Andromeda Volume 6 Nomor 1 Maret 2022 Halaman: 199 - 210

Analisis Pelayanan *Clearance In* dan *Clearance Out* Kapal Oleh PT. Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta

Muh. Rafly Dwi Prasetya[1)] Rosliawati A. Kosman[2)] Bachri[3)]

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Email: raflydwiprasetya017@gmail.com[1)] roskosman76@gmail.com[2)]
bachri239@gmail.com[3)]

ABSTRAK

Proses sandar kapal (pengurusan ijin masuk atau ijin keluar kapal dari pelabuhan), pengurusan *cargo docume*nt, merupakan salah satu kegiatan operasi keagenan PT. Orela Bahari Mandiri di Jakarta Utara yang memprioritaskan semua personil atau karyawan diharapkan mampu memberikan pelayanan yang baik sehingga dapat mengatasi terjadinya *delay (kelambatan kapal),* maupun denda akibat kelalaian operasional. Tujuan Penelitian mengetahui pelayanan *Clearance in* dan *Clearance out* kapal di Pelabuhan dalam rangka membantu kelancaran arus kapal dan barang, untuk mengetahui hambatan–hambatan apa saja yang sering terjadi pada saat pelaksanaan *Clearance in* dan *Clearance out* kapal. Penelitian ini dilaksanakan di PT. Orela Bahari Mandiri yang berlokasi di Jln. Tenggiri no, 103 D Tanjung Priok, Jakarta Utara. Waktu penelitian dilaksanakan selama 9 bulan mulai Desember 2018 sampai September 2019. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara melakukan pengamatan dan tanya jawab langsung dengan Direktur dan Staff operasional khususnya bagian *keageanan,* dan literatur-literatur yang berkaitan dengan penelitian ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum, pelaksanaan pelayanan *Clearance in* dan *Clearance out* kapal pada PT Orela Bahari sudah cukup baik dan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan. Namun masih terdapat beberapa problem, termasuk didalamnya kelalaian serta kekurangpahaman dari personel terhadap pelaksanaan jobdesknya. untuk mengurangi kekurang pahaman operasional maka harus menerapkan sistem dan prosedur yang telah berlaku dan bila mana masih terjadi kekeliruan pengurusan dokumen sebaiknya diadakan pelatihan

***Kata Kunci**: Clearance In*, *Clearance Out*, *Kapal Asing*

1. PENDAHULUAN

Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah tempat, kesemuanya itu memerlukan Izin untuk sandar pada suatu pelabuhan.

Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran, menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi lainnya, yang ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhanan sesuai dengan tingkat kebutuhan.

Sarana dan prasarana sangat penting untuk mendukung keluar masuknya kapal di pelabuhan agar aktivitas kapal yang yang akan melakukan kegiatan di pelabuhan dapat berjalan dengan lancar. Perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang keagenan kapal berperan penting didalam memberikan pelayanan kepada kapal-kapal yang berkunjung ke suatu pelabuhan. Kegiatan pengurusan Port *Clearance in* dan *Clearance out* kapal di pelabuhan bertujuan untuk mengurus dan menyelesaikan perizinan yang terkait dengan bongkar/muat barang dari dan ke kapal, bunker, docking/repairing juga membantu kepentingan principal (pemilik kapal) dalam melakukan perpanjangan masa berlakunya sertifikat kapal dan kebutuhan anak buah kapal (ABK) di kantor Syahbandar.

Seluruh kapal memerlukan Agent untuk membantu nahkoda agar mempermudah seluruh kegiatan pada saat kapal sandar dan memberikan informasi tentang keadaan air setempat untuk menjaga keselamatan kapal dan lingkungan.

Dari urgensi yang disampaikan diatas, bisa dikatakan bahwa secara umum, kegiatan *Clearance* kapal di Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu upaya untuk mewujudkan keselamatan pelayaran, maka pengelola pelabuhan harus memahami apa dan bagaimana proses *Clearance* kapal dilaksanakan secara profesional.

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas maka penulis tertarik untuk mengkaji judul ***"Analisis Pelayanan Clearance In dan Clearance Out Kapal Oleh PT. Orela Bahari Mandiri Di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta Utara."***

2. TINJAUAN PUSTAKA

a. Pengertian *Clearance In And Out* Kapal

***Clearance In* Kapal** adalah proses perizinan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi pelabuhan dimana kapal tersebut akan memasuki daerah perairan pelabuhan, sampai kapal

sandar di dermaga untuk megadakan bongkar muat dan kegiatan-kegiatan lainnya.

***Clearance Out* Kapal** adalah proses perizinan pemberangkatan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi terkait di pelabuhan dimana kapal tersebut sudah selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan kegiatan lainnya yang selanjutnya akan meninggalkan pelabuhan menuju kepelabuhan tujuan berikutnya.

b. Pengertian Keagenan Kapal

Menurut H.A Abbas Salim (1993), Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut,perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar ,dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agent, sub-agen atau agen, dan cabang agen.

c. Penghasil Agen Kapal

Agen pelayaran hidup dari jasa yang diberikan kepada kapal-kapal yang telah menunjuknya untuk melayani kegiatan di pelabuhan dimana agen pelayaran berada. Agen pelayaran akan mendapat call fee dari setiap kapal yang akan singgah serta akan juga mendapat komisi dari muatan yang akan di muat ke kapal berupa persentase dari freight yang ditarik.

Komisi dari Kapal :

1) Kapal-kapal milik sendiri.
2) Kapal-kapal keagenan (*call fee dan komisi dari muatan*).
3) Jasa order dari perusahaan bongkar muat (PBM) yang ditunjuk untuk bongkar muat dari kapal milik dari kapal keagenan.

Pendapatan usaha kapal keagenan berupa :

1) Komisi sub *agency*.
2) EMKL.
3) *Haulage/Trucking*.
4) Depot

5) *Transhipment*.

d. Pengertian Dokumen – Dokumen Kapal

Dokumen kapal adalah dokumen yang harus dimiliki dan harus berada diatas kapal. Dokumen-dokumen tersebut menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi atau bidang-bidang tertentu.

e. Instansi – Instansi Di Pelabuhan

Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang berfungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan.

Adapun instansi pemerintah dan perusahaan swasta yang berperan di pelabuhan adalah sebagai berikut.

1) Instansi pemerintah

a) Bea dan Cukai

Sesuai dengan UU Republik Indonesia No. 10/1995 tentang Kepabeanan, Direktorat Bea dan Cukai yang berada dibawah departemen keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan di seluruh wilayah Indonesia. Jadi, secara umum tugas Instansi Bea dan Cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar daerah dimana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk menbayar Bea.

Instansi Bea dan Cukai di pelabuhan memiliki tugas :

(1) Mengadakan pemeriksaan terhadap keluar/masuknya barang didaerah Bea dan Cukai.

(2) Pemeriksaan terhadap barng-barang muatan di kapal maupun di gudang.

(3) Menetapkan besarnya bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang berdasarkan tarif yang ditetapkan pemerintah.

(4) Mengawal barang yang belum terkena bea masuk dari pelabuhan ke entreport atau sebaliknya.

3. METODE PENELITIAN

a. Jenis Desain dan Variabel

Jenis desain penelitian ini merupakan penelitian lapangan secara studi khusus yang menggunakan desain deskriktif yaitu dengan menggambarkan suatu pelayanan *Clearance in and out* kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri.

b. Defenisi Operasional Variabel/Deskripsi Fokus

1) *Clearance in* kapal adalah proses perizinan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi pelabuhan yang terkait dimana kapal tersebut akan memasuki daerah perairan pelabuhan, kemudian daerah dalam pelabuhan sampai kapal sandar di dermaga untuk mengadakan kegiatan bongkar muat dan kegiatan- kegiatan lainnya.
2) *Clearance Out* Adalah proses perizinan keberangkatan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi terkait di pelabuhan dimana kapal tersebut sudah selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan kegiatan lainnya yang selanjutnya akan meninggalkan pelabuhan menuju ke pelabuhan tujuan berikutnya.
3) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakan dengan tenaga mekanik, angin atau tunda. Termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan apung yang tidak berpindah-pindah.

c. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi merupakan jumlah obyek secara keseluruhan atau generalisasi dari obyek atau subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang di tetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan di ambil kesimpulannya. Adapun populasi data dalam penelitian ini adalah 5 crew dari pihak PT. Orela Bahari Mandiri. Waktu Penelitian di laksanakan selama 9 bulan mulai Desember 2018 sampai September 2019.

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang di ambil adalah sebanyak 5 orang crew cara pengambilan sampel menggunakan metode acak sementara yaitu penarikan sample dimana pemilihan elemen-elemen populasinya dilakukan sedemikian rupa hingga setiap elemen mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih.

Populasi data dalam penelitian ini adalah kurang lebih 8 jumlah kapal yang masuk tiap bulannya pada PT. Adhigana Pratama mulyadan kapal yang melaksanakan kegiatan *clearance in dan out* kapal pada saat penulis

melaksanakan penelitian dan sampel yang diambil adalah kurang lebih 8 jumlah kapal yang masuk tiap bulannya pada PT. Adhigana Pratama mulya dan kapal yang melakukan kegiatan *clearance* pada saat penulis melaksanakan penelitian.

d. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

1) Observasi (pengamatan), Instrumen yang digunakan dalam teknik ini berupa daftar *checklist*.*Checklist* atau daftar cek adalah pedoman observasi yang berisi tentang daftar semua aspek yang akan diobservasi, observer hanya perlu memberikan tanda ada atau tidak dengan tanda cek (√) tentang aspek observasi. Wawancara merupakan teknik pengumpul data dengan cara dialog dan juga tanya jawab dengan narasumber di obyek penelitian baik secara langsung maupun tidak langsung yang ada hubungannya dengan bagaimana implementasi *clearance in andout* kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri.
2) *Interview* (wawancara) merupakan teknik pengumpul data dengan cara dialog dan juga tanya jawab dengan narasumber di obyek penelitian baik secara langsung maupun tidak langsung yang ada hubungannya dengan bagaimana implementasi *clearance in and out* kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri.
3) Studi Dokumentasi, Penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari literature,buku-buku dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dan disertakan dokumen kapal *checklist* untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam membahas masalah yang akan diteliti, maka intstrumen penelitian dari studi dokumnetasi adalah *checklist.*

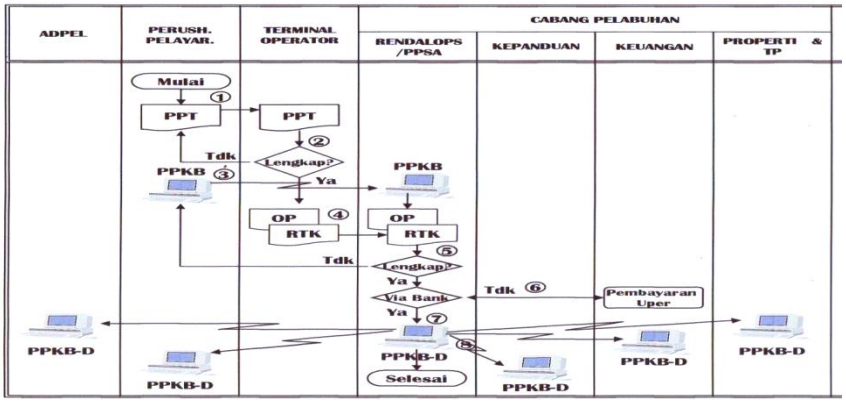
e. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan jenis Deskriptif. Dimana data-data yang diperoleh berupa penjelasan-penjelasan dari sumber data, dengan penelitian ini penulis dapat melihat langsung pada situasi lapangan, sehingga menghasilkan suatu pemikiran dengan tujuan memberikan yang jelas tentang Clearence In and Out di pelabuhan Tanjung Priok pada PT. Orela Bahari Mandiri.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

a. Pelayanan Clearance In.

Gambar 1. Clearance In.



(Sumber: PT. Orela Bahari Mandiri)

1) Terminal operator meneliti kesiapan dermaga dan membuat *operation plannig*.
2) Perusahaan pelayaran mengirimkan PPKB melalui komputer.
3) Terminal operator mengirimkan OP dan RTK.
4) PPSA meneliti kelengkapan dokumen dan informasi.
5) Bagi perusahaan pelayaran yang kena uper diwajibkan membayar uper.
6) PPSA menetapkan PPKB Distribusi hasil penetapan melalui computer.

Maksud dari *Clearence In* kapal adalah proses pengurusan dokumen dari penyandaran kapal, hingga kapal siap melakukan kegiatannya di pelabuhan Proses penanganan *Clearence In* (Kapal masuk) sebagai berikut :

Kapal yang akan masuk harus diperiksa dulu oleh :

1) Karantina dan kesehatan pelabuhan, yaitu memeriksa kapal, crew dan penumpang kapal serta muatan, memeriksa *Health Book* (buku kesehatan) dan *Yellow Book* (Buku Vaksinasi) serta Manifest muatan dan mengeluarkan *Free Pratique* (Bebas Penyakit), memeriksa persediaan obat-obatan di atas kapal sesuai ketentuan yang ada dan memberikan sanitasi kapal. Dimana 2 jam sebelum kapal tiba pihak Boarding Agent membuat

laporan perihal kedatangan kapal ke pihak karantina dan kesehatan pelabuhan.

2) Imigrasi

Boarding Agent PT. Orela Bahari Mandiri membuat laporan ke pihak Imigrasi 6 jam sebelum kapal tiba, hal Pemberitahuan Kedatangan Kapal *(PKK)* dimana PKK tersebut akan diperiksa dan distempel oleh Imigrasi yang menyatakan bahwa kapal tersebut layak masuk pelabuhan.

Setelah kapal tiba, pihak Imigrasi memeriksa kewarganegaraan crew dan penumpang kapal *(Crew List dan passport)* bila dalam keadaan baik maka akan diterbitkan *Clearence In* (disetujui diperiksa).

3) Bea dan Cukai (BC)

Yaitu memeriksa barang-barang dan dokumen-dokumen muatan yang ada di atas kapal yang tertera dalam Dokumen *Store List.*

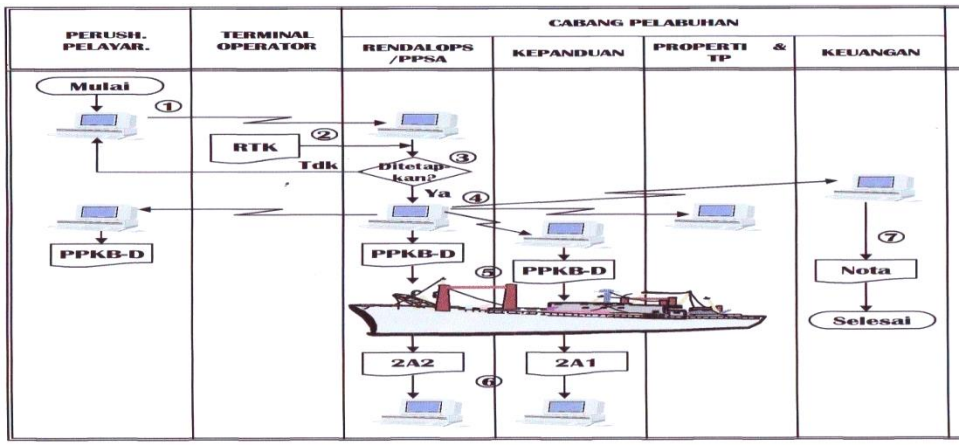
4) Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) *Port State Control*

Petugas memeriksa dokumen kapal dan kelaikan dari segi teknis dan nautis dengan tujuan memastikan bahwa kapal yang Memasuki Pelabuhan Tanjung Priok sudah memenuhi persyaratan sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh organisasi maritim dunia. Untuk kapal berbendera asing pemeriksaan dilakukan oleh tim khusus dalam hal ini adalah *Port State Control Officer (PSCO)* yang bertugas memeriksa :

a) Kondisi fisik luar kapal, karat, stabilitas, garis batas muat, sekoci dan lain-lain.
b) Dokumen kapal keseluruhan/jurnal.
c) Perlengkapan anjungan, alat navigasi, peta dan alat komunikasi.
d) Alat penolong.
e) Alat pemadam dan lain-lain.

b. Pelayanan Clearance Out

Gambar 2. *Clearance out.*



(Sumber: PT. Orela Bahari Mandiri)

Perusahaan pelayaran mengajukan PPKB kapal keluar (*Clearance out*)

1) Terminal operator mengirimkan rencana tambat kapal ke PPSA.
2) PPSA menetapkan kapal keluar (*Clearance out*)
3) PPSA mendistribusikan PPKB-D.
4) PPSA melaksanakan tugas lepas tali dan kepanduan melaksanakan pemanduan.
5) PPSA meng-*entry* bukti lepas tali (2A2) dan kepanduan meng-*entry* bukti pemanduan kapal keluar (*Clearance out*) (2A1).
6) Keuangan menerbitkan nota jasa pelayanan kapal.

PKK : permohonnan pendaftaran kapal

KK : kode kapal

PPT : permohanan pengunaan tambatan

OP : operation planning

PPKB : permintaan pelayanan kapal dan barang

2A1 : bukti pelayanan pemanduan

RTK : rencana tambat kapal

2A1.1 : bukti pelayanan telepon kapal

PPKB : permintaan pelayanan kapal dan barang ditetapkan

2A2 : bukti penambatan kapal / lepas tali

2A3 : bukti pengisian air kapal.

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.

5. PENUTUP

a. Kesimpulan

1) Gambaran dalam Rencana kedatangan sebuah kapal yang akan ditangani (*diageni*) oleh perusahaan PT. Orela Bahari Mandiri terlebih dahulu memonitoring *schedule* dimana untuk memudahkan atau mengetahui kapan kapal itu akan tiba.
2) Beberapa hambatan-hambatan yang dialami dalam proses pengurusan Clearance in and out yaitu :
   a) Keterlambatan dalam pembayaran freight khususnya freight collect (*freight yang dibayar di pelabuhan tujuan*), ini mengakibatkan pihak kapal tidak berani membongkar muatannya terutama untuk kapal-kapal tramper.
   b) Dermaga (kade) dalam keadaan penuh sehingga kapal harus antrian untuk sandar.

      Hal ini menyebabkan kapal yang datang harus menunggu sampai kade tersebut ada yang kosong sehingga kapal dapat sandar dan dapat melakukan kegiatannya.

   c) adanya kelalaian manusia dari salah satu crew PT. Orela Bahari Mandiri yang tidak melengkapi dokumen persyaratan kapal berangkat karena tidak melampirkan manifest muat atau daftar muatan, copy PPKB permintaan pelayanan kapal keluar dari BUP dan bukti pembayaran jasa-jasa kepelabuhanan pelayanan pada saat pengajuan keberangkatan atau permohonan kapal berangkat pada kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok tidak diberikan

SPB (*surat persetujuan berlayar*) karena tidak memenuhi persyaratan dokumen yang harus dipenuhi untuk pelayanan kapal keluar.

b. Saran

1) Adapun persiapan-persiapan yang akan dilakukan sebelum kapal tiba terlebih dahulu harus menunjuk salah satu lokal agen (*penunjukkan perjanjian keagenan*) pada perusahaan pelayaran yang bersangkutan atau cabang/agent. Sebelum kapal tiba, nahkoda kapal harus mengirim berita kedatangan kapal/Master Cable kepada Stasiun Radio Pantai / Email /SMS. Berdasarkan informasi dari nahkoda perusahaan pelayaran yang bersangkutan atau cabang/agen yang telah ditunjuk di pelabuhan tujuan dengan menyebutkan waktu tibanya kapal (*Estimated Time Arrive = ETA*). Oleh kantor pusat/cabang/agennya. Mastercable tersebut diteruskan ke Bagian Operasi (*Boarding Officer*) sebagai petugas yang mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan kedatangan kapal dan memenuhi kebutuhan kapal selama berada di pelabuhan. Master Cable ini harus jelas, singkat dan padat isinya. Pengiriman Master Cable oleh nahkoda kapal ini sangat penting, karena berita tersebut berfungsi sebagai pemberitahuan kepada owner's (pemilik kapal), pencharter, agen maupun operator tentang kedatangan kapal.

2) Saran agar hambatan-hambatan tersebut dapat di atasi:

a) Untuk mengatasi kelambatan pembayaran freight maka PT. Orela Bahari Mandiri harus melakukan koordinasi dan menghubungi pemilik muatan dan memberitahukan secara tertulis rencana kedatangan kapal (ETA) jauh sebelum kapal tiba di Pelabuhan tujuan.

b) Untuk mengatasi hal tersebut dan mengurangi keterlambatan dalam penyandaran kapal di dermaga maka PT. Pelindo II menambah fasilitas bongkar muat yang dapat diadakan diluar dam seperti kran apung (*Floating Crane*) maupun Selang Pompa

penghisap (*Conveyo*r) untuk curah dan pipa yang disambungkan ke kapal agar kapal tidak terlalu lama untuk antri dalam melakukan aktifitasnya sehingga pengurusan documen untuk di *Clearance* tidak ada hambatan.

c) Untuk mengatasi hal tersebut sehingga tidak terjadi lagi kelalaian dalam kelengkapan dokumen kapal yaitu PT. Orela Bahari Mandiri harus bersikap tegas terhadap crew yang melakukan kelalaian dalam hal pengurusan documen seperti memberikan sangsi yang cukup tegas terhadap *crew* sehingga *crew* lebih jeli lagi dalam pengurusan dokumen kapal.

6. DAFTAR PUSTAKA

[1] Djabier, A., & Herlambang, Y. 2018. *Bagaimana Efektivitas Penerapan Marpol Pada Kapal-Kapal Di Pelabuhan Pantoloan*. *Venus*, *6*(11), 61-70.

[2] H, Rusman dan Manuputty. D, 2009, *Kamus Pelayaran*, Citra Harta Prima; Jakarta.

[3] H.A Abbas Salim. 1993. *Manajemen Transpotasi*, Raja Grafindo Persada Jakarta.

[4] Kamus Besar Bahasa Indonesia *Edisi Kelima. 2016.*

[5] Kitab Undang – Undang Hukum Dagang

[6] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut; Jakarta.

[7] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, Departemen Keuangan Direktorat Bea dan Cukai Jakarta.

[8] Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 Pasal 26 ayat (1) tentang Kepelabuhanan, Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut; Jakarta.