

**OPTIMALISASI PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN  
BERLAYAR DENGAN INDONESIA *PORT*  
*INTEGRATION SYSTEM* (INAPORTNET) UNTUK  
MENINGKATKAN PELAYANAN KANTOR KSOP  
KELAS II PALEMBANG**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

**NADYA RIANTI**

**NPT. 2003113**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2023**

**OPTIMALISASI PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN  
BERLAYAR DENGAN INDONESIA *PORT*  
*INTEGRATION SYSTEM* (INAPORTNET) UNTUK  
MENINGKATKAN PELAYANAN KANTOR KSOP  
KELAS II PALEMBANG**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

**NADYA RIANTI  
NPT. 2003113**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU, DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2023**

**OPTIMALISASI PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN  
BERLAYAR DENGAN INDONESIA *PORT INTEGRATION*  
*SYSTEM* (INAPORTNET) UNTUK MENINGKATKAN  
PELAYANAN KANTOR KSOP KELAS II PALEMBANG**

Disusun dan Diajukan Oleh:

NADYA RIANTI

NPT. 20 03 113

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal 21 Agustus 2023

Menyetujui



Penguji I

Penguji II

Penguji III

Broto Priyono, S.SiT., M.T

NIP.1978116 200003 1 001

Desti Yuvita Sari, S.SI., M.Kom

NIP.19921201 202203 2 009

Surnata, S.SiT., M.M.

NIP. 19660719198903 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA, S.SiT., M.M.

NIP. 19660719198903 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR**

**KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : OPTIMALISASI PENERBITAN SURAT  
PERSETUJUAN BERLAYAR DENGAN  
INDONESIA *PORT INTEGRATION SYSTEM*  
(INAPORTNET) UNTUK MENINGKATKAN  
PELAYANAN KANTOR KSOP KELAS II  
PALEMBANG  
Nama Taruna : NADYA RIANTI  
NPT : 20 03 113  
Program Studi : D-III MTPD

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, Agustus 2023

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E

NIP.19711221 200212 1 001

Sri Kartini, S.T., M.Si

NIP.19840117 200812 2 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

SURNATA,S.SI.T.,M.M.

NIP. 19660719 198903 1 001

## SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : NADYA RIANTI  
NPT : 2003113  
Program Studi : D III – MTPD

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “OPTIMALISASI PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DENGAN INDONESIA *PORT INTEGRATION SYSTEM* (INAPORTNET) UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN KANTOR KSOP KELAS II PALEMBANG”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang  
Alamat : Jl. Sabar Jaya No. 116, Prajin, Banyuasin 1 Kab. Banyuasin,  
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Palembang, Agustus 2023

Pemegang Hak Cipta

Pencipta

( ..... )

(NADYA RIANTI)

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini ;

Nama : NADYA RIANTI

NPT : 2003113

Program Studi : D III - Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**OPTIMALISASI PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR  
DENGAN INDONESIA *PORT INTEGRATION SYSTEM* (INAPORTNET)  
UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN KANTOR KSOP KELAS II  
PALEMBANG**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, Agustus 2023

Pembuat Pernyataan,

NADYA RIANTI

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin puji syukur kepada Allah SWT atas berkat dan rahmat-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini yang berjudul **“Optimalisasi Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Dengan Indonesia Port Integration System (Inaportnet) Untuk Meningkatkan Pelayanan Kantor KSOP Kelas II Palembang”**.

Kertas Kerja Wajib ini ditulis dan diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transporasi Perairan Daratan (MTPD) di Politeknik Transportasi SDP Palembang.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang bermanfaat. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Orang tua saya yang telah meberikan dukungan dan doa setiap saat.
2. Bapak Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang sekaligus sebagai Dosen Pembimbing I.
3. Bapak Surnata, S.SiT., M.M selaku Ketua Program Studi MTPD Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
4. Ibu Sri Kartini, ST, M. SI selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan KKW ini.
5. Bapak Mayor Mar. Sandi Varitka, S.E selaku Kepala Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang
6. Kakak alumni beserta staff pegawai di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang yang banyak membantu pelaksanaan kegiatan selama PKL dan Magang.
7. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang.
8. Tim PKL Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang yang sudah berjuang bersama selama PKL berlangsung.

9. Rekan – rekan satu angkatan XXX, adik tingkat Angkatan XXXI, dan adik tingkat Angkatan XXXII atas bantuan dan doanya.
10. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kerta Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, Agustus 2023  
Penulis,

NADYA RIANTI  
NPT. 20 03 113

**OPTIMALISASI PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR  
DENGAN INDONESIA *PORT INTEGRATION SYSTEM* (INAPORTNET)  
UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN KANTOR KSOP KELAS II  
PALEMBANG**

Nadya Rianti (2003113)

Dibimbing oleh : Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E dan  
Sri Kartini, S.T., M.Si

**ABSTRAK**

Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan di wilayah perairan Palembang dan sekitarnya yang berada dibawah dan bertanggung jawab secara langsung kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaplikasian penggunaan Indonesia Port Integration System (INAPORTNET) dalam pelayanan Clearance In dan Clearance Out di wilayah Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang. Permasalahan ini mengacu pada Peraturan Menteri Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Peraturan Menteri Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Usaha Terkait Dengan Angkutan Di Perairan, dan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui INAPORTNET.

Hasil dari penelitian ini adalah: Penerapan penggunaan Inaportnet oleh Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang dalam pelayanan penerbitan SPB belum optimal karena terdapat hambatan-hambatan dalam penerapannya, hambatan yang dihadapi pihak agensi perusahaan kapal dan Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang dalam penggunaan Inaportnet dalam melakukan pelayanan SPB antara lain Dokumen yang kadaluarsa, Kurangnya pelatihan dan sosialisasi, dan Lemahnya jaringan internet, upaya yang dapat dilakukan pihak agensi perusahaan kapal dan Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang dalam mengoptimalkan hambatan yang terjadi antara lain dengan menambah koneksi *internet*, membuat layanan *customer service*, memperpanjang sertifikat yang kadaluarsa agar pada saat mengunggah sertifikat ke dalam sistem Inaportnet tidak terjadi masalah yang dapat menghambat proses penerbitan SPB dan diadakanya sosialisasi termasuk pelatihan agar pengguna jasa layanan Inaportnet tidak merasakan kebingungan dalam tahapan penggunaan layanan Inaportnet serta dapat menambah kecepatan internet supaya tidak terjadi masalah yang berkaitan dengan jaringan internet ketika proses mengunggah data dalam sistem Inaportnet.

**Kata kunci :** Indonesia *Port Integration System*, SPB, Pelayanan, Upaya

**OPTIMALISASI PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR  
DENGAN INDONESIA *PORT INTEGRATION SYSTEM* (INAPORTNET)  
UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN KANTOR KSOP KELAS II  
PALEMBANG**

Nadya Rianti (2003113)

Dibimbing oleh : Dr. Eko Nugroho Widjatomoko, M.M., M.Mar.E dan  
Sri Kartini, S.T., M.Si

**ABSTRACT**

Class II Palembang Port Authority Syahbandar Office is a technical implementing unit within the Ministry of Transportation in Palembang waters and its surroundings which is under and directly responsible to the Director General of Sea Transportation. This study aims to determine the application of the use of the Indonesia Port Integration System (INAPORTNET) in Clearance In and Clearance Out services in the class II Port Authority Syahbandar Office area of Palembang. This problem refers to Ministerial Regulation Number 93 of 2013 concerning the Organization and Operation of Sea Transportation, Ministerial Regulation Number 93 of 2013 concerning Conducting Business Related to Water Transportation, and Ministerial Regulation Number 8 of 2022 concerning Procedures for Ship Services Through INAPORTNET.

The results of this study are: The implementation of the use of Inaportnet by the Class II Palembang Port Authority Syahbandar Office in the SPB application service is not optimal because there are obstacles in its application, obstacles faced by ship company agencies and the Class II Palembang Port Authority Syahbandar Office in using Inaportnet in carrying out SPB services include expired documents, lack of training and outreach, and weak internet network, efforts that can be made by the ship company agency and the Palembang class II Port Authority Syahbandar Office in optimizing the obstacles that occur include adding internet connections, making customer service services, extending expired certificates so that when uploading certificates into the Inaportnet system it does not happen problems that can hinder the process of issuing SPB and holding socialization including training so that Inaportnet service users do not experience difficulties in the stages of using Inaportnet services and can increase internet speed so that there are no problems related to the internet network when the process of uploading data in the Inaportnet system.

**Keywords :** Indonesia Port Integration System, SPB, Services, Efforts

## DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Persetujuan Seminar	iii
Surat Pengalihan Hak Cipta	iv
Pernyataan Keaslian	v
Kata Pengantar	vi
Abstrak / <i>Abstract</i>	viii
Daftar Isi	x
Daftar Gambar	xi
Daftar Tabel	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	3
E. Batasan Masalah	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI</b>	<b>5</b>
A. Tinjauan Pustaka	5
1. Penelitian Terdahulu	5
2. Teori Pendukung yang Relevan	6
B. Landasan Teori	8
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	<b>20</b>
A. Desain Penelitian	20
1. Waktu dan Lokasi Penelitian	20
2. Jenis Penelitian	20
3. Instrument Penelitian	20
4. Jenis dan Sumber Data	22
5. Bagan Alir Penelitian	24
B. Teknik Pengumpulan Data	26
1. Data Primer	26
2. Data Sekunder	27
C. Teknik Analisis Data	28
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	<b>30</b>
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	30
B. Analisis	48
C. Pembahasan	54
<b>BAB V PENUTUP</b>	<b>63</b>
A. Kesimpulan	63
B. Saran	63
Daftar Pustaka	64
Lampiran	66

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Login sistem Inaportnet	17
Gambar 2. 2 Beranda sistem Inaportnet	17
Gambar 4. 1 Peta Administrasi Provinsi Sumatera Selatan	31
Gambar 4. 2 Ruang Kantor	34
Gambar 4. 3 Kendaraan Dinas	34
Gambar 4. 4 Meja dan Kursi Kerja	34
Gambar 4. 5 Lemari Arsip	35
Gambar 4. 6 Komputer dan Printer	35
Gambar 4. 7 Gedung Kantor KSOP kelas II Palembang	36
Gambar 4. 8 Pos <i>Security</i>	36
Gambar 4. 9 Lapangan Parkir	37
Gambar 4. 10 Pusat Pelayanan Informasi	37
Gambar 4. 11 Ruang Tunggu Tamu	38
Gambar 4. 12 Toilet	38
Gambar 4. 13 Loker	39
Gambar 4. 14 Mushola	39
Gambar 4. 15 Kantin	40

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3. 1 Formulir Survei Wawancara Perusahaan Pelayaran	20
Tabel 3. 2 Formulir Survei Perusahaan Pelayaran	21
Tabel 4. 1 Luas Daerah dengan Jumlah Penduduk Menurut	32
Tabel 4. 2 Laju Pertumbuhan Penduduk Provinsi Sumatera Selatan Tahun 2022	33
Tabel 4. 3 Data Produktivitas penerbitan SPB di Kantor KSOP kelas II Palembang selama 5 tahun terakhir	46
Tabel 4. 4 Data Produktivitas penerbitan SPB di Kantor KSOP kelas II Palembang selama 3 bulan terakhir	46
Tabel 4. 5 Hasil Formulir Survei Wawancara Perusahaan Pelayaran	48
Tabel 4. 6 Hasil Rekapitulasi survei pemahaman agen dalam penggunaan aplikasi Inaportnet	50

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Penelitian**

Indonesia merupakan negara maritim yang sebagian besar luas wilayahnya adalah perairan. Dengan bentang alam tersebut, Indonesia memiliki potensi ekonomi di sektor perairan yang dapat menunjang kesejahteraan rakyat Indonesia. Peranan transportasi laut sangat penting sebagai penghubung pulau di Indonesia, transportasi laut juga berperan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi seperti kegiatan ekspor impor bagi perdagangan Indonesia. Salah satu sarana transportasi laut adalah kapal. Berdasarkan Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah (Undang-Undang 17 Republik Indonesia, 2008).

Untuk memberangkatkan sebuah kapal diperlukan dasar kelaiklautan kapal dengan diterbitkan Surat Persetujuan Berlayar sebagai salah satu bukti kapal sebagai laiklaut. Pada KSOP Kelas II Palembang, Surat Persetujuan Berlayar sudah diterbitkan melalui inaportnet. Inaportnet merupakan sistem yang digunakan untuk mempermudah proses pelayanan jasa yang lebih efektif dan efisien. Sistem inaportnet bersifat terbuka dan netral untuk bertukar data dan informasi secara terintegrasi. Inaportnet merupakan sistem yang bagus dan tepat karena dibuat dengan tujuan untuk mempermudah pelayanan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di KSOP Kelas II Palembang.

Berdasarkan PM. 157 tahun 2015 tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan kemudian diganti dengan PM. 192 tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 152 tahun 2015 tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, beberapa wilayah di Indonesia telah menggunakan Inaportnet, KSOP Kelas II Palembang telah menggunakan aplikasi tersebut pada tahun 2018, akan tetapi belum keseluruhan perusahaan pelayaran menggunakan sistem tersebut dikarenakan belum memiliki izin usaha yang menjadi persyaratan pembuatan SPB yang harus di upload pada Inaportnet.

Pada tahun 2022 dikeluarkan PM. 8 tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet sehingga agen-agen pelayaran atau perusahaan pelayaran wajib menggunakan Inaportnet paling lambat pada tanggal 1 Januari 2023 untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar secara elektronik dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar secara manual tidak berlaku. Akan tetapi dalam penggunaan Inaportnet tersebut KSOP Kelas II Palembang belum optimal karena terdapat kendala dilapangan seperti kurangnya pemahaman agen penggunaan Inaportnet yang berdampak sering terjadinya gangguan pada akun yang telah dibuat sehingga proses penguploadan dokumennya tertunda, ditambah dengan koneksi jaringan buruk yang menyebabkan pelayanan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar melalui Inaportnet tidak optimal yang secara prosedur bisa diterbitkan dalam waktu 3 menit apabila dokumen lengkap tetapi bisa tertunda hingga menjadi 1-2 hari jika dokumen belum lengkap.

Berdasarkan latar belakang diatas penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut dalam kertas kerja wajib yang berjudul **“OPTIMALISASI PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DENGAN INDONESIA *PORT INTEGRATION SYSTEM (INAPORTNET)* UNTUK MENINGKATKAN PELAYANAN KANTOR KSOP KELAS II PALEMBANG”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Dari uraian latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, maka dapat disusun beberapa perumusan masalah yang timbul dari masalah tersebut. Penulis akan membahas permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dengan menggunakan sistem Inaportnet sudah berjalan optimal di Kantor KSOP Kelas II Palembang ?
2. Bagaimana Upaya yang dilakukan oleh pihak KSOP Kelas II Palembang dalam mengoptimalkan pelayanan penerbitan SPB melalui Inaportnet ?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang sudah disebutkan diatas, adapun tujuan-tujuan yang hendak dicapai oleh penulis, yaitu:

1. Mengetahui optimalisasi penggunaan sistem inaportnet di Kantor KSOP Kelas II Palembang.
2. Mengetahui upaya yang dilakukan pihak KSOP Kelas II Palembang untuk

mengoptimalkan pelayanan penerbitan SPB melalui Inaportnet.

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### 1. Manfaat Bagi Akademis

Penelitian ini menjadi sarana untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh selama mengikuti pendidikan pada Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan serta, memenuhi salah satu persyaratan akhir dalam menyelesaikan Program Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan.

##### 2. Manfaat Bagi Instansi

Dapat menambah pengetahuan dan wawasan mengenai sistem Inaportnet. Dapat memperoleh informasi dan pengetahuan untuk dijadikan bahan acuan oleh penelitian berikutnya sehingga dapat menyajikan hasil penelitian berikutnya lebih baik serta lebih akurat. Menambah pengetahuan civitas akademika tentang pemahaman mengenai Inaportnet serta penggunaan sistem Inaportnet. Digunakan sebagai tambahan literatur dalam proses belajar serta digunakan untuk pengembangan lebih lanjut untuk meningkatkan kualitas pendidikan di Indonesia terlebih di Kampus Politeknik Transportasi SDP Palembang.

##### 3. Manfaat Bagi Masyarakat

Sebagai bahan pertimbangan bagi pengguna jasa dalam menerapkan sistem Inaportnet untuk meningkatkan pelayanan kapal dan barang di lingkungan pelabuhan serta dapat menjadi koreksi bagi penyedia layanan agar memperbaiki kekurangan yang ada dan bagi pengelolaan sistem agar dapat menyempurnakan lagi sistem yang sudah ada supaya lebih mudah dipahami. Penyedia layanan dapat lebih optimal lagi untuk memperbaiki sistem dan mengelola sistem dalam rangka berkiprah di era globalisasi zaman sekarang ini.

#### **E. Batasan Masalah**

Agar pokok permasalahan yang akan dibahas dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini tidak menyimpang dan meluas dari fokus penelitian, maka diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup. Adapun batasan masalah penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian adalah wilayah kantor KSOP kelas II Palembang.

2. Objek penelitian dalam prosedur pembuatan surat persetujuan berlayar (SPB) menggunakan sistem Indonesia *Port Integration System* (Inapornet).

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

##### **1. Penelitian Terdahulu**

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil yang didapat lebih akurat. Untuk itu digunakan penelitian dengan metode yang sama yang membahas masalah Indonesia *Port Integration System* (Inaportnet). Adapun review penelitiannya yaitu :

Sulastri (2018) yang berjudul “Efektivitas Penggunaan Jaringan Komunikasi (INAPORTNET) Dalam Rangka Meningkatkan Hubungan Kerja Antar Perusahaan Pada Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan” dengan permasalahan yaitu adanya kesenjangan informasi antara pihak perusahaan yang menyebabkan hubungan timbal balik dan birokrasi dengan instansi yang terkait sangat rumit yang mengakibatkan kurang efektif. Analisa permasalahannya yaitu menganalisis nilai efektivitas penggunaan jaringan komunikasi (Inaportnet) dengan hubungan kerja antar perusahaan pada Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan dan menganalisis efisiensi penggunaan jaringan komunikasi (Inaportnet) pada periode 2016-2018.

Meylia Avista (2020) yang berjudul “Implementasi Indonesia Port Integration System (INAPORTNET) Guna Meningkatkan Pelayanan Kapal Dan Barang Di Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang” dengan permasalahan yaitu kendala yang dirasakan oleh agen dalam menggunakan sistem Inaportnet di Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang dan langkah yang dapat dilakukan guna mendorong agen menggunakan sistem Inaportnet dalam meningkatkan pelayanan kapal dan barang di Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang. Analisis permasalahannya yaitu menganalisis kendala yang dirasakan oleh agen dalam menggunakan sistem Inaportnet di Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang dan menganalisis langkah-langkah yang dapat dilakukan guna mendorong agen menggunakan sistem Inaportnet dalam meningkatkan pelayanan kapal dan barang di Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang.

## 2. Teori Pendukung yang Relevan

- a. Optimalisasi adalah suatu proses, melaksanakan program yang telah direncanakan dengan terencana guna mencapai tujuan / target sehingga dapat meningkatkan kinerja secara optimal.
- b. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan / atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
- c. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- d. Transportasi adalah proses atau kegiatan perpindahan barang maupun manusia dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud tujuan tertentu. Ada banyak jenis transportasi yang bisa kamu pilih, mulai dari transportasi darat, laut, hingga udara. Masing-masing transportasi memiliki bentuk, fungsi, dan biaya yang berbeda. Hal tersebut bisa disesuaikan dengan tujuanmu.
- e. Menurut R.A Supriyono (2021) pelayanan adalah kegiatan yang diselenggarakan organisasi menyangkut kebutuhan pihak konsumen dan akan menimbulkan kesan tersendiri, dengan adanya pelayanan yang baik maka konsumen akan merasa puas, dengan demikian pelayanan merupakan hal yang sangat penting dalam upaya menarik konsumen untuk menggunakan produk atau jasa yang ditawarkan. Sedangkan definisi yang lain menyatakan bahwa pelayanan atau *service* adalah setiap kegiatan atau manfaat yang diberikan suatu pihak kepada pihak lainnya yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak pula berakibat pemilikan sesuatu dan produksinya dapat atau tidak dapat dikaitkan

dengan suatu produk fisik.

- f. Sistem adalah suatu kumpulan atau himpunan dari kegiatan, komponen, unsur, elemen atau variabel yang terorganisir, saling berinteraksi dan saling berhubungan satu sama lain melakukan kerjasama dengan cara-cara tertentu secara harmonis sehingga membentuk kesatuan untuk melaksanakan suatu fungsi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

## **B. Landasan Teori**

### **1. Landasan Hukum**

Landasan hukum yang dimiliki sebagai landasan teori yang langsung berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu :

a. Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal – pasal dalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berkaitan dengan landasan hukum penelitian ini adalah sebagai berikut :

1) Pasal 1 ayat (56)

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

2) Pasal 207 ayat (1)

Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Izin Berlayar. Pasal-pasal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan dijelaskan bahwa :

1) Pasal 1 ayat (1)

Penerbitan Surat Persetujuan Izin Berlayar adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar berdasarkan surat pernyataan Nahkoda.

2) Pasal 1 ayat (2)

Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar

c. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan.

1) Pasal 3 ayat (1)

Pemilik Kapal, operator Kapal, atau Nakhoda sebelum Kapal tiba di Pelabuhan wajib menyampaikan pemberitahuan kedatangan Kapal kepada Syahbandar dengan disertai surat, dokumen, dan warta Kapal.

2) Pasal 3 ayat (2)

Surat dan dokumen Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit terdiri dari:

- a) Surat ukur;
- b) Surat tanda kebangsaan Kapal;
- c) Sertifikat Keselamatan Kapal;
- d) Sertifikat garis muat;
- e) Sertifikat pengawakan Kapal;
- f) Dokumen muatan; dan
- g) Surat Persetujuan Berlayar dari Pelabuhan asal.

3) Pasal 3 ayat (3)

Warta Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat informasi mengenai kondisi umum Kapal dan muatan (*ship condition*) dengan ditandatangani oleh nakhoda.

4) Pasal 3 ayat (4)

Informasi mengenai kondisi umum Kapal dan muatan (*ship condition*) sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dibuat oleh Nakhoda dengan menggunakan format contoh 1 sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

5) Pasal 8 ayat (1)

Setiap Kapal yang Berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar.

6) Pasal 8 ayat (2)

Surat Persetujuan Berlayar harus memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan daftar pemeriksaan pemenuhan kewajiban Kapal.

7) Pasal 9 ayat (1)

Surat Persetujuan Berlayar tidak berlaku apabila Kapal dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah Surat Persetujuan Berlayar diberikan Kapal tidak bertolak dari Pelabuhan.

8) Pasal 11 ayat (1)

Untuk memperoleh Surat Persetujuan Berlayar, pemilik Kapal atau operator Kapal mengajukan permohonan secara elektronik melalui sistem informasi elektronik berbasis internet kepada Syahbandar.

9) Pasal 11 ayat (3)

Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilengkapi dengan:

- a) Surat Pernyataan Nakhoda (Master Sailing Declaration);
- b) Dokumen muatan / penumpang (*manifest*);
- c) Daftar awak Kapal (*crew list*);
- d) Bukti pemenuhan kewajiban sesuai dengan daftar periksa pemenuhan kewajiban Kapal;
- e) Surat, dokumen, dan warta Kapal.

10) Pasal 11 ayat (4)

Berdasarkan permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar melakukan pemeriksaan secara administratif.

11) Pasal 11 ayat (5)

Pemeriksaan secara administratif sebagaimana dimaksud pada butir (4) dilaksanakan melalui verifikasi dan validitas terhadap kelengkapan surat dan dokumen Kapal.

12) Pasal 11 ayat (9)

Berdasarkan hasil pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) Syahbandar menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar.

## 2. Landasan Teori

### a. Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam melaksanakan tugas tersebut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan ( KSOP ) menyelenggarakan fungsi :

- 1) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- 2) Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
- 3) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun, pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan surat persetujuan berlayar.
- 4) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 5) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintah dipelabuhan yang

terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

- 6) Pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri.
- 7) Pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta sarana bantu navigasi pelayaran.
- 8) Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan dan kelestarian lingkungan dipelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang dipelabuhan.
- 9) Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada badan usaha pelabuhan.
- 10) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.
- 11) Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan

b. Syahbandar

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Menurut Randy Y.C. Aguw (2013 : 46), Kata Syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti: Pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kapal atau tempat labuh, tempat-tempat kapal pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga, cerocok-cerocok dan tempat-tempat kapal lainnya

yang lazim digunakan oleh kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena syaratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat kepil yang lazim digunakan.

c. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya.

g. Indonesia *Port Integration System* (Inaportnet)

Inaportnet adalah portal elektronik yang terbuka dan netral yang digunakan sebagai sarana pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, dan transparan yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia (ILCS, 2013). Sistem Inaportnet merupakan suatu sistem pengoperasian yang mengintegrasikan kegiatan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan yang berkaitan dengan perizinan (*clearance*) dari instansi terkait dan pemangku kepentingan di pelabuhan. Sistem Inaportnet diharapkan mampu meningkatkan kinerja kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang serta mempercepat proses port clearance. Penerapan sistem Inaportnet memungkinkan pengiriman dokumen melalui satu portal yang dapat diakses dimana saja dan kapan saja oleh pemangku kepentingan yang terkoneksi dengan sistem Inaportnet. Penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang diundangkan pada 13 Oktober 2015 dan mulai berlaku setelah tiga bulan yaitu pada 13 Januari 2016 (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2015).

Dengan diterapkannya sistem Inaportnet pelabuhan diharapkan mampu menciptakan percepatan waktu proses clearance. Tujuan lain diberlakukannya sistem Inaportnet yaitu untuk meminimalisir kontak langsung (*face to face*) antara petugas dan pengguna jasa serta memangkas biaya yang diperlukan dalam seluruh kegiatan port

clearance, terutama terkait proses pelayanan kapal dan barang di pelabuhan guna meningkatkan pelayanan kapal dan barang di Kantor KSOP Kelas II Palembang.

h. Karakteristik Penggunaan Inaportnet

Inaportnet adalah sistem yang memudahkan pengguna layanan jasa, Inaportnet berbasis web artinya dapat selalu diakses dimana saja dan kapan saja, dalam praktek penerapan Inaportnet membutuhkan jaringan koneksi yang stabil dan kuat sehingga tidak terjadi keterlambatan atau gangguan ketika proses input data dalam proses clearance berlangsung, akibat lemahnya koneksi jaringan internet.

i. Definisi Operasional yang di gunakan dalam Inaportnet

Pelayanan Inaportnet dapat di akses dengan membuka portal Inaportnet yaitu : [www.portal.inaportnet.com](http://www.portal.inaportnet.com), pada portal tersebut pengguna akan banyak menemukan definisi operasional dalam kepelabuhanan. Adapun definisi operasional sering di temui dan di gunakan pada layanan Inaportnet sebagai berikut (Dunia Maritim, 2017) :

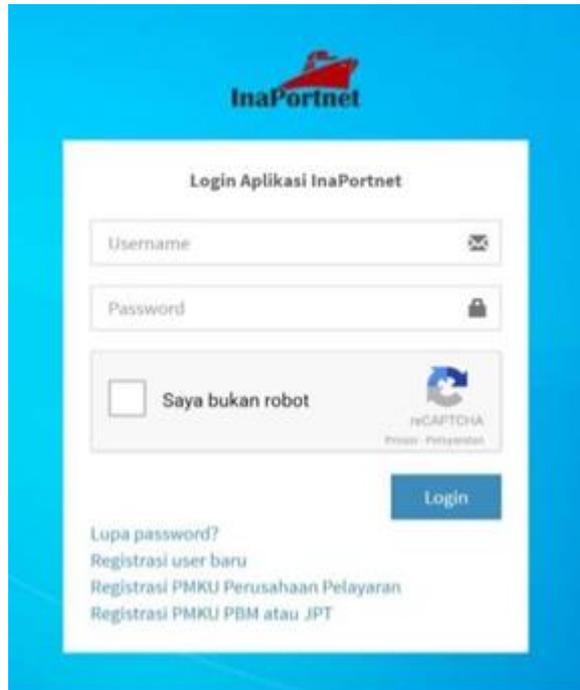
- 1) AP (Agen Pelayaran)
- 2) PBM (Perusahaan Bongkar Muat)
- 3) PMKU (Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha)
- 4) LKK (Laporan Keberangkatan Kapal adalah laporan rencana kapal berangkat yang di sampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan).
- 5) SPM (Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan (*clearance in*) adalah surat persetujuan yang di terbitkan oleh Syahbandar berbentuk dokumen elektronik yang menerangkan kapal secara administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diwajibkan untuk memasuki pelabuhan).
- 6) RKBM (Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah laporan perusahaan bongkar muat kepada penyelenggara pelabuhan berupa informasi rencana kegiatan bongkar muat).

- 7) RPK-RO (Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah dokumen yang di lengkapi informasi mengenai lokasi kapal tambat dan bongkar muat barang yang diajukan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada penyelenggara pelabuhan).
- 8) PPK (Penetapan Penyandaran Kapal adalah dokumen yang di lengkapi informasi lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang di tetapkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan).
- 9) SI adalah instruksi pengapalan / pengiriman barang yang dibuat oleh eksportir / pengirim barang kepada perusahaan pengangkutan).
- 10) SPK (Surat Perintah Kerja adalah dokumen yang berisi perintah untuk melaksanakan pelayanan kapal yang di keluarkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang meliputi kegiatan pemanduan, penundaan, dan tambat kapal.
- 11) SPOG (Suat Persetujuan Olah Gerak adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan pegerakan di pelabuhan).
- 12) LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah laporan yang di sampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan mengenai tanggal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar dan/atau muat).
- 13) SPB (Surat Persetujuan Berlayar (*clearance out / port clearance*) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik ahwa kapal secara teknis administratif telah memnuhi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan).

- 14) LAB (Laporan Angkutan Barang adalah daftar kegiatan bongkar / muat barang yang diajukan oleh perusahaan jasa terkait (EMKL / JPT) kepada penyelenggara pelabuhan).
- 15) Warta Kapal adalah lapoan yang di sampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan / atau sub agen kepada penyelenggara pelabuhan dan Syahbandar mengenai kondisi umum kapal dan muatanya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan / atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LK3, LKK dan SPB).
- 16) Hub *Payment* adalah pusat kendali tagihan PNBPN (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dari seluruh aplikasi online Kementerian Perhubungan yang akan di setorkan ke kas negara.

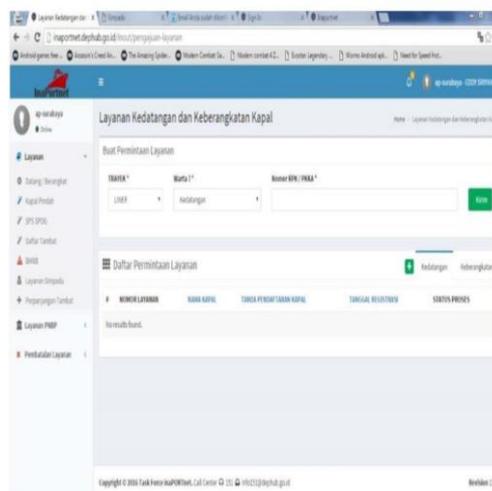
j. Penggunaan Inapornet dalam pembuatan SPB

Dalam pelaksanaan penggunaan sistem pelayanan Inaportnet perusahaan diwajibkan memiliki hak akses masuk sistem Inaportnet sehingga pengguna layanan dapat *log in* dan mengakses pelayanan Inaportnet sesuai yang dibutuhkan. Oleh karena itu pengguna layanan Inaportnet harus terlebih dahulu membuat pengajuan akses penggunaan pelayanan Inaportnet menggunakan browser pada alamat : <http://inaportnet.dephub.go.id>. Setelah mengajukan permohonan dan dikonfirmasi oleh sistem, maka pengguna jasa dapat melakukan *login* dengan *user* dan *password* yang sudah di tentukan oleh pengguna jasa.



Gambar 2. 1 *Login* sistem Inaportnet

*Website* tersebut merupakan Portal Inaportnet untuk penggunaan jasa yang meliputi pihak Agen Pelayaran (AP), Perusahaan Bongkar Muat (PBM), dan Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) untuk melakukan permintaan pelayanan di sistem Indonesia *port integration system*. Setelah pengguna melakukan *login* pengguna jasa akan masuk ke beanda dan dapat melihat alur pelayanan yang berkaitan dengan kewenangan dari masing-masing pengguna jasa Inaportnet.



Gambar 2. 2 Beranda sistem Inaportnet

Tahapan pembuatan akun baru Inaportnet :

1. Buka <http://inaportdev.dephub.go.id>, klik Link “Registrasi user baru”
2. Lengkapi isian data (bisa data dummy) username & password harus diingat  
Tanda \* = harus diisi, email harus benar (bisa dibuka)
3. Pilih yang sesuai, untuk : Pelabuhan(Wilayah Kerja) - Tipe User & - Nama Perusahaan
4. Centang “Saya Bukan Robot” dan Klik Tombol Registrasi
5. Buka email, konfirmasi/verifikasi email Anda dan tunggu email masuk Hasil Verifikasi oleh KSOP/OP/UPP
6. Setelah mendapatkan email bahwa User Anda sudah diaktifkan oleh KSOP/OP/UPP. Silakan Melanjutkan “LOGIN”
  - h. Perusahaan pelayaran atau agen pelayaran

Menurut Suwarno (2011) perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer, dan lain-lain, yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (interinsulair) maupun luar negeri (*ocean going shipping*). Menurut Budi Santoso,(2015) Agen (*agency*) adalah hubungan antara dua pihak (utamanya) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian atau bentuk yang lain, yang mana salah satu pihak (disebut agen) diberikan kewenangan untuk melakukan tindakan untuk atas nama orang lain (dalam hal ini disebut prinsipal) dan tindakan agen tersebut akan mengikat prinsipal, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan. Sedangkan menurut Engkos Kosasih,(2012), Keagenan umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh 8 perusahaan lain di Indonesia atau perusahaan asing di luar negeri (*principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya. Jadi, perusahaan dapat menunjuk agen dalam hal pelayanan terhadap kapalnya, tetapi juga dapat ditunjuk sebagai agen dalam hal pelayanan terhadap kapal milik perusahaan lain.

Menurut (Fendi P, 2015) tugas agen pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Tugas pokok dari keagenan kapal adalah mewakili *owner / principal*

dalam memenuhi ketentuan dan kewajibannya di pelabuhan singgah dari kapal yang diageni.

- b. Melaporkan kedatangan atau keberangkatan kapal, dan menyerahkan dokumen kapal kepada administrator pelabuhan atau kepala kantor pelabuhan setempat.
- c. Berkenan dengan jasa-jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut.
- d. Penunjukan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk kepentingan pemilik kapal.
- e. Menyelesaikan kebutuhan nahkoda dan anak buah kapal tentang *proposion*.
- f. Menyelesaikan dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal.
- g. Menjamin kegiatan operasional kapal di pelabuhan dan memungut uang jasa angkut (*Freight*) atas perintah pemilik kapal.
- h. Melakukan pembukuan dan pencairan muatan (*Canvassing*).
- i. Menerbitkan konosement (*Bill of Lading*) dan atas nama pemilik kapal.
- j. Menyampaikan realisasi kinjungan kapal-kapal di pelabuhan serta menyelesaikan tagihan (*Disbursement*) dan *Claim* untuk nama pemilik kapal.
- k. Menyelesaikan pengisian bunker Bahan Bakar Minyak dan Air tawar.
- l. Memberikan informasi yang diperlukan oleh pemilik kapal.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Desain Penelitian**

##### **1. Waktu dan Lokasi Penelitian**

Waktu yang digunakan untuk penelitian ini dilaksanakan sejak tanggal dikeluarkannya izin penelitian dalam kurun waktu 4 bulan mulai dari Maret 2023 sampai Juni 2023. Lokasi pelaksanaan penelitian ini yaitu dilakukan di Kantor KSOP Kelas II Palembang.

##### **2. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang temuan-temuannya tidak diperoleh melalui prosedur statistik atau bentuk hitungan lainnya dan berusaha memahami dan menafsirkan makna suatu peristiwa interaksi tingkah laku manusia dalam situasi tertentu menurut perspektif peneliti sendiri.

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (perspektif subjek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan.

Tujuan penelitian kualitatif menurut Kriyantono, adalah untuk menjelaskan suatu fenomena dengan sedalam-dalamnya dengan cara pengumpulan data yang sedalam-dalamnya pula, yang menunjukkan pentingnya kedalaman dan detail suatu data yang diteliti.

##### **3. Instrument Penelitian**

Dalam penelitian kualitatif instrument penelitian yaitu pedoman wawancara, pedoman observasi dan kamera atau alat perekam. Instrument penelitian tersebut berguna untuk menganalisis permasalahan di lapangan menjadi lebih jelas serta mencapai tujuan penelitian.

###### **a. Pedoman Wawancara**

Transkrip wawancara berisi beberapa pertanyaan untuk mengetahui penyebab dari suatu permasalahan yang diteliti.

Tabel 3. 1 Formulir Survei Wawancara Perusahaan Pelayaran

Nama responden :
------------------

Nama perusahaan pelayaran :		
NO	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana penerapan sistem inaportnet dalam pembuatan SPB di kantor KSOP Kelas II Palembang ?	
2	Apa kendala yang anda rasakan saat menggunakan sistem inaportnet ?	
3	Apakah sistem inaportnet memberikan kemudahan dalam proses pembuatan SPB ?	
4	Apakah menggunakan sistem inaportnet lebih efektif dibandingkan dengan sistem manual ?	
5	Apakah ada saran mengenai penerapan sistem inaportnet di wilayah KSOP Kelas II Palembang agar lebih optimal ?	

b. Pedoman Observasi

Observasi yang dilakukan pada penelitian ini yaitu survei jarak antar kendaraan.

Tabel 3. 2 Formulir Survei Perusahaan Pelayaran

Nama responden :						
Nama Perusahaan pelayaran :						
NO	Pertanyaan	SS	S	KS	TS	5TS
1	Apakah anda sudah menggunakan aplikasi inaportnet untuk penerbitan SPB dengan optimal ?					
2	Apakah penerbitan SPB melalui inaportnet lebih efektif dibandingkan dengan manual ?					
3	Apakah anda memahami cara penggunaan inaportnet untuk penerbitan SPB ?					
4	Apakah website inaportnet mempermudah penerbitan SPB di Kantor KSOP Kelas II					

	Palembang ?					
5	Apakah terdapat kendala dalam penerbitan SPB secara online di Kantor KSOP Kelas II Palembang ?					
6	Kendala yang dialami saat menggunakan inaportnet dalam penerbitan SPB ?					

c. Kamera atau alat perekam

Sebagai alat untuk mengambil gambar atau foto kejadian pada objek yang diteliti sebagai bahan bukti sehingga dapat di jadikan sebuah data.

4. Jenis dan Sumber Data

Sumber data merupakan segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian yang akan dilaksanakan. Jenis dan sumber data dalam penelitian ini yaitu :

a. Informan

Berguna untuk memperoleh informasi atau data dari narasumber yang benar – benar menguasai informasi dari permasalahan secara mendalam serta dapat dipercaya menjadi sumber data yang mantap. Informan penelitian ini :

Informan I : Kepala Seksi Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli

Informan II : Petugas Verifikasi SPB

Informan III : Perusahaan atau agen pelayaran

b. Dokumentasi

Dokumentasi adalah suatu cara pengumpulan data yang dilakukan dengan menyediakan dokumen yang berhubungan dengan masalah yang diteliti sebagai bukti yang akurat dari sumber informasi. Dalam kata lain pengertian dokumentasi secara umum adalah suatu kegiatan untuk melakukan pencarian, pengumpulan, dan penyediaan dokuem terhadap suatu perihal tertentu. Dokumentasi menurut Hamidi (2004:72), adalah suatu informasi yang berasal dari catatan penting baik dari lembaga ataupun organisasi maupun dari perorangan.

Dalam penelitian ini peneliti memperoleh data berupa :

1. Data Perusahaan pelayaran
2. Dokumen-dokumen dari pihak KSOP dan PT terkait persyaratan penerbitan SPB

c. Gejala atau fenomena yang diamati

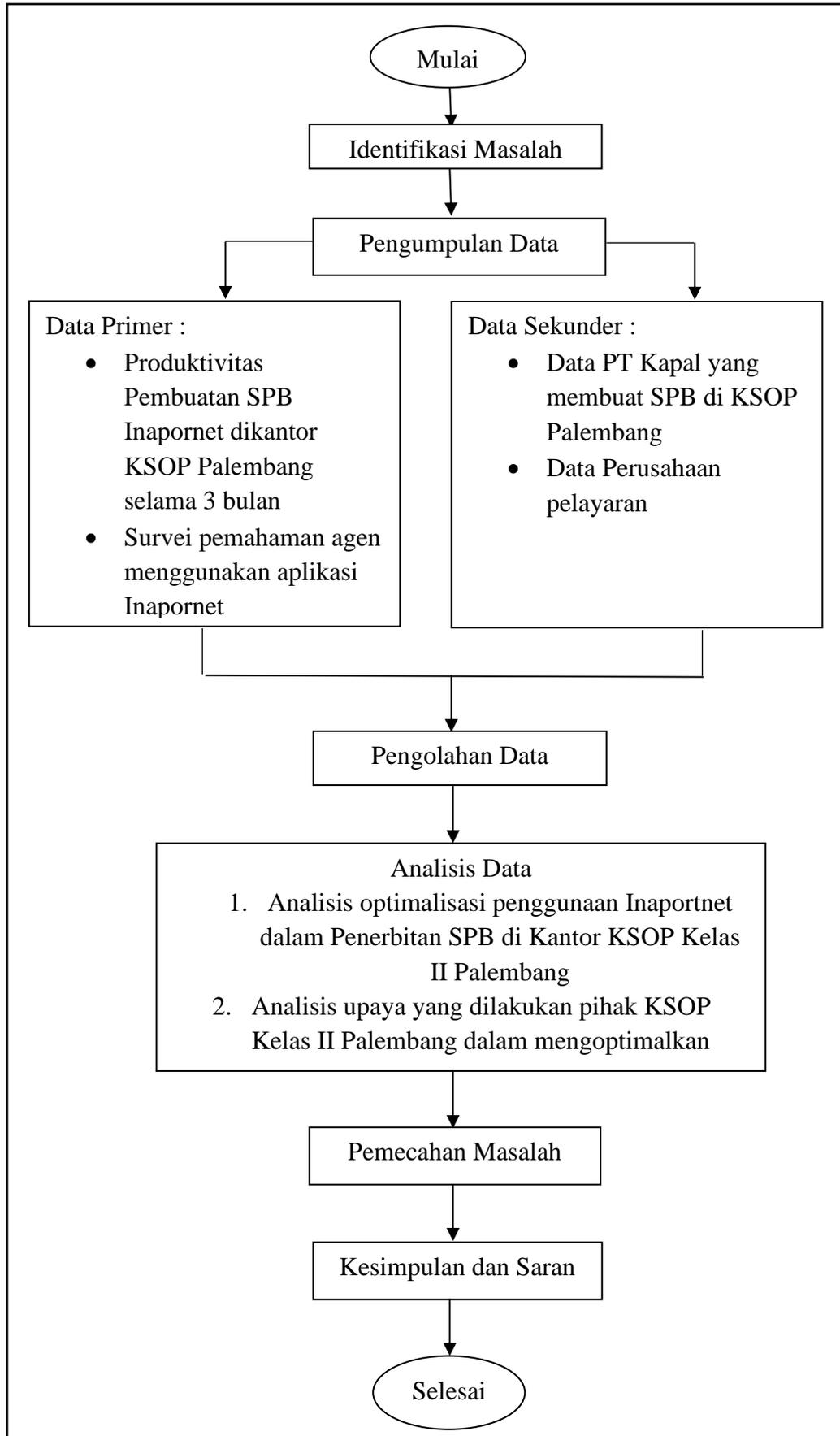
Adapun pengamatan yang dilakukan di Kantor KSOP Kelas II Palembang :

1. Pengamatan tentang cara penerbitan SPB melalui Inaportnet
2. Pengamatan tentang pemeriksaan dokumen terkait penerbitan SPB

## 5. Bagan Alir Penelitian

Adapun proses penelitian yang dilakukan di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang diawali dari mengidentifikasi permasalahan dengan melakukan peninjauan secara langsung ke lokasi Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang, selanjutnya ditemukan rumusan permasalahan yang akan diteliti. Setelah itu dilakukan pengumpulan data-data baik itu data primer yang didapat dengan melakukan survey secara langsung maupun data sekunder yang didapat dengan mencari data-data di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang dan data-data dari pihak keagenan PT yang akan membuat Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti. Kemudian dilakukan rekapitulasi data - data tersebut untuk mempermudah mengelompokkan data.

Setelah semua data didapat maka dapat dilakukan analisis permasalahan dan mencari pemecahan permasalahannya serta menyimpulkan hasil penelitian dan memberikan saran yang membangun kinerja dari Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang dan pihak keagenan PT yang akan membuat Surat Persetujuan Berlayar. Adapun proses kerja dapat dilihat dan ditunjukkan pada gambar bagan alir penelitian mulai dari awal sampai proses itu selesai. Bagan alir dapat dilihat pada gambar di bawah ini :



Bagan alir penelitian

## **B. Teknik Pengumpulan Data**

### **1. Data Primer**

Data primer adalah data yang di yang diperoleh atau dikumpulkan langsung dari sumbernya atau berdasarkan pengamatan langsung di lapangan. Data primer di dapat dari sumber informan yaitu individu atau perseorangan seperti hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti. Kemudian data yang telah didapatkan tersebut dicatat dan disahkan agar dapat digunakan sebagai data untuk menganalisa permasalahan yang ada secara tepat, akurat, dan pasti. Data primer ini antara lain :

#### **a. Metode Observasi**

Observasi adalah cara pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung secara cermat dan sesuai dengan keadaan yang sedang terjadi. Penulis menggunakan metode ini dengan mengamati secara langsung mengenai kondisi di Kantor KSOP Kelas II Palembang ssat ini. Data yang didapat setelah melakukan observasi adalah data berupa dokumentasi kendala dalam Penerbitan Surat persetujuan Berlayar dengan sistem Inaportnet.

#### **b. Studi Dokumentasi**

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang telah berlalu dapat berupa tulisan maupun gambar. Dokumen yang berbentuk tulisan berupa catatan mengenai cerita, biografi, peraturan dan kebijakan. Menurut (sugiyono:2014:82), bahwa : “studi dokumen merupakan perlengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif”. Oleh karena itu, metode dokumentasi dapat digunakan untuk memperoleh data-data dokumen mengenai peraturan dan kebijakan pemerintah terkait pelaksanaan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dengan sistem Inaportnet di Kantor KSOP Kelas II Palembang.

#### **c. Metode Wawancara**

Metode wawancara adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan informasi secara langsung dengan menyajikan pertanyaan kepada narasumber yang dinilai untuk mengetahui kondisi yang ingin diketahui sehubungan dengan masalah yang akan dibahas.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung atau data yang diperoleh dalam bentuk sudah jadi dan telah di olah oleh pihak lain. Data ini digunakan untuk mendukung informasi primer yang telah diperoleh yaitu dari bahan pustaka, literatur, penelitian terdahulu, buku, dan lain sebagainya. Data sekunder ini antara lain :

### a. Metode Kepustakaan (Literatur)

Metode ini dilakukan dengan cara mencari literatur atau dokumentasi dari berbagai sumber yang ada mengenai teori – teori serta data yang terkait dalam pemecahan masalah di Kertas Kerja Wajib (KKW) ini.

### b. Metode Institutional

Data ini dikumpulkan dari berbagai instansi yang terkait, yaitu :

- a) Dokumen – dokumen dari pihak Kantor Syahbandar Otortitas Pelabuhan kelas II Palembang mengenai kelengkapan untuk mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- b) Dokumen – dokumen dari pihak keagenan PT yang akan membuat Surat Persetujuan Belayar (SPB) agar kelengkapan data untuk pihak Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas II Palembang.

### C. Teknik Analisis Data

Dalam menganalisis diperlukan landasan teori yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan sehingga didapatkan hasil analisis yang akurat. Analisis yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan secara observasi adalah dengan metode deskriptif yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang sebenarnya terjadi dilapangan dengan sistematis dan cermat, untuk kemudia dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut setelah peneliti melakukan pengamatan mengenai kendala yang dihadapi oleh Kantor KSOP Kelas II Palembang dalam penerbitan Surat persetujuan Berlayar dengan sistem Inaportnet berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

Pada penelitian yang telah dilakukan terdapat juga faktor penting untuk mengetahui permasalahan yang terjadi dilapangan dan dapat di analisa sebagai bahan untuk mengidentifikasi masalah yang ada, yaitu:

#### 1. Kendala Agen

Mengetahui mengapa pihak agen belum memahami prosedur pengajuan pembuatan surat persetujuan berlayar, adapun alasan-alasan operator kapal baik dari segi tidak memahami tata cara penggunaan website internet, kurang paham penggunaan alat elektronik, ataupun cara pengiriman dokumen-dokumen secara online.

#### 2. Kendala Petugas Syahbandar

Mengetahui mengapa pihak petugas syahbandar masih terkendala dalam pembuatan surat persetujuan berlayar dengan system INAPORNET, adapun alasan-alasan pihak petugas syahbandar dari segi pemahaman pegawai tentang tata cara penggunaan media komputer, kesiapan alat pendukung seperti computer dan media internet di kantor KSOP kelas II Palembang serta kendala system eror saat mengakses situs website inaportnet.

#### 3. Prosedur Pembuatan Surat Persetujuan Berlayar

Menganalisa tata cara pembuatan atau cara penerbitan surat persetujuan berlayar yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan

Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan.

4. Upaya yang dilakukan pihak KSOP untuk pengoptimalan penerbitan SPB  
Mengetahui upaya yang akan dilakukan oleh pihak KSOP terkait belum optimalnya pelayanan SPB melalui Inaportnet di Kantor KSOP Kelas II Palembang dengan mengadakan sosialisasi dan penambahan layanan *customer service* secara langsung maupun online.

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian**

##### **1. Gambaran Lokasi Penelitian**

###### **a. Kondisi Geografis**

Secara astronomis Provinsi Sumatera Selatan terletak pada antara 1'–4' Lintang Selatan dan 102' - 106' Bujur Timur dengan luas daerah seluruhnya 91.592,433km<sup>2</sup> . Terdiri dari 17 kabupaten/kota yaitu Kota Palembang, Prabumulih, Pagar Alam, dan Lubuklinggau. Kabupaten Ogan Komering Ulu, Ogan Komering Ilir, Muara Enim, Lahat, Musi Rawas, Musi Banyuasin, Banyuasin, Ogan Komering Ulu Selatan, Ogan Komering Ulu Timur, Ogan Ilir, Empat Lawang, Penukal Abab Lematang Ilir (PALI), Musi Rawas Utara.

Sumatera Selatan merupakan salah satu provinsi yang ada di Pulau Sumatera. Ibukota dari Provinsi Sumatera Selatan adalah Kota Palembang. Provinsi Sumatera Selatan dikenal sebagai Bumi Sriwijaya. Klasifikasi iklim berdasarkan suhu dan kelembaban udara dengan simbol A dan B. iklim A atau tropis suhu rata-rata bulanan tidak kurang dari 180o, suhu rata-rata tahunan 200o-250o, curah hujan rata-rata lebih dari 7cm/tahun. iklim B atau iklim gurun tropis atau iklim kering dengan ciri terdapat di daerah gurun dan daerah semiand (steppa), curah hujan terrendah kurang dari 25,4/tahun dan pengupan besar.

###### **b. Batas Administrasi**

Berdasarkan posisi geografisnya, Provinsi Sumatera Selatan memiliki batas-batas yaitu :

Sebelah Utara	: Provinsi Jambi
Sebelah Selatan	: Provinsi Lampung
Sebelah Barat	: Provisni Bengkulu
Sebelah Timur	: Provinsi Kepulauan Bangka Belitung



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Provinsi Sumatera Selatan

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan, (2022)

c. Kependudukan

Penduduk Provinsi Sumatera Selatan berdasarkan hasil Sensus Penduduk tahun 2021 sebanyak 8.467.432 jiwa yang terdiri atas 4.320.078 jiwa penduduk laki-laki dan 4.147.354 jiwa penduduk perempuan. Kepadatan penduduk di Provinsi Sumatera Selatan tahun 2021 mencapai 92,45 jiwa/km<sup>2</sup>. Kepadatan penduduk di 17 kabupaten/kota cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kota Palembang dengan kepadatan sebesar 4.519,93 jiwa/km<sup>2</sup> dan terendah di Kabupaten Pagaralam sebesar 31,43 jiwa/km<sup>2</sup>.

Pada tahun 2021 jumlah angkatan kerja di Sumatera Selatan sebanyak 4.329.746 orang. Perkembangan jumlah angkatan kerja mengalami peningkatan dari tahun 2020. Sementara untuk tingkat pengangguran Sumatera Selatan pada tahun 2021 sebesar 5,51 persen. Angka pengangguran ini dihitung dengan mendefinisikan menganggur sebagai mencari pekerjaan, mempersiapkan usaha, merasa tidak mungkin mendapat pekerjaan dan sudah mendapat pekerjaan tetapi belum mulai bekerja.

Tabel 4. 1 Luas Daerah dengan Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Sumatera Selatan Tahun 2022

<b>Wilayah Kabupaten/Kota</b>	<b>Luas Wilayah (KM2)</b>	<b>Jumlah Penduduk (2022)</b>
Palembang	369,22	1.668.848
Prabumulih	251,94	193.196
Pagar Alam	633,66	143.844
Lubuklinggau	401,50	234.166
Ogan Komering ulu	4.797,06	367.603
Ogan Komering Ilir	18.359,04	769.348
Muara Enim	7.383,90	612.900
Lahat	5.311,74	430.071
Musi Rawas	6.350,10	395.570
Musi Banyuasin	14.266,26	622.206
Banyuasin	11.832,99	836.914
Ogan Komering Ulu Selatan	5.493,94	408.981
Ogan Komering Ulu Timur	3.370,00	649.853
Ogan Ilir	2.666,09	416.549
Empat Lawang	2.256,44	333.622
PALI	1.840,00	194.900
Musi Rawas	6.008,22	188.861
<b>Provinsi Sumatera Selatan</b>	<b>91.592,433</b>	<b>8.467.432</b>

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan (2021)

Berdasarkan data tabel 4.1 dapat dilihat penduduk terbesar di Provinsi Sumatera Selatan yaitu Kota Palembang dengan jumlah penduduk 1.668.848 jiwa dengan luas wilayah 369,22 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk terkecil yaitu Kabupaten Musi Rawas Utara dengan jumlah penduduk 188.861 jiwa dengan luas wilayah 6.008,22 km<sup>2</sup>.

Tabel 4. 2 Laju Pertumbuhan Penduduk Provinsi Sumatera Selatan Tahun 2022

Wilayah Kabupaten/Kota	Laju Pertumbuhan (%)
Palembang	1,29
Prabumulih	1,68
Pagar Alam	1,29
Lubuklinggau	1,44
Ogan Komering ulu	1,24
Ogan Komering Ilir	0,53
Muara Enim	1,04
Lahat	1,49
Musi Rawas	1,03
Musi Banyuasin	1,01
Banyuasin	1,07
Ogan Komering Ulu Selatan	2,50
Ogan Komering Ulu Timur	0,61
Ogan Ilir	0,87
Empat Lawang	4,18
PALI	1,62
Musi Rawas Utara	1,06
<b>Provinsi Sumatera Selatan</b>	<b>1,25</b>

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan (2021)

Berdasarkan data tabel 4.2 dapat dilihat laju pertumbuhan penduduk tertinggi pada Provinsi Sumatera Selatan adalah Empat Lawang yaitu 4,18% dan terendah pada Ogan Komering Ilir yaitu 0,53%.

## 2. Sarana

Pengertian Sarana kerja kantor adalah suatu fasilitas berupa barang atau benda bergerak yang secara langsung berfungsi untuk memudahkan pelaksanaan proses kegiatan kantor dalam mencapai tujuan yang ditetapkan. Berikut sarana yang terdapat di kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang :

### 1) Ruang kantor

Ruang kantor adalah tempat pegawai mengerjakan suatu pekerjaan. Didalam ruang kantor terdapat fasilitas meja, kursi, komputer, printer dan peralatan penunjang kerja lainnya.



Gambar 4. 2 Ruang Kantor

## 2) Kendaraan dinas

Kendaraan dinas adalah kendaraan yang biasa digunakan oleh Kepala Kantor KSOP Kelas II Palembang yang biasanya dikendarai supir pribadi.



Gambar 4. 3 Kendaraan Dinas

## 3) Meja dan kursi

Meja dan kursi adalah sarana untuk pegawai mengerjakan sesuatu pekerjaan yang ada.



Gambar 4. 4 Meja dan Kursi Kerja

### 3) Lemari arsip

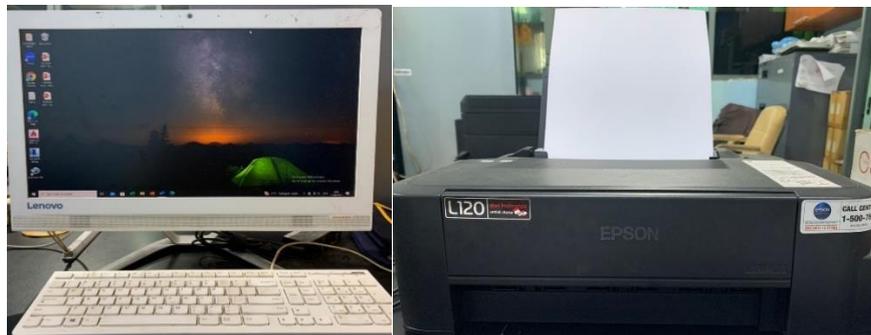
Lemari arsip adalah tempat penyimpanan kertas arsip yang masih dibutuhkan dalam suatu pekerjaan.



Gambar 4. 5 Lemari Arsip

### 4) Komputer dan Printer

Komputer dan printer adalah alat untuk mengerjakan suatu pekerjaan di Kantor KSOP Kelas II Palembang.



Gambar 4. 6 Komputer dan Printer

## 3. Prasarana

Pengertian prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek, dan sebagainya).

### 1) Gedung kantor KSOP kelas II Palembang

Gedung ini terletak di Jl. Walikota Memet Sastrawirya No. 147 Boom Baru Palembang. Kantor KSOP kelas II Palembang terdiri atas 3 lantai.



Gambar 4. 7 Gedung Kantor KSOP kelas II Palembang

## 2) Pos Security

Pos *security* biasa disebut pos satpam merupakan segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses (usaha, pembangunan, proyek, dan sebagainya). Kondisi pos satpam kantor KSOP kelas II Palembang dijaga oleh 2 orang satpam.



Gambar 4. 8 Pos Security

## 3) Lapangan Parkir

Lapangan Parkir adalah tempat atau lokasi untuk pemberhentian kendaraan baik roda 4 (mobil) maupun kendaraan roda 2 (sepeda motor) yang bersifat lama atau ditinggalkan pengemudi saat bekerja dikantor. Lapangan parkir kantor ini cukup luas dan memadai untuk menampung seluruh kendaraan pegawai kantor KSOP kelas II Palembang.



Gambar 4. 9 Lapangan Parkir

#### 4) Pusat Pelayanan Informasi

Pusat pelayanan informasi adalah sebuah layanan untuk memudahkan aksesibilitas dan kecepatan dalam memperoleh informasi pelayanan publik.



Gambar 4. 10 Pusat Pelayanan Informasi

#### 5) Ruang Tunggu Tamu

Ruang ini biasa digunakan para tamu dalam proses menunggu seseorang yang ingin ditemui dikantor tersebut. Ruang tunggu dikantor KSOP kelas II Palembang dilengkapi dengan fasilitas TV dan Ac serta kursi tamu yang nyaman dan bersih.



Gambar 4. 11 Ruang Tunggu Tamu

6) Toilet

Toilet dikantor KSOP kelas II Palembang bersih dan terawat di karenakan selalu dibersihkan setiap harinya oleh petugas kebersihan yang ada dilungkuna kantor ini.



Gambar 4. 12 Toilet

7) Loker

Loker adalah penyedia layanan administrasi untuk pengguna jasa. Loker Kantor KSOP kelas II Palembang terdiri dari loket PNBK, seksi LALA, seksi SKSK, seksi KBPP, dan subbag TU.



Gambar 4. 13 Loket

#### 8) Mushola

Tempat ibadah umat muslim yang sering digunakan karyawan kantor KSOP kelas II Palembang. Kondisi musholah bersih dan nyaman digunakan.



Gambar 4. 14 Mushola

#### 9) Kantin

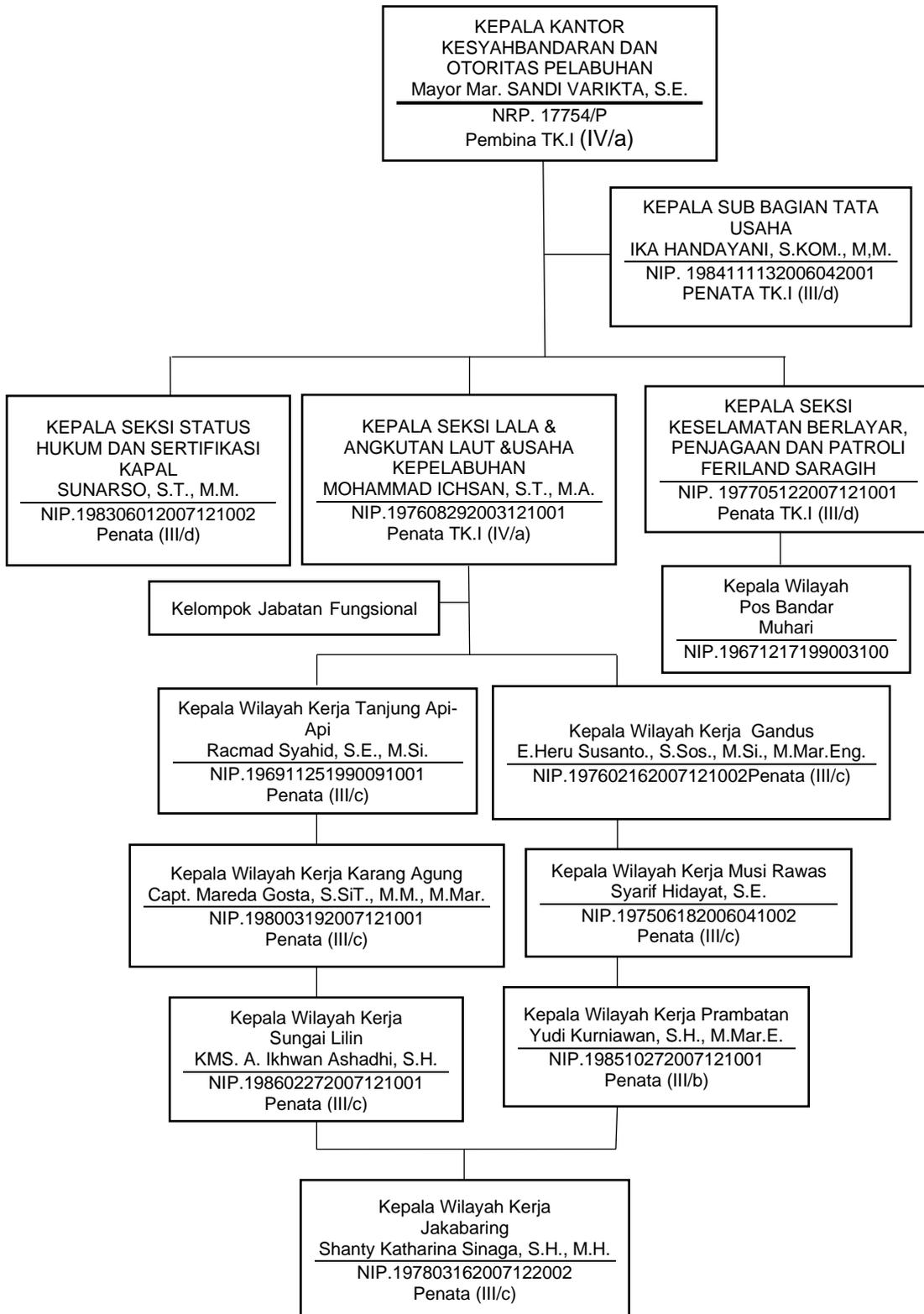
Kantin adalah ruang tempat menjual minuman dan makanan. Suasana kantin KSOP kelas II Palembang cukup ramai dan terpantau aman.



Gambar 4. 15 Kantin

#### 4. Instansi Pembina

Adapun struktur organisasi yang terdapat di KSOP kelas II Palembang adalah sebagai berikut :



a. Tugas dan Fungsi Struktur Organisasi Kantor KSOP

Organisasi merupakan integrasi dari sejumlah spesialisasi yang bekerja sama dengan rasional dan juga inpersonal untuk mencapai beberapa tujuan yang spesifik, dengan perkataan lain menyatakan bahwa organisasi merupakan suatu kerangka berisi wewenang, tanggung jawab dan pembagian tugas untuk menjalankan suatu fungsi tertentu. Pembagian kerja, tugas, wewenang dan juga tanggung jawab setiap anggota memberikan gambaran yang jelas melalui struktur organisasi. Struktur organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah sebagai berikut:

1) Kepala Kantor Kesyahbandaran

Kepala kantor kesyahbandaran mempunyai tugas dan fungsi mengawasi bawahannya masing-masing dan apabila terjadi penyimpangan agar mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

2) Bagian Tata Usaha

Bagian tata usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan perencanaan, keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan di lingkungan kantor kesyahbandaran utama yang terdiri dari subbag perencanaan dan keuangan dan subbag kepegawaian umum dan humas.

3) Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal

Bidang status hukum dan sertifikasi kapal mempunyai tugas melaksanakan pemeriksaan, pengujian, dan sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan kapal, serta penetapan status hukum kapal. Terdiri dari seksi status hukum kapal, seksi sertifikasi keselamatan kapal dan seksi sertifikasi pencegahan pencemaran dan manajemen keselamatan kapal.

4) Bidang Keselamatan Berlayar

Bidang keselamatan berlayar mempunyai tugas melaksanakan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal,

serta penerbitan surat persetujuan berlayar. Terdiri dari seksi kepelautan, seksi tertib bandar dan seksi tertib berlayar.

#### 5) Bidang Penjagaan, Patroli dan Penyidikan

Bidang penjagaan, patroli dan penyidikan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, pengisian bahan bakar, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, salvage dan pekerjaan bawah air, pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*search and Rescue / SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan, pengawasan pelaksanaan perlindungan di lingkungan maritim, pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*Internasional ship and port facility security code / ISPS-code*), pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal, penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakkan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Terdiri dari seksi penjagaan, seksi patroli dan seksi penunjang keselamatan dan penyidik.

#### 6) Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan.

#### b. Tugas dan Fungsi Kantor KSOP menurut PM 34 Tahun 2012

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 peraturan menteri perhubungan nomor PM 34 tahun 2012, kantor kesyahbandaran utama menyelenggarakan fungsi :

1) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal,

- keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan surat persetujuan berlayar;
- 2) Pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
  - 3) Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal;
  - 4) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi;
  - 5) Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*search and rescue / SAR*), pengendalian dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
  - 6) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal;
  - 7) Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
  - 8) Pelaksanaan koordinasi serta kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakkan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
  - 9) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

c. Wilayah Kerja Kantor KSOP

Ada 8 Wilayah kerja Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang, antara lain :

1. Wilayah Kerja Tanjung Api-Api

Wilayah Kerja Tanjung Api-Api merupakan Wilayah kerja yang berada di Pelabuhan Tanjung Api-Api yang berfungsi mengawasi pergerakan kapal diperairan Tanjung Api-Api dan sekitarnya, Wilayah kerja Tanjung Api-Api ini dikepalai oleh Bapak Rachmad Syahid, S.E,

M.Si.

2. Wilayah Kerja Prambatan

Wilayah Kerja Prambatan merupakan wilayah kerja yang berada diwilayah daerah Prambatan yang berfungsi mengelola dan mengawasi perairan di sekitar daerah Prambatan, Wilayah kerja Prambatan ini dikepalai oleh Yudi Kurniawan, S.H, M.Mar.E.

3. Wilayah Kerja Sungai Lilin

Wilayah Kerja Sungai Lilin merupakan wilayah kerja yang berada di Sungai Lilin yang berfungsi sebagai tempat pengawasan dan pengelolaan perairan sekitar Sungai Lilin, Wilayah kerja Sungai Lilin ini dikepalai oleh Bapak KMS. A Ikhwan Ashadwi, S.H.

4. Wilayah Kerja Karang Agung

Wilayah Kerja Karang Agung merupakan wilayah kerja yang mengelola dan megawasi perairan sekitar daerah Karang Agung, Wilayah kerja Karang Agung ini dikepalai oleh Bapak Capt. Maredaa Gosta, S.SiT, M.Mar.

5. Wilayah Kerja Gandus

Wilayah kerja Gandus berfungsi mengelola dan mengawasi kegiatan pergerakan Kapal-kapal laut disekitar perairan Gandus, Wilayah Kerja Gandus ini dikepalai oleh Bapak E. Heru, S. Sos, M.Si, M.Mar.Eng.

6. Wilayah Kerja Jakabaring

Wilayah Kerja Jakabaring berfungsi mengelola dan mengawasi kegiatan dan pergerakan kapal laut disekitar perairan Jakabaring, Wilayah Kerja Jakabaring ini dikepalai oleh Ibu Shanty Khatarima, S.H, M.M.

7. Wilayah Kerja Musi Rawas

Wilayah kerja Musi Rawa berfungsi sekitar wilayah perairan Musi Rawas, Wilayah kerja Musi Rawas ini dikepalai oleh Bapak Syarif Hidayat, SE.

8. Wilayah Pos Bandar

Wilayah Pos Bandar merupakan wilayah yang dibawah langsung oleh Seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli

(KBPP) serta dikepalai oleh Bapak Muhari

5. Produktivitas

- a. Produktivitas penerbitan SPB di Kantor KSOP kelas II Palembang selama 5 tahun terakhir

Berdasarkan data yang didapatkan dari Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang diketahui data produktivitas penerbitan SPB kapal selama 5 tahun terakhir dari tahun 2018 sampai tahun 2022. Data produktivitas tahunan dapat dilihat pada tabel 4.3 sebagai berikut :

Tabel 4. 3 Data Produktivitas penerbitan SPB di Kantor KSOP kelas II Palembang selama 5 tahun terakhir

Uraian	Tahun				
	2018	2019	2020	2021	2022
Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)	2270	2078	1942	1951	6650
Surat Persetujuan Masuk (SPM)	2233	2074	1944	1948	6643
Laporan Kedatangan Kapal (LKK)	2184	2037	1918	1918	1754
Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)	2184	2038	1918	1918	6177
Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	2184	2038	1918	1915	6168

Sumber : Monitoring INAPORTNET KSOP (2023)

- b. Produktivitas penerbitan SPB di Kantor KSOP kelas II Palembang selama proses praktek kerja lapangan di Kantor KSOP kelas II Palembang yaitu 3 bulan.

Tabel 4. 4 Data Produktivitas penerbitan SPB di Kantor KSOP kelas II Palembang selama 3 bulan terakhir

Uraian	Tahun		
	Maret	April	Mei
Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)	1052	851	957
Surat Persetujuan Masuk (SPM)	1060	853	953
Laporan Kedatangan Kapal (LKK)	0	0	0
Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)	1068	832	990
Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	1059	832	990

Sumber : Perhitungan peneliti Selama PKL di KSOP kelas II Palembang

## 6. Jaringan TSDP

Kondisi Umum Sistem Transportasi, akses transportasi dari dan ke Provinsi Sumatera Selatan saat ini bisa dikatakan cukup lengkap. Jalur tersebut meliputi akses moda darat, moda laut, dan moda udara.

### a. Moda Transportasi Darat

Pada tahun 2021, jalan di Provinsi Sumatera Selatan dalam kondisi baik 62,35%, kemudian dalam kondisi sedang 28,69%, kondisi rusak 4,40% dan 4,56% dalam kondisi rusak berat. Jumlah kendaraan bermotor yang terdapat di Provinsi Sumatera Selatan tahun 2021 antara lain 244,22 ribu mobil penumpang, 1,69 ribu bus, 41,00 ribu truk, dan 872,30 ribu sepeda motor.

### b. Moda Transportasi Laut

Provinsi Sumatera Selatan juga terdapat transportasi laut sebagai gerbang utama masuknya barang ke Provinsi Sumatera Selatan yang berupa peti kemas yang berada di Kota Palembang. Hal tersebut terjadi dikarenakan Pelabuhan Boom Baru telah beroperasi secara optimal. Sumatera juga memiliki pelabuhan penyeberangan yang menghubungkan antara Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang terletak di Tanjung Api-Api Kabupaten Banyuasin.

### c. Moda Transportasi Udara

Akses transportasi udara menuju Provinsi Sumatera Selatan saat ini bisa dikatakan sudah berkembang dengan sangat baik ditandai dengan beroperasionalnya Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin 2 yang menjadi pintu masuk udara menuju Provinsi Sumatera Selatan.

## B. Analisis

### 1. Penyajian Data

Data yang disajikan pada bab ini akan diuraikan secara deskriptif yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara, maupun hasil survey kuesioner yang telah dilakukan. Adapun responden merupakan seluruh personil di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang dan juga beberapa Agen dari perusahaan-perusahaan yang akan membuat Surat Persetujuan Berlayar dengan menggunakan sistem INAPORNET. Agar lebih terarahnya penyajian data ini, maka peneliti akan menampilkan data berdasarkan pokok-pokok bahasan, yaitu sebagai berikut.

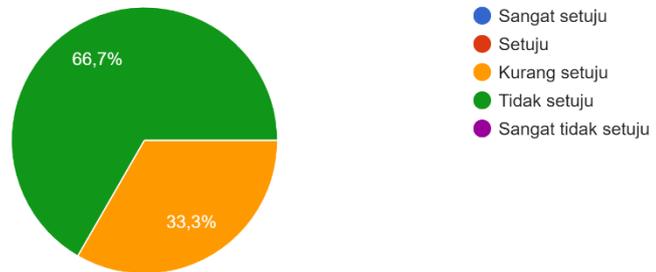
#### a. Survei pemahaman Agen dalam penggunaan aplikasi *INAPORTNET*

Tabel 4. 5 Hasil Formulir Survei Wawancara Perusahaan Pelayaran

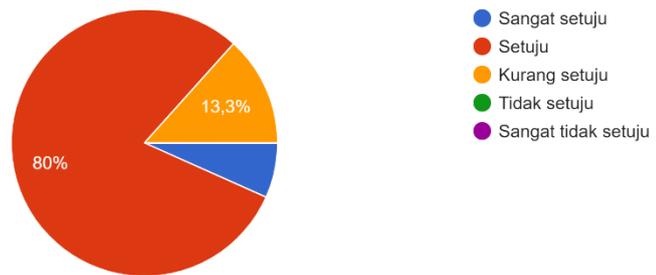
NO	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana penerapan sistem inaportnet dalam pembuatan SPB di kantor KSOP Kelas II Palembang ?	Penerapan sistem inaportnet dalam pembuatan SPB di Kantor KSOP Kelas II Palembang sudah berjalan dengan baik, akan tetapi masih terdapat kendala teknis dilapangan.
2	Apa kendala yang anda rasakan saat menggunakan sistem inaportnet ?	Kendala yang dirasakan adalah pengunggahan dokumen tertunda dikarenakan jaringan internet
3	Apakah sistem inaportnet memberikan kemudahan dalam proses pembuatan SPB ?	sistem ini memberikan kemudahan dikarenakan prosesnya lebih cepat
4	Apakah menggunakan sistem inaportnet lebih efektif dibandingkan dengan sistem manual ?	Sistem inaportnet lebih efektif
5	Apakah ada saran mengenai penerapan sistem inaportnet di wilayah KSOP Kelas II Palembang agar lebih optimal ?	Saran penambahan internet dan wifi gratis di wilayah Kantor KSOP Kelas II Palembang

Sumber : Olahan penulis (2023)

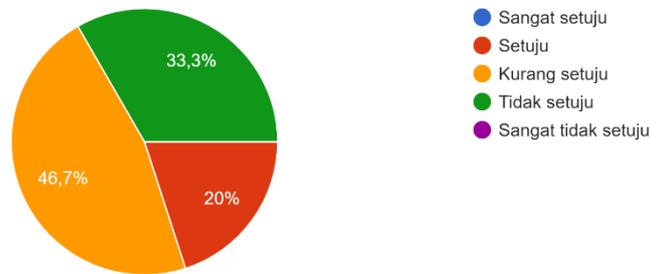
Apakah anda sudah menggunakan aplikasi inaportnet untuk penerbitan SPB dengan optimal ?  
15 jawaban



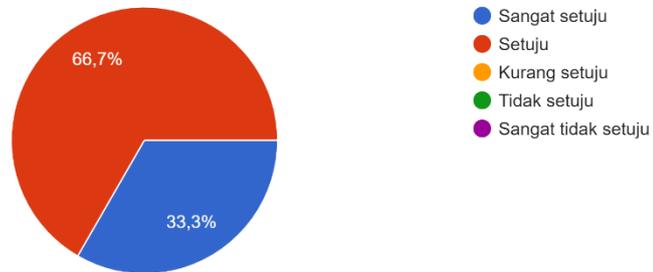
Apakah penerbitan SPB melalui inaportnet lebih efektif dibandingkan dengan manual ?  
15 jawaban



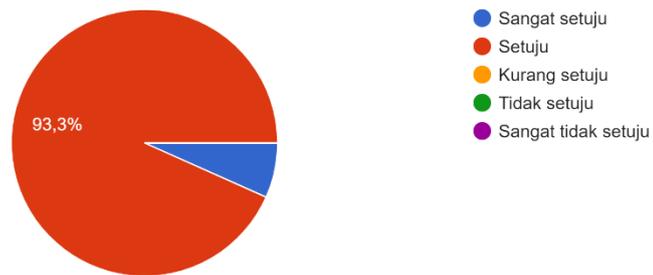
Apakah anda memahami cara penggunaan inaportnet untuk penerbitan SPB ?  
15 jawaban



Apakah terdapat kendala dalam penerbitan SPB secara online di Kantor KSOP Kelas II Palembang ?  
15 jawaban



Apakah website inaportnet mempermudah penerbitan SPB di Kantor KSOP Kelas II Palembang ?  
15 jawaban



Tabel 4. 6 Hasil Rekapitulasi survei pemahaman agen dalam penggunaan aplikasi Inaportnet

NO	Pertanyaan	SS	S	KS	TS	5TS
1	Apakah anda sudah menggunakan aplikasi inaportnet untuk penerbitan SPB dengan optimal ?	0%	0%	33,3%	66,7%	0%
2	Apakah penerbitan SPB melalui inaportnet lebih efektif dibandingkan dengan manual ?	6,7%	80%	13,3%	0%	0%
3	Apakah anda memahami cara penggunaan inaportnet untuk penerbitan SPB ?	0%	20%	46,7%	33,3%	0%
4	Apakah website inaportnet mempermudah penerbitan SPB di Kantor KSOP Kelas II Palembang ?	6,7%	93,3%	0%	0%	0%
5	Apakah terdapat kendala dalam penerbitan SPB secara online di Kantor KSOP Kelas II Palembang ?	33,3%	66,7%	0%	0%	0%
6	Kendala yang dialami saat menggunakan inaportnet dalam penerbitan SPB ?	1. Jaringan internet yang tidak stabil 2. Belum memahami prosedur penggunaan inaportnet 3. Terjadi gangguan saat pengunggahan				

		<p>dokumen</p> <p>4. Pengunggahan dokumen ditolak dikarenakan sertifikat kadaluarsa</p> <p>5. Belum adanya alat pembayaran non tunai di Kantor KSOP Kelas II Palembang</p> <p>6. Sistem mengalami eror atau down server</p> <p>7. Tidak adanya fasilitas atau tempat pengisian dokumen</p> <p>8. Aplikasi inapornet tidak bisa dibuka dikarenakan terkendala jaringan</p> <p>9. Waktu pengunggahan dokumen lama</p> <p>10. Gagal pada saat login ke aplikasi inaportnet</p>
--	--	---

Sumber : Olahan penulis (2023)

Ket : SS = Sangat Setuju

S = Setuju

KS = Kurang Setuju

STS = Sangat Tidak Setuju

## 2. Analisis Data

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan penulis dari hasil observasi dan wawancara mengenai penerapan penggunaan Inaportnet dalam pelayanan penerbitan SPB oleh Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang tentang hambatan-hambatan pada proses penerapan penggunaan Inaportnet dan upaya untuk mengatasi hambatan-hambatan tersebut.

a. Penerapan penggunaan Inaportnet dalam pelayanan penerbitan SPB oleh Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 8 (tahun 2022). Tentang penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Dalam penerapan penggunaan sistem Inaportnet di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang belum secara optimal dapat membantu pihak agensi dari perusahaan kapal untuk melakukan proses pelayanan penerbitan SPB karena masih terdapat hambatan-hambatan teknis dalam penerapan penggunaan Inaportnet oleh pada Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang. Berdasarkan hasil survei mengenai pemahaman agen terhadap inaportnet didapatkan jawaban 33,3% kurang setuju dan 66,7% tidak setuju dari pertanyaan apakah anda sudah menggunakan aplikasi inaportnet untuk penerbitan SPB. Berarti secara rata-rata penggunaan aplikasi inaportnet belum optimal. Selanjutnya dihasilkan jawaban 6,7% sangat setuju, 80% setuju dan 13,3% kurang setuju dari pertanyaan apakah penerbitan SPB melalui inaportnet lebih efektif dibandingkan dengan manual. Secara keseluruhan jawaban dari responden dapat kita simpulkan bahwa penerbitan SPB lebih efektif dibandingkan dengan manual. Jawaban dari pertanyaan ketiga yaitu 20% setuju, 46,7% kurang setuju dan 33,3% tidak setuju dengan pertanyaan apakah anda memahami cara penggunaan inaportnet untuk penerbitan SPB. Dalam penggunaan inaportnet responden masih banyak yang belum memahami secara keseluruhan prosedur penggunaannya. Selanjutnya terdapat jawaban 6,7% sangat setuju, 93,3% setuju mengenai pertanyaan apakah website inaportnet mempermudah penerbitan SPB di Kantor KSOP Kelas II Palembang. Jadi secara keseluruhan responden

setuju dengan pendapat bahwa inaportnet mempermudah penerbitan SPB di Kantor KSOP Kelas II Palembang. Pertanyaan selanjutnya mendapatkan jawaban 33,3% sangat setuju dan 66,7% setuju terdapat kendala dalam penerbitan SPB secara online di Kantor KSOP Kelas II Palembang.

b. Kendala dalam penerapan penggunaan Inaportnet dalam pelayanan penerbitan SPB oleh pihak perusahaan kapal di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang.

Belum optimalnya penerapan penggunaan Inaportnet pada pelayanan proses penerbitan SPB oleh pihak agen perusahaan kapal di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang disebabkan karena masih terdapat adanya hambatan-hambatan teknis dalam penggunaan Inaportnet. Berdasarkan survei terkait kendala yang dialami saat menggunakan inaportnet dalam penerbitan SPB didapatkan hasil yaitu Jaringan internet yang tidak stabil, belum memahami prosedur penggunaan inaportnet, terjadi gangguan saat pengunggahan dokumen, pengunggahan dokumen ditolak dikarenakan sertifikat kadaluarsa, belum adanya alat pembayaran non tunai di Kantor KSOP Kelas II Palembang, sistem mengalami eror atau down server, tidak adanya fasilitas atau tempat pengisian dokumen, aplikasi inaportnet tidak bisa dibuka dikarenakan terkendala jaringan, waktu pengunggahan dokumen lama dan gagal pada saat login ke aplikasi inaportnet

Hambatan yang terjadi dalam proses kepengurusan pelayanan penerbitan SPB oleh perusahaan kapal dengan menggunakan sistem Inaportnet menyebabkan perusahaan belum optimal dalam melakukan pelayanan penerbitan SPB. Pihak pengurus Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang sudah melakukan upaya untuk menyelesaikan hambatan tersebut. Penjelasan akan di jelaskan oleh penulis pada pembahasan.

## C. Pembahasan

### 1. Prosedur dan Kelengkapan Berkas Pengajuan Permohonan Pembuatan Surat Persetujuan Berlayar dari Agen Perusahaan Kapal

Berdasarkan survei terdapat kendala dalam pengunggahan dokumen dikarenakan tidak memenuhi persyaratan seperti sertifikat kadaluarsa maupun dokumen yang tidak sesuai dari segi administrasinya. Untuk penerbitan SPB melalui inaportnet diperlukan tata cara penerbitannya dan dokumen-dokumen yang dibutuhkan agar kapal tersebut bisa berlayar dan memiliki SPB dari syahbandar. Menurut PM No 28 Tahun 2022 Langkah-langkah pembuatan Surat Persetujuan Berlayar ini ialah sebagai berikut :

- a. Pertama-tama Pemilik Kapal, operator Kapal, atau Nakhoda sebelum Kapal tiba di Pelabuhan wajib menyampaikan pemberitahuan kedatangan Kapal kepada Syahbandar dengan disertai surat, dokumen, dan warta Kapal.
- b. Surat dan dokumen Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit terdiri dari:
  - 1) Surat Ukur;

Surat Ukur merupakan salah satu dokumen kelaiklautan kapal yang merupakan Status Hukum Kapal. Surat Ukur didapatkan setelah dilakukan pengukuran kapal. Pengukuran kapal merupakan proses awal dalam penerbitan surat-surat dan sertifikat-sertifikat kapal.

Setiap kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran untuk menentukan ukuran panjang, lebar, dalam, dan tonase kapal sesuai dengan metode pengukuran. Pengukuran kapal dilaksanakan oleh pejabat pemerintah yang telah memenuhi kualifikasi sebagai Ahli Ukur Kapal.

Surat ukur diterbitkan untuk kapal dengan ukuran tonase kotor (GT) sekurang-kurangnya 7. Pengukuran kapal dilakukan untuk menetapkan ukuran dan tonase kapal, dimana tonase kapal terdiri dari :

- a) Tonase Kotor / Gross Tonnage (GT);

b) Tonase Bersih / Net Tonnage (NT).

2) Surat Tanda Kebangsaan Kapal;

Surat tanda kebangsaan kapal Indonesia adalah surat kapal yang memberi hak kepada kapal untuk dapat mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia tersebut diberikan dalam bentuk: Surat Laut ( kapal berukuran GT 175 atau lebih ), Pass Besar ( kapal berukuran GT 7 sampai kurang dari GT 175 ), atau Pass Kecil ( kapal berukuran kurang dari GT 7 ).

3) Sertifikat Keselamatan Kapal;

Sertifikat Keselamatan kapal adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk kapal yang telah memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal berdasarkan hasil pengujian dan pemeriksaan.

4) Sertifikat Garis Muat;

Sertifikat Garis Muat adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk setiap kapal yang telah memenuhi persyaratan mengenai perhitungan jarak vertikal yang diukur pada tengah kapal dari sisi atas garis geladak lambung timbul ke arah bawah hingga sisi atas garis muat.

Sertifikat Garis Muat (*Load Line Certificate*) Sertifikat yang menunjukkan garis muat suatu kapal, dikeluarkan berdasarkan ketentuan dari konvensi Internasional tentang garis muat kapal pada tahun 1966. Sertifikat ini diterbitkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).

5) Sertifikat Pengawakan Kapal;

Sertifikat pengawakan adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan

kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.

6) Dokumen Muatan;

Merupakan surat persetujuan pengangkutan barang antara pengirim (*Shipper*) dan Perusahaan Pelayaran (*Owner*) dengan segala konsekuensinya yang tertera pada surat tersebut.

Fungsi dari dokumen ini ialah sebagai dokumen perintah untuk melakukan pemuatan barang ke dalam kapal. Dokumen ini diberikan oleh perusahaan pengirim barang kepada pihak freight forwarder (Perusahaan Jasa Logistik).

7) Surat Persetujuan Berlayar dari Pelabuhan asal.

2. Proses Pembuatan Surat Persetujuan Berlayar dari Pihak Pemerintah yang dilegasikan pada Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang

- a. Petugas Syahbandar memeriksa berkas yang telah dilengkapi dan dikirimkan agen ke sistem inaportnet.
- b. Petugas Syahbandar memeriksa apakah pembayaran PNBPN sudah dibayarkan oleh PT yang bersangkutan.
- c. Setelah berkas online sudah lengkap dan pembayaran telah dilakukan, Petugas Syahbandar dapat mengapprove atau menyetujui permohonan yang sudah diajukan agen ke pihak Kantor KSOP.
- d. Setelah di sistem inaportnet sudah disetujui Syahbandar maka agen dapat memberikan bukti fisik dokumen-dokumen kapal.
- e. Dokumen tersebut diperiksa langsung oleh petugas syahbandar di Kantor KSOP.
- f. Setelah pemeriksaan Syahbandar dapat mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar Online.

3. Kendala yang dihadapi Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang dalam Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar :

Surat Persetujuan Berlayar adalah Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar terhadap

setiap Kapal yang berlayar. Surat Persetujuan Berlayar ini bertujuan agar Kapal yang telah berlayar sudah diperiksa dan memang merupakan kapal yang layak dari segi fisik maupun dari segi administrasinya menurut PM No 28 Tahun 2022. Dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diperlukan pemahaman agen dalam menggunakan inaportnet, kurangnya pemahaman agen menjadi salah satu kendala dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Kurangnya fasilitas internet yang memadai sehingga terjadinya eror pada saat mengunggah dokumen ke inaportnet. Terdapat surat dan dokumen yang tidak memenuhi persyaratan atau masa berlaku telah habis (kadaluarsa) sehingga tidak dapat melanjutkan penerbitan SPB sebelum surat tersebut diperpanjang masa berlakunya. Tidak adanya PMKU (Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha) pada bunker air sehingga penerbitan Surat Persetujuan Berlayar tidak dapat diproses.

Dalam praktek penerapannya pihak agen perusahaan kapal tidak berjalan sesuai dengan tahapan penggunaan Inapotnet dalam pelayanan penerbitan spb karena terdapat hambatan-hambatan dalam kelancaran penerapan penggunaan Inaportnet yaitu dalam penerapan penggunaan Inaportnet dalam pelayanan penerbitan oleh pihak agen perusahaan di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang. Terdapat 3 (tiga) hambatan, yaitu sertifikat yang sudah kadaluarsa, kurangnya pelatihan dari pihak Syahbandar dan lemahnya jaringan koneksi internet. Berikut adalah penjelasan dari masing-masing hambatan-hambatan tersebut :

1) Sertifikat kapal yang kadaluarsa

Dokumen atau sertifikat kadaluarsa menjadi salah satu hambatan dalam penerapan penggunaan inaportnet dalam pelayanan penerbitan spb. Sertifikat kadaluarsa adalah sertifikat yang telah habis masa berlakunya. Sertifikat kapal memiliki masa berlaku yang berbeda beda dari satu sertifikat dengan sertifikat yang lain.

Pihak agen harus melakukan komunikasi dengan nahkoda kapal ketika kapal dalam perjalanan menuju pelabuhan Boom Baru Palembang terkait dengan sertifikat kapal, apakah ada yang harus di

perpanjang atau tidak. Dengan menggunakan layanan sistem inaportnet semua sertifikat yang digunakan harus dalam keadaan berlaku sehingga dari pihak agen perlu adanya pemeriksaan sertifikat dahulu dan dilakukan pengecekan masa berlaku dari beberapa sertifikat kapal yang nantinya akan dibutuhkan untuk proses *clereance* menggunakan sistem inaportnet. Karena selain dokumen-dokumen kapal yang di unggah ke dalam sistem Inaportnet jumlahnya banyak, sertifikat kapal tersebut harus dalam keadaan masih berlaku.

Dalam penelitian yang di lakukan penulis pada saat melakukan praktek kerja lapangan di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang pernah ditemukan adanya sertifikat kapal yang sudah kadaluarsa ketika kapal telah memasuki wilayah pelabuhan Boombaru Palembang. Dimana pihak agen mengetahui sertifikat *Document off Compliance* (DOC) yang sudah kadaluarsa ketika agen sudah berada diatas kapal ketika melakukan pengambilan sertifikat-sertifikat yang di perlukan untuk melakukan kegiatan proses penerbitan spb. Pihak agen melakukan diskusi kepada nakhoda kapal untuk terlebih dahulu melakukan koordinasi dengan pihak pemilik kapal untuk segera melakukan perpanjangan masa berlaku sertifikat tersebut. Karena apabila ada salah satu sertifikat yang sudah kadaluarsa dari semua ketentuan sertifikat yang di butuhkan maka proses penerbitan SPB menggunakan sistem inaportnet akan terhambat.

## 2) Kurangnya Pelatihan dan Sosialisasi penggunaan Inaportnet

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Syahbandar adalah pegawai atau pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk memberikan pelayanan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dalam penerapan penggunaan sistem inaportnet yang merupakan sebuah sistem baru yang diberlakukan beberapa pelabuhan di Indonesia. Pihak agensi perusahaan kapal memiliki kendala akibat kurangnya pelatihan dan sosialisasi penggunaan inaportnet oleh pihak

kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang pihak pengguna layanan Inaportnet.

Sistem Inaportnet yang tergolong baru bagi pihak pengguna jasa yang sebelumnya sudah terbiasa dengan menggunakan layanan secara manual dan kemudian harus menyesuaikan dengan beralih menggunakan sistem inaportnet, sehingga dalam praktek penerapan penggunaan Inaportnet beberapa pihak agensi perusahaan kapal yang tidak ikut dalam sosialisasi layanan sistem Inaportnet merasa belum begitu memahami tentang tahapan alur dalam menggunakan sistem inaportnet dan tentunya pihak pengguna jasa membutuhkan waktu yang lama untuk memahami dan menguasai tahapan alur proses penerbitan SPB dengan menggunakan sistem Inaportnet. Karena sosialisasi dan pelatihan yang dilakukan belum cukup banyak kepada pihak pengguna jasa Sehingga dalam penerapan penggunaan sistem inaportnet di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang, sehingga beberapa pihak agensi perusahaan kapal yang tidak mengikuti sosialisasi pelatihan akan sering terjadi kesalahan dalam tahapan dan alur proses penerbitan SPB, mengunggah data maupun dokumen penunjang kedalam sistem Inaportnet.

### 3) Koneksi kualitas jaringan internet yang lemah

“Inaportnet adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet / web untuk mengintegrasikan informasi kepelabuhanan yang standar dalam pelayanan baik secara fisik dari seluaruh instansi pemangku kepentingan di pelabuhan”. (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 192, 2015).

Internet merupakan satu komponen penting yang tidak bisa di pisahkan dengan sistem inaportnet. Koneksi kualitas jaringan internet yang lemah menjadi salah satu hambatan teknis di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang dan sangat berpengaruh dan berdampak terhadap kinerja pelayanan penerbitan SPB dengan menggunakan sistem inaportnet dan berdampak terhadap terhambatnya proses mengunggah dokumen-dokumen ke dalam sistem inaportnet itu sendiri, sehingga tidak efektif dan efisienya waktu karena lambatnya

koneksi jaringan internet yang mengakibatkan verifikasi dari instansi-instansi terkait juga menjadi semakin lama.

Kelemahan sistem Inaportnet dalam hal permasalahan pada koneksi jaringan internet. Ketika proses pengunggahan dokumen menggunakan sistem inaportnet sedang berlangsung, kemudian jaringan koneksi internet seketika melemah, pihak pengguna sistem Inaportnet harus menunggu dalam waktu yang tidak menentu yang menyebabkan ketidak optimalnya dalam pelayanan penerbitan SPB dengan menggunakan sistem inaportnet.

4. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala yang terjadi pada proses penerbitan SPB

Upaya yang dapat dilakukan untuk menyelesaikan hambatan dalam penerapan penggunaan inaportnet dalam pelayanan penerbitan SPB oleh pihak agensi perusahaan kapal di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang yaitu:

1) Menyediakan layanan perpanjangan sertifikat

Melakukan perpanjangan sertifikat yang kadaluarsa. Ketika kapal dalam proses perjalanan menuju pelabuhan Palembang, pihak staff operasional agen perusahaan yang bertugas harus melakukan koordinasi dan komunikasi yang baik dengan pihak nahkoda kapal tentang dokumen apa saja yang di perlukan untuk melaksanakan proses penerbitan SPB, serta ada atau tidak nya sertifikat yang sudah atau akan masuk dalam masa kadaluarsa. Apabila terdapat sertifikat yang sudah kadaluarsa yang dapat menyebabkan terhambatnya proses penerbitan SPB dengan menggunakan sistem Inaportnet, Agar kejadian ketika kapal sudah masuk pelabuhan dan belum di ketahui adanya dokumen yang kadaluarsa tidak terulang kembali. Karena hal ini dapat menyebabkan tidak efisiensinya waktu dengan menggunakan aplikasi sistem inaportnet. Pihak kapal dalam hal ini nahkoda dapat mengajukan perpanjangan sertifikat yang sudah kadaluarsa tersebut kepada pihak agen untuk dilakukannya proses perpanjangan sertifikat yang sudah kadaluarsa, dengan sebelumnya pihak nahkoda telah melakukan koordinasi kepada pihak pemilik kapal, Sehingga proses penerbitan

SPB menjadi lancar.

2) Diadakan sosialisasi dan pelatihan dengan mengundang agen pelayaran

Kurangnya pelatihan dan sosialisasi penggunaan inaportnet dalam permasalahan tentang penggunaan sistem Inaportnet dapat diatasi dengan sudah dilakukannya pelatihan tambahan atau sosialisasi oleh pihak Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang setiap bulan agar dapat meminimalisir kesalahan dan dapat mengoptimalkan waktu secara efisien serta dapat meningkatkan ketrampilan petugas dalam mengoperasikan sistem layanan Inaportnet yang berujung meningkatnya pelayanan yang dapat diberikan oleh pihak pengguna jasa.

3) Menambah kecepatan internet

Penambahan kecepatan internet minimal 200 MBPS untuk menggunakan aplikasi Inaportnet melalui komputer. Penerapan penggunaan inaportnet itu sendiri sangat bergantung pada tingkat aspek konektivitas internet sehingga apabila konektivitas internet lemah maka hal itu dapat mengganggu penggunaan Inaportnet yang dapat merugikan perusahaan kapal itu sendiri dalam efisiensi waktu pelayanan yang diberikan sehingga KSOP Kelas II Palembang merespon dengan menambah akses kecepatan berskala yang lebih besar sehingga kejadian yang dapat mengganggu proses pelayanan Inaportnet terkait lemahnya konektivitas sudah dapat di atasi oleh Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan kelas II Palembang.

4) Penambahan layanan customer service / help desk 1 x 24 jam

Menyediakan layanan customer service secara langsung untuk berkonsultasi terkait masalah dan kendala dalam pelayanan SPB melalui Inaportnet dan pengadaan nomor layanan customer service untuk layanan secara online maupun otomatis.

5) Perhatikan jenis file dan ukuran file dalam penguploadan dokumen

Jenis file dan ukuran file harus sesuai dengan persyaratan yaitu format pdf dengan ukuran file 100-1000kb.

6) Menyediakan tempat pengisian dokumen

Disarankan KSOP Kelas II Palembang membuat tempat yang nyaman untuk agen pelayaran mengisi dokumen, menyediakan kursi dan meja serta ruangan yang bersih dan nyaman.

7) Kerjasama dengan pihak bank untuk menyediakan layanan pembayaran non tunai

Pihak KSOP Kelas Palembang menjalin kerjasama dengan bank terkait pembayaran non tunai. Agar agen pelayaran dibuatkannya *virtual account* pembayaran untuk mempermudah transaksi pembayaran PNPB dikantor KSOP Kelas II Palembang.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan analisa dalam proses penerbitan surat persetujuan berlayar melalui inaportnet maka dapat disimpulkan yaitu :

1. 80% belum optimal karena masih banyak perusahaan pelayaran yang belum mengerti prosedur penggunaan inaportnet.
2. Masih terdapat kendala yang menghambat proses penerbitan SPB melalui inaportnet.
3. Untuk kendala penggunaan inaportnet dari petugas penerbitan surat persetujuan berlayar tidak ada dan untuk aplikasi inaportnet berjalan dengan baik dan lancar.
4. Proses penerbitan SPB dengan inaportnet ini sangat efektif dan mudah dilakukan jika Perusahaan pelayaran yang akan mengajukan penerbitan SPB tersebut sudah memahami secara keseluruhan cara menggunakan sistem inaportnet dan cara mengunggah berkas fisik menjadi online.

#### **B. Saran**

Ada beberapa saran agar penggunaan Sistem inaportnet dalam pembuatan SPB online optimal, antara lain :

1. Mengadakan sosialisasi kepada perusahaan pelayaran atau agen pelayaran untuk melengkapi dokumen-dokumen persyaratan yang menjadi kewajiban dalam penerbitan surat persetujuan berlayar.
2. Memberikan pelatihan kepada agen pelayaran yang tidak memahami cara penggunaan inaportnet dan cara pengunggahan dokumen.
3. Pemberian akses internet dan komputer untuk agen pelayaran yang mengalami kendala teknis seperti dokumen tidak bisa diunggah, tidak bisa login ke akun inaportnet serta kendala teknis lainnya.
4. Pemberian layanan *customer service* online maupun secara langsung dan tempat tunggu yang nyaman kepada agen yang akan mengajukan permohonan surat persetujuan berlayar online dengan sistem inaportnet.

## DAFTAR PUSTAKA

Asriyanto. (2021). *Prosedur Penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal Barang dan Surat Persetujuan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Parepare*. (Tugas Akhir). Makassar : Politeknik AMI Makassar.

Dunia Maritim. (2017). *Definisi operasional pada layanan Inaportnet*. Diakses 14 Mei 2023, dari <https://jdih.maritim.go.id>.

Fellica Sinaga, Sima. (2016). *Evaluasi Penerapan Surat Persetujuan Berlayar Terhadap Proses Akhir Kelaiklautan Kapal di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang*. (Tugas Akhir). Bandar Lampung : Universitas Brawijaya.

Gultom, (2017). *Pelabuhan dalam aktivitas pertumbuhan perekonomian dan perdagangan di Indonesia*. Diakses 12 Mei 2023, dari <https://www.neliti.com>.

Pemerintah Indonesia. (2022). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui INAPORTNET*. BPK RI Tahun 2008. Jakarta : Sekretariat Negara.

Pemerintah Indonesia. (2012). *Peraturan Menteri Nomor 36 Tahun 2012 tentang Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)*. BPK RI tahun 2012. Jakarta : Sekretariat Negara.

Pemerintah Indonesia. (2008). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar*. BPK RI Tahun 2010. Jakarta : Sekretariat Negara.

Pemerintah Indonesia. (2015). *Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 157 tahun 2015 tentang penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan*. BPK RI Tahun 2015. Jakarta : Sekretariat Negara.

Avista, Melisa., (2020). *Implementasi Indonesia Port Integration System (INAPORTNET) Guna Meningkatkan Pelayanan Kapal dan Barang di Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang*. (Skripsi tidak dipublikasikan). Semarang : PIP Semarang, Prodi Tata Laksana Pelabuhan.

Pemerintah Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*. BPK RI tahun 2014. Jakarta : Sekretariat Negara.

Sulastri., (2018). *Efektivitas Penggunaan Jaringan Komunikasi (INAPORTNET) Dalam Rangka Meningkatkan Hubungan Kerja Antar Perusahaan Pada Kantor Kesyahbandaram Utama Belawan*. (Skripsi tidak dipublikasikan). Medan : UIN Sumatera Utara Medan, Prodi Ekonomi Islam.

Randy Y.C. Aguw (2013). *Peran Syahbandar dalam keselamatan dalam berlayar*. Diakses 12 Mei 2023, dari <https://www.researchgate.net/publication>.

Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. (Bandung: CV Alfabeta, 2018)

# LAMPIRAN

## Lampiran 1 Surat Ukur Internasional

**REPUBLIK INDONESIA**  
REPUBLIC OF INDONESIA

  
**SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)**  
**INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)**  
No : 8724/PPm

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.  
*Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of the Republic of Indonesia*

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>Date</i>
KARYA PACIFIC 2227	YDB3305	BATAM	24/03/2020

Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Pasal 2 (6)), atau tanggal saat/dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Pasal 3 (2) (b)).  
*Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.*

**UKURAN-UKURAN POKOK**  
*MAIN DIMENSIONS*

Panjang (Pasal 2 (8)) <i>Length (Article 2 (8))</i>	Lebar (Peraturan 2 (3)) <i>Breadth (Reg. 2 (3))</i>	Ukuran Dalam Terbesar di tengah kapal hingga geladak teratas (Peraturan 2 (2)) <i>Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2 (2))</i>
24.97 Meter	8.20 Meter	4.00 Meter

**TONASE KAPAL ADALAH :**  
*THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:*

**TONASE KOTOR** 207  
*GROSS TONNAGE*

**TONASE BERSIH** 63  
*NET TONNAGE*

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional tentang Pengukuran Kapal 1969.  
*This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.*

Nomor dan tanggal pengesahan : AL.517/11/7/DK/2021 Tgl. 08 Maret 2021  
*Number and date of approval*

Dikeluarkan di : BATAM  
*Issued at*

Pada Tanggal : 15/03/2021  
*Date*

an. MENTERI PERHUBUNGAN  
*or: MINISTER OF TRANSPORTATION*  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
*DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION*  
An. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM  
*HARBOUR MASTER AND PORT AUTHORITY OF BATAM*  
KEPALA BIDANG KELAUKLAUTAN KAPAL  
*HEAD OF DEPARTMENT OF SEAWORTHINESS OF SHIP DIVISION*

  
Capl. HERRY AKBAR, MM  
Pembina Tk. I (IV/b)  
0690207 200312 1 001

DIT. KAPPEL      E 029 325

RUANG-RUANG YANG TERMASUK DALAM TONASE SPACE INCLUDED IN TONNAGE					RUANG-RUANG YANG TERMASUK DALAM TONASE SPACE INCLUDED IN TONNAGE				
TONASE KOTOR GROSS TONNAGE					TONASE BERSIH NET TONNAGE				
No.	Nama Ruangan Name of Space	Letak Location	Panjang Length	Volume Volume	No.	Nama Ruangan Name of Space	Letak Location	Panjang Length	Volume Volume
1	UNDER DECK	AP-FP	26.98	563.01					
2	Deck House	19-41	11.00	163.25					
3	Wheel House	30-39	4.35	44.72					
4	Funnel (P/S)	19-24	2.50	16.22					
5	Engine Cassing	19-24	2.15	1.95					
6	Skylight	41-42	0.61	1.27					
7	Steering Gear	Aft-6	3.25	12.95					
				Jumlah Total					0.00
				Jumlah Total					803.37
Ruang-ruang yang dikecualikan [ Peraturan 2 (5) ] <i>Exclude Space [ Regulation 2 (5) ]</i>  Tanda (*) harus dibubuhkan pada ruang-ruangan yang tercantum diatas yang mana terdiri dari ruang-ruangan tertutup maupun yang dikecualikan. <i>An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces</i>					Jumlah Penumpang [ Peraturan 4(1) ] <i>Number of Passenger [ Regulation 4(1) ]</i> Jumlah penumpang didalam kamar yang tidak lebih dari 8 tempat tidur <i>Number of passenger in cabins with not more than 8 berths</i>  Jumlah penumpang lainnya <i>Number of other passenger</i>				
					Ukuran Sarat Terbesar ( Peraturan 4 (2)) 3.000 Meter <i>Moulded Draught ( Regulation 4(2))</i>				
					Panjang kapal seluruhnya 27.00 Meter <i>Length Over All</i>				
Tanggal dan tempat dilakukan pengukuran. 27 Januari 2021, Di Batam <i>Date and place of original measurement</i>									
Tanggal dan tempat dilakukan pengukuran ulang sebelumnya. , <i>Date and place of last previous measurement</i>									
TANDA SELAR : GT. 207 No. 8724/PPm <i>Mark of Tonnage Certificate</i>				Dipasang pada <i>Posted at</i>		DINDING DEPAN RUMAH GELADAK MELINTANG SEBELAH LUAR <i>Installed on the location of the outer deck house</i>			
Keterangan : <i>Remarks</i>									

Lampiran 2 Surat Laut



REPUBLIK INDONESIA

**SURAT LAUT**

**CERTIFICATE OF NATIONALITY**

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58 Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 sebagaimana telah diubah berdasarkan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : SE.1/D.JPL/2020 Tahun 2020 Issued under the provision of Article 58 Minister of Transportation Regulation Number 39 Year 2017 and has been amended based on a circular letter from the Director General of Sea Transportation Number SE.1/D.JPL/2020 Year 2020

Nomor (Number) : AL.520/ 27 / 7 /DK/2021

Yang bertanda tangan di bawah ini (The undersigned) DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN / DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS

Menyatakan bahwa (declares that) KAPAL TUNDA / TUG BOAT

NAMA KAPAL NAME OF SHIP	TANDA PANGGILAN CALL SIGN	TEMPAT PENDAFTARAN PORT OF REGISTRY	TANDA PENDAFTARAN REGISTRATION MARK
KARYA PACIFIC 2227	YDB3305	BATAM	2021 PPm No. 6013/L

UKURAN (P X L X D (METER)) DIMENSION (L x B x D (Meters))	TONASE KOTOR GROSS TONNAGE (GT)	TONASE BERSIH NET TONNAGE (NT)
24.97 X 8.20 X 4.00	207	63

PENGGERAK UTAMA MAIN PROPULSION	MERK DAN DAYA ENGINE MAKER AND POWER	BAHAN UTAMA KAPAL SHIP'S MATERIAL	NOMOR IMO IMO NUMBER
MESIN / ENGINE	YANMAR 2 X 1138 HP	BAJA / STEEL	9929455

TANGGAL PEMBANGUNAN DATE OF BUILD			
KONTRAK * CONTRACT	PELETAKAN LUNAS KEEL LAID	SERAH TERIMA * DELIVERY	PERUBAHAN * CONVERSION
10/02/2020	24/03/2020	27/01/2021	-----

Milik (Owned by) PT. KARYA PACIFIC SHIPPING berkedudukan (at) JAKARTA BARAT memenuhi syarat sebagai kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh sebab itu berhak beralay mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.  
has complied as an Indonesian vessel in accordance with the provisions of applicable regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan Perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.  
To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Tanda Selar (Selar Mark) :  
GT. 207 No. 8724/PPm

Diterbitkan di : JAKARTA  
Issued at  
Pada Tanggal : 23/03/2021  
Date

Didaftar dalam register Surat Laut di : JAKARTA  
Recorded in the register of certificate of Nationality  
No. Urut : 2639  
Serial Number  
No. Halaman : 146  
Page No  
Buku Register : XLVIII  
Reg. Book

\* Jika Ada (If Available)

PUP.NO.820210323692095

an. MENTERI PERHUBUNGAN  
co. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN  
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS  
U.b  
KEPALA SUB DIREKTORAT PENGUKURAN, PENDAFTARAN DAN  
KEBANGSAAN KAPAL  
DEPUTY DIRECTOR FOR MEASUREMENT, REGISTRATION AND NATIONALITY  
Pelaksana Tugas

Capt. SIDROUL MUNTAHA, M.Si., M.Mar  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670712 199808 1 001

DIT. KAPPEL

0 048 115

Lampiran 3 Sertifikat Keselamatan



SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG  
 CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE  
 No. AL.501/83/9/KSOP.PLG-22

Diterbitkan menurut ketentuan  
 Issued under the provisions of the

Perpanjangan

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008  
 TENTANG PELAYARAN  
 INDONESIA SHIPPING ACT NO.17/2008

REPUBLIK INDONESIA  
 The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number of letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
KARYA PACIFIC 2227	YDB3305	BATAM	207
Jenis kapal <sup>1</sup> Type of ship <sup>1</sup>		Bobot mati kapal (ton) <sup>2</sup> Deadweight of ship (Metric tons) <sup>2</sup>	Nomor IMO <sup>3</sup> IMO Number <sup>3</sup>
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier	<input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker	-	9929455
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker	<input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside		
Tanggal pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
10/02/2020	24/03/2020	27/01/2021	-

DENGAN INI DINYATAKAN  
 THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan 1/10 Konvensi  
 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation 1/10 of the Convention
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan terkait dari BAB II-1 dan II-2 Konvensi (selain yang berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali kebakaran)  
 That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with relevant requirements of chapter II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plan)
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 15 JANUARI 2021 dan -  
 That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on 15 JANUARI 2021 and - (date)

- Pilih dan tandai X yang sesuai  
 Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja  
 For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15).  
 In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

DIT KAPPEL

G 474 369

4. Bahwa telah/tidak<sup>4</sup> diterbitkan Sertifikat Pembebasan  
*That an Exemption has has not<sup>4</sup> been issued*
5. Bahwa kapal telah/tidak<sup>4</sup> mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan II-1/55 / II-2/17<sup>4</sup> dari Konvensi  
*That the ship was/was not<sup>4</sup> subject to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17<sup>4</sup> of the Convention*
6. Bahwa dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk mesin dan instalasi listrik/proteksi kebakaran<sup>4</sup> ditambah/tidak ditambah<sup>4</sup> pada catatan dalam sertifikat ini  
*That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical instalations/fire protection<sup>4</sup> is is not<sup>4</sup> appended to this Certificate*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 26 APRIL 2023 berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan terhadap bagian luar dari dasar kapal sesuai dengan aturan 1/10 dari Konvensi  
*This certificate is valid until <sup>4</sup>subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation 1/10 of the Convention*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini PALEMBANG, 29 DESEMBER 2022  
*Completion date of the Survey on which this certificate is based*

Diterbitkan di PALEMBANG Pada tanggal 29 DESEMBER 2022  
*Issued at Date on*

PUP 1 No.NTPN. FAF1B0N9VIHE3MIH6

AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS II PALEMBANG  
KEPALA SEKSI STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL



Catatan :  
*Notes*

Dok Terakhir : Kapal diluncurkan tgl. 15-01-2021 di Batam  
*Last Docking*

Daerah Pelavaran : Perairan Indonesia  
*Trading Area*

Dibuat dari : Baja di : Batam  
*Build of at*

Klasifikasi : B K I  
*Classification*

Pemeriksaan umum v.a.d : Tahun 2023  
*Next intermediate / renewal Survey*

Lain-lain :  
*Others*

4. Coret yang tidak perlu  
*Delete as appropriate*
5. Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun  
*Insert the Expiry date on this certificate., the day and the month of this date correspond to the anniversary date*

030 474 0



SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG  
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE  
No. AL.501.1/47/1/KSOP.PLG-22

Diterbitkan menurut ketentuan  
Issued under the provisions of the

Perpanjangan

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008  
TENTANG PELAYARAN  
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA  
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenalan Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
KARYA PACIFIC 2227	YDB3305	BATAM	207

Jenis kapal <sup>1</sup> Type of Ship <sup>1</sup>			Bobot mati kapal (ton) <sup>2</sup> Deadweight of ship (Metric tons) <sup>2</sup>	Panjang kapal (Aturan III/3.12) Length of ship (Reg. III/3.12)	Nomor IMO <sup>3</sup> IMO Number <sup>3</sup>
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier	<input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker	<input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside	--	24,97 M	9929455
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker	<input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier				

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal  
Date on which keel as laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

24/03/2020

DENGAN INI DINYATAKAN  
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang – undangan  
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa :  
That the survey showed that
  - kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendalian kebakaran  
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety system and appliance and fire control plans
  - sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamatan dilengkapi sesuai dengan peraturan Perundang - undangan  
the life-saving appliance and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act
  - kapal dilengkapi dengan sarana pembar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan persyaratan peraturan – peraturan Perundangan - undangan  
the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Act

- Pilih dan tandai X yang sesuai  
Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja  
For oil tanker, chemical tanker and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi Organisasi dengan resolusi A.600(15)  
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by Organization by resolution A.600(15)

DM KAHPEL

6 474 370

- 2.4 kapal memenuhi persyaratan peraturan Perundang – undangan yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, sarana embarkasi pandu dan publikasi nautika.  
*the ship complied with the requirements of the Act as regards ship borne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications.*
- 2.5 kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang – undangan dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut.  
*the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirement of the Act and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.*
- 2.6 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait peraturan Perundang - undangan.  
*in all other respects the ship complied with the relevant requirement of the Act*
- 2.7 kapal telah / tidak mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan 125 dari Undang - undang  
*the ship was / was not subject to alternative design and arrangements in pursuance of regulation 125 of the Act.*
- 2.8 dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk keselamatan yang berkaitan dengan ditambah / tidak ditambah <sup>4</sup> pada catatan dalam sertifikat ini.  
*a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is / is not <sup>4</sup> appended to this Certificate*
3. Bahwa telah / tidak diterbitkan Sertifikat Pembebasan  
*That an Exemption Certificate has / has not been issued*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan ..... 26 APRIL 2023 .....<sup>5</sup>berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan terhadap bagian luar dasar kapal sesuai dengan aturan pada Bab IX Bagian Kesatu dari Undang-undang  
*This Certificate is valid until .....<sup>5</sup>subject to the annual and intermediate<sup>5</sup> surveys and inspection*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini ..... PALEMBANG, 29 DESEMBER 2022 .....  
*Completion date of the survey on which this certificate is based*

Diterbitkan di ..... PALEMBANG ..... Pada tanggal ..... 29 DESEMBER 2022 .....  
*Issued at ..... Date on*

PUP 1 No. NTPN. FAF1B0N9VIHE3MII6

AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
AN. KEPALA KANTOR KESAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS II PALEMBANG  
KEPALA SEKSI STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL



4. Coret yang tidak perlu  
*Delete as appropriate*
5. Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun  
*Insert the Expiry date on this certificate., the day and the month of this date correspond to the anniversary date*

072 474 8



SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG  
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE  
No. AL.502/46 / 17 /KSOP.PLG-22

Diterbitkan menurut ketentuan  
Issued under the provisions of the

Perpanjangan

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008  
TENTANG PELAYARAN  
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17 / 2008

REPUBLIK INDONESIA  
The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of Ship	Angka atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Isi Kotor Gross Tonnage
KARYA PACIFIC 2227	YDB3305	BATAM	207

Daerah Operasi Radio Kapal Sea areas in which ship is certified to operate	Nomor IMO <sup>1</sup> IMO Number <sup>2</sup>
A1 + A2	9929455

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada,  
Tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal  
Date on which keel was lain or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date  
On which work for aconversion or an alteration or modification of a major character was commenced

24/03/2020

DENGAN INI DINYATAKAN  
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan I/9 Konvensi  
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention
2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa :  
That the survey showed that :
  - 2.1. kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan instalasi radio  
The ship complied with the requirement of the Convention as regards radio installations
  - 2.2. fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan Konvensi  
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention
3. Bahwa telah/tidak<sup>2</sup> diterbitkan Sertifikat Pembebasan  
That an Exemption Certificate has/has not<sup>2</sup> been issued

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15)  
In accordance with IMO ship identification number schema adopted by the Organization by resolution A.600 (15)
2. Coret yang tidak perlu  
Delete as appropriate

DD: KAPREL

G 474 371

Sertifikat ini berlaku sampai dengan 26 APRIL 2023 berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan terhadap bagian luar dari dasar kapal sesuai dengan aturan I/9 dari Konvensi  
*This certificate is valid until* *Subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/9 of the Convention*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini PALEMBANG, 29 DESEMBER 2022  
*Completion date of the survey on which this certificate is based*

Diterbitkan di PALEMBANG Pada tanggal 29 DESEMBER 2022  
*Issued at* *Date on*

PUP I No. NTPN. FAF1B0N9VHHE3MH6

AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
AN. KEPALA KANTOR KEMAHANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS II PALEMBANG  
KEPALA SEKSI STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL

  
SUNARJO, ST. MM  
Kepala K. I (III/1)  
NIP. 193306012007121002

3. Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun  
*Insert the Expiry date on this certificate, the date and the month of this date correspond to the anniversary date*

152 454 8

Lampiran 4 Sertifikat Garis Muat



**SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL  
INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE**

No. : 034031

Diterbitkan berdasarkan ketentuan dari  
*Issued under the provisions of the*  
KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG GARIS MUAT, 1966,  
sebagaimana diubah dengan Protocol 1988, yang terkait dengannya  
*INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966,*  
*as modified by the Protocol 1988, relating thereto*  
berdasarkan wewenang PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA  
*under the authority of the Government of the Republic of Indonesia*  
oleh BIRO KLASIFIKASI INDONESIA  
*by Biro Klasifikasi Indonesia*

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (8) <i>Length (L) as defined in Articles 2 (8)</i>
KARYA PACIFIC 2227	-	BATAM	24.97 m

Lambung timbul diberikan sebagai : **Kapal Baru**  
*Freeboard assigned as New Ship*

Tipe kapal : **"B"**  
*Type of ship*

Lambung timbul dari garis geladak  
*Freeboard from deck line*

Garis Muat  
*Load line*

Tropik <i>Tropical</i>	945	mm (T)	63	mm diatas <i>above</i>	(S)
Musim panas <i>Summer</i>	1008	mm (S)	Tepi atas garis melalui pusat lingkaran <i>Upper edge of line through center of ring</i>		
Musim dingin <i>Winter</i>	1071	mm (W)	63	mm dibawah <i>below</i>	(S)
Musim dingin Atlantik Utara <i>Winter North Atlantic</i>	1121	mm (WNA)	113	mm dibawah <i>below</i>	(S)
Tropik kayu <i>Timber tropical</i>	-	mm (LT)	-	mm diatas <i>above</i>	(LS)
Musim panas kayu <i>Timber summer</i>	-	mm (LS)	-	mm diatas <i>above</i>	(S)
Musim dingin kayu <i>Timber winter</i>	-	mm (LW)	-	mm dibawah <i>below</i>	(LS)
Musim dingin Atlantik Utara kayu <i>Timber winter North Atlantic</i>	-	mm (LWNA)	-	mm dibawah <i>below</i>	(LS)

Catatan : Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat  
*Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on certificate*

Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 63 mm.  
*Allowance for fresh water for all freeboards other than timber.*

Untuk lambung timbul kayu - mm  
*For timber freeboards*

Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 0 mm  
*The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is*

dibawah sisi atas pelat baja geladak utama pada sisi kapal  
*below the top of the steel main deck at side*



Dengan ini dinyatakan :  
*This is to certify*

1. bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan pasal 14 dari Konvensi  
*the ship has been in accordance with Article.14. of the Convention*
2. bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa lambung timbul telah ditetapkan dan garis muat yang diperlihatkan diatas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi  
*that the survey showed that the freeboard have been assigned and load line shown above have been marked in accordance with Convention*

Sertifikat ini berlaku sampai **19 FEBRUARI 2026**

*This certificate is valid until*

tunduk pada survey tahunan sesuai dengan Konvensi pasal 14 (1)(c)  
*subject to annuals surveys in accordance with Article 14 (1)(c) of the Convention*

Tanggal penyelesaian survey dimana sertifikat ini didasarkan : **19 FEBRUARI 2021**  
*Completion date of the survey on which this certificate based :*

Diterbitkan di : **JAKARTA**  
*Issued at*

Tanggal : **25 MARET 2021**  
*Date*

**BIRO KLASIFIKASI INDONESIA**

A.n Direktur Operasi

O.b Operation Director

Kepala Departemen Operasi Klasifikasi  
SVP Classification Operation



**ARIEF BUDI PERMANA**  
NUP:42896-KI

No. Pengesahan:2001020075

Catatan:

Note:

- (1) Jika suatu kapal bertolak dari pelabuhan yang terletak di sungai atau perairan pedalaman, pemuatan lebih dalam diperbolehkan sesuai dengan berat bahan dan sesuai bahan lain yang perlu untuk pemakaian antara pelabuhan tolak dan laut.  
*When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to their weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.*
- (2) Jika suatu kapal berada dalam air tawar dengan berat jenis 1.0 (satu), garis muat bersangkutan boleh terbenam sejumlah penyesuaian untuk air tawar seperti diperlihatkan di atas, jika berat jenis tidak sama dengan 1.0 (satu) penyesuaian harus dibuat sebanding dengan perbedaan 1.025 dan berat jenis yang sebenarnya.  
*When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.*

## Lampiran 5 Sertifikat Keselamatan Pengawakan



REPUBLIK INDONESIA  
REPUBLIC OF INDONESIA

### DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No : AL.504/102/19/DK/2022

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amendemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that:

Nama Kapal Name of Ship		Tanda Panggilan Call of Sign	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry		Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala Periodically unmanned machinery Space System
KARYA PACIFIC 2227		YDB 3305	BATAM		NONE
Nomor Pendaftaran Official Number		Nama Perusahaan/Operator Kapal Company's Name/Ship's Operator		Nomor IMO IMO Number	Daerah Pelayaran Trading Area
2021 PPM No.6013/L		PT. KARYA PACIFIC SHIPPING		9929455	PERAIRAN INDONESIA
Tipe Kapal Type of Ship	MOTOR VESSEL (TUG BOAT)	Tonnase Kotor Gross Tonnage	207	Daya Mesin Penggerak (kW) Total Main Engine Power (kW)	2 X 849

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein:

Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers
Nakhoda Master	II/3.5	1 (one)	Kepala Kamar Mesin Chief Engineer Officer	III/1, III/2	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Dek Rating Forming in Charge of a navigational Watch	II/4	3 (three)
Mualim I Chief Officer	II/3.5	1 (one)	Masinis II Second Engineer Officer	III/3.8	1 (one)	Petugas Bagian Dek Rating as Able Seafarer Deck	-	-
Mualim/Perwira Dek Officer in Charge of a Navigational Watch	II/3.3	1 (one)	Masinis Officer in Charge of an Engineering Watch	III/1.10	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Mesin Rating Forming Part of Engine Room Watch	III/4	1 (one)
Operator Radio GMDSS GMDSS Radio Operator	-	-	Perwira Tehnik Elektro Electro Technical Officer	-	-	Petugas Bagian Mesin Rating as Able Seafarer Engine	-	-
Operator Radio Radio Operator	-	-	Anak Buah Tehnik Elektro Electro-Technical Rating	-	-	Lain-lain Other COOK	-	1 (one)

Kondisi khusus Special condition	
-------------------------------------	--

DIT. KAPPEL

6 386 707

Hal-hal lain terkait kondisi-kondisi tertentu (jika ada):  
*Special conditions (if any) :*

Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum diterbitkan bagi kapal tersebut yang berlaku selama kapal terdaftar sebagai kapal Indonesia.  
*This Minimum Safe Manning Document being to issued for this ship, which is valid as long as the ship remains, registered as Indonesian ship condition stated herein:*

Tempat penerbitan dokumen <i>Place of issue</i>	Tanggal penerbitan dokumen <i>Date of issue</i>	Masa berlaku dokumen <i>Date of expiry</i>
JAKARTA	12 JULY 2022	11 JULY 2023

PUP. NO. 820220712751833

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN  
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS  
U.b.  
For  
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPELAUTAN  
DEPUTY DIRECTOR FOR SEAFARERS



Telah Ditandatangani Secara Elektronik

Capt. JAJA SUPARMAN, M.M.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670811 199903 1 001

Directorate of Shipping and Seafarers  
Ministry of Transportation  
19<sup>th</sup> Floor Karva Building  
Jl. Merdeka Barat No. 8 Jakarta 10110  
Tel. (+6221) 3811308, 3505006 Ext. 4010, 4012  
Fax. (+6221) 3520978, 3505681  
Email: [subdit.kepelautan@gmail.com](mailto:subdit.kepelautan@gmail.com)

707 882 B

## Lampiran 6 Dokumen Muatan

**PT. KARYA PACIFIC SHIPPING**  
 Jl. Sebeduk Puteh I No. 96 R-4-9 RT. 017 RW. 07  
 8 Jln. ILIR TIMUR 11  
 Tlp. / Fax. 0711 - 823729 Palembang

### CARGO MANIFEST

of cargo shipped from **JETTY EPZ, LEMATANG, PALEMBANG, SUMATERA SELATAN** to **TRANSHIPMENT TO MV. ZHONG YI 6 OR SUBS AT MUARA SABAK ANCHORAGE, JAMBI, INDONESIA**  
 Per **TS. KARYA PACIFIC 2227 / BG. PACIFIC STAR BELL** Voy No **-** Sailed on **PALEMBANG, 26 MARET 2023**

B/L No	Shipper	Notify/ Consignee	Marks Number	Number of Package	Description of Goods	Weight and / or Measurement	Freight Remarks
577/BL-699/111/23	PT. KASIH COAL RESOURCES MAQNA OFFICE NO. 23, BUSINESS PARK KEBON JERUK, JL. MERUYA 1LIR RAYA NO. 88, JAKARTA BARAT 11610	Consignee : TO ORDER  Notify Address : TO ORDER	-	-	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK	8,675,787 MT	

PT. KARYA PACIFIC SHIPPING  
 FOR AND ON BEHALF OF MASTER  
 TS. KARYA PACIFIC 2227 / BG. PACIFIC STAR BELL  
 CAPT. SURUL ARIF



Lampiran 7 Surat Persetujuan Berlayar Pelabuhan Asal



MUARA SABAK  
SPB.IDMSK.1222.0000210



REPUBLIK INDONESIA  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**  
*PORT CLEARANCE*  
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219  
*Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219*

Nama Kapal / Ship	KARYA PACIFIC 2227	Tanda Panggilan / IMO Call Sign / IMO	YDB3305 / 9929455	Bendera / Flag	ID
Nakhoda / Master	SAIFUL ARIF	Tonnase Kotor / Gross Tonnage	207	Perusahaan / Company	PT. HALUAN SAMUDERA PERKASA

Sesuai dengan pernyataan nakhoda  
*In accordance with Master Sailing Declaration*

Nomor / Number : SPB.IDMSK.1222.0000210  
 Tanggal / Date : 23 Dec 2022  
 Jam / Time : 11:02:04

Dengan ini kapal tersebut diatas.  
*The above mentioned vessel is hereby*

**Disetujui / Approved**

Bertolak dari / Departure from	MUARA SABAK	Tanggal / Jam / Date Time	23 DEC 2022 23:00:00	Pelabuhan tujuan / Part of destination	KUALA TUNGKAL
Jumlah awak kapal / Number Of Ship Crews	11 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan / With cargoes			NIHIL
Tempat diterbitkan / Place of Issued	MUARA SABAK				
Tanggal / Date	23 DEC 2022			SYAHBANDAR / HARBOUR MASTER	
Jam / Time	19:22:53				

Dipindai dengan CamScanner