/>. Diakses pada Tanggal 5 Mei 2020.
- Mulyadi. (2010). *Sistem Akutansi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Peraturan Pemerintah Nomor 56, 57, 58, dan 59 Tahun 1991 *Tentang Pendirian PT Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 *Tentang Kepelabuhanan*.
- Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 *Tentang Jenis; struktur dan golongan tarif jasa kepelabuhanan*.
- Pasal 2, (Pasal 3 Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 356/Menkes/Per/1v/2008 *Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan*).
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 *Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan*.
- Republik Indonesia. (2008). *Undang - Undang No. 17 Tentang Pelayaran*.
- Republik Indonesia. (2013). *Peraturan Menteri No. 6 Tentang Struktur, Jenis, dan Golongan Tarif Jasa Kepelabuhanan*.
- Ronosentono, Noch Idris. (2006). *Freight Forwarding*. Jakarta. CV. Infomedika.
- Shadily, Hassan. (1977). *Ensiklopedi Umum*, Yogyakarta. Offset Kanisius Yogyakarta.
- Sumardi. (2000). *Pelabuhan Indonesia*. Surabaya. Institut Teknologi Sepuluh November (ITS) Surabaya.

Suyono R.P, (2003) *Shipping: Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM;Jakarta.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun (2008) *Tentang Pelayaran*.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 10/ (1995) *Tentang Kepabeanan*.

RIWAYAT HIDUP



HASMAYANTI, Lahir di Lampa pada Tanggal 19 Juli 2000 merupakan anak kedua dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak H. Usman dan Ibu Hj. Halwiah. Pendidikan sekolah dasar diselesaikan tahun 2012 pada SD 223 Duampanua dan melanjutkan pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama SMP Negeri 1 Duampanua diselesaikan pada tahun 2015 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas SMAN 2 Duampanua jurusan IPA, diselesaikan pada tahun 2018. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan diploma IV politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Pada tahun 2018, tepatnya bulan september 2018, penulis mulai mengikuti diklat Diploma IV di Badan pendidikan dan mengambil Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada perusahaan Pelayaran PT. Samudera Bahana Banten Dan perusahaan Keagenan Kapal Dan Di KSOP Banten, selama kurang lebih satu tahun. Dan pada Tahun 2022 telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.