

**DAMPAK PANDEMI TERHADAP PROSEDUR
MASUK KAPAL BERBENDERA ASING KE
PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

RAKHMAT WAHYU WIDODO

NIT 07.19.022.1.08

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT
PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023**

**DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP
PROSEDUR MASUK KAPAL BERBENDERA ASING
KE PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

RAKHMAT WAHYU WIDODO

NIT 07.19.022.1.08

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT
PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rakhmat Wahyu Widodo

Nomor Induk Taruna : 0719022108

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP PROSEDUR MASUK KAPAL BERBENDERA ASING KE PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 10 Juli 2023

Rakhmat Wahyu Widodo
NIT 0719022108

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP
PROSEDUR MASUK KAPAL BERBENDERA
ASING KE PELABUHAN TANJUNG INTAN
CILACAP**

Nama Taruna : Rakhmat Wahyu Widodo

NIT : 0719022108

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 10 Juli 2023

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

(Bugi Nugraha, S.ST., M.MTr)
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 198708142019021001

(Akhmad Kasan Gupron, M.Pd)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198005172005021003

Mengetahui,

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut

(Faris Nofandi, S.Si.T, M. Sc)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19841118 200812 1 003

KATA PENGANTAR

Penulis dapat menyelesaikan laporan karya ilmiah terapan pada kesempatan ini yang merupakan salah satu syarat untuk dapat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Pelayaran Surabaya. Puji syukur penulis panjatkan atas segala rahmat dan karunia yang telah diberikan oleh Allah SWT.

Karya ilmiah terapan dengan judul “Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Prosedur Masuk Kapal Berbendera Asing Ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap”. Penulis menyelesaikan karya ilmiah terapan ini melewati sejumlah langkah dan penulis harus mengatasi beberapa tantangan. Namun demikian, penulis dapat menyelesaikan tugas kajian ilmiah terapan ini dengan baik pada akhirnya.

Berhasilnya penulis menyelesaikan karya ilmiah terapan ini tidak diragukan lagi berkat dorongan dan doa dari pihak-pihak yang telah banyak membantu, baik secara langsung maupun tidak langsung. Tanpa bantuan dari beberapa orang yang membantu, penulis tidak dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih, khususnya kepada :

1. Kedua orang tua saya Bapak Suharman dan Ibu Sri Lestari yang telah mendoakan dan memberi motivasi untuk selalu berusaha disetiap keadaan, membimbing dan memberi semangat serta tidak pernah berhenti mengingatkan untuk selalu berdoa dan meminta pertolongan kepada Allah SWT.
2. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya, Bapak Capt. Heru Widada, M.M.
3. Bapak Faris Nofandi selaku ketua jurusan Transportasi Laut di Politeknik Pelayaran Surabaya

4. Dosen Pembimbing I Bapak Bugi Nugraha, S.ST., M.MTr., yang dengan sabar meluangkan waktunya di sela-sela kesibukannya untuk membantu penulis dalam menyusun karya ilmiah terapan ini.
5. Pembimbing II Bapak Akhmad Kasan Gupron, M.Pd., yang dengan sabar meluangkan waktu di sela-sela kesibukannya untuk membantu penulis dalam menyusun karya ilmiah terapan ini.
6. Seluruh dosen Poltekel Surabaya yang telah memberikan informasi yang sangat bermanfaat.
7. Cabang Cilacap PT. Indobaruna Bulk Transport yang telah memberikan kesempatan dan pendampingan untuk melakukan penelitian dan praktek darat.
8. Seluruh teman-teman angkatan X terkhusus kelas Transla Reguler yang memberikan semangat, hiburan dan panduan dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini.

Akhir kata, semoga Tuhan Yang Maha Esa membalas kebaikan setiap orang yang telah memberikan bantuan. Penulis mohon maaf jika ada yang kurang berkenan atau jika orang lain merasa dirugikan. Penulis berkeyakinan bahwa pembaca akan mendapatkan manfaat dan pengetahuan dari karya ilmiah praktis ini.

Surabaya, 10 Juli 2023

Peneliti

Rakhmat Wahyu Widodo

NIT. 0719022108

ABSTRAK

Widodo, Rakhmat wahyu.2023. NIT : 0719022108. “Dampak Pandemi Terhadap Prosedur Masuk Kapal Berbendera Asing ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap”, Program Diploma IV, Transportasi Laut, Politeknik Pelayaran Surabaya, Pembimbing I : Bugi Nugraha, S.ST., M.MTr, dan Pembimbing II : Akhmad Kasan Gupron, M.Pd

Setelah Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) mengeluarkan peringatan tentang epidemi penyakit virus korona 2019 (Covid-19) sebagai virus baru yang menyerang hampir setiap negara, Organisasi Maritim Internasional (IMO) membuat sejumlah rekomendasi menjelang akhir tahun 2019. Di tengah wabah Covid-19, Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Cilacap menerbitkan surat edaran. Salah satunya adalah pengenalan prosedur pelayanan kedatangan kapal asing yang didesain ulang untuk semua kapal asing yang memasuki wilayah Tanjung Intan Cilacap, yang akan melakukan rangkaian kegiatan bongkar muat.

Pendekatan deskriptif kualitatif digunakan dalam penelitian ini. Dengan menguraikan bagaimana epidemi Covid-19 mempengaruhi proses pelayanan kapal asing di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Wawancara dengan pegawai operasional PT. Indobaruna Bulk Transport Cilacap, petugas karantina dan kesehatan pelabuhan, dan petugas Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Cilacap serta observasi dan dokumentasi, digunakan untuk memperoleh data.

Menurut temuan penelitian, kapal asing bisa langsung dibawa berlabuh di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap pada saat sebelum pandemi Covid-19. Otoritas pelabuhan kemudian akan memeriksa kapal tersebut di dermaga. Pada saat pandemi petugas Karantina dan Kesehatan Pelabuhan (KKP) akan melakukan rapid test terhadap kapal asing di *anchorage area* sebelum mengizinkan mereka masuk ke dermaga merupakan bagian dari proses *clearance in* saat adanya wabah Covid-19. Jika otoritas pelabuhan menyatakan kapal aman, kapal dapat dibawa oleh pandu ke dermaga. Setelah pandemi berakhir prosedur *clearance in* kapal asing tetap dilakukan di *anchorage area* tetapi rapid test tidak diwajibkan.

Kata Kunci : Pelayanan Kedatangan, Kapal Asing, Covid-19

ABSTRACT

Widodo, Rahmat wahyu. 2023. NIT : 0719022108. *"The Impact of a Pandemic on Procedures for Entering Foreign-flagged Ships into the Port of Tanjung Intan Cilacap", Diploma IV Program, Sea Transportation, Surabaya Shipping Polytechnic, Supervisor I : Bugi Nugraha, S.ST., M.MTr, and Advisor II : Akhmad Kasan Gupron, M.Pd*

After the World Health Organization (WHO) issued a warning about the epidemic of corona virus disease 2019 (Covid-19) as a new virus that attacks almost every country, the International Maritime Organization (IMO) made a number of recommendations towards the end of 2019. In the midst of the Covid-19 outbreak, Cilacap Class II Port Health Office issued a circular. One of them is the introduction of a redesigned foreign ship arrival service procedure for all foreign ships entering the Tanjung Intan area of Cilacap, which will carry out a series of loading and unloading activities.

A qualitative descriptive approach is used in this study. By outlining how the Covid-19 epidemic has affected the process of servicing foreign ships at the Port of Tanjung Intan Cilacap. Interviews with operational employees of PT. Indobaruna Bulk Transport Cilacap, port quarantine and health officers, and Cilacap Syahbandar and Port Authority (KSOP) officers as well as observation and documentation, were used to obtain data.

According to research findings, foreign ships could be directly brought to anchor at the Port of Tanjung Intan Cilacap at the time before the Covid-19 pandemic. The port authority will then inspect the vessel at the wharf. During a pandemic, Quarantine and Port Health (KKP) officers will conduct rapid tests on foreign ships in the anchorage area before allowing them to enter the dock, which is part of the clearance process during the Covid-19 outbreak. If the port authority declares the ship safe, the ship can be taken by pilots to the wharf. After the pandemic ends, foreign ship clearance procedures will still be carried out in the anchorage area, but rapid tests are not required.

Keywords : Arrival Service, Foreign Ship, Covid-19.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
PERSETUJUAN SEMINAR.....	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	13
A. LATAR BELAKANG.....	13
B. RUMUSAN MASALAH	15
C. BATASAN MASALAH	15
D. TUJUAN PENELITIAN	15
E. MANFAAT PENELITIAN	16
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	17
A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA.....	18
B. LANDASAN TEORI	19
1. Pengertian Dampak	19
2. Pengertian Pandemi Covid-19	19
3. Pengertian Prosedur dan Prosedur Pelayanan Kapal	20
4. Pengertian Kapal.....	24
5. Pengertian Pelabuhan	33
6. Pengertian Jasa Keagenan	34
7. Dokumen-dokumen Kapal	39
8. Definisi Operasional Variable	42
C. KERANGKA PIKIR PENELITIAN	43
BAB III METODE PENELITIAN	44
A. JENIS PENELITIAN	44
B. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN	46
C. DEFINISI OPERASIONAL VARIABLE	47
D. SUMBER DATA DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA	47
E. TEKNIK ANALISIS DATA	49
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	51
A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	51

B. HASIL PENELITIAN	52
1. Penyajian Data	52
2. Analisis Data	62
C. PEMBAHASAN	64
BAB V PENUTUP	68
A. Kesimpulan.....	68
B. Saran	70
DAFTAR PUSTAKA	71
LAMPIRAN	73

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya	17
Tabel 2.2 Definisi Operasional Variable	47

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	43
Gambar 4.1 Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.....	51
Gambar 4.2 Kantor PT. Indobaruna Bulk Transport Cabang Cilacap	52
Gambar 4.3 Rapid Test oleh Petugas Karantina.....	53
Gambar 4.4 Crew Temperature	54
Gambar 4.5 Frekuensi Jumlah Kapal	61
Gambar 4.6 Data Waktu	61

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Indonesia merupakan negara kepulauan yang mayoritas terdiri dari lautan. Untuk mendukung pergerakan perdagangan baik di dalam maupun di luar negeri maupun antar pulau, transportasi laut, pelabuhan, dan fasilitas terkait, merupakan sarana dan prasarana yang sangat penting.

Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) memperingatkan tentang epidemi penyakit virus corona 2019 (Covid-19) pada akhir 2019, dan Organisasi Maritim Internasional (IMO) menanggapi dengan sejumlah saran. Covid-19 adalah virus yang muncul dan mempengaruhi hampir semua negara. Jenis virus yang dikenal sebagai Covid-19 dapat menginfeksi manusia dan hewan dengan penyakit. Pada manusia, Covid-19 dapat menyebabkan segala sesuatu mulai dari penyakit pernapasan biasa seperti pilek dan batuk hingga yang lebih parah seperti Middle East Respiratory Syndrome (MERS) dan Sindrom Pernafasan Akut (SARS). Pilek, batuk kering, demam, dan lesu adalah gejala umum Covid-19. Gejala lain, seperti diare, kehilangan bau, ruam kulit, dan pewarnaan pada jari tangan dan kaki, bersifat sporadis pada sebagian orang. Gejala-gejalanya seringkali bertahap dalam permulaannya. Wabah Covid-19 dianggap sebagai darurat kesehatan masyarakat yang menjadi perhatian internasional (PHEIC) oleh WHO pada 30 Januari 2020.

Salah satu bidang yang paling terkena dampak COVID-19 adalah industri transportasi. Epidemi Covid-19 telah mengganggu sejumlah operasi logistik,

termasuk pengiriman global dan perekonomian secara keseluruhan. Perekonomian dunia secara keseluruhan diperkirakan akan terkena dampak signifikan dari hal ini. Pandemi Covid-19 berdampak signifikan terhadap rantai pasok pada umumnya dan kondisi sektor Pelayaran di Indonesia pada khususnya.

Menurut WHO, keadaan darurat global adalah kejadian yang tidak biasa yang memerlukan tanggapan terkoordinasi di seluruh dunia dan menimbulkan bahaya bagi kesehatan masyarakat di negara lain melalui penyebaran penyakit lintas batas. WHO tidak menyarankan untuk membatasi perdagangan atau perjalanan internasional. Sesuai dengan pedoman IMO dan WHO, pemerintah Indonesia mengambil tindakan untuk mengurangi bahaya penyebaran Covid-19 tanpa membatasi arus komoditas internasional. Dalam rangka meningkatkan pengawasan dan mencegah masuknya Covid-19 ke Indonesia melalui jalur pelayaran internasional, Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) akan terus memantau penerapan pedoman IMO dan WHO.

Di tengah wabah Covid-19, Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Cilacap menerbitkan surat edaran. Salah satunya prosedur layanan kedatangan yang dimodifikasi untuk semua kapal asing yang tiba di wilayah Tanjung Intan Cilacap dan melakukan operasi bongkar muat.

Dengan mengingat konteks ini, penulis mempelajari topik judul "**Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Prosedur Masuk Kapal Berbendera Asing ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap**".

B. Rumusan Masalah

Penulis mengambil beberapa rumusan topik yang dapat dijadikan referensi dalam karya ini berdasarkan latar belakang tersebut di atas:

- a. Bagaimana prosedur kapal berbendera asing masuk ke Pelabuhan Tanjung Intan sebelum pandemi Covid-19?
- b. Bagaimana prosedur kapal berbendera asing masuk ke Pelabuhan Tanjung Intan pada saat pandemi Covid-19?
- c. Bagaimana prosedur kapal berbendera asing masuk ke Pelabuhan Tanjung Intan setelah pandemi Covid-19?

C. Batasan Masalah

Penulis hanya mengkaji pengaruh pandemi Covid-19 terhadap penyesuaian prosedur pelayanan kapal asing yang mengakses Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, sesuai ruang lingkup judul yang dipilih dan mempertimbangkan beratnya permasalahan tersebut.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari kajian ilmiah terapan ini adalah:

1. Mengkaji prosedur sebelum pandemi Covid-19 mengenai pelayanan kapal berbendera asing yang tiba di Pelabuhan Tanjung Intan.
2. Mengkaji perubahan prosedur saat pandemi Covid-19 mengenai pelayanan kapal berbendera asing yang tiba di Pelabuhan Tanjung Intan.
3. Mengkaji perubahan prosedur setelah pandemi Covid-19 mengenai pelayanan kapal berbendera asing yang tiba di Pelabuhan Tanjung Intan.

E. Manfaat Penelitian

Hasil bermanfaat berikut diantisipasi dari penelitian ini:

1) Manfaat Teoritis

Dalam rangka menginformasikan kepada pembaca setiap perubahan kebijakan pelayanan kapal berbendera asing akibat wabah Covid-19;

2) Manfaat Praktis

Guna mengembangkan penelitian yang lebih baik dan akurat, sebagai tambahan pengetahuan dan informasi untuk dimanfaatkan sebagai sumber penelitian selanjutnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya

NO	JUDUL JURNAL	PENULIS	KESIMPULAN	PERBEDAAN PENELITIAN
1.	Perubahan Proses Pelayanan Kedatangan Kapal Asing di Tanjung Buyut <i>Anchorage</i> Akibat Pandemi Covid-19	Oktario Nur Vajrin (2021)	Setiap kapal asing yang akan memasuki wilayah Tanjung Buyut Anchorage wajib dibawa oleh pandu terlebih dahulu sebelum kemudian lego jangkar di area <i>Loading Point</i> . Setelah itu akan dilakukan pemeriksaan oleh pihak otoritas pelabuhan. Sedangkan pada saat pandemi Covid-19 terbagi dalam dua wilayah labuh jangkar yaitu <i>quarantine zone</i> dan <i>loading point</i> . Pemeriksaan kapal dilakukan petugas karantina, petugas otoritas pelabuhan dan dilanjutkan oleh petugas pemeriksa lainnya. Selesai dilaksanakan pemeriksaan dan dinyatakan aman, pihak kepanduan membawa kapal masuk ke wilayah labuh jangkar yang telah ditentukan dan siap mulai kegiatan muat.	Pada penelitian sebelumnya membahas mengenai perbedaan proses pelayanan kapal asing di Tanjung Buyut <i>Anchorage</i> yang disebabkan oleh pandemi Covid-19. sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan adalah dampak pandemi Covid-19 terhadap perubahan prosedur pelayanan <i>clearance in</i> kapal asing yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

2.	Optimalisasi Pelayanan Dokumen Kedatangan Kapal Asing Saat Terjadinya Covid-19	Sulida Erliyana, Evita Oktaviana (2020)	Pandemi Covid-19 menyebabkan kegiatan operasional pelayanan kapal asing kurang optimal karena prosesnya membutuhkan waktu yang lebih lama. Terdapat pengaruh yang timbul saat terjadi pandemi Covid-19 terhadap optimalisasi pelayanan kedatangan kapal asing, yaitu pemeriksaan kesehatan yang harus dilakukan saat kapal masih berlabuh membuat pihak karantina harus menyita waktu yang cukup lama untuk datang ditempat kapal berlabuh. <i>Crew</i> kapal yang ada diatas kapal tidak diperbolehkan untuk turun. Untuk saat ini diwajibkan menggunakan masker, sarung tangan, dan <i>handsanitizer</i> yang membuat pelayanan kurang nyaman dan kurang efektif.	Pada penelitian sebelumnya berfokus pada optimalisasi dalam pelayanan kedatangan kapal asing saat terjadinya pandemi Covid-19. Sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan adalah menganalisis dampak pandemi Covid-19 terhadap perubahan prosedur pelayanan kapal asing yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.
----	--	---	---	--

Sumber : *repository.pip-semarang.ac.id (2021)

**e-jurnal.akpelni.ac.id (2020)

B. Landasan Teori

1. Pengertian Dampak

1. Kamus Besar Bahasa Indonesia (2016) mengartikan dampak sebagai benturan dan pengaruh yang mempunyai akibat menguntungkan dan merugikan.
2. Pengaruh adalah kapasitas yang ada dan dihasilkan dari apa pun (orang, benda) yang membantu membentuk perilaku, kepercayaan, atau karakter seseorang.

2. Pengertian Pandemi Covid-19

1. Pandemi Coronavirus 2019 (COVID-19) yaitu penyakit atau wabah yang menyebar dari satu daerah ke banyak daerah yang telah menjangkiti beberapa negara termasuk Indonesia. Virus Corona dengan cepat menyebar ke seluruh dunia. Istilah "pandemi" menggambarkan penularan penyakit yang luas daripada virulensinya (Hafizd, 2020).
2. Penyakit coronavirus 2019 adalah virus dan penyakit yang tidak teridentifikasi sebelum kemunculannya di Wuhan, Cina, pada Desember 2019. Penyakit coronavirus 2019 sering disebut sebagai COVID-19. Virus corona (COVID-19) secara resmi dianggap sebagai pandemi oleh Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) pada 9 Maret 2020 (WHO, 2020a). Penyakit menular yang disebut COVID-19 disebabkan oleh virus korona baru ini. Sebagian besar orang yang terinfeksi COVID-19 mengalami penyakit pernapasan sedang

hingga berat, namun dapat sembuh tanpa perawatan khusus. Penyakit ini lebih mungkin dapat menyerang orang tua dan mereka yang memiliki masalah kesehatan termasuk kanker, diabetes, penyakit pernapasan kronis, penyakit kardiovaskular. Ketika seseorang dengan COVID-19 bersin atau batuk, tetesan air liur atau keluarnya cairan dari hidung dapat menyebar ke udara. Di depan umum, etika pernapasan di muka umum harus diperhatikan (WHO, 2020).

3. Pengertian Prosedur dan Prosedur Pelayanan Kapal

- a. Prosedur adalah urutan tugas, tindakan, atau prosedur tertentu yang harus dilaksanakan dengan cara yang baku (sesuai) untuk memberikan hasil yang sebesar-besarnya sesuai dengan peraturan GM, PT. Pelabuhan Indonesia III Per.01/PJ.01/TNT.2014, yang menjadi Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang memiliki fungsi sebagai operator terminal untuk layanan pelabuhan, PT. Pelabuhan Indonesia III berada di bawah tekanan konstan untuk memberikan layanan pelanggan yang unggul. Landasannya adalah Regulasi GM Protokol Perawatan Kapal PT. Pelabuhan Indonesia III Per.01/PJ.01/TNT.2014. Tata cara pelayanan kapal dimulai saat kapal memasuki perairan pelabuhan, berlanjut saat sandar, dan berakhir saat kapal berangkat dari pelabuhan. Di loket Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA), agen atau perusahaan pelayaran harus terlebih dahulu mengajukan permohonan pelayanan kapal (Erliyana & Oktaviana, 2020). Kemudian petugas PPSA akan

memasukkan informasi untuk rapat bersama Kepala otoritas pelabuhan atau Syahbandar, Agen, Pengusaha Bongkar Muat, dan Pengusaha Pengiriman Barang menghadiri pertemuan yang dilakukan selama jam kerja reguler. Ketua rapat kemudian menandatangani dokumen yang menguraikan hasil.

Menurut Revi (2019) definisi berikut berlaku untuk layanan kapal:

1) Pemanduan

Nakhoda membutuhkan seorang pilot (pandu) sebagai penasihat untuk memastikan bahwa kapal dan muatannya saat memasuki alur navigasi dalam perjalanannya menuju ke dermaga atau berlabuh di dermaga dapat berjalan lancar. Pandu adalah pelaut yang telah menyelesaikan kualifikasi yang diperlukan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melakukan tugas kepanduan. Dengan memberikan informasi kepada nakhoda kapal tentang keadaan dan status jalur pelayaran terdekat, maka pemanduan merupakan kegiatan pandu yang membantu kapal bergerak dengan aman, tertib, dan lancar.

Perairan pandu wajib adalah wilayah perairan di mana pemanduan diperlukan karena keadaan alur pelayaran, terutama untuk kapal di atas ukuran tertentu dalam hal tonase kotor. Untuk kapal yang lebih besar dari 500 Gross Register Tonnage (GRT) atau lebih yang akan masuk dan berangkat atau bergerak terpisah di wilayah wajib pemanduan ini telah ditetapkan. Kapal harus menggunakan pemandu jika masih berada di wilayah wajib pandu.

Perairan luar biasa pandu adalah suatu wilayah yang tidak perlu dilakukan pemanduan karena keadaan perairan, tetapi nakhoda dapat meminta untuk menggunakan fasilitas pemanduan jika diperlukan. Biasanya, perairan ini akan diperhitungkan untuk langkah berikutnya guna meningkatkan status perairan pandu luar menjadi perairan pandu wajib yang diperlukan karena pertimbangan unsur keselamatan di luar kapal serta faktor keselamatan kapal itu sendiri, yang diperkirakan akan berpengaruh untuk keselamatan pelayaran.

2) Penundaan

Penundaan kapal adalah kegiatan memanfaatkan kapal tunda untuk mendorong, mengiringi, menjaga, atau menarik kapal yang sedang bergerak masuk atau keluar dari tambatan, breasting dolphin (konstruksi yang dimaksudkan untuk menahan benturan antar kapal selama berlabuh) dan kapal lainnya. Berkenaan dengan keselamatan kapal yang masuk dan keluar pelabuhan, jasa pandu maupun tunda, *mooring service* (kepil), dan jasa telekomunikasi merupakan satu kelompok jasa yang tidak dapat dipisahkan. Pandu harus memikirkan jumlah dan kekuatan kapal tunda yang digunakan dengan mempertimbangkan kekuatan air, angin, cuaca, kedalaman kolam, maupun kondisi kapal yang ditarik.

3) Labuh

Pelabuhan ini memiliki dua wilayah kerja yaitu wilayah kerja darat yang disebut Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKR) dan wilayah kerja perairan yang disebut Daerah Lingkungan Kepentingan

Pelabuhan (DLKP). Garis pantai merupakan yang dimaksud dengan “batas darat” dalam konteks ini, sedangkan “batas perairan” adalah koordinat lokasi di lautan yang telah disahkan oleh menteri dalam negeri atau sekurang-kurangnya didukung oleh pemerintah provinsi. Kapal harus dapat berlabuh dengan aman di pelabuhan yang telah ditentukan, seperti kolam pelabuhan, sambil menunggu proses pelayanan selanjutnya, yaitu berlabuh di dermaga pelabuhan (Octario, 2021).

Ada aturan yang harus diikuti untuk memastikan bahwa kolam pelabuhan digunakan dengan aman:

- a) Kolam pelabuhan harus cukup luas;
- b) pembatasan kapal yang ditambahkan agar tidak menunggu alur pelayaran;
- c) arus umumnya tenang dan tidak ada ombak di kolam pelabuhan;
- d) kedalaman yang sesuai untuk kapal yang memasuki pelabuhan.

Dari saat kapal memasuki pelabuhan hingga meninggalkan perairan pelabuhan, biaya labuh dihitung tergantung pada ukuran Gross Register Tonnage (GRT) kapal.

4) Tambat

Tambatan adalah Konstruksi untuk fasilitas sandar kapal terdiri dari pelampung, breasting dolphin (struktur yang dibangun untuk menahan benturan kapal selama proses tambat), beton, besi, kayu, dan pantai. Agar kapal dapat memuat dan membongkar muatan dengan aman dan tertib, otoritas pelabuhan harus dapat menyediakan tempat

berlabuh. Kontainer, curah cair, curah kering, dan *multi purpose* adalah kategori yang berbeda. Dari penjelasan diatas pihak pelabuhan dapat menentukan berapa lama kapal akan berlabuh, dan tidak ada alasan memperlama proses bongkar muat, dan jika tidak selesai tepat waktu maka kapal akan diberikan sanksi.

Setiap hari harus diawasi oleh pegawai pengawas operasional dari pelabuhan untuk menjaga ketertiban dan kemudahan bongkar muat serta memastikan kapal diinformasikan terlebih dahulu jika ada keterlambatan. Selain itu, ada batasan waktu untuk kapal berlabuh, dan jika batas waktu tersebut terlampaui, akan dikenakan biaya tambat sebesar 200% dari biaya standar.

5). Pelayanan Air Bersih

Pelabuhan menawarkan layanan air bersih atas permintaan kapal yang ditambatkan, atau pabrik industri di lingkungan pelabuhan yang mengajukan permintaan kepada pihak pelabuhan.

Layanan untuk air bersih dapat melalui:

- a) Pipa digunakan untuk kapal di tempat berlabuh, kantor, pabrik, dan perusahaan di lingkungan pelabuhan;
- b) tongkang digunakan oleh kapal yang menunggu di rede (bagian dari pelabuhan yang diperuntukkan bagi kapal tambat), serta oleh kapal yang berlabuh.

Untuk permintaan minimal 10 ton dengan perpipaan. Sedangkan kebutuhan air minimal 50 ton yang dapat dipenuhi oleh tongkang.

4. Pengertian kapal

- a. “Kapal (*ship*)” adalah kendaraan besar yang bergerak di atas air, melintasi sungai, dan di lokasi lain, mirip dengan kano atau perahu yang lebih kecil. Sebuah kapal besar sering dibutuhkan untuk membawa kapal kecil, seperti sekoci. Kebijakan konvensional menyatakan bahwa meskipun sebuah kapal dapat membawa sebuah perahu, sebuah perahu tidak dapat membawa sebuah kapal. Seperti biasa, kejadian tak terduga selalu menggeser momen di mana perahu didefinisikan sebagai kapal dan peraturan resmi atau kebiasaan setempat (Oktafiani, 2021).
- b. Kapal asing adalah kapal yang tidak terdaftar dalam pendaftaran kapal Indonesia dan berbendera selain bendera Indonesia “(Pasal 1 bab 1 Ketentuan umum yang tertuang dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran)”. Yang dimaksud dengan kapal menurut "UU No. 17 Tahun 2008" tentang "pelayaran" dan "Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1988" tentang "Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut" yang disebut dengan kapal adalah "peralatan apung dalam bentuk dan jenis apapun". Jika dibandingkan dengan istilah yang terdapat dalam “pasal 309 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)”, yang menyebut kapal sebagai “alat pelayaran, apapun namanya, dan apapun sifatnya”, pengertian ini cukup luas. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) memperjelas bahwa barang yang mengapung, seperti mesin penyedot pasir atau mesin penyedot lumpur, dapat dianggap sebagai kapal selama masih bergerak.

“Undang-Undang Nomor 17 pasal 32 ayat (2) Tahun 2008” tentang “Pelayaran” memberikan pengertian yang lebih tepat dan menyeluruh, bahwa kapal adalah “kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, tenaga lain, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan dengan dukungan dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta perangkat terapung dan struktur terapung yang tidak bergerak.” Alhasil, kapal bukan sekadar alat yang mengapung; itu adalah istilah umum untuk banyak alat yang berfungsi sebagai kendaraan, meskipun terendam air seperti kapal selam.

Kata "kapal" meliputi benda-benda terapung, alat layar, atau perahu yang berada di segala jenis saluran air, termasuk laut, selat, sungai, dan danau, kecuali pada "KUHD" kata "kapal" hanya digunakan untuk menyebut kapal laut.

Berikut adalah berbagai jenis kapal dan fungsinya.

c. Kapal Barang (*Cargo Ship*)

Kapal barang merupakan jenis kapal besar yang digunakan untuk pendistribusian barang dalam jumlah. Mayoritas kapal adalah kapal barang karena jumlahnya yang melimpah dan jenisnya yang beragam, antara lain sebagai berikut.:

1) Kapal Peti Kemas (*Container Ship*)

“Kapal Peti kemas” adalah kapal yang membawa kontainer yang biasanya berukuran panjang 20 hingga 40 kaki, hanya diangkut dengan kapal khusus untuk tujuan tersebut. Kontainer dengan ukuran konvensional dapat ditampung di dalam (rongga) *cells* di atas

kapal ini. *Crane* khusus dapat memindahkan peti kemas dengan cepat untuk digunakan di dek kapal dan dermaga, digunakan di pelabuhan peti kemas untuk memindahkan peti kemas dengan cepat ke kapal.

2) Kapal Tanker Minyak (*Oil Tanker*)

“Kapal Tanker Minyak” adalah kapal yang digunakan untuk mengangkut minyak dengan kapal jenis tertentu. Kapal tanker minyak mentah dan kapal tanker minyak matang/murni adalah dua jenis kapal pengangkut minyak yang berbeda. Biasanya, minyak mentah diangkut dengan kapal yang lebih kecil. Lingkungan laut sekitar bisa terkontaminasi jika konstruksi kapal ini tidak kuat dan meneteskan minyak saat diangkut.

3) Kapal Tanker Bahan Kimia (*Chemical Tanker*)

“Kapal Tanker Bahan Kimia” adalah pengangkutan bahan kimia dilakukan dengan menggunakan jenis kapal tanker tertentu. Ini adalah jenis kapal yang sangat jarang ditemui.

4) Kapal Tanker LPG (*Liquified Petroleum Gas*)

Kapal Tanker “*Liquified Petroleum Gas*” (LPG) adalah salah satu kapal tanker yang dapat membawa “LPG (liquefied petroleum gas)”. Tanker jenis ini biasanya selalu ada di beberapa negara..

5) Kapal Tanker LNG (*Liquefied Natural Gas*)

“Kapal Tanker *Liquefied Natural Gas* (LNG)” adalah salah satu kapal “LNG (liquefied natural gas)” yang digunakan untuk membawa *liquefied natural gas*. Karena kedua kapal ini adalah

kapal tanker gas, tidak banyak yang membedakannya dari kapal tanker LPG. Tanker “LNG terbesar”, “Q-Max”, digunakan untuk pengangkutan LNG. Huruf "Q" mewakili Qatar, sedangkan "Max" mengacu pada kapal terbesar yang mungkin berlabuh di terminal di Qatar. “Q-Max” berukuran sama dengan kapal laut “Queen Mary 2” dengan ukuran 345 meter.

6) Kapal Pengangkut Barang Curah (*Bulk Carrier*)

“Kapal Pengangkut Barang Curah” merupakan kapal yang mengangkut kargo, yang meliputi batu bara, semen, misalnya, biji-bijian, bijih tembaga, dan barang lainnya, dalam berbagai sel kargo.

7) Kapal Pengangkut Barang Berat (*Heavy Lift Cargo Transporter*)

“Kapal Pengangkut Barang Berat” merupakan sebuah kapal yang dibuat khusus untuk mengangkut barang yang jauh lebih besar dari yang biasa dibawa oleh kapal. Peralatan untuk kilang minyak atau kapal besar lainnya mungkin termasuk di antara kargo yang diangkut. Karena tidak ada penghalang yang menutupi ruang kargo di kapal, kargo dapat dipindahkan dari mana saja. Sebagian lambung kapal dapat ditenggelamkan (*semi submersible*) untuk memindahkan kapal besar lainnya, seperti kapal pesiar, termasuk kapal besar lainnya.

8) Kapal Tongkang/Ponton

“Kapal tongkang/ponton” merupakan kapal yang mengangkut barang. Karena bukan kapal *self-propelled* dan karenanya bukan kapal yang layak, kapal ini harus ditambatkan ke kapal tunda.

Karena ditarik oleh kapal dengan metode kapal tunda, tongkang sering disebut sebagai trailer kapal.

9). Kapal Fungsional

“Kapal fungsional” adalah kapal yang digunakan untuk tugas tertentu dan bukan untuk memindahkan orang atau barang, seperti kapal proyek, kapal penelitian, dan sebagainya. Berikut adalah beberapa contoh kapal tersebut:

a) Kapal Tunda (*Tug Boat*)

“Kapal tunda” merupakan sebuah kapal kecil yang memiliki kapasitas untuk menarik atau mendorong kapal besar lainnya. Selain itu, kapal tunda dapat memindahkan benda diam seperti tongkang, kapal rusak, atau rig minyak serta benda dinamis seperti kapal di pelabuhan yang kecil atau kanal yang sempit. Beberapa kapal tunda melakukan misi penyelamatan atau bertindak sebagai pembuka pelabuhan. Mesin uap digunakan pada kapal tunda awal, tetapi sekarang banyak yang menggunakan mesin diesel.

b) Kapal Derek (*Crane Ship*)

“Kapal derek” merupakan Kapal besar dengan beberapa “*crane*” (derek besar) yang mengangkut kargo besar atau bantuan pengerjaan bangunan lepas pantai.

c) Kapal Pengeboran (*Drilling Ship*)

“Kapal pengebor” adalah kapal dengan peralatan pengeboran. Penggunaan utamanya adalah untuk pengeboran

ilmiah atau pengeboran eksplorasi laut dalam untuk sumur minyak atau gas baru.

d) Kapal Pengeruk

“Kapal pengeruk” adalah jenis kapal penggali dasar yang sering dioperasikan sebagian atau seluruhnya di bawah air di air tawar atau laut dangkal. Pengerukan juga dapat menyediakan bahan untuk reklamasi atau aplikasi lain, seringkali terkait dengan konstruksi.

e) Kapal Penangkap Ikan

“Kapal penangkap ikan” adalah perahu yang digunakan oleh nelayan untuk menangkap sejumlah besar ikan di danau, sungai, dan laut. Perahu ini digunakan oleh bisnis perikanan untuk menangkap ikan sebanyak mungkin, yang lebih efisien daripada menggunakan perahu kecil. Dengan menggunakan jaring besar, makanan selama tiga tahun dapat diperoleh dari ratusan ton ikan yang ditangkap dalam satu layar.

f) Kapal Pemecah Es (*Ice Breaker*)

“Kapal pemecah es” adalah kapal yang dilengkapi dengan alat khusus untuk memecah permafrost di permukaan air untuk membuat retakan di es yang beku. Pemecah es yang efektif harus memiliki tiga kualitas berikut: peningkatan daya apung, kemampuan menghasilkan es kering, dan kemampuan melintasi lautan yang tertutup es.

g) Kapal Kabel Laut (*Cabel Laying Ship*)

“Kapal kabel laut” adalah Kapal laut yang dirancang khusus untuk pemasangan kabel bawah laut untuk komunikasi, listrik, dan penggunaan lainnya. Ada kabel komunikasi bawah air yang sangat panjang yang menghubungkan negara dan bahkan pulau.

h) Kapal PVS (*Platform Supply Vessel*)

“Kapal PSV (*Platform Supply Vessel*)” adalah kapal yang dirancang khusus untuk memasok rig minyak lepas pantai. Kapal yang memiliki panjang antara 20 hingga 100 meter ini melakukan berbagai tugas. Fungsi utama kapal ini seringkali untuk mengangkut barang dan personel ke dan dari anjungan pengeboran dan lokasi konstruksi darat lainnya.

i) Kapal FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*)

“Kapal FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*)” adalah kapal industri minyak dan gas darat menggunakan sistem tangki terapung, yaitu kapal yang dibangun untuk menampung semua minyak mentah atau gas yang dihasilkan oleh stasiun terdekat hingga dapat dikosongkan ke kapal tanker atau diangkut melalui pipa.

j) Kapal Pemadam Kebakaran (*Fire Fighter*)

“Kapal pemadam kebakaran” adalah kapal yang unik, seringkali menyerupai kapal tunda, dilengkapi dengan pistol

semprot dan pompa untuk memadamkan api di dalam kapal yang terbakar. Kapal Penyelamatan (Search And Rescue)

“Kapal penyelamatan” adalah kapal dengan awak dan peralatan keselamatan yang tugasnya membantu korban kecelakaan laut.

k) Kapal Penumpang

“Kapal penumpang” merupakan sebuah kapal besar yang membawa banyak penumpang. Perlu dicatat bahwa popularitas kapal penumpang lebih rendah daripada popularitas kapal kargo.

Macam-macam kapal penumpang:

a) Kapal Pesiar (*Cruise Ship*)

“Kapal pesiar” kapal penumpang yang bertujuan untuk pelayaran pesiar. Tujuan berwisata di atas kapal pesiar yang memiliki fasilitas layaknya hotel bintang lima adalah untuk menikmati waktu yang dihabiskan untuk liburan di sana. Kapal pesiar mengikuti rute yang selalu mengembalikan mereka ke pelabuhan tempat mereka memulai. Akibatnya, kapal pesiar selalu memulai dan mengakhiri perjalanannya di tempat yang sama.

b) Kapal Samudra (*Ocean Liner*)

“Kapal samudra” adalah kapal penumpang besar seperti kapal pesiar. Selain itu, kapal tersebut mencakup

fasilitas dan penginapan yang serupa dengan yang ada di kapal pesiar.

c) Kapal Feri (*Ferry*)

“Kapal Feri” adalah kapal yang mengarungi lautan membawa penumpang dan mobil. Pilihan transportasi termasuk memindahkan mobil pribadi, bus, truk, atau semi-trailer. Penggunaan kapal ini menjadi lebih umum dengan tidak adanya jembatan penyeberangan laut.

5. Pengertian Pelabuhan

Menurut “Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009” tentang “Pelabuhan”, yang dimaksud dengan “pelabuhan adalah suatu tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas yang telah ditentukan yang digunakan untuk kegiatan resmi dan niaga serta berfungsi sebagai tempat sandar kapal, naik/turunnya penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal kapal dan tempat berlabuh dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran, serta kegiatan penunjang di pelabuhan.”

Menurut Jinca (2019: 33-34), pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang untuk komoditas dan orang ke dan dari daerah di mana mereka berada, menjadikannya penting bagi perdagangan dan pembangunan regional, nasional, dan dunia. Pelabuhan memiliki beberapa peranan dan fungsi, antara lain :

- 1) Ketersediaan infrastruktur dan fasilitas pelabuhan untuk bongkar muat kargo dan kunjungan kapal, serta investasi, teknologi, manajemen, dan kualitas layanan, terkait dengan tempat-tempat terpencil yang dapat diakses oleh transportasi darat;
- 2) Membangun koneksi antara pelabuhan di satu pulau dan pelabuhan di pulau lain (baik nasional maupun internasional) sebagai asal dan tujuan pergerakan komoditas.
- 3) Keterkaitan antara pelabuhan dan faktor-faktor yang mungkin dimiliki oleh pertumbuhan pelabuhan terhadap kondisi sosial, ekonomi, dan lingkungan lingkungan.

Menurut definisi di atas, pelabuhan adalah lokasi yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas yang jelas yang digunakan untuk pelayaran. untuk tujuan resmi dan komersial, seperti tempat kapal berlabuh, bongkar muat barang, serta tempat berlabuh dan naik turunnya orang.

6. Pengertian Jasa Keagenan

a. Pengertian Jasa

Pelayanan sering didefinisikan sebagai penyediaan aktivitas atau kinerja yang terlihat oleh satu pihak ke pihak lain. Kedua belah pihak menggunakan layanan secara bersamaan, dan interaksi antara penyedia layanan dan klien mempengaruhi bagaimana layanan disampaikan. “Jasa adalah kegiatan yang dapat diidentifikasi secara terpisah, pada dasarnya tidak berwujud yang memberikan kepuasan keinginan, dan

yang tidak perlu terikat dengan penjualan produk atau layanan lain,” menurut William J. S. (1981: 529), yang dikutip lagi oleh Buchori (2014: 243).

“Penggunaan barang-barang fisik mungkin diperlukan atau tidak diperlukan dalam produksi suatu jasa. Namun, tidak ada pengalihan hak (kepemilikan permanen) atas komoditas fisik ini yang terjadi ketika penggunaan tersebut diperlukan. Layanan adalah segala sesuatu yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan, dapat didefinisikan secara individual, dan pada dasarnya tidak berwujud. Apakah aset fisik digunakan dalam produksi jasa atau tidak, hak kepemilikan tetap tidak dialihkan”.

Jasa disebut sebagai berikut dalam definisi lebih lanjut oleh Kotler & Armstrong (2018: 224): Suatu tindakan, keuntungan, atau kesenangan yang sebagian besar tidak material, tidak menghasilkan kepemilikan, dan disediakan untuk dijual.

Layanan didefinisikan sebagai "aktivitas, manfaat, atau kepuasan yang ditawarkan untuk dijual tetapi pada dasarnya tidak berwujud dan tidak menghasilkan kepemilikan apa pun."

Menurut definisi ini, layanan adalah barang tidak berwujud yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan tanpa dimiliki, dan ada kontak konstan antara penyedia layanan dan pelanggan, termasuk layanan keagenan.

Menurut sejumlah definisi, layanan adalah manajemen rantai pasokan yang dibawa oleh interaksi antara pelanggan dan penyedia

layanan agen untuk mengirimkan produk untuk dijual kepada pelanggan.

b. Pengertian keagenan

Keagenan adalah badan usaha angkutan laut nasional, atau badan usaha nasional yang khusus dibentuk untuk melakukan kegiatan keagenan kapal, yang dipilih oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus urusan kapal selama berada di Indonesia. (Pasal 64 UU No. 17 Republik Indonesia, 2008) Ketika dua pihak menyepakati suatu kontrak dimana salah satunya disebut sebagai “pemilik” (principal) dan yang juga berhak mengawasi agennya dengan Sehubungan dengan kewenangan yang diberikan kepadanya, maka terciptalah hubungan keagenan yang mengikat secara hukum.

Yang dimaksud dengan “keagenan” adalah suatu hubungan yang memiliki kekuatan secara resmi yang terikat pada hukum yang dapat terjadi apabila ada dua belah pihak yang terikat perjanjian yang mana salah seorang pihak bernama “pemilik”. Secara (principal) yang mana pemilik tetap mempunyai hak dalam mengawasi agennya mengenai kewenangan yang diberikan kepadanya (Putri & Rahayu, 2022:7).

Suyono (2014:131) mengklaim bahwa perusahaan pelayaran adalah suatu usaha yang mengelola kapal, baik kapal milik maupun kapal sewa, untuk menyediakan jasa pengangkutan. Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1999, yang mengatur tentang pengaturan dan pengelolaan angkutan laut, merupakan landasan hukum bagi perusahaan pelayaran, dan didirikan untuk kepentingan umum guna menjamin kelancaran

pelayaran dan bongkar muat barang selama penyelenggaraan angkutan laut. .

Eisenhard (1989) dalam Putrady & Haryanto (2014) menyatakan bahwa teori keagenan didukung oleh dua asumsi, yaitu:

- 1) Praduga tentang sifat manusia, seperti gagasan bahwa manusia itu egois, hanya sebagian rasional, dan menghindari risiko;
- 2) Asumsi tentang konflik organisasi adalah bahwa efisiensi berfungsi sebagai kriteria produktivitas dalam suatu organisasi. Informasi asimetris (AI) antara prinsipal dan agen adalah asumsi tentang informasi.

fungsi keagenan:

Fungsi keagenan adalah sebagai berikut :

- a) Agen tersebut adalah wakil resmi dari bisnis pelayaran;
- b) Agen menangani pekerjaan yang berkaitan dengan dokumen muatan (Ilham, 2019).

Berbagai macam keagenan:

Organisasi ini dibagi menjadi beberapa bagian berikut:

- a). Keagenan umum (*General Agent*);

Sebuah perusahaan pelayaran di Indonesia yang dikenal sebagai agen umum atau agen umum seringkali berbasis di tanah Indonesia dan dipilih oleh perusahaan pelayaran asing untuk mengelola kapal selama berada di pelabuhan Indonesia;

b). Sub agen

Setiap pelabuhan yang dilalui kapal keagenan harus dilayani oleh perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh agen umum sebagai sub agen.

Istilah Keagenan:

a) *Booking Agent*

Bisnis pengiriman atau ekspedisi yang ditunjuk untuk mengelola kargo kapal menggunakan sistem liner;

b) *Special Agent (Agen Khusus)*

Ketika sebuah kapal disewa di pelabuhan untuk operasi bongkar muat, Agen Khusus adalah bisnis pelayaran yang ditunjuk untuk menyediakan kapal dengan sistem tramper;

c) *Port Agent*

Adalah sebuah perusahaan pelayaran disewa untuk melakukan tugas di pelabuhan. Agen pelabuhan dapat menunjuk sub agen di pelabuhan lain untuk bertindak atas nama mereka. *principal* masih menjadi tanggung jawab agen pelabuhan;

d) *Protectual Agent / Protecting Agent*

Protecting Agent adalah wakil yang dipilih oleh penyewa untuk mewakili kepentingannya dan disebutkan dalam Charter Party;

e) *Husbandry Agent*

Husbandry Agent adalah agen yang dipilih oleh *principal* untuk bertindak atas nama mereka dalam hal-hal yang tidak terkait dengan bongkar muat, seperti hanya mengawasi awak kapal, pemasok, dan perbaikan;

f) *Port Handling Agent*

Port Handling Agent adalah Perusahaan bongkar muat (PBM) telah disewa untuk membantu kebutuhan bongkar muat di pelabuhan.

7. Dokumen-Dokumen Kapal

a. F.D.C. Sudjatmiko menjelaskan surat-surat kapal (*ship's documents*) sebagai dokumen yang harus dimiliki kapal dan ada di atas kapal (Sukrisno & Piaratama, 2019). Dokumen ini dibagi menjadi:

- 1) Surat Tanda Kebangsaan (*Certificate Of Registry*) dokumen dari pemerintah negara tempat kapal terdaftar yang menunjukkan kewarganegaraan kapal tersebut;
- 2) Surat Ukur (*Certificate of Tonnage and Measurement*) sertifikat atau pernyataan yang menguraikan pengukuran kapal yang paling penting;
- 3) Sertifikat Layak Laut (*Sea Worthiness Certificate*) adalah sertifikat laik laut, kelayakan kapal dapat ditentukan oleh beberapa faktor, antara lain kelengkapan alat, fungsinya, dan faktor lainnya;

- 4) Sertifikat Lambung Timbul (*International Loadline Certificate*) adalah dokumen yang menyatakan bahwa lambung kapal dapat naik baik di atas permukaan laut minimum maupun maksimum;
- 5) *Crew List* (dokumen awak kapal) adalah catatan formal yang menyimpan nama-nama anggota kru bersama dengan peran dan nilai mereka di dalam kapal;
- 6) Sertifikat Kesehatan (*Bill Of Health*) merupakan surat keterangan kesehatan yang menyatakan bahwa setiap awak kapal dalam keadaan sehat dan bebas dari penyakit menular, termasuk nakhoda. Layanan Kesehatan Pelabuhan memberikan sertifikat ini;
- 7) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang dan Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Barang (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*) adalah terungkap bahwa kapal tersebut dilengkapi dengan peralatan keselamatan kapal yang masih dalam kondisi layak pakai dan fungsional;
- 8) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*) adalah sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut memiliki penerima dan pemancar radio yang memenuhi standar untuk kelas yang bersangkutan;
- 9) Sertifikat Klasifikasi (*International Class Certificate*) dan Sertifikat Garis Muat (*Load Line Certificate*) adalah surat keterangan dari badan klasifikasi yang menyatakan laik laut atau

tidaknya suatu kapal berdasarkan rancangan lambung, mesin, dan kelistrikan kapal;

10) *Bill of lading* adalah barang yang diantarkan oleh pengangkut kepada pengirim dengan pernyataan yang menyatakan bahwa barang telah diterima dan diotorisasi untuk dikirim ke pelabuhan tujuan, setelah itu barang diserahkan kepada penerima barang;

11) *Cargo manifest* adalah Daftar ini meliputi nama pengirim, nama penerima barang, merek barang, jumlah dan berat barang, jenis barang, dan ukuran barang. Ini juga mencakup jumlah setiap jenis kargo di atas kapal.

b. Dokumen pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* kapal

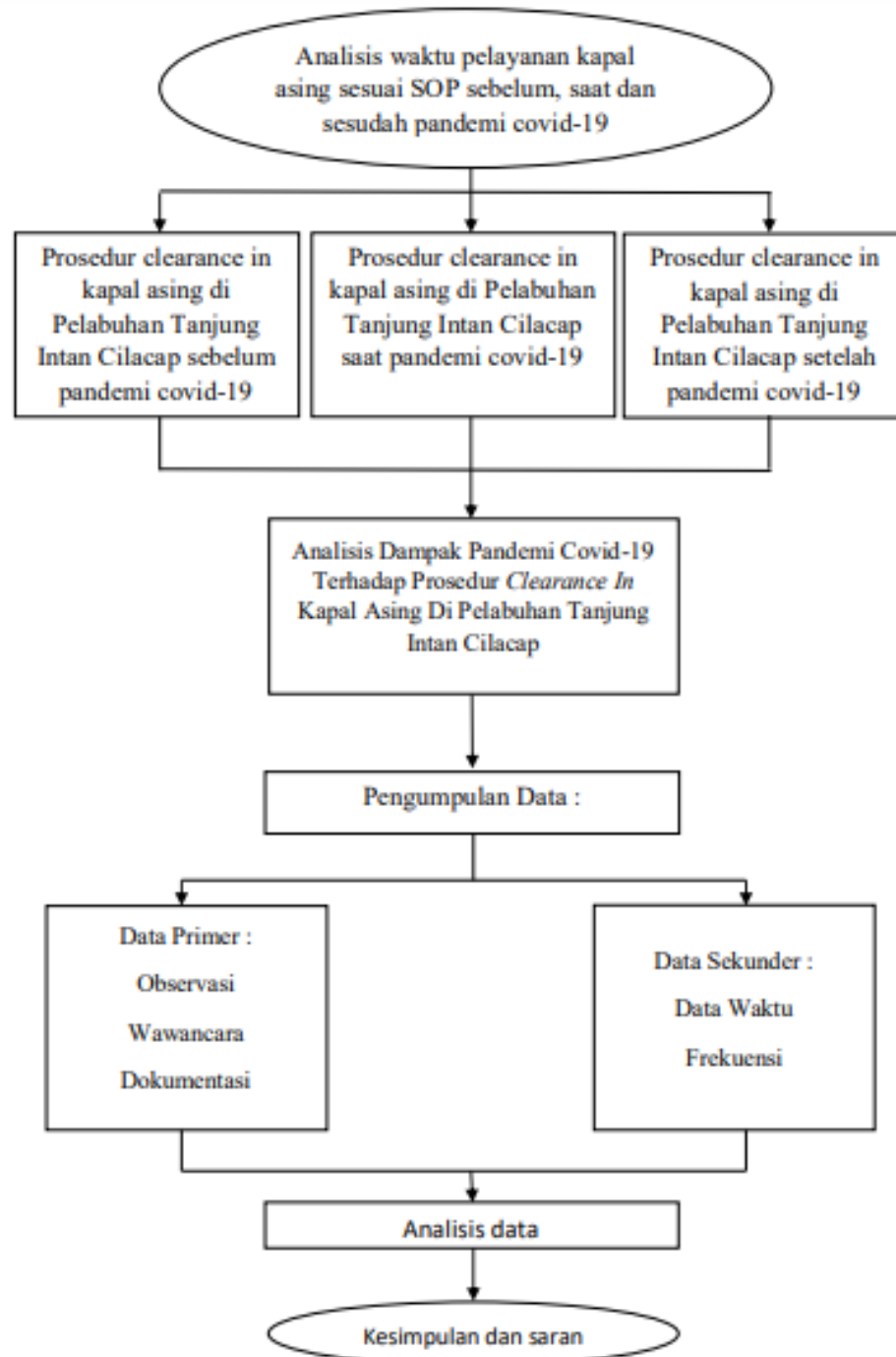
Agar petugas pelayanan dapat melakukan pelayanan dengan cepat, Revi Wulandari (2019) menyatakan bahwa agen atau pelaku usaha pelayaran dapat melampirkan:

- 1) "*Ship Particular*" Ini adalah dokumen yang berisi informasi tentang kapal, termasuk informasi tentang registrasi, konstruksi, mesin, dan perlengkapannya;
- 2) Surat Ukur Kapal adalah surat keterangan ukuran dan tonase kapal yang ditetapkan berdasarkan hasil pengukuran;
- 3) *Clearance In/Out* dari Syahbandar, *Port clearance* adalah dokumen konfirmasi otorisasi kapal untuk menuju pelabuhan tujuan dari Kantor Otoritas Pelabuhan dan Otoritas Pelabuhan (KSOP);
- 4) Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) merupakan laporan antisipasi kedatangan kapal yang diberikan oleh pengusaha

angkutan laut dan dikonfirmasi oleh otoritas pelabuhan kelas II Tanjung Intan Cilacap dan Syahbandar penanggung jawab;

- 5) Surat penunjukan keagenan adalah surat yang dikirim ke perusahaan yang menjadi perantara pengiriman dan menangani izin masuk/keluar;
- 6) dokumentasi yang harus diserahkan oleh pihak yang berwenang selain Syahbandar, seperti inward manifest dari Bea Cukai dan surat izin karantina kesehatan pelabuhan dari Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Cilacap;
- 7) Bukti pembayaran UPER (Uang Pertanggungjawaban). UPER (Uang Akuntabilitas) adalah sejumlah uang yang telah diputuskan oleh perusahaan dan dibayarkan oleh pelanggan yang diharuskan melakukan pembayaran tunai atau bank.

C. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Menurut Sugeng (2022) salah satu kegiatan ilmiah yang paling mendasar adalah penelitian. Seringkali kita mendengar ungkapan bahwa penelitian merupakan basis seorang ilmuwan dalam menyampaikan gagasan-gagasannya sehingga apa yang disampaikan oleh seorang ilmuwan diharapkan memiliki legalitas ilmiah yang tinggi karena didasarkan atas fakta yang diperoleh secara sistematis dan bukan semata didasarkan atas logika apalagi intuisi. Lalu apa sebenarnya yang dimaksud dengan penelitian, Pada umumnya orang mempersepsikan penelitian sebagai suatu kegiatan mencari tahu tentang sesuatu yang dilakukan oleh ahli dengan prosedur-prosedur tertentu yang dilaksanakan secara cermat. Persepsi tersebut sepertinya tidak salah karena pada dasarnya yang namanya penelitian secara umum atau kurang lebih seperti yang digambarkan tersebut. Lebih spesifik pengertian penelitian dapat diberikan sebagai berikut.

Penelitian pada dasarnya merupakan aktivitas pengkajian atas suatu gejala menggunakan metode yang dirancang dan sistematis dalam rangka menemukan pemahaman atau pengetahuan baru yang andal.

Pengertian tersebut mengisyaratkan bahwa secara umum kegiatan penelitian apapun jenisnya dimaksudkan atau bertujuan untuk memperoleh pengetahuan baru yang andal tentang suatu fenomena. Untuk memperoleh pemahaman yang utuh terhadap pengertian peneliti tersebut. Perlu kita

lakukan analisis berdasarkan kata-kata kunci yang dikandung di dalamnya. Paling tidak terdapat tiga kata kunci yang ada di dalam pengertian tersebut, yaitu gejala, metode yang terancang dan sistematis, dan pengetahuan baru yang andal.

Teknik penelitian merupakan strategi ilmiah untuk mengumpulkan data dengan maksud dan tujuan yang telah ditetapkan, klaim Ramdhan (2021:1). Dan penelitian bisnis sering dihasilkan oleh para akademisi yang tertarik dengan ilmu bisnis, termasuk perilaku organisasi, bisnis umum, manajemen bisnis, dan sistem informasi manajemen.

Pendekatan deskriptif menurut Sukardi (2021:157) adalah strategi penelitian yang bertujuan untuk menjelaskan secara tepat dan metodis fakta dan kualitas dari item yang diteliti.

Seorang peneliti kualitatif harus berpikiran terbuka karena, menurut Mamik (2014: 3), penelitian kualitatif berusaha untuk memahami realitas sosial, yang berarti melihat dunia sebagaimana adanya daripada bagaimana seharusnya.

Pendekatan kualitatif menurut Rukajat (2018:6) adalah metode penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dan lisan dari individu-individu yang perlu diamati. Selain itu, analisis data datang berikutnya setelah pengumpulan data.

Pendekatan deskriptif kualitatif digunakan dalam penyelidikan ilmiah ini. Karena penelitian deskriptif kualitatif merupakan jenis penelitian yang sejalan dengan penelitian deskriptif penulis, wawancara, dokumentasi seperti gambar,

video, dan lain-lain, maka penulis memilihnya. Selain itu, sejalan dengan tujuan penelitian karena berkaitan dengan masalah praktis.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penulis melakukan penelitian di PT. Indobaruna Bulk Transport Cabang Cilacap pada saat melaksanakan prada pada semester V dan VI. Berikut data dari tempat penelitian :

Nama Perusahaan : PT. Indobaruna Bulk Transport Cabang Cilacap
Alamat : Jl. Pisang No. 32, RT 4 / RW 3, Tambakreja, Cilacap,
Jawa Tengah, Indonesia
Telp : +62282 539 5951
Email : agency-cilacap@indobaruna.co.id
Jenis Usaha : Shipping Agency

2. Waktu Penelitian

Penulis melaksanakan penelitian di PT. Indobaruna Bulk Transport selama melaksanakan praktek darat pada 03 Januari 2022 sampai dengan 28 Januari 2022.

C. Definisi Operasional Variable

Tabel 2.2 Definisi Operasional Variable

No.	Variable	Indikator	Parameter
1.	Prosedur <i>Clearance In</i> Kapal Asing di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap Selama Pandemi covid-19	Perubahan prosedur <i>clearance in</i>	1. Rapid test oleh Kantor Kesehatan Pelabuhan; 2. Pengecekan dokumen di <i>Anchorage area</i>
		Kecepatan pelayanan	1. Pelayanan <i>clearance in</i> lebih efektif sebelum adanya pandemi covid-19

Sumber : Data diolah oleh penulis

D. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Topik dari mana data penelitian dikumpulkan adalah sumber data (Sujarweni, 2021). Misalnya, jika penulis menggunakan wawancara untuk mendapatkan datanya, maka sumber datanya disebut responden, atau mereka yang membalas atau menjawab pertanyaan baik tertulis maupun lisan.

Dua jenis sumber data adalah data primer dan data sekunder. Sementara data sekunder adalah informasi yang telah dipelajari peneliti dari sumber yang sudah dipublikasikan, data primer adalah informasi yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti. Penulis penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder dari dua sumber data yang berbeda.

1. “Data primer” adalah informasi yang dikumpulkan dari responden melalui diskusi dengan narasumber. Informasi yang diperoleh dari data utama ini harus diproses sekali lagi. sumber data yang memberikan pengumpul data akses ke data mereka secara langsung;

2. “Data sekunder” adalah data dikumpulkan dari dokumen, buku, majalah, publikasi perusahaan, laporan pemerintah, artikel, buku yang digunakan sebagai terbitan berkala dalam teori, dan sebagainya. Tidak perlu mengolah data kembali setelah diambil dari data sekunder ini. sumber yang tidak secara formal menyediakan data ke agregator data.

Penulis menggunakan teknik berikut untuk mendapatkan data penting untuk penyelidikan ini, yaitu sebagai berikut:

1. Teknik Wawancara merupakan teknik pengumpulan data penulis, yang meliputi pertukaran tanya jawab langsung dengan narasumber atau pihak-pihak yang terlibat dan terkait dengan topik yang diangkat oleh penulis. Wawancara dengan supervisor operasional PT. Angkutan Curah Indobaruna cabang Cilacap, petugas dari Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Cilacap, dan petugas dari Kantor Otoritas Pelabuhan dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap diperlukan agar penulis dapat menggunakan informasi ini dalam membahas masalah yang muncul;
2. Teknik Observasi merupakan dengan menggunakan wawasan langsung atau tidak langsung yang dimiliki penulis selama melakukan aktivitas penelitian, penulis melakukan pencarian data. Penulis harus menyesuaikan dan memperhatikan keadaan di mana mereka bekerja. Pendekatan observasional ini bertujuan untuk mengumpulkan data primer dan sekunder;
3. Teknik Dokumentasi merupakan pendekatan yang diturunkan dari catatan peristiwa sejarah. Dokumen dapat berupa kata-kata, gambar, atau karya kolosal yang dibuat oleh seorang individu. Ini membantu

mendukung bukti yang sudah ada. Penulis menggunakan gambar dan makalah tentang modifikasi proses pelayanan kapal asing yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sebagai bahan dokumentasi agar pembaca dapat memahaminya.

E. Teknik Analisa Data

Kajian ilmiah terapan ini disusun dengan menggunakan pendekatan campuran untuk analisis data, yang didasarkan pada data, fakta, dan pengetahuan yang dikumpulkan penulis selama melakukan praktik darat. Teori yang ada kemudian dikontraskan dengan semua data, fakta, dan informasi sehingga dapat dijadikan acuan dalam pembuatan karya ilmiah terapan ini. Berikut adalah metode analisis data yang penulis lakukan:

1. “Pengumpulan Data (*Data Collecting*)” Penulis menggunakan instrumen pengumpulan data sebagai alat bantu agar proses pengumpulan data menjadi lebih teratur dan sederhana. Pendekatan ini dapat berbentuk hal-hal nyata seperti wawancara, observasi, dokumentasi, dan lainnya. Metode pengumpulan data ini digunakan untuk mengumpulkan data yang diperlukan untuk memenuhi tujuan penelitian;
2. “Reduksi Data” merupakan tugas analisis data meliputi meringkas, memilih poin-poin penting, dan berkonsentrasi pada informasi yang relevan dengan topik penelitian. Untuk mengumpulkan data penting, penting untuk memilah dan mengatur data lapangan yang sangat bervariasi dan heterogen secara metodis.

3. Penyajian Data Penyajian data dilakukan setelah data diminimalkan, sehingga hasilnya dapat dijelaskan secara keseluruhan, komprehensif, dan jelas, sehingga mudah dipahami. Hasil data lapangan disusun mulai dari yang luas hingga yang lebih detail;
4. Membuat Penilaian Kesimpulan penelitian menurut Widiaworo (2019:114) merupakan pemaparan secara ringkas hasil analisis deskripsi dan pembahasan hasil pengujian hipotesis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Solusi untuk pertanyaan yang diangkat dalam fase perumusan masalah disediakan dalam kesimpulan. Penarikan kesimpulan dari penelitian kualitatif pada hakekatnya masih bersifat sementara karena kebenaran hasil data harus dikonfirmasi dengan berbagai metodologi. Verifikasi dilakukan untuk memberikan temuan yang secara akurat mencerminkan kenyataan. Penelitian kuantitatif, bagaimanapun, menggunakan fakta-fakta yang objektif.