

Prosedur Penanganan Bongkar Muat Muatan Berbahaya Melalui Sistem Inaportnet Oleh PT. Seroja Jaya Agensi Cabang Kuala Tanjung

Prima Ananta Ginting^{1*}, Suratni Ginting², Meriah Kita Deliani³

¹Prodi KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

²Prodi Nautika, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

³Prodi Teknika, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

*Penulis korespondensi: bimaananta409@gmail.com

Abstract. *The loading and unloading process of dangerous goods at ports requires selective operational standards to ensure safety, security, and smooth logistics flow. The Inaportnet system as an integrated digital platform in port services has been implemented to accelerate and simplify the administrative process of cargo handling, including dangerous goods. This research aims to examine the procedures for handling dangerous goods through the Inaportnet system, analyze the effectiveness of its implementation, and identify challenges and solutions encountered in the field. The research methodology employs field observation and library research. Based on Minister of Transportation Regulation PM 16 of 2021, dangerous goods are classified into three forms: liquid, solid, and gas, with nine hazard classes according to IMDG Code. Handling procedures include cargo classification, labeling and packaging according to standards, and permit processing through Inaportnet which encompasses system login, BMBB application creation, document verification, KSOP approval, and PNPB payment. This system integrates data among agencies such as KSOP, Customs, KPLP, and Pelindo for real-time monitoring, enhancing transparency and port operational efficiency. Research findings indicate that Inaportnet provides convenience in licensing and monitoring dangerous goods. However, obstacles encountered include technical server disruptions, document delays from third parties, and limited supporting facilities at several wharves. Recommended solutions include strengthening technology infrastructure, implementing emergency manual protocols, enhancing HR competency, expanding port facilities, and improving inter-agency integration to optimize the system in supporting maritime safety and national logistics efficiency.*

Keywords: *Cargo; Dangerous; Goods; Handling; Inaportnet System*

Abstrak. Proses bongkar muat muatan berbahaya di pelabuhan memerlukan standar operasional yang selektif untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan kelancaran arus logistik. Sistem Inaportnet sebagai platform digital terpadu dalam pelayanan kepelabuhanan telah diimplementasikan untuk mempercepat dan mempermudah proses administrasi bongkar muat, termasuk untuk jenis muatan berbahaya. Penelitian ini bertujuan mengkaji prosedur penanganan muatan berbahaya melalui sistem Inaportnet, menganalisis efektivitas implementasinya, serta mengidentifikasi tantangan dan solusi yang dihadapi di lapangan. Metode penelitian menggunakan observasi lapangan dan studi pustaka. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM 16 Tahun 2021, muatan berbahaya diklasifikasikan menjadi tiga bentuk: cair, padat, dan gas, dengan sembilan kelas bahaya sesuai IMDG Code. Prosedur penanganan meliputi pengelompokan muatan, pelabelan dan pengemasan sesuai standar, serta pengurusan izin melalui Inaportnet yang mencakup login sistem, pembuatan permohonan BMBB, verifikasi dokumen, persetujuan KSOP, hingga pembayaran PNPB. Sistem ini mengintegrasikan data antarinstansi seperti KSOP, Bea Cukai, KPLP, dan Pelindo untuk monitoring real-time, meningkatkan transparansi dan efisiensi operasional pelabuhan. Hasil penelitian menunjukkan Inaportnet memberikan kemudahan dalam perizinan dan monitoring muatan berbahaya. Namun, hambatan yang dihadapi meliputi gangguan teknis server, keterlambatan dokumen dari pihak ketiga, dan keterbatasan fasilitas pendukung di beberapa dermaga. Solusi yang direkomendasikan adalah penguatan infrastruktur teknologi, penerapan protokol manual darurat, peningkatan kompetensi SDM, penambahan fasilitas pelabuhan, dan peningkatan integrasi antarinstansi untuk mengoptimalkan sistem dalam mendukung keselamatan pelayaran dan efisiensi logistik nasional.

Kata kunci: Berbahaya; Bongkar; Muat; Muatan; Sistem Inaportnet

1. LATAR BELAKANG

Kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan merupakan aktivitas utama dalam sistem logistik yang berdampak besar terhadap kelancaran arus barang domestik maupun internasional. Di antara berbagai jenis muatan, muatan berbahaya (dangerous goods)

memerlukan perhatian dan penanganan khusus karena potensi risikonya terhadap keselamatan manusia, kerusakan lingkungan, serta gangguan operasional.

Untuk memastikan penanganan barang berbahaya dilakukan sesuai dengan standar internasional, IMO (Internasional Maritime Organization) seluruh anggota IMO salah satunya Indonesia wajib mengetahui pemahaman yang baik tentang Internasional Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code bertujuan untuk memastikan bahwa penanganan barang berbahaya dilaksanakan dengan cara yang aman baik itu pada saat proses muat bongkar ataupun pada saat pelayaran. Kode IMDG membagi barang berbahaya menjadi 9 kelas, di mana jika yang sesuai dengan judul saya adalah Penanganan muatan berbahaya termasuk kepada kelas 6.

Prosedur penanganan muatan berbahaya di pelabuhan tidak hanya harus mengikuti standar operasional prosedur (SOP) secara ketat, tetapi juga harus didukung oleh sistem administrasi dan pengawasan yang terintegrasi. Kesalahan dalam dokumentasi, keterlambatan informasi, atau lemahnya koordinasi antarpihak dapat memicu kecelakaan serius. Oleh karena itu, transformasi digital dalam proses pelayanan pelabuhan menjadi kebutuhan mendesak.

Menanggapi tantangan tersebut, pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan menerapkan sistem Inaportnet, yaitu sistem layanan tunggal berbasis elektronik yang mengintegrasikan proses permohonan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan secara daring. Sistem ini diharapkan dapat memberikan transparansi, efisiensi, serta kemudahan dalam pemantauan kegiatan bongkar muat, termasuk muatan berbahaya. Inaportnet menghubungkan operator pelabuhan, pengguna jasa, serta instansi pemerintah seperti Bea Cukai, KSOP, dan Karantina dalam satu sistem terpadu.

Penerapan Inaportnet mampu mempercepat proses administrasi dan meningkatkan akurasi data dalam kegiatan bongkar muat, namun implementasinya dalam konteks muatan berbahaya masih menghadapi kendala teknis dan kesiapan SDM. Bahwa pemahaman pengguna terhadap fitur-fitur Inaportnet, serta koordinasi antar lembaga dalam menangani muatan berbahaya, masih menjadi tantangan yang perlu diselesaikan secara sistematis.

Di beberapa pelabuhan seperti Kuala Tanjung, keterbatasan infrastruktur teknologi informasi serta kesiapan institusi dalam menangani muatan berbahaya secara digital masih menjadi tantangan tersendiri. Padahal, standar internasional mengharuskan setiap pelabuhan dengan aktivitas muatan berbahaya untuk memiliki sistem pengendalian yang terkoordinasi dan terdokumentasi dengan baik.

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara mendalam prosedur penanganan bongkar muat muatan berbahaya melalui sistem Inaportnet di Pelabuhan Kuala Tanjung, guna mengevaluasi efektivitas implementasinya, mengidentifikasi hambatan

yang dihadapi, serta merumuskan solusi yang tepat dalam rangka meningkatkan keselamatan, efisiensi, dan kepatuhan terhadap regulasi nasional maupun internasional.

Berdasarkan berbagai permasalahan tersebut, penting dilakukan kajian lebih lanjut mengenai prosedur penanganan bongkar muat muatan berbahaya melalui sistem Inaportnet, untuk mengevaluasi efektivitasnya, mengidentifikasi hambatan yang ada, serta merumuskan solusi yang dapat memperkuat penerapan sistem ini dalam mendukung keselamatan dan efisiensi logistik nasional.

Regulasi Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2021 mengenai Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Muatan Barang Berbahaya dikeluarkan di Jakarta pada tanggal 31 Agustus hingga 1 September 2021. Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Agus H. Purnomo, menyampaikan bahwa kedua regulasi tersebut dipublikasikan untuk menjamin kepastian hukum dalam pelaksanaan teknis penanganan barang berbahaya pada sektor pelayaran. Pemerintah Indonesia telah menerapkan ketentuan terkait International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code dan International Maritime of Dangerous Goods (IMDG) Code yang merupakan regulasi implementasi dari Convention on the Safety of Life at Sea (SOLAS) dan Convention on the Marine Pollution from Ships (MARPOL). Penerapan ketentuan ini telah dilegalisasi melalui Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980 yang mengesahkan International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974.

2. KAJIAN TEORITIS

Prosedur

Menurut Rusdiana, H. A dan Zaqiah Q, T. (2021:324), Prosedur adalah rangkaian dari tata kerja yang berurutan tahap demi tahap serta jelas menunjukkan arah atau arus (flow) yang harus ditempuh dari mana pekerjaan berasal kemana diteruskan dan kapan atau di mana selesainya dalam rangka penyelesaian suatu bidang pekerjaan atau tugas.

Bongkar

Dari buku Bongkar Muat Cargo oleh Ade Chandra Kusuma, dkk (2025), pembongkaran muatan (unloading/discharging cargo)” adalah kegiatan memindahkan atau mengeluarkan barang dari kendaraan atau alat transportasi. seperti kapal ke dermaga atau fasilitas pelabuhan, melibatkan proses stevedoring dengan prosedur operasional yang dirancang untuk efisiensi dan keselamatan logistik

Muat

Menurut Kusuma A. C. dkk (2024), muat (loading) merupakan kegiatan memindahkan atau memasukkan barang ke dalam sarana transportasi untuk diangkut ke tujuan tertentu.

Proses ini memerlukan perencanaan yang matang agar barang tertata dengan aman dan efisien selama perjalanan. Selain itu, kegiatan muat juga harus memperhatikan jenis muatan dan prosedur keselamatan yang berlaku, terutama untuk barang berbahaya atau mudah rusak.

Pengertian Muatan dan Muatan Berbahaya

Menurut buku Modul Praktikum Muatan Kapal dan Barang Berbahaya Romas Annas Amrullah (2023:2), muatan kapal adalah objek pengangkutan dalam system transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan atau income dalam bentuk freight atau uang tambang yang sangat menentukan kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan di pelabuhan.

Inaportnet

Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015), Inaportnet adalah sistem layanan tunggal secara *electronic* berbasis internet/web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi atau pemangku kepentingan yang terkait pada pelabuhan.

3. METODE PENELITIAN

Observasi Lapangan (Field Research)

Dalam rangka memperoleh data yang akurat dan mendalam, penelitian menggunakan Metode lapangan (Field Research). Penulis secara langsung mengamati dan mengikuti, interview langsung dengan karyawan PT. Seroja Jaya Agensi dan selanjutnya melihat prosedur penanganan muatan berbahaya melalui sistem Inaportnet.

Metode Perpustakaan (Library Research)

Melalui metode pengumpulan data dilakukan dengan membaca buku-buku, catatan, arsip, maupun dokumen yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, misalnya dengan mencari buku di perpustakaan kampus Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, toko-toko buku, buku pedoman dari kampus dan juga melalui internet untuk menunjang penelitian penulis dalam penyelesaian penelitian ini.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Prosedur Penanganan Bongkar Muat Muatan Berbahaya melalui Sistem Inaportnet Prosedur Bongkar dan Muat Muatan Berbahaya

Pengelompokan Muatan Berbahaya

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 16 Tahun 2021 mengenai Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan, klasifikasi barang berbahaya dikategorikan menjadi tiga jenis berdasarkan bentuknya, yaitu bahan dalam wujud cair, padat, dan gas dengan penjelasan sebagai berikut:

a. **Barang Berbahaya dalam Bentuk Cair**

Barang berbahaya bentuk cair merupakan zat atau material curah berbentuk cairan yang memiliki potensi mengancam kesehatan, keselamatan, properti, dan kelestarian lingkungan. Beberapa contoh material cair berbahaya meliputi:

- 1) Bahan bakar seperti bensin, minyak, dan jenis bahan bakar lain yang berpotensi memicu kebakaran atau ledakan.
- 2) Cat beserta pelarut (thinner) yang dapat menimbulkan kebakaran atau reaksi kimia yang membahayakan.
- 3) Metanol yang dapat mengakibatkan kebakaran dan reaksi kimia berbahaya.

b. **Barang Berbahaya dalam Bentuk Padat**

Barang berbahaya bentuk padat adalah zat atau material curah berbentuk padat yang berpotensi mengancam keselamatan kru kapal, kelaikan kapal, kargo, ekosistem perairan, dan kawasan pelabuhan. Beberapa contoh material padat berbahaya meliputi:

- 1) Senyawa kimia padat seperti natrium hidroksida (NaOH), asam sulfat (H_2SO_4), dan senyawa kimia sejenis yang dapat mengakibatkan korosi atau reaksi kimia yang membahayakan.
- 2) Material korosif seperti merkuri (yang terdapat dalam termometer), asam, dan bahan kimia sejenis yang dapat menyebabkan pengikisan.
- 3) Bahan peledak seperti kembang api, suar, dan material peledak lainnya yang berpotensi menimbulkan ledakan.
- 4) Material yang mudah terbakar seperti bubuk pemutih, peroksida, dan bahan sejenis yang dapat memicu kebakaran.

c. **Barang Berbahaya dalam Bentuk Gas**

Barang berbahaya bentuk gas adalah zat atau material berwujud gas yang memiliki sifat mudah meledak dan berpotensi mengancam keselamatan awak kapal, kelaikan kapal,

muatan, ekosistem perairan, dan kawasan pelabuhan. Beberapa contoh material gas berbahaya meliputi:

- 1) Gas berbahaya seperti gas metana (CH_4), gas hidrogen sulfida (H_2S), dan gas sejenis yang dapat memicu kebakaran atau ledakan.
- 2) Gas berbahaya seperti gas asam sulfat (H_2SO_4) yang dapat mengakibatkan korosi dan reaksi kimia yang membahayakan.

Kelas Muatan Berbahaya



- Kelas 1 berupa bahan dan peledak peledak
Kelas 1, Explosive (bahan peledak) yaitu bahan atau zat dapat meledak apabila terkena api atau panas.



- Kelas 2 berupa gas
Kelas 2, Flammable Gas (bahan gas) yaitu bahan gas yang dapat mengeluarkan asap dan dapat menyala oleh bunga api atau api



- Kelas 3 berupa cairan mudah menyala atau terbakar
Kelas 3, Flammable Liquid (cairan yang mudah terbakar) yaitu cairan dengan titik nyala 60,5 derajat, dibawah suhu tersebut cairan dapat mengeluarkan asap yang mudah terbakar.



- Kelas 4 berupa bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar
Kelas 4, Flammable Solids (bahan padat yang mudah terbakar) yaitu bahan padat yang dapat menimbulkan melalui gesekan api.



- Kelas 5 berupa bahan atau barang pengoksidasi
Kelas 5, Oxidizing Substance yaitu bahan yang mudah menghasilkan O_2 , zat ini membantu timbulnya pembakaran atau api dengan mudah.



- Kelas 6 berupa bahan atau barang beracun
Kelas 6, Toxic Substance yaitu zat padat atau cair yang bila dihirup atau ditelan akan menyebabkan kematian



- Kelas 7 berupa bahan atau barang radioaktif
Kelas 7, Radioactive Material yaitu bahan yang mengeluarkan sinar radiasi yang berbahaya bagi manusia, Binatang dan barang.



- Kelas 8 berupa bahan atau barang perusak
Kelas 8, Corrosive Material yaitu bahan yang dapat merusak jaringan kulit atau mempunyai tingkat korosif yang tinggi



- Kelas 9 berupa berbagai bahan atau zat berbahaya lainnya
Kelas 9, Miscellaneous Dangerous Goods (barang berbahaya lainnya) yaitu barang yang dianggap dapat membahayakan namun tidak termasuk di dalam 8 (delapan) kelas lainnya

Ketentuan Prosedur Pengapalan Muatan Berbahaya

Pengangkutan kargo berbahaya wajib mematuhi ketentuan International Maritime Dangerous Goods (IMDG) 1992. Aspek-aspek yang perlu diperhatikan dalam penanganan muatan berbahaya meliputi:

- Pengemasan (Packing) sesuai dengan regulasi yang berlaku
- Penandaan (Remarks) dan label wajib dicantumkan sesuai ketentuan
- Dokumentasi khusus untuk kargo berbahaya
- Ketentuan penyimpanan (stowage requirements)
- Saat melakukan pemuatan atau pembongkaran kargo berbahaya, Stevedore sebaiknya meminta pihak kapal untuk turut melakukan pengawasan dan mengikuti instruksi yang diberikan
- Pemadatan dan proses pemuatan harus mendapat perhatian khusus

Aspek krusial yang harus diperhatikan selama proses pemuatan di kapal adalah bagaimana menempatkan muatan pada lokasi yang tepat sesuai ketentuan IMDG Code, seperti:

- Kargo berbahaya yang secara khusus ditempatkan di dek
- Kargo yang ditempatkan di dalam palka
- Pemisahan kargo dari muatan lainnya
- Segregasi muatan antar palka
- Pemisahan muatan secara horizontal

Dalam Pemuatan Barang Berbahaya di kapal, terdapat beberapa ketentuan yang dapat dilihat melalui compability chart of dangerous good, yakni:

- Separate, yaitu barang berbahaya dari kategori ini harus dipisahkan setidaknya 3 meter dari barang berbahaya lainnya
- Segregate, yaitu barang berbahaya yang apabila mengalami kontak atau berinteraksi dapat mengakibatkan peningkatan resiko dan tidak seharusnya ditempatkan di tempat yang sama kecuali sudah mendapat kepastian jika resiko tersebut dapat di amankan
- Isolate, di mana barang berbahaya harus ditempatkan pada tempat atau palka tersendiri
- Refer to MSDS, dimana penanganan barang berbahaya tersebut didasarkan pada MSDS (Material Safety Data Sheet)

- e. Di mana barang berbahaya ini dapat atau kompatibel disatukan dengan barang berbahaya lain.

Label dan Kemasan untuk Muatan berbahaya

- a. Label

Sesuai dengan ketentuan IMDG Code, pengepakan semua pembungkus (package) muatan berbahaya harus diberi label dengan jelas sesuai dengan jenisnya, dan menunjukkan nama yang jelas yang digunakan dalam shipping document dan sebagai tambahan bila perlu dibuatkan label sesuai persyaratan. Label ini harus menunjukkan bahaya utamanya dan satu atau lebih bahaya kedua yang ada.

- b. Kemasan

Wadah dari kargo berbahaya harus diproduksi dengan kualitas baik dan dalam kondisi prima, dengan karakteristik permukaan bagian dalam yang tidak menimbulkan reaksi berbahaya bila terjadi kontak dengan muatan. Penempatan wadah harus dilakukan sedemikian rupa untuk mencegah pergeseran dan memastikan wadah tetap terbungkus serta aman. Kontainer yang berisi material cair berbahaya harus memiliki ruang ullage pada temperatur pengisian yang memadai untuk menampung ekspansi pada suhu tertinggi yang mungkin dialami muatan cair tersebut.

Pengurusan Izin Bongkar Muat Berbahaya Melalui Sistem Inaportnet

Berikut adalah tahapan yang harus dilakukan untuk memperoleh izin bongkar muat barang berbahaya melalui sistem Inaportnet online:

- a. Akses situs <https://inaportnet.dephub.go.id> dan lakukan proses login pada halaman awal yang muncul.
- b. Setelah berhasil masuk ke sistem, pilih ikon menu pada bagian kiri atas halaman, kemudian pilih opsi BMBB dari menu yang tersedia.
- c. Ketika layanan BMBB terbuka, pilih opsi BMBB dan klik ikon "Create" yang terletak di bagian kanan atas.
- d. Pada halaman selanjutnya akan tampil formulir pembuatan BMBB. Masukkan nomor identifikasi kapal yang tercantum pada surat laut kapal serta waktu permohonan pelaksanaan kegiatan.
- e. Setelah masuk ke dalam layanan pembuatan BMBB, klik ikon "Buat BMBB" yang berada di bagian kanan bawah.
- f. Formulir pengisian pembuatan BMBB akan muncul. Lengkapi seluruh kolom yang ditandai dengan warna merah, kemudian klik ikon "Create" di bagian kanan bawah setelah selesai.

- g. Setelah permohonan terkirim, nama kapal akan muncul dan pembuatan BMBB akan menunggu persetujuan dari pihak Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kuala Tanjung.
- h. Setelah disetujui, pilih ikon layanan PNBPN pada bagian kiri atas halaman, lalu pilih opsi "Billing PNBPN BMBB".
- i. Lakukan pembayaran biaya pengawasan BMBB di bagian keuangan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Setelah pembayaran lunas, klik ikon "Tampilkan Invoice" di sisi kanan.
- j. Klik "Cetak Bukti Pembayaran" untuk mendapatkan bukti bahwa pembayaran BMBB telah diselesaikan.
- k. Setelah bukti pembayaran tercetak, proses BMBB telah selesai. Tunjukkan bukti pembayaran tersebut kepada petugas jaga yang bertugas di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kuala Tanjung.

Peranan Inaportnet dalam Penanganan Bongkar Muat Muatan Berbahaya

a. Digitalisasi Prosedur Perizinan

Inaportnet berperan penting dalam mempercepat dan mengefisienkan proses perizinan kegiatan bongkar muat muatan berbahaya. Melalui platform ini, pelaku usaha dapat mengajukan permohonan izin dengan melampirkan dokumen pendukung seperti Manifes. Barang Berbahaya. Hal ini mengurangi ketergantungan pada proses manual yang rentan terhadap keterlambatan dan kesalahan administratif

b. Integrasi Antarinstansi

Sistem Inaportnet mengintegrasikan data dan proses antara berbagai pemangku kepentingan pelabuhan, termasuk KSOP, Bea Cukai, Otoritas Pelabuhan, dan terminal operator. Dalam konteks muatan berbahaya, integrasi ini sangat krusial karena menyangkut aspek keselamatan, keamanan, dan kepatuhan terhadap regulasi. Inaportnet memungkinkan semua instansi terkait mendapatkan notifikasi dan akses dokumen secara simultan sehingga koordinasi lebih cepat dan efektif.

1) Monitoring dan Pengawasan Real Time

Dengan digitalisasi dan integrasi sistem, KSOP dapat memantau status pengajuan, pelaksanaan, hingga laporan hasil kegiatan bongkar muat muatan berbahaya secara real-time. Hal ini meningkatkan akuntabilitas dan meminimalisasi potensi pelanggaran, seperti bongkar muat tanpa izin atau tidak sesuai spesifikasi dokumen.

2) Peningkatan Transparansi dan Akuntabilitas

Setiap transaksi dan aktivitas di Inaportnet terekam secara digital dan dapat ditelusuri (audit trail). Ini sangat penting dalam pengawasan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, yang jika tidak dikelola dengan baik dapat menimbulkan kecelakaan serius di pelabuhan. Dengan adanya jejak digital, tanggung jawab pihak-pihak terkait menjadi lebih jelas dan terdokumentasi

c. Efisiensi Operasional Pelabuhan

Implementasi Inaportnet juga berdampak pada efisiensi alur logistik di pelabuhan. Proses perizinan yang cepat dan terstandar mempersingkat waktu tunggu kapal, mengurangi biaya operasional, serta meningkatkan kecepatan distribusi barang berbahaya secara aman dan legal

d. Instansi yang terkait dalam Pemuatan Muatan Berbahaya

Instansi - instansi yang berkaitan untuk pengurusan dan pengawasan bongkar muat muatan berbahaya adalah sebagai berikut:

1) Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Kuala Tanjung

Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Kuala Tanjung adalah sebuah lembaga yang bertanggung jawab untuk mengelola dan mengawasi operasional pelabuhan di Kuala Tanjung, Sumatera Utara. KSOP Utama Kuala Tanjung memiliki peran penting dalam memastikan keselamatan dan efisiensi operasional pelabuhan, termasuk dalam proses bongkar muat barang berbahaya.

2) Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)

Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) adalah organisasi yang berfungsi sebagai pejinja dan penegak aturan sesuai dengan UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. KPLP memiliki tugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur, serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, pengawasan keselamatan dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana penjagaan laut dan Pantai. KPLP memiliki peran memantau dan mengawasi proses pengangkutan muatan berbahaya untuk memastikan keselamatan dan efisiensi dalam pengangkutan.

3) Bea Cukai

Bea cukai adalah sebuah institusi pemerintahan yang berfungsi sebagai perangkat negara untuk mengawasi dan mengumpulkan pajak serta pungutan lainnya terkait dengan impor dan ekspor barang. Bea Cukai memiliki dua istilah yang berbeda

dan memiliki pengertian yang terpisah. Bea adalah pungutan yang dikenakan oleh pemerintah kepada barang yang diekspor maupun diimpor. Lalu, cukai merupakan pungutan yang dilakukan oleh pemerintah kepada barang yang memiliki karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peraturan dalam undang-undang.

4) Pelindo

PT. Pelindo Multi Terminal adalah Subholding PT. Pelabuhan Indonesia (Persero), Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mengelola entitas bisnis kepelabuhanan di bidang operasi terminal multipurpose di Indonesia, seperti curah cair, curah kering, kargo umum dan lain sebagainya. SPMT berkomitmen untuk meningkatkan kualitas dan kompetensi pekerja operasional di pelabuhan, serta meningkatkan layanan yang mendukung Penetapan Teirminalisasi Curah di SPMT Branch Terminal Kuala Tanjung yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Kementerian Perhubungan.

Hambatan yang Dihadapi dalam Proses Bongkar Muat Muatan Berbahaya Melalui Sistem Inaportnet

Dalam proses penanganan pemuatan barang berbahaya melalui sistem Inaportnet di Kuala Tanjung terdapat beberapa hambatan yang mengganggu proses bongkar dan muat

a. Gangguan Teknis pada sistem Inaportnet

Salah satu hambatan dalam proses bongkar muat muatan berbahaya ini adalah gangguan teknik pada sistem Inaportnet seperti server down, akses yang terkadang lambat atau gangguan saat mengunggah dokumen.

b. Keterlambatan Pihak ketiga

Sering kali dokumen penting seperti manifest barang, ataupun beberapa dokumen tidak dikirimkan oleh pihak shipper, owner, atau pun dari kapal. Hal ini membuat proses permohonan di Inaportnet menjadi delay karena tidak dapat melanjutkan untuk proses kelengkapan dokumen.

c. Keterbatasan Fasilitas Pendukung di Pelabuhan

Di beberapa dermaga di Kuala Tanjung tidak semuanya memiliki fasilitas yang memadai untuk menangani muatan muatan berbahaya tertentu. Contohnya seperti Dermaga Wilmar hanya memiliki 1 Ship loader untuk memuat curah padat dan di Dermaga Pelindo memuat curah padat berbahaya harus melalui Truck Mobile Conveyor.

Solusi Penanganan Bongkar Muat Muatan Berbahaya Melalui Sistem Inaportnet pada PT.Seroja Jaya Agensi Cabang Kuala Tanjung

a. Penguatan Infrastruktur Teknologi

Pemerintah bersama operator sistem perlu melakukan peningkatan kapasitas server, kecepatan koneksi, dan kestabilan jaringan agar dapat menangani trafik pengguna yang tinggi, terutama pada pelabuhan besar atau saat jam sibuk.

b. Penerapan Protokol Manual Darurat

Dalam situasi darurat seperti yang pernah penulis alami saat masa Prada. Saat Inaportnet tidak bisa di akses atau mengalami down server, pengurusan dokumen harus berbasis dokumen fisik lalu di serahkan untuk pengurusannya kepada pihak KSOP, hal ini memungkinkan proses perizinan tetap berjalan dengan pengawasan ketat dari pihak otoritas pelabuhan.

c. Peningkatan Sumber Daya Manusia dan Operasional Pelabuhan

Diperlukan peningkatan sumber daya manusia untuk mengelola sistem Inaportnet baik dari pihak instansi maupun dari pihak perusahaan pelayaran yang berkompeten sehingga terhindar dari kesalahan dalam hal pengiriman ataupun kesalahan dalam memasukkan data.

Peningkatan fasilitas pelabuhan juga dibutuhkan untuk menunjang percepatan pemuatan muatan berbahaya di Kuala Tanjung, contohnya penambahan ship loader dan truck mobile conveyor untuk pemuatan curah padat, serta peningkatan loading hose untuk mempercepat bongkar dan muat curah cair berbahaya.

d. Peningkatan Sintergrasi Antar Instansi

Peningkatan integrasi antar instansi dapat mempercepat dan mempermudah pengurusan izin bongkar muatan berbahaya yaitu mulai dari segi administratif yang di permudah, percepatan proses persetujuan, hingga meningkatkan pengawasan yang lebih efektif

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Penanganan bongkar muat muatan berbahaya di pelabuhan memerlukan prosedur yang ketat, terstandar, dan terkoordinasi antar pihak terkait guna menjamin keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan. Sistem Inaportnet berperan sentral dalam memfasilitasi proses permohonan bongkar muat muatan berbahaya secara digital, mulai dari pengajuan dokumen hingga persetujuan dari KSOP. Melalui sistem ini, transparansi, efisiensi waktu, dan integrasi

lintas instansi dapat tercapai dengan lebih optimal. PT. Seroja Jaya Agensi cabang Kuala Tanjung sebagai perusahaan keagenan kapal telah menerapkan prosedur penanganan bongkar muat muatan berbahaya sesuai regulasi yang berlaku, namun terkadang kelalaian dalam melihat masa tenggat berlakunya dokumen kapal yang mengakibatkan keterlambatan. Meskipun demikian proses pengurusan izin melalui Inaportnet sudah dilakukan secara terstruktur, dimulai dari input data kapal dan jenis muatan, pelampiran dokumen keselamatan, hingga pelaporan kegiatan.

Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan di atas, maka penulis akan memberikan saran bagi pihak Perusahaan PT Seroja Jaya Agensi agar selalu memperhatikan sertifikat yang masa berlakunya sudah mati agar bisa diperpanjang kembali untuk persetujuan bongkar muat barang berbahaya, jika sertifikat sudah kadaluarsa saat penerbitan surat perizinan, maka prosesnya akan memerlukan waktu lebih lama dan dapat menimbulkan penambahan biaya ataupun keterlambatan. Peningkatan literasi digital SDM, keandalan jaringan, dan kualitas koordinasi antarinstansi diperlukan agar sistem Inaportnet dapat berjalan optimal dalam mendukung penanganan muatan berbahaya di pelabuhan.

DAFTAR REFERENSI

- Annas, A. R. (2023). *Modul praktikum muatan kapal dan barang berbahaya*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. <https://books.google.co.id>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2000). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 17 Tahun 2000 tentang Pedoman Penanganan Barang Berbahaya dalam Kegiatan Pelayaran di Indonesia*. <https://ditkapel.dephub.go.id>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2010). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 02 Tahun 2010 tentang Pedoman Penanganan Barang Berbahaya dalam Kegiatan Pelayaran di Indonesia*. <https://peraturan.bpk.go.id>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015*. <https://peraturan.bpk.go.id>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan*. <https://peraturan.bpk.go.id>
- Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 1980 tentang Mengesahkan *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*. (1980). <https://peraturan.infoasn.id>
- Kusuma, A., dkk. (2024). *Bongkar muat cargo*. Jawa Barat: PT. Alungcipta. <https://publisher.alungcipta.com>
- Narto, A., dkk. (2020). *International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. <https://books.google.co.id>

- Peraturan Menteri Perhubungan. (2021). *Nomor PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Muatan Barang Berbahaya di Jakarta pada 31 Agustus s.d. 1 September 2021*. <https://peraturan.bpk.go.id>
- Reynaldy, & Ginting, D. (2024). Penanganan muatan curah padat palm kernel expeller di atas kapal pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Belawan. *Jurnal Review Pendidikan dan Pengajaran*, 7(4).
- Rusdiana, H. A., & Zaqiah, Q. T. (2023). *Manajemen perkantoran modern*. Bandung: Insan Komunikan. <https://books.google.co.id>
- Sabila, F. H., & Sinaga, R. (2023). Prosedur penyandaran kapal sandar tender oleh PT. Berlian Ocean Shipping Dumai di Dermaga Kawasan Industri Dumai. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 25(1), 39–45.
- Saputra, D. (2020). *Manajemen muatan kapal niaga*. Yogyakarta: CV Budi Utama. <https://repo.jayabaya.ac.id>
- Septiyani, D., Yursal, Y., & Rinaldi, F. (2024). Proses penanganan kedatangan kapal dengan sistem Inaportnet di PT. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Belawan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 6(1), 627–634.
- Setiawan, A. A. (2022). Optimalisasi penanganan muatan bijih nikel untuk mencegah terjadinya likuifaksi di MV. Amanah Halmahera AMC.
- Sima, S., Suparman, S., & Yursal, Y. (2020). Proses pengurusan dokumen crew list lokal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Dumai pada PT. Nusantara Inhil Line Dumai. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 2(1), 79–81.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 45–46. (2008). <https://peraturan.bpk.go.id>
- United Nations. (2019). *Recommendations on the transport of dangerous goods: Model regulations* (21st rev. ed.). New York: United Nations Publications.
- Widodo, I. (2021, Juni 2). Kapal kargo MV X-Press Pearl yang memuat bahan kimia dan terbakar di lepas pantai Sri Lanka. *Times Indonesia*.
- Yursal, Y., Sahid, M., & Ria, A. (2021). Aktivitas keagenan dalam menangani dokumen dan kebutuhan kapal pada PT. Gesuri Lioyd Cabang Kuala Tanjung. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 264–271.