

IZIN TINGGAL CREW ASING YANG AKAN BEKERJA DI ATAS KAPAL LAY UP PADA PT.ANSARI SHIPPING BATAM DI PELABUHAN BATU AMPAR

¹ Dafid Ginting ²Taruna dan ³Baginda Raja

¹ NAUTIKA ² TEKNIKA, ³ KPNK Politeknik Adiguna
Maritim Indonesia Medan
email: dafidginting@amimedan.ac.id.

Abstrak. Saat kapal tidak beroperasi atau sedang menunggu muatan, *Ship Owner* mempunyai strategi-strategi yang akan menguntungkan perusahaan, dengan memilih cara *Lay Up* yaitu keluar dari pelabuhan tempat kapal itu bersandar dan mencari wilayah perairan tempat kapal dapat lego jangkar. Dalam melakukan kegiatan *Lay Up*, *Ship Owner* menunjuk agen atau perusahaan pelayaran dalam mengurus semua proses kegiatan *Lay Up* termasuk mengurus keperluan kapal serta kebutuhan *Crew* kapal. Dalam hal ini PT. Anshari Shipping Batam sebagai perusahaan pelayaran menangani kapal *Lay Up* serta izin tinggal *Crew* asing yang akan bekerja diatas kapal. Berbeda dengan kapal rutin, kapal *Lay Up* akan menetap lama di perairan Indonesia yang harus memiliki izin termasuk izin tinggal *Crew* asing yang keluar masuk Indonesia, dalam hal ini *Crew* atau orang asing yang keluar masuk Indonesia harus memiliki Visa yang hanya bisa didapat dengan mengajukan permohonan ke kantor Imigrasi/ Jenderal Keimigrasian Indonesia dengan memenuhi segala persyaratan yang telah ditentukan. Imigrasi sangat berperan penting karena Imigrasi merupakan salah satu instansi pemerintah yang salah satu kegiatannya memberikan segala perizinan Keimigrasian berupa Visa, Izin masuk, Pendaftaran orang asing, Izin masuk kembali (*Exit Re-Entry Permit*), izin keluar tidak kembali (*Exit Permit Only*). Pekerja asing sebagai *Ship crew* (awak kapal) banyak terdapat dalam lalulintas transportasi laut Indonesia yang menambah kesibukan *Ship* agen dalam mengurus Keimigrasiannya. Hubungan yang baik dengan pihak Imigrasi membuat PT. Anshari Shipping Batam dapat menjadi sponsor untuk para *Crew* kapal asing yang bergabung kekapal yang berada di wilayah Indonesia khususnya Batam. PT. Anshari Shipping Batam juga selalu berhubungan baik dengan instansi yang lain, hal ini dilakukan agar terciptanya suatu kinerja yang baik dan tentunya memuaskan *customer* yang ingin bekerja sama dengan perusahaan tersebut.

Kata Kunci: Izin, Crew Asing dan Kapal Lay Up.

Abstract, When the ship is not operating or waiting for cargo, the Ship Owner has strategies that will benefit the company, by choosing the Lay Up method, namely leaving the port where the ship is leaning and looking for water areas where the ship can anchor. In carrying out Lay Up activities, the Ship Owner appoints an agent or shipping company to take care of all processes of Lay Up activities including taking care of the needs of the ship and the needs of the ship's crew. In this case PT. Anshari Shipping Batam as a shipping company handles Lay Up ships as well as foreign crew stay permits who will work on ships. In contrast to routine ships, Lay Up ships will stay for a long time in Indonesian waters which must have permits including residence permits for foreign crews entering and leaving Indonesia, in this case Crew or foreigners entering and leaving Indonesia must have a Visa

which can only be obtained by submitting an application to the office. Immigration/General of Immigration of Indonesia by fulfilling all the requirements that have been determined. Immigration plays an important role because Immigration is one of the government agencies whose activities are to provide all Immigration permits in the form of Visas, Entry Permits, Registration of Foreigners, Re-Entry Permits (Exit Re-Entry Permit), and Exit Permits Only. There are many foreign workers as ship crews in Indonesian sea transportation traffic, which adds to the busyness of ship agents in managing immigration. Good relationship with the Immigration makes PT. Anshari Shipping Batam can become a sponsor for foreign ship crews who join ships in Indonesian territory, especially Batam. PT. Anshari Shipping Batam also always has good relations with other agencies, this is done in order to create a good performance and of course satisfy customers who want to work with the company.

Keywords: *Permit, Foreign Crew and Ship Lay Up*

PENDAHULUAN

Setiap *shipowner* pasti memiliki strategi-strategi mendapatkan keuntungan yang besar bagi perusahaan dan mencari solusi agar terhindar dari kerugian, salah satu faktor yang mengakibatkan perusahaan tersebut rugi adalah apabila kapal-kapal yang dimilikinya tidak beroperasi lagi di karenakan tidak ada muatan yang dapat diangkut, maupun tidak ada lagi pencarter yang menyewa kapalnya. Ditambah lagi dengan biaya-biaya yang akan timbul di pelabuhan tanpa melakukan kegiatan apapun.

Oleh karena itu *shipowner* selagi menunggu kapal itu ada muatan yang akan diangkut ataupun disewa pencarter berusaha mencari cara agar kerugian tersebut berkurang. Salah satu caranya adalah dengan keluar dari pelabuhan tempat kapal tersebut bersandar dan mencari wilayah perairan dimana kapal tersebut dapat lego jangkar tanpa menimbulkan biaya yang begitu besar dan aman.

Pada hakikatnya emigrasi dan imigrasi itu menyangkut hal yang sama seperti dua sisi dari suatu mata uang yang sama, yaitu perpindahan penduduk antar negara, tetapi yang berbeda adalah cara memandangnya. Ketika seseorang pindah kenegara lain, peristiwa ini dipandang sebagai peristiwa emigrasi, namun bagi negara yang didatangi orang tersebut peristiwa itu disebut sebagai peristiwa imigrasi.

Sebuah Konferensi Internasional yang dilaksanakan di Roma pada tahun 1924 tentang migrasi dan imigrasi, memberikan definisi tentang imigrasi sebagai berikut : "*Emmigration and Immigration is human mobility to enter a country*

with is purpose to make a living or for residence". Dari kalimat tersebut, pengertian emigrasi dan imigrasi adalah gerak pindah manusia memasuki suatu negara dengan niat untuk tinggal menetap dan mencari nafkah di negara tersebut. Selanjutnya istilah imigrasi kemudian berkembang menjadi istilah keimigrasian. Pasal 1 ayat (1) UUK "Undang-undang Keimigrasian" menyebutkan pengertian keimigrasian adalah "Hal ikhwal lalu lintas orang yang masuk atau keluar wilayah Negara Republik Indonesia dan pengawasan orang asing di wilayah Negara Republik Indonesia".

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini menggunakan 2 (dua) jenis metode untuk mengumpulkan data yaitu :

1. Metode Lapangan atau *Field Research*

Metode Lapangan adalah penelitian yang dilaksanakan dengan memperoleh bahan-bahan langsung dari lapangan atau subjektif yang membahas :

- a. *Interview* (Wawancara) kepada pembimbing lapangan serta karyawan perusahaan yang berwenang memberi data yang diperlukan.
- b. *Observasi* (pengamatan) yang langsung penulis lakukan terhadap subjek yang dibahas, mengamati dan meneliti tatacara sebagai bukti pengamatan tersebut.

2. Metode Pustaka atau *Library Research*

Pengumpulan data pustaka adalah studi yang di pergunakan oleh penulis dengan membaca buku yang ada di perpustakaan tersebut. pada kesempatan ini penulis melakukan peninjauan terhadap proses

perizinan imigrasi untuk *crew* asing untuk memperoleh data-data tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Singkat Perusahaan

PT. Wasaka **Sejarah Singkat PT. Ansari Shipping Batam.**

PT. Ansari Shipping Batam berdiri pada bulan Maret tahun 2014 di pulau Batam. Kinerja pertama kami adalah menanggapi kapal *lay up* dan merangkap sebagai agen, dalam rangka untuk meningkatkan dan memberikan layanan yang lebih baik kepada pelanggan. Perusahaan harus membangun sistem company untuk membuat PT. Ansari Shipping Batam sebagai jumlah *logistic service company*.

Selain usaha keagenan kapal, PT. Ansari Shipping Batam juga memiliki usaha pemarkiran kapal di wilayah perairan Galang Batam. Dengan hubungan yang baik dengan Dinas Perhubungan laut, PT. Ansari Shipping Batam mendapatkan izin untuk melakukan usaha pemarkiran kapal tersebut dengan perjanjian yang sudah disepakati bersama.

PT. Ansari Shipping Batam juga bekerja sama dengan pihak Tentara Angkatan Laut untuk menjaga kapal-kapal yang sedang *Lay Up* atau Lego Jangkar di perairan tersebut agar tetap aman dan nyaman. Sebagian besar kapal-kapal yang lego jangkar tersebut adalah kapal-kapal asing dan awak kapal asing juga. Sebagaimana kita ketahui orang asing tidak dapat keluar masuk dan tinggal di wilayah Indonesia tanpa seizin oleh pihak keimigrasian.

B. Kapal Lay Up

1. Definisi Lay Up

Sebelum kita mempertimbangkan untuk melakukan keputusan kapal dilakukan *Lay Up* maka kita harus memiliki pertimbangan sebagai berikut :

- Situasi pasar muatan saat itu sesuai dengan jenis kapal dan perkiraan berapa lama waktu kapal akan dilakukan *Lay Up*.
- Berapa sebenarnya penghematan biaya operasional per hari, bila dibandingkan dengan kemampuan produksi kapal dan kondisi pasar kargo serta biaya pengaktifan kembali kapal, dan
- Sisa masa pakai kapal yang produktif untuk beroperasi dan nilai kapal.

Faktor-faktor pertimbangan tersebut tidak hanya dapat membantu pemilik dalam membuat keputusan *Lay Up*, akan tetapi juga dalam menyimpulkan sejauh mana kapal bila dilakukan *Lay Up*.

2. Jenis Kapal Lay Up

a. Hot Lay Up

Lay Up jenis ini mencakup periode yang biasanya relatif lebih singkat, biasanya kurang dari 12 bulan. Untuk itu, *crewing* dapat dipertahankan atau sedikit dikurangi, tentunya dengan permohonan kepada pemerintah, dengan mesin tetap dapat beroperasi termasuk sistem dalam kapal lainnya harus tetap terawat dengan baik.

Dalam *Hot Lay Up* pemilik memiliki manfaat dengan mudah dan tanpa biaya yang signifikan. Namun jenis *Lay Up* ini biasanya penurunan biaya operasional sehari-hari tidak banyak (*saving* tidak banyak)

b. Cold Lay Up

Lay Up jenis ini cenderung bisa lebih lama, sering kali bisa 12 bulan sampai beberapa tahun. Kapal dalam kondisi *Cold Lay Up*, mesin kapal dan sistem lain tidak dioperasikan. Hanya generator saja sebagai penyedia listrik ke peralatan kapal yang diperlukan.

Crewing dapat diminimalkan untuk “*Skeleton Crew*” atau diganti dengan *Hired Lay Up Crew*, mereka bekerja sesuai dengan jam tugas jaga, menjaga potensi kebakaran dan kebocoran, serta menjaga mesin dan lambung kapal. *Cold Lay Up* dapat mengurangi biaya operasional secara signifikan tetapi harus ada upaya tambahan dan resiko terutama yang berkaitan dengan pengaktifan kembali kapal.

3. Penilaian Resiko Lay Up

Sebelum *Lay Up* harus dilakukan penilaian risiko *Lay Up*, mempersiapkan kapal *Lay Up* dan memberi tugas jaga pada ABK, tindakan pencegahan lindungan dan kapal dari tantangan yang mungkin akan dihadapi sebagai berikut :

- Mencari lokasi dilaut atau di sungai yang tepat untuk pelaksanaan *Lay Up* untuk kapal, prospek untuk pengaturan tambat kapal yang aman, kapal terkena pengaruh cuaca, resiko tabrakan dengan kapal lain, atau jangkar yang dapat menahan kapal bergeser dll.
- Meminimalkan resiko terjadinya kebakaran, kebocoran dan keamanan kapal.
- Memperhatikan manual dan prosedur untuk inspeksi dan memperlihatkan kapal.
- Memperhatikan rencana tanggap darurat, pengaruh evakuasi dan langkah-langkah anti polusi.
- Menunjuk ABK yang cukup berpengalaman.
- Berkonsultasi dengan konsultan yang memang profesional bidang *Lay Up* untuk memastikan semua persyaratan *Lay Up* berada di kapal untuk

mengurangi kesulitan saat pengaktifan kembali kapal pada masa yang akan datang.

- g. Selain itu, pemilik kapal harus mempertimbangkan faktor-faktor komersial seperti biaya-biaya yang akan timbul dan kesiapan melakukan operasional kembali, lokasi yang tepat guna *charter* berikutnya dan aksesibilitas ke kapal saat *Lay Up*.

4. Persiapan *Lay Up*

Persiapan *Lay Up* untuk *Mobile Offshore* untuk menuntut dilakukan dengan benar untuk menghindari kerusakan peralatan kapal. Memerlukan alat pengering udara dipertahankan dalam ruang internal, pemulasan peralatan sensitif, pemeliharaan perangkat lunak, pengeringan dan pembersihan tangki, pemeriksaan peralatan mesin, mempersiapkan daerah akomodasi dll. Disarankan untuk berkonsultasi dengan konsultan atau badan klarifikasi mengenai hal ini.

Pengaktifan kembali kapal untuk beroperasi adalah fase yang lebih menantang dari seluruh periode *Lay Up*, dengan isu-isu kemungkinan peralatan. Namun, jika langkah-langkah yang diambil pada saat *Lay Up* telah dikelola dengan baik, maka pengaktifan kembali dan potensi komplikasi yang mungkin terjadi selama proses pengaktifan akan diminimalisir. Faktor-faktor lain yang mungkin akan mempengaruhi kompleksitas pengaktifan kapal adalah jenis kapal dan usia kapal serta lamanya waktu kapal di *Lay Up*.

Tantangan yang dihadapi selama fase pengaktifan kembali kapal dapat lebih lama dari periode *Lay Up*, tapi biasanya masalah yang terjadi adalah :

- Korosi akibat kelembaban dan kurang pelumasan, termasuk pipa dan katup.
- Pengaktifan kembali mesin induk yang tidak difungsikan dan kurangnya minyak pelumas.
- Kegagalan dan kerusakan pada *regulator*, elektronik dan peralatan kontrol lainnya.
- Situasi pasar saat itu dan perkiraan waktu di *Lay Up*.
- Kerusakan bunker didalam tangki yang berubah menjadi padat jika dibiarkan tanpa pengawasan dalam waktu yang lama.

Kadang-kadang ini sering dilupakan bahwa ketika pengaktifan kembali kapal pemilik harus memberitahukan dan berkonsultasi dengan perusahaan asuransi, badan klarifikasi, pihak otoritas pelabuhan dan negara bendera.

C. Fasilitas Keimigrasian

1. Bergabung dengan kapal (*Sign On*)

Setiap *crew* kapal yang mau bergabung di atas kapal harus di beritahukan ke petugas imigrasi di mana kapal *crew* tersebut berada. Cara yang dilakukan agen untuk membutuhkan bahwa *crew* tersebut ingin bergabung di atas kapal adalah :

- Membuat Surat Permohonan
- Melampirkan Pasport

Setelah semua itu dilakukan maka petugas imigrasi akan mengecek Pasport *Crew* tersebut yang menangani *crew* tersebut sudah terdaftar atau bergabung di atas kapal yang diageni perusahaan tersebut.

2. SK Dahsuskim

Setelah *crew* asing berada di kapal, maka *crew* tersebut harus di dahsuskim. Dahsuskim bisa di buat apabila agen mendapat SK Dahsuskim dari imigrasi. Dokumen untuk membuat SK Dahsuskim adalah :

- SK Dahsuskim Baru
 - Surat Permohonan
 - Surat Perjanjian (materai)
 - Pengoperasian Keagenan Kapal Asing (PKKA)
 - Foto Copy Pasport
 - Foto Copy KTP Sponsor
- SK Dahsuskim Perpanjangan
 - SK Dahsuskim Lama
 - Surat Permohonan
 - Surat Perjanjian (Materai)
 - Pengeporasian Keagenan Kapal Asing (PKKA)
 - Foto Copy Pasport
 - Foto Copy KTP Sponsor

Setelah semua itu dilengkapi maka pihak agen datang ke kantor imigrasi untuk menyerahkan permohonan Dahsuskim dengan lampiran-lampiran tersebut. PT. Ansari Shipping Batam selama ini mengurus SK Dahsuskim di Imigrasi Batam Center. SK Dahsuskim akan selesai 1 sampai 2 hari kerja. Setelah SK Dahsuskim tersebut selesai maka pihak agen akan mempersiapkan untuk membuat dahsuskim *crew* tersebut.

3. Dahsuskim

Keputusan direktur jenderal imigrasi Nomor : f-658.iz.01.10 tahun 2003 Tentang Kemudahan khusus Keimigrasian (Dahsuskim) adalah :

- Kemudahan Khusus Keimigrasian (Dahsuskim) diberikan untuk lebih mendayagunakan pembangunan nasional di sektor kelautan.
- Dahsuskim dikeluarkan dengan Keputusan Direktorat Jendral Imigrasi berdasarkan permintaan

sponsor, yang akan memperkerjakan orang asing sebagai Tenaga Ahli, Nakhoda dari dan awak/alat apung yang beroperasi di wilayah perairan nusantara, laut teritorial atau instalasi landas kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif.

- c. Nakhoda, awak kapal dan tenaga ahli warga negara asing yang bekerja di kapal/alat apung dibebaskan dari kewajiban memiliki Visa, jika masuk ke wilayah Indonesia dengan menggunakan kapal/alat apungnya sekaligus diberikan Izin Tinggal Dahsuskim.
- d. Dalam hal Nakhoda, awak kapal dan tenaga ahli asing tersebut masuk ke wilayah Indonesia tidak menggunakan kapal atau alat apungnya, wajib memiliki Visa Kunjungan.
- e. Orang-orang asing yang telah memiliki Izin Tinggal terbatas Dahsuskim, dalam hal keluar masuk wilayah Indonesia tidak dengan kapal atau alat apungnya diwajibkan memiliki Izin Masuk Kembali.
- f. Jangka waktu izin masuk kembali sesuai dengan jangka waktu Izin Tinggal Terbatas Dahsuskim, dan dapat diberikan untuk beberapa kali perjalanan.
- g. Pelaksanaan Dahsuskim oleh Kepala Kantor Imigrasi yang wilayah kerjanya meliputi wilayah laut yang ditetapkan instansi terkait.
- h. Pemberian Izin Tinggal Terbatas Dahsuskim sekaligus dengan Pendaftaran Orang Asing dengan pembebasan dari keharusan pengambilan sidik jari.

Persyaratan yang harus di ajukan untuk membuat Dahsuskim oleh seorang agen adalah :

- a. Permohonan
- b. Perdim 25
- c. Perdim 26
- d. SK Dahsuskim
- e. Pengoperasian Keagenan Kapal Asing (PKKA)
- f. Passport

Setelah itu semua lengkap maka pihak agen sudah dapat mengajukan permohonan dahsuskim *crew*

asing ke kantor imigrasi. Dahsuskim adalah ijin khusus yang dikeluarkan Imigrasi untuk *crew* kapal asing yang berada di perairan Indonesia. Dahsuskim akan selesai lebih kurang 1 sampai 2 hari kerja dan masa berlaku dahsuskim adalah 90 (Sembilan puluh) hari.

Setelah itu semua selesai maka tugas agen adalah selalu mengupdate masa berlaku Dahsuskim, jangan sampai Dahsuskim melewati batas waktu 90 (sembilan puluh) hari dikarenakan apabila melewati waktu yang sudah ditentukan maka pihak sponsor (agen) akan dikenakan denda berupa uang yang sudah di atur dalam peraturan keimigrasian yang saat itu berlaku.

4. Ketentuan Dahsuskim menurut peraturan Keimigrasian

a. Ketentuan Izin

- 1) Kemudahan Khusus Keimigrasian (Dahsuskim) diberikan untuk lebih mendayagunakan pembangunan nasional di sektor kelautan.
- 2) Dahsuskim dikeluarkan dengan Keputusan Direktur Jenderal Imigrasi berdasarkan permintaan sponsor, yang akan memperkerjakan orang asing sebagai Tenaga Ahli Nakhoda, dan awak kapal/alat apung yang beroperasi di wilayah perairan Nusantara, laut teritorial atau instalasi landas kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif.
- 3) Nakhoda, awak kapal dan Tenaga Ahli warga negara asing yang bekerja di kapal / alat apung dibebaskan dari kewajiban memiliki Visa, jika masuk ke wilayah Indonesia dengan menggunakan kapal/ alat apungnya sekaligus diberikan Izin Tinggal Dahsuskim.
- 4) Dalam hal Nakhoda, awak kapal dan Tenaga Ahli asing tersebut masuki ke Wilayah Indonesia tidak menggunakan kapal atau alat apungnya, wajib memiliki Visa Kunjungan.
- 5) Orang asing yang telah memiliki Izin Tinggal Terbatas Dahsuskim, dalam hal keluar masuk wilayah Indonesia tidak dengan kapal atau alat apungnya diwajibkan memiliki Indonesia Izin Masuk Kembali.
- 6) Jangka waktu Izin Masuk kembali sesuai dengan jangka waktu Izin Tinggal Terbatas Dahsuskim, dan dapat diberikan untuk beberapa kali perjalanan.
- 7) Pelaksanaan Dahsuskim oleh Kepala Kantor Imigrasi yang wilayah kerjanya meliputi wilayah laut yang ditetapkan instansi terkait.
- 8) Pemberian Izin Tinggal Terbatas Dahsuskim sekaligus dengan Pendaftaran Orang Asing

dengan pembebasan dari keharusan pengambilan sidik jari.

b. Masa berlaku

- 1) 90 (sembilan puluh) hari, terhitung sejak tanggal Keputusan Direktur Jenderal Imigrasi tentang Dahsuskim ditetapkan, harus dilaksanakan.
- 2) Dalam hal jangka waktu itu terlampaui, sponsor yang bersangkutan dapat mengajukan permohonan ulang.
- 3) Izin Tinggal Terbatas Dahsuskim berlaku paling lama (satu) tahun, terhitung sejak tanggal diberikan izin masuk di Indonesia.
- 4) Keputusan Dahsuskim dapat diperpanjang, dengan mengajukan permohonan Kepala Direktur Jenderal Imigrasi dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sebelum masa berlaku keputusan tersebut berakhir.

Persyaratan

Permohonan sponsor kepada Direktur Jenderal Imigrasi atau pejabat yang ditunjuk dengan melampirkan :

- 1). *Security Clearance* dan instansi terkait bagi kapal/ alat apung yang berbendera asing untuk memasuki wilayah perairan wilayah Indonesia.
- 2). Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Asing (PKKA) dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- 3). Rekomendasi dari instansi terkait yang berwenang sesuai bidang usaha atau kegiatannya.
- 4). Sponsor yang telah menerima keputusan Dahsuskim segera menghadap ke Kantor Imigrasi untuk melaksanakan keputusan Dahsuskim dalam jangka waktu 90 (sembilan puluh) hari, terhitung sejak tanggal pengeluaran keputusan tersebut.
- 5). Sponsor mengajukan permohonan secara tertulis kepada Kepala Kantor Imigrasi yang ditunjuk untuk melaksanakan Keputusan Dahsuskim dengan mengisi Formulir yang telah ditentukan serta melampirkan : Fotocopy dan asli dari Pasport/dokumen perjalanan Tenaga Ahli, Nahkoda dan awak kapal/alat apung berkembang asing tersebut.
- 6). Tidak termasuk dalam daftar penangkalan.
- 7). Membayar biaya Imigrasi.
- 8). Sponsor sekaligus mengisi formulir pendaftaran orang asing bagi para tenaga ahli, Nahkoda dan awak kapal/alat apung tersebut tanpa pengambilan sidik jari.

Exit Re-Entry Permit

Exit Re-Entry Permit adalah izin masuk kembali *crew* kapal asing ke Wilayah Indonesia. Apabila *crew* kapal mendapatkan izin ini maka dia dapat masuk kembali ke Indonesia sampai waktu yang di tetapkan oleh pihak Imigrasi Indonesia tanpa membeli visa lagi. Proses pembuatan *Exit Re-Entry Permit* (ERP) akan selesai 1 sampai 2 hari kerja. Dokumen-dokumen yang diajukan oleh agen ke kantor imigrasi adalah :

- a. Surat Permohonan
- b. Perdim 25
- c. SK Dahsuskim
- d. Pasport

Shore Leave

Setiap *crew* kapal pasti ingin turun ke darat untuk jalan-jalan agar menghilangkan kejenuhan di kapal. Namun *crew* asing tersebut tidak bisa asal saja turun ke darat dikarenakan harus memiliki izin dari pihak imigrasi. Izin turun ke darat tersebut dinamakan *Shore Leave* berlaku hanya 14 hari, jadi apabila masa berlaku tersebut habis maka pihak agen akan memperpanjang izin tersebut sesuai dengan aturan yang di buat oleh pihak imigrasi.

Dokumen-dokumen yang dibutuhkan untuk membuat *Shore Leave* hanyalah surat Permohonan *Shore Leave*, lalu surat itu di berikan ke kantor Imigrasi agar diproses. Setelah itu petugas Imigrasi akan menandatangani surat tersebut. Setelah surat tersebut ditandatangani oleh petugas imigrasi *crew* kapal asing tersebut sudah dapat turun ke darat untuk jalan-jalan mencari hiburan atau menghilangkan kejenuhan selama dikapal.

Exit Permit Only

Setiap *crew* kapal pasti punya kontrak dalam masa pekerjaannya, apabila masa kontrak itu berakhir maka *crew* tersebut harus pulang ke negaranya masing-masing. Namun *crew* tersebut tidak bisa asal saja keluar dari wilayah Indonesia. Harus ada izin terlebih dahulu dari pihak Imigrasi. Izin tersebut dinamakan *Exit Permit Only (EPO)* artinya izin untuk keluar dari negara Indonesia atau masa Dahsuskim nya telah habis. Untuk mendapatkan izin tersebut ada beberapa dokumen atau syarat-syarat yang harus di siapkan oleh seorang agen, yaitu :

- a. Surat Permohonan
- b. Perdim 27
- c. SK Dahsuskim
- d. *Letter Of Guarantee (LOG)*
- e. Pasport

Setelah semua itu di persiapkan maka agen akan membawa dokumen-dokumen tersebut ke kantor imigrasi. Untuk proses pembuatan *Exit Permit Only*

(EPO) lebih kurang 1 sampai 2 hari. Apabila EPO telah selesai maka *crew* asing tersebut sudah boleh pulang ke Negeranya.

KESIMPULAN

Peranan Agen dalam mengurus Keimigrasian *crew* asing harus lihai dalam bekerja, Agen harus selalu *Update* masa berlaku *Passport* setiap hari agar terhindar dari *Over Stay*. Dimana jika kalau terjadi *Over Stay* Pihak Perusahaan harus membayar denda yang cukup mahal yang sudah ditentukan oleh Kantor Imigrasi.

Cara Pengurusan Izin Tinggal *Crew* Asing yang bekerja diatas Kapal harus mengikuti Prosedur dari Kantor Keimigrasian yang dimana dia/agen harus membeli *Visa On Arrival* (VOA) yang berlaku selama 30 hari, jika *Visa crew* tersebut akan mau habis masa berlakunya pihak Agen akan kirim *E-mail* ke *Owner* apa *crew* tersebut diperpanjang atau tidak. Jika Pihak *Owner* memerintahkan *crew* tersebut diperpanjang masa tinggalnya, maka pihak agen akan mengurus SK Kemudahan Khusus Keimigrasian (Dahsuskim) ke Kantor Imigrasi, jika surat izin tinggal nya sudah keluar maka pihak agen harus melengkapi Formulir seperti Surat Permohonan, Surat Perjanjian (Materai), PKKA, Foto Copy *Passport*, dan Foto Copy KTP Sponsor. SK Kemudahan Khusus Keimigrasian (Dahsuskim) tersebut selesai maka pihak agen akan mempersiapkan untuk membuat Kemudahan Khusus Keimigrasian (Dahsuskim) *crew* tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Herlin Wijayati, Hukum Kewarganegaraan dan Keimigrasian., Bandung : Bayu Media, 2010.
- Manan, Bagir. Hukum Keimigrasian Dalam Sistem Hukum Nasional, Jakarta : Ghimia Indonesia, 2000.
- R. P. Suyono. Keagenan Kapal. Jakarta : 2001.
- Keputusan Direktur Jenderal Imigrasi Nomor : F-658.IZ.10 tahun 2003 Tentang Kemudahan Khusus Keimigrasian.
- Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2013 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang

Nomor 6 Tahun 2011, tentang Keimigrasian.

www.

Legalitas.org/database/lain/.../ketpemru uimigrasi2007.pdf, diakses tanggal 20 November 2017.