

PELAYANAN SISTEM *INAPORTNET* DALAM MENINGKATKAN LAYANAN KAPAL PADA PT. KHARISMA INDAH LESTARI SEMARANG

Iik Suryati Azizah^{1*}, Herry Widodo^{2*}, Amiliya Apriliyanti^{3*}

¹Alumnus, Politeknik Bumi Akpelni

²Program Studi KPN, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur Semarang

Email: ameliyaapriyanti@gmail.com

Abstrak

Tujuan kajian ini adalah untuk menjelaskan tentang upaya agen dalam meningkatkan kuantitas dan kualitas layanan kapal di PT. Kharisma Indah Lestari dalam menggunakan sistem *inaportnet*. Pengumpulan data yang telah dilakukan oleh penulis adalah dengan cara metode studi pustaka, observasi, dan interview. Dari hasil pembahasan diperoleh bahwa: 1) Gangguan server pada sistem *inaportnet* menghambat *clearance in* dan *clearance out*, sehingga diperlukan adanya persiapan seluruh dokumen baik secara manual ataupun online. 2) Kapal tidak bisa dilayani secara *online* karena belum memiliki trayek di pelabuhan tujuan, sehingga perlu adanya penambahan trayek kapal melalui *owner* kapal. 3) Keterlambatan *clearance out* kapal disebabkan oleh adanya penanganan dokumen kapal yang tidak tepat waktu, sehingga hal ini perlu ditangani dengan tepat waktu. Kesimpulan yang diperoleh dari pembahasan ini adalah bahwa agen harus cekatan dalam mempersiapkan dokumen setiap kali dibutuhkan, khususnya jika *clearance in* atau *clearance out* dilakukan secara manual. Selain itu, agen dan *owner* kapal harus terus melakukan komunikasi dan mampu meningkatkan keahlian sumber daya manusianya.

Kata kunci: *Inaportnet*, Keagenan, dan Layanan

PENDAHULUAN

Indonesia adalah salah satu negara yang terdiri dari banyak pulau dan memiliki wilayah laut yang sangat luas. Hal ini menyebabkan Indonesia disebut sebagai negara kepulauan dan negara maritim. Oleh sebab itu, sarana transportasi laut seperti kapal, sangat penting untuk menghubungkan pulau-pulau yang tersebar di seluruh Indonesia. Kapal sebagai alat angkut di perairan digunakan untuk mengangkut penumpang, barang dan hewan baik melalui laut, sungai, maupun danau. Kapal ini biasanya dimiliki oleh perorangan maupun kelompok atau organisasi, seperti halnya perusahaan pelayaran.

Senada dengan fungsi kapal yang telah penulis sebutkan diatas, kegiatan perusahaan pelayaran juga meliputi jasa pengangkutan barang, penumpang, hewan, dan juga keagenan. Sesuai dengan kegiatannya, perusahaan ini juga dapat melakukan pengurusan kepentingan kapal yang singgah di pelabuhan tujuan, baik

kapal milik sendiri, maupun kapal milik orang lain.

Disamping itu dengan adanya sarana dan prasarana pengangkutan laut yang memadai ini, memungkinkan kegiatan usaha pengangkutan dapat berjalan dengan baik, agar tidak terjadi permasalahan pada saat kapal berlayar dan sandar di pelabuhan yang akan dituju. Sebelum penyandaran dan keberangkatan kapal dilakukan, ada beberapa kegiatan yang ditetapkan terlebih dahulu bersama-sama oleh pihak pengelola dermaga, dan kegiatan tersebut harus disampaikan ke pihak kapal, yaitu pemberitahuan rencana kedatangan dan keberangkatan kapal, penentuan dermaga dan persiapan dermaga, pelaksanaan kapal sandar dan berangkat, permintaan kebutuhan kapal, naik turunnya penumpang, pengurusan dokumen *clearance in* dan *clearance out* kapal dengan pihak/ instansi terkait.

Terkait dengan pembahasan diatas, kapal sebagai angkutan laut, dan kegiatan perusahaan pelayaran memegang peranan

yang sangat penting dalam sistem transportasi laut. Mengingat pentingnya peranan agen dalam kelancaran transportasi laut membuat keberadaan perusahaan keagenan di pelabuhan sangat diperlukan, terutama di pelabuhan-pelabuhan besar. Pelabuhan Tanjung Emas merupakan salah satu pelabuhan besar yang berada di Indonesia dan dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) sejak 1985. Pelabuhan ini merupakan satu-satunya pelabuhan di Kota Semarang.

Sebagai salah satu pelabuhan besar yang ada di Indonesia. Pelabuhan Tanjung Emas telah menerapkan sistem *inaportnet* untuk meningkatkan kuantitas serta kualitas pelayanan kapal sejak tahun 2017. Sesuai dengan PM 157 tahun 2015 tentang penerapan *inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Semua instansi yang terkait dengan kegiatan pelabuhan dan pelayaran harus menggunakan sistem *inaportnet* di mana salah satunya yaitu PT. Kharisma Indah Lestari yang merupakan salah satu perusahaan agen kapal yang berada di Semarang. Perusahaan ini telah menggunakan sistem *inaportnet* sejak tahun 2017 untuk meningkatkan kuantitas dan kualitas layanan kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Terkait dengan pembahasan diatas, *inaportnet* merupakan sebuah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral, dan mudah yang *terintegrasi* dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan, dan pelaku industri logistik untuk *meningkatkan daya saing komunitas logistik* Indonesia.

Oleh karena itu, kapal harus melengkapi persyaratan perizinan sesuai dengan prosedur dan persyaratan yang berlaku. Pada pelaksanaan pelayanan kapal melalui sistem *inaportnet* ini, prosedur dan persyaratan dari sebuah kapal harus terlampir dengan jelas.

Agan diperbolehkan melakukan layanan kapal secara manual dengan persetujuan dari pihak-pihak yang terkait. Selain

bergantung kepada koneksi internet, pelayanan kapal menggunakan sistem *inaportnet* juga mempunyai beberapa kendala/permasalahan, seperti: adanya gangguan *server* pada sistem *inaportnet* sehingga menghambat proses *clearance in* dan *clearance out* kapal, kapal tidak bisa dilayani secara *online* untuk proses *clearance in* dan *clearance out* dan lain-lain.

LANDASAN TEORI

Pelabuhan

Menurut Suyono (2001:1) berdasarkan Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang.

Kapal

Menurut E. Kartini (2015:29) berdasarkan Undang-Undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran/dalam PP 51 tahun 2002 tentang perkapalan Bab 1, pasal 1 ayat 2 mendefinisikan kapal sebagai berikut: kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Inaportnet

Berdasarkan sumber dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Inaportnet* merupakan portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang *terintegrasi* dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk *meningkatkan daya saing komunitas logistik* Indonesia.

Pengguna *Inaportnet* tersebut merupakan instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan, serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti: *Shipping lines / agents, Freight forwarder, CFS (Container Freight Station), Custom brokerage/PPJK, Importir & exporter, Depo container, Warehouse dan Inland transportation* (truk, kereta api dan tongkang). Saat ini ada 4 layanan yang tersedia di *inaportnet* yaitu : *Vessel Management System (VMS), Manifest Domestik, Smart Cargo, Cargo Management System.*

Sebagai sebuah sistem layanan, sistem *inaportnet* mempunyai karakteristik. karakteristik tersebut adalah sebagai berikut: 1) Berbasis web, selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja 2) Mudah digunakan. 3) Aman, pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya. 4) Cerdas (*intelligent*), sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna. 5) Netral, tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna. 6) Otomasi Bisnis Proses *existing*. Sistem hanya mengotomasi/*streamline* bisnis proses yang ada (sesuai dengan peraturan/ketentuan yang berlaku). 7) Layanan terintegrasi.

Inaportnet pada dasarnya sebagai sistem untuk melayani kedatangan/keberangkatan kapal (*clearance in/clearance out*) kapal maupun untuk rencana kegiatan bongkar muat sehingga yang dapat mengakses sistem ini hanya yang memiliki kepentingan di pelabuhan.

Clearance In dan Clearance Out

Menurut Haryani dan Ridwan (2018:65) *Clearance* adalah izin resmi yang dikeluarkan Syahbandar untuk pemberangkatan kapal bila semua ongkos telah dibayar dan semua formalitas telah dipenuhi. *Clearance* sendiri terdiri dari *clearance in* dan *clearance out*, *clearance in* atau disebut juga dengan *clearance*

inward adalah izin yang dikeluarkan oleh syahbandar ketika kapal memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat, sedangkan *clearance out* atau yang disebut juga dengan *clearance outward* yaitu izin yang dikeluarkan oleh Syahbandar ketika kapal akan keluar dari pelabuhan

METODE

Dalam menulis karya ilmiah ini, penulis menggunakan Pendekatan *qualitative*. Data yang digunakan berbentuk *statement* atau kata-kata. Pada desain karya tulis ilmiah ini, penulis juga menggunakan deskripsi kualitatif. Penulis memberikan penjabaran terhadap hasil penelitian.

Jenis dan Teknik pengumpulan data

Dalam mengumpulkan data penulis menggunakan metode studi pustaka, observasi dan wawancara. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer berasal dari wawancara dan observasi sedangkan data sekunder bersal dari buku-buku dan internet. Dalam wawancara, penulis mewawancarai pimpinan perusahaan beserta *staff* PT. Kharisma Indah Lestari. Di samping itu, penulis juga menggunakan observasi dalam mendapatkan data yang dalam hal ini penulis mengamati PT Kharisma Indah Lestari. Dalam hal ini, Penulis tidak hanya mengamati melainkan juga merekam, menghitung, mengukur, menganalisis, dan mencatat permasalahan yang terjadi pada saat melakukan pelayanan kapal.

Teknik Analisis data

Dalam menganalisis data, penulis menggunakan analisis isi atau *content analysis*. Menurut Afifudin, Et.al (2015:165) Bahwa analisis isi adalah suatu penelitian bersifat pembahasan mendalam seputar informasi tertulis. Analisis ini bisa digunakan dalam media cetak, buku, dan lain-lain. Dalam penelitian ini penulis menjabarkan data yang dikumpulkan lalu membuat suatu kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Proses *clearance in* kapal menggunakan sistem *inaportnet*

Proses *clearance in* adalah proses perizinan kapal yang akan tiba di pelabuhan ke instansi-instansi terkait. Dalam layanan *clearance in* pada sistem *inaportnet* pihak agen harus sudah mengetahui keadaan kapal sebelum kapal tiba di pelabuhan agar pihak agen dapat mendaftarkan warta kedatangan kapal. Berikut langkah-langkah agen pelayaran (AP) untuk *clearance in* kapal menggunakan sistem *inaportnet*

Sebelum kapal tiba:

1. *Principal* (pemilik kapal) mengirim via email surat penunjukan keagenan kapal.
2. Dimana surat penunjukan keagenan harus dilampiri dengan manifest.
3. Kemudian dengan dokumen tersebut pihak agen dapat memberitahukan layanan kedatangan kapal melalui sistem *inaportnet*
4. Dilanjutkan agen pelayaran mengisi warta kapal tersebut untuk selanjutnya warta dikirimkan ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk PPK
5. Dalam proses *verifikasi* oleh masing – masing instansi batas waktu untuk memberikan respon ke *inaportnet* adalah 5 (lima) jam sejak layanan diterima.
6. Kemudian agen pelayaran mengajukan PPKB.
7. Setelah proses administrasi diselesaikan pihak agen pelayaran baru bisa melaksanakan pra meeting dan meeting penetapan penyandaran kapal dengan otoritas pelabuhan,
8. Selanjutnya pihak otoritas pelabuhan mengeluarkan surat PPK (penetapan penyandaran kapal) kemudian data masuk ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk layanan PPK untuk penyandaran kapal. Dan penerbitan SPK (surat perintah kerja) pandu dan tunda dari BUP apabila PPK telah ditetapkan oleh Penyelenggara Pelabuhan.
9. Kemudian agen pelayaran mengajukan permohonan SPOG ke pihak syahbandar.
10. Selanjutnya akan direalisasi oleh pandu dan tunda dan pihak agen pelayaran membayarkan PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak)

Proses *Clearance Out* kapal menggunakan sistem *inaportnet*.

Berikut langkah-langkah agen kapal dalam proses *clearance out* kapal menggunakan sistem *inaportnet*:

1. Setelah pihak PBM menyelesaikan kegiatan bongkar, agen pelayaran mempersiapkan *clearance out* nya di otoritas pelabuhan.
2. Dalam waktu paling lama 6 (enam) jam sebelum kapal keluar agen pelayaran mengajukan layanan kapal keluar di *inaportnet*.
3. LKK yang telah diverifikasi oleh penyelenggara pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh SIMPONI untuk penerbitan kode *billing* yang selanjutnya agen pelayaran melakukan pembayaran PNBP labuh, PUP rambu, VTS (*vessel traffic service*), *safe manning* (keselamatan awak kapal) dan pengurusan *port health clearance* ke karantina kesehatan dari kode *billing* yang didapat.
4. Apabila telah dilunasi oleh agen pelayaran secara otomatis LK3 sudah bisa dilakukan verifikasi dan data bisa masuk ke Syahbandar.
5. Penerbitan SPK pandu untuk kapal keluar paling lambat 1 (satu) jam sejak surat persetujuan berlayar (SPB) diterbitkan. Dan penerbitan SPOG paling lambat 1 (satu) jam sejak SPK pandu diterbitkan.
6. Setelah itu kapal akan dipandu keluar meninggalkan Pelabuhan.

Peran Sistem *Inaportnet* Terhadap proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

Sebelum sistem *inaportnet*, seluruh dokumen-dokumen kapal yang menjadi persyaratan wajib dilampirkan dalam bentuk *hard copy*, sedangkan untuk saat ini setelah sistem *inaportnet* resmi diterapkan seluruh dokumen yang harus dilampirkan

guna melengkapi persyaratan untuk *clearance in* dan *clearance out* tersebut dapat dilampirkan secara *online* berupa *softcopy*. Seluruh *file* tersebut di-*upload* pada *form* yang tersedia di sistem *inaportnet*.

Hambatan dalam proses *clearance in* dan *clearance out* kapal dengan sistem *inaportnet*.

Adanya gangguan server pada sistem *inaportnet* yang menghambat proses *clearance in* dan *clearance out* kapal.

Clearance in dan *clearance out* merupakan kegiatan utama pada kegiatan operasional perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan kapal. Pada saat ini proses *clearance in* dan *clearance out* telah dilakukan secara *online* melalui sistem *inaportnet*, akan tetapi pada kenyataannya penggunaan sistem *inaportnet* sering mengalami gangguan server sehingga membuat proses *clearance in* dan *clearance out* kapal menjadi terhambat.

Salah satu penyebab dari terhambatnya proses *clearance in* dan *clearance out* kapal menggunakan sistem *inaportnet* adalah karena server mengalami gangguan pada saat melakukan proses *clearance in* atau *clearance out*. Solusi yang dapat dilakukan bila terjadi hambatan proses *clearance in* dan *clearance out* karena server mengalami gangguan.

Agar proses *clearance in* dan *clearance out* tetap bisa berjalan, maka hal yang harus dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait adalah:

a. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

- 1) Segera melaporkan kepada pusat yaitu ke bagian bidang lala bahwa terjadi gangguan server pada sistem *inaportnet*.
- 2) Jika setelah melapor ke pusat dan masih terjadi gangguan server dalam waktu dekat ketika kapal akan sandar dan lepas sandar, maka pihak syahbandar harus memberikan toleransi agar dapat membantu

terbitnya SPB (Surat Persetujuan Berlayar).

- 3) Kerjasama yang dilakukan oleh pihak syahbandar harus berjalan dengan baik dan cepat.

4)

b. Perusahaan Jasa Kepelabuhanan/Agen

- 1) Segera melaporkan kepada pihak syahbandar atas masalah yang terjadi.
- 2) Mempersiapkan seluruh dokumen yang menjadi persyaratan *clearance in* dan *clearance out* berupa *hardcopy* guna mengantisipasi apabila laporan harus dilakukan secara manual.
- 3) Sebaiknya untuk menghindari masalah tersebut seluruh persyaratan yang harus terlampir di sistem *inaportnet*
- 4) Menyerahkan dokumen seperti: *master sailing*, vts, rambu, dan *port healthquarantine clearance* (PHQC) ke syahbandar agar diterbitkan berita acara sebagai dasar bidang keselamatan berlayar menerbitkan SPB.
- 5) Setelah berita acara terbit, agen melakukan pembayaran labuh.
- 6) Setelah biaya labuh dibayar maka SPB kapal bisa diterbitkan.

Kapal tidak bisa dilayani secara *online* melalui sistem *inaportnet* untuk proses *clearance in* dan *clearance out* dikarenakan belum memiliki trayek di pelabuhan tujuan.

Salah satu hal yang menjadi kendala pada saat akan melakukan pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal adalah apabila kapal belum memiliki trayek di pelabuhan singgah sehingga trayek tersebut belum terdaftar di sistem ditlala. Hal tersebut akan membuat kapal tidak bisa dilayani menggunakan sistem *inaportnet*.

Solusi yang dapat dilakukan apabila kapal tidak bisa dilayani secara *online* melalui sistem *inaportnet* untuk proses *clearance in* dan *clearance out* dikarenakan belum memiliki trayek dipelabuhan tujuan.

Untuk mengatasi permasalahan yang telah dijelaskan diatas maka hal yang harus

dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait adalah:

a. Agen Kapal

- 1) Melakukan pengecekan daftar pelabuhan singgah/ trayek kapal yang akan di tangani di <http://simlala.dephub.go.id>
- 2) Apabila kapal belum memiliki trayek di pelabuhan tujuan, maka agen harus segera memberi informasi kepada perusahaan pemilik kapal agar segera mengurus penambahan trayek kapal ke Ditlala.
- 3) Apabila riwayat pelabuhan singgah belum terdaftar di sistem ditlala sampai waktu kedatangan kapal yang telah ditetapkan, maka laporan kedatangan kapal kepada pihak Syahbandar.
- 4) Laporan secara manual harus diurus secepatnya.

b. Perusahaan Pelayaran (*Ship Owner's*)

- 1) Sebelum kapal beroperasi atau berlayar wajib melakukan pengecekan secara keseluruhan dan memastikan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan yang berlaku.
- 2) Apabila kapal belum memiliki trayek di pelabuhan tujuan dan belum terdaftar di sistem ditlala maka harus secepatnya mendaftarkan dan memberi laporan kepada pihak Direktorat Lalu Lintas Angkatan Laut (Ditlala).
- 3) Apabila proses pengurusan penambahan trayek di pelabuhan tujuan belum selesai maka perusahaan pemilik kapal harus segera memberi bukti surat permohonan kepada pihak jasa kepelabuhan/agen yang telah dipercaya secara manual.
- 4) Proses pengurusan penambahan riwayat pelabuhan singgah harus secepatnya diselesaikan agar tidak terjadi penundaan proses *clearance in* maupun *clearance out* terhadap kapal tersebut.

c. Kantor Syahbandar dan Otoritas Kepelabuhan (KSOP)

- 1) Melakukan pemeriksaan secara teliti terhadap dokumen-dokumen yang terlampir baik secara *online* maupun manual.
- 2) Apabila pelayanan kedatangan atau keberangkatan kapal tidak bisa diproses melalui sistem *inaportnet* dikarenakan kapal belum memiliki trayek di pelabuhan tujuan yang terdaftar di ditlala sampai batas waktu yang telah ditetapkan maka wajib memberikan toleransi kepada pihak jasa kepelabuhan dan perusahaan pemilik kapal agar dapat melakukan laporan secara manual.
- 3) Memberikan informasi kepada pihak jasa kepelabuhan/agen tentang persyaratan yang harus dilampirkan apabila akan melakukan kedatangan dan keberangkatan kapal secara manual.

Adanya keterlambatan *clearance out* kapal penanganan dokumen kapal yang tidak tepat waktu.

Apabila penanganan dokumen kapal tidak tepat waktu, akan membuat proses *clearance out* kapal menjadi terlambat. Hal ini terjadi karena persyaratan untuk melakukan *clearance out* tidak terpenuhi. Solusi Agar penanganan dokumen kapal tepat waktu. Apabila terjadi permasalahan seperti yang dijelaskan diatas maka hal yang harus dilakukan oleh pihak yang terkait adalah:

a. Agen Kapal:

- 1) Setelah kapal sandar agen naik ke atas kapal untuk melakukan pengambilan dokumen kapal dari nahkoda. Kemudian agen melakukan pengecekan dokumen kapal di kantor dan membuat memorandum kapal untuk mengetahui tempat penerbitan dokumen, masa berlaku dokumen, serta waktu *endorsement* dokumen. Pengecekan dokumen harus dilakukan dengan teliti agar tidak terjadi kesalahan pada saat membuat memorandum kapal. Seperti : *Port Clearance/ Surat Persetujuan*

Berlayar, *Certificate of Registry* (Surat Laut), *International Tonnage Certificate* (Surat Ukur) dll.

- 2) Agen akan mencatat dokumen-dokumen kapal yang masa berlakunya habis atau sudah *expired*.
 - 3) Dokumen-dokumen kapal yang sudah *expired* akan dilakukan perpanjangan masa berlaku dokumen oleh agen.
 - 4) Agen melaporkan kepada pemilik kapal/*owner* kapal tentang dokumen-dokumen kapal yang harus diperpanjang.
 - 5) Agen menyiapkan syarat-syarat yang dibutuhkan untuk melakukan perpanjangan dokumen kapal sesuai dengan peraturan yang ada.
 - 6) Agen harus sesegera mungkin melakukan perpanjangan dokumen yang masa berlakunya habis, agar dokumen yang diperpanjang sudah jadi saat kapal akan *clearance out*.
- b. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)
- 1) Memberitahu kepada agen untuk melakukan perpanjangan dokumen kapal, bila mendapati dokumen kapal yang masa berlakunya habis.
 - 2) Memberitahu kepada pihak agen persyaratan apa saja yang harus dilampirkan saat akan melakukan perpanjangan dokumen atau sertifikat kapal.
 - 3) Melakukan pengecekan secara fisik di atas kapal.
 - 4) Mencatat kekurangan yang ada di atas kapal saat dilakukannya pengecekan fisik.
 - 5) Memberitahu kepada pihak kapal dan agen kapal mengenai kekurangan yang harus dilengkapi agar dokumen yang diperpanjang bisa diterbitkan.
 - 6) Segera melakukan penerbitan dokumen kapal setelah pihak kapal dan agen melengkapi kekurangan yang ada.
 - 7) Memberitahu kepada agen untuk melakukan pengambilan dokumen yang telah diterbitkan.

KESIMPULAN

Kesimpulan yang diambil dari pembahasan masalah yang telah dibahas penulis yaitu:

1. Proses *clearance in* dengan sistem *inaportnet* lebih cepat, terpercaya, transparan, dan mudah.
2. Proses *clearance out* dengan sistem *inaportnet* lebih cepat, terpercaya, transparan, dan mudah karena semua proses *clearance out* bisa dilakukan secara *online*.
3. Peran sistem *inaportnet* dalam proses *clearance in* dan *clearance out* adalah persyaratan yang digunakan untuk melakukan *clearance in* dan *clearance out* dapat dilampirkan dalam bentuk *softcopy*.
4. Hambatan yang menghambat proses *clearance in* dan *clearance out* menggunakan sistem *inaportnet* adalah: server *inaportnet* mengalami gangguan, kapal belum memiliki trayek di pelabuhan tujuan, dan penanganan dokumen kapal yang belum tepat.

DAFTAR PUSTAKA

- Aswin Akbar, 2018. *Pelaksanaan Pelayanan Kedatangan Keberangkatan Kapal (Clearance In dan Clearance Out) Secara Online Dengan Sistem Inaportnet Pada Keagenan di PT. Bahtera Adhiguna Cabang Balikpapan*. KTI tidak dipublikasikan.
- Afifudin, Et.al, *Metodeologi Penelitian Kualitatif*, (Pustaka Setia : Bandung, 2015)
- G.B Davis, 2015. *Konsep Sistem Informasi*. Yogyakarta: Deepublish.
- Haryani & Ridwan, 2018. *Bunga Rampai dan istilah kepelabuhananan*. Semarang: Mampu Media.
- Indrajit, 2015. *Konsep Sistem Informasi*. Yogyakarta: Deepublish.
- Jogianto, 2015. *Konsep Sistem Informasi*. Yogyakarta: Deepublish.
- Kartini, E. 2015. *Hukum Maritim*. Yogyakarta: Deepublish.
- Nanda Iskam, 2017. *Bagaimana Tata Cara Pelayanan Sistem Inaportnet*.

- <https://sea-and-port.blogspot.com>,
Diunduh pada 06 April 2019 Jam
04.35 WIB.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik
Indonesia Nomor PM 157 Tahun
2015 Tentang *Penerapan Inaportnet
Untuk Pelayanan Kapal dan Barang
di Pelabuhan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor
KM 21 Tahun 2007 *Tentang Sistem
dan Prosedur Pelayanan Kapal,
Barang, dan Penumpang pada
Pelabuhan Laut*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM
12 Tahun 2002 *Tentang
Penyelenggaraan dan Pengusahaan
Bongkar Muat Barang dari dan ke
Kapal*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM
25 Tahun 2002 *Tentang Pedoman
Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan
Jasa Bongkar Muat Barang dari dan
ke Kapal di Pelabuhan*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM
10 Tahun 1998 *Tentang Jasa
Pengurusan Transportasi*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM
36 Tahun 2012 *Tentang Organisasi
dan Tata Kerja*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 2002
Tentang Perkapalan.
- Peraturan Menteri Nomor 157 Tahun 2015
*Tentang Penerapan Inaportnet
Untuk Pelayanan Kapal dan Barang
di Pelabuhan*.
- Pambudi Tommy, 2016. *Kegiatan
Keagenan Kapal Oleh PT. Tanjung
Cemerlang Shipping Cabang
Semarang di Pelabuhan Tanjung
Emas Semarang*. KTI tidak
dipublikasikan.
- Roihan Ahmad, 2018. *Instalasi &
Konfigurasi Aplikasi Server (Sistem
Operasi Debian)*. Palembang:
Penerbit AHATEK
- Setiawan Aris, 2018. *Proses Pengurusan
Clearance In dan Clearance Out
Dengan Sistem Inaportnet di
Perusahaan Pelayaran PT. Dasa
Karindo Utama Semarang*. KTI
tidak dipublikasikan.
- Suyono, R.P. 2001. *Shipping Pengangkutan
Intermodal Ekspor Impor Melalui
Laut*. Edisi Revisi. Jakarta: PPM.
- Setiawan Ebta, 2019. *Kampus Besar
Bahasa Indonesia*.
<https://kbbi.web.id>, Diunduh pada
25 Mei 2019 pukul 13:20 WIB
- Undang-Undang Pelayaran Nomor 17
Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*.