

**ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN DALAM
MENUNJANG PELAYANAN KAPAL PADA PT ADHIKA
SAMUDERA JAYA**



FADHAL AHMAD MUBARAK

21.43.046

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
PELAYARAN POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
MAKASSAR TAHUN 2025**

**ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN DALAM MENUNJANG
PELAYANAN KAPAL PADA PT ADHIKA SAMUDERA JAYA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program

Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan diajukan oleh

FADHAL AHMAD MUBARAK

NIT.21.43.046

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
PELAYARAN POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
MAKASSAR TAHUN 2025**

SKRIPSI

**ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN
DALAM MENUNJANG PELAYANAN KAPAL
PADA PT ADHIKA SAMUDERA JAYA**

Disusun dan Diajukan Oleh

FADHAL AHMAD MUBARAK

NIT. 21.43.046

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 28 Maret 2025

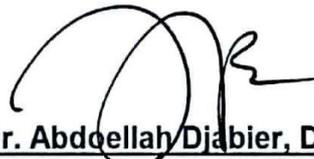
Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Dr. Riman S Duyo, S.H., M.H.
NIP.



Dr. Abdoellah Djabier, DESS.
NIP. 19620427 198803 1 001

Mengetahui :

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK



Capt. Faisal Saransi, M.T., M. Mar.
NIP. 19750329 199903 1 002



Jumriani, S.E., M.Adm, S.D.A
NIP.19731201 199803 2 008

PRAKATA

Dengan segala kerendahan hati, penulis memanjatkan puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan sebagai salah satu syarat kelulusan program Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, dengan judul skripsi : **“Analisis Pelaksanaan Jasa Keagenan Dalam Menunjang Pelayanan Kapal Pada PT Adhika Samudera Jaya”**

Pada Penyusunan Skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri. melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak- pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terimakasih serta penghargaan yang setinggi - tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung kepada yang terhormat :

1. Bapak Rudy Susanto M.pd, Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar. Selaku Pembantu Direktur I.
3. Ibu Jumriani, S.E.,M.Adm.SDA selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan (KALK).
4. Bapak Dr. Riman S Duyo, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing I.
5. Bapak Dr. Ir. Abdoellah Djabier, DESS. selaku Dosen Pembimbing II.
6. Bapak Taharuddin, S.T., M.T. Selaku Penguji I.
7. Bapak Drs. Laode Hibay Umar, M.si. penguji II.
8. Seluruh staff prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan

Kepelabuhan (KALK).

9. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
10. Terima kasih sebesar-besarnya saya sampaikan kepada Bapak Kristobey Silalahi, atas izin, kesempatan, serta bimbingannya selama pelaksanaan praktik darat dan proses penelitian berlangsung.
11. Untuk kedua orang tua tercinta, Bapak Mubarak Basri dan Ibu Jumria Latif, terima kasih atas cinta, doa, dan pengorbanan yang menjadi kekuatan dan arah hidup saya.

Karya tulis ini penulis akui masih memiliki banyak kekurangan yang disebabkan oleh keterbatasan ilmu dan pengalaman. Untuk itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari Bapak/Ibu/Saudara/i demi penyempurnaan di masa mendatang.

Penulis berharap skripsi ini tidak hanya menjadi dokumen tertulis, tetapi juga bermanfaat sebagai referensi bagi taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terima kasih atas perhatiannya.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Makassar, 28 Maret 2025



Fadhal Ahmad Mubarak

21.43.046

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Fadhal Ahmad Mubarak
Nomor Induk Taruna : 21.43.046
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**“ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN DALAM MENUNJANG
PELAYANAN KAPAL PADA PT ADHIKA SAMUDERA JAYA”**

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil pemikiran dan usaha saya sendiri. Seluruh isi, kecuali yang saya kutip secara eksplisit, adalah kontribusi orisinal saya.

Saya sepenuhnya memahami konsekuensi pernyataan ini, dan apabila terbukti tidak asli, saya bersedia menerima sanksi dari Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 28 Maret 2025



Fadhal Ahmad Mubarak
21.43.046

ABSTRAK

FADHAL AHMAD MUBARAK, 2025. Analisis Pelaksanaan Jasa Keagenan Dalam Menunjang Kapal Pada PT Adhika Samudera Jaya (Dibimbing oleh Riman S Duyo dan Abdoellah Djabier).

Tujuan Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi hambatan serta upaya penanganannya dalam pelaksanaan kegiatan keagenan kapal di Pelabuhan Banjarmasin oleh PT Andhika Samudera Jaya. Fokus utama penelitian adalah mengungkap faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan pelayanan dan keberangkatan kapal, serta mencari solusi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efektivitas operasional perusahaan keagenan tersebut.

Studi ini dilaksanakan di kantor PT Andhika Samudera Jaya selama penulis menjalani praktik darat (PRADA) dari Agustus 2023 hingga Agustus 2024. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung di lokasi dan wawancara dengan para karyawan, yang kemudian dianalisis menggunakan metode deskriptif serta diperkuat dengan literatur relevan guna memberikan gambaran yang komprehensif mengenai situasi di lapangan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan kapal disebabkan oleh keterbatasan sumber daya manusia, kurangnya ketelitian, dan kondisi cuaca buruk. Solusi yang disarankan meliputi pemeriksaan dokumen yang lebih cermat, pelatihan untuk meningkatkan ketelitian karyawan, serta penambahan jumlah tenaga kerja.

Kata kunci : Jasa Keagenan dan Pelayanan kapal.

ABSTRACT

FADHAL AHMAD MUBARAK, 2024. Analysis of Agency Services in Supporting Ships at PT Andhika Samudera Jaya (Supervised by Riman S Duyo and Abdoellah Djabier).

This study aims to identify the obstacles and corresponding mitigation efforts in the implementation of ship agency operations at Banjarmasin Port by PT Andhika Samudera Jaya. The main focus is to uncover the factors contributing to delays in services and ship departures, as well as to propose applicable solutions for improving the operational effectiveness of the agency company.

The study was conducted at the office of PT Andhika Samudera Jaya during the author's sea cadet internship (PRADA) from August 2023 to August 2024. Data were collected through direct observation on-site and interviews with employees, then analyzed using a descriptive method and supported by relevant literature to provide a comprehensive overview of the situation in the field.

The research findings indicate that delays in ship departures were caused by limited human resources, lack of attention to detail, and unfavorable weather conditions. Recommended solutions include more thorough document checks, employee training to improve accuracy, and an increase in the number of staff.

Keywords: Agency Services and Ship Services.

DAFTAR ISI

PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
1. Pengertian Pelabuhan	4
2. Peran dan Fungsi Pelabuhan	6
3. Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan	9
4. Jasa Pelabuhan	14
5. Instansi Di Pelabuhan	15
B ASPEK KAPAL	17
1. Pengertian Kapal	17
2. Jenis-Jenis Kapal	18
3. Dokumen –Dokumen Kapal	20
4. Perusahaan keagenan kapal	24
5. Prosedur Pelaksanaan Jasa Keagenan	28

6. Jenis Keagenan	31
7. Istilah Keagenan	31
8. Bisnis Keagenan Kapal	33
C. Kerangka Pikir	34
BAB III METODE PENELITIAN	35
A. Jenis dan Desain Penelitian	35
B. Definisi Operasional	35
C. Unit Analisis	36
D. Teknik Pengumpulan dan Analisis Data	37
E. Teknik Analisis Data	37
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	38
A. Sejarah Singkat Perusahaan	38
B. Pelaksanaan Pelayanan Jasa Keagenan Kapal	40
C. Hambatan-Hambatan Pelayanan Jasa Keagenan Kapal pada PT Adhika Samudera Jaya	46
D. Upaya Yang Di Lakukan Untuk Mengatasi Hambatan pelayanan Jasa Keagenan Pada PT Adhika Samudera Jaya	50
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	52
A. Simpulan	52
B. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	53

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
Gambar 2. 1 Kerangka Pikir	34
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT Andhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin	39
Gambar 4. 2 Flow Chart Pelayanan Jasa Keagenan PT Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin	46

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 4 1 Daftar kapal masuk yang di ageni oleh PT Adhika Samudera Jaya	48

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan teknologi yang pesat mendorong negara-negara untuk fokus pada sektor dengan keunggulan komparatif, sehingga muncul spesialisasi dalam produksi barang atau jasa. Keterbatasan sumber daya, perbedaan iklim, dan kebutuhan konsumen menyebabkan ketergantungan antarnegara. Perdagangan internasional pun menjadi penghubung utama untuk memenuhi kebutuhan, mendorong pertumbuhan ekonomi, transfer teknologi, serta mempererat hubungan diplomatik di era global saat ini.

Pelayaran niaga tetap menjadi tulang punggung perdagangan internasional karena kapasitas angkut besar, efisiensi biaya, jangkauan global, serta kemampuan membawa berbagai jenis barang. Meskipun menghadapi tantangan, pelayaran niaga berperan vital dalam kelancaran distribusi barang antarnegara dan pertumbuhan ekonomi global.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2018 merupakan langkah strategis pemerintah untuk mewujudkan asas keadilan dan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia, khususnya wilayah kepulauan, dengan dampak luas pada aspek ekonomi, sosial, logistik, dan transportasi, diatur latar belakang ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan ini berlandaskan komitmen pemerintah untuk menyediakan layanan angkutan barang yang memadai dan terjangkau ke wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan, sebagaimana diamanatkan dalam Perpres Nomor 70 Tahun 2017. Dengan mempertimbangkan tantangan geografis dan logistik Indonesia sebagai negara kepulauan, peraturan ini mengatur mekanisme pelaksanaan PSO secara lebih terstruktur guna menjamin distribusi barang yang efisien dan

merata. Olehnya itu, PM No. 4 Tahun 2018, merupakan pelaksanaan dari ketentuan Pasal 6 dan 7 Peraturan Presiden dimaksud. Ketentuan ini untuk mengatur pelayanan publik, khususnya pelayanan angkutan barang antar pula di Indonesia, mengingat angkutan barang didominasi oleh angkutan laut.

PT Adhika Samudera Jaya adalah perusahaan yang bergerak di bidang keagenan kapal dan turut berperan dalam mendukung efisiensi pelayanan kapal di pelabuhan. Pelayanan yang cepat, tepat, dan sesuai regulasi menjadi kunci utama dalam kelancaran proses kapal serta membangun citra positif perusahaan di mata mitra dan klien.

Penelitian ini menyoroti peran sentral perusahaan keagenan kapal dalam menjamin kelancaran operasional kapal di pelabuhan, mulai dari proses *clearance in* dan *out* hingga pengurusan dokumen dan persiapan keberangkatan kapal, melalui koordinasi intensif dengan berbagai otoritas.

Berbagai masalah seperti keterlambatan dokumen, koordinasi yang kurang dengan instansi pelabuhan, dan kendala dalam pelayanan kru menuntut PT Adhika Samudera Jaya meningkatkan kualitas jasa keagenannya. Oleh karena itu, perlu dilakukan evaluasi terhadap pelaksanaan jasa keagenan agar pelayanan kapal lebih efektif dan efisien.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk menganalisis proses pelayanan jasa keagenan, khususnya pada PT Adhika Samudera Jaya, dengan judul **“Analisis Pelaksanaan Jasa Keagenan Dalam Menunjang Pelayanan Kapal Pada PT Adhika Samudera Jaya**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pelaksanaan jasa keagenan oleh PT Adhika Samudera jaya dalam menunjang pelayanan kapal ?
2. Apa saja hambatan-hambatan yang dihadapi dalam proses pelayanan keagenan kapal oleh PT Adhika Samudera Jaya ?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT Adhika Samudera Jaya untuk mengatasi hambatan dalam proses pelayanan keagenan kapal ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan jasa keagenan oleh PT Adhika Samudera Jaya dalam menunjang pelayanan kapal.
2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang di hadapi PT Adhika Samudera Jaya dalam proses pelayanan keagenan kapal.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT Adhika Samudera Jaya dalam proses pelayanan keagenan kapal.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Menambah perbendaharaan karya ilmiah dikalangan Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, khususnya program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).
 - b. Memberi sumbangan pemikiran umumnya didalam ruang lingkup kepelabuhanan dan khususnya kepada para pelaku keagenan.
2. Manfaat Praktis
 - a. Untuk mengetahui kegiatan keagenan perusahaan pelayaran.
 - b. Melatih penulis untuk menyusun hasil pemikiran dan hasil penelitian dalam bidang keagenan kapal.
 - c. Sebagai alternatif jika ada kendala pada pelaksanaan pelayanan keagenan di PT Adhika Samudera Jaya

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian Pelabuhan

Definisi pelabuhan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menggambarkan peran vital pelabuhan dalam sistem transportasi dan perekonomian, terutama bagi negara kepulauan seperti Indonesia. Pelabuhan bukan hanya tempat berlabuh kapal, tetapi juga ekosistem kompleks yang mencakup integrasi daratan dan perairan, pusat kegiatan pemerintahan dan ekonomi, serta fasilitas utama seperti terminal dan penghubung transportasi darat. Pelabuhan juga dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran, kegiatan penunjang, dan berfungsi sebagai simpul transportasi multimoda yang mendukung perdagangan domestik dan internasional, mobilitas penduduk, dan pertumbuhan ekonomi, menjadikannya infrastruktur penting dalam daya saing global.

Pelabuhan adalah infrastruktur fisik kompleks dan terintegrasi yang mencakup area daratan dengan berbagai fasilitas seperti terminal penumpang, gudang, dan perkantoran, serta area perairan dengan dermaga, alur pelayaran, dan sistem navigasi. Kualitas dan kapasitas prasarana pelabuhan mempengaruhi efisiensi kegiatan di dalamnya, yang menjadi kunci dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan kelancaran rantai pasok. Sebagai simpul transportasi, pelabuhan berfungsi sebagai titik transfer antara moda laut dan darat, serta sistem logistik yang terintegrasi.

Definisi pelabuhan menurut Hananto Soewedo (2015) mencakup aspek fungsional dan peran strategis pelabuhan dalam pembangunan ekonomi dan sosial yang lebih luas. Pelabuhan tidak hanya dipandang

sebagai infrastruktur fisik, tetapi juga sebagai pusat aktivitas ekonomi yang vital, terutama dalam kegiatan bongkar muat yang menjadi inti operasional pelabuhan, serta sebagai pintu gerbang arus barang dan penumpang antar daerah atau negara. Soewedo juga menyoroti peran pelabuhan dalam memfasilitasi mobilitas penduduk di negara kepulauan seperti Indonesia, menciptakan peluang ekonomi, dan mengurangi pengangguran. Selain itu, pelabuhan berperan penting dalam meningkatkan efisiensi logistik, daya saing produk, dan menarik investasi. Soewedo merinci sarana dan fasilitas pelabuhan yang mendukung operasionalnya, seperti pergudangan, dermaga, tempat berlabuh jangkar, pemanduan, penundaan, peralatan muat bongkar, pengisian bahan bakar, dan fasilitas perbaikan kapal. Fasilitas ini menunjukkan bahwa pelabuhan adalah ekosistem kompleks yang melibatkan berbagai elemen pendukung agar dapat berfungsi efektif sebagai pusat transportasi dan perdagangan. Pandangan Soewedo memberikan pemahaman yang holistik mengenai peran vital pelabuhan dalam ekonomi dan sosial.

Definisi pelabuhan menurut Iskandar Abubakar (2013) dalam konteks transportasi penyeberangan menyoroti beberapa aspek penting, termasuk daratan dan/atau perairan, yang mencerminkan variasi desain dan tata letak pelabuhan berdasarkan kondisi geografis dan jenis layanan. Pelabuhan melibatkan kegiatan pemerintahan, seperti pengawasan oleh otoritas pelabuhan, bea cukai, imigrasi, dan karantina, serta kegiatan perusahaan yang dilakukan oleh operator pelayaran dan penyedia layanan logistik.

Menurut M. Akib Hasan (2017), pelabuhan dapat didefinisikan sebagai fasilitas transportasi laut yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana untuk mendukung kegiatan angkutan laut, yang meliputi kegiatan bongkar muat barang dan penumpang, serta berbagai aktivitas lainnya yang berhubungan dengan perdagangan dan logistik.

Pelabuhan berfungsi sebagai tempat di mana kapal dapat berlabuh dan melakukan proses bongkar muat, serta sebagai pusat kegiatan ekonomi yang menghubungkan daratan dengan perairan, fasilitas pelabuhan juga meliputi berbagai sarana untuk mendukung kelancaran operasional kapal, seperti dermaga, crane, dan gudang penyimpanan barang.

Pelabuhan bukan hanya sekadar titik transit barang, tetapi juga menjadi bagian integral dalam sistem perdagangan dan perekonomian suatu negara, mengingat pentingnya peranannya dalam mendukung ekspor dan impor serta distribusi barang ke berbagai wilayah.

Menurut Nugroho, A. (2018) dalam artikel yang berjudul "Konsep Pelabuhan dan Dampaknya terhadap Perdagangan Internasional", yang dipublikasikan dalam Jurnal Transportasi Laut, pelabuhan didefinisikan sebagai fasilitas yang terdiri dari daratan dan perairan yang dilengkapi dengan infrastruktur untuk mendukung kegiatan transportasi laut, seperti proses bongkar muat barang, berlabuhnya kapal, dan aktivitas logistik lainnya. Pelabuhan berfungsi sebagai titik penghubung utama dalam rantai pasok global, yang mendukung arus barang dan perdagangan internasional.

Nugroho juga menekankan bahwa pelabuhan bukan hanya sekadar tempat untuk kegiatan bongkar muat, tetapi juga merupakan pusat distribusi yang berperan penting dalam kelancaran perdagangan antarnegara, mengingat bahwa sebagian besar perdagangan internasional melibatkan pengiriman barang melalui jalur laut.

2. Peran dan Fungsi Pelabuhan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan landasan hukum utama yang mengatur seluruh aspek kegiatan pelayaran di Indonesia secara komprehensif, pelabuhan memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam mendukung sistem transportasi laut dan perdagangan internasional, berikut

adalah beberapa peran pelabuhan yang dijelaskan dalam undang-undang tersebut:

a. Simpul

Dalam sistem jaringan transportasi yang terstruktur, simpul transportasi memegang peranan penting sebagai titik pertemuan antarmoda yang strategis, ibarat jantung yang memompa aliran barang dan manusia dalam rantai pasok.

b. Pintu gerbang kegiatan perekonomian.

Simpul transportasi seperti bandar udara dan pelabuhan berfungsi krusial sebagai gerbang utama aktivitas ekonomi yang tidak hanya menjadi titik masuk dan keluar bagi aliran barang, jasa, modal, dan manusia, tetapi juga bertindak sebagai katalisator pembangunan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan.

c. Tempat kegiatan alih moda transportasi.

Simpul transportasi sebagai titik alih moda memegang peranan krusial dalam mewujudkan sistem transportasi yang terintegrasi, efisien, dan berorientasi pada peningkatan kualitas pelayanan, karena lebih dari sekadar tempat bertemunya berbagai moda, simpul yang berfungsi baik adalah katalisator yang memperlancar pergerakan manusia dan barang, mengurangi waktu dan biaya perjalanan, serta meningkatkan kenyamanan pengguna.

d. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan.

Simpul transportasi, khususnya bandar udara, merupakan infrastruktur vital yang tidak hanya berperan sebagai fasilitas transit, tetapi juga sebagai katalisator pembangunan ekonomi, memicu inovasi, dan meningkatkan daya saing suatu wilayah.

e. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang.

Pelabuhan bukan sekadar tempat berlabuhnya kapal, melainkan urat nadi perekonomian maritim yang berperan strategis dalam mewujudkan wawasan nusantara dan memperkuat kedaulatan negara, dengan fungsi utama sebagai pusat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan.

f. Mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Wawasan Nusantara bukan hanya konsep geografis, melainkan falsafah hidup yang mencerminkan pandangan holistik bangsa Indonesia terhadap kesatuan wilayah, bangsa, dan seluruh aspek kehidupan, serta berperan sebagai pedoman dalam penyelenggaraan negara, motivasi dalam menumbuhkan cinta tanah air dan semangat persatuan, rambu-rambu dalam menjaga keutuhan NKRI dan mencegah disintegrasi, serta panduan dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara;

Menurut D.A Lasse (2016) fungsi pelabuhan adalah :

1. *Gateway*

Pelabuhan, sebagai "pintu" pergerakan orang dan barang, memiliki fungsi yang jauh lebih luas karena ia merupakan gerbang fisik, ekonomi, sosial, teknologi, dan kedaulatan yang strategis dalam pembangunan nasional.

2. *Link*

Pelabuhan merupakan simpul strategis dalam sistem logistik dan transportasi nasional yang berperan sentral sebagai fasilitator utama alih moda, pintu gerbang perdagangan, serta mata rantai penghubung dalam jaringan transportasi global.

3. *Interface*

Pelabuhan memainkan peran intermediasi fisik yang krusial dalam rantai pasok maritim sebagai titik transfer utama antara moda transportasi laut dan darat, yang terjadi setidaknya dua kali dalam setiap pengiriman laut dan berdampak signifikan terhadap efisiensi,

biaya, serta keamanan logistik. Di pelabuhan muat, barang dari berbagai sumber dikonsolidasikan, diperiksa, dan dimuat ke kapal menggunakan peralatan seperti crane atau reach stacker dengan memperhatikan stabilitas dan keamanan muatan, sedangkan di pelabuhan bongkar, muatan diturunkan, dipindahkan ke moda darat, dan melewati proses pabean sebelum didistribusikan ke tujuan akhir.

4. *Industrial entity*

Penyelenggaraan fungsi pelabuhan yang baik tidak hanya meningkatkan efisiensi logistik dan perdagangan, tetapi juga menjadi katalisator pertumbuhan sektor lain melalui efek pengganda ekonomi yang signifikan, menjadikan kawasan sekitarnya sebagai ekosistem industri yang dinamis.

3. Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan

Dalam mengoperasikan pelabuhan, diperlukan fasilitas dan peralatan pelabuhan. Menurut ketentuan Pasal 21 ayat 1 UU 17 Tahun 2008, disebutkan bahwa fasilitas pelabuhan terdiri atas fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. Fasilitas pokok terdiri atas :

- a. Dermaga merupakan jantung operasional pelabuhan yang berperan lebih dari sekadar tempat kapal berlabuh, melainkan menjadi titik interaksi vital antara kapal, muatan, penumpang, dan infrastruktur darat pelabuhan. Secara lebih lanjut, pasal ini menegaskan bahwa dermaga adalah salah satu komponen penting dalam operasional pelabuhan yang mendukung kelancaran dan keselamatan kegiatan pelayaran, melalui pengaturan yang ada, dermaga tidak hanya menjadi tempat kapal berlabuh, tetapi juga menjadi titik utama untuk pengelolaan logistik dan layanan kapal.
- b. Fasilitas jaringan air limbah, drainase, dan sampah sangat penting untuk menjaga kebersihan dan kelancaran operasional di pelabuhan.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 21 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, fasilitas-fasilitas ini berperan dalam mendukung penyelenggaraan kegiatan di pelabuhan, terutama dalam mengelola kondisi lingkungan agar tetap bersih dan aman. Fasilitas *bunker* merupakan infrastruktur vital dalam mendukung operasional kapal di pelabuhan, tidak hanya sebagai tempat pengisian bahan bakar, tetapi juga sebagai bagian integral dari efisiensi pelayaran dan kelancaran aktivitas perdagangan maritim.

- c. Fasilitas pemadam kebakaran adalah salah satu fasilitas penting dalam konteks ini, yang bertujuan untuk menjamin keberlanjutan operasional pelabuhan serta keselamatan seluruh pihak yang terlibat. Dengan adanya fasilitas pemadam kebakaran yang memadai dan efektif, pelabuhan dapat menjalankan operasionalnya dengan lebih aman, mengurangi risiko kebakaran, dan menjaga kelancaran aktivitas yang dilakukan. Fasilitas ini juga sangat penting untuk mendukung pengelolaan darurat dalam situasi yang dapat membahayakan keselamatan dan fasilitas di pelabuhan.
- d. Fasilitas gudang untuk bahan atau barang berbahaya dan beracun (B3) di pelabuhan merupakan infrastruktur penting yang dirancang untuk menyimpan sementara muatan berisiko tinggi dengan aman dan terkendali guna mencegah kecelakaan, kontaminasi lingkungan, serta mendukung keselamatan operasional dan perlindungan lingkungan.
- e. Fasilitas gudang untuk bahan atau barang berbahaya dan beracun (B3) di pelabuhan merupakan infrastruktur penting yang dirancang untuk menyimpan sementara muatan berisiko tinggi dengan aman dan terkendali guna mencegah kecelakaan, kontaminasi lingkungan, serta mendukung keselamatan operasional dan perlindungan lingkungan.

- f. Jalan di pelabuhan bukan hanya infrastruktur fisik, melainkan arteri vital yang menopang kelancaran logistik dan operasional, dengan desain dan efisiensi jaringan yang berdampak langsung pada kecepatan arus barang, mobilitas personel, dan keselamatan kerja;
- g. Lapangan penumpukan (*open storage*) merupakan komponen vital dalam infrastruktur pelabuhan yang berfungsi sebagai area penyimpanan sementara bagi muatan tahan cuaca, seperti peti kemas kosong, kendaraan, alat berat, dan produk tambang curah, yang tidak memerlukan perlindungan dari elemen cuaca;
- h. Terminal penumpang dan terminal peti kemas merupakan dua elemen vital dalam ekosistem pelabuhan yang memiliki fungsi berbeda namun sama pentingnya bagi konektivitas dan perekonomian. Terminal penumpang berfungsi sebagai gerbang kenyamanan dan keselamatan perjalanan laut, tidak hanya sebagai titik transisi fisik, tetapi juga pusat layanan yang mendukung sektor pariwisata dan konektivitas antarpulau dengan fasilitas lengkap seperti ruang tunggu, area komersial, keamanan, serta aksesibilitas yang ramah bagi penyandang disabilitas. Sementara itu, terminal peti kemas merupakan jantung logistik maritim modern yang dirancang untuk efisiensi bongkar muat dengan dukungan peralatan canggih dan sistem penataan kontainer yang terstandarisasi.
- i. Terminal Curah Cair adalah fasilitas khusus di pelabuhan yang mengelola bongkar muat barang cair seperti minyak bumi, bahan kimia, dan produk pangan cair. Terminal ini memfasilitasi alih moda transportasi antara laut dan darat dengan menggunakan sistem perpipaan, selang, dan peralatan lainnya.
- j. Terminal Ro-Ro memiliki peran penting dalam mempermudah perpindahan kendaraan dan muatannya antara transportasi darat dan laut. Dengan sistem "*roll on, roll off*," terminal ini memungkinkan bongkar muat cepat kendaraan seperti truk, mobil, dan bus. Selain itu, terminal Ro-Ro mendukung penyeberangan antar pulau, logistik

kendaraan, dan distribusi kendaraan dari pabrikan ke berbagai wilayah.

- k. Car terminal dan terminal *multipurpose* memiliki peran penting dalam pelabuhan modern, masing-masing dengan spesialisasi dan fleksibilitasnya. Car terminal dirancang untuk menangani bongkar muat mobil secara efisien dan aman, dengan fasilitas seperti rampdoor dan dermaga yang sesuai untuk kapal car carrier, area parkir luas, serta sistem keamanan yang ketat.

Fasilitas penunjang terdiri atas :

Fasilitas pendukung yang lengkap dan terencana dengan baik adalah kunci untuk menciptakan pelabuhan yang efisien, berkelanjutan, dan berdaya saing.

- a. Kawasan perkantoran yang efisien berfungsi sebagai pusat koordinasi dan interaksi bisnis, sementara
- b. Fasilitas pos dan telekomunikasi memastikan kelancaran aliran informasi.
- c. Fasilitas pariwisata dan perhotelan mendukung mobilitas serta meningkatkan ekonomi lokal dan citra pelabuhan.
- d. Instalasi air bersih, listrik, dan telekomunikasi menjadi fondasi operasional yang mendukung kelancaran logistik.
- e. Jaringan jalan dan rel kereta api yang efisien memperlancar arus barang, mengurangi kemacetan, dan mendukung industri.
- f. Areal pengembangan pelabuhan menjamin pertumbuhan jangka panjang dengan fleksibilitas untuk adaptasi teknologi dan investasi.
- g. Tempat tunggu kendaraan yang terorganisir mengurangi kemacetan, meningkatkan ketertiban, dan efisiensi operasional.
- h. Fasilitas umum seperti tempat ibadah, taman, dan fasilitas kesehatan.

Adapun Peralatan Pelabuhan Adalah :

- a. *Crane* di pelabuhan adalah alat berat esensial yang memegang peranan krusial dalam operasional pelabuhan, mempercepat proses bongkar muat, meningkatkan efisiensi logistik, serta menangani berbagai jenis kargo, mulai dari peti kemas hingga kargo berat. Dengan beragam jenis *crane*, seperti *quay crane*, *rubber tyred gantry crane*, dan *mobile harbor crane*, pelabuhan dapat mengoptimalkan ruang dan waktu bongkar muat. Teknologi canggih seperti otomatisasi, sistem kontrol cerdas, dan operasi jarak jauh semakin meningkatkan efisiensi dan keselamatan.
- b. *Reach Stacker* adalah salah satu jenis peralatan bongkar muat yang digunakan secara luas di pelabuhan, terutama untuk menangani petikemas (kontainer). *Reach Stacker* dirancang untuk melakukan bongkar muat kontainer secara efisien, baik untuk kontainer curah maupun kontainer standar. Alat ini sangat berguna di terminal petikemas dan pelabuhan karena kemampuannya untuk mengangkat dan memindahkan kontainer dengan cepat dan fleksibel, terutama dalam area yang terbatas.
- c. *Top Loader* adalah salah satu jenis alat berat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat petikemas (kontainer) di pelabuhan, khususnya pada area lapangan penumpukan atau *Container Yard (CY)*. *Top loader* dirancang untuk memindahkan kontainer dengan efisien di area penyimpanan kontainer dan memiliki kemampuan untuk mengangkat kontainer pada ketinggian tertentu, sehingga sangat berguna untuk menyusun atau memindahkan kontainer di lapangan yang terbatas.
- d. *Side Loader* adalah salah satu jenis peralatan bongkar muat yang digunakan untuk mengangkat petikemas (kontainer), terutama kontainer kosong. *Side loader* dirancang untuk mengangkat dan memindahkan kontainer secara efisien, khususnya di area yang

sempit dan terbatas, seperti lapangan penumpukan (CY) di pelabuhan atau area depo kontainer. Alat ini memiliki desain yang unik karena dapat mengangkat kontainer dari sisi, memberikan fleksibilitas dalam pengoperasiannya di area yang lebih terbatas.

4. Jasa Pelabuhan

Jasa kepelabuhanan mencakup layanan di pelabuhan laut, sungai, dan danau yang mendukung angkutan penyeberangan, meliputi layanan terhadap kapal, penumpang, dan kendaraan. Pelayanan ini, termasuk pemanduan, penundaan, terminal penumpang, fasilitas keamanan, serta pengelolaan kendaraan dan fasilitas pendukung lainnya, sangat penting untuk kelancaran, keamanan, dan kenyamanan perjalanan.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan dasar hukum penyelenggaraan kegiatan kepelabuhanan di Indonesia, dengan Pasal 90 mengamanatkan jenis-jenis pelayanan jasa kepelabuhanan yang wajib disediakan oleh Penyelenggara Pelabuhan, termasuk Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan. Pelayanan ini mencakup jasa kapal, barang, dan penumpang, seperti pemanduan, bongkar muat, penyimpanan barang, serta penyediaan fasilitas bagi penumpang. Pelabuhan harus mengintegrasikan pelayanan ini untuk meningkatkan efisiensi logistik, mendukung pertumbuhan ekonomi, dan daya saing, serta meningkatkan kepuasan pengguna jasa. Penyelenggara Pelabuhan dan Badan Usaha Pelabuhan bertanggung jawab mengembangkan kualitas pelayanan sesuai undang-undang, dengan inovasi dan peningkatan kompetensi sumber daya manusia sebagai kunci sukses.

5. Instansi Di Pelabuhan

Pelabuhan merupakan ekosistem kompleks yang melibatkan berbagai instansi dengan peran berbeda demi efisiensi, keamanan, dan kepatuhan regulasi. Adapun instansi dimaksud adalah :

1. Kesyahbandaran

Kesyahbandaran memiliki peran vital dalam ekosistem maritim sebagai otoritas pelabuhan yang memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran, melalui pengawasan teknis kapal, penegakan hukum, koordinasi antarinstansi, serta penerbitan SPB yang menjamin kelayakan kapal untuk berlayar.

2. Otoritas Pelabuhan

Otoritas Pelabuhan merupakan lembaga pemerintah yang berperan penting dalam mengelola, mengawasi, dan mengatur seluruh aktivitas kepelabuhanan, termasuk operasional, keamanan, dan regulasi. Tugasnya meliputi pengembangan infrastruktur, penetapan tarif, serta penegakan hukum guna menjamin efisiensi pelabuhan dan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

3. Bea dan Cukai

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) merupakan institusi strategis yang berperan sebagai garda terdepan dalam menjaga kedaulatan ekonomi, keamanan negara, dan kelancaran perdagangan. Tidak hanya mengumpulkan penerimaan negara, DJBC juga bertanggung jawab dalam merumuskan serta menerapkan kebijakan di bidang kepabeanan dan cukai secara efektif dan efisien guna menciptakan iklim perdagangan yang kondusif serta mencegah praktik ilegal.

4. Migrasi

Pasal 1 ayat 3 UU No. 6 Tahun 2011 secara komprehensif menjabarkan bahwa fungsi Keimigrasian tidak hanya terbatas

pada pencatatan keluar masuk warga negara asing, melainkan mencakup empat aspek utama yang saling terkait dan strategis dalam menjaga kedaulatan negara, ketertiban hukum, dan mendukung pembangunan nasional.

5. Karantina

Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan Menurut Undang-Undang Nomor 6 tahun 2018 tentang Kekarantinaan Kesehatan, menimbang: dinas Karantina dan Dinas Kesehatan dalam upaya pengendalian penyakit menular dan perlindungan kesehatan masyarakat. Kedua lembaga ini bekerja sama untuk melakukan pengawasan kesehatan dan pencegahan penyakit yang dapat membahayakan kesehatan masyarakat, terutama di titik-titik pintu masuk negara seperti pelabuhan, bandara, dan pos lintas batas lainnya, Pembangunan manusia Indonesia yang paripurna membutuhkan fondasi kesehatan masyarakat yang kuat dan merata sebagai hak fundamental setiap warga negara, termasuk mereka di wilayah terpencil. Posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia menghadirkan tantangan kompleks, seperti meningkatnya risiko penyebaran penyakit akibat mobilitas tinggi dan perdagangan bebas. Kemajuan transportasi mempercepat interaksi lintas batas, memperbesar potensi kedaruratan kesehatan masyarakat. Oleh karena itu, dibutuhkan upaya cegah tangkal yang komprehensif melalui sistem surveilans, imunisasi, sanitasi, promosi hidup sehat, dan pengendalian penyakit tidak menular. Keberhasilan ini bergantung pada sumber daya memadai dan partisipasi masyarakat, serta kolaborasi global demi ketahanan nasional yang berkelanjutan. Indonesia berkomitmen melakukan upaya untuk mencegah terjadinya kedaruratan kesehatan masyarakat yang meresahkan dunia sebagaimana yang diamanatkan dalam Indonesia wajib menjamin hak atas kesehatan dengan mengadopsi regulasi internasional,

menjunjung hak asasi, serta memastikan akses merata dan adil bagi seluruh masyarakat.

6. KP3 (Kesatuan Pengamanan dan Penertiban Pelabuhan)

Kesatuan Pengamanan Pelabuhan (KP3) merupakan perpanjangan tangan Polri di pelabuhan yang berperan penting dalam menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran operasional. Dengan koordinasi erat bersama Administrator Pelabuhan, KP3 menegakkan hukum, menertibkan aktivitas, serta memastikan standar kepolisian terpenuhi demi mendukung kelancaran logistik nasional.

7. PT Pelindo

Pelindo adalah singkatan dari PT Pelabuhan Indonesia (Persero), yaitu perusahaan milik negara (BUMN) yang mengelola, mengoperasikan, dan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Pelindo bertanggung jawab untuk memastikan pelayanan logistik, transportasi laut, dan kegiatan operasional pelabuhan berjalan dengan efisien dan sesuai dengan kebutuhan ekonomi nasional. Pada tahun 2021, Pelindo mengalami integrasi dari empat entitas utama (Pelindo I, II, III, dan IV) menjadi satu perusahaan induk, yaitu PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Proses integrasi ini bertujuan untuk menyelaraskan manajemen, meningkatkan efisiensi, dan memperkuat daya saing pelabuhan nasional dalam mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia.

A ASPEK KAPAL

1. Pengertian Kapal

Kapal adalah struktur terapung yang digunakan atau berpotensi digunakan sebagai sarana transportasi atau platform kerja di perairan, mencakup peralatan integral seperti sistem propulsi, navigasi, keselamatan, dan bongkar muat, serta berbagai fungsi mulai dari angkutan hingga eksplorasi laut.

Berikut beberapa pengertian kapal menurut para ahli sebagai berikut :

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal mencakup semua kendaraan air, baik digerakkan oleh mesin, angin, maupun ditarik, termasuk kapal selam, *hovercraft*, alat apung, dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah secara operasional.

Menurut Purwanto (2015), kapal adalah kendaraan air multifungsi yang digunakan untuk transportasi barang dan penumpang, eksplorasi sumber daya, serta berbagai kegiatan operasional di laut maupun sungai.

Menurut Dr. Ir. Budi Santoso dan Dr. Ir. Sugeng P. Widyanto (2014), kapal adalah sistem teknologi maritim yang kompleks, bukan hanya kendaraan air, melainkan entitas yang melibatkan berbagai elemen seperti desain hull, mesin, peralatan, dan fasilitas penunjang. Kapal dirancang untuk berbagai perairan dan misi, dengan mempertimbangkan keselamatan, efisiensi, keekonomian, dan dampak lingkungan, serta harus mematuhi standar internasional untuk keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan.

2. Jenis-Jenis Kapal

Beberapa Jenis kapal menurut Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, jenis-jenis kapal dibagi sebagai berikut:

1. Kapal Laut

Kapal yang dirancang untuk melakukan pelayaran di laut, baik itu untuk perjalanan antarnegara (internasional) maupun antarpulau (domestik). Kapal laut biasanya digunakan untuk transportasi penumpang atau barang dalam jarak jauh dan dapat melibatkan rute-rute internasional.

2. Kapal Sungai

Lebih dari sekadar alat transportasi, kapal sungai dan danau memiliki peran vital dalam kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat di wilayah perairan pedalaman. Desain dan material kapal sangat bervariasi, disesuaikan dengan jenis muatan, kondisi perairan, serta ketersediaan bahan seperti kayu, baja, atau *fiberglass*. Kapal-kapal ini menjadi penghubung penting antara daerah terpencil dan pusat perdagangan, serta mendukung mobilitas penduduk, pariwisata, dan akses layanan.

3. Kapal Penumpang

kapal penumpang memiliki sejarah panjang yang mencerminkan perkembangan peradaban dan perdagangan global, dari perahu layar kuno hingga kapal pesiar modern yang mewah. Kapal-kapal ini hadir dalam berbagai jenis seperti kapal feri, pesiar, Ro-Ro, kapal cepat, dan kapal tradisional, masing-masing disesuaikan dengan kebutuhan rute dan fungsinya.

4. Kapal Kargo

Kapal kargo memainkan peran vital dalam perdagangan global modern. Armada ini mencakup berbagai jenis seperti barang curah, kargo umum, maupun barang dalam peti kemas. Kapal ini dirancang dengan berbagai ruang penyimpanan untuk memastikan keamanan dan efisiensi pengangkutan barang ke berbagai tujuan pelabuhan. Kapal kargo biasanya tidak mengangkut penumpang dan lebih fokus pada transportasi barang.

5. Kapal Tanker

Kapal yang dirancang untuk mengangkut cairan dalam jumlah besar, seperti minyak, gas, atau bahan kimia lainnya. Kapal ini memiliki ruang penyimpanan khusus yang aman untuk mencegah kebocoran atau tumpahan.

6. Kapal Curah

Kapal curah berperan penting dalam perdagangan global dengan mengangkut bahan baku industri dan komoditas pertanian dalam

jumlah besar; desainnya disesuaikan dengan jenis muatan, memiliki palka besar, serta dilengkapi peralatan bongkar muat khusus;

3. Dokumen –Dokumen Kapal

menegaskan pentingnya kelengkapan dokumen kapal demi legalitas, keselamatan, dan lingkungan maritim, sebagai berikut :

1. Surat Tanda Kebangsaan atau *Certificate of Registry*

Surat Tanda Kebangsaan Kapal adalah dokumen resmi yang menunjukkan identitas dan kebangsaan kapal, diterbitkan oleh pemerintah negara tempat kapal terdaftar. Di Indonesia, dokumen ini dibagi menjadi tiga jenis berdasarkan ukuran kapal:

- a. Surat Laut untuk kapal $>500 \text{ m}^3$ ($\approx 175 \text{ GRT}$),
- b. Pas Tahunan untuk kapal $20\text{--}500 \text{ m}^3$, dan
- c. Pas Kecil untuk kapal $<20 \text{ m}^3$ serta kapal layar dan *yacht*.

Dokumen ini memiliki fungsi hukum, administratif, dan internasional, termasuk hak berlayar, dasar pengenaan pajak, serta pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran oleh negara yang mendaftarkan kapal tersebut.

Surat Laut Sementara merupakan dokumen legal sementara yang memfasilitasi kapal baru dalam tahap uji coba laut, pelayaran perdana, dan pergerakan awal sebelum pendaftaran permanen, dengan masa berlaku terbatas dan operasional tertentu.

2. Surat Ukur (*Meetbrief*)

Sertifikat ukuran kapal merupakan dokumen penting yang mencantumkan informasi detail seperti panjang, lebar, tinggi lambung bebas, tonase kotor dan bersih, bentuk lambung, serta ruang muat, yang tidak hanya berfungsi sebagai catatan teknis, tetapi juga menjadi dasar dalam aspek keselamatan, regulasi, komersial, dan operasional kapal secara menyeluruh.

3. Sertifikat Layak Laut (*Seaworthy Certificate*)
Sertifikat kesentausaan kapal adalah jaminan bahwa kapal telah melalui serangkaian pemeriksaan dan memenuhi standar keselamatan.
4. Sertifikat Garis Muat (*Loadline Certificate*)
adalah dokumen penting yang mengatur batas aman pemuatan kapal, ditandai dengan garis muat pada lambung kapal, yang menunjukkan batas kedalaman kapal.
5. Daftar Anak Buah Kapal (*Surat siji, Monaterrol, Crew List*)
adalah dokumen penting yang mencatat informasi lengkap mengenai personel yang bekerja di kapal, seperti nama, pangkat, tanggal lahir, nomor identifikasi,
6. Petikan dari Daftar Kapal
memiliki peran penting sebagai bukti ringkas dan sah mengenai status kepemilikan kapal, baik dalam proses administratif, transaksi jual beli, atau penyelesaian sengketa.
8. Sertifikat Keamanan Radio Telegraf (*Radio Telegraf Safety Certificate*)
Sertifikat Radio Telegraf Kapal adalah dokumen resmi yang menyatakan kapal dilengkapi dengan peralatan radio telegraf sesuai standar dan persyaratan berlaku, memastikan kemampuan komunikasi untuk keselamatan dan operasional kapal, meskipun teknologi modern kini mendominasi komunikasi maritim.
9. Sertifikat Keamanan (*Safety Certificate*)
adalah dokumen krusial yang memastikan operator kapal telah mengambil langkah proaktif untuk menjaga keselamatan, kenyamanan, dan kehormatan penumpang, mencerminkan komitmen terhadap standar etika dan perlindungan hak penumpang.
10. Sertifikat Kesehatan (*Bill of Health*)

Surat keterangan kesehatan kapal dari Dinas Kesehatan Pelabuhan berperan penting mencegah penyebaran penyakit dan menjaga keselamatan pelayaran global.

11. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*)

Sertifikat keamanan konstruksi kapal merupakan dokumen penting yang menjamin keselamatan pelayaran dan perlindungan muatan, karena memastikan bahwa kapal telah melalui proses desain, pembangunan, dan inspeksi yang ketat sesuai standar keselamatan internasional.

12. Surat Tikus (*Deratting Certificate*)

Surat Tikus adalah dokumen vital pelayaran internasional yang menjamin kapal bebas tikus demi menjaga kesehatan, keamanan kargo, dan keselamatan operasional kapal.

13. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*)

Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang berperan penting dalam menjamin keamanan pelayaran kapal niaga secara global, dengan dasar hukum kuat dari Konvensi Internasional SOLAS, khususnya Bab II-2 dan Bab III yang mengatur perlengkapan keselamatan seperti alat pemadam kebakaran, sekoci, jaket pelampung, dan sistem alarm darurat, sehingga menjadi bukti pemenuhan standar internasional demi keselamatan jiwa, perlindungan materi, dan kelestarian lingkungan laut.

14. Sertifikat Klasifikasi Mesin (*Certificate of Classification Machinery*)

Sertifikat klasifikasi mesin kapal bukan sekadar dokumen administratif, melainkan representasi nyata dari komitmen terhadap keselamatan, keandalan, dan kepatuhan hukum dalam industri maritim. Sertifikat ini memberikan jaminan bahwa sistem permesinan kapal telah melalui proses pemeriksaan menyeluruh—meliputi

desain, material, konstruksi, dan kinerja—yang dilakukan oleh lembaga klasifikasi yang diakui secara internasional.

15. Sertifikat Standar Internasional Pencemaran Udara Laut (*International Oil Pollution Prevention Certificate*)

(IOPP) adalah bukti bahwa kapal telah memenuhi standar MARPOL dalam mencegah pencemaran minyak. Sertifikat ini diperoleh melalui inspeksi teknis, mencakup peralatan dan dokumentasi seperti Oil Record Book dan SOPEP. IOPP bukan sekadar formalitas, tetapi simbol komitmen industri pelayaran terhadap keberlanjutan dan perlindungan lingkungan laut global.

16. Sertifikat Susunan Perwira Kapal (*Structure Officer Certificate/Safe Manning Certificate*)

Sertifikat Susunan Perwira Kapal, atau yang lebih dikenal dengan Safe Manning Certificate, adalah dokumen krusial dalam dunia pelayaran yang menegaskan bahwa sebuah kapal telah memenuhi standar keselamatan maritim terkait jumlah dan kualifikasi awak kapalnya, serta menjamin bahwa kapal tersebut memiliki cukup perwira dan kru yang kompeten untuk menjalankan operasionalnya dengan aman selama pelayaran.

17. Sertifikat Alat-alat Keselamatan (*Safety Equipment Certificate*)

Sertifikat Alat-alat Keselamatan merupakan dokumen penting yang wajib dimiliki oleh kapal untuk memastikan operasionalnya berjalan secara legal dan aman. Sertifikat ini menjadi bukti bahwa kapal telah melalui inspeksi dan memenuhi persyaratan minimum terkait ketersediaan serta kondisi alat keselamatan, sesuai dengan standar internasional yang ditetapkan dalam Konvensi SOLAS.

18. Rencana Pola Trayek

RPT (Rencana Pola Trayek) dan PPKA (Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Asing) merupakan dua instrumen penting dalam pengaturan operasional pelayaran di Indonesia yang memiliki

fungsi berbeda namun saling melengkapi demi terciptanya ketertiban, keamanan, dan efisiensi lalu lintas laut.

19. SIUPP (Surat Ijin Usaha Perusahaan Pelayaran)

SIUPP mengatur aspek legalitas dari perusahaan pelayaran, memastikan bahwa perusahaan pelayaran tersebut memenuhi syarat dan ketentuan yang ditetapkan untuk beroperasi di sektor maritim.

Dokumen pelayaran seperti crew list, bonded store list, deck dan engine store list, list of crew's effects, ship particular, voyage memo, vaccination certificates, dan condition report penting untuk identifikasi, keselamatan, logistik, dan kepatuhan kapal niaga.

4. Perusahaan keagenan kapal

Menurut PM 65 Tahun 2019 menyatakan bahwa, usaha keagenan kapal merupakan kegiatan bisnis penting yang berperan sebagai penghubung antara perusahaan pelayaran dan berbagai pihak di pelabuhan selama kapal berada di wilayah Indonesia.

Agen umum dalam konteks pelayaran adalah perusahaan berbadan hukum Indonesia, baik perusahaan pelayaran nasional maupun badan usaha khusus keagenan kapal, yang ditunjuk secara resmi oleh perusahaan pelayaran asing untuk mewakili kepentingan mereka selama kapal beroperasi di wilayah perairan Indonesia.

Perusahaan keagenan kapal memiliki peran strategis yang jauh melampaui sekadar pengurusan izin dan kebutuhan rutin kapal. Mereka bertindak sebagai penghubung penting antara berbagai pihak di pelabuhan, seperti otoritas pelabuhan, bea cukai, karantina, serta penyedia layanan lainnya, yang berkontribusi langsung terhadap efisiensi dan profesionalisme pelayanan pelabuhan. Efisiensi ini berdampak pada waktu tunggu kapal (*turnaround time*), yang pada akhirnya memengaruhi biaya operasional dan daya saing pelabuhan. Seiring perkembangan zaman, perusahaan keagenan kapal modern juga

semakin mengadopsi teknologi melalui sistem informasi terintegrasi, platform digital, dan komunikasi real-time, yang meningkatkan efektivitas pemantauan kapal dan perizinan serta meminimalkan keterlambatan dan kesalahan administratif.

Menurut Suyono (2005:201a), hubungan keagenan dalam hukum timbul dari adanya kesepakatan antara dua pihak, yakni agen dan prinsipal, di mana agen diberi kewenangan untuk bertindak atas nama prinsipal dalam lingkup tertentu. Hubungan ini didasarkan pada perjanjian yang dapat berbentuk tertulis maupun lisan, meskipun perjanjian tertulis lebih dianjurkan untuk menjamin kepastian hukum.

Pasal 14 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2019 menyatakan bahwa perusahaan keagenan kapal memiliki hak untuk memperoleh imbalan jasa atau agency fee dari pemilik kapal, yang besarnya ditentukan melalui kesepakatan bersama, antara lain jenis dan ukuran kapal, kompleksitas layanan yang diberikan :

- a. Jenis barang dan ukuran kapal;
- b. Volume dan berat barang;
- c. Bentuk kemasan;
- d. Jenis pelayanan;

Kewajiban-kewajiban yang diemban oleh perusahaan keagenan kapal setelah mendapatkan izin usaha ini memiliki beberapa tujuan penting, antara lain untuk menjamin keteraturan dan keamanan operasional, mendorong efisiensi dan kontinuitas layanan, memfasilitasi pengawasan dan pembinaan, memastikan akuntabilitas dan transparansi, serta mendukung pengembangan jaringan. Ketentuan dalam izin usaha dan kewajiban untuk mematuhi peraturan perundang-undangan bertujuan untuk memastikan bahwa kegiatan keagenan kapal berjalan secara teratur, aman, dan sesuai dengan standar yang ditetapkan, yang penting untuk menjaga keselamatan pelayaran, keamanan di pelabuhan, dan kelancaran arus barang.

Sesuai dengan Pasal 18 ayat 1 Peraturan Menteri (PM) Nomor 59 Tahun 2021, perusahaan yang bergerak di bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal diwajibkan untuk melaporkan kegiatan operasional mereka kepada Gubernur dan otoritas pelabuhan setempat. Pelaporan ini dilakukan secara daring melalui aplikasi yang telah ditentukan oleh pemerintah, sesuai dengan peraturan yang berlaku. Selain itu, perusahaan keagenan kapal nasional dan perusahaan angkutan laut nasional yang bertindak sebagai agen umum juga diwajibkan untuk menyampaikan laporan tertentu.

- a. Kewajiban pelaporan kedatangan dan keberangkatan kapal oleh agen merupakan hal yang krusial dalam menjaga ketertiban, keamanan, dan kelancaran operasional pelabuhan. Laporan ini, yang dikenal sebagai Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3), memiliki beberapa fungsi penting.
- b. Kewajiban pembuatan dan penyampaian laporan bulanan kegiatan kunjungan kapal memiliki berbagai tujuan penting dan implikasi operasional. Laporan ini berfungsi sebagai bentuk transparansi agen kapal kepada otoritas pelabuhan terkait dengan aktivitas kapal yang mereka layani, memungkinkan otoritas untuk memantau dan mengevaluasi kinerja agen serta memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku.
- c. Perusahaan keagenan kapal harus melaporkan realisasi perjalanan kapal kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut melalui Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut. Laporan untuk kapal liner disampaikan dalam 14 hari setelah perjalanan selesai, sedangkan untuk kapal tramper setiap tiga bulan. Laporan harus mengikuti format yang ditentukan dalam peraturan menteri. Pelaporan ini penting untuk pengawasan operasional, pengumpulan data statistik, penegakan hukum, serta peningkatan efisiensi dan transparansi dalam industri pelayaran.

- d. Penyampaian laporan tahunan bertujuan untuk menciptakan transparansi, akuntabilitas, dan pengawasan, mendukung evaluasi kinerja industri pelayaran, serta membentuk basis data nasional untuk perencanaan dan kebijakan transportasi laut.

Perusahaan keagenan kapal nasional dengan izin usaha dapat memperluas layanannya melalui kantor cabang di berbagai pelabuhan di Indonesia, mempertimbangkan analisis pasar, pemberdayaan masyarakat lokal, serta kepatuhan terhadap regulasi daerah, sambil menjaga standar layanan, komunikasi, dan pengembangan sumber daya manusia untuk mendukung strategi ekspansi yang efektif.

Pasal 19 ayat 1 PM 146 Tahun 2015 memberikan dasar hukum bagi pemerintah untuk memberikan sanksi administratif kepada perusahaan keagenan kapal yang tidak mematuhi regulasi, dengan tujuan menegakkan kepatuhan, menciptakan persaingan sehat, dan menjamin keselamatan pelayaran. Sanksi yang dapat dikenakan termasuk peringatan, pembekuan izin, pencabutan izin, dan denda administratif. Pemerintah perlu memiliki mekanisme yang jelas dan transparan agar implementasi pasal ini dapat berjalan efektif, memastikan industri pelayaran yang aman dan berdaya saing.

Sanksi administratif berupa peringatan tertulis sebagaimana :

Mekanisme sanksi administratif bagi pemegang izin usaha keagenan kapal dilaksanakan secara bertahap, diawali dengan tiga kali peringatan berformat standar (Contoh 14–16) dalam jeda 30 hari kalender, kemudian dilanjutkan dengan pembekuan izin selama 30 hari (Contoh 17), dan berujung pada pencabutan izin secara permanen (Contoh 18) jika ketidakpatuhan tetap berlanjut; pengecualian terhadap tahapan ini dimungkinkan dalam kondisi tertentu yang mendesak atau berat, seperti pelanggaran keselamatan pelayaran atau keterlibatan dalam kegiatan ilegal, demi menjamin kepatuhan, keadilan, dan kepastian hukum.

Melakukan tindakan yang membahayakan atau mengancam keamanan negara sesuai keputusan instansi berwenang, perusahaan dinyatakan bubar atau pailit secara resmi, memperoleh izin usaha secara melanggar hukum, serta tidak menjalankan kegiatan usaha secara nyata selama satu tahun berturut-turut merupakan kondisi yang ditetapkan oleh pihak berwenang sebagai pelanggaran.

5. Prosedur Pelaksanaan Jasa Keagenan

Prosedur *Clearance In* adalah tahap penting dalam logistik maritim yang diawali dengan pemberitahuan rencana kedatangan kapal (RK Kapal) dalam 1x24 jam oleh nakhoda atau *principal* kepada agen, guna mendukung perencanaan layanan, kepatuhan terhadap regulasi, dan efisiensi operasional. Agen kemudian mengajukan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) kepada instansi terkait seperti otoritas pelabuhan, bea cukai, karantina, dan syahbandar untuk memastikan kelancaran layanan, menggunakan media komunikasi seperti email yang umum dipakai dalam konteks modern.

Prosedur *clearance out* merupakan tahapan akhir yang penting sebelum kapal berlayar secara legal, ditandai dengan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh Syahbandar yang hanya berlaku 1 x 24 jam untuk satu perjalanan. Nakhoda harus mengajukan permohonan SPB lengkap dengan Surat Pernyataan Nakhoda dan dokumen pelengkap seperti sertifikat keselamatan, manifest muatan, hingga bukti pembayaran pelabuhan. Untuk mendukung proses ini, agen kapal perlu meningkatkan layanan melalui digitalisasi, koordinasi lintas instansi, konsultasi, serta peningkatan kompetensi dan integrasi teknologi informasi.

Upaya Meningkatkan Pelayanan Jasa Keagenan

- a. Mengutamakan kualitas pelayanan jasa keagenan

Untuk mencapai keunggulan kompetitif, perusahaan pelayaran harus fokus pada kepuasan pemilik kapal dengan memahami kebutuhan mereka, menyediakan layanan yang terstandarisasi namun fleksibel, serta membangun komunikasi yang terbuka. Selain itu, penting untuk melakukan analisis kompetitif dengan benchmarking terhadap pesaing, mengidentifikasi keunggulan unik, dan mengembangkan strategi diferensiasi. Manajemen harga yang dinamis diperlukan dengan pemantauan pasar, penyesuaian harga strategis, dan transparansi. Terakhir, peningkatan kualitas layanan secara berkelanjutan melalui investasi sumber daya dan inovasi akan memperkuat posisi kompetitif perusahaan.

b. Mengelola Harapan Pemilik Kapal (*Owner*)

Melebih-lebihkan tawaran kepada pemilik kapal mungkin tampak menarik, namun berisiko menciptakan ekspektasi tidak realistis yang berdampak buruk pada reputasi dan hubungan bisnis jangka panjang. Sebaliknya, perusahaan harus fokus pada pembuktian kinerja melalui transparansi, data operasional, dan rekam jejak positif. Komunikasi jujur serta proposisi nilai realistis akan memperkuat kepercayaan pemilik kapal. Strategi ini tidak hanya mempertahankan mitra lama, tetapi juga menarik pemilik kapal baru melalui reputasi yang dibangun atas dasar layanan nyata dan dapat dipertanggungjawabkan.

c. Mengutamakan Kepuasan Pemilik Kapal (*Owner*)

Pelayanan jasa keagenan kapal yang unggul berfokus pada kepuasan pemilik kapal dengan menanamkan budaya kualitas di seluruh lini operasional. Budaya ini mencakup filosofi, keyakinan, sikap, norma, nilai, tradisi, dan prosedur yang mendukung layanan prima. Komitmen menyeluruh dari semua pihak dalam organisasi, mulai dari manajemen hingga staf lapangan, sangat diperlukan agar peningkatan kualitas berjalan berkelanjutan. Salah satu pilar utama dalam membangun budaya kualitas adalah pengelolaan sumber

daya manusia melalui seleksi ketat dan pelatihan berkelanjutan. Karyawan dengan kompetensi teknis, sikap melayani, dan kemampuan interpersonal yang baik menjadi aset penting dalam memenuhi harapan pelanggan. Kepuasan internal karyawan, sebagaimana ditegaskan dalam konsep rantai profit jasa, akan tercermin dalam layanan eksternal yang bermutu dan meningkatkan reputasi serta profit perusahaan. Secara operasional, pelayanan keagenan mencakup tiga fase penting: sebelum kedatangan kapal, saat kapal bersandar, dan setelah kapal bertolak. Sebelum kapal tiba, agen harus memantau jadwal dan menyiapkan dokumen. Saat kapal datang, efisiensi dalam koordinasi dengan instansi pelabuhan serta pelayanan kebutuhan kru menjadi prioritas. Setelah keberangkatan kapal, laporan lengkap dan transparan kepada principal menjadi bentuk akuntabilitas. Dengan menjalankan prinsip-prinsip ini, perusahaan keagenan kapal dapat membangun layanan berkualitas tinggi dan kepercayaan jangka panjang dari pemilik kapal.

Keagenan kapal memiliki peran penting dalam kelancaran operasi pelabuhan.

- a. Dimulai dari pengawasan jadwal kapal dan pemberitahuan kedatangan kepada pihak terkait,
- b. agen juga mengurus izin masuk serta dokumen clearance in. Mereka mengoordinasikan rencana sandar dengan terminal,
- c. memastikan kebutuhan sandar kapal terpenuhi, dan menyampaikan informasi muatan ke pemilik kapal.
- d. Selama kapal berada di pelabuhan, agen menjembatani komunikasi antara kapal dan pemilik,
- e. menyediakan kebutuhan kru seperti transportasi dan layanan medis,

- f. serta menangani logistik kapal seperti air bersih dan bahan bakar. Jika ada bongkar muat, agen turut mengaturnya.
- g. Selain itu, mereka bertanggung jawab atas pembayaran biaya pelabuhan atas nama pemilik kapal.
- h. Setelah keberangkatan kapal, agen melaporkan seluruh aktivitas kepada pemilik kapal dan bertindak sebagai perwakilannya dalam segala urusan dengan otoritas pelabuhan.

6. Jenis Keagenan

Secara garis besar ada 3 jenis agen yaitu : *General Agent*, *Sub Agent* atau Agen dan Cabang Agen

1. *General Agent* (Agen Umum)

Perusahaan pelayaran nasional ditunjuk resmi oleh perusahaan asing untuk mengurus operasional, dokumen, logistik, dan kebutuhan kapal di Indonesia.

- a. Perusahaan Pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran minimal 5.000 GRT baik secara kumulatif.
- b. Memiliki bukti Perjanjian Keagenan Umum (*Agency Agreement*) atau Surat Keagenan Umum (*Letter of Appointment*).

2. *Sub Agent*

Sub-agen adalah perwakilan lokal agen utama yang menangani operasional kapal, efisien, responsif, dan memahami kondisi pelabuhan setempat.

3. Cabang Agen

Kantor cabang agen memperluas layanan *General Agent*, meningkatkan efisiensi, koordinasi lokal, dan pelayanan kapal di pelabuhan spesifik.

7. Istilah Keagenan

Dalam bisnis pelayaran komersial, terdapat dua model operasional utama, yaitu pelayaran *liner* dan *tramper*. *Liner* beroperasi

dengan jadwal tetap dan memerlukan *general agent* untuk dukungan berkelanjutan, sementara tramper bersifat tidak terjadwal dan menggunakan special agent hanya saat dibutuhkan. Pemilihan agen yang tepat sangat penting bagi kelancaran operasional kapal. Berikut istilah istilah keagenan kapal sebagai berikut:

a. *Booking Agent*

Perusahaan ditunjuk kelola muatan kapal sistem liner: jadwal tetap, logistik efisien.

b. *Special Agent (Agen Khusus)*

Perusahaan pelayaran bertanggung jawab memastikan kelancaran bongkar muat kapal tramper melalui koordinasi, pengurusan dokumen, dan penyediaan layanan pelabuhan.

c. *Port Agent*

Peran agen pelabuhan sangat penting sebagai perwakilan perusahaan pelayaran, mengoordinasikan layanan kapal di pelabuhan, termasuk penunjukan sub-agen untuk efisiensi tanpa melepas tanggung jawab utama

d. *Protectual Agent / Protecting Agent*

Agen yang ditunjuk oleh charterer memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran operasional kapal sesuai dengan perjanjian sewa (*Charter Party*).

e. *Husbandry Agent*

Agen jenis ini memiliki peran spesifik fokus pada operasional kapal selain bongkar muat.

f. *Boarding Agent*

Boarding Agent adalah staf perwakilan perusahaan keagenan kapal yang berperan penting dalam berinteraksi langsung dengan kapal. Mereka sering kali menjadi orang pertama yang naik dan terakhir turun dari kapal.

g. Cargo Handling Agent

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) memainkan peran penting dalam kelancaran logistik pelabuhan dengan mengelola bongkar muat barang dari kapal ke darat atau sebaliknya.

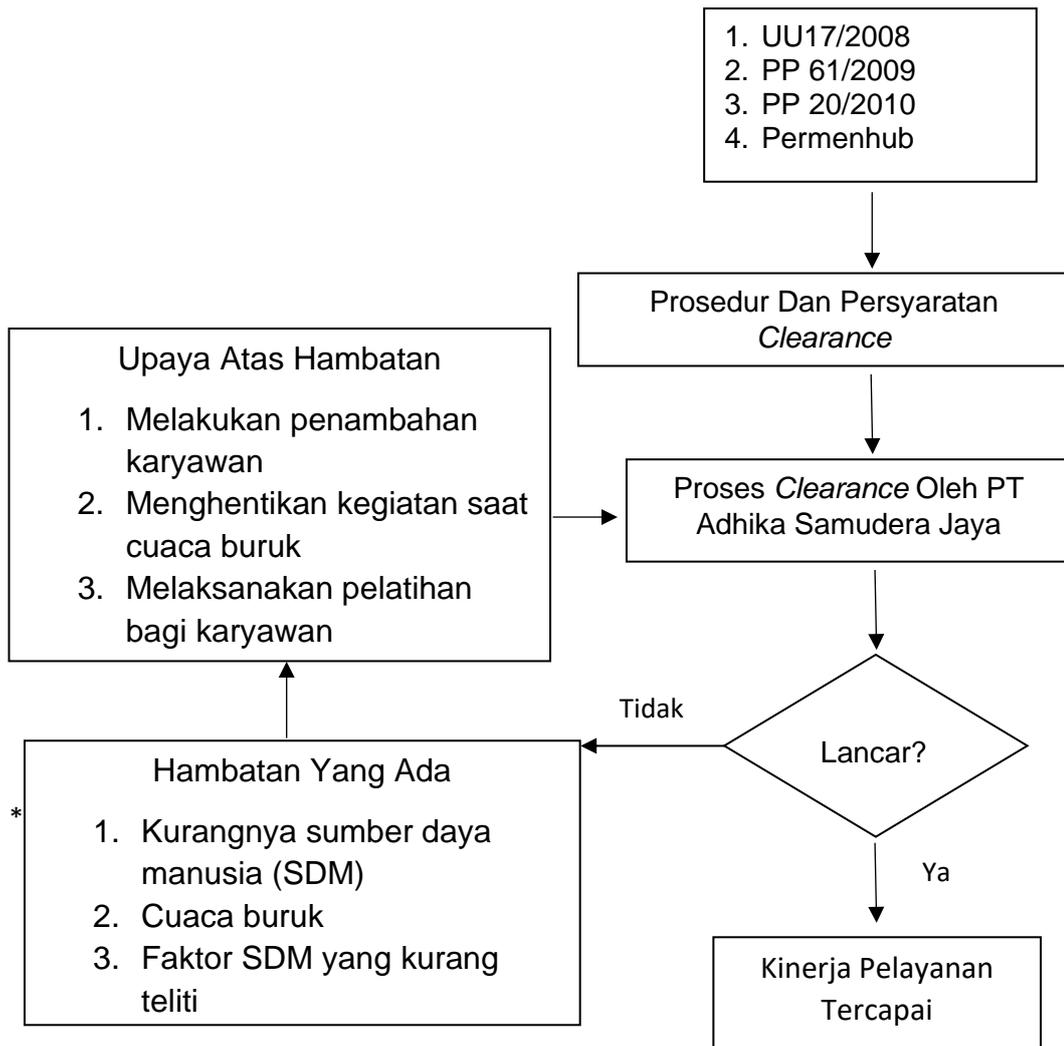
8. Bisnis Kegenan Kapal

Usaha keagenan kapal adalah badan usaha yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran untuk mewakili mereka di pelabuhan. Peran agen kapal sangat penting dalam memastikan kelancaran operasional kapal, pengurusan administrasi, serta penanganan logistik yang efisien. Manajemen yang baik dalam bisnis ini melibatkan kompetensi staf, prosedur operasional yang efisien, dan sistem informasi yang terintegrasi untuk menghindari gangguan yang dapat merugikan semua pihak.

C. Kerangka Pikir

Dalam skripsi ini, penulis menuangkan ide-ide dasar ke dalam kerangka berpikir yang disusun dalam skema alur pembahasan berikut :

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Desain Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penulis memilih pendekatan penelitian kualitatif untuk memahami fenomena dalam konteks alamiah melalui data yang kaya dan mendetail, yang diperoleh dari wawancara, observasi, dan dokumen. Penelitian ini fokus pada pemaknaan, interpretasi, dan analisis data menggunakan penyimpulan deduktif dan induktif secara komplementer untuk memperoleh pemahaman yang lebih substantif dan holistik.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian adalah strategi holistik yang memastikan penelitian dilakukan secara sistematis dan efisien untuk menjawab pertanyaan atau menguji hipotesis, mencakup pemilihan pendekatan, jenis penelitian, sampel, instrumen pengumpulan data, prosedur, analisis, logistik, etika, serta interpretasi hasil dan rekomendasi yang relevan untuk mencapai temuan yang valid dan bermakna.

B. Definisi Operasional

Sesuai dengan judul dan rumusan masalah, penelitian menggunakan definisi operasional sebagai berikut :

1. Definisi kapal bersifat komprehensif karena mencakup berbagai bentuk sarana apung, fungsi sebagai alat transportasi dan wadah kerja di air, potensi penggunaannya meskipun belum beroperasi, serta kelengkapan alat dan peralatan esensial yang mendukung operasional kapal secara aman dan efektif.
2. *Shipowner*, adalah pemilik kapal yang berstatus perseorangan atau secara berkelompok dalam suatu perusahaan yang menyewakan kapal miliknya kepada penyewa kapal.

3. Keagenan adalah hubungan hukum berdasarkan perjanjian antara agen dan pemilik (*principal*), di mana agen bertindak atas nama pemilik dalam batas wewenang yang disepakati. Pemilik tetap memiliki hak pengawasan, dan agen berkewajiban bertindak loyal, hati-hati, dan untuk kepentingan pemilik.
4. Dalam bisnis keagenan kapal, mutu pelayanan menjadi fondasi utama kesuksesan dan keunggulan kompetitif, karena agen mewakili citra perusahaan pelayaran di pelabuhan. Pelayanan yang responsif, efisien, dan personal membangun kepercayaan serta loyalitas pelanggan, meningkatkan reputasi, mengurangi keluhan, dan menciptakan pengalaman positif yang berkontribusi terhadap pertumbuhan serta keberlanjutan usaha.
5. *Clearance In dan Clearance Out* merupakan tahapan vital dalam siklus operasional kapal di pelabuhan, melibatkan koordinasi intensif antara agen perusahaan pelayaran dan berbagai instansi seperti Syahbandar, Bea Cukai, Karantina, Imigrasi, serta Otoritas Kesehatan Pelabuhan. *Clearance In* memastikan kapal memenuhi standar keselamatan, kepabeanan, dan kesehatan sebelum memasuki pelabuhan, sementara *Clearance Out* menegaskan bahwa kapal telah menyelesaikan seluruh kewajiban sebelum berlayar. Peran agen pelayaran sangat penting dalam menyiapkan dokumen, menjadwalkan pemeriksaan, serta memastikan semua persyaratan dipenuhi secara tepat waktu, sehingga mendukung efisiensi operasional dan kelancaran arus barang di pelabuhan.

C. Unit Analisis

Unit analisis untuk penelitian ini, terdiri atas unit utama, yaitu pada PT Adhika Samudera Jaya dan unit lainnya, yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Perusahaan Pelayaran sebagai mitra utama (*stakeholder*) PT Adhika Samudera Jaya yang relevan dengan penelitian ini.

D. Teknik Pengumpulan dan Analisis Data

Untuk memperoleh data yang relevan guna dianalisis dalam penelitian ini, penulis menerapkan beberapa metode pengumpulan data sebagai berikut :

1. Teknik observasi

Pendekatan observasi langsung menempatkan peneliti sebagai instrumen utama yang memungkinkan pengamatan perilaku, interaksi, dan fenomena dalam konteks alaminya secara mendalam. Dengan menggunakan *checklist* sebagai panduan sistematis, peneliti dapat mencatat aspek-aspek spesifik secara fokus, terstruktur, dan konsisten, sehingga meningkatkan cakupan, reliabilitas, serta kemudahan analisis data.

2. Wawancara (*interview*),

Wawancara adalah metode pengumpulan data yang bersifat interaktif dan fleksibel, memungkinkan peneliti menggali informasi secara mendalam melalui pertanyaan terbuka, observasi ekspresi nonverbal, serta penyesuaian alur percakapan sesuai respons responden.

3. Teknik Dokumentasi

Untuk menghasilkan penelitian yang komprehensif dan berbobot, penulis secara sistematis memanfaatkan berbagai sumber seperti buku, internet, publikasi periodik, karya ilmiah, laporan industri, serta dokumen tertulis lainnya guna memperoleh perspektif yang beragam, valid, dan mendalam terhadap topik penelitian.

E. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif untuk mengkaji implementasi keagenan kapal di PT Adhika Samudera Jaya melalui observasi lapangan, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka, dengan analisis data sistematis guna menghasilkan pemahaman yang komprehensif.