

**ANALISIS KETERLAMBATAN PENYANDARAN
KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PERAK
SURABAYA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

SYAHARANI EKA RAMADHANTI

NIT 08.20.018.2.08

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

2024

**ANALISIS KETERLAMBATAN PENYANDARAN
KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PERAK
SURABAYA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

SYAHARANI EKA RAMADHANTI

NIT 08.20.018.2.08

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Syaharani Eka Ramadhanti

NomorIndukTaruna : 08.20.018.2.08

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa skripsi yang saya tulis dengan judul :

ANALISIS KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA

Merupakan skripsi orisinil dan seluruh ide yang ada dalam skripsi tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya .

SURABAYA, 13 MEI 2024



SYAHARANI EKA RAMADHANTI

PERSETUJUAN SEMINAR SKRIPSI

Judul : **ANALISIS KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA**

Nama Taruna : **SYAHARANI EKA RAMADHANTI**

NIT : **08.20.018.2.08**

Program Studi : **Diploma IV Transportasi Laut**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 13 MEI 2024

Menyetujui

Pembimbing I



Muhammad. Dahri, S. Hum., M.H.

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 196101151983111001

Pembimbing II



Prima Yudha Yudianto, S.E., M.M.

Penata (III/c)

NIP. 197807172005021001

Mengetahui:

Ketua Prodi Transportasi Laut



Faris Nofandi, S.SiT., M.Sc.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 1984111820081210003

**ANALISIS KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL DI
PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

SYAHARANI EKA RAMADHANTI

NIT.08.20.018.2.08

Diploma IV Transportasi Laut

Telah dipertahankan didepan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 15 Mei 2024

Penguji I



Rizqi Aini R., S.S.T.Pel., M.M.Tr.
Penata (III/c)
NIP.198904062019022002

Menyetujui

Penguji II



Muhammad. Dahri, S. Hum., M.H.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 196101151983111001

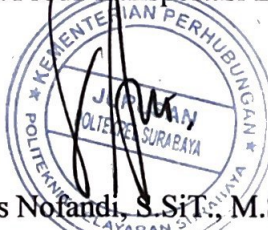
Penguji III



Prima Yudha Y, S.E., M.M.
Penata (III/c)
NIP. 197807172005021001

Mengetahui:

Ketua Prodi Transportasi Laut



Faris Nofandi, S.SiT., M.Sc.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 1984111820081210003

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT, karena atas segala kuasa, rahmat dan anugerahNya yang Ia telah berikan. Sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini. Adapaun Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan untuk menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV di Politeknik Pelayaran Surabaya dengan mengambil judul : **ANALISIS KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA**

Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih dan rasa bangga kepada :

1. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberi fasilitas sarana dan prasarana berupa ruang dan waktu atas terselenggaranya Skripsi.
2. Bapak Faris Nofandi, S.SiT., M.Sc. selaku ketua program studi transportasi laut yang telah memberi dukungan pada saya untuk menyusun skripsi.
3. Bapak Muh. Dahri, S.H.,M.Hum selaku pembimbing I dan Bapak Prima Yudha Yudianto, S.E., M.M. selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing saya sampai selesai.
4. Bapak/Ibu dosen Politeknik Pelayaran Surabaya, khususnya lingkungan program studi transportasi laut Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberi bekal ilmu sehingga saya dapat menyelesaikan Skripsi ini.
5. Bapak Sugiyanto dan bapak – bapak operation di PT Samudera Agencies Indonesia cabang Surabaya yang telah membantu dan memotivasi saya dalam

menyusun skripsi.

6. Kedua orang tua saya yang telah memberi doa restu dan dukungan baik secara moril dan materiil sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Serta dukungan dari adik – adik saya tercinta.
7. Teman yang telah bersedia menemani dan mendukung saya dalam suka dan duka selama menyusun skripsi.
8. Rekan – rekan kelas D-IV Transportasi Laut B Reguler yang telah memotivasi saya selama penyusunan skripsi. Seluruh Taruna – Taruni Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan semangat dalam penyelesaian skripsi ini, khususnya angkatan XI.

Akhir kata penulis berharap skripsi ini dapat memberi manfaat bagi pembaca pada umumnya dan bagi penulis sendiri.

Surabaya, 13 Mei 2024



SYAHARANI EKA RAMADHANTI

ABSTRAK

SYAHARANI EKA RAMADHANTI, 2024, Analisis Keterlambatan Penyandaran Kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dibimbing oleh Muh. Dahri, S.H.,M.Hum dan Prima Yuda Yudianto, S.E., M.M.

Pelabuhan adalah suatu fasilitas di tepi laut, sungai, atau danau yang menerima kapal dan mengangkut barang dan penumpang. Indonesia memiliki berbagai Pelabuhan besar salah satunya Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Kegiatan penyandaran kapal khususnya pada Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya masih sering terjadi keterlambatan yang disebabkan berbagai faktor baik eksternal maupun internal. Oleh karena itu, penulis melakukan analisis keterlambatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Penelitian dilakukan di dermaga Internasional Jamrud Utara dengan batasan penelitian pada kapal – kapal yang diageni PT Samudera Agencies Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penyebab keterlambatan penyandaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan menganalisis cara mengatasi keterlambatan penyandaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dengan teknik analisis *fishbone* diagram. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan terdapat beberapa penyebab keterlambatan penyandaran kapal di dermaga Tanjung Perak Surabaya, yaitu kurangnya jumlah petugas pandu, masalah pada mesin kapal, antrian pada dermaga, sarana dan prasarana yang kurang memadai, factor cuaca dan geografis. Cara mengatasi hal tersebut adalah dengan pemindahan lokasi sandar pada dermaga lain, penggunaan E-Pilot, menerapkan konvoi pemanduan, dan pengajuan dispensasi pandu bagi nahkoda yang sudah hafal Alur Pelayaran barat Surabaya.

Kata kunci : Analisis, Keterlambatan, Penyandaran, Kapal

ABSTRACT

SYAHARANI EKA RAMADHANTI, 2024, Analysis of Ship Berthing Delays at Tanjung Perak Port, Surabaya. Supervised by Muh. Dahri, S.H., M. Hum and Prima Yuda Yudianto, S.E., M.M.

A port is a facility on the edge of a sea, river or lake that receives ships and transports goods and passengers. Indonesia has various large ports, one of which is Tanjung Perak Port, Surabaya. Ship berthing activities, especially at the Port of Tanjung Perak Surabaya, still often experience delays caused by various factors, both external and internal. Therefore, the author carried out an analysis of delays in berthing of ships at Tanjung Perak Port, Surabaya. The research was carried out at the North Jamrud International pier with research limitations on ships that were agented by PT Samudera Agencies Indonesia. This research aims to analyze the causes of delays in berthing of ships at the port of Tanjung Perak Surabaya and to analyze how to overcome delays in berthing of ships at the port of Tanjung Perak Surabaya. In writing this thesis the author used descriptive qualitative research methods with fishbone diagram analysis techniques. Based on the research results, it can be concluded that there are several causes of delays in berthing ships at the Tanjung Perak port in Surabaya, namely a lack of pilot officers, problems with ship engines, queues at the port, inadequate facilities and infrastructure, weather and geographical factors. The way to overcome this is by moving the berth location to another port, using E-Pilot, implementing convoy piloting, and applying for pilot dispensation for captains who have memorized the shipping route west of Surabaya.

Keywords : Analysis, Delay, Berthing, Ship

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR SKRIPSI.....	iii
PENGESAHAN SEMINAR SKRIPSI	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	3
C. Batasan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	3
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	5
A. Reviu Penelitian Sebelum-nya.....	5
B. Landasan Teori	6
1. Analisis	6

2. Keterlambatan	7
3. Proses Penyandaran	7
4. Kapal	13
5. Pelabuhan	14
6. Pelabuhan Jamrud	16
7. Keagenan	18
8. Clearance <i>In</i>	21
C. Kerangka Pikiran	24
BAB III METODE PENELITIAN	26
A. Jenis Penelitian	26
B. Lokasi Penelitian	26
C. Jenis Dan Sumber Data	27
D. Teknik Pengumpulan Data	28
E. Teknik Analisis Data	30
F. Kesimpulan	33
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	34
A. Gambaran Umum dan Lokasi Penelitian	34
B. Hasil Penelitian	45
1. Penyajian Data	45
a) Wawancara	45
b) Observasi	49
c) Dokumentasi	50
2. Analisis Data	56

C. Pembahasan	60
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	66
A. Kesimpulan.....	66
B. Saran	67
DAFTAR PUSTAKA	68
LAMPIRAN.....	70

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	5
Tabel 2. 2 Alur Proses Sebelum Kedatangan Kapal.....	9
Tabel 2. 3 Alur Proses Sebelum Kapal Sandar.....	10
Tabel 2. 4 Alur Proses Saat Kapal Sandar.....	11
Tabel 3. 1 Narasumber.....	27
Tabel 4. 1 Wawancara Asisten Manager Tambatan Jamrud.....	46
Tabel 4. 2 Wawancara Kepala Divisi Kepanduan.....	47
Tabel 4. 3 Wawancara Kepala Seksi <i>Vessel Operation</i>	48
Tabel 4. 4 Peristiwa Keterlambatan Kapal.....	49
Tabel 4. 5 Performansi <i>Breakbulk</i>	54
Tabel 4. 6 Analisa Permasalahan.....	59

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Alur Proses Kedatangan Kapal.....	12
Gambar 2. 2 Terminal Jamrud.....	18
Gambar 3. 1 Fishbone Diagram.....	33
Gambar 4. 1 Gedung Samudera Indonesia Cabang Surabaya.....	35
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi.....	36
Gambar 4. 3 Struktur Organisasi Divisi Operasional dan Keagenan.....	36
Gambar 4. 4 Dermaga Jamrud Utara.....	45
Gambar 4. 5 MV H Seal.....	51
Gambar 4. 6 MV Matsushiro.....	51
Gambar 4. 7 MV Blessing.....	51
Gambar 4. 8 MV Seagull.....	52
Gambar 4. 9 <i>Statement Of Fact</i> MV H Seal.....	52
Gambar 4. 10 <i>Statement Of Fact</i> MV Matsushiro.....	53
Gambar 4. 11 Laporan Kedatangan dan Sandar MV Blessing.....	53
Gambar 4. 12 Laporan Kedatangan dan Sandar MV Seagull.....	54
Gambar 4. 13 Fishbone Diagram.....	58

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 <i>Port Information</i> Jamrud	70
Lampiran 2 <i>Line Up</i> Kapal.....	72
Lampiran 3 <i>Statement Of Fact</i>	73
Lampiran 4 Laporan Kedatangan dan Sandar Kapal	74
Lampiran 5 Performansi <i>Breakbulk</i>	75
Lampiran 6 Dokumentasi Wawancara	76

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan adalah suatu fasilitas di tepi laut, sungai, atau danau yang menerima kapal dan mengangkut barang dan penumpang. Pelabuhan biasanya dilengkapi dengan peralatan yang dirancang khusus untuk bongkar muat kapal di tempat berlabuh. Pelabuhan menurut Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi. Pelabuhan-pelabuhan itu sendiri disebut pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang menyelenggarakan kegiatan pelayanan yang ditujukan kepada masyarakat umum. Sebaliknya, pelabuhan khusus adalah jenis pelabuhan yang dibangun untuk tujuan tertentu. Setiap jenis pelabuhan memiliki penanggungjawabnya masing – masing. Pelabuhan umum dikelola oleh perusahaan pelabuhan, sedangkan pelabuhan khusus umumnya dikelola oleh pemerintah daerah. (Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008).

Indonesia memiliki banyak pelabuhan utama, salah satunya Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan pelabuhan utama yang dapat menangani kegiatan perdagangan Internasional. Terminal yang dapat menangani kapal – kapal asing yang datang ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya adalah Terminal Petikemas Surabaya dan Terminal Teluk Lamong untuk kapal – kapal kontainer, sedangkan untuk kapal general

cargo berada di terminal Jamrud Utara. Terminal Jamrud Utara merupakan dermaga Internasional yang berada dalam kawasan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dermaga ini dikhususkan menangani kapal – kapal berbendera asing yang melakukan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dermaga Jamrud Utara khusus menangani kapal – kapal general cargo, baik curah kering maupun curah cair. Dermaga ini masuk dalam kawasan pabean. Dermaga Jamrud Utara sudah memiliki standar yang baik dalam menangani kegiatan bongkar muat. Namun seringkali antrian kapal – kapal untuk melakukan penyandaran pada Dermaga Jamrud Utara sangat panjang. Hal ini dikarenakan, rata – rata kapal yang datang adalah kapal – kapal liner. Sistem antrian yang dilakukan yaitu dengan sistem first come first service. Namun, berbagai faktor dapat mengganggu proses bongkar muat yang dapat mengakibatkan salah satu faktor keterlambatan penyandaran kapal berikutnya.

Berdasarkan penelitian sebelumnya kegiatan penyandaran kapal di Pelabuhan Banten dan Pelabuhan Makassar seringkali terjadi keterlambatan. Keterlambatan penyandaran pada kedua Pelabuhan tersebut mengakibatkan berbagai gangguan, seperti perubahan jadwal bongkar muat secara mendadak dan jadwal kapal juga mengalami keterlambatan. Hal ini disebabkan berbagai faktor teknis dan nonteknis seperti kesalahan pelaporan sandar dan kendala cuaca. Selain itu juga berakibat pada performansi yang dapat mengganggu alur proses kelancaran perdagangan internasional. Sehingga penulis melakukan analisa lebih mendalam terkait penyebab keterlambatan penyandaran kapal, tidak hanya kesalahan pelaporan sandar dan kendala cuaca.

Dengan itu, penulis melakukan penelitian dengan judul yakni “**Analisis Keterlambatan Penyandaran Kapal Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya**”.

B. Rumusan Masalah

1. Apa penyebab keterlambatan penyandaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ?
2. Bagaimana cara mengatasi keterlambatan penyandaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ?

C. Batasan Masalah

Dititikberatkan pada penyandaran kapal yang diageni PT. Samudera Agencies Indonesia di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya khususnya Terminal Internasional Jamrud Utara. Kapal – kapal yang akan dibahas dalam penelitian ini dikhususkan pada kapal – kapal asing (*Ocean Going*). Jenis kapalnya adalah kapal *general cargo*.

D. Tujuan Penelitian

1. Menganalisis penyebab keterlambatan penyandaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
2. Menganalisis cara mengatasi keterlambatan penyandaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

E. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

- a. Menambah wawasan ilmu pengetahuan yang lebih meluas mengenai faktor keterlambatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya bagi penulis.
- b. Memberi bantuan pengetahuan bagi yang membaca skripsi ini.

2. Secara Praktis

Diperoleh sebuah pengetahuan pengaruh keterlambatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

a. Bagi Perusahaan

Dapat menjadi bahan informasi serta masukan bagi pemangku kepentingan olah gerak dan penyandaran kapal yang sekiranya dapat bermanfaat bagi terciptanya penyandaran kapal yang efisien.

b. Bagi Politeknik Pelayaran Surabaya

- 1) Hasil penelitian dapat disimpan di perpustakaan Politeknik Pelayaran Surabaya dan dapat menjadi referensi bagi taruna dan pasis yang mengambil diklat di institusi tersebut.
- 2) Dapat menjadi sumber informasi bagi institusi terkait masalah tersebut.

c. Bagi Penulis dan lainnya

- 1) Dapat menjadi tambahan informasi bagi perwira muda yang baru melaksanakan wisuda dan masih minim pengalaman.
- 2) Menambah pengetahuan baru bagi para perwira muda.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Reviu Penelitian Sebelum-nya

Adapun penelitian tentang keterlambatan penyandaran kapal yang sebelumnya juga pernah dilakukan oleh beberapa peneliti diantaranya seperti:

Tabel 2. 1 Reviu Penelitian Sebelumnya

No.	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
1.	Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing Yang Diageni Oleh PT. Adi Bahari Nuansa Di Pelabuhan Banten Peneliti : Dimas Ahmad Alimuddin (2020) (Alimuddin, 2020)	Analisis penyandaran kapal asing yang diageni PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten memiliki beberapa faktor penyebab keterlambatan, diantaranya yaitu kesalahan penyampaian data kapal, sarana dan prasarana yang kurang memadai, faktor non teknis seperti faktor cuaca yang kurang mendukung dan adanya trouble engine kapal, dan kurangnya pelayanan di dermaga. Memiliki dampak langsung dan tidak langsung bagi kapal, pemilik kapal, pemilik barang, maupun hal – hal terkait lainnya. Upaya – upaya yang dapat dilakukan diantaranya yaitu dengan melakukan update baik data kapal maupun data cuaca terkait keamanan kapal.	Perbedaan pada penelitian tersebut adalah membahas tentang faktor – faktor secara teknis maupun non teknis di Pelabuhan Banten sedangkan pada penelitian saya membahas tentang analisis keterlambatan kapal asing pada dermaga Jamrud Utara, Tanjung Perak Surabaya, sehingga dapat disimpulkan bahwa penelitian yang peneliti lakukan berbeda dengan peneliti sebelumnya yang dimana memiliki perbedaan pada tempat penelitian, perusahaan keagenan, dan jenis kapal yang dilayani yakni kapal – kapal berbendera asing. Selain itu metode yang penulis gunakan menggunakan metode Analisa <i>fishbone</i>

			<i>diagram.</i>
2.	Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal Oleh PT. Djakarta Lloyd Di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar Peneliti : Muhammad Yusril (2022) (Yusril, 2022)	Analisis faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal oleh PT. Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar memiliki beberapa faktor penyebab keterlambatan, yaitu cuaca tidak mendukung, kerusakan mesin pada kapal, dan dermaga yang penuh. Sehingga kapal – kapal yang diageni PT. Djakarta Lloyd yang akan bersandar harus menunggu sampai kapal yang akan digantikan sudah selesai melakukan kegiatan dan dermaga kosong.	Perbedaan pada penelitian tersebut adalah membahas tentang faktor – faktor keterlambatan penyandaran kapal lokal di Pelabuhan Makassar sedangkan pada penelitian saya membahas tentang analisis keterlambatan kapal asing pada dermaga Jamrud Utara, Tanjung Perak Surabaya, sehingga dapat disimpulkan bahwa penelitian yang peneliti lakukan berbeda dengan peneliti sebelumnya yang dimana memiliki perbedaan pada objek, perusahaan, dan tempat penelitian. Selain itu penulis menggunakan metode Analisa <i>fishbone diagram</i> .

B. Landasan Teori

1. Analisis

Analisis adalah suatu usaha mengamati sesuatu atau suatu objek secara rinci dengan menguraikan bagian-bagian atau komponen penyusunnya untuk diteliti lebih lanjut. Analisis berasal dari bahasa kuno yaitu *analus* yang berarti pembebasan, analisis terbentuk dari dua suku kata yaitu “ana” yang berarti kembali dan “luein” yang berarti pembebasan atau

menguraikan. Kata analisis ini diserap ke dalam bahasa Inggris menjadi *analysis*, yang kemudian diserap juga ke dalam bahasa Indonesia menjadi analisa (Ibrahim, 2013)

2. Keterlambatan

Keterlambatan adalah waktu pelaksanaan yang tidak digunakan sesuai rencana kegiatan, sehingga mengakibatkan tertundanya satu atau lebih kegiatan berikutnya atau penyelesaiannya tidak sesuai jadwal yang direncanakan (Ervianto, 2004).

Jenis-jenis keterlambatan Kraiem dan Dickman menurut Wahyudi, (2006) dalam (Alaydrus & Hardjomuljadi, 2018) adalah sebagai berikut:

- a. Keterlambatan yang tidak dapat dimaafkan (Non Excusable Delays), adalah keterlambatan yang diakibatkan oleh tindakan, kelalaian, atau kesalahan karyawan.
- b. Keterlambatan yang dapat dimaafkan (Excusable Delays), adalah keterlambatan yang disebabkan oleh kejadian kejadian diluar kendali.
- c. Keterlambatan yang layak mendapat ganti rugi (Compensable Delays), adalah keterlambatan yang diakibatkan tindakan, kelalaian atau kesalahan.

3. Proses Penyandaran

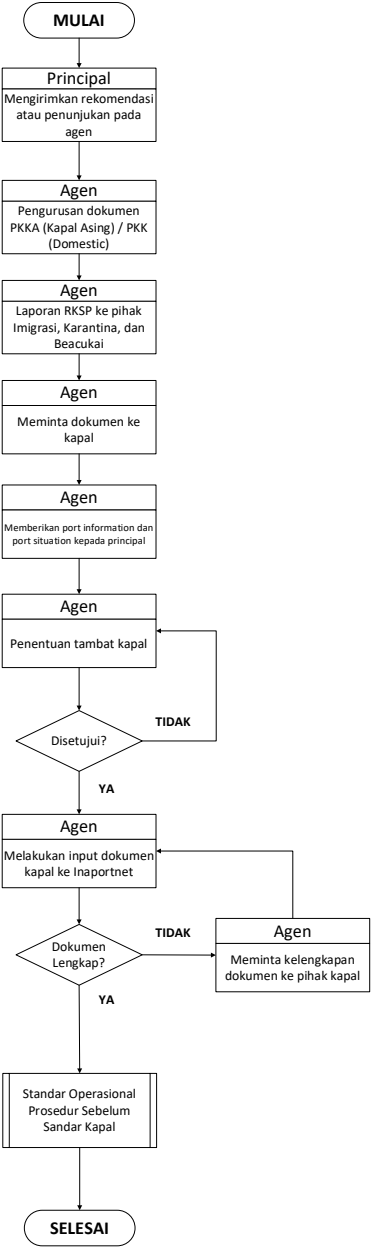
Proses sandar kapal adalah suatu rangkaian atau tata cara urutan merapatkan kapal ke dermaga dengan maksud untuk melakukan aktivitas di dermaga seperti melakukan kegiatan mengisi bahan bakar untuk kapal, pengisian air minum dan air bersih, bongkar ataupun muat. Proses penyandaran diawali dengan pandu naik ke kapal dari alur masuk

pelayaran sesuai dengan antrian pelayanan. Kapal akan di tunda saat sudah memasuki kolam pelabuhan dengan menempelkan tug pada anjungan dan buritan kapal. Proses yang terjadi yaitu kedua tug menarik dan mendorong kapal secara bergantian. Kapal ditunda hingga menempel pada dermaga lalu proses lempar tali untuk diikatkan pada bolder di dermaga sesuai kade meter yang telah ditentukan sebelumnya.

Alur proses *Clearance In* kapal berdasarkan perusahaan keagenan terdapat pada Tabel 2.2 menjelaskan proses sebelum kedatangan kapal, Tabel 2.3 yang menjelaskan sebelum kapal sandar, dan Tabel 2.4 yang menjelaskan saat kapal sandar di dermaga. Alur proses *Clearance In* kapal berdasarkan regulator atau instansi pemerintah terdapat pada Gambar 2.2.

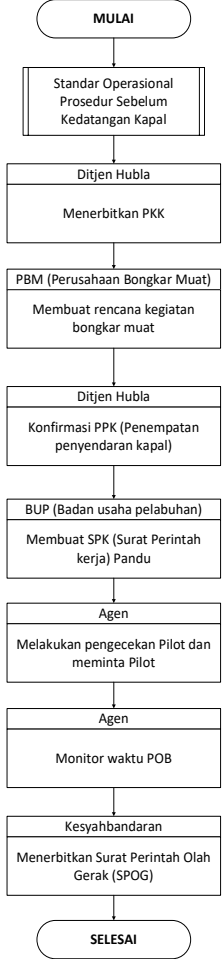
1. Sebelum kedatangan kapal

Tabel 2. 2 Alur Proses Sebelum Kedatangan Kapal

AKTIVITAS	DOKUMEN	KETERANGAN
 <pre> graph TD MULAI([MULAI]) --> Principal[Principal
Mengirimkan rekomendasi
atau penunjukan pada
agen] Principal --> Agen1[Agen
Pengurusan dokumen
PKKA (Kapal Asing) / PKK
(Domestic)] Agen1 --> Agen2[Agen
Laporan RKSP ke pihak
Imigrasi, Karantina, dan
Bea Cukai] Agen2 --> Agen3[Agen
Meminta dokumen ke
kapal] Agen3 --> Agen4[Agen
Memberikan port information dan
port situation kepada principal] Agen4 --> Agen5[Agen
Penentuan tambat kapal] Agen5 --> Disetujui{Disetujui?} Disetujui -- TIDAK --> Agen5 Disetujui -- YA --> Agen6[Agen
Melakukan input dokumen
kapal ke Inaportnet] Agen6 --> DokumenLengkap{Dokumen
Lengkap?} DokumenLengkap -- TIDAK --> Agen7[Agen
Meminta kelengkapan
dokumen ke pihak kapal] Agen7 --> Agen6 DokumenLengkap -- YA --> SOP[Standar Operasional
Prosedur Sebelum
Sandar Kapal] SOP --> SELESAI([SELESAI]) </pre>	<p>LOA</p> <p>EMAIL</p> <p>PKKA / PKK</p> <p>RKSP</p> <p>EMAIL</p> <p>Dokumen Kapal</p> <p>EMAIL</p> <p>VESSEL LINE UP</p> <p>EMAIL</p>	<p>Pemilik barang, charter (principal), pemilik kapal (ship owner) mengirimkan rekomendasi atau penunjukan kepada Agen untuk mengageni sebuah kapal</p> <p>Proses pengurusan dokumen PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing) / PKK (Persetujuan Keagenan Kapal) untuk kapal domestik</p> <p>Melaporkan (RKSP) Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut kepada Imigrasi, Karantina, dan Bea Cukai</p> <ul style="list-style-type: none"> - Imigrasi : minimal 50 jam sebelum kapal datang - Karantina : minimal 24 jam sebelum kapal datang - Bea Cukai (Inward Manifest) : minimal 24 jam sebelum kedatangan kapal <p>Meminta dokumen kepada kapten / pihak kapal, dokumen dikirimkan melalui email</p> <p>Memberikan port information dan port situation kepada principal dalam kurun waktu 7 hari berturut - turut</p> <p>Penentuan kapal dapat sandar atau tidak dalam 2 hari (Penentuan tambat) Dilaksanakan meeting Berthing dengan Pelindo</p> <p>Menginput dokumen kapal ke Inaportnet</p> <p>Apabila dokumen belum lengkap, maka harus meminta ulang ke pihak kapal</p>

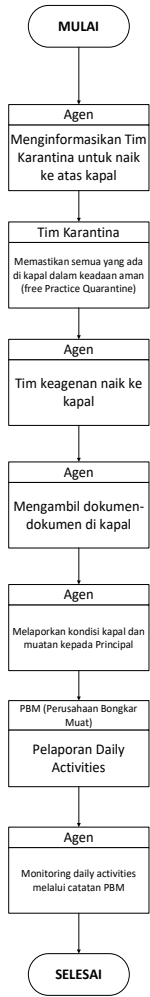
2. Sebelum kapal sandar

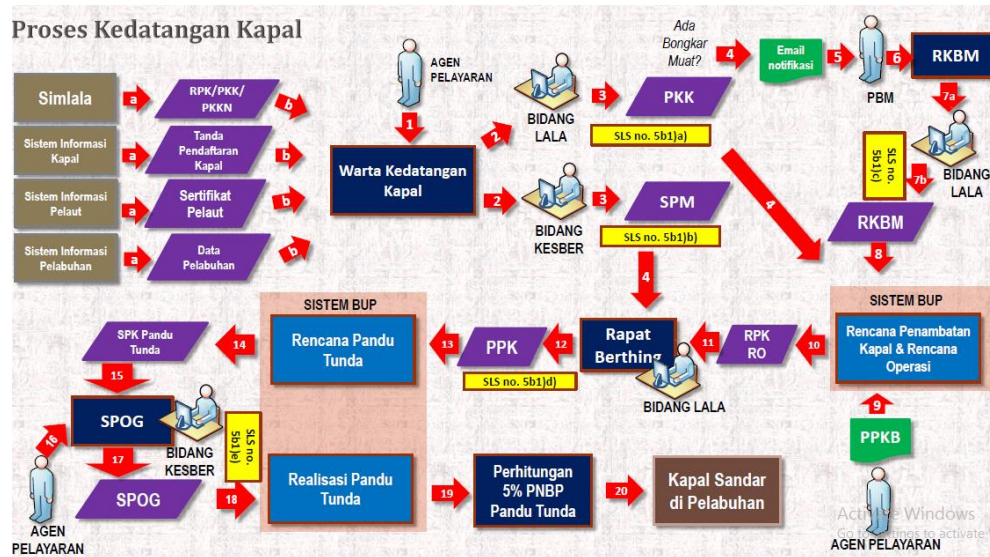
Tabel 2. 3 Alur Proses Sebelum Kapal Sandar

AKTIVITAS	DOKUMEN	KETERANGAN
 <pre> graph TD MULAI([MULAI]) --> SOP[Standar Operasional Prosedur Sebelum Kedatangan Kapal] SOP --> DHubla1[Ditjen Hubla] DHubla1 --> MenerbitkanPKK[Menerbitkan PKK] MenerbitkanPKK --> PBM[PBM (Perusahaan Bongkar Muat)] PBM --> MembuatRencana[Membuat rencana kegiatan bongkar muat] MembuatRencana --> DHubla2[Ditjen Hubla] DHubla2 --> KonfirmasiPPK[Konfirmasi PPK (Penempatan penyandaran kapal)] KonfirmasiPPK --> BUP[BUP (Badan usaha pelabuhan)] BUP --> MembuatSPK[Membuat SPK (Surat Perintah kerja) Pandu] MembuatSPK --> Agen1[Agen] Agen1 --> MelakukanPengecekan[Melakukan pengecekan Pilot dan meminta Pilot] MelakukanPengecekan --> Agen2[Agen] Agen2 --> MonitorWaktuPOB[Monitor waktu POB] MonitorWaktuPOB --> Kesyahbandaran[Kesyahbandaran] Kesyahbandaran --> MenerbitkanSPOG[Menerbitkan Surat Perintah Olah Gerak (SPOG)] MenerbitkanSPOG --> SELESAI([SELESAI]) </pre>	<p data-bbox="906 689 1018 757">PKK (Penetapan Kedatangan Kapal)</p> <p data-bbox="911 792 1013 860">RKPBM</p> <p data-bbox="911 1025 1013 1093">SPK Pandu</p> <p data-bbox="911 1339 1013 1406">SPOG</p>	<p data-bbox="1114 689 1369 763">Dokumen di Inaportnet lengkap, maka Ditjen Hubla menerbitkan PKK (Penetapan Kedatangan Kapal)</p> <p data-bbox="1114 779 1342 875">Perusahaan Bongkar Muat membuat RKPBM (Rencana Kegiatan Pelaksanaan Bongkar Muat)</p> <p data-bbox="1114 904 1353 978">Konfirmasi PPK (Penempatan Penyandaran Kapal) oleh Ditjen Hubla</p> <p data-bbox="1114 1025 1374 1077">BUP membuat Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu</p> <p data-bbox="1114 1106 1353 1202">Mengecek ketersediaan Pilot di Pilot Station (Jamuang) Meminta Pilot pada Whatsapp Group</p> <p data-bbox="1114 1249 1353 1301">Memonitor waktu POB (Pilot On Board)</p> <p data-bbox="1114 1339 1353 1391">Syahbandar menerbitkan SPOG (Surat Perintah Olah Gerak)</p>

3. Saat kapal Sandar

Tabel 2. 4 Alur Proses Saat Kapal Sandar

AKTIVITAS	DOKUMEN	KETERANGAN
 <pre> graph TD MULAI([MULAI]) --> A1[Agen Menginformasikan Tim Karantina untuk naik ke atas kapal] A1 --> T1[Tim Karantina Memastikan semua yang ada di kapal dalam keadaan aman (free Practice Quarantine)] T1 --> A2[Agen Tim keagenan naik ke kapal] A2 --> A3[Agen Mengambil dokumen-dokumen di kapal] A3 --> A4[Agen Melaporkan kondisi kapal dan muatan kepada Principal] A4 --> PBM[PBM (Perusahaan Bongkar Muat) Pelaporan Daily Activities] PBM --> A5[Agen Monitoring daily activities melalui catatan PBM] A5 --> SELESAI([SELESAI]) </pre>	<p data-bbox="911 763 986 808">COP</p> <p data-bbox="911 1003 986 1048">DOKUMEN KAPAL</p> <p data-bbox="895 1106 1026 1173">DAILY REPORT EMAIL</p> <p data-bbox="911 1240 986 1285">EMAIL</p> <p data-bbox="911 1368 986 1413">DAILY ACTIVITIES</p>	<p data-bbox="1094 651 1347 696">Menginformasikan Tim Karantina untuk naik ke atas kapal</p> <p data-bbox="1094 719 1347 786">Tim Karantina naik ke kapal untuk memastikan keadaan kapal aman (Free Practice Quarantine)</p> <p data-bbox="1094 808 1369 853">Dokumen yang diterbitkan karantina adalah COP (Certificate Of Pratique)</p> <p data-bbox="1094 898 1299 920">Tim keagenan naik ke kapal</p> <p data-bbox="1094 965 1375 1066">Agent mengambil dokumen – dokumen kapal untuk pengecekan ke instansi terkait Untuk kapal Trampoer dibutuhkan dokumen asli Untuk kapal Liner hanya copy dokumen</p> <p data-bbox="1094 1077 1375 1200">Agen melaporkan kondisi kapal dan muatan kepada Principal Dasar dari laporan tersebut berasal dari catatan PBM Daily Report / Daily Activities dilaporkan 2 kali sehari</p> <p data-bbox="1094 1234 1366 1290">Daily activities dicatat 2x sehari oleh PBM dan dilaporkan kepada agen</p> <p data-bbox="1094 1368 1353 1402">Agen memonitoring daily activities</p>



Gambar 2. 1 Alur Proses Kedatangan Kapal
Sumber : (Laut, 2020)

Alur proses penyandaran kapal berdasarkan regulator atau instansi pemerintahan dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Agen Pelayaran melaporkan warta kedatangan kapal melalui Inaportnet untuk penetapan PKK (Persetujuan Kedatangan Kapal) oleh Otoritas pelabuhan dan SPM (Surat Persetujuan Masuk) oleh Syahbandar. Dengan batas maksimal 2 x 24 jam.
2. PKK digunakan sebagai penunjukan PBM (Perusahaan Bongkar Muat) guna diterbitkan RKBM (Rencana Kegiatan Bongkar Muat).
3. RKBM diverifikasi oleh Otoritas Pelabuhan selanjutnya diteruskan melalui aplikasi Phinisi milik Pelindo.
4. Selanjutnya BUP menerbitkan RPK-RO (Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi)

5. Otoritas Pelabuhan menerima RPK-RO sebagai bahan penetapan penambatan kapal (rapat *berthing*).
6. Melalui Inaportnet Otoritas Pelabuhan menetapkan PPK (Persetujuan Penyandaran Kapal) dan Kepanduan menetapkan SPK Pandu (Surat Perintah Kerja).
7. Setelah adanya SPK Pandu, Syahbandar menetapkan SPOG (Surat Perintah Olah Gerak) melalui Inaportnet. Setelah itu kapal dapat sandar.

4. Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. (Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008)

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang di gerakan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda yang dapat berlayar kemanapun dengan peraturan pelayaran yang berlaku. (Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan, 2010)

5. Pelabuhan

Pelabuhan memiliki memiliki kolam yang disebut sebagai kolam sandar yang berfungsi bagi kapal untuk sandar dan bertambat, tempat untuk boarding penumpang, bongkar muat barang serta tempat penyimpanan muatan sementara waktu. Pelabuhan mempunyai peranan yaitu sebagai sarana untuk terlaksananya transportasi perdagangan internasional dari daerah penyangga dan sebagai mata rantai yang penting dalam perputaran roda pergangan dan ekonomi serta pengembangan sector industri. (Dahri & Yudianto, 2023)

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan, yaitu dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. (Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan, 2009)

Menurut Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Kegiatan pelabuhan untuk menunjang kelancaran perdagangan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dilakukan oleh pelabuhan utama. Penetapan pelabuhan dilakukan berdasarkan pertimbangan:

- a. Pertumbuhan dan pengembangan ekonomi nasional
- b. Kepentingan perdagangan internasional

- c. Kepentingan pengembangan kemampuan angkutan laut nasional
- d. Posisi geografis yang terletak pada lintasan pelayaran internasional
- e. Tata letak Pelabuhan Nasional
- f. Fasilitas pelabuhan
- g. Keamanan dan kedaulatan negara dan
- h. Kepentingan nasional lainnya.

Pelabuhan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antara kapal, muatan dan jasa pelabuhan. Tempat perairan yang terlindung terhadap gelombang yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang (Gunawan, 2015)

Beberapa fasilitas utama yang terdapat di pelabuhan menurut (Suyono, 2015) adalah :

1. Penahan gelombang (breakwater) yaitu penahan gelombang ialah untuk melindungi daerah pedalaman pelabuhan dari gelombang tersebut dari batu alam, batu buatan dan dinding tegak.
2. Jembatan (jetty) yaitu jembatan merupakan bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok keluar ke arah laut dari pantai atau daratan.
3. Dolphin yaitu kumpulan dari tonggak tonggak dari besi, kayu atau beton agar kapal dapat bersandar untuk melakukan kegiatan bongkar/muat ke tongkang (lighter).
4. Pelampung Pengikat (Mooring Buoys) yaitu pelampung dimana kapal ditambatkan untuk melakukan suatu kegiatan.

5. Tempat Labuh yaitu tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan.
6. Sigle Bury Moring (SBM) yaitu pelampung pengikat dimana kapal tanker dapat muat bongkar muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan ke daratan atau sumber pasokan.
7. Tongkang (lighter) yaitu perahu-perahu kecil yang dipergunakan untuk mengangkut muatan atau barang dari atau ke kapal yang dimuat/dibongkar, yang biasanya ditarik oleh kapal tunda.
8. Alur Pelayaran dan Kolam Pelabuhan, yaitu Alur kapal merupakan bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk/keluarnya kapal. Sedangkan Kolam Pelabuhan kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal bisa masuk/keluar kolam pelabuhan atau sandar di dermaga.
9. Rambu Kapal adalah rambu sebagai tandatanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh.
10. Gudang adalah tempat penampungan barang yang tertutup agar terlindungi dari cuaca. Namun ada juga gudang yang terbuka untuk barang tertentu atau petikemas.
11. Dermaga merupakan tempat untuk melayani kapal-kapal yang masuk, pelabuhan menyediakan dermaga, yaitu tempat dimana kapal dapat berlabuh atau sandar guna melakukan kegiatannya, baik bongkar/muat atau kegiatan lainnya.

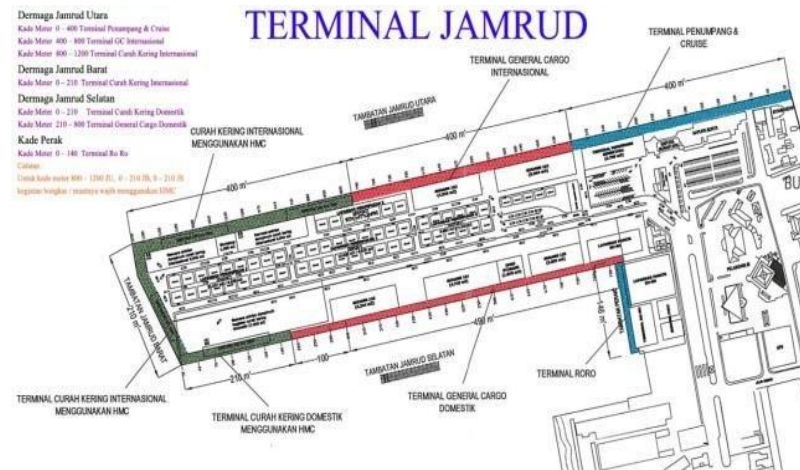
6. Pelabuhan Jamrud

Pelabuhan Jamrud merupakan bagian dari area Pelabuhan Tanjung Perak. Pengelolaan pelabuhan ini berada di bawah PT Pelindo Multi

Terminal, anak usaha dari BUMN Pelindo. Berdasarkan laman resmi Pelindo Multi Terminal, Pelabuhan Jamrud adalah terminal kargo umum dan curah kering yang masih berada di area Pelabuhan Tanjung Perak. Pelabuhan Jamrud Surabaya memiliki tiga dermaga yang meliputi Jamrud Utara dan Jamrud Barat yang dipakai untuk kargo umum dan curah kering internasional. Sementara untuk terminal ketiga yakni Pelabuhan Jamrud Selatan untuk pelayanan general kargo peti kemas domestik. (*Pelabuhan Jamrud*, t.t.)

Fasilitas di Pelabuhan Jamrud Surabaya bisa dibilang cukup lengkap seperti panjang dermaga yang mencapai 3.787 meter, lapangan penumpukan seluas 85.436 meter persegi, dan area gudang seluas 23.360 meter persegi. Khusus untuk Pelabuhan Jamrud Selatan memiliki fasilitas dermaga sepanjang 400 meter dan kapasitas lapangan penumpukan hingga 5.000 TEUs atau seluas 1,2 hektar.

Pelabuhan Jamrud Surabaya juga merupakan salah satu terminal tersibuk di kawasan Tanjung Perak dengan berbagai muatan yang dilayani. Selain dipergunakan untuk kapal logistik, Pelabuhan Jamrud Selatan juga dipakai untuk kapal penumpang, seperti kapal Pelnis untuk program tol laut pemerintah. *Layout* terminal Jamrud terdapat pada gambar 2.2.



Gambar 2. 2 Terminal Jamrud
Sumber : [https:// www.researchgate.net](https://www.researchgate.net)

7. Keagenan

Keagenan adalah hubungan yang mengikat secara hukum yang timbul ketika dua pihak mengadakan perjanjian yang mana salah satu pihak disebut sebagai “pemilik”. Pada prinsipnya pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya sehubungan dengan kewenangan yang diberikan kepadanya. Jenis keagenan kapal, yaitu agen umum dan sub agen atau agen. (Ayu Johanda Putri & Rahayu, 2022)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 11 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan keagenan kapal, usaha keagenan kapal adalah usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan / atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal, 2016)

Kegiatan keagenan kapal meliputi:

- a. Pelaporan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada Direktur Jenderal
- b. Penyerahan dokumen kapal kepada Syahbandar Utama, Otoritas Pelabuhan Utama, Kantor Pelabuhan Batam, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya
- c. Pengurusan jasa-jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut
- d. Penunjukan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk kepentingan pemilik kapal
- e. Penyelesaian dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal
- f. Pemungutan uang tambang (freight) atas perintah pemilik kapal
- g. Pembukuan dan pencarian muatan (canvassing)
- h. Penerbitan konosemen (bill of lading) untuk dan atas nama pemilik kapal
- i. Penyelesaian tagihan (disbursement) atas nama pemilik kapal
- j. Penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak, air tawar, dan provision sesuai permintaan kapal
- k. Pemberian informasi yang diperlukan oleh pemilik kapal
- l. Pelaksanaan kegiatan lainnya yang disepakati antara pemilik/operator kapal dengan pelaksana kegiatan keagenan kapal.

Hak Perusahaan Keagenan Kapal adalah menerima pembayaran (agency fee) dari pemilik kapal sesuai dengan kesepakatan. Struktur tarif agency fee merupakan kerangka tarif dengan mempertimbangkan hal – hal berikut :

- a. Jenis barang dan ukuran kapal
- b. Volume dan berat barang
- c. Bentuk kemasan
- d. Jenis pelayanan
- e. Pelabuhan tujuan
- f. Waktu tunggu di pelabuhan (port stay)

Kewajiban perusahaan keagenan kapal yang telah mendapat izin usaha adalah :

- a. Melaksanakan ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin usahanya
- b. Melakukan kegiatan operasional secara terus menerus paling lama 3 (tiga) bulan setelah izin usaha diterbitkan
- c. Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya
- d. menyampaikan laporan bulanan secara tertulis kepada pemberi izin
- e. melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan penanggung jawab dan/atau pemilik perusahaan dan/atau domisili perusahaan kepada pemberi izin
- f. melaporkan secara tertulis setiap pembukaan kantor cabang.

8. Clearance In

Perizinan kepelabuhanan adalah proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang tiba di suatu pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak navigasi, dan muatannya memenuhi persyaratan teknis dan administratif untuk keselamatan pengangkutan dan perlindungan lingkungan laut. Izin pelabuhan diperlukan untuk setiap pelayaran kapal. Dikeluarkan oleh Syahbandar setelah kapal memenuhi persyaratan kelaikan laut dan kewajiban lainnya. (Dirhamsyah, 2021)

Dalam proses Clearance In terdapat instansi – instansi terkait. Adapun instansi tersebut adalah :

1. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Instansi pemerintah yang mengatur kegiatan di pelabuhan, yang sangat berpengaruh dalam mengeluarkan surat persetujuan kapal masuk pelabuhan (SPM), melakukan pengawasan pengoperasian kegiatan bongkar muat kapal serta memberikan informasi mengenai cuaca BMKG, serta mengeluarkan surat persetujuan berlayar (SPB).

2. PT. Pelabuhan Indonesia Multi Terminal

Badan usaha milik Negara (BUMN) yang bertugas sebagai penyedia layanan-layanan dan fasilitas-fasilitas:

- a. Menyediakan dan menentukan lokasi labuh dan tambat di dermaga.

- b. Menyediakan jasa kepanduan untuk kapal yang akan masuk ke pelabuhan dan keluar dari pelabuhan.
 - c. Menyediakan jasa tunda kapal yang akan bersandar di pelabuhan.
 - d. Menyediakan jasa dermaga untuk kapal bersandar.
 - e. Menyediakan jasa handling container.
3. Pelayanan dan Pengawasan Bea dan Cukai

Direktorat Bea dan Cukai yang berada di bawah Departemen Keuangan mengatur dan mengawasi kepabeanan di wilayah. Tugas Bea dan Cukai adalah sebagai berikut:

- a. Mengadakan pemeriksaan terhadap keluar masuknya barang di daerah Bea dan Cukai. Pemeriksaan terhadap barang - barang muatan dari kapal maupun dari gudang. Menetapkan besarnya bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang berdasarkan daftar harga barang yang ditetapkan pemerintah.
 - b. Mengawal barang yang belum terkena bea masuk dari pelabuhan.
 - c. Mengawal barang dari kawasan pedalaman yang dinyatakan daerah Bea dan Cukai Ke pelabuhan atau sebaliknya.
 - d. Memberikan "*custom clearance*" bila prosedur kepabeanan sudah dilaksanakan dengan benar.
4. Karantina Kesehatan Pelabuhan

Karantina Kesehatan Pelabuhan (KKP) merupakan lembaga pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Kesehatan RI yang

melapor dan bertanggung jawab langsung kepada Direktur Jenderal Pencegahan dan Pengendalian Penyakit. KKP ditempatkan di pelabuhan, bandar udara, dan perlintasan perbatasan. Tugas dan fungsi utama Departemen Kelautan dan Perikanan secara umum adalah mencegah masuk dan keluarnya penyakit dan faktor risiko kesehatan yang dapat menyebabkan keadaan darurat kesehatan masyarakat. Untuk itu, KKP memperkenalkan sistem pelayanan kekarantina kesehatan bernama aplikasi SINKARKES yang dikembangkan oleh Direktorat Jenderal Surveilans dan Karantina Kesehatan sejak tahun 2015.

5. Imigrasi

Direktorat Jenderal Imigrasi merupakan salah satu komponen Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia RI yang tugas pokoknya adalah menyusun dan melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang keimigrasian. Setiap kapal yang memiliki awak kapal warga negara asing wajib melakukan pemeriksaan paspor di imigrasi terdekat. Tugas Imigrasi adalah sebagai berikut:

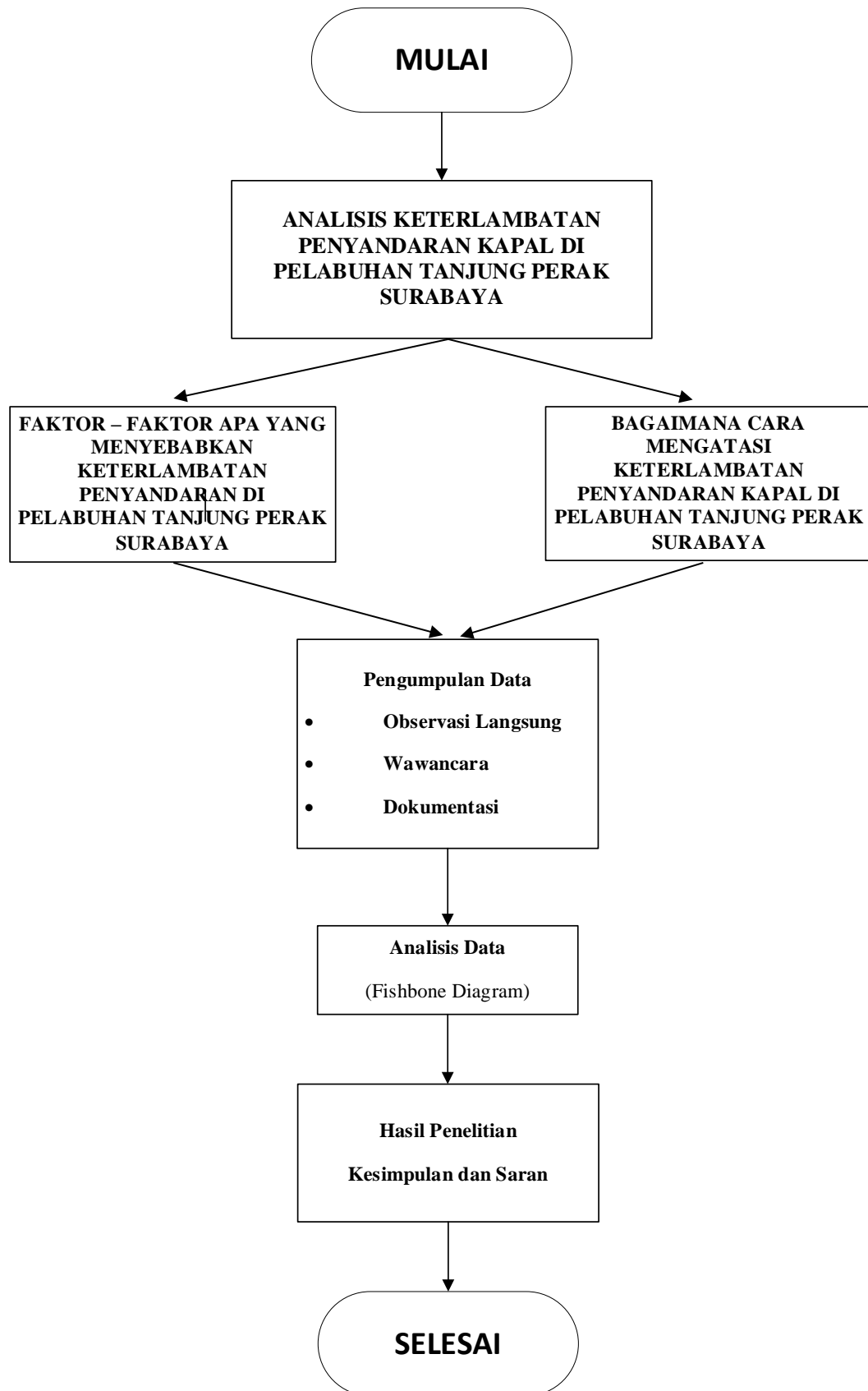
- a. Mengawasi keluar masuknya orang sesuai ketentuan dari keimigrasian.
- b. Memeriksa penumpang dan awak kapal.
- c. Memeriksa penumpang asing apakah sudah memenuhi ketentuan.
- d. Memeriksa paspor awak kapal

- e. Memberikan *immigration clearance*
- 6. Kepanduan

Kepanduan merupakan salah satu divisi dari PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II yang mempunyai misi utama memberikan pelayanan pengendalian kapal dan alat bantu navigasi. Pengendalian kapal tidak lepas dari peran penting awak kapal yang menjadi pilot. Tugas dan fungsinya memberikan pengetahuan kepada nakhoda mengenai pergerakan kapal di perairan pelabuhan guna menjamin keamanan dan kelancaran.

C. Kerangka Pikiran

Untuk memudahkan pemahaman dalam penyajiannya, dalam skripsi ini penulis membuat kerangka pikir dalam berupa diagram sederhana dengan penjelasan sederhana, maksud dari diagram tersebut sebagai berikut :



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian yang dihasilkan penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Ini merupakan penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan biasanya menggunakan analisis data. Metode penelitian kualitatif didasarkan pada pengumpulan data melalui observasi langsung dengan survei di lokasi penelitian, serta wawancara langsung dengan narasumber.

Analisis data yang digunakan peneliti menggunakan teknik analisis deskriptif untuk menarik kesimpulan sebagai jawaban atas permasalahan sosial dan pertanyaan dengan mempertimbangkan prosedur yang berlaku dalam masyarakat dan situasi tertentu, seperti hubungan, aktivitas, sikap, pandangan, dan lain - lain, serta pengaruh proses dan fenomena yang sedang berlangsung. (Winarno & Romanda Annas Amrullah, 2020)

B. Lokasi Penelitian

Adapun dilakukannya tempat penelitian tentang Analisis Keterlambatan Penyandaran Kapal Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dimana study kasus diambil pada Dermaga Jamrud Utara Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan PT Samudera Agencies Indonesia yang menjadi tempat praktek darat (prada) dari peneliti selama kurang lebih 1 tahun.

C. Jenis Dan Sumber Data

1. Data Primer

Data primer adalah sumber data yang meneruskan data langsung kepada pengumpul data. Data dikumpulkan langsung oleh peneliti sendiri langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Peneliti menggunakan hasil wawancara dengan responden mengenai topik penelitian sebagai data primer (Sugiyono, 2017). Peneliti mendapatkan data primer ini melalui wawancara, dan observasi langsung ke narasumber.

Berikut narasumber pada penelitian ini :

Tabel 3. 1 Narasumber

Nama	Instansi	Jabatan
Tri	Kepanduan	Kepala Seksi Pandu Tunda
Robby	Pelindo	Asisten Manager Tambatan Jamrud
Sugiyanto	PT. Samudera Agencies Indonesia	Kepala Seksi <i>Vessel</i> <i>Operation</i>

2. Data Sekunder

Data sekunder yaitu sumber data yang tidak membagikan langsung data kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau lewat

dokumen. Data ini dapat ditemukan dengan cepat . Data ini diperoleh dari dokumentasi. Data dokumentasi yang penulis sertakan dalam penelitian ini adalah *Vessel Report* dan *Performance Report*.

D. Teknik Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data yang penulis pergunakan yaitu :

1. Teknik Wawancara

Wawancara menurut Sugiyono menyatakan bahwa “Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data jika peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, serta juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam”. (Sugiyono, 2018). Wawancara yang penulis ambil menggunakan tipe wawancara Semi terstruktur yaitu penyelidik memiliki seperangkat pertanyaan pada daftar wawancara, tapi wawancara akan dipandu oleh daftar tersebut, bukan didikte. Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan penulis untuk berkomunikasi dan mengajukan pertanyaan, terhadap pihak-pihak yang memahami tentang permasalahan yang diangkat. Data ini berasal langsung dari sumbernya, penulis menggunakan data tersebut Ketika membahas permasalahan yang dihadapi, metode mengharuskan penulis melakukan wawancara langsung dengan instansi terkait dan tim operasional agen Pelayaran yang bertanggungjawab terhadap kapal yang berlabuh. Dalam hal ini permasalahan biasa terjadi di pelabuhan – pelabuhan, sehingga data yang diperoleh akan lebih praktis dan objektif.

Dalam hal ini narasumber (*stakeholder* instansi terkait dan tim operasional pada keagenan kapal) akan memberikan jawaban berdasarkan pada pengalaman – pengalaman dalam bekerja melakukan penyadaran kapal di pelabuhan. (Aini dkk., 2021)

Berikut poin – poin pertanyaan yang akan diajukan penulis kepada responden :

1. Bagaimana proses pengurusan dokumen penyadaran kapal pada instansi di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ?
2. Bagaimana pengaruh fasilitas terhadap proses penyadaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ?
3. Bagaimana pengaruh lingkungan terhadap proses penyadaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ?
4. Bagaimana standar operasional penyadaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya ?

2. Teknik Observasi

Menurut Sugiyono observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi adalah pencarian data dengan jelas pengamatan peristiwa secara langsung maupun tidak langsung yang pernah penulis alami selama praktik pada divisi operasional keagenan kapal. Tujuan dari observasi ini adalah untuk mendapatkan data primer dan sekunder. (Sugiyono, 2018). Pada penelitian ini observasi diambil berdasarkan pengamatan langsung yang dilakukan penulis saat proses penyadaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

3. Teknik Dokumentasi

Menurut Sugiyono dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian. Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya – karya monumental dari seseorang. (Sugiyono, 2018).

E. Teknik Analisis Data

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah mencari, mencatat, dan mengumpulkan semua secara objektif dan apa adanya sesuai dengan hasil observasi dan wawancara di lapangan yaitu pencatatan data dan berbagai data lainnya yang ada di lapangan. Instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatan mengumpulkan data agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan mempermudah. Instrumen pengumpulan data adalah tata cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk pengumpulan data. Instrumen sebagai alat bantu dalam menggunakan metode pengumpulan data merupakan sarana yang dapat diwujudkan dalam benda, misalnya angket, perangkat tes, pedoman wawancara, pedoman observasi, skala dan sebagainya. Instrumen penelitian merupakan sesuatu yang amat penting dan strategi kedudukannya didalam keseluruhan kegiatan penelitian. Dengan instrumen akan diperoleh data yang merupakan

bahan penting untuk menjawab permasalahan, mencari sesuatu yang akan digunakan untuk mencapai tujuan. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian. (Fiantika dkk., 2022)

2. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses menyederhanakan, merangkum, memilih yang paling penting, mengkategorikan, dan memfokuskan pada apa yang penting dalam topik dan pola yang sama. Data yang direduksi lebih deskriptif dan memudahkan peneliti dalam melakukan pengumpulan data pada tahap berikutnya. (Fiantika dkk., 2022)

Melakukan reduksi data dapat diartikan sebagai upaya merangkum dan memilih hal-hal pokok serta memfokuskan diri pada data yang relevan dengan permasalahan yang dikaji. Pada kenyataannya, data temuan di lapangan bias sangat beragam dan heterogen, sehingga perlu dilakukan pemilahan dan penyusunan secara sistematis agar diperoleh data yang dibutuhkan.

3. Penyajian Data

Setelah data di reduksi, tahap berikutnya adalah melakukan display atau penyajian data sehingga temuan dapat digambarkan secara utuh, menyeluruh, sehingga bagian-bagian pokoknya terlihat jelas untuk memudahkan pemaknaan. Penyajian data dalam penelitian kualitatif dapat berupa ringkasan singkat, diagram, hubungan antar kategori, flowchart, dan sebagainya. Dalam penelitian kualitatif, data sering disajikan dalam bentuk teks naratif dan dapat berupa grafik, matriks,

diagram, dan lain-lain. (Fiantika dkk., 2022) Dalam penelitian ini, penulis menggunakan Teknik analisis data *Analisa Fishbone Diagram*. Diagram tulang ikan atau fishbone diagram adalah salah satu metode untuk menganalisa penyebab dari sebuah masalah atau kondisi. Sering juga diagram ini disebut dengan diagram sebab-akibat atau cause effect diagram. Penemunya adalah Professor Kaoru Ishikawa, seorang ilmuwan Jepang yang juga alumni teknik kimia Universitas Tokyo, pada tahun 1943. Sehingga sering juga disebut dengan diagram Ishikawa. Fishbone Diagram atau Cause and Effect (Kusnadi, 2011)

Diagram ini dipergunakan untuk :

1. Mengidentifikasi akar penyebab dari suatu permasalahan.
2. Mendapatkan ide-ide yang dapat memberikan solusi untuk pemecahan suatu masalah.
3. Membantu dalam pencarian dan penyelidikan fakta lebih lanjut.

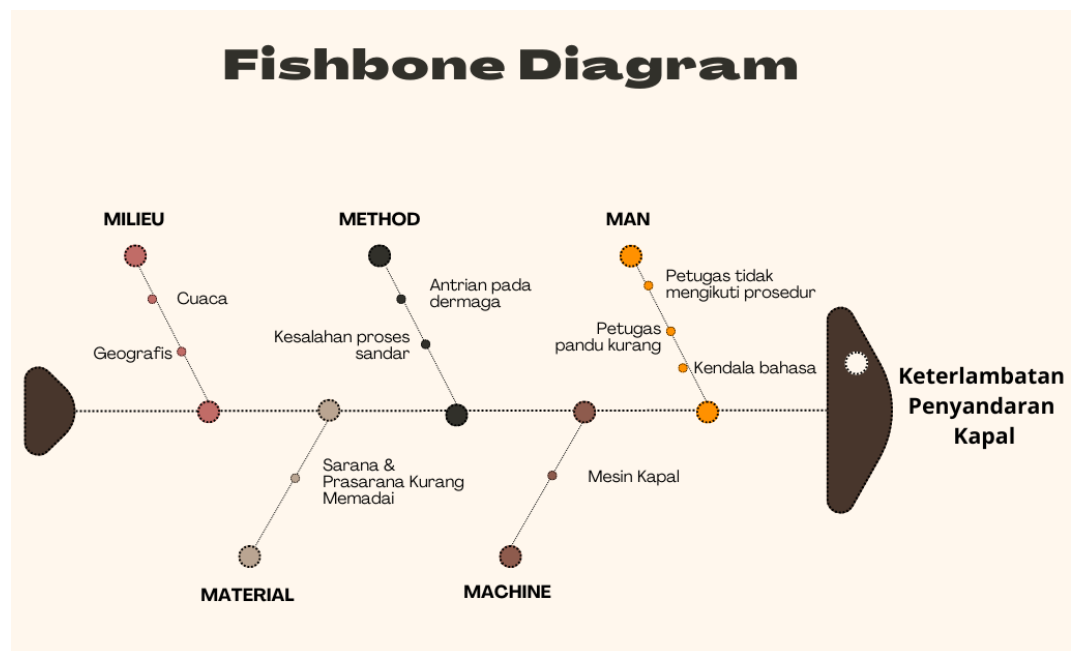
Fungsi dasar diagram Fishbone (Tulang Ikan) Cause and Effect (Sebab dan Akibat) Ishikawa adalah untuk mengidentifikasi dan mengorganisasi penyebab-penyebab yang mungkin timbul dari suatu efek spesifik dan kemudian memisahkan akar penyebabnya. Fishbone Diagram sendiri banyak digunakan untuk membantu mengidentifikasi akar penyebab dari suatu masalah dan membantu menemukan ide-ide untuk solusi suatu masalah.

Langkah – Langkah dalam menyusun diagram fishbone adalah :

1. Menyepakati pernyataan permasalahan
2. Mengidentifikasi kategori dari setiap permasalahan

3. Menemukan sebab – sebab potensial dengan cara brainstorming
4. Mengkaji dan menyepakati sebab – sebab yang paling memungkinkan

Contoh *Fishbone diagram* terdapat pada gambar 3.1.



Gambar 3. 1 : Fishbone Diagram
Sumber : Dokumentasi Pribadi

F. Kesimpulan

Tahapan berikutnya dari analisis data adalah penarikan kesimpulan. Berdasarkan reduksi dan display data temuan penelitian, peneliti dapat menarik kesimpulan. Penarikan kesimpulan dalam penelitian kualitatif, pada dasarnya masih bersifat sementara, karena data hasil temuan harus di verifikasi dan dicek keabsahannya melalui berbagai teknik. Verifikasi yang dilakukan bertujuan untuk mempertajam pemaknaan temuan, sehingga diperoleh kesimpulan yang benar- benar menggambarkan realita.