



PERAN AGEN DALAM PENGURUSAN CLEARANCE IN DAN CLEARANCE OUT DI KSOP KELAS 3 SAMPIT

Irnita Rosaria Santi¹, Hidayati Desy², Elisa Rosiana³
Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin^{1,2,3}

Info Artikel

Sejarah Artikel:
Diterima
01/07/2024
Disetujui
18/08/2024
Dipublikasikan
02/09/2024

Keywords:

Peran Agen, Clearance in-out

Abstrak

Clearance sebagai pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan bagi kapal, Sangatlah penting bagi keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang dan awaknya, dalam keagenan ada dua istilah clearance Seperti Clearance In adalah suatu proses untuk mendapatkan izin dari pihak instansi pelabuhan untuk melakukan aktivitas di wilayah pelabuhan-pelabuhan tersebut, dan Clearance Out adalah suatu proses untuk mendapatkan izin keluar pelabuhan untuk melanjutkan kegiatan pelayaran ke pelabuhan berikutnya kepada pihak instansi pelabuhan setelah menyelesaikan aktivitasnya di pelabuhan tersebut.

Metodologi yang digunakan adalah metode Kualitatif yaitu Deskriptif yaitu suatu rumusan masalah yang memandu penelitian untuk mengeksplorasi atau memotret situasi sosial yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam. Analisis data dilakukan dengan metode deskriptif dan analitik. Berdasarkan data yang sudah didapatkan dari peranan agen dalam pengurusan clearance in dan clearance out di PT. Anugerah Mahadaya Nusantara yang kemudian secara bertahap dalam membuat hasil laporan. Seperti Observasi dengan melakukan pengumpulan data secara langsung di lapangan dengan mengamati aktivitas yang dilakukan dalam pengurusan clearance in dan clearance out. Wawancara secara langsung dengan pimpinan PT. Anugerah Mahadaya Nusantara, karyawan PT.

Hasil pembahasan dalam menangani clearance yang perlu agar dapat dimengerti dan diikuti dengan baik, maka yang perlu diamati misalnya proses pengurusan clearance dilaksanakan oleh agen dengan instansi – instansi yang berwenang, seperti kantor Otoritas Pelabuhan, Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina lancarnya proses penanganan clearance berarti lancarnya masuk dan keluarnya kapal dari pelabuhan sesuai dengan rencana pelayaran.

Abstract

Clearance is the processing of various types of documents required for a ship. It is very important for the safety of the ship, the goods being transported, passengers and crew. In the agency there are two clearance terms. For example, Clearance In is a process to obtain permission from the port agency to carry out activities in the port area. -the port, and Clearance Out is a process to obtain permission to leave the port to continue shipping activities to the next port from the port agency after completing its activities at that port.

The methodology used is a qualitative method, namely descriptive, a problem formulation that guides research to explore or photograph the social situation that will be researched thoroughly, broadly and in depth. Data analysis was carried out using descriptive and analytical methods. Based on data that has been obtained from the role of agents in managing clearance in and clearance out at PT. Anugerah Mahadaya Nusantara which then gradually produces the results of the report. Such as observation by collecting data directly in the field by observing activities carried out in processing clearance in and clearance out. Direct interview with the head of PT. Anugerah Mahadaya Nusantara, employee of PT.

The results of the discussion in handling clearances need to be understood and followed properly, so what needs to be observed is that the clearance processing process is carried out by agents with authorized agencies, such as the Port Authority, Customs and Excise,

Immigration and Quarantine offices, meaning that the smoothness of the clearance handling process means smooth entry and exit of ships from the port in accordance with the shipping plan © 2024 Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin

✉ Alamat korespondensi:

E-mail: santiirrita@gmail.com



PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar didunia, memiliki potensi besar menjadi poros maritime dunia, Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada bidang maritim. Indonesia sebagai negara maritim, dengan lautan terbesar (7,900,000 km²) dibanding daratan (1,904,569 km²) serta letak strategis Indonesia di daerah equator, antara benua Asia dan Australia, antara dua samudra Pasifik dan samudra Hindia, serta Negara-negara Asia tenggara. Semua kelebihan tersebut, Indonesia di masa sekarang ini mengembangkan potensi perdagangan bebas yang menjadi konsep ekonomi terbaik dan konsep ini juga dianut oleh banyak negara di dunia, Perdagangan bebas menurut Kootali (2008) dapat diartikan dengan penjualan produk antar negara tanpa pajak ekspor-impor atau hambatan perdagangan lainnya.

Dengan diterapkannya perdagangan bebas di Indonesia maka arus barang dari atau ke Indonesia diharapkan akan meningkat tajam, Maka dari itu alur pelabuhan perlu di perdalam untuk proses masuk keluarnya kapal dengan draft kapal yang besar, maka perlu di adakannya pengerukan alur pelabuhan. Hal tersebut memacu adanya suatu peningkatan mutu pelayanan khususnya kepada para pengguna jasa dalam bidang pelayaran agar kapal mampu keluar masuk pelabuhan satu ke pelabuhan lain dengan baik. Pada saat ini di seluruh perusahaan pelayaran meningkatkan pelayanan usahanya terutama di bidang keagenan kapal dalam pelayanan Clearance In dan Clearance Out Kapal.

Menurut Purwosutjipto (2003) Clearance adalah pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan bagi kapal, Sangatlah penting bagi keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang dan awaknya, dalam keagenan ada dua istilah clearance Seperti Clearance In adalah suatu proses untuk mendapatkan izin dari pihak instansi pelabuhan untuk melakukan aktivitas di wilayah pelabuhan-pelabuhan tersebut, dan Clearance Out adalah suatu proses untuk mendapatkan izin keluar pelabuhan untuk melanjutkan kegiatan pelayaran ke pelabuhan berikutnya kepada pihak instansi pelabuhan setelah menyelesaikan aktivitasnya di pelabuhan tersebut.

Dalam melakukan permohonan pelayanan untuk melakukan kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal maupun terkait dengan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) untuk muatan kapal tidak harus datang secara fisik ke instansi terkait untuk melakukan Clearance, atau dengan kata lain meminimalisir pengguna jasa bertatap muka dengan petugas instansi terkait yang berwenang, Hal ini sejalan dengan komitmen Kementerian Perhubungan memberantas penyalahgunaan wewenang di sektor perhubungan, Penerapan Sistem Inaportnet ini menjamin terwujudnya sistem logistik nasional yang berdaya saing global.

METODE PENELITIAN

Metodologi yang digunakan adalah metode Kualitatif yaitu Deskriptif suatu rumusan masalah yang memandu penelitian untuk mengeksplorasi atau memotret situasi sosial yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam. Analisis data dilakukan dengan metode deskriptif dan analitik. Berdasarkan data yang sudah didapatkan dari peranan agen dalam pengurusan clearance in dan clearance out di PT. Anugerah Mahadaya Nusantara yang kemudian secara bertahap dalam membuat hasil laporan. Seperti Observasi dengan

melakukan pengumpulan data secara langsung di lapangan dengan mengamati aktivitas yang dilakukan dalam pengurusan clearance in dan clearance out. Wawancara secara langsung dengan pimpinan PT. Anugerah Mahadaya Nusantara, karyawan PT. Anugerah Mahadaya Nusantara, serta pengguna jasa, Melakukan beberapa interview dengan beberapa pihak yang terkait dalam peranan agen dalam pengurusan clearance in dan clearance out. Serta Dokumentasi adalah mengumpulkan data-data perusahaan yang terkait dengan kegiatan jasa keagenan PT. Anugerah Mahadaya Nusantara, Lewat jurnal, Laporan, dan revisi buku.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Peran Agen dalam Pengurusan Clearance In dan Clearance Out Kapal

Dalam menangani clearance yang perlu agar dapat dimengerti dan diikuti dengan baik, maka yang perlu diamati misalnya proses pengurusan clearance dilaksanakan oleh agen dengan instansi-instansi yang berwenang, seperti kantor Otoritas Pelabuhan, Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina lancarnya proses penanganan clearance berarti lancarnya masuk dan keluarnya kapal dari pelabuhan sesuai dengan rencana pelayaran. Laporan dilapangan dalam peranan agen dalam pengurusan clearance in dan clearance out ada 4 poin antara lain :

Sebelum Kapal Tiba.

Sebelum kapal tiba, Prinsipal (pemilik kapal) mengadakan kontak atau komunikasi dengan pihak perusahaan atau agen yang di tunjuk, untuk pemberitahuan ini dilaksanakan 1-2 hari sebelum kapal tiba agar pihak perusahaan pelayaran dapat mempersiapkan segala sesuau yang di butuhkan. Prinsipal sebelum membuat Letter of Appoitment (surat persetujuan) yang di tunjuk kepada perusahaan pelayaran. Surat ini dibuat dengan maksud apabila kapal membutuhkan sesuatu maka kapal dapat meminta pada agen yang ditunjuk oleh prinsipal.

Ketika sudah terjadi persetujuan antara agen dan pihak owner maka agen akan meminta sebagian dokumen kapal diantaranya:

- a. Surat Laut
- b. Surat Ukur
- c. Penjukan Keagenan
- d. Ship Particular
- e. Rencana Pola Trayek (RPT)
- f. B/L atau Manifest

Dokumen diatas dapat di e-mailkan dengan tujuan untuk membuat Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang akan diurus di Kantor Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Setelah mengetahui kapal yang akan datang maka perusahaan pelayaran membuat rencana operasi kedatangan kapal yang diajukan pada Instansi-intansi yang terkait didalam lingkungan kerja Pelabuhan, antara lain:

1. Kantor Syahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).
2. Vessel Trafic Services (VTS)
3. Karantina Kesehatan.

Pengurusan dokumen yang pertama dikalukan oleh pihak agen adalah pihak agen akan mengajukan Permohonan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang akan diserahkan kepada Kantor Syabandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) panjang sebagai pemberitahuan atas kapal yang akan tiba.

Persyaratan Permohonan Kedatangan Kapal (PKK) yaitu:

- a. Formulir checklist persyaratan PKK
- b. Permohonan PKK
- c. Bill Of Lading (B/L)
- d. Penunjukan Keagenan
- e. Ship Particular
- f. Rencana Pola Trayek (RPT)
- g. Surat Ukur

Setelah Kapal Tiba

Setelah kapal tiba di wilayah pelabuhan yang di singgahi, maka kapal akan melakukan penurunan jangkat di wilayah Anchorage Area yang sudah ditentukan oleh agen. Sebelum agen memastikan dimana tempat dermaga yang akan digunakan, kapal akan tetap berada di Anchorage Area. Saat kapal masih berada di wilayah area labuh, agen akan pergi ke kapal menggunakan boat service guna mengambil dokumen kapal. Dan pada saat agen sudah berada di atas kapal, agen akan meminta ijin kepada kapten kapal untuk mengecek dan membawa dokumen kapal tersebut yang meliputi:

Selain mengambil dokumen kapal, agen juga mengambil dokumen Crew kapal (anak buah kapal) yaitu:

- a. Sertifikat kapal
- b. Buku kesehatan kapal
- c. Ijazah crew
- d. Buku pelaut

Setelah dokumen tersebut sudah dibawa oleh agen, maka dokumen tersebut akan serahkan ke kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan untuk di memorandum. Apabila ada sertifikat yang sudah habis masa berlakunya maka agen segera akan melaporkan ke owner untuk memberi tahukan bahwa sertifikat tersebut harus diperpanjang.

Pengurusan Clearance In

Saat proses clearance in agen akan mengurus berkas di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) diantaranya:

- a) Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)

Laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan tentang realisasi kegiatan kapal yang berisikan tanggal kapal tiba dan kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar/muat).

Persyaratan permohonan LK3 Yaitu:

- 1) Formulir chacklist Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)
 - 2) Permohonan Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)
 - 3) Penunjukan Keagenan
 - 4) Rencana Pola Trayek (RPT)
- b) Memorandum dokumen kapal pengecekan dokumen kapal oleh petugas Kantor Syabandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Dimana di dalam memorandum tersebut disertakan:
 - 1) Klasifikasi dokumen kapal tersebut
 - 2) Jenis dokumen kapal tersebut

- 3) Tempat dimana diterbitkan dokumen tersebut, lengkap dengan masa diterbitkan dan masala berkakunya
 - 4) Identitas kapal dan nama nahkoda serta perusahaan agen yang mengageni.
 - 5) Warta kapal.
 - 6) Tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat
 - 7) Nama pelabuhan asal dan pelabuhan berikutnya
- c) Permohonan barang berbahaya berisikan izin memuat muatan barang berbahaya yang disetujui oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Persyaratan permohonan barang berbahaya untuk batubara:
- 1) Formulir chacklist persyaratan izin barang berbahaya
 - 2) Permhonan izin barang berbahaya
 - 3) Bil Of Lading (B/L)
 - 4) Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang sudah ditandatangani oleh petugas Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).
- d) Permohonan Olah Gerak , surat yang berisikan tentang izin gerak kapal yang di setujui oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).

Persyaratan permohonan olah gerak yaitu:

- 1) Formulir Chacklist persyaratan penerbitan surat persetujuan olah gerak kapal
- 2) Permohonan persetujuan kegiatan olah gerak
- 3) Polis asuransi
- 4) Rencana Pola Trayek (RPT)
- 5) Surat Penunjukan keagenan
- 6) Surat Persetujuan Kegiatan Bongkar Muat (SPKBM).

Setelah mengajukan permohonan tersebut yang sudah ditandatangani dan disetujui oleh pihak Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan, agen akan mengirimkan surat izin gerak kapal, surat izin barang berbahaya ke pada pihak PT. Anugerah Mahadaya Nusantara sebagai bukti jika kita sudah melaksanakan kegiatan persyaratan untuk kapal sandar.

Adapun dokumen yang akan dikirimkan oleh agen adalah:

- 1) Pemperitahuan Kedatangan Kapal (PKK)
- 2) Surat Laut
- 3) Surat Ukur
- 4) Ijin gerak kapal

Setelah sudah disetujui, oleh pihak PT. Anugerah Mahadaya Nusantara akan menerbitkan Uang Perkapalan (UPER) untuk pandu tunda yang akan digunakan di area pelabuhan PT. Anugerah Mahadaya Nusantara, biaya UPER tersebut biasanya ada perhitungan tersendiri antara pengelola pandu dan pihak agen kapal, setelah biaya tersebut sudah disepakatidan sudah melakukan pembayaran Uang Perkapalan (UPER) tersebut kapal pandu tunda siap untuk digerakkan.

- e) Pembayaran labuh, rambu Vessel Traffic Services (VTS), Penerimaan Uang Perkapalan (PUP) barang berbahaya saat pengurusan surat seperti Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK), Permohonan Barang berbahaya agen akan sekaligus meminta nota untuk pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari Kantor Syabandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan Kantor Vessel Traffic Services (VTS)

Pengurusan Clearance Out

Semua kapal yang melaksanakan bongkar atau muat dari pihak perusahaan PT. Anugerah Mahadaya Nusantara sebagai agen akan memonitoring kegiatan tersebut, agar dapat mengetahui waktu selesainya bongkar atau muat. Berdasarkan pantauan dilapangan maka PT. Anugerah Mahadaya Nusantara akan melaksanakan proses keberangkatan kapal yaitu dengan mengajukan kepada:

a. Karantina Kesehatan

Pertama agen akan melakukan pengajuan permohonan surat persetujuan berlayar ke kantor kesehatan pelabuhan melalui sistem informasi kesehatan pelabuhan (SIMKESPEL) dengan mengisi data kapal seperti Gross Tonnage, pelabuhan sebelum dan pelabuhan selanjutnya, kemudian agen akan membayar jasa pemeriksaan kapal dimana biaya yang dikenakan pada kapal lokal.

Setelah pihak agen melaksanakan pendaftaran dan pembayaran tersebut pihak karantina melakukan pemeriksaan terhadap dokumen-dokumen dan kesehatan kapal yang apabila tidak ada menyimpang kapal akan diijinkan berlayar. Adapun dokumen kelengkapan yang akan dibawa ke kantor kesehatan pada saat pengambilan surat persetujuan berlayar yang akan di tandatangani oleh petugas tersebut adalah: Laporan kedatangan Keberangkatan, Billing pembayaran yang di lakukan dari Sistem Informasi PNBPN online (SIMPONI).

b. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Selanjutnya agen akan mengurus berkas-berkas di syahbandar guna melaksanakan proses clearance out. Adapun yang diajukan oleh agen yaitu:

1) Permohonan Surat Persetujuan Berlayar

Surat persetujuan berlayar yang akan dikeluarkan oleh Syahbandar adalah surat yang paling penting untuk kapal bias keluar dari daerah pelabuhan dan dan memasuki daerah pelabuhan berikutnya.

Syarat untuk permohonan surat persetujuan berlayar adalah:

- a) Formulir Chacklist Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
- b) Permohonan Surat Persetujuan Berlayar
- c) Bukti data Memorandum Dokumen kapal
- d) Last port clearance
- e) Crew list
- f) Manifest
- g) Laporan Kedatangan dan Keberangkatan kalapal (LK3)
- h) Bukti foto copy kwitansi lunas (Labuh, Rambu, VTS dan PUP Barang berbahaya)

2) Permohonan crew list

Crew list awak kapal, permohonan crew list buat oleh agen kapal dan diajukan ke kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan guna untuk meminta persetujuan bahwa data nama-nama yang tertera di crew list tersebut berada di atas kapal.

Syarat-syarat untuk membuat permohonan crewlist adalah:

- a) Formulir chacklist pengesahan crew kapal
- b) Permohonan pengesahan crew kapal
- c) Crewlist

Setelah mengajukan permohonan tersebut, agen akan membawa dokumen kapal, lamiran lainnya seperti: Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal

(LK3), Olah Gerak Kapal, Ijin Barang Berbahaya, kwitansi lunas PNBP serta membawa buku kesehatan kapal yang sudah mendapatkan ijin berlayar oleh kesehatan pelabuhan ke kantor syahbandar di seksi penjagaan dan keselamatan. Setelah semua persyaratan terpenuhi petugas syahbandar akan memprosesnya sesuai antrian oleh agen lain. Setelah agen selesai melakukan clearance Out kemudian pihak agen pelayaran akan membawa dokumen kapal ke kantor untuk melakukan pemeriksaan, setelah di periksa dan tidak ada kekurangan dan kesalahan dalam mengetikan Surat Persetujuan Berlayar kemudian dokumen tersebut baru ke atas kapal menemui Nahkoda dan menyerahkan dokumen yang di ambil oleh agen dari kapal setelah berada di area labuh untuk melakukan clearance in dan clearance Out pada kapal dan biasanya Nahkoda selalu memeriksa kembali dokumen yang telah terima dari agen kapal untuk memastikan tidak ada kehilangan dan kerusakan pada dokumen kapal tersebut. Pada saat tiba dan berangkat ke pelabuhan selanjutnya.

3) Vessel Traffic Services (VTS)

Sistem monitoring lalu lintas pelayaran yang diterapkan oleh pelabuhan atau suatu manajemen armada perkapalan. Prinsipnya yang digunakan sama seperti sistem yang dipakai oleh Air Traffic Control (ATC) pada dunia penerbangan. Biasanya secara sederhana VTS menggunakan radar, Closed Circuit Television (CCTV), Frekuensi radia VHF, dan automatic Identification System (AIS) untuk mengetahui cuaca didalam suatu daerah pelayaran tertentu dan terbatas.

SIMPULAN

Hasil pembahasan dalam menangani clearance yang perlu agar dapat dimengerti dan diikuti dengan baik, maka yang perlu diamati misalnya proses pengurusan clearance dilaksanakan oleh agen dengan instansi – instansi yang berwenang, seperti kantor Otoritas Pelabuhan, Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina lancarnya proses penanganan clearance berarti lancarnya masuk dan keluarnya kapal dari pelabuhan sesuai dengan rencana pelayaran.

PT. Anugerah Mahadaya Nusantara sangat baik dalam pelaksanaan serta pengkatan kecepatan dan ketepatan dalam pelayanan pengurusan dokumen serta selalu memuaskan para pengguna jasa keagenan. Dengan demikian, Agen mempunyai tanggung jawab terhadap pengurusan dokumen kapal sebelum dan sesudah kapal tiba dipelabuhan sangatlah penting dalam menghemat waktu dan tenaga bagi pihak *Principal* supaya mempermudah dalam pengurusan di kantor KSOP (Syahbandar), Imigrasi, Karantina, Impt, bea dan cukai.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

PM 37 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi keselamatan kapal

Budi Santoso, (2015). *“Keagenan (Agency) Prinsip-Prinsip Dasar, Teori dan Problematika Hukum Keagenan Seri Hukum Bisnis*

Moleong, Lexy, (2002). *Metodologi Pnelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.

Ramadhani Faturchman, Egi, (2019). *Peranan Perusahaan Pelayarn PT> Menara Lintas Samudera makmur Dalam Rangka Kelancaran Perpanjangan Pengurusan Sertifikat Kapal di Pelabuhan Merak Banten* : Banten

Purwosutijipto, H.M.N, (2003), *Pengertian Perjanjian Dalam Hukum Dagang dan Hukum Pengangkutan Jilid 3*: Jakarta

