



**“PENERAPAN *INDONESIA PORT INTEGRATION SYSTEM*  
(*INAPORTNET*) DALAM PELAYANAN *CHECK-IN* DAN  
*CLEARENCE OUT* KAPAL CURAH OLEH PT. INDO  
DHARMA TRANSPORT DI KANTOR SYAHBANDAR KELAS  
II SAMARINDA”**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**ERDIANSYAH FARHAN NAUFAL**

**NIT. 551811326740K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

**2022**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**“PENERAPAN *INDONESIA PORT INTEGRATION SYSTEM*  
(*INAPORTNET*) DALAM PELAYANAN *CHECK-IN* DAN  
*CLEARANCE OUT* KAPAL CURAH OLEH PT. INDO  
DHARMA TRANSPORT DI KANTOR SYAHBANDAR KELAS  
II SAMARINDA”**

DISUSUN OLEH :

**ERDIANSYAH FARHAN NAUFAL**

**NIT. 551811326740 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....

Dosen Pembimbing I

Materi



**DARYANTO, SH, M.M**

**Pembina, IV/a**

**NIP. 19580324 198403 1 002**

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan penulisan



**LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.**

**Penata, III/C**

**NIP. 19850731 200812 2 002**

Mengetahui

Ketua Program Studi TALK



**Dr. NUR ROHMAH, SE, M.M**

**Penata Tk. I, III/d**

**NIP. 19750318 200312 2 001**

**PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI**

Skripsi dengan judul **“PENERAPAN *INDONESIA PORT INTEGRATION SYSTEM (INAPORTNET)* DALAM PELAYANAN *CHECK-IN* DAN *CLEARANCE OUT* KAPAL CURAH OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORT DI KANTOR SYAHBANDAR KELAS II SAMARINDA”**

karya,

Nama : Erdiansyah Farhan Naufal

NIT : 551811326740 K

Program Studi : TALK

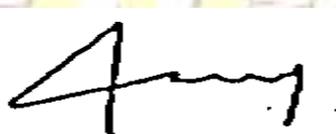
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari .....tanggal.....

Semarang,.....

Penguji I

Penguji II

Penguji III


**RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M**

**DARYANTO, SH, MM**

**KRESNO YUNTORO, S.ST, M.M**

Penata Tingkat I (III/d)

Pembina (IV/a)

Penata (III/c)

NIP. 19741018 199803 2 001

NIP. 19580324 198403 1 002

NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Capt. DIAN WAHDIANA, MM**

Pembina Tk I, IV/b

NIP. 19700711 199803 1 003

**PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Erdiansyah Farhan Naufal

NIT : 551811326740 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul **“PENERAPAN *INDONESIA PORT INTEGRATION SYSTEM (INAPORTNET)* DALAM PELAYANAN *CHECK-IN* DAN *CLEARANCE OUT* KAPAL CURAH OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORT DI KANTOR SYAHBANDAR KELAS II SAMARINDA”**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,



**Erdiansyah Farhan Naufal**

**NIT. 551811326740 K**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### **Motto:**

1. “Jangan kamu merasa lemah dan jangan bersedih, sebab kamu paling tinggi derajatnya jika kamu beriman.” (Q.S Ali Imran: 139)
2. “Adakah keindahan perlu dinamai? (Ayu Utami)
3. “Seberapa banyak kamu terjatuh itu tidak masalah tapi seberapa kamu bisa bangkit kembali” (Erdiansyah Farhan Naufal)

### **Persembahan:**

1. Ayah dan Almh Ibu yang tercinta, dengan kasih sayang yang telah di berikan tak terhingga selalu mendoakan, membimbing dan memberikan semangat padaku untuk tidak lupa berdoa dan sholat lima waktu.
2. Seluruh keluarga besarku yang telah memberi semangat dan doa padaku untuk mengerjakan skripsi ini supaya cepat selesai dan wisuda tepat waktu.
3. Almamaterku PIP Semarang beserta rekan-rekan seangkatan LV dan juga pada juniorku, terimakasih atas dorongan semangat dan bantuannya selama ini.

## PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul *“Penerapan Indonesia Port Integration System (Inaportnet) dalam pelayanan Check-in dan Clearance out kapal curah oleh PT. Indo Dharma Transport di kantor syahbandar kelas II Samarinda”* yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama duabelas bulan praktek darat di perusahaan PT. Indo Dharma Transport.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE, M.M selaku Ketua Program Studi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Bapak Daryanto, SH, M.M selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Ibu Latifa Ika Sari, S. Psi,M.Pd.selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Pimpinan beserta karyawan perusahaan PT. Indo Dharma Transport yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di kantor PT Indo Dharma Transport
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Semua pihak dan rekan-rekan saya angkatan LV yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.....

Penulis

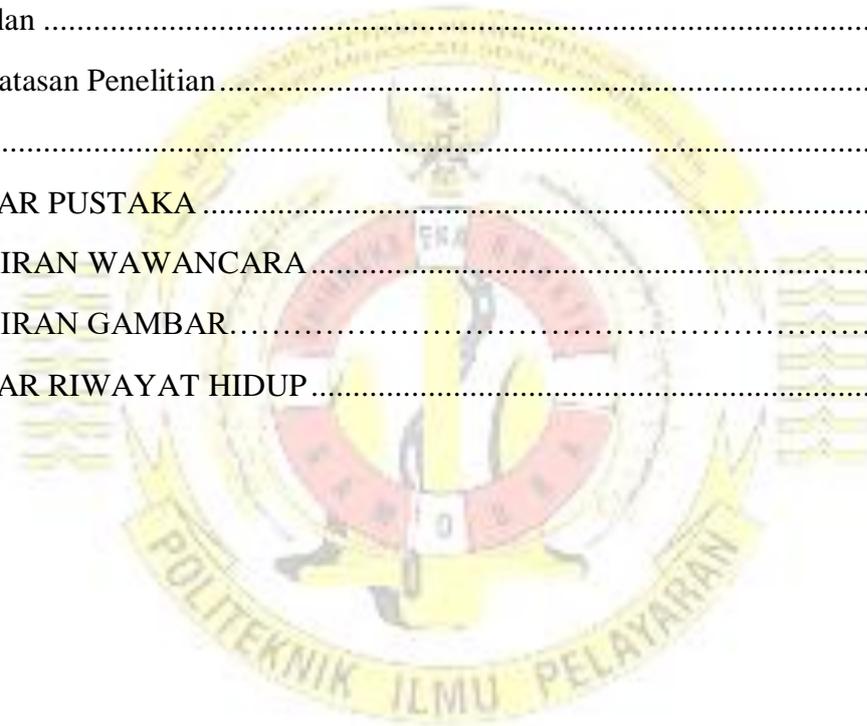
**Erdiansyah Farhan Naufal**

**NIT. 551811326740**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN .....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA .....	vi
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL .....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xii
ABSTRAKSI .....	xiii
ABSTRACK .....	xiv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
Latar Belakang Masalah .....	1
Fokus Penelitian .....	4
Rumusan Penelitian .....	5
Tujuan Penelitian .....	6
Manfaat Hasil Penelitian .....	6
<b>BAB II KAJIAN TEORI</b> .....	<b>8</b>
Deskripsi Teori .....	8
Kerangka Penelitian .....	23
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....	<b>25</b>
Metode Penelitian .....	25
Tempat Penelitian .....	26
Sampel Data Penelitian .....	26
Teknik Pengumpulan Data .....	30
Instrument Penelitian .....	35

Teknik Analisis Data Kualitatif.....	37
Pengujian Keabsahan Data.....	40
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	42
Gambaran Konteks Penelitian .....	42
Deskripsi Data .....	45
Temuan.....	52
Pembahasan Hasil Penelitian.....	55
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	68
Simpulan .....	68
Keterbatasan Penelitian.....	69
Saran .....	69
DAFTAR PUSTAKA .....	71
LAMPIRAN WAWANCARA.....	74
LAMPIRAN GAMBAR.....	79
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	



**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1 Beranda sistem <i>Inaportnet</i> .....	15
Gambar 2.2 Kerangka Penelitian.....	24
Gambar 4.1 Kantor PT. Indo Dharma Transport cabang Samarinda.....	47
Gambar 4.2 Struktur Perusahaan PT.Indo Dharma Transport Samarinda.....	48
Gambar 4.3 Sertifikat <i>Memorandum MV. DANAE R.</i> .....	60



**DAFTAR TABEL**

Tabel 3.1 Pedoman Wawancara.....	37
Tabel 4.1 Perbandingan penelitian terdahulu dan sekarang.....	43



**DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1	Lampiran Wawancara.....	74
Lampiran 2	Lampiran Gambar.....	79



## ABSTRAKSI

**Naufal, Erdiansyah Farhan , 2022.** “*Penerapan Indonesia Port Integration System (Inaportnet) dalam pelayanan Check-in dan Clearance out kapal curah oleh PT. Indo Dharma Transport di kantor syahbandar kelas II Samarinda*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto SH, MM, Pembimbing II: Latifa Ika Sari,.Psi,M.pd

*Indonesia Port Integration System (Inaportnet)* adalah subsistem INSW dimana Inaportnet menangani pelayan dan perijinan (*in/out clearance*) dari seluruh instansi terkait yang melakukan kegiatan di pelabuhan dalam proses kepabeanaan dan kepelabuhanan, *Inaportnet* dibangun untuk mempercepat proses pelayanan dari instansi terkait di pelabuhan, memudahkan pengurusan perijinan, serta mengurangi biaya operasional sehingga akan mampu meningkatkan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, terutama mendorong percepatan proses *Clearance*.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan *Inaportnet* dan hambatan yang terjadi dalam pelayanan *check-in* dan *clearance out* kapal di KSOP Kelas II Samarinda serta upaya yang dilakukan oleh PT. Indo Dharma Transport cabang Samarinda dalam penerapan *Inaportnet*. Metode penelitian kualitatif deskriptif melalui teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara observasi, dokumentasi, wawancara, dan studi pustaka. Dalam pengumpulan data peneliti melaksanakan wawancara dengan Seksi Operasional Agent PT. Indo Dharma Transport cabang Samarinda dan Perwira seksi lalu lintas laut KSOP kelas II Samarinda.

Hasil penelitian yang dilakukan peneliti selama praktek darat di PT. Indo Dharma Transport dalam hal ini disimpulkan dalam meningkatkan proses *Clearance in/out* yang selama ini sering terhambat karena adanya sertifikat kapal yang kadaluarsa, kurangnya pelatihan dan sosialisasi tentang penggunaan *Inaportnet*, lemahnya koneksi jaringan internet. Hal itu menghambat prosesnya *Clearance in/out* dan yang perlu dilakukan KSOP Kelas II Samarinda untuk menunjang pelaksanaan penggunaan *Inaportnet* dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearance out* kapal curah adalah melakukan perpanjangan sertifikat yang kadaluarsa, menambah kecepatan internet, diadakannya sosialisasi dan pelatihan tambahan.

**Kata Kunci:** *Clearance in/out, Inaportnet, Keagenan Kapal*

## ABSTRACT

**Naufal, Erdiansyah Farhan , 2022.** *“Penerapan Indonesia Port Integration System (Inaportnet) dalam pelayanan Check-in dan CLEARANCE out kapal curah oleh PT. Indo Dharma Transport di kantor syahbandar kelas II Samarinda”*. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto SH, MM, Pembimbing II: Latifa Ika Sari,.Psi,M.pd

The Indonesia Port Integration System (Inaportnet) is an INSW subsystem where Inaportnet handles services and permits (in/out clearance) from all relevant agencies that carry out activities at ports in customs and port processes. licensing management, as well as reducing operational costs so that it will be able to improve the performance of handling trade activities and goods traffic, especially encouraging the acceleration of the Clearance process.

This study aims to determine the implementation of Inaportnet and the obstacles that occur in the service of check-in and clearance out of ships at KSOP Class II Samarinda and the efforts made by PT. Indo Dharma Transport Samarinda branch in the implementation of Inaportnet. Descriptive qualitative research method through data collection techniques carried out by means of observation, documentation, interviews, and literature study. In collecting data, researchers conducted interviews with the Operational Section of Agent PT. Indo Dharma Transport Samarinda branch and officers of the marine traffic section of KSOP class II Samarinda.

The results of research conducted by researchers during land practice at PT. In this case, Indo Dharma Transport concludes in improving the Clearance in/out process which has often been hampered due to expired ship certificates, lack of training and socialization on the use of Inaportnet, weak internet network connection. This hampers the Clearance in/out process and what KSOP Class II Samarinda needs to do to support the implementation of the use of Inaportnet in Check-in and Clearance out services for bulk carriers is to extend expired certificates, increase internet speed, hold additional socialization and training.

Keywords: Clearance in/out, Inaportnet, Shipping Agency

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Pelabuhan merupakan pintu gerbang keluar masuknya barang dari suatu negara dengan memperhatikan peraturan yang ada di masing-masing Negara pelabuhan tempat kapal berlabuh. Kapal berlabuh berasal dari perairan nasional dan perairan internasional.

Karena banyaknya kapal yang keluar masuk pelabuhan, maka pelabuhan harus memiliki kemampuan dalam pelayanan kapal dan pelayanan barang untuk berbagai ukuran kapal. Selain itu ukuran *port* juga harus disesuaikan dengan jumlah kapal yang masuk dan keluar sehingga arus lalu lintas kapal sekitar pelabuhan bisa berjalan dengan baik, oleh karena itu dalam pelabuhan harus memiliki sistem yang memiliki kemampuan untuk pelayanan kapal khususnya pelabuhan bongkar muat sehingga waktu dapat digunakan secara efektif dan efisien. Sebagai Negara kepulauan Indonesia memiliki banyak pelabuhan besar dan kecil yang terbentang dari sabang sampai merauke.

Salah satu pelabuhan tersebut adalah Pelabuhan Samarinda yang terletak di sunagi Mahakam. Ada dua pelabuhan di Kota Samarinda, Kalimantan Timur ini. Pelabuhan Petikemas yang berada di Jalan Yos Sudarso, dan Pelabuhan Baru yang terletak di Kecamatan Palaran, sebagai ganti pelabuhan lama yang tidak sesuai dengan kondisi kota. Pelabuhan

Baru selesai dibangun pada 26 Mei 2010 dan diresmikan dengan nama TPK Palaran. Fungsi pelabuhan sebagai pelabuhan penumpang dan barang.

Hinterland Kaltim kaya akan sumber daya alam seperti minyak bumi, gas bumi, batubara, juga kayu, rotan, dan kelapa sawit. Komoditas lokal ini butuh didistribusikan lewat pelabuhan. Itu sebabnya peran Pelabuhan Samarinda sangat penting sebagai terminal sekaligus pintu gerbang arus barang, penumpang, dan hewan, serta sebagai penunjang dan pemacu pertumbuhan ekonomi di Kaltim.

Indonesia Nasional *Single Window* (INSW) merupakan suatu sistem yang terintegrasi dengan perdagangan dan lalu lintas barang ekspor-impor, sistem nasional Indonesia yang melakukan suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (*single submission of data and information*) pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (*single and synchronous processing of data and information*) dan pembuatan keputusan secara tunggal. *Indonesia Port Integration System (Inaportnet)* adalah subsistem INSW dimana Inaportnet menangani pelayan dan perijinan (*in/out clearance*) dari seluruh instansi terkait yang melakukan kegiatan di pelabuhan dalam proses kepabeanan dan kepelabuhanan

Indonesian Portnet (*Inaportnet*) dibangun untuk mempercepat proses pelayanan dari instansi terkait di pelabuhan, memudahkan pengurusan perijinan, serta mengurangi biaya operasional sehingga akan mampu meningkatkan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, terutama mendorong percepatan proses *Port Clearance*. Portnet

disediakan dalam suatu wadah (portal) yang dapat diakses oleh seluruh pengguna jasa pelabuhan, dengan demikian memungkinkan pengiriman dokumen melalui satu *gateway*-portal dan dari lokasi atau entitas mereka yang terkoneksi dalam Sistem *Inaportnet* ini

Sesuai SK Menteri Perhubungan No.KM 53 tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional, dalam pasal 7 ayat (2) disebutkan bahwa untuk mewujudkan peran pelabuhan, suatu pelabuhan harus melaksanakan beberapa fungsi yaitu: Pelaksana Fungsi Keselamatan Pelayaran, Fungsi Bea Cukai, Fungsi Imigrasi, Fungsi Karantina, Fungsi Keamanan dan Ketertiban

Untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan, Kementerian Perhubungan menerapkan *Inaportnet*, yakni sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet.

Penerapan *Inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang pelabuhan tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, tertanggal 13 Oktober 2015. Pelabuhan Samarinda akan terus memacu peningkatan layanan di Pelabuhan Samarinda dan memastikan layanan *Inaportnet* diimplementasikan secara konsisten serta peningkatan pengawasan juga menyediakan layanan pengaduan. Dan juga memastikan layanan *Inaportnet* di Pelabuhan Tanjung Priok akan diterapkan secara konsisten dengan meningkatkan pengawasan dan menyediakan layanan pengaduan. Pada peninjauan Pelabuhan Samarinda

pada Minggu 4 Maret 2018, Menhub Budi Karya telah meminta Pelabuhan ini terus berbenah dalam memberikan pelayanan. (*inaportnet.000webhostapp.com*).

Gordon B. Davis dan Margrethe H. Olson (1988) dalam buku *Management Information System Conceptual Foundation, Structure and Development* mendefinisikan sistem informasi manajemen sebagai “suatu sistem manusia dan mesin yang terpadu, untuk menyajikan informasi dan data guna mendukung fungsi operasi, manajemen dan pengambilan keputusan dalam suatu organisasi. Sistem ini menggunakan perangkat keras dan perangkat lunak komputer. Sistem Informasi lebih menekankan kepada sisi kebutuhan akan perlunya sebuah sistem yang dapat menjamin terciptanya arus informasi yang efisien dan efektif.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis berminat untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan dalam bentuk sebuah karya tulis dengan judul :

**“PENERAPAN INDONESIA PORT INTEGRATION SYSTEM (INAPORTNET) DALAM PELAYANAN CHECK-IN DAN CLEARENCE OUT KAPAL CURAH OLEH PT.INDO DHARMA TRANSPORT DI KANTOR SYAHBANDAR KELAS II SAMARINDA**  
“

## **B. FOKUS PENELITIAN**

Menurut Moleong (2014) fokus penelitian merupakan esensi utama yang didapatkan dari pengalaman peneliti atau melalui observasi yang

diperoleh dari studi kepustakaan ilmiah, wawancara dengan pihak terkait dan studi lapangan (*field research*). Fokus penelitian berfungsi sebagai pembatasan mengenai objek penelitian yang diangkat. Pemilihan fokus pada penelitian ini dibutuhkan agar penulis mampu memahami secara lebih luas dan mendalam mengenai pembahasan masalah. Penentuan fokus penelitian lebih diarahkan untuk membatasi studi kualitatif pada pembahasan mengenai penerapan *inaportnet* pada proses *check-in* dan *clearance out* kapal curah oleh PT. Indo Dharma Transport. Cabang Samarinda di kantor syahbandar kelas II Samarinda.

### C. RUMUSAN MASALAH

Berpijak dari latar belakang yang diuraikan di atas permasalahan yang timbul adalah sebagai berikut :

1. Bagaiman penerapan penggunaan *Inaportnet* dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearance out* kapal curah oleh PT. Indo Dharma Transport di kantor Syahbandar Kelas II Samarinda ?
2. Apa hambatan dalam penerapan penggunaan *Inaportnet* dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearance out* kapal curah oleh PT. Indo Dharma Transport di kantor Syahbandar Kelas II Samarinda?
3. Upaya apa yang dapat dilakukan KSOP Kelas II Samarinda untuk menunjang pelaksanaan penggunaan *Inaportnet* dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearance out* kapal curah ?

#### **D. TUJUAN PENELITIAN**

Dalam penulisan skripsi ini penulis ingin menerapkan teori-teori baik yang didapat dari perkuliahan maupun studi kepustakaan dan studi dokumen, dengan keadaan atau kenyataan yang di dapat dalam praktek proyek darat, sehingga penulis bertujuan :

1. Mengetahui penerapan penggunaan Sistem *Inaportnet* dalam pelayanan Syahbandar Kelas II Samarinda dan PT. Indo Dharma Transport cabang Samarinda pada saat pelayanan keagenan kapal.
2. Mengetahui hambatan dalam penerapan *Check-in* dan *Clearance out* standar pelayanan kapal Curah dalam Inaportnet.
3. Mengetahui upaya *In/Out Clearance* dengan system *inaportnet* pada saat pelayanan keagenan kapal, khususnya oleh PT. Indo Dharma Transport cabang Samarinda

#### **E. MANFAAT PENELITIAN**

Adapun manfaat skripsi adalah sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis :
  - a. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan terkait prosedur penggunaan *Inaportnet* untuk *Agent* dalam proses *Check-in* dan *Clearance out*
  - b. Sebagai tambahan pustaka perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tentang proses *Check-in* dan *Clearance out* di kantor Syahbandar Kelas II Samarinda.

2. Manfaat secara praktis :

Sebagai panduan untuk *agent* yang bekerja dalam pengurusan *Check-in* dan *Clearance out* kapal curah dapat bekerja dengan optimal tanpa adanya hambatan dalam proses tersebut.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori dalam suatu penelitian merupakan uraian sistematis tentang teori dan hasil-hasil penelitian yang relevan dengan variabel yang diteliti, suatu deskripsi teori berisi tentang penjelasan terhadap variabel-variabel yang diteliti melalui uraian yang mendalam dan lengkap dari berbagai referensi. Dalam menelusuri pembahasan dan pengetahuan mengenai penerapan *Inaportnet* pada proses *Check-in* dan *Clearance* out pada kapal curah oleh PT. Indo Dharma Transport di kantor Syahbandar kelas II Samarinda , maka perlu diberikan penjelasan ataupun uraian yang terkait terhadap istilah yang berkaitan dengan pembahasan skripsi untuk mempermudah dan menyempurnakan penulisan pada skripsi ini sehingga dapat menjawab rumusan masalah yang diteliti secara teoritis.

##### 1. Penerapan

Penerapan adalah perbuatan menerapkan. Menurut Usman (2014), penerapan (implementasi) adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem. Unsur penerapan sebagai berikut:

- a. Adanya program yang dilaksanakan
- b. Adanya kelompok target, yaitu masyarakat yang menjadi sasaran dan diharapkan akan menerima manfaat tersebut.

- c. Adanya pelaksanaan, baik organisasi atau perseorangan bertanggung jawab pada pelaksanaan, maupun pengawasan penerapan tersebut.

## 2. *Indonesia Port Integration System (Inaportnet)*

“*Inaportnet* merupakan suatu sistem yang berbasis jaringan internet atau *web* untuk menintegrasikan informasi kepelabuhanan yang memiliki standar dalam pelayanan, baik secara fisik maupun dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan di pelabuhan” (peraturan menteri perhubungan Nomor PM 192, 2015). Setiap instansi dan badan usaha terkait harus melakukan proses perizinan sesuai dengan kewenangannya.

Sistem pelayanan *Inaportnet* dibuat dengan maksud untuk memberikan kemudahan pada pengguna jasa dalam melakukan kegiatan kepengurusan kedatangan dan keberangkatan kapal. Penerapan *Inaportnet* membuat pengiriman dokumen dapat melalui portal tunggal yang dapat diakses melalui sistem *Inaportnet* dimanapun dan kapanpun. Penerapan *Inaportnet* pada layanan kapal dan barang diundangkan pada tanggal 13 Oktober 2015 dan di berlakukan setelah 3 bulan pada tanggal 13 Januari 2016 (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2015). *Inaportnet* di harapkan dapat membuat waktu proses *Check-in* dan *Clearance out* menjadi lebih efektif. Maksud lain dari di berlakukanya sistem *Inaportnet* untuk mengurangi kontak langsung antar pegawai dan pengguna jasa dalam masa pandemic ini dan memangkas biaya dalam kegiatan terkait pelayanan *check-in* dan *clearance out* dikantor Syahbandar kelas II Samarinda.

*Inaportnet* adalah sistem yang memudahkan pengguna layanan jasa agent, dalam praktek penerapan *Inaportnet* membutuhkan jaringan koneksi yang stabil dan kuat sehingga tidak terjadi keterlambatan atau gangguan ketika proses input data dalam proses *check-in* dan *clearance out* berlangsung, akibat lemahnya koneksi jaringan internet.

*Inaportnet* bersifat netral memiliki arti tidak memihak, sistem hanya dapat diakses sesuai dengan kepentingan pengguna karena setiap pengguna memiliki password dan id yang berbeda.

### 3. Pelayanan *Inaportnet*

*Inaportnet* akan banyak menggunakan singkatan atau istilah, sehingga pembaca perlu memahami istilah-istilah tersebut sehingga dalam pelaksanaannya tidak menimbulkan kekeliruan. Adapun istilah-istilah yang sering digunakan atau yang terdapat pada layanan *Inaportnet* adalah sebagai berikut :

- a. AP : Agen Pelayaran/Perusahaan Pelayaran
- b. PBM : Perusahaan Bongkar Muat
- c. PMKU : Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha
- d. PKK : Pemberitahuan Kedatangan Kapal adalah laporan rencana kedatangan kapal yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus dan perusahaan angkutan laut rakyat kepada Penyelenggara Pelabuhan.
- e. SPM : Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan (*Clearance in*) adalah

surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan wajib lainnya untuk memasuki pelabuhan.

- f. RKBM : Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah laporan yang disampaikan perusahaan bongkar muat kepada Penyelenggara Pelabuhan yang memuat rencana kegiatan bongkar muat.
- g. PPKB : Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan (Labuh, Pandu, Tunda, Kepil, Tambat dan jasa lainnya) dan jenis barang serta jumlah barang yang akan di bongkar/muat oleh agen pelayaran yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP).
- h. RPK-RO : Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang diusulkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Penyelenggara Pelabuhan untuk memperoleh penetapan.
- i. PPK : Penetapan Penyandaran Kapal adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- j. SPK : Surat Perintah Kerja adalah dokumen yang berisi perintah untuk melaksanakan pelayanan kapal yang dikeluarkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang meliputi kegiatan pemanduan, penundaan, dan

tambat kapal.

- k. SPOG : Surat 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 pergerakan di pelabuhan.
- l. LKK : Laporan Keberangkatan Kapal adalah laporan rencana keberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan.
- m. LK3 : Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan tentang realisasi kegiatan kapal yang berisikan tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar dan/atau muat).
- n. SPB: Surat Persetujuan Berlayar (*Clearance Out/Port Clearance*) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan.
- o. LAB : Laporan Angkutan Barang adalah surat yang berisi daftar kegiatan bongkar/muat barang yang diajukan oleh perusahaan jasa terkait (EMKL/JPT) kepada Penyelenggara Pelabuhan.

- p. JPT : Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding*) adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara yang mencakup kegiatan pengiriman penerimaan, bongkar muat, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan pengukuran, penimbangan, pengurusan, penyelesaian, dokumen, penerbitan dokumen angkutan, pemesanan ruangan pengangkut, pengelola pendistribusian, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang, penyelesaian tagihan dan biaya lainnya yang diperlukan dan penyediaan sistem informasi dan komunikasi serta layanan logistik.
- q. Warta Kapal adalah suatu bentuk pelaporan secara elektronik yang disampaikan 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 muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB).
- r. *Shipping Intruction* adalah perintah/instruksi pengapalan/pengiriman yang dibuat oleh eksportir/pengirim barang kepada perusahaan pengangkutan.

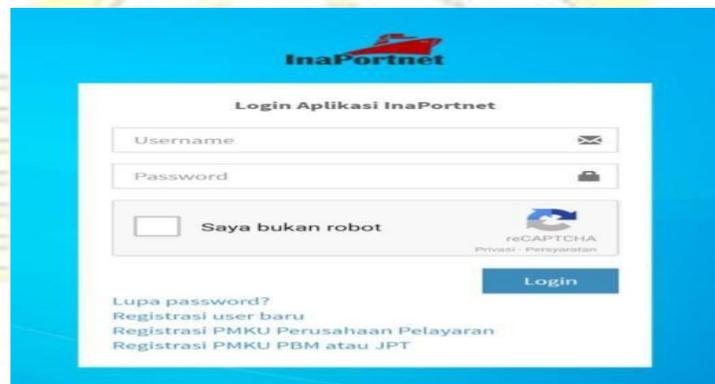
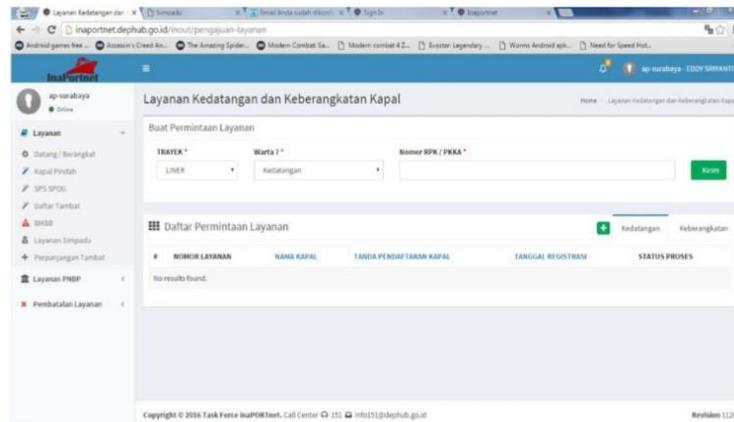
s. Hub *Payment* adalah Pusat Distribusi dan monitoring tagihan PNBPN (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dari seluruh aplikasi *online* Kementerian Perhubungan untuk pembayaran dan penyetoran PNBPN ke Kas Negara yang terhubung melalui SIMPONI (Sistem Informasi PNBPN *Online*).

#### 4. Penggunaan *Inaportnet* dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearance*

Dalam hal ini pelaksanaan penggunaan sistem *Inaportnet* setiap perusahaan harus memiliki izin akses untuk masuk sistem *Inaportnet* sehingga pengguna layanan dapat masuk kedalam *Inaportnet*, sebab itu penggunaan layanan harus lebih dulu membuat akun pengajuan akses layanan *Inaportnet* dengan cara membuka browser di: <http://Inaportnet.dephub.go.id>. Kemudian mengajukan permohonan dan di konfirmasi oleh aplikasi, pengguna layanan melakukan *login* melalui *user*, *password* yang telah di tentukan oleh pengguna jasa.

#### 5. Login sistem *Inaportnet*

Portal *Inaportnet* bagi penggunaan jasa layanan meliputi AP, PBM, dan JPT untuk meminta layanan pada sistem *Inaportnet*. Setelah pengguna melakukan *login*, pengguna layanan akan bisa masuk ke beranda dan dapat melihat alur layanan terkait kewenangan dari pengguna layanan *Inapotnet*.

Gambar 2.1 Beranda sistem *Inaportnet*.

Pengguna sistem *Inaportnet* harus berdasarkan sistem dan prosedur yang sudah ditetapkan oleh pemerintah dan instansi terkait. Dengan sistem prosedur yang sudah dibuat oleh pihak instansi diharapkan operator dalam hal ini Syahbandar dan pihak jasa dapat menggunakan sistem *Inaportnet* dengan baik dan benar sehingga dapat mempermudah pekerjaan.

## 6. Syahbandar

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 kepil atau tempat labuh, tempat-tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lainnya yang lazim digunakan oleh kapal-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 tempat kepil yang lazim digunakan. Berdasarkan pengertian diatas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut, sungai, dermaga dan kapal. Atau dengan kata lain (pengusaha/pemerintah) dan unsur sarana dan prasarana yaitu laut dan sungai, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan ditata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang lancar lalulintas angkutan laut. (Randy Y.C.Aguw. 2013 : 46).

Adapun fungsi, tugas dan kewenangan syahbandar adalah :

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan

- d. Mengawasi pemanduan dan kegiatan penundaan kapal
- e. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage
- f. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya
- g. Mengawasi pengisian bahan bakar
- h. Mengawasi pengerukan dan reklamasi
- i. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan

Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai unsur pelaksana teknis melakukan pengawasan kapal di pelabuhan. Disamping Syahbandar ada pula petugas yang ditunjuk oleh pemerintah, untuk mengawasi kapal-kapal asing yang dikenal sebagai Port State Control Officer dan pengawasan meliputi:

- a. Sewaktu kapal datang
- b. Sewaktu kapal berada di perairan Bandar
- c. Sewaktu kapal akan berlayar

Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapatkan surat ijin berlayar (*port clearance*) dari Syahbandar sesuai Pasal 8 Peraturan Bandar 1925. Sebelum diberikan surat ijin berlayar oleh Syahbandar perlu diselesaikan lebih dahulu hal-hal sebagai berikut:

- a. Perusahaan Pelayaran
- b. Pandu
- c. Nakhkoda

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan di bagi ke dalam 5 (lima) kelas, terdiri atas :

- a. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I.
  - b. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II.
  - c. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III.
  - d. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV.
  - e. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V.
7. Keagenan

Keagenan pelayaran adalah badan yang menjalankan atau terlibat dalam pengoperasian kapal atau perusahaan. Semua kapal yang berlabuh atau berlabuh di suatu pelabuhan memerlukan pelayanan dan memiliki kebutuhan yang berbeda-beda. Perusahaan pelayaran menunjuk agen pelayaran atas nama kapal untuk memenuhi segala kebutuhan kapal di pelabuhan. (Suyono 2015). Menurut Suyono ada tiga jenis agent kapal yaitu

- a. General Agent / Agent umum

Perusahaan angkutan laut yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing maupun perusahaan angkutan laut nasional, dari luar negeri

maupun dalam negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, kapal charter maupun kapal yang di operasikannya).

b. Sub Agent

Perusahaan angkutan laut nasional yang di tunjuk oleh agen umum (General Agent) untuk melayani kapal yang di ageni

c. Cabang Agent

Cabang dari general agent di pelabuhan tertentu, untuk menunjang peningkatan terhadap kunjungan kapal yang lingkup kegiatannya melayani lintas pelabuhan antar provinsi atau internasional.

8. *Mother Vessel*

Berabad-abad kapal digunakan oleh manusia untuk mengarungi sungai atau lautan yang diawali oleh penemuan perahu. Biasanya manusia pada masa lampau menggunakan kano, rakit ataupun perahu, semakin besar kebutuhan akan daya muat maka dibuatlah perahu atau rakit yang berukuran lebih besar yang dinamakan kapal.

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil, berabad abad kapal digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang sampai akhirnya pada awal abad ke-20 ditemukan

pesawat terbang yang mampu mengangkut barang dan penumpang dalam waktu singkat maka kapal pun mendapat saingan berat. Namun untuk kapal masih memiliki keunggulan yakni mampu mengangkut barang dengan tonase yang lebih besar sehingga lebih banyak didominasi kapal niaga dan tanker sedangkan kapal penumpang banyak dialihkan menjadi kapal pesiar seperti Queen Elizabeth dan Awani Dream

#### 9. Batubara

Menurut Yunita (2014) Batubara adalah substansi heterogen yang dapat terbakar dan terbentuk dari banyak komponen yang mempunyai sifat saling berbeda. Batubara dapat didefinisikan sebagai satuan sedimen yang terbentuk dari dekomposisi tumpukan tanaman selama kira-kira 300 juta tahun. Dekomposisi tanaman ini terjadi karena proses biologi dengan mikroba dimana banyak oksigen dalam selulosa diubah menjadi karbondioksida ( $\text{CO}_2$ ) dan air ( $\text{H}_2\text{O}$ ). Lamanya proses terbentuknya batubara dibawah pengaruh fisika, kimia, ataupun geologi tentu memiliki jenis-jenis yang berbeda antara lain :

- a. Lignit
- b. Sub-bitumine
- c. Bitumine
- d. Antrasit

#### 10. *Check-in*

*Check-in* adalah menyelesaikan dan menyiapkan semua yang berkaitan dengan dokumen kapal kargo dan awak kapal saat datang di pelabuhan. Sebelum kapal datang pihak owner kapal melakukan komunikasi dengan pihak agent yang dituju untuk pemberitahuan 1-2 hari sebelum kapal datang agar pihak agent dapat mempersiapkan semua kebutuhan Letter Of Appointment yang di tunjukan kepada perusahaan keagenan bermaksud ketika kapal maka kapal dapat meminta pada agen yang sudah di tunjuk oleh *principal*. Perusahaan pelayaran membuat rencana operasi kedatangan kapal yang di ajukan kepada instansi terkait, antara lain:

- a. PT. Pelindo
- b. Karantina Kesehatan
- c. Imigrasi
- d. Bea dan Cukai
- e. Syahbandar
- f. Otoritas Pelabuhan
- g. Divisi Kepanduan
- h. Kesehatan Pelabuhan
- i. TNI AL dan Kepolisian

Setelah perusahaan pelayaran menerima master cable dari nakhoda mengenai kepastian kedatangan kapal. Agensi mengajukan permohonan ke pihak instansi terkait dengan melampirkan *master cable* dan *Letter Of*

*Appointment*. Apabila sudah mendapat persetujuan dari instansi terkait maka kapal diijinkan untuk masuk menuju Loading point maka Agent akan menghubungi pandu guna membantu nahkoda melakukan komunikasi untuk melakukan sandar di tempat yang telah ditentukan. Ada beberapa dokumen yang perlu disiapkan dari pihak kapal sebelum kedatangan kapal :

- a. PKKA (Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing)
- b. PPKB (Pusat Pelayanan Kapal dan Barang)
- c. Memorandum
- d. Letter Of Appointment
- e. Tonnage Certificate
- f. Master Cable
- g. ISSC
- h. Ship Particular
- i. Crew List
- j. Cargo Manifest

#### 11. Clearance Out

Menurut Bambang Widiatmoko (2014) *clearance out* adalah suatu pengoprasian kapal yang meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya memenuhi persyaratan dokumentasi teknis dan administrasi, keselamatan keamanan dan lingkungan angkutan laut. Sesuai Permenhub No PM 82 Tahun 2014. *Port Clearance* adalah dokumen pemerintah yang dikeluarkan untuk semua kapal yang bepergian ke

pelabuhan tujuan. Kapal yang akan berlayar wajib memiliki *Port Clearance* dikecualikan kapal pemerintah, kapal perang, dan kapal dalam rangka kemanusiaan. Saat proses clearance out semua sertifikat tidak boleh dalam keadaan *expired* yang dapat menghambat proses *clearance out*. Sertifikat yang di perlukan dalam proses *clearance out* sama dengan proses *clearance in* namun memiliki tambahan dokumen penunjang seperti berikut:

- a. *Master Sailing Declaration*
- b. *Cargo Manifest*
- c. *Port Clearance out*
- d. *Immigration Clearance*
- e. *Quarantine Clearance*
- f. *Custom Clearance*
- g. PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal Barang)

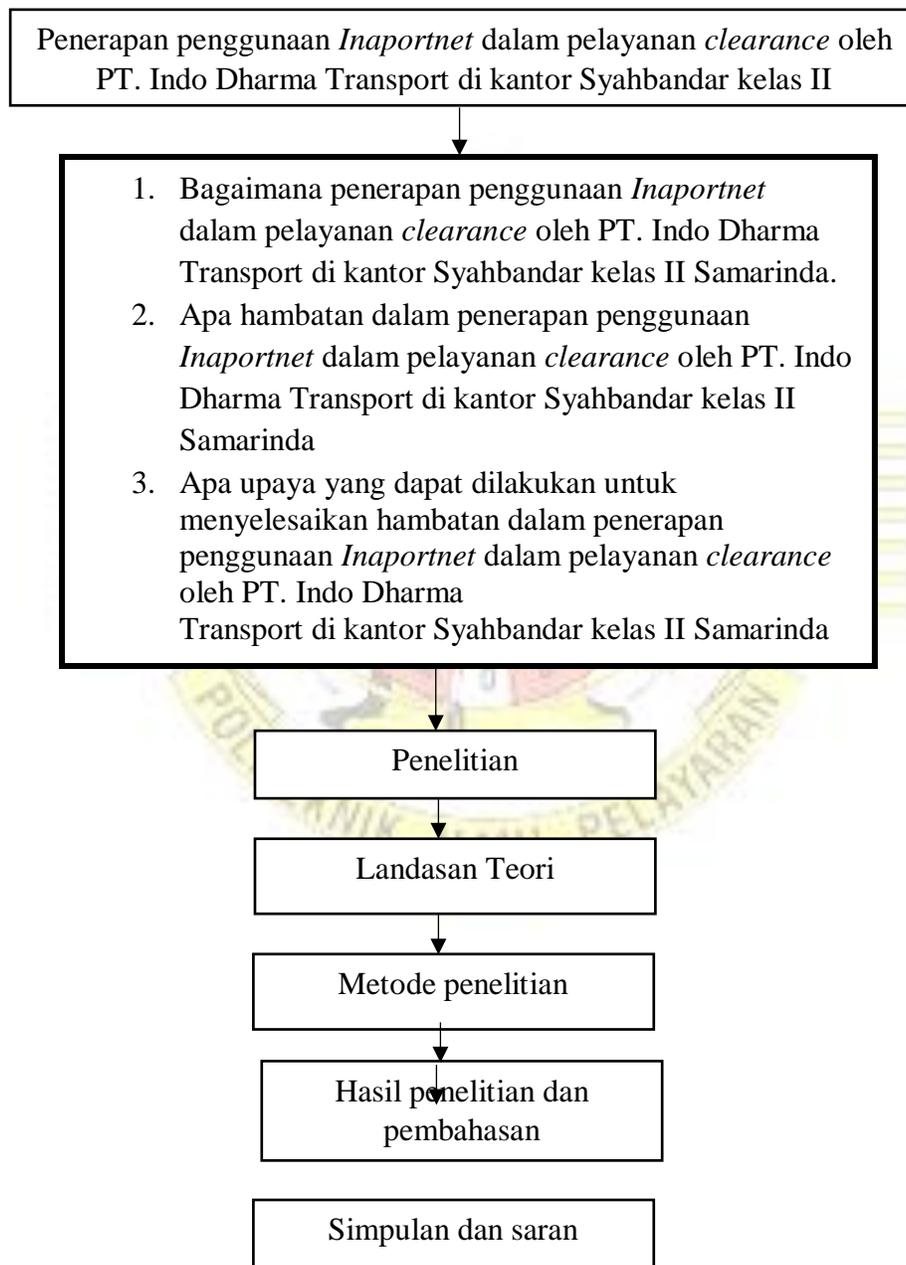
## B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian adalah alur pemikiran penulis yang menerapkan berbagai model konseptual dengan menghubungkan antara teori dan fakta lapangan yang telah diidentifikasi lalu dijadikan sebagai pokok permasalahan dalam penelitian yang disusun secara sistematis.

Setelah mempelajari pokok permasalahan yang sesuai dengan judul penelitian, maka disusunlah kerangka penelitian yang berupa bagan sederhana sebagai kerangka berpikir untuk pembaca dalam mendapatkan pemahaman atas

pokok permasalahan dan penyelesaian yang ditulis dalam penulisan karya tulis ilmiah ini. Berikut adalah kerangka penelitian yang penulis susun dalam diagram alur pada gambar kerangka penelitian berikut :

Gambar 2.2 Kerangka Penelitian





## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. SIMPULAN

Berdasarkan uraian pada pembahasan hasil penelitian dalam penulisan karya tulis ilmiah ini, maka penulis dapat menarik kesimpulan dari hasil pembahasan penerapan *Indonesia Port Integration System (Inaportnet)* dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearance out* kapal curah oleh PT.Indo Dharma Transport di kantor syahbandar kelas II Samarinda. Adapun kesimpulan sebagai akhir dalam penulisan karya tulis ilmiah ini. Berikut kesimpulan yang dapat penulis sampaikan :

1. Penerapan penggunaan *Inaportnet* dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearance out* kapal curah oleh PT.Indo Dharma Transport di kantor Syahbandar Kelas II Samarinda adalah penggunaan *Inaportnet* oleh PT. Indo Dharma Transport dalam pelayanan *clearance* belum bisa di gunakan secara optimal karena terdapat hambatan-hambatan dalam penerapannya.
2. Hambatan dalam penerapan penggunaan *Inaportnet* dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearance out* kapal curah oleh PT. Indo Dharma Transport di kantor Syahbandar Kelas II Samarinda adalah sertifikat kapal yang kadaluarsa, kurangnya pelatihan dan sosialisasi tentang penggunaan *Inaportnet*, lemahnya koneksi jaringan internet.
3. Upaya yang dilakukan KSOP Kelas II Samarinda untuk menunjang pelaksanaan penggunaan *Inaportnet* dalam pelayanan *Check-in* dan

*Clearence out* kapal curah adalah melakukan perpanjangan sertifikat yang kadaluarsa, menambah kecepatan internet, diadakannya sosialisasi dan pelatihan tambahan.

## **B. Keterbatasan Penelitian**

Berdasarkan penelitian yang penulis lakukan saat penyusunan karya tulis ilmiah yang berjudul Penerapan Indonesia Port Integration System (*Inaportnet*) dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearence out* kapal curah oleh PT.Indo Dharma Transport di kantor syahbandar kelas II Samarinda. Terdapat beberapa keterbatasan yang menyebabkan penyusunan karya tulis ilmiah ini kurang sempurna yakni :

1. Keterbatasan penulis dalam melakukan observasi karena penulis hanya sebagai agen *On Board* yang bertugas membuat *daily report*.
2. Keterbatasan waktu narasumber ketika memberikan keterangan dikarenakan tuntutan pekerjaan
3. Penelitian hanya dilakukan pada salah 1 kapal pada saat kapal tersebut akan memasuki perairan Samarinda

## **C. Saran**

Berdasarkan penelitian yang penulis lakukan saat penyusunan karya tulis ilmiah yang berjudul terjadinya Penerapan Indonesia Port Integration System (*Inaportnet*) dalam pelayanan *Check-in* dan *Clearence out* kapal curah oleh PT.Indo Dharma Transport di kantor syahbandar kelas II Samarinda. Maka penulis mencoba memberikan saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya kantor Syahbandar kelas II Samarinda dapat memberikan sosialisasi dan pelatihan secara berkelanjutan dalam hal penggunaan suatu sistem yang baru dari yang sebelumnya manual beralih ke sistem internet (*Inaportnet*). Agar pihak pengguna jasa dapat memahami dan bisa menggunakan secara optimal.
2. Sebaiknya staff Operasional kantor PT. Indo Dharma Transport yang belum memahami tentang tahapan penggunaan *Inaportnet* dalam kepengurusan *clearance* melakukan koodinasi yang lebih intens kepada staff operasional yang sudah pernah mengikuti sosialisasi dari pihak penyelenggara pelabuhan.
3. Sebaiknya PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda diharapkan lebih siap dalam segala hal teknis maupun non teknis terhadap segala perubahan sistem *clearance* di masa sekarang dan di masa yang akan datang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ariawan, Vina Anggia Nastitie, Niken Tri Utami, dan Rahman Rahman, 2018, Peningkatan keterampilan membaca pemahaman siswa sekolah dasar melalui implementasi model CIRC berbantuan media cetak, *Al-Aula, : Journal of Islamic Primary Education*.
- Kristanto, Vigih Hery, 2018, *Metodologi Penelitian Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah, (KTI)*, Deepublish.
- Moleong, Lexy J. 2015, *Metode Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya
- Ningrum, Nadiya Lifa, Yosi Pratiwi, dan Arif Firmansyah, 2020, Upaya Peningkatan Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Di Duks Semen Gresik Oleh Pt. Varia Usaha Lintas Segara (Vuls) Banyuwangi, *Jurnal Kemaritiman dan Transportasi* 2.(1), 1-12.
- Peraturan menteri perhubungan Nomor PM 192, 2015 tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
- PM 65 Tahun 2019, Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal
- PM 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan *Inaportnet*
- Permenhub No PM 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
- Safi'i. Imam, 2019, *Proses Pelayanan Makanan Dan Minuman Room Service Section Di Hotel Fairfield By Marriot Surabaya*, Diss, Universitas Muhammadiyah Jember.
- Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 53 tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional, dalam pasal 7 ayat (2)
- Suparwan, C. K., Sari, D. P., & Badarusman, 2018, Kinerja Keagenan Dan Clearance Kapal Livestock Perusahaan Pelayaran Indonesia, *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 4(2), 233-236.
- Tarono, 2022, Peran Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas Ii Cirebon Dalam Peningkatan Keselamatan Berlayar, Penjagaan Dan Patroli Di Wilayah Pelabuhan Cirebon, *Karya Tulis*.

- Usman. A. Samad, 2014, Meningkatkan Mutu Pendidikan Melalui Penerapan Manajemen Berbasis Sekolah, *Jurnal Ilmiah Didaktika: Media Ilmiah Pendidikan dan Pengajaran* 15(1), 13-31.
- Yuni. Yuni, 2011, *Penerapan Model Pembelajaran Realistik Berbasis Media dan Berkonteks Lokal Sebagai Upaya Peningkatan Keaktifan Belajar Matematika Siswa Kelas VI SD N 01 Jatisuko Kecamatan Jatipuro Tahun Ajaran 2010/2011*, Diss, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Yunita, 2019, Pengaruh Inflasi, Suku Bunga Bank Indonesia, Debt to Equity Ratio, Ukuran Perusahaan dan Umur Perusahaan terhadap profitabilitas Perusahaan Sub Sektor Pertambangan Batubara yang Terdaftar di BEI, *JIM UPB (Jurnal Ilmiah Manajemen Universitas Putera Batam)*, 7(2), 189-198.



## LAMPIRAN WAWANCARA

Wawancara merupakan instrument yang dipilih oleh penulis untuk mengumpulkan data. Peneliti melakukan wawancara dengan beberapa narasumber dari PT. Indo Dharma Transport yang dianggap paling dekat dengan fokus permasalahan yang di teliti. Berikut ini merupakan hasil dari wawancara yang dilakukan oleh penulis dengan narasumber/ responden :

### Narasumber 1

Nama : DA

Jabatan : Staff Seksi Operasional Agent PT. Indo Dharma Transport cabang Samarinda

Hasil wawancara sebagai berikut :

Erdi : Selamat pagi pak , mohon ijin meminta waktunya sebentar.

Bapak DA : Selamat pagi Erdi, ada yang bisa saya bantu ?

Erdi : Ijin bertanya pak?

Bapak DA : Iya silahkan Erdi

Erdi : Apa saja hambatan yang sering bapak alami selama mengurus proses *Clearence* ini ?

Bapak DA : Banyak hambatan yang saya alami selama mengurus proses *Clearence*, tetapi yang sering terjadi biasanya kadaluarsanya sertifikat

Erdi : Mengapa hal itu bisa terjadi pak ?

Bapak DA : Karena biasanya dari pihak kapal mereka cuek dan berharap tidak ketawan tapi itu sangat beresiko bagi kapal dan agent

Erdi : Apakah dari pihak agent tidak mengingatkan sebelumnya akan hal itu ?

Bapak DA : Seharusnya pihak kapal sudah memberikan informasi bahwasannya ada sertifikat yang sudah kadaluarsa atau bisa

juga pihak kapal sudah memperpanjang dulu di pelabuhan sebelumnya

Erdi : Baik pak, mungkin ada kendala lain yang sering bapak alami ?

Bapak DA : Seringnya terjadi masalah *server down* dan kurang stabilnya kecepatan *internet* di kantor ini yang membuat saya merasa kesusahan dalam mengunggah dokumen kapal

Erdi : Menurut bapak upaya apa yang harus dilakukan untuk memperbaiki masalah ini ?

Bapak DA : Sebenarnya hal ini sudah kami sampaikan ke kantor pusat untuk meminta tambahkan kecepatan atau mengganti provider yang lebih cepat tetapi sampai saat ini belum terealisasi

Erdi : Selain hal tersebut adakah kesulitan bapak dalam mengoperasikan sistem *Inaportnet* ini ?

Bapak DA : Tentu banyak kesulitan yang saya alami karena *Inaportnet* juga hal baru bagi saya, masalah kurang jelasnya dan penyuluhan dari pihak syahbandar untuk agent mengenai penerapan *Inaportnet* apalagi penggunaan *Inaportnet* ini hal yang baru bagi saya karena disebabkan oleh pandemi yang terjadi ,jadi saya juga masih bingung untuk menggunakan *Inaportnet* ini

Erdi : Seperti itu ya bapak , terimakasih atas informasi yang di berikan saya kira cukup

Bapak DA : Oke Erdi kalau ada yang ingin bertanya silahkan tanyakan saja pada saya

Erdi : Terimakasih bapak

## **Narasumber 2**

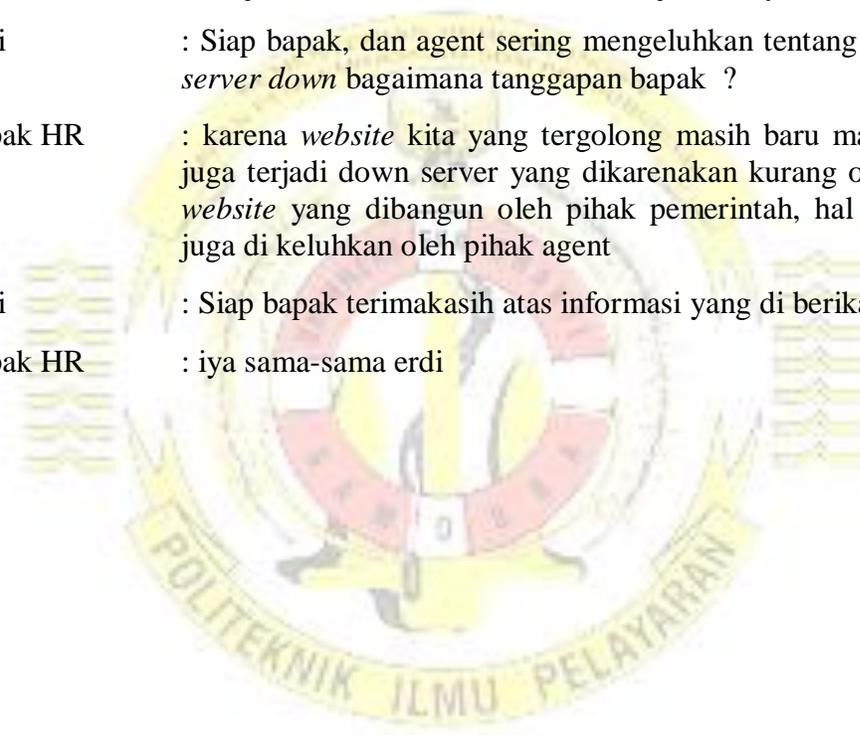
Nama : HR

Jabatan : Perwira Staff eksekusi lalu lintas laut Syahbandar kelas II Samarinda

Hasil wawancara sebagai berikut ;

Erdi : Selamat pagi bapak Hartadi

- Bapak HR : Selamat pagi Erdi, ada apa ya?
- Erdi : mohon ijin untuk meminta waktunya sebentar untuk menanyakan beberapa hal, apakah bapak berkenan ?
- Bapak HR : Iya silahkan bertanya akan saya jawab sebisa saya
- Erdi : Apakah sertifikat yang sudah kadaluarsa menjadi hambatan yang sering agent laporkan ?
- Bapak HR : Sering terjadi biasanya dari pihak agent terlambat menginformasikan *expired* sertifikat kapal yang menghambat kinerja kita untuk menerbitkan surat ijin berlayar
- Erdi : Siap bapak, dan agent sering mengeluhkan tentang seringnya *server down* bagaimana tanggapan bapak ?
- Bapak HR : karena *website* kita yang tergolong masih baru maka sering juga terjadi down server yang dikarenakan kurang optimalnya *website* yang dibangun oleh pihak pemerintah, hal ini sering juga di keluhkan oleh pihak agent
- Erdi : Siap bapak terimakasih atas informasi yang di berikan bapak
- Bapak HR : iya sama-sama erdi



## LAMPIRAN GAMBAR

### Bukti Foto Dokumen Lk3

#### LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

NAMA : SAMI  
UKURAN : 31260 GT  
NAKHODA : Capt. Johan Sabaryanto H.S

NO	TIBA	BERANGKAT												
1	Dari : WEDA	Tujuan : BAHODOPI												
2	Tanggal : 20-07-2022 09:05:00	Tanggal : 30-07-2022 19:00:00												
3	Bongkar	Muat												
	<table border="1"><thead><tr><th>Jenis Barang</th><th>Jumlah Unit/Ton/M<sup>3</sup></th></tr></thead><tbody><tr><td></td><td></td></tr></tbody></table>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M <sup>3</sup>			<table border="1"><thead><tr><th>Jenis Barang</th><th>Jumlah Unit/Ton/M<sup>3</sup></th></tr></thead><tbody><tr><td>BATUBARA</td><td>1/55,000/0</td></tr></tbody></table>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M <sup>3</sup>	BATUBARA	1/55,000/0				
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M <sup>3</sup>													
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M <sup>3</sup>													
BATUBARA	1/55,000/0													
4	Turun	Naik												
	<table border="1"><thead><tr><th>No.</th><th>Penumpang</th><th>Jumlah</th></tr></thead><tbody><tr><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	No.	Penumpang	Jumlah				<table border="1"><thead><tr><th>No.</th><th>Penumpang</th><th>Jumlah</th></tr></thead><tbody><tr><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	No.	Penumpang	Jumlah			
No.	Penumpang	Jumlah												
No.	Penumpang	Jumlah												

, 30 Jul 2022,  
PT. IDT TRANS AGENCY  
SAMI

Capt. Johan Sabaryanto H.S  
NAKHODA



Dokument RKBM Meliputi *Ship Particular, Stowage Plan, Shipping Instruction, Tonnage, Dan Persetujuan Kapal Asing*

Dokumen *Ship Particular*

		<b>M/V "GOLDEN KEEN"</b> <b>SHIP'S PARTICULARS</b>	
<b>SHIP'S NAME :</b> GOLDEN KEEN		Owners : Golden Keen Inc. Operator : Golden Ocean Shipping Co. Pta. Ltd. Manager: Yoonie Shipping Pte. Ltd 16 Raffles Quay, # 34-04, Hong Leong Building	
<b>Built :</b> Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd. <b>Launched/Completed :</b> 30 APRIL 2012 <b>Keel laid :</b> 27 DECEMBER 2011 <b>Int'l Call Sign :</b> V7WV9 <b>Flag :</b> MARSHALL ISLANDS <b>Port of Registry :</b> MAJURO <b>IMO Number :</b> 9595723 <b>Official Number :</b> 4290 <b>MMSI - Number :</b> 538004290 <b>BV Class-Number :</b> 22773F <b>CLASS :</b> Bureau Veritas Bulk Carrier CSR CPS (WBT) BC-A (hold 2,4 & 6 may be empty) ESP GRAB(20) Unrestricted nav. Aut-Ums Mon-Hull Mon-shaft,BW/E		<b>COMMUNICATIONS WITH VESSEL :</b> VSAT Voice : +44 2080695391 (Bridge) VSAT Voice : +44 2080695392 (Master) FBB Phone : +870 773804356 (Bridge) FBB Fax : +870 783404666 (Bridge) Satcom-INM C Telex : 453837438 / 453837439 Satcom-INM F77 eMail : golden.keen@thorships.net	
<b>Type of Propulsion :</b> Fix Pitch Propeller, 4 Blade Nickel Aluminum Bronze		<b>ANCILLIARIES :</b> Evaporator : Donghwa E/Refr type OX-06-25 Ballast Pumps : Nantase pump/Electric motor Driven Centrifuge Pump Liferaising Equipment : 1 Freefall Lifeboat - Hyundai 7.95m x 3.07m x 3.19m x 25 persons 1 Rescue Boat-Hyundai 4.2m x 1.8m x 1.5m x 6 persons 1 Liferaft for 25 persons (Port) 1 Liferaft for 25 persons (Starboard) 1 Liferaft for 6 persons (Forward)	
<b>Rudder Type :</b> Semi-Balanced		<b>Fire &amp; GS Pump :</b> Nantase pump/Electric motor Driven Centrifugal Pump 95/245 m <sup>3</sup> /hr	
<b>Main Engine :</b> Hyundai - B&W		<b>Bilge Pump :</b> Nantase pump/Electric motor Driven Centrifugal Pump 95/245 m <sup>3</sup> /hr	
<b>Engine Model :</b> Hyundai- B&W 6S80MC-C8		<b>Suez Canal Cranes :</b> Nil	
<b>Engine Power :</b> EPL 9,856 KW x EPL 57.6 RPM		<b>Provision Crane :</b> 2 x set SWL 2.6T x 3.3-12m	
<b>Auxiliary Engines :</b> Hyundai Himsen		<b>Bowthruster :</b> Nil	
<b>Engine Model :</b> 7H17/28		<b>Steering Gear :</b> Flutek-Kawasaki Electro Hydraulic Steering Gear Type FE21-126-T050	
<b>Generators :</b> 3 x 750 kw x AC 450V x 60 Hz 3 phases		<b>Anchor/Chains :</b> 6325 kg Anchor DWG x 2 sets, 81# 12 shackles part, 13 shackles std. Grade A	
<b>Emergency Generator :</b> Cummins Inc. Model 6CT6.3-D CM		<b>→ PANAMA CANAL :</b>	
<b>Boiler Type :</b> Kangin Marine Composite Boiler Type MC2101P13 x 1 set		<b>→ SUEZ CANAL :</b>	
<b>TONNAGES :</b> INTERNATIONAL			
<b>Gross Tonnage :</b> 44625 grt		36,012	
<b>Net Tonnage :</b> 27237 nrt		41692.95 nrt	
<b>WEIGHTS :</b>		<b>MANOEUVERING CRITERIA - AHEAD / ASTERN</b>	
<b>Light Ship :</b> 13,741 tons		<b>FULL :</b> 72 rpm - 13.35 knots / 72 rpm - 10.68 knots	
<b>Displacement :</b> 95,327 tons		<b>HALF :</b> 60 rpm - 11.37 knots / 60 rpm - 5.06 knots	
<b>Summer DWT :</b> 81,586 tons		<b>SLOW :</b> 42 rpm - 7.96 knots / 42 rpm - 6.36 knots	
		<b>DEAD SLOW :</b> 32 rpm - 6.06 knots / 32 rpm - 4.84 knots	
<b>DIMENSIONS :</b>		<b>MANOEUVERING CRITERIA - ASTERN :</b>	
<b>Length over all :</b> 229.07 m = 751.54 ft		<b>abt. 80% AHEAD-speeds</b>	
<b>LPP :</b> 222.50 m = 729.98 ft		<b>SERVICE SPEED :</b> 14.85 knots @ MCO 105 rpm (15% sea margin)	
<b>Beam :</b> 32.26 m = 105.84 ft		<b>18.67 knots in Ballast</b>	
<b>Depth to Maindeck :</b> 20.20 m = 66.27 ft		<b>TPC / Block Coefficient (cb) :</b> 71.43 mt/cm / 0.8891	
<b>Keel to Radar Mast :</b> 45.00 m = 147.79 ft		<b>Fresh Water allowance :</b> 334 mm	
<b>LOADLINES :</b> FREEBOARD ( mm )		<b>DRAFT ( mtr )</b>	
<b>TROPICAL FRESH :</b> 5,090		<b>15.1535</b>	
<b>FRESH WATER :</b> 5,392		<b>14.8515</b>	
<b>TROPICAL :</b> 5,424		<b>14.8195</b>	
<b>SUMMER :</b> 5,736		<b>14.8175</b>	
<b>WINTER :</b> 6,926		<b>14.2155</b>	
<b>CAPACITIES :</b>		<b>DWT (TONS) / DISPLACEMENT (TONS)</b>	
<b>HOLD No.</b>		<b>15,1535</b>	
<b>LENGTH</b>		<b>83,706 / 97,447</b>	
<b>DEPTHS</b>		<b>14,8515</b>	
<b>FRAME No.</b>		<b>14,8195</b>	
<b>LCG</b>		<b>14,8175</b>	
<b>KG</b>		<b>14,2155</b>	
<b>GRAIN CAPACITIES</b>		<b>REMARKS :</b>	
<b>1</b>		<b>13,268.4m<sup>3</sup> / 469,569m<sup>3</sup></b>	
<b>2</b>		<b>14,065.3m<sup>3</sup> / 497,566.2m<sup>3</sup></b>	
<b>3</b>		<b>13,501.7m<sup>3</sup> / 476,808m<sup>3</sup></b>	
<b>4</b>		<b>14,065.3m<sup>3</sup> / 497,417.7m<sup>3</sup></b>	
<b>5</b>		<b>14,065.3m<sup>3</sup> / 497,417.7m<sup>3</sup></b>	
<b>6</b>		<b>13,854.2m<sup>3</sup> / 482,193.5m<sup>3</sup></b>	
<b>7</b>		<b>13,854.2m<sup>3</sup> / 482,193.5m<sup>3</sup></b>	
<b>Total</b>		<b>96,794.1m<sup>3</sup> / 3,417,191.7m<sup>3</sup></b>	
<b>TANK CAPACITIES</b>		<b>Distances :</b>	
<b>HFO @ 0.98 mt/m<sup>3</sup> (100%) / (96%)</b>		<b>Cargo Working Area - 142.8m</b>	
<b>MGO @ 0.85 mt/m<sup>3</sup> (100%) / (96%)</b>		<b>Bridge FWD To Bow - 165.42m</b>	
<b>Lubricating Oil @ 0.50 mt/m<sup>3</sup> (100%) / (96%)</b>		<b>Bridge FWD To Aft - 33.65m</b>	
<b>Water Ballast @ 1.025 mt/m<sup>3</sup> including CH 4</b>		<b>Hatch Coaming To Hull Side - 7.43m</b>	
<b>Freshwater P&amp;S / Distilled Water</b>		<b>AP To Center Of Hatch 4 - 121.25m</b>	
<b>Waste Oil / Cooling Water Tanks / Bilge Tank</b>		<b>AP To Center Of Hatch 1 - 199.55</b>	
		<b>Hatch Cover Dimensions:</b>	
		<b>No. 1-7 : 17.4x15 m</b>	





*Dokumen Shipping Instruction*



**PT. TRIKARYA SUKSES PRATAMA**  
Coal Trading Company

To	Yusuf Wanandi	From	Annisa Susilani
Company	IDT	Tel	+628121038795
Tel	-	Email	annisa@tspcoal.id
Copy	-		
Date			
No of pages	1		
Subject	Documents Instruction – MV. GOLDEN KEEN		

**DOCUMENTARY INSTRUCTION**

1. FULL SET OF (THREE ORIGINALS PLUS THREE NON-NEGOTIABLE COPIES) CLEAN ON BOARD BILL OF LADING MADE OUT TO ORDER AND BLANK ENDORSED, NOTIFY "HUADIAN TRADING INTERNATIONAL (BEIJING) CO., LTD, ROOM 218, BUILDING NO.2, SOUTH SHUIYUAN ROAD, MIYUN COUNTY, BEIJING, P.R. CHINA" AND MARKED "FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY".
2. **BILL OF LADING DETAILS:**
  1. B/L CONSIGNEE : TO ORDER
  2. B/L NOTIFY PARTY : HUADIAN TRADING INTERNATIONAL (BEIJING) CO., LTD, ROOM 218, BUILDING NO.2, SOUTH SHUIYUAN ROAD, MIYUN COUNTY, BEIJING, P.R. CHINA
  3. B/L POL : SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
  4. B/L SPLIT : NONE
  5. B/L POD : ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

Dokumen *Tonnage*

**INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969) No.SITLO/001T/2018**

Issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969  
under the authority of the Government of the

**REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS**

For which the Convention came into force on 25th of July 1989

by **BUREAU VERITAS**

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of registry	Date* (ddmm/yyyy)
<b>GOLDEN KEEN</b> BV REG: 22773F IMO n° : 9595723	<b>V7WF9</b>	<b>MAJURO</b>	<b>2011</b>

\* Date on which 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.

**MAIN DIMENSIONS**

Length (Article 2(8))	Breadth (Regulation 2(3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
<b>223.16 m</b>	<b>32.26 m</b>	<b>20.20 m</b>

**THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :**

**GROSS TONNAGE..... 44625**

**NET TONNAGE ..... 27237**

THIS IS TO CERTIFY that the tonnage of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Issued at SINGAPORE the 3rd of January 2018

The undersigned declares that Bureau Veritas is duly authorized by the said Government to issue this certificate.



/ Shihui

**BUREAU VERITAS**



**Secretary**

## Dokumen Persetujuan Keagenan Kapal Asing



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
GEDUNG KARYA LANTAI 17 S.D. 21

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8  
JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813089, 3447017,  
3842440  
PST: 4213, 4027, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540  
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL.203/2000/64365/58891/21  
Klasifikasi :  
Lampiran :  
Perihal : Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)

Jakarta, 31 Agustus 2021

Kepada  
Direktur Utama  
PT. IDT TRANS AGENCY  
Jl. Melayu Besar 1 A  
RT. 011 RW. 001  
Kelurahan Bidara Cina  
Kecamatan Jatinegara  
di  
Jakarta Timur - 13330

1. Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. 155/PKKA/IDT/VIII/2021 tanggal 30 Agustus 2021 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara ageni dengan data sebagai berikut :
  - a. Nama Kapal / Voyage : MV. GOLDEN KEEN / VOY. 021
  - b. Bendera / IMO Number : Marshall Islands / 9595723
  - c. Ukuran (DWT/GT/HP) : 81586 / 44625 / 11360
  - d. Owner/Principal : GOLDEN KEEN INC / DEYESION INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED
  - e. Nomor dan Tanggal : AL.310/100/DA-2021 / 26 Mei 2021
  - f. Status : Triamper
  - g. Pelabuhan Singgah : Muara Berau (Checkpoint Samarinda)
  - h. Port Agent / Sub Agent : PT. IDT TRANS AGENCY / PT. IDT TRANS AGENCY
  - i. ETA / ETD : 01 September 2021 / 06 September 2021
  - j. Kegiatan : -
  - k. B/M : M. Batubara 77000 MTON
  - l. Pelabuhan Asal/Tujuan : Xinsha / Jinzhou
  - m. Crew List/Kebangsaan : 17 Orang / FILIPINO
  - n. Keterangan : ET PT. GUNUNG BARA UTAMA (NOMOR : 03.ET-04.18.0018) TANGGAL 31 JANUARI 2018, BERLAKU HINGGA 23 JANUARI 2021
2. Sehubungan dengan butir 1 (satu), dengan ini diberitahukan bahwa rencana kedatangan / keberangkatan kapal asing yang ageni oleh perusahaan Saudara telah memenuhi persyaratan dan dicatat dalam daftar kapal keagenan di Ditjen Perhubungan Laut, dengan ketentuan sebagai berikut :
  - a. Mematuhi segala ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional.
  - b. Mengurus kepentingan kapal asing yang ageni dan bertanggung jawab atas biaya kapal selama berada di pelabuhan Indonesia.
  - c. Dilarang untuk mengangkut muatan dan / atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (Azas Cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan / atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Pemenhub No. PM 10 Tahun 2014.
  - d. Mematuhi ketentuan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/14 Ptb-2005 tanggal 28 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Pele Kemas dan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Ptb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya.
  - e. Surat ini hanya berlaku sebagai Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri di wilayah perairan Republik Indonesia.
  - f. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut.
  - g. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap kapal-kapal asing yang menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang belum comply dengan ketentuan SOLAS 1974 Chapter XI-2 ((ISPS Code 2002)
  - h. Melaporkan realisasi kegiatan kapal keagenan asing setiap 3 (tiga) bulan.
  - i. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melaksanakan verifikasi berdasarkan dokumen yang disampaikan pengguna jasa, adapun keabsahan dokumen sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengguna jasa.
3. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

**Tembusan Yth.**

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Direktur Jenderal Imigrasi;
3. Deputi V BIN;
4. Asops KSAL;
5. Kepala BAIS TNI;
6. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Setempat;
7. GM PT. Pelindo Cabang Setempat;
8. DPP INSA;
9. DPP ISAA.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT  
U.D.  
KASUBDIT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI

Ttd

**YUDHONUR SETYAJI PARIDJO ST MSi**  
NIP. 197601152006041001

## Dokumen SIB (Surat Ijin Berlayar)

6/22/22, 11:10 PM

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/bulltin/manage/spb/cetak/BLN.IDSRI.2206.001889>

**SAMARINDA**  
**SPB.IDSRI.0622.0001929**



**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 <i>Ship</i>	MV. THOR BRAVE	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	9V6451 / 9474797	Bendera <i>Flag</i>	SG
Nakhoda <i>Master</i>	PHONA MR.SITTIPONG	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	32637	Perusahaan <i>Company</i>	PT. IDT TRANS AGENCY

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

Nomor  
*Number* : SPB.IDSRI.0622.0001929  
 Tanggal  
*Date* : 22 Jun 2022  
 Jam  
*Time* : 14:19:24

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

**Disetujui**  
*Approved*

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: SAMARINDA	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 23 JUN 2022 03:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: MAP TA PHUT
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 24 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan <i>With cargoes</i>		: SESUAI MANIFEST	
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: SAMARINDA				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 22 JUN 2022			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 22:58:33				

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/bulltin/manage/spb/cetak/BLN.IDSRI.2206.001889>

1/2

Dokumen *Memorandum*

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**  
**KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN SAMARINDA**  
**MEMORANDUM PEMERIKSAAN SURAT-SURAT KAPAL**

1. Ship Name : MV. AMERICA GRAECA  
 2. Flag : MARSHALL ISLAND  
 3. GRT : 35884  
 4. Agent by : PT. IDT TRANS AGENCY  
 5. Master Name :  
 6. Arrival Time :  
 7. Last Port :  
 8. Total of Crew : / Crew + Master

IMO No. \_\_\_\_\_ CALL SIGN : \_\_\_\_\_

No	JENIS SURAT KAPAL <i>Description Of Ships Certificate</i>	Diterbitkan Oleh <i>Issued by</i>	Tgl Diterbitkan <i>Date of Issued</i>	Tgl Kadaluarsa <i>Date of Expire</i>
1	Ship Registry Certificate			
2	Ship Tonnage Certificate			
3	Ship Load line Certificate			
4	Minimum Safe Manning Certificate			
5	Certificate of SOLAS 1997			
	- Cargo Ship Safety Construction Certificate			
	- Cargo Ship Safety Equipment Certificate			
	- Cargo Ship Safety Radio Certificate			
	- Inspection of Liferaft Certificate			
	- Fire Fighting Equipment Certificate			
	- Port State Control (PSC)			
	- Ship Security Officer / SSO (COPY)			
	- International Ship Security Certificate (ISSC)			
	- Safety Management Certificate (SMC)			
	- Document Of Compliance / DOC (COPY)			
6	Certificate of MARPOL 1973			
	- International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)			
	- International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPP)			
	- International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP)			
	- Passport (ORIGINAL)			
	- Last Port Clearance (ORIGINAL)			
7	Classification Certificate			
	- Classification of Hull Certificate			
	- Classification of Machinery Certificate			
8	Other Ships Certificate			
	- Health Book (ORIGINAL)			
	- Ship Sanitation Control Exemption Certificate			
9	International Anti-Fouling System Certificate			
10	P & I INSURANCE			

*Samarinda, July, 2022*

Diserahkan Oleh ;  
( Submitted by )

Diterima & Diperiksa Oleh ;  
( Receipt & Check by )

\_\_\_\_\_  
SURAHMANTO  
( PT. IDT TRANS AGENCY )

\_\_\_\_\_  
( PETUGAS JAGA )

Dokumen Kadaluarsa *MV. DANAE R*Dokumen *Certificate Of Class*

Short Term

Certificate no: **2142990**  
Page 1 of 3

## Certificate of Class

This certificate is issued to the **DANAE R**  
 LR Number **9316878**  
 Date of Build **28/11/2006**  
 Port of Registry **NASSAU**  
 Gross tons **38,888**

to confirm that having been surveyed by Lloyd's Register North America, Inc. and having been found in compliance with the Rules and Regulations for the Classification of Ships, the aforesaid ship has been assigned the class

**#100A1, Bulk Carrier, Strengthened for Heavy Cargoes, Holds Nos 2, 4 and 6 may be empty, ESP, ESN, \*IWS, LI**

**#LMC**

**Descriptive Notes: ShipRight (SCM)**

Date Special Survey Assigned **28 November 2016**

This Certificate is valid until\* **27 May 2022**

\* Unless extended after completion of a Special Survey (see page 3) or in accordance with Part 1, Chapter 2, Section 3.5.9 of the Rules and Regulations (see page 3) and is subject to surveys as prescribed (see page 2) being satisfactorily completed. (See notes 1 to 4, page 3)

Issued at **San Francisco**  
 on **26 February 2022**

 This document is signed electronically in accordance with IMO FAL.S/Circ.39/Rev.2 and takes precedence over any printed version.

J. Zheng

Surveyor to Lloyd's Register North America, Inc.

A subsidiary of Lloyd's Register Group Limited

Note: 1. To establish the classification status of this ship, the LR Class Direct web site and the Final Attendance Reports issued on completion of classification surveys should be consulted in addition to this certificate. Access to LR Class Direct is available via: <https://classdirect.lr.org>

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 1717 (2020.12)

When printed, the paper printout is produced from the electronically signed document in accordance with IMO FAL.S/Circ.39/Rev.2 and does not require a handwritten signature. Validation and authentication can be obtained from <https://classdirect.lr.org>



Dokumen *Safety Radio*

SHORT TERM

Certificate no: **2142990**  
Page 1 of 3

## Cargo Ship Safety Radio Certificate

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety Radio (Form R) : **2103645/02**

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto,

**under the authority of the Government of The Bahamas** by Lloyd's Register North America, Inc.

## Particulars of Ship

Name of ship	<b>DANAE R</b>
Distinctive number or letters	<b>C6CN3</b>
Port of registry	<b>NASSAU</b>
Gross tonnage	<b>38,888</b>
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)	<b>A1 + A2 + A3</b>
IMO number	<b>9316878</b>

Date on which keel was 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 **30 December 2004**

This is to certify:

- that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation V9 of the Convention;
- that the survey showed that:
  - the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
  - the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- that an Exemption Certificate **has not** been issued.

This certificate is valid until<sup>1</sup> **27 May 2022** subject to the periodical surveys in accordance with regulation V9 of the Convention.Completion date of the survey on which this certificate is based **05 December 2016**Issued at **San Francisco** on **28 January 2022**

This document is signed electronically in accordance with IMO FAL3/Circ.39/Rev.2 and takes precedence over any printed version.

J. Zheng

Surveyor to Lloyd's Register North America, Inc.

a member of the Lloyd's Register group.

<sup>1</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(j) of the Convention. The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(j).<sup>\*</sup> Delete as appropriate

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 2206 (2016.07)

When printed, the paper printout is produced from the electronically signed document in accordance with IMO FAL3/Circ.39/Rev.2 and does not require a handwritten signature. Validation and authentication can be obtained from <https://www.lr.org/en/secure/> by using the Unique Tracking Number (UTN): 2081298034925

Dokumen *Safety Equipment*

SHORT TERM

Certificate no: 2142990  
Page 1 of 3

## Cargo Ship Safety Equipment Certificate

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E): **9316878/01**  
 Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in accordance with Assembly resolution A.883(21) relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification,  
**under the authority of the Government of the Commonwealth of The Bahamas** by Lloyd's Register North America, Inc.

	Particulars of Ship
Name of ship	<b>DANAE R</b>
Distinctive number or letters	<b>C6CN3</b>
Port of registry	<b>Nassau</b>
Gross tonnage	<b>38,888</b>
Deadweight of ship (metric tons) <sup>1</sup>	<b>Not required</b>
Length of ship (regulation III/3.12)	<b>217.680 m</b>
IMO number	<b>9316878</b>
Type of ship*	<b>Bulk carrier <del>Oil-tanker</del> <del>Chemical-tanker</del> <del>Gas-carrier</del> Cargo ship other than any of the above</b>
	<b>30 December 2004</b>

Date on which keel was 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.

This is to certify:

1. that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation VB of the Convention;
2. that the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
  - 2.2 the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;
  - 2.5 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
  - 2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
  - 2.7 the ship **was not** subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) **II-2/17 / III/38** of the Convention;
  - 2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for **fire protection / life-saving appliances and arrangements is not** appended to this Certificate;
3. that the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1<sup>2</sup> within the limits of the trade area **. Not Applicable.**
4. that an Exemption Certificate **has** been issued.

This certificate is valid until<sup>3</sup> **27 May 2022** subject to the annual and periodical surveys in accordance with regulation VB of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based **05 December 2016**  
 Issued at **San Francisco** on **26 February 2022**

 This document is signed electronically in accordance with IMO FAL5/Circ.39/Rev.2 and takes precedence over any printed version.

J. Zhong  
 Surveyor to Lloyd's Register North America, Inc.  
 a member of the Lloyd's Register group.

<sup>1</sup>For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

<sup>2</sup>Delete as appropriate.

<sup>3</sup>Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC 64/8), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board.

<sup>4</sup>Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation I/14(j) of the Convention. The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(i) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(f).

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 2208 (2020.12)

When printed, the paper printout is produced from the electronically signed document in accordance with IMO FAL5/Circ.39/Rev.2 and does not require a handwritten signature. Validation and authentication can be obtained from <https://www.orsl-3.org/lorcerts/> by using the Unique Tracking Number (UTN): 47759547245303



## Dokumen Safety Construction

SHORT TERM

Certificate no: 2142990

Page 1 of 4



### Cargo Ship Safety Construction Certificate

Issued under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in accordance with Assembly resolution A.883(21) relating to the global implementation of the harmonized system of survey and certification, **under the authority of the Government of the Commonwealth of The Bahamas** by Lloyd's Register North America, Inc.

	Particulars of Ship
Name of ship	<b>DANAE R</b>
Distinctive number or letters	<b>C6CN3</b>
Port of registry	<b>NASSAU</b>
Gross tonnage	<b>38,888</b>
Deadweight of ship (metric tons) <sup>1</sup>	<b>Not Required</b>
IMO number	<b>9316878</b>
Type of ship <sup>2</sup>	<b>Bulk carrier <del>Oil-tanker</del> <del>Chemical-tanker</del> <del>Gas-carrier</del></b> <b>Cargo ship other than any of the above</b>
Date of build: <sup>3</sup>	<b>18 December 2003</b>
Date of building contract	<b>18 December 2003</b>
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction	<b>30 December 2004</b>
Date of delivery	<b>28 November 2006</b>
Date on which the work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable)	<b>Not Applicable</b>

This is to certify:

1. that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation V10 of the Convention;
2. That the survey showed that:
  - .1 the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans); and
  - .2 the ship complied with part G of chapter II-1 of the Convention - **N.A.**
3. that the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on **18 March 2014** and **05 December 2016**;
4. that an Exemption Certificate **has not** been issued.
5. that the ship **was not** subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) **II-1/55 / II-2/17** of the Convention;
6. a Document of approval of alternative design and arrangements for **machinery and electrical installations/fire protection** is **not** appended to this Certificate.

This certificate is valid until<sup>4</sup> **27 May 2022** subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation V10 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based **05 December 2016**

Issued at **San Francisco** on **26 February 2022**

**Remarks:**

**Full term Certificate to be issued on completion of Special Survey (incl hull bottom survey).**

This document is signed electronically in accordance with IMO FAL5/Circ.35/Rev.2 and takes precedence over any printed version.

J. Zheng

Surveyor to Lloyd's Register North America, Inc.  
a member of the Lloyd's Register group.

<sup>1</sup> For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

<sup>2</sup> Delete as appropriate.

<sup>3</sup> All applicable dates shall be completed.

<sup>4</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation V14(j) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I2(i) of the Convention, unless amended in accordance with regulation V14(i).

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as "Lloyd's Register". Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 2221 (2020.12)

When printed, the paper printout is produced from the electronically signed document in accordance with IMO FAL5/Circ.35/Rev.2 and does not require a handwritten signature. Validation and authentication can be obtained from <https://www.prod.lr.org/en/verify> by using the Unique Tracking Number (UTN): 78057709697288



## Dokumen Load Line

Certificate no: **2142990/LL1**  
Page 2 of 4

This is to certify:

1. that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention;
2. that the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown on page 1 have been marked in accordance with the Convention.

This certificate is valid until<sup>2</sup> **27 May 2022** subject to annual surveys in accordance with article 14(1) (c) of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based **28 January 2022**

Issued at **San Francisco** on **26 February 2022**

**Remarks:**

**Summer Freeboard 5,349 mm from Deck Line in this certificate corresponds to a Deadweight of 75,740 metric tons.**

**Full Term Certificate to be issued on completion of Special Survey.**

 This document is signed electronically in accordance with IMO FAL.5/Circ.39/Rev.2 and takes precedence over any printed version.

J. Zheng  
Surveyor to Lloyd's Register North America, Inc.

a member of the Lloyd's Register group.

**Notes:**

1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, the allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

<sup>2</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19 (1) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2 (9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19 (8) of the Convention.

\*Delete as appropriate

Form 2210 (2020.12)

When printed, the paper printout is produced from the electronically signed document in accordance with IMO FAL.5/Circ.39/Rev.2 and does not require a handwritten signature. Validation and authentication can be obtained from <https://www.lloyd-registry.com/en/secure> by using the Unique Tracking Number (UTN): 93106337340803



