



Proses *Clearance In/Out* dalam Penanganan *Docking* Kapal TB Bomas Setia oleh PT. Anugerah Tirta Samudra

April Maulana Saputra^{1*}, Galih Satriyo², Saiful Rohman³, Jovie Candra Purnama⁴

¹⁻²Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan, Akademi Kelautan Banyuwangi, Indonesia

³⁻⁴Manajemen Logistik, Akademi Kelautan Banyuwangi, Indonesia

*Penulis Korespondensi: aprilmaulanasaja@gmail.com

Abstract. *This study aims to analyze the Clearance In and Clearance Out service processes carried out by PT Anugerah Tirta Samudra in handling the Docking of the tugboat TB. Bomas Setia and to identify the parties involved, in order to ensure compliance with maritime regulations and smooth operations. A descriptive qualitative method was employed, with data collected through field observation, in-depth interviews with three operational informants selected using purposive critical case sampling, and documentation studies of the vessel's certificates. The findings show that the agency workflow relies on the integrated Inaportnet system and unfolds through three main stages. First, Clearance In covers arrival notification, document verification, and port health quarantine clearance. Second, the Docking maneuvering stage involves securing a Movement Approval Letter (SPOG) before the vessel enters the shipyard. Third, post-repair Clearance Out includes conducting a sea trial, reactivating seaworthiness certificates, settling non-tax state revenue obligations, and obtaining the Sailing Approval Letter (SPB). The success of the entire process depends heavily on close coordination between the shipping agency and the Harbor Master and Port Authority Office, PT Pelindo, the Port Health Quarantine Office, the Indonesian Classification Bureau, and the shipyard.*

Keywords: *Clearance In; Clearance Out; Inaportnet; Ship Agency; Vessel Docking.*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses pelayanan *Clearance In* dan *Clearance Out* yang dilakukan oleh PT Anugerah Tirta Samudra dalam penanganan *Docking* kapal tunda TB. Bomas Setia, serta mengidentifikasi pihak-pihak yang terlibat guna memastikan kepatuhan terhadap regulasi pelayaran dan kelancaran operasional. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi lapangan, wawancara mendalam terhadap tiga informan operasional yang dipilih menggunakan teknik purposive sampling jenis critical case sampling, serta studi dokumentasi sertifikat kapal. Keabsahan data diuji menggunakan teknik triangulasi sumber dan teknik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa alur penanganan keagenan memanfaatkan sistem digital *Inaportnet* yang terbagi menjadi tiga tahapan utama. Pertama, *Clearance In* yang meliputi pengurusan warta kedatangan, pemeriksaan dokumen kapal, dan pengurusan izin karantina kesehatan pelabuhan. Kedua, tahap olah gerak *Docking* melalui pengurusan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) sebelum kapal memasuki galangan. Ketiga, *Clearance Out* pasca-perbaikan yang mencakup pelaksanaan sea trial, pengaktifan kembali sertifikat kelaiklautan, penyelesaian kewajiban Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), hingga penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Keberhasilan seluruh proses ini sangat bergantung pada sinergi dan koordinasi yang kuat antara pihak keagenan dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), PT Pelindo, Kantor Kesehatan Pelabuhan, Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), serta pihak galangan kapal.

Kata kunci: *Clearance In; Clearance Out; Docking Kapal; Inaportnet; Keagenan Kapal.*

1. LATAR BELAKANG

Pelabuhan memiliki peran strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional sebagai gerbang utama perdagangan yang memfasilitasi pergerakan barang dan penumpang, baik domestik maupun internasional. Keberadaan pelabuhan ini merupakan bagian tak terpisahkan dari sistem transportasi laut yang mendukung mobilitas masyarakat serta kelancaran distribusi barang di Indonesia (Janoko & Rohman, 2026). Untuk menjaga keberlangsungan operasionalnya, kapal sebagai armada transportasi laut utama yang berinteraksi langsung dengan lingkungan perairan korosif membutuhkan perawatan berkala berupa *Docking*. Proses ini dilakukan dengan memindahkan kapal dari perairan ke atas

galangan guna memperbaiki kerusakan konstruksi agar kondisi operasional kapal tetap sesuai standar *International Maritime Organization* (IMO). Namun, proses *Docking* tidak hanya berfokus pada teknis perbaikan di galangan, melainkan juga melibatkan tahapan administrasi dan birokrasi yang kompleks, dengan penyelesaian *Clearance In/Out* sebagai langkah krusial sebelum perbaikan dapat dilaksanakan.

Selain persyaratan administratif melalui mekanisme *Clearance In/Out*, kapal yang akan menjalani *Docking* juga wajib memenuhi persyaratan teknis sesuai ketentuan Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) melalui pelaksanaan dock survey terhadap kondisi lambung, sistem propulsi, kemudi, dan komponen bawah air lainnya. Hasil survei tersebut menjadi salah satu syarat pemenuhan aspek kelaiklautan kapal sebelum diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Dengan demikian, proses clearance tidak hanya berkaitan dengan kelengkapan administrasi, tetapi juga harus didukung oleh pemenuhan persyaratan teknis agar kapal dapat kembali beroperasi secara aman.

Dalam pelaksanaan *Clearance In/Out*, perusahaan jasa keagenan kapal memegang peranan penting sebagai penghubung antara pemilik kapal dengan otoritas pelabuhan. PT Anugerah Tirta Samudra merupakan salah satu perusahaan shipping agency di Surabaya yang ditunjuk untuk menangani seluruh kebutuhan operasional kapal, termasuk proses *Clearance In/Out*, dan dalam periode terakhir semakin aktif menangani kapal yang akan melaksanakan *Docking*, salah satunya adalah TB. Bomas Setia. Pengurusan kedatangan dan keberangkatan kapal saat ini diwajibkan menggunakan sistem elektronik *Inaportnet* yang menjadi instrumen vital karena ketepatan waktu pengurusan administrasi digital sangat menentukan kelancaran jadwal keluar-masuk kapal dari galangan guna meminimalkan waktu tunggu yang berdampak pada efisiensi biaya operasional.

Urgensi utama dalam penanganan TB. Bomas Setia terletak pada kompleksitas pemenuhan aspek hukum dan keselamatan kapal yang akan menjalani *Docking*, karena prosesnya jauh lebih berisiko dibandingkan kapal bongkar muat rutin, mengingat harus disinkronkan dengan status kelaiklautan kapal, pelaksanaan sea trial, serta pengaktifan kembali sertifikat klasifikasi pascaperbaikan. Menurut Purnama (2024) bahwa teknologi bisa dijadikan peluang oleh industri untuk memasarkan produknya melalui teknologi digital. Kesalahan atau keterlambatan input data pada sistem *Inaportnet* dapat memicu penolakan oleh KSOP yang berujung pada tertundanya jadwal masuk atau keluar galangan dan menimbulkan kerugian finansial bagi pemilik kapal. Meskipun sistem elektronik ini telah diterapkan secara umum, masih terdapat kesenjangan penulisan mengenai peran nyata agen pelayaran dalam menjembatani kendala operasional riil di lapangan, seperti ketidaksinkronan data manifest

kapal atau keterlambatan verifikasi digital dengan ketatnya window time galangan. Perubahan dari sistem manual menuju digital memberikan dampak signifikan terhadap efisiensi dan produktivitas dalam berbagai sektor ekonomi (Purnama, 2026). Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses *Clearance In/Out* dalam penanganan *Docking* kapal TB. Bomas Setia oleh PT Anugerah Tirta Samudra serta mengidentifikasi pihak-pihak yang terkait di dalamnya, sehingga efisiensi waktu dan validitas hukum dokumen kapal tetap terjaga.

2. KAJIAN TEORITIS

Sejumlah penelitian terdahulu menjadi rujukan dalam penyusunan artikel ini. Santi et al. (2024) meneliti peran agen dalam pengurusan *Clearance In* dan *Clearance Out* di KSOP Kelas 3 Sampit dan menekankan pentingnya ketelitian dokumen serta kecepatan respons agen terhadap kelancaran proses clearance. Setiawan et al. (2024) menganalisis pengaruh penerapan sistem *Inaportnet* terhadap proses *Clearance In/Out* pada PT Kartika Samudra Adijaya dan menyimpulkan bahwa digitalisasi layanan secara signifikan mempercepat proses administrasi kapal. Hutagalung et al. (2024) mengkaji pengurusan *Docking* kapal di Dok Waruna oleh PT Admiral Lines Cabang Belawan dan menemukan bahwa koordinasi intensif dengan pihak galangan serta pengawasan masa berlaku sertifikat kapal menjadi kunci keberhasilan proses *Docking*. Yudika et al. (2024) menganalisis proses *Clearance In/Out* kapal kargo lokal melalui sistem *Inaportnet* dan menegaskan bahwa integrasi data antarinstansi mengurangi duplikasi input dokumen. Penelitian-penelitian tersebut memiliki kesamaan tema dengan penelitian ini, yaitu membahas prosedur *Clearance In/Out* berbasis *Inaportnet*, namun berbeda pada objek dan konteks penelitian, karena penelitian ini secara khusus membahas rangkaian utuh proses *Clearance In/Out* untuk memfasilitasi kapal tunda (tugboat) yang menjalani *Docking*, mulai dari kedatangan hingga keberangkatan kembali pascaperbaikan.

Keagenan Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, keagenan kapal adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2019 mendefinisikan keagenan kapal sebagai pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili pemilik kapal dalam rangka mengurus kepentingan kapal selama berada di wilayah perairan Indonesia. Lesmini et al. (2022) menegaskan bahwa strategi

pelayanan keagenan kapal yang efektif mencakup ketepatan penyiapan dokumen, koordinasi dengan instansi kepelabuhanan, serta responsivitas terhadap kebutuhan kapal, baik pada saat kedatangan maupun keberangkatan. Tugas pokok keagenan meliputi pelayanan operasional kapal, penyelesaian dokumen (Manifest, Crew List, dokumen clearance), pemenuhan kebutuhan teknis kapal, serta penyampaian informasi kepada pemilik kapal terkait proses *Clearance In* dan *Clearance Out*.

***Clearance In/Out* dan Proses Kedatangan-Keberangkatan Kapal**

Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) atau port clearance yang diterbitkan oleh KSOP setelah kapal, awak, dan muatannya dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan, keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim. Clearance kapal merupakan instrumen penegakan hukum maritim sekaligus bentuk pengawasan administratif-teknis kelaiklautan oleh otoritas pelabuhan. Secara regulasi, proses *Clearance In* diatur pada Pasal 213 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, meliputi pemberitahuan wajib kedatangan kapal, pemberlakuan jasa pemanduan, penyerahan dokumen, pemeriksaan administrasi dan kelaiklautan, hingga penyimpanan dokumen resmi oleh KSOP. Proses *Clearance Out* diatur pada Pasal 209 dan Pasal 213 ayat (3), meliputi pengajuan permohonan keberangkatan, penerbitan SPB, pengembalian dokumen asli, hingga keberangkatan kapal keluar pelabuhan.

Sistem Inaportnet

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal melalui *Inaportnet*, Indonesian Port Integration (*Inaportnet*) adalah portal elektronis terbuka dan netral yang memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, dan terintegrasi antara instansi pemerintah, badan usaha pelabuhan, dan pelaku industri logistik. Arisanti et al. (2022) menemukan bahwa penerapan *Inaportnet* berpengaruh signifikan terhadap kepuasan pengguna jasa maupun kinerja karyawan perusahaan pelayaran, sedangkan Firnanda dan Hati (2021) menunjukkan bahwa kemudahan akses dan validitas data dalam sistem tersebut turut memengaruhi efisiensi operasional agen. Nugroho (2023) serta Puspitasari dan Pangestu (2021) menambahkan bahwa penerapan *Inaportnet* secara konsisten mempercepat proses *Clearance In/Out* dibandingkan sistem manual, meskipun kendala jaringan dan pemahaman pengguna masih menjadi hambatan di lapangan. Wibisono dan Lukito (2026) serta Pongsituru et al. (2024) turut menegaskan bahwa optimalisasi *Inaportnet* berperan penting dalam mempercepat penerbitan dokumen SPOG maupun SPB di berbagai kantor KSOP di Indonesia.

Docking Kapal dan Dokumen Pendukungnya

Docking adalah proses memindahkan kapal dari air ke atas galangan dengan bantuan fasilitas pendedokan untuk pemeriksaan, perawatan, maupun perbaikan konstruksi kapal yang berada di bawah garis air, dengan fasilitas utama berupa graving dock, floating dock, dan slipway. Gibran Nashif Arrizal et al. (2024) menekankan pentingnya penjadwalan yang sistematis dalam kegiatan *Docking* agar tidak menimbulkan keterlambatan operasional kapal, sedangkan Wardhani dan Azizah (2023) dalam penelitiannya terhadap kapal tunda-tongkang menegaskan bahwa koordinasi lintas pihak antara agen, galangan, dan otoritas pelabuhan menjadi penentu utama kelancaran proses clearance untuk kapal jenis tugboat. Selama proses *Docking*, pemeriksaan kesehatan kapal dan kru tetap wajib dilaksanakan oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) melalui penerbitan Port Health Quarantine Clearance (PHQC); Marbun dan Ulpa (2025) serta Nainggolan dan Sabila (2024) menjelaskan bahwa dokumen tersebut menjadi syarat mutlak sebelum SPB dapat diterbitkan, sementara Ramadhan, et al. (2025) menyoroti pentingnya ketepatan penyelesaian kewajiban Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dalam rangkaian penerbitan dokumen kesehatan dan kelaiklautan kapal.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, yaitu metode yang menganalisis data tanpa menggunakan rumus statistik dan menekankan makna dibanding generalisasi (Sugiyono, 2024). Data primer diperoleh melalui observasi langsung di lapangan dan wawancara mendalam kepada tiga informan operasional PT Anugerah Tirta Samudra yang dipilih menggunakan teknik purposive sampling jenis critical case sampling, yaitu Kepala Operasional dan dua Staf Operasional yang terlibat langsung dalam pelaksanaan *Clearance In/Out* kapal TB. Bomas Setia. Data sekunder diperoleh dari dokumen internal perusahaan, kajian pustaka, serta regulasi kepelabuhanan yang relevan.

Penelitian dilaksanakan di PT Anugerah Tirta Samudra yang berlokasi di Jalan Tanjung Batu Nomor 11 Blok S, Tanjung Perak, Surabaya, dengan periode penelitian pada bulan Agustus 2025 hingga Januari 2026. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi partisipatif, wawancara mendalam, studi dokumentasi, dan triangulasi. Teknik analisis data mengacu pada model interaktif Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2024) yang meliputi reduksi data, penyajian data dalam bentuk teks naratif, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi. Keabsahan data diuji melalui triangulasi teknik, yaitu penggunaan teknik pengumpulan data yang berbeda untuk memperoleh data dari sumber yang sama, dan

triangulasi sumber, yaitu memperoleh data dari sumber yang berbeda dengan teknik yang sama, guna memastikan kredibilitas temuan penelitian.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Proses Clearance In/Out dalam Penanganan Docking Kapal TB. Bomas Setia

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses *Clearance In/Out* dalam penanganan *Docking* kapal TB. Bomas Setia berlangsung melalui rangkaian tahapan yang berkesinambungan, sejalan dengan prosedur yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024. Temuan ini memperkuat hasil penelitian Setiawan et al. (2024) dan Santi et al. (2024) yang juga menekankan peran krusial keagenan dalam pengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal.

Tahapan Clearance In

Proses diawali dengan pemberitahuan keagenan, yaitu penerimaan surat penunjukan keagenan (letter of appointment) beserta dokumen kapal seperti Ship Particular, Crew List, Surat Ukur, Surat Laut, dan sertifikat keselamatan yang kemudian diverifikasi masa berlakunya. Selanjutnya agen memproses Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) melalui sistem *Inaportnet* dengan mengisi data kapal, nomor Rencana Pola Trayek (RPT) dari SIMLALA, dokumen Manifest, dan data awak kapal, dengan tujuan kegiatan dipilih sebagai perbaikan/*Docking*. Setelah PKK disetujui KSOP, agen mengajukan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) agar kapal dapat bergerak dari area labuh menuju galangan.

Begitu kapal sandar di dermaga galangan, agen melaksanakan proses boarding untuk mengumpulkan dokumen dan sertifikat asli kapal, sekaligus mendampingi Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) melaksanakan pemeriksaan karantina kesehatan berupa verifikasi Maritime Declaration of Health, Crew List, dan sertifikat sanitasi, hingga diterbitkannya Health Clearance. Selanjutnya dokumen asli kapal diserahkan kepada KSOP untuk proses memorandum, yaitu penitipan dan penahanan dokumen selama masa *Docking* guna memastikan kapal tidak melakukan pergerakan sebelum seluruh perbaikan dan sertifikasi ulang selesai. Setelah seluruh persyaratan administratif dan kesehatan terpenuhi, proses *Clearance In* dinyatakan selesai dan kapal memperoleh persetujuan untuk memasuki galangan. Selama proses *Docking* berlangsung, Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) melaksanakan dock survey terhadap lambung, sistem propulsi, kemudi, dan komponen bawah air untuk memastikan pemenuhan standar klasifikasi, sejalan dengan temuan Gibran Nashif Arrizal et al. (2024) dan

Wardhani dan Azizah (2023) yang menekankan pentingnya koordinasi intensif antara agen dan galangan selama masa perbaikan kapal tunda.

Tahapan Clearance Out

Setelah seluruh pekerjaan perbaikan dinyatakan selesai oleh pihak galangan dan disetujui oleh surveyor BKI melalui final survey, kapal diturunkan dari dok dan proses *Clearance Out* dimulai dengan penyampaian pemberitahuan keberangkatan kapal secara digital melalui sistem *Inaportnet* menggunakan data yang telah tersalin otomatis dari warta kedatangan. Tahap berikutnya adalah pengurusan LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal) untuk memperoleh izin pemanfaatan fasilitas pelabuhan, dilanjutkan dengan penyelesaian kewajiban Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang mencakup jasa Vessel Traffic Service (VTS), karantina kesehatan, serta labuh dan tambat, sebagaimana ditegaskan oleh Ramadhan, et al. (2025) sebagai syarat penting sebelum penerbitan dokumen kelaiklautan lanjutan.

Setelah kewajiban administratif dan finansial terpenuhi, agen berkoordinasi dengan BKI dan KSOP untuk melaksanakan Sea Trial guna menguji fungsi mesin induk, sistem propulsi, kemudi, dan navigasi kapal pascaperbaikan. Apabila hasil pengujian dinyatakan memenuhi standar keselamatan dan klasifikasi, BKI menerbitkan atau memperpanjang sertifikat klasifikasi kapal sebagai salah satu dasar penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh KSOP. Setelah SPB terbit, agen menyerahkan dokumen asli kapal kepada Nakhoda dan kapal dapat melanjutkan pelayaran secara legal. Temuan ini sejalan dengan Marbun dan Ulpa (2025) serta Nainggolan dan Sabila (2024) yang menyatakan bahwa pembaruan sertifikat kelaiklautan pascasea trial merupakan penentu utama kelancaran penerbitan SPB.

Pihak-Pihak yang Terkait dalam Proses Clearance In/Out

Keberhasilan proses *Clearance In/Out* dalam penanganan *Docking* kapal TB. Bomas Setia sangat bergantung pada koordinasi yang solid antara PT Anugerah Tirta Samudra dengan berbagai instansi pemerintah maupun mitra swasta/BUMN. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) berperan sebagai regulator tertinggi yang memeriksa dokumen kelaiklautan, menahan dokumen asli kapal selama masa *Docking*, serta menerbitkan SPOG dan SPB. Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) bertanggung jawab melakukan pemeriksaan kesehatan kru dan sanitasi kapal serta menerbitkan dokumen Port Health Quarantine Clearance sebagai syarat sebelum pekerja galangan diizinkan naik ke kapal, sebagaimana dijelaskan oleh Saragih et al. (2024).

PT Pelindo berperan menyediakan fasilitas pemanduan, penundaan, serta jasa labuh dan tambat yang menjadi syarat pengajuan SPB, sedangkan Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) melaksanakan dock survey dan final survey untuk memastikan pemenuhan standar teknis kapal

sebelum dinyatakan laik laut kembali. Pihak galangan kapal (shipyard) bertindak sebagai mitra teknis yang menyediakan fasilitas pengedokan dan tenaga ahli perbaikan, sehingga ketepatan waktu penyelesaian dokumen di instansi pemerintah harus diselaraskan dengan kesiapan slot *Docking* di galangan. Dengan demikian, PT Anugerah Tirta Samudra berfungsi sebagai pusat koordinasi yang menjembatani seluruh pihak sehingga proses *Docking* kapal TB. Bomas Setia dapat berjalan efektif, efisien, dan sesuai ketentuan peraturan yang berlaku, sejalan dengan temuan Hutagalung et al. (2024) bahwa sinergi multi-instansi merupakan penentu utama keberhasilan pelayanan kapal.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa proses *Clearance In/Out* dalam penanganan *Docking* kapal TB. Bomas Setia oleh PT Anugerah Tirta Samudra merupakan satu kesatuan alur prosedur keagenan yang berjalan berkesinambungan melalui tiga tahapan utama, yaitu *Clearance In* yang dimulai dari pemeriksaan dokumen kapal sebelum tiba, pengajuan warta kedatangan, hingga pengurusan administrasi karantina kesehatan; tahap olah gerak *Docking* melalui pengurusan SPOG untuk memindahkan kapal dari labuh menuju galangan; dan *Clearance Out* yang dilakukan pasca *Docking*, meliputi pemeriksaan kembali masa berlaku sertifikat keselamatan serta pengurusan Surat Persetujuan Berlayar agar kapal dapat beroperasi kembali secara legal. Pihak-pihak yang terkait dalam proses tersebut meliputi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagai pemeriksa dan penerbit dokumen SPOG serta SPB, PT Pelindo sebagai penyedia fasilitas kepelabuhanan, Kantor Kesehatan Pelabuhan sebagai pemeriksa kesehatan kru dan penerbit dokumen PHQC, Biro Klasifikasi Indonesia sebagai pemeriksa teknis kelaiklautan, serta pihak galangan kapal sebagai pelaksana teknis perbaikan.

Berdasarkan kesimpulan tersebut, peneliti menyarankan agar PT Anugerah Tirta Samudra secara konsisten melaksanakan briefing awal sebelum penanganan kapal guna meningkatkan koordinasi dan komunikasi antara tim operasional dengan pihak terkait, serta melakukan evaluasi setelah setiap kegiatan agar tercipta pemahaman yang sama dalam penanganan selanjutnya. Selain itu, pengembangan infrastruktur teknologi informasi, termasuk jaringan dan perangkat pendukung, perlu terus ditingkatkan agar sistem *Inaportnet* dapat berjalan lancar tanpa gangguan teknis yang dapat menghambat pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal. Penelitian selanjutnya disarankan untuk memperluas cakupan objek penelitian pada jenis kapal lain agar diperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai

variasi prosedur *Clearance In/Out* pada kegiatan *Docking* di berbagai galangan kapal di Indonesia.

DAFTAR REFERENSI

- Arisanti, D., Widyawati, N., & Novitasari, D. F. . (2022). Analisis *Inaportnet* Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa Dengan Kinerja Karyawan Sebagai Variabel Intervening Pada Perusahaan Pelayaran. *Jejaring Administrasi Publik*, 14(1), 42–75. <https://doi.org/10.20473/jap.v14i1.41883>
- Firnanda, R., & Hati, S. W. (2021). Analisis Penggunaan Sistem Informasi *Inaportnet* Terhadap Kepuasan Pengguna dan Dampaknya Pada Kinerja Karyawan pada Perusahaan Pelayaran di Kota Batam. *Jurnal Akuntansi, Ekonomi dan Manajemen Bisnis*, 9(2), 143-154. <https://doi.org/10.30871/jaemb.v9i2.3416>
- Gibran Nashif Arrizal, M., Fiveriati, A., Satria Prasetya, I., Rulianto, J. and Muzaka, K. (2024) “Analisa Penjadwalan *Docking* Kapal di PT. Pelayaran Hub Maritim Indonesia dengan Menggunakan Metode Predence Diagramming Method (PDM) Dan Project Evaluation And Review Technique (PERT)”, *Ranah Research : Journal of Multidisciplinary Research and Development*, 6(6), pp. 2506-2516. <https://doi.org/10.38035/rj.v6i6.1087>
- Herianto Hutagalung, A., Sutria, Y., & Kesuma, N. (2024). Ship *Docking* Management Process at Waruna Dock by PT. Admiral Lines Belawan Branch. *Journal of Maritime and Education (JME)* , 6 (1), 575-582. <https://doi.org/10.54196/jme.v6i1.121>
- Janoko, J., & Rohman, S. (2026). Legal Analysis Of The Implementation of PKWT for Banyuwangi Maritime Academy Cadets (Akaba) In The Implementation Of Eid Homecoming Transportation at Ketapang Port, Banyuwangi - Gilimanuk, Bali. *Sosioedukasi: Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan Dan Sosial*, 15(2), 551–557. <https://doi.org/10.36526/sosioedukasi.v15i2.7851>
- Lesmini, L., J. Najoran, D., Nurman Ruslani, M., Iqbal Firdaus, M., Candra Susanto, P., & Suryawan, R. F. (2022). Strategi Pelayanan Perusahaan Jasa Keagenan Kapal Dalam Menangani Kedatangan dan Keberangkatan Kapal. *Jurnal Transportasi, Logistik, Dan Aviassi*, 1(2), 129–139. <https://doi.org/10.52909/jtla.v1i2.60>
- Marbun, P., Ulpa, M., & Satria. (2025). Peran Balai Kekarantinaan Kesehatan dalam penerbitan Port Health Quarantine Clearance (PHQC) sebagai persyaratan surat persetujuan berlayar di PT. Wistara Shipping Agency. *Journal Marine Inside*, 278–288. <https://doi.org/10.62391/ejmi.v7i2.151>
- Nainggolan, R., & Sabila, F. H. (2024). Proses Penerbitan Dokumen Port Health Quarantine Clearance (PHQC) Kesehatan Kapal pada Balai Kekarantinaan Kesehatan Kelas I oleh PT. Tarunacipta Kencana Cabang Dumai. *Maeswara: Jurnal Riset Ilmu Manajemen Dan Kewirausahaan*, 2(5), 123–133. <https://doi.org/10.61132/maeswara.v2i5.1288>
- Nugraha, S. A. (2023). Pengaruh Penerapan Sistem Aplikasi *Inaportnet* terhadap Efisiensi *Clearance In/Out* Kapal PT. Pelayaran Nasional Indonesia di Pelabuhan Tanjung Priok (Skripsi, Politeknik Pelayaran Surabaya).
- Pongsituru, N. I. P., Frastica, Y., Rakka, S. G. A., & Ansar, A. A. (2024). Peran *Inaportnet* Dalam Proses Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Online di Kantor

- Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Manado. *Kalao's Maritime Journal*, 5(1), 84–92. <https://doi.org/10.69754/kalaos.v5i1.85>
- Purnama, J.C., Hari Prastyowati, A., & Wijaya Kusuma, D. (2024). DIGITAL MARKETING STRATEGY IN THE CREATIVE DIGITAL INDUSTRY? WHY NOT!. *MBA : Journal of Management and Business Aplication*, 7(2), 107 - 122. <https://doi.org/10.31967/mba.v7i2.1130>
- Purnama, J. C., & Damayanto, Geri. (2026). FEAR OF MISSING OUT (FOMO) AS A CONSUMPTION DETERMINANT IN THE DIGITAL ECONOMY AMONG AKABA CADETS: Fear of Missing Out (FOMO) sebagai Consumption Determinant dalam Ekonomi Digital di Kalangan Taruna AKABA. *Santhet (Jurnal Sejarah Pendidikan Dan Humaniora)*, 10(2), 755–763. <https://doi.org/10.36526/santhet.v10i2.7848>
- Puspitasari, N., Pangestu, R., Pelayaran, A., & Surakarta, N. (2021). Penanganan Clearance Kapal Dengan Menggunakan Sistem *Inaportnet* Oleh PT Tera Logistic Indonesia Cabang Surabaya. *MUARA: Jurnal Manajemen*, 4(1), 38–41.
- Ramadhan, M. R., Ridho, S., & Lilis, L. (2025). Prosedur Penerbitan Certificate of Pratique (COP) MT. Anika Pada PT Adhigana Pratama Mulya Cabang Belawan. *Jurnal Adiguna Maritim Indonesia*, 2(2), 30-35. <https://doi.org/10.54196/jami.v2i2.231>
- Ridwan, R., & Pamungkas, A. (2021, November). Implementasi *Clearance In-Out* Kapal Dengan Sistem *Inaportnet* Di Pelabuhan Banjarmasin. In *Prosiding Seminar Nasional*. 3(1). 151-161.
- Santi, R. I., Desy, H., & Rosiana, E. (2024). Peranan Agen Dalam Pengurusan *Clearance In* dan *Clearance Out* Di KSOP Kelas 3 Sampit. *Pena Jangkar*, 4(1), 31–39. <https://doi.org/10.54315/pj.v4i1.141>
- Saragih, R. R., Ridho, S., Danilwan, Y., & Sabila, F. H. (2024). Proses Penanganan *Clearance Out* Kapal Ternak Berbendera Asing Dengan *Inaportnet* Oleh PT. Pelayaran Semesta Sejahtera Lestari Belawan. *Globe: Publikasi Ilmu Teknik, Teknologi Kebumian, Ilmu Perkapalan*, 2(1), 140-146. <https://doi.org/10.61132/globe.v2i1.214>
- Setiawan, B. Y. A., Putri, I. A. J., Damanik, A., & Amrullah, R. A. (2024). Pengaruh Penerapan Sistem *Inaportnet* Terhadap Proses *Clearance In* dan *Out* Kapal Pada PT. Kartika Samudra Adijaya. *Profit: Jurnal Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 3(3), 287–304. <https://doi.org/10.58192/profit.v3i3.2420>
- Sugiyono. (2024). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Wardhani, L. N., & Azizah, N. (2023). Prosedur *Clearance In* dan *Clearance Out* tugboat-tongkang PT Patria Maritime Lines oleh PT Barito Samudra Sejahtera Cabang Banjarmasin. *Jurnal Ilmu Manajemen, Ekonomi dan Kewirausahaan*, 3(2), 243–251. <https://doi.org/10.55606/jimek.v3i2.1804>
- Wibisono, R. E., & Lukito, A. S. A. (2026). Optimalisasi Pelayanan *Clearance In* dan *Out* Kapal Dalam Negeri Melalui Sistem *Inapornet* di KSOPU Tanjung Perak. *Ge-STRAM: Jurnal Perencanaan dan Rekayasa Sipil*, 9(1), 39–46. <https://doi.org/10.25139/jprs.v9i1.10921>
- Yudika, R., Firjatullah, F. A., & Qamaruddin, Q. (2024). Analisis Proses *Clearance In/Out* Kapal Cargo Lokal Dengan Sistem *Inapornet* Pada PT Samudera Indonesia Pelabuhan Dwikora Pontianak. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(3), 987-994. <https://doi.org/10.5281/zenodo.10673303>