



## **PENINGKATAN PELAYANAN CLEARANCE KAPAL GUNA MENUNJANG KEBERANGKATAN KAPAL DI JETTY KILANG PERTAMINA INTERNASIONAL RU VII KASIM**

Oleh

**Zainudin<sup>1</sup>, Oktovianus C. Karubaba<sup>2</sup>, Gigieh Cahya Permady<sup>3</sup>, Ryan Puby Sumarta<sup>4</sup>**

*Politeknik Pelayaran Sorong<sup>1</sup>, Politeknik Pelayaran Sorong<sup>2</sup>,  
Politeknik Pelayaran Sorong<sup>3</sup>, Politeknik Pelayaran Sorong<sup>4</sup>*

### **ABSTRAK**

Peningkatan pelayanan ship clearance membantu kelancaran keberangkatan kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana proses ship clearance di Dermaga Kilang Pertamina Internasional RU VII Kasim, faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat/kendala, dan bagaimana cara mengatasinya. Metode penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif. Penelitian mengambil lokasi di Dermaga International Pertamina Refinery RU VII Kasim. Penelitian berlangsung selama 12 bulan. Data penelitian dikumpulkan melalui metode kepustakaan, observasi, wawancara, dan dokumentasi. Surat Persetujuan Berlayar (SPB), Surat Pernyataan Nakhoda, dan Bill of Loading digunakan dalam penelitian ini untuk membahas izin berlayar. Proses tersebut melibatkan Kesyahbandaran, Kesehatan Pelabuhan, dan PT Pelabuhan Indonesia IV. Sistem manual, jarak yang jauh, dan kekurangan tenaga kerja menjadi kendala. Pemasangan Inaportnet untuk efisiensi dan akurasi data serta keterlibatan petugas Kasim merupakan perbaikan. Kami berharap Inaportnet dapat mempercepat, mempermudah, dan meningkatkan transparansi dalam pemeriksaan kapal.

**Kata kunci** : Peningkatan, Pelayanan, Keberangkatan, *Clearance* Kapal

### **1. PENDAHULUAN**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar maut barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Azizah & Verawati, 2020). Perkembangan pelabuhan

akan sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas di pelabuhannya. Semakin ramai aktivitas perdagangan dipelabuhan pada suatu daerah, maka akan semakin besar pelabuhan tersebut. Perkembangan perdagangan juga mempengaruhi jenis kapal dan lalu lintas kapal yang melewati pelabuhan tersebut. Oleh karena itu, setiap negara berusaha membangun serta mengembangkan pelabuhannya sesuai dengan tingkat keramaiannya dan jenis

perdagangannya yang ditamping oleh pelabuhan yang ada di masing-masing daerah.

Alat transportasi laut memiliki nilai lebih dibandingkan alat transportasi lainnya. Hal ini dikarenakan jasa angkutan laut dapat digunakan untuk mengangkut penumpang, barang, dan hewan dengan kapasitas/daya angkut yang sangat besar. Selain itu ongkos angkut yang dikenakan juga paling murah, terjangkau, serta aman. Hal ini menjadikan alat transportasi laut mempunyai prospek yang sangat baik untuk pengangkutan barang. Kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut untuk keperluan angkutan laut atau yang diperuntukkan untuk itu (Roberto, 2018).

Kapal laut digerakan oleh Perusahaan Pelayaran atau Keagenan kapal yang mendukung untuk operasional di pelabuhan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Pasal 2 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal menyatakan bahwa keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut nasional dan/atau asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut nasional dan/atau kapal perusahaan angkutan laut asing selama berada di Indonesia. Peran Perusahaan Pelayaran/ Keagenan kapal laut keberangkatan kapal pada suatu pelabuhan agar kegiatan kapal tersebut dapat berjalan dengan lancar dan tepat waktu sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan atau disepakati.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 tahun 2015, surat persetujuan berlayar (Clearance out/ Port clearance) yang selanjutnya di singkat dengan SPB adalah surat persetujuan yang di terbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan. Penegakan hukum di laut sangat penting, karena merupakan upaya penegakan undang-undang dan peraturan-peraturan yang menjadi instrumen pengaturan wilayah perairan kedaulatan negara, penggunaan laut sebagai sarana perhubungan dan komunikasi serta mengatur tata tertib pemanfaatan sumber daya di laut, lingkungan hidup dan ekosistemnya. Berkaitan dengan itu, sebuah

kapal harus dilengkapi dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang ditandatangani dan disahkan oleh Syahbandar Pelabuhan, di mana kapal tersebut memulai pelayaran (pelabuhan asal), yang artinya kapal tersebut telah melalui pemeriksaan administrasi dan fisik di pelabuhan dan dianggap laik laut serta telah memenuhi ketentuan/peraturan untuk melakukan pelayaran dilaut.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik meneliti untuk mengetahui bagaimana proses clearance kapal di Jetty Kilang Pertamina Internasional RU VII Kasim, untuk mengetahui faktor apa saja yang membuat hambatan/kendala yang terjadi saat proses clearance kapal di Jetty Kilang Pertamina Internasional RU VII Kasim, dan untuk mengetahui upaya apa saja yang bisa dilakukan untuk mengatasi hambatan/kendala pada saat proses clearance kapal di Jetty Kilang Pertamina Internasional RU VII Kasim.

## 2. METODE

Jenis rancangan yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah penelitian bersifat deskriptif. Proses dan makna lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif meneliti kondisi obyek yang alamiah dengan menggunakan peneliti sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data secara purposive dan snowball, teknik pengumpulan triangulasi (gabungan), analisis data secara induktif/kualitatif, dan hasil yang berfokus pada makna (Abdussamad, 2021). Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Lokasi penelitian adalah Jetty Kilang Pertamina Internasional RU VII Kasim. Waktu penelitian adalah selama 12 bulan. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian adalah metode kepustakaan, observasi, wawancara dan dokumentasi. Setelah pengumpulan data, tahap selanjutnya adalah analisis data, yang terdiri dari reduksi data, penyajian data, dan perumusan kesimpulan (Miles & Huberman, 1984).

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kumpulan dokumen kapal yang ingin diperiksa dengan satu lembarankertas yang

didisposisi sebelum diterbitkannya Surat persetujuan Belayar (SPB).

**REPUBLIC INDONESIA  
THE REPUBLIC OF INDONESIA**

**SURAT PERSETUJUAN BELAYAR**  
ELKART AP. 10/13/2023

No. Registrasi : PPK.27 / 19 / X / 2023

2224 JAM SEBELUM KAPAL TIBA  
DIPERLAMAKAN TUNJANG JANGPA  
MELAKUKAN BE EVAHBANDAR DAN  
STASIN RADIO PANTAI

**KATOMAS** Gross Tonnage **5227**

Nama kapal / Ship Name: **KATOMAS** Tonnase kotor / Gross Tonnage: **5227**

Bendera Kebangsaan / Nationality Flag: **INDONESIA** Nakhoda / Captain: **CAPT. RONAL DANIEL**

Nomor IMO / IMO Number: **9179892** Nama Panggalian / Call Sign: **PKRN**

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal / In accordance with Sailing Declaration issued by Master on date: **13 OKTOBER 2023**

Bertolak dari / Departure from: **RU VII KASIM** Pada tanggal/jam / On date/time: **13 OKTOBER 2023 06:00** Pelabuhan tujuan / Port of Destination: **SORONG**

Jumlah awak kapal / Number of Ship Crews: **23 ORANG** Dengan muatan / With cargoes: **SESUAI MANIFEST**

Tempat Diterbitkan / Place of issued: **SELE**

Pada tanggal / Date: **13 OKTOBER 2023**

Jam / Time: **06:00**

**PT. PERUSAHAAN TERPADU INTEGRATED TERMINAL NUSA TENGGARA SELATAN 1**  
Harbor Master  
NIP. 19810442007121001

Gambar 1 Surat Perseujuan Belayar

Permohonan dilengkapi dengan:

- a. Surat Pernyataan dari Nakhoda (*Master Sailing Declaration*)
- b. Bukti pemenuhan kewajiban lainnya, sebagaimana dimaksud:
  - 1) Bukti pembayaran jasa kepelabuhanan
  - 2) Bukti pembayaran jasa kenavigasian
  - 3) Bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan
  - 4) Persetujuan (*clearance*) Bea dan Cukai
  - 5) Persetujuan (*clearance*) Imigrasi
  - 6) Persetujuan (*clearance*) Karantina kesehatan
  - 7) Persetujuan (*clearance*) karantina hewan dan tumbuhan
  - 8) Untuk kapal perikanan wajib dilengkapi surat laik operasi dari pengawas perikanan
- c. Sertifikat Kapal

**PERTAMA PATRA NIAG BILL OF LADING**

**SERTIFIKAT KESELAMATAN PERUSAHAAN TERPADU INTEGRATED TERMINAL NUSA TENGGARA SELATAN 1**

**SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL BARABANG**

Gambar 2 Sertifikat Kapal

Sertifikat kapal adalah syarat atau sistem manajemen keselamatan yang bertujuan untuk menjamin kelayakan operasional kapal dengan aman serta legalitas kapal yang akan berlayar dan mengerjakan sebuah proyek. Kapal Indonesia (Kapal Berbendera Indonesia) yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan akan diberikan Sertifikat Keselamatan oleh Menteri. Sertifikat kapal harus ada diatas kapal dan harus diperiksa tanggal diterbitkannya dan tanggal kadaluarsa oleh petugas syahbandar sebelum menerbitkan.

d. *Bill of Loading*

**PERTAMINA**  
**PATRA NIAGA**  
**BILL OF LADING**

NO: 984.T023.1027

SHIPPED in apparent good order and condition by PT. PERTAMINA (Persero) MOR VIII INTEGRATED TERMINAL WAYAME where of  
 on board to INDONESIA S.S. / M.S. MT KATOMAS to Master, the port of INTEGRATED TERMINAL WAYAME  
CAPT. RONAL DANIEL here in after contained ) in the like order and condition at the port of FUEL TERMINAL TUAL  
 or so near there unto as she may safely get and there discharge  
 unto PT. PERTAMINA (Persero) MARKETING OPERATION REGION VIII FUEL TERMINAL TUAL  
 or order on payment of freight in accordance with the charter party hereinafter mentioned or failing such mentioned  
 freight shall be deemed to be earned on commencement of loading. Any freight prepaid to be non-returnable,  
 vessel lost or not lost.

\* QUANTITY and GRADE AS FURNISHED BY SHIPPER

**PERTAMAX**

Long Tons	: 1.183.197
Metric Tons	: 1.202.100
U.S.Barrels @ 60 OF	: 10.428.573
Liters @ 15F	: 1.656.907
Liter Observed	: 1.682.194

\* Where it is impracticable to ascertain the in take quantity before this  
 Bill of lading is signed, the quantity should be stated as approximate  
 Where quantity, quality, grade end condition unknowns, vessel not accountable for leak  
 age  
 This shipment is carried under and pursuant to terms of the charter dated  
 at  
 Between  
 And  
 and all terms whatsoever of the said charter except the rate and payment of freight specified therein apply  
 To and govern the right of the parties concerned in this shipment  
 Freight shall be deemed to be earned on commencement of loading  
 Clauses 1 to 8 inclusive on the reverse of this bill of lading are incorporated herein and form  
 part of this Bill of Lading  
 IN WITNESS where of the master of the said vessel hath affirmed to  
 Bill of lading of this tenor and date one of which being acco  
 Stated void  
 Date at PT. PERTAMINA (Persero) MOR VIII INTEGRATED TERMINAL WAYAME the 19th day  
 of Oct-23

  
Capt. Ronald Daniel  
Master

Gambar 3 Bill of Loading

Surat tanda terima barang yang telah dimuat di dalam kapal laut yang juga merupakan tanda bukti kepemilikan barang dan juga sebagai bukti adanya kontrak atau perjanjian pengangkutan barang melalui laut. Dokumen pengangkutan barang yang berisikan informasi lengkap mengenai:

- 1) Nama pengirim
- 2) Nama kapal
- 3) Data muatan
- 4) Pelabuhan muat
- 5) Pelabuhan bongkar
- 6) Rincian freight
- 7) Cara pembayarannya
- 8) Nama *consignee* (Penerima Barang)

e. Laporan keberangkatan dan Laporan keberangkatan kapal

**LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL**

NAMA : KATOMAS  
 URURAN : 8227 OT  
 NAKHODA : Capt. Ronald Daniel

TIBA		BERANGKAT		
1	Dari : JAYAPURA/TERBUS PT PERTAMINA	Tujuan :	KASIMTERBUS PT PERTAMINA	
2	Tanggal : 22-09-2023 12:00:00	Tanggal :	23-09-2023 07:00:00	
3	Bongkar	Muat		
Jenis Barang		Jumlah Unit/Tonn <sup>3</sup>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Tonn <sup>3</sup>
Tunai		Nak		
No. Penumpang		Jumlah	No. Penumpang	Jumlah

22 Sep 2023  
 PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL  
 KATOMAS  
 Capt. Ronald Daniel  
 NAKHODA



Gambar 4 Laporan Kedatangan/Keberangkatan Kapal

Laporan keberangkatan dan Laporan keberangkatan kapal adalah laporan rencana kedatangan dan keberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan, ditulis dalam kertas tentang status kapal dan tanggal keberangkatan, tujuan dan jumlah muatan yang ingin dibawa ke tujuan Laporan Kedatangan Kapal Laporan kedatangan kapal adalah laporan rencana kedatangan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan, ditulis dalam kertas tentang status kapal dan tanggal kedatangan, tujuandan jumlah muatan yang ingin dibawa ke tujuan Gabungan antara laporan kedatangan dan keberangkatan kapal dalam satu kertas yang didalamnya terdapat nama perusahaan, status kapal, serta jumlah barang yang di bongkar/muat.

f. *Cargo Manifest*

**CARGO MANIFEST**

PERUSAHAAN PELAYARAN  
PT. PERTAMINA TRANS KONTINENTAL  
Jl. Yos Sudarso No.78 SORONG

Member of Cargo : MT Kewarung  
General Agent : PT. PTK Sorong

Flag : INDONESIA  
OF : 15143

Call : Kapal Raya Agulines  
ETD : 25-06-2023

B.I.L. NO.	SHIPPER	CONSIGNEE	NUMBER'S PACKAGE	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT TON	MEASUREMENT	REMARKS
	PT PERTAMINA RIWAH KASIM	PT PERTAMINA TUAL		REGOLAR PERSELUPE	400 140		
TOTAL					400		

LAST PORT : SORONG  
NEXT PORT : TUAL

Nomin 24 Mei 2023  
PT Pertamina Trans Kontinental  
Port Manager Kasim  
Yoga Yuda Wijaya

Gambar 5 Cargo Manifest

*Cargo manifest* kapal adalah daftar kargo yang berisikan informasi mengenai daftar muatan yang dibawa oleh sebuah kapal. Bentuknya berupa dokumen penting yang wajib dibawa saat kapal tengah berlayar. Hal ini digunakan untuk menghindari adanya penyelundupan barang yang tidak memiliki izin. Yang tertera pada *cargo manifest* antara lain:

- 1) Nama kapal = *Name of Ship, Ship's Name*
- 2) Kebangsaan = *Nationality*
- 3) Berat kotor = *Gross tonnage*
- 4) Nama Nakhoda = *Master*
- 5) Nomor pelayaran = *Voyage*
- 6) Pelabuhan muat = *Port of Loading*
- 7) Pelabuhan bongkar = *Port of Discharge*
- 8) Nomor BL = *No. Bill Of Loading*
- 9) Pengirim = *Shipper*
- 10) Penerima = *Consignee*
- 11) Deskripsi barang = *Description of goods*
- 12) Berat = *Weight*

Prosedur sebelum melaksanakan *clearence out* kapal dari jetty adalah sebagai berikut:

- 1) Agen membuat permintaan pelayanan Pandu kepada Pelindo, untuk melakukan penyandaran kapal di Jetty Kilang Kasim
- 2) Ketika kapal sudah sandar di jetty, agen mengambil dokumen kapal untuk dibawa ke pihak syabandar untuk melakukan proses *clearence in*
- 3) Syabandar akan memeriksa dokumen seperti : kelengkapan dokumennya dan masa berlaku dokumen dokumen tersebut
- 4) Syabandar Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), sebagai bukti bahwa kapal tersebut laik laut
- 5) Agen mengambil dokumen dari syabandar untuk dikembalikan ke pihak kapal
- 6) Agen membuat permintaan pelayanan Pandu kepada Pelindo, untuk melakukan pelepasan kapal di Jetty Kilang Kasim
- 7) Agen melakukan pemeriksaan dokumen kapal, untuk memastikan kelengkapan dokumen dokumen tersebut sebelum dokumen dikembalikan ke pihak kapal.
- 8) Dokumen diserahkan ke pihak kapal
- 9) Kapal *cast off* dari jetty, kapal *Full away*

Dalam proses *clearence in/out* terdapat beberapa instansi yang terlibat, adalah sebagai berikut :

- 1) Kantor kesyabandaran dan otoritas kelas I sorong (KSOP), proses *clearence* dokumen kapal
- 2) Kantor kesehatan pelabuhan kelas III Sorong (KKP), pemeriksaan buku kesehatan kapal
- 3) PT Pelabuhan Indonesia IV Sorong (PELINDO), Proses permintaan pelayanan pandu



Gambar 6 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kelas I Sorong

Berdasarkan hasil observasi dan pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis saat melakukan praktek darat maka terdapat beberapa faktor yang menjadi kendala dalam proses *clearance* kapal, yaitu sebagai berikut:

- a. Di Kasim belum menggunakan inaportnet atau sistem yang berbasis online sehingga agen harus melakukan *clearance* manual. Dikarenakan prosesnya yang masih manual, sehingga agen harus membutuhkan waktu yang lebih lama untuk menyelesaikan administrasi *clearance* satu kapal.
- b. Jarak tempuh yang sangat jauh antara Kilang Kasim dengan kantor instansi terkait, sehingga membutuhkan waktu yang lama untuk mobilisasi agen dari Kasim ke Sorong. Kebanyakan lokasi kantor instansi terkait dalam hal ini KSOP, Pelindo dan KKP berada di Sorong. Sehingga untuk melakukan kegiatan *clearance* suatu kapal agen harus mendatangi kantor-kantor instansi tersebut satu persatu. Jarak tempuh perjalan Kasim-Sorong membutuhkan waktu kurang lebih 2 jam melalui perjalanan darat.
- c. Belum adanya Pandu yang bertugas di daerah Kasim, sehingga untuk proses sandar / lepas kapal agen harus mendatangkan pandu dari Sorong.

Upaya peningkatan *clearance* kapal, antara lain:

- a. Untuk meningkatkan pelayanan yang lebih efisien dan menemukan langkah-langkah tepat guna, maka perlu ditingkatkan pelayanan menggunakan sistem Inaportnet, sehingga pelayanan *clearance* dapat terlaksana sesuai dengan rencana keberangkatan kapal. Melalui Inaportnet akurasi data jadi lebih terjamin, terkait kelengkapan dan masa berlaku dokumen kapal yang secara otomatis termonitor oleh sistem Inaportnet.
- b. Inaportnet diharapkan bisa meningkatkan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan agar dapat berjalan lebih cepat, valid, transparan dan terstandar.
- c. Sistem Inaportnet dapat memperlancar arus barang di pelabuhan karena menjadikan pelayanan di pelabuhan lebih efektif dengan pelayanan kapal dan barang yang dilaksanakan dalam waktu 24 jam sehari serta 7 hari dalam seminggu.

#### 4. KESIMPULAN

Beberapa kesimpulan dapat diambil dari analisis dan pembahasan mengenai peningkatan pelayanan ship *clearance* di dermaga Kilang Internasional Pertamina RU VII di Kasim. Pertama, prosedur pembersihan kapal masih dilakukan secara manual; oleh karena itu, penerapan sistem Inaportnet disarankan sebagai sarana untuk meningkatkan layanan. Selain itu, waktu tempuh yang lama antara Kasim dan Sorong merupakan konsekuensi dari jarak yang cukup jauh, sehingga perlu dilakukan evaluasi terhadap efisiensi rute tersebut. Selain itu, keberadaan petugas Pandu yang bersiaga di sekitar Kasim sangat penting untuk mempercepat pergerakan kapal yang masuk atau keluar dari dermaga KPI RU VII Kasim. Bagian penutup ini menguraikan langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk meningkatkan efisiensi dan

produktivitas operasi kapal di dermaga. Langkah-langkah ini terdiri dari integrasi kemajuan teknologi, penilaian rute perjalanan, dan alokasi petugas yang optimal.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar: CV. Syakir Media Press.
- Azizah, A. Y., & Verawati, K. (2020). Implementasi Kenaikan Tarif Progresif pada Petikemas Impor dalam Upaya Menekan Dwelling Time di Terminal Petikemas Koja. *LOGISTIK*, 13(2), 20-27.
- Indonesia, Kementerian Perhubungan. (2015). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2015 tentang Pelayanan Surat Persetujuan Syahbandar Secara Online. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Indonesia, Kementerian Perhubungan. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1984). *Qualitative data analysis*. Sage.
- Roberto, M. (2018). *Kamus bahasa Indonesia*. Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.