



Analisis Keterlambatan *Clearance in* dan *Clearance out* Kapal Asing di PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Balikpapan

Yudhistya Ardin Pratama¹, Jose Beno², Dian Junita Arisusanty³, Teguh Pribadi⁴

¹⁻⁴Program Studi Diploma IV Transportasi Laut, Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia

Korespondensi Penulis : ardinyudhis@gmail.com

Abstract Sea transportation is in high demand in Indonesia due to the geographical conditions of the archipelago, low cost, and large carrying capacity. However, the development of international regulations has created a bureaucratic process that causes ship delays. Non-technical impacts also contribute to these delays. This study analyzes these factors to provide a basis for reducing ship delays that can lead to material losses, time, and opportunities. The research was conducted at PT. Pertamina Trans Continental Cab. Balikpapan during the author's job training from July 2022 to July 2023. Data were obtained through observations, interviews with staff, and secondary sources related to the thesis title. Using qualitative methods, this study focuses on delaying the clearance in and clearance out of foreign ships. Descriptive techniques include interviews, field observations, images, photographs, and video recordings. The results of the study revealed the main factors affecting the delays, such as bureaucratic and regulatory challenges, document availability, technical issues, and non-technical conditions such as weather and the COVID-19 pandemic. Recommendations include increased coordination between relevant authorities, development of integrated information systems, increased staff training, and infrastructure improvements.

Keywords: bureaucracy, foreign ships, delay, agents, permits, losses, regulations, authority.

Abstrak Transportasi laut sangat diminati di Indonesia karena kondisi geografis kepulauan, biaya rendah, dan kapasitas angkut yang besar. Namun, perkembangan regulasi internasional telah menciptakan proses birokrasi yang menyebabkan penundaan kapal. Dampak non-teknis juga berkontribusi pada penundaan ini. Penelitian ini menganalisis faktor-faktor tersebut untuk menyediakan dasar pengurangan penundaan kapal yang dapat menyebabkan kerugian material, waktu, dan peluang. Penelitian dilakukan di PT. Pertamina Trans Kontinental Cab. Balikpapan selama penulis menjalani pelatihan kerja dari Juli 2022 hingga Juli 2023. Data diperoleh melalui observasi, wawancara dengan staf, dan sumber sekunder terkait judul tesis. Menggunakan metode kualitatif, penelitian ini berfokus pada penundaan *Clearance in* dan *clearance out* kapal asing. Teknik deskriptif meliputi wawancara, observasi lapangan, gambar, foto, dan rekaman video. Hasil penelitian mengungkap faktor-faktor utama yang mempengaruhi penundaan, seperti tantangan birokrasi dan regulasi, ketersediaan dokumen, masalah teknis, dan kondisi non-teknis seperti cuaca dan pandemi COVID-19. Rekomendasi meliputi peningkatan koordinasi antara otoritas terkait, pengembangan sistem informasi terintegrasi, peningkatan pelatihan staf, dan peningkatan infrastruktur.

Kata kunci: birokrasi, kapal asing, penundaan, agen, izin, kerugian, regulasi, otoritas.

1. PENDAHULUAN

Penelitian ini dilatar belakangi oleh beberapa permasalahan.

Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari lebih dari 17.000 pulau. Pulau-pulau ini dipisahkan oleh laut dan selat, sehingga transportasi yang memadai sangat diperlukan untuk menghubungkan satu pulau dengan yang lainnya. Kapal laut menjadi

sarana yang sangat penting dalam aktivitas masyarakat Indonesia, terutama dalam menjalin hubungan antara pulau-pulau. Hal ini menjadi salah satu alasan mengapa Indonesia dikenal sebagai bangsa pelaut, karena masyarakatnya sudah terbiasa mengarungi lautan Nusantara untuk berdagang dan berinteraksi.

Bukti konkret bahwa bangsa Indonesia sejak dahulu telah memanfaatkan kapal sebagai sarana transportasi laut terlihat pada relief Candi Borobudur yang menggambarkan perahu bercadik yang mampu berlayar hingga Pulau Madagaskar di Afrika. Selain itu, pembuatan perahu Pinisi oleh masyarakat Makassar di Sulawesi Selatan juga menunjukkan kemahiran mereka dalam pelayaran.

Sejak zaman dahulu, masyarakat Indonesia telah menggunakan kapal sebagai sarana transportasi laut untuk mendukung kegiatan ekonomi domestik dan internasional. Angkutan laut dianggap lebih efisien, memiliki daya angkut besar, dan biayanya relatif terjangkau jika dibandingkan dengan angkutan darat atau udara. Oleh karena itu, fasilitas angkutan laut menjadi pilihan favorit dari dulu hingga sekarang, dan merupakan alat transportasi yang sangat tepat bagi para pelaku impor dan ekspor.

Setiap kapal yang berada di wilayah pelabuhan akan dikenakan biaya selama dalam kegiatan di wilayah pelabuhan yang disandarinya. Oleh karena itu para pelaku ataupun badan usaha yang bergerak dibidang maritim selalu berkeinginan dan berharap agar kapalnya tidak mengalami hambatan bahkan kecelakaan dalam kegiatan operasionalnya sehingga dapat bekerja secara efektif dan efisien.

Dengan demikian dalam upaya untuk memenuhi kebutuhan yang diperlukan oleh kapal laut, dan disadarinya bahwa peranan agen begitu penting dalam upaya mempermudah pemilik kapal dalam mengoperasikan kapalnya sebelum mengadakan kerjasama dan perjanjian dan banyak hal yang harus diperhatikan dan dipertimbangkan oleh agen sebelum kedatangan kapal, agen dapat melakukan persiapan serta langkah preventif dan dalam hal ini agen berperan sangat besar untuk menunjang kelancaran aktifitas tersebut.

Sebagai Peneliti, berdasarkan data dan fakta yang didapatkan dalam pengalamannya pada saat pelaksanaan Praktek darat (Prada) di PT.Pertamina Trans Kontinental cabang.Balikpapan tak luput dari terjadinya beberapa hambatan yang mengakibatkan keterlambatan pada prosedur *clearance in dan clearance out* pada kapal asing,hambatan ini terjadi oleh karena beberapa pihak,baik dari pihak kapal,owner,agen,tim terminal,bahkan instansi terkait di Pelabuhan.

Dampak kerugian yang diakibatkan keterlambatan ini sangatlah luas, hal ini dirasakan oleh beberapa pihak utama yaitu owner, shipping agent, konsumen, terminal dan charterer. Kerugian yang ditimbulkan mengakibatkan *opportunity lost*, *time lost*, dan *financial*, karena hal ini pihak *owner* atau *charterer* harus mengeluarkan biaya lebih untuk operasional kapal, biaya *Harbour dues* (PNBP 3 Labuh jika keterlambatan mengakibatkan kapal harus berlabuh lebih dari 14 hari), dan *shipping agent* harus mengalami *opportunity lost*.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Berikut ini adalah Pustaka yang digunakan peneliti dalam melakukan penelitian ini.

Pengertian Analisis

Analisis adalah proses kompleks yang melibatkan pemecahan suatu masalah atau kompleksitas menjadi komponen-komponen yang lebih kecil untuk mempermudah pemahaman, evaluasi, dan pengambilan keputusan. Analisis mencakup berbagai langkah seperti pengumpulan data, pengolahan informasi, identifikasi pola, dan interpretasi hasil. Tujuan dari analisis adalah untuk mengungkapkan wawasan yang mendalam mengenai komponen-komponen tersebut dan hubungan di antara mereka, sehingga menghasilkan pemahaman yang lebih holistik mengenai masalah yang dihadapi. Dalam konteks bisnis, analisis dapat mencakup analisis pasar, analisis keuangan, dan analisis operasional merupakan definisi analisis menurut Cooper dan Schindler (2014)

Analisis adalah pembedahan dari berbagai bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian, untuk sampai pada pemahaman yang benar dan pemahaman makna secara keseluruhan Menurut Dwi Prastowo Dorminto dan Rifka Julianty (2015:53),

Berdasarkan definisi-definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa analisis adalah suatu usaha untuk mengamati suatu objek atau hal secara mendetail, menggambarkan komponen-komponennya atau susunannya untuk dipelajari lebih lanjut.

Keterlambatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia/KBBI (2005) keterlambatan memiliki arti hal terlambat, keterlambatan adalah sesuatu hal yang telah lewat dari waktu yang telah ditentukan.

Clearance in dan clearance out

Clearance in adalah proses formal di mana kapal yang tiba di pelabuhan melaporkan kedatangannya kepada otoritas pelabuhan dan menyelesaikan semua dokumen yang diperlukan untuk memasuki pelabuhan. *Clearance out* adalah proses formal di mana kapal

yang akan berangkat dari pelabuhan melaporkan keberangkatannya kepada otoritas pelabuhan dan menyelesaikan semua dokumen yang diperlukan untuk meninggalkan pelabuhan merupakan pengertian menurut Branch (2015).

Keagenan

Keagenan didefinisikan sebagai kontrak di mana satu pihak (prinsipal) mendelegasikan pekerjaan kepada pihak lain (agen), yang melakukan pekerjaan tersebut. Hubungan ini melibatkan pemantauan dan insentif untuk memastikan bahwa agen bertindak sesuai dengan kepentingan prinsipal merupakan definisi keagenan menurut Hill dan Jones (2019) Tugas keagenan kapal meliputi koordinasi dan pengurusan semua aspek administrasi kapal saat tiba dan berangkat dari pelabuhan, seperti penanganan dokumentasi bea cukai, pengaturan layanan pelabuhan, pengurusan awak kapal, dan penyelesaian segala permasalahan yang terkait dengan operasi kapal merupakan pengertian tugas keagenan menurut Branch dan Robarts (2020)

Pelabuhan

Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan: “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas lautan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi”.

Kapal

Menurut UU No. 17 Tahun 2008, kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda. Definisi ini mencakup kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Artinya, kapal tidak hanya berupa alat yang mengapung, tetapi juga termasuk kapal selam dan bangunan terapung lainnya yang dapat berfungsi sebagai kendaraan air. Kapal merupakan sistem teknis yang terstruktur dengan baik, dirancang untuk berlayar di lautan sambil menjamin keamanan dan efisiensi. Definisi ini mencakup aspek-aspek teknologi canggih yang digunakan dalam perkapalan modern, seperti sistem navigasi, radar, dan sonar adalah pengertian kapal menurut Prakken, H. (2010) - Dalam artikelnya di *Argument & Computation*.

Kapal Asing

Kapal asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia (Pasal 1 Bab 1 Ketentuan Umum yang tertuang dalam UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran). Dalam hal ini ada keterkaitan pengertian kapal asing dengan kebijakan pemerintah yang tertuang didalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pasal 8 mengenai prinsip Asas Cabotage, yaitu kegiatan angkutan laut dalam negeridilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia dan kapal asing dilarang mengangkut penumpang atau barang antar puau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia. Dengan prinsip ini Pemerintah mengharuskan kepada perusahaan pelayaran dalam negeri untuk memiliki kapal berbendera Indonesia / memiliki kapal sendiri dan menggunakan jasa anak buah kapal dalam negeri.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Berikut ini adalah metode yang digunakan peneliti dalam melakukan penelitian ini.

Kualitatif

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penyampaian adalah metodologi kualitatif. Sesuai pernyataan dalam Buku Metode Penelitian Kualitatif oleh Zuchri (2021) merupakan penelitian yang bersifat deskriptif dan lebih menggunakan kata, kalimat, ungkapan, narasi dan gambar. Serta metode penelitian kualitatif, merupakan metode yang memiliki data yang tidak dapat diangkakan atau numerik sehingga penelitian ini lebih menonjolkan proses dan makna dengan landasan teori sebagai dasarnya agar pembaca lebih mudah memahami isi penelitian

Penulis memilih metode penelitian kualitatif karena pendekatan teknik kualitatif sesuai dengan sifat penelitian yang deskriptif. Metode ini mencakup wawancara, observasi lapangan, gambar, foto, rekaman video, dan lain-lain. Penelitian kualitatif bertujuan untuk membuat ilustrasi yang sistematis, fakta, dan akurat tentang sifat populasi yang diteliti. Metode ini juga sering diterapkan dalam penelitian deskriptif kualitatif.

Waktu Dan Tempat Penelitian

Waktu penelitian dilakukan mulai dari 22 Juli 2022 sampai dengan 23 Agustus 2023. Lokasi dan tempat yang menjadi objek penelitian yakni bertempat di Kantor PT.Pertamina

Trans Kontinental Cab.Balikpapan dan juga lokasi terkait pengurusan *Clearance in* dan *Clearance Out* yaitu seluruh Kantor Otoritas Pelabuhan (*Port Authority, Health & Quarantine, Customs* dan *Imigration*) di Balikpapan

Subjek Penelitian

1. Populasi

Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kapal asing yang ditangani oleh PT.Pertamina Trans Kontinental cabang Balikpapan.

2. Sampel

Maka sampelnya adalah sejumlah kapal yang mengalami keterlambatan dengan penyebab yang variatif dalam kurun waktu setahun yakni masa penulis memulai magang hingga berakhir (Terhitung Bulan Juli 2022 s.d Juli 2023) dengan jumlah (10) Kapal yang ditangani / diageni oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Cab.Balikpapan dan juga sebagai subjek wawancara yaitu sejumlah masing-masing 1 orang dari seluruh pihak yang terlibat dalam proses *Clearance in dan clearance out* yakni pihak otoritas dipelabuhan,agen,dan juga kru kapal.

Teknik Pengumpulan Data

a. Metode Observasi (pengamatan langsung)

Metode Observasi adalah pengamatan langsung pada objek yang diteliti. Melalui pengamatan langsung pada objek seperti pelabuhan, kantor otoritas pelabuhan, kapal, dan jetty, teknik ini memungkinkan pengumpulan data yang lebih mendekati masalah yang ada. Dengan metode observasi, peneliti dapat langsung melakukan kegiatan di lapangan. Observasi yang penulis lakukan adalah pengamatan langsung saat melaksanakan Praktek Darat. Selain itu, observasi merupakan alat pengumpulan data yang sangat penting dalam penelitian deskriptif.

b. Interview / Wawancara

Dalam melakukan metode interview, penulis menanyakan secara langsung kepada tim operasional perusahaan dan pihak authority yang berwenang seperti Syahbandar, Karantina Kesehatan,Imigrasi,dan Bea cukai terkait dengan pengurusan *Clearance*

in dan clearance out kapal. Interview sebagai alat pengumpulan data, menghendaki adanya komunikasi langsung antara penelitian dengan sasaran penelitian.

c. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi, mengabadikan kegiatan yang sedang dilakukan dan juga teknik pengumpulan data yakni bersifat sebagai bukti bahwa suatu kegiatan benar-benar terjadi. Maka studi dokumentasi dalam suatu penelitian sangat penting untuk memperkuat landasan pendapat penulis.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berikut ini adalah pembahasan terkait hasil penelitian yang dilakukan penulis.

Dalam penelitian ini, penulis menganalisis data berupa kata-kata, kalimat dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumen dengan menggunakan metode Fishbone untuk mendukung penelitian serta menulis paparan yang berisi studi kepustakaan dan hasil pengamatan. Setelah semua data terkumpul dari wawancara dan pengamatan, penelitian dilakukan untuk mereduksi data dengan rangkuman yang memilih hal-hal yang pokok dan memfokuskan pada yang penting. Langkah berikutnya adalah menyajikan data, yang merupakan cara untuk menyampaikan informasi berdasarkan data yang tersedia serta disusun dengan baik.

Penyajian Data

Dalam melaksanakan proses bisnis dibidang shipping agency, PT Pertamina Trans Kontinental cab. Balikpapan melayani beberapa jenis kapal dari beberapa negara dan perusahaan yang berbeda. PT Pertamina Trans Kontinental berperan penting dalam arus Supply Chain Management di *Refinery Unit V* Balikpapan yang mana merupakan Kilang Internasional terbesar di Indonesia saat ini. Hal ini menunjukkan bahwa pemenuhan dan pemerataan peredaran Bahan Bakar Minyak serta Gas terhadap masyarakat dan industri sangat bergantung pada kelancaran prosedur *clearance in dan clearance out* yang dilakukan.. Berikut ini merupakan data kapal yang dilayani oleh PT Pertamina Trans Kontinental cab. Balikpapan dalam rentang waktu Juli 2022 – Juli 2023 :

Tabel 1

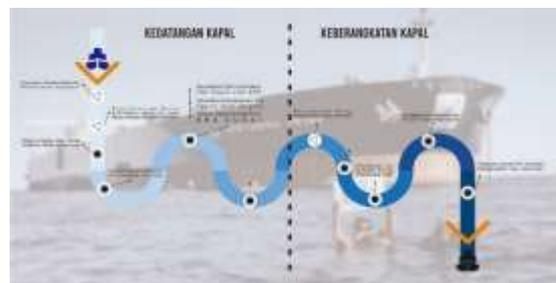
Tahun	Bulan	Jumlah Kunjungan Kapal Asing
2022	Juli	6
	Agustus	8
	September	6
	Oktober	5
	November	9
	Desember	12
2023	Januari	8
	Februari	9
	Maret	11
	April	7
	Mei	7
	Juni	4
	Juli	7
Jumlah		99

Data dari tabel diatas menunjukkan bahwa jumlah kapal asing yang dilayani PT. Pertamina Trans Kontinental cab.Balikpapan terbilang cukup padat, hal ini menjadi motivasi bagi PT. Pertamina Trans Kontinental selaku agen yang ditunjuk oleh Shipowner / Charterer serta Otoritas terkait dalam memberikan pelayanan yang maksimal. Kunjungan kapal asing ini memberikan keuntungan dan dapat memperkuat devisa negara kita. Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang diperoleh oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada periode 2022 sebesar Rp.4,62 Triliun. Realisasi tersebut melebihi target penerimaan PNBP yang telah ditetapkan yaitu sebesar Rp. 3,62 Triliun atau 127,55% Demikian yang disampaikan oleh Plt. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Lollan Panjaitan saat memberikan sambutan pada acara evaluasi dan pemutakhiran data PNBP di Jakarta pada 06 Januari 2023.

Dari sisi kerugian yang dialami pihak-pihak terkait, PT. Pertamina Trans Kontinental sebagai agen yang ditunjuk dapat mengalami *opportunity lost* yaitu hilangnya kesempatan dalam melayani kapal asing lainnya dengan maksimal. Keterlambatan

clearance in dan clearance out yang dipengaruhi oleh faktor teknis dan non-teknis. Shipping owner juga akan merasakan dampak negatif, seperti penundaan dalam jadwal pelayaran yang dapat mengakibatkan kerugian finansial. Kru kapal juga akan terpengaruh, terutama jika harus berlayar tanpa persiapan yang memadai, yang dapat mengancam keselamatan mereka. Sementara itu, pihak consignee sebagai penerima barang juga dapat mengalami kerugian akibat penundaan dalam pengiriman barang.

Dengan demikian, untuk memaksimalkan manfaat ekonomi dari kunjungan kapal asing dan menghindari kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan prosedur *clearance in dan clearance out*, penting bagi pihak otoritas pelabuhan dan pihak terkait lainnya untuk bekerja sama dalam mengidentifikasi dan mengatasi potensi keterlambatan tersebut dengan tindakan preventif. Upaya-upaya ini dapat meliputi peningkatan koordinasi antar instansi berwenang dipelabuhan, meningkatkan sumber daya manusia dan sistem yang memadai, serta pengembangan strategi mitigasi risiko untuk menghadapi faktor non-teknis seperti cuaca buruk dan kejadian tak terduga lainnya seperti virus covid-19. Dengan demikian, diharapkan proses *clearance in dan clearance out* dapat berjalan dengan lancar, menguntungkan semua pihak terkait, dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Berikut ini adalah alur prosedur *clearance in dan clearance out* di Balikpapan :



Gambar 1

langkah-langkah prosedur *clearance* adalah sebagai berikut:

- 1) *Shipowner / Charterer* mengirimkan surat penunjukkan keagenan.
- 2) Pihak agen menyampaikan laporan warta kedatangan kapal kepada otoritas terkait dipelabuhan melalui website *Single Sub mission* Pengangkut
- 3) Nahkoda menyiapkan laporan kondisi kedatangan kapal meliputi kondisi kapal saat tiba di area labuh dan saat sandar dipelabuhan , seperti *bunker condition, draft condition* serta *updated provision list* .
- 4) *Last Port Clearance* adalah Surat Perintah Berlayar dari pelabuhan sebelumnya atau pelabuhan asal.

- 5) *Crew list* adalah daftar awak kapal
- 6) *Indonesian Health Book / Green Book*
- 7) Sertifikat Kapal Tanker yang sedang berada di atas kapal. Sertifikat Kapal tanker yang wajib dimiliki oleh kapal sebelum prosedur *checking* oleh otoritas pelabuhan adalah surat laut, surat ukur internasional, *International Ship Construction Certificate*, *International Ship Safety Equipment Certificate*, *SMC Class Cert*, *international Load Line Certf*, IOPP, IAPP, *Safe Manning*, SSCEC, *Certificate Inflatable Life Raft Life Extinguisher*.

Setelah dokumen diserahkan, selanjutnya akan diperiksa oleh petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Balikpapan. Kemudian pihak agen mengajukan permohonan VTS (*Vessel Traffic System*) melalui sistem inaportnet, apabila kode billing Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) telah keluar maka agen langsung melakukan pembayaran melalui transfer kemudian setelah pembayaran selesai maka agen dapat mencetak struk kwitansinya. Proses Pemanduan serta penundaan Kapal di jetty Pertamina Balikpapan *Refinery Unit V* adalah sebagai berikut:

- 1) Agent berkomunikasi dengan pandu untuk menjadwalkan kegiatan kepanduan sesuai dengan kesiapan pihak kapal.
- 2) Agent mempersiapkan dermaga/Jetty dan *team mooring*
- 3) Sebuah kapal baru dapat berangkat dari pelabuhan setelah menyelesaikan kegiatan di pelabuhan dan memperoleh izin *Clearance Out* dari instansi terkait di pelabuhan. Sebagai langkah awal dalam mempermudah proses *Clearance Out* kapal, agen PT. Pertamina Trans Kontinental membuat laporan tentang *Clearance Out* kapal kepada pihak instansi pemerintahan di pelabuhan, termasuk diantaranya :
 - a) Izin kapal keluar dari karantina dan kesehatan pelabuhan. Pada hal ini, pihak karantina kesehatan pelabuhan akan mengeluarkan *Port Health Quarantine Clearance (PHQC)* serta menerbitkan *Indonesian Health Book / Green Book*.
 - b) *Immigration Clearance, Clearance Out* dikeluarkan oleh imigrasi jika seluruh crew dan penumpang kapal memiliki surat-surat kewarganegaraan yang lengkap dan masih berlaku. Clearance dari imigrasi dinyatakan dalam crew list kapal, pengajuan sebagai berikut:
 - 1) Mengajukan *Clearance Out* ke imigrasi dengan dilampirkan *crewlist* yang sudah disetujui dan diperiksa oleh imigrasi sebanyak 5 lembar.
 - 2) Setelah disetujui, *crew list* diberikan kembali kepada petugas *boarding agent*.
 - 3) Petugas memberikan cap (stempel) *Out* sesuai dengan tanggal berangkat kapal.

Surat Persetujuan Berlayar (SPB)/*Port Clearance* dari Seksi Kesyahbandaran. Untuk mengurus SPB, *boarding agent* harus melaksanakan prosedur sebagai berikut :

Mengajukan permohonan SPB ke seksi kesyahbandaran, dengan melampirkan :

- 1) *Sailing Master declaration* / surat keberangkatan kapal yang ditanda tangani oleh Nahkoda.
 - 2) *Crew list* yang sudah di *Clearance Out* dari imigrasi
 - 3) Kuitansi pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)
 - 4) Buku Kesehatan/*Port Health Clearance*
 - 5) *Outward Manifest*, jika kapal memuat muatan
- Pengembalian surat-surat dan dokumen kapal

Setelah permohonan *Port Clearance* disetujui oleh syahbandar, maka akan dilaksanakan pemeriksaan surat-surat dan dokumen kapal, jika semuanya dinyatakan masih berlaku baru diselesaikan dan kembalikan ke *Boarding agent*, dan disiapkan *Port Clearance*. Pemeriksaan fisik kapal, yaitu :

- 1) Pemeriksaan pelaksanaan bongkar muat kapal apakah sudah benar-benar selesai.
- 2) *Crew on board* (Kru sudah di atas kapal)
- 3) Pemeriksaan *equipment* (perlengkapan) kapal, apakah semuanya berfungsi dengan baik dimana pemeriksaan ini dilakukan oleh pihak KPLP atau *Port State Control Officer* (PSCO)
- 4) Penyerahan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)/*Port Clearance* SPB diserahkan setelah segala sesuatunya dinyatakan baik dan masih berlaku termasuk dalam pemeriksaan yang dilakukan oleh pihak *Port State Control Officer* (PSCO) sebagaimana yang telah dijelaskan pada proses pemeriksaan kapal sebelum kapal sandar, maka syahbandar mengizinkan kapal untuk berlayar dengan dikeluarkannya SPB dan *boarding agent* menyerahkan SPB dari syahbandar dan mengembalikan kembali surat-surat dan dokumen ke kapal.

5. PEMBAHASAN

Pada tahap pembahasan, penulis mencoba menemukan jawabannya pada pembahasan berikut ini dengan menggunakan metode IDEA (*Identification, development, execute dan asses*) dan Metode *Fishbone*. Menurut penulis pemilihan metode yang digunakan sangat tepat karena permasalahan dalam prosedur *clearance in dan clearance out* ini sangatlah kompleks. Keterlibatan banyaknya pihak dan perbedaan perspektif dalam bekejra menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan adanya keterlambatan pada prosedur *clearance*

in dan clearance out kapal asing di PT. Pertamina Trans Kontinental.

1. Analisis Keterlambatan Clearance in dan clearance out Kapal Asing Crew Kapal Positif Covid-19

Pada kapal MV.BBC VESUVIUS, MT.ADVANTAGE START dan MV.ERIC terjadi keterlambatan oleh karena faktor non-teknis yaitu ditemui Kru kapal yang terinfeksi oleh Covid-19, hal ini terdeteksi oleh petugas Karantina Kesehatan Pelabuhan (KKP) pada saat prosedur checking diatas kapal dengan adanya swab test bagi seluruh kru diatas kapal. Dengan adanya kejadian tersebut seluruh kegiatan kapal menjadi terhambat karena harus melewati protokol kesehatan yang telah ditetapkan oleh Kementrian Kesehatan terlebih dahulu yaitu, petugas KKP menerbitkan *Free Pratique* dengan catatan (Terlampir) diikuti dengan tidak dizinkannya yellow flag down sebagai tanda bahwa kapal sedang dikarantina, lalu Nahkoda diinstruksikan untuk mengisolasi seluruh kru kapal yang terinfeksi diikuti dengan swab test secara berkala oleh petugas KKP. Protokol tersebut akan terus berlanjut hingga hasil swab test dinyatakan negatif oleh petugas KKP dan setelah itu kegiatan disinfeksi akan dilakukan untuk memastikan tidak ada virus yang tertinggal pada benda di atas kapal. Kegiatan bongkar muat baru dapat bisa dilaksanakan apabila seluruh protokol tersebut sudah terlaksana dan mendapatkan izin oleh petugas KKP.

Supernumery diatas Kapal

Pada Kapal MT.Glenda Meryl terjadi keterlambatan karena faktor teknis yaitu terkait ditemukannya Supernumerary (penumpang) di atas kapal pada saat prosedur checking oleh petugas imigrasi. Pada saat pengecekan ditemukan data sebagai berikut :

- a. *Supernumerary* di Atas Kapal: *Supernumerary* adalah orang yang tidak tercatat sebagai awak kapal atau penumpang tetapi berada di atas kapal. Dalam kasus MT. Glenda Meryl, ada empat supernumerary (2 istri dan 2 anak dari nahkoda dan *chief officer*).
- b. Dokumen yang Dimiliki: Keempat supernumerary memiliki paspor dan buku pelaut yang diterbitkan oleh flag state kapal, bukan negara kewarganegaraan mereka (India). Hal ini bisa menimbulkan masalah karena Indonesia mungkin tidak mengakui dokumen tersebut jika tidak diterbitkan oleh negara asal pemilik dokumen.

- c. Peraturan Imigrasi Indonesia: Berdasarkan peraturan keimigrasian di Indonesia, orang asing yang ingin memasuki Indonesia harus memiliki dokumen perjalanan yang sah dan visa yang berlaku. Jika ditemukan orang yang tidak memenuhi persyaratan ini, maka mereka tidak akan diizinkan untuk turun ke darat dan clearance in/out kapal bisa ditahan.
- d. Kapal pernah berkunjung di Indonesia sebelumnya Berdasarkan pemeriksaan di atas kapal pihak agen menemukan bahwa pada dokumen *Last 10 Port Of Call* membuktikan bahwa persis 1 bulan sebelum kejadian tersebut kapal pernah masuk ke Dumai, Riau namun tidak menjadi permasalahan oleh pihak imigrasi disana.

Crew List bermasalah dengan pihak imigrasi

Pada kapal MT.YUE CHI, keterlambatan kapal disebabkan oleh crew list yang dianggap bermasalah oleh pihak imigrasi, oleh karena itu pihak imigrasi melakukan penahanan pada paspor nahkoda sampai dengan adanya kejelasan terkait jabatan yang bersangkutan. Permasalahan pada crew list ini terjadi pada salah satu kru kapal yang berjabatan purser / jenjang kapal yang mana jabatan tersebut sudah diakui oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 99 Tahun 2014 tentang Penetapan Jabatan dan Kualifikasi Awak Kapal pasal 3 ayat (1) oleh karena itu dibutuhkannya analisis sebagai berikut :

- a. Analisis Status Kru: Kru yang dianggap sebagai tenaga ahli/*expert* oleh pihak imigrasi sebenarnya memiliki jabatan purser/jenjang kapal yang diakui oleh Direktorat Jenderal Perhubungan. Dalam konteks kepelautan, jabatan purser adalah bagian dari awak kapal yang bertanggung jawab atas administrasi dan manajemen keuangan kapal. Karena itu, statusnya sebagai awak kapal seharusnya tidak dipertanyakan.
- b. Penyimpangan dalam Penerapan Aturan: Tindakan pihak imigrasi yang menahan paspor nahkoda tersebut mungkin merupakan penyimpangan dalam penerapan aturan. Hal ini bisa terjadi karena kurangnya pemahaman atau interpretasi yang salah terhadap status dan peran kru kapal.
- c. Kewenangan dan Kebijakan Imigrasi: Kewenangan imigrasi untuk mengatur masalah visa dan izin tinggal adalah sah, namun kewenangan ini seharusnya dilakukan dengan mempertimbangkan fakta-fakta yang jelas terkait status kru kapal. Penerapan kebijakan imigrasi yang tidak memperhitungkan fakta-fakta yang jelas dapat menghambat kegiatan kapal dan dapat dianggap sebagai tindakan yang tidak

proporsional.

- d. Relevansi dengan Peraturan dan Konvensi: Menurut Konvensi *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) dan regulasi yang relevan, seorang purser diakui sebagai bagian dari awak kapal dan memiliki hak dan tanggung jawab yang sama dengan awak kapal lainnya. Demikian pula, berdasarkan Undang-Undang Keimigrasian Indonesia, orang asing yang merupakan awak kapal seharusnya diberikan perlakuan khusus sesuai dengan peraturan yang berlaku.

1. Error Pada sistem Bea Cukai

Pada kapal MT.Baltic dan MT. FRONT ULL keterlambatan terjadi karena faktor teknis yaitu adanya Error pada sistem Bea Cukai saat pengajuan Nota Pelayanan Ekspor (NPE).

Untuk memecahkan permasalahan ini dibutuhkan analisis sebagai berikut:

- a. Faktor Teknis: Error pada Sistem Bea Cukai Pihak bea cukai harus melakukan perbaikan dan pembaruan pada sistem komputerisasi mereka untuk mengurangi risiko error yang dapat menyebabkan keterlambatan.
- b. Konsekuensi Keterlambatan: Denda *demurage* yang ditimbulkan akibat keterlambatan perlu diperhitungkan sebagai salah satu konsekuensi dari masalah teknis ini. Perbaikan sistem bea cukai juga perlu dilakukan secara menyeluruh untuk mencegah keterlambatan yang disebabkan oleh error teknis serupa di masa mendatang.
- c. Implikasi Hukum: Dalam konteks hukum, pihak bea cukai perlu memperhatikan perlindungan hukum yang diberikan kepada pemilik kapal terkait dengan denda *demurage* dan kerugian waktu yang ditimbulkan akibat masalah teknis ini.
- d. Tindakan Pencegahan dan Perbaikan: Perbaikan sistem dan infrastruktur teknologi, pelatihan dan penyuluhan, peningkatan komunikasi dan koordinasi, serta monitoring dan evaluasi merupakan langkah-langkah konkret yang dapat diambil oleh pihak bea cukai untuk mencegah keterlambatan kapal di masa mendatang.
- e. Saran untuk Pihak Bea Cukai: Pihak bea cukai perlu memperbaiki sistem dan infrastruktur teknologi mereka, memberikan pelatihan dan penyuluhan kepada petugas, meningkatkan komunikasi dan koordinasi, serta melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala. Peningkatan layanan dan responsibilitas juga diperlukan untuk memastikan bahwa proses pengajuan Nota Pelayanan Ekspor dapat berjalan lancar tanpa mengalami keterlambatan yang tidak diinginkan.

Analisis *Fishbone*

Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang saya sebagai peneliti lakukan, alur prosedur kegiatan *Clearance in dan clearance out* kapal asing di PT. Pertamina Trans Kontinental Cab. Balikpapan masih memiliki kekurangan sehingga dapat berdampak kerugian kepada banyak pihak. Menganalisis penyebab dari masalah yang dihadapi oleh PT. Pertamina Trans Kontinental dapat diidentifikasi dengan *fishbone* diagram dengan menelusuri alur prosedur *Clearance in dan clearance out* dengan berbagai perspektif, baik itu dari sisi shipping agency, ship owner, kru kapal, instansi pemerintah terkait serta terminal. Dalam proses identifikasi masalah yang pertama adalah menemukan persoalan, dan tugas yang kedua adalah memilih persoalan dari banyak alternatif persoalan yang telah ditemukan. Salah satu metode yang menurut penulis cocok untuk mengidentifikasinya terkait permasalahan ini adalah IDEA yakni *Identification, development, execute dan asses*. Berikut ini hasil identifikasi masalah yang diperoleh melalui IDEA berdasarkan hasil wawancara mendalam yang dilakukan dengan pihak terkait serta observasi di lapangan, maka dapat diperoleh beberapa masalah yang terjadi terkait keterlambatan *Clearance in dan clearance out* kapal asing.

Tabel 2

Kategori	Masalah
<i>Method</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prosedur <i>clearance</i> yang terlalu Panjang 2. Kurangnya harmonisasi regulasi antar instansi terkait pelabuhan 3. Inkonsistensi penegakkan aturan oleh otoritas pelabuhan
<i>Measurement</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kinerja petugas berwenang dipelabuhan dan waktu proses <i>clearance</i> yang lambat 2. Kurangnya personel agen dilapangan di PT. Pertamina Trans Kontinental
<i>Man Power</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Keterampilan dan pengetahuan personel agen dilapangan perlu ditingkatkan 2. Perlengkapan keselamatan perlu ditingkatkan

<i>Material</i>	1. Kondisi alat mobilitas dan perlengkapan kurang memadai 2. Perlengkapan keselamatan perlu ditingkatkan
-----------------	---

Berdasarkan hasil identifikasi masalah diatas, maka dapat diketahui beberapa faktor yang mempengaruhi keterlambatan *clearance in dan clearance out* kapal asing di PT. Pertamina Trans Kontinental yaitu dilihat dari segi metode, measurement, man power dan material. Kemudian dijelaskan sebagai berikut:

Metode (Metode)

a. Prosedur clearance yang terlalu panjang :

Deskripsi Masalah: Prosedur *clearance in dan clearance out* terkendala oleh birokrasi yang terlalu panjang. Prosedur yang ada mungkin terlalu rumit dan memerlukan banyak tahapan yang tidak efisien, hal ini dibuktikan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat di Balikpapan, yang mana pada saat melaporkan kedatangan melalui inaportnet yang disertai dengan mengupload sertifikat kapal dan juga dokumen muatan yang dibutuhkan, namun masih saja agen tetap harus pergi ke kantor Otoritas pelabuhan dengan membawa seluruh sertifikat dan dokumen tersebut untuk ditunjukkan kepada petugas piket. Rekomendasi: Meninjau dan menyederhanakan prosedur yang ada untuk mengurangi tahapan yang tidak diperlukan. Evaluasi ini bisa melibatkan audit internal dan memberikan ruang saran dan umpan balik dari agen lapangan yang merupakan pengguna dari layanan publik di Otoritas pelabuhan dalam alur *clearance* ini.

b. Kurangnya Harmonisasi Regulasi antar instansi:

Deskripsi Masalah: Tidak adanya harmonisasi regulasi antar instansi pemerintah di pelabuhan menyebabkan hambatan dalam proses *clearance*, hal ini dialami langsung oleh peneliti pada saat melaksanakan praktek darat di PT.Pertamina Trans Kontinental, sebagai contoh yang terjadi pada kapal MT.YUE CHI, kapal ini mengalami keterlambatan dikarenakan crew list yang dimiliki oleh kapal terdapat jabatan purser apabila diterjemahkan dalam bahasa Indonesia yaitu jenang kapal. Jabatan jenang kapal itu sendiri sudah diakui oleh Dirjen Perhubungan laut akan tetapi pihak imigrasi memiliki pendapat lain akan hal itu berdasarkan Undang-undang Keimigrasian dan juga Permenkumham (Peraturan Menteri Hukum dan ham), mereka

beranggapan bahwa *purser* tersebut bukan bagian dari kru kapal melainkan tenaga ahli dikapal tersebut yang mana tenaga ahli membutuhkan visa tinggal terbatas (Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 11 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 22 Tahun 2023 tentang Visa dan Izin Tinggal) dan izin pengawasan (Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 31 Tahun 1994 tentang Pengawasan Orang Asing Dan Tindakan Keimigrasian). Rekomendasi: Menyediakan forum reguler untuk koordinasi antar instansi terkait di pelabuhan untuk menyelaraskan regulasi dan prosedur. Usulan agar syahbandar diberikan kendali dan menjadi otoritas tertinggi untuk mengurangi benturan regulasi di pelabuhan. Pemerintah sudah melakukan memberikan predikat WBBM (Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani) namun pada fakta dilapangan masih saja ditemui oknumoknum yang mencari-cari segala cara untuk mendapatkan uang, oleh karena itu alangkah baiknya pemerintah dapat memberikan punishment ataupun peringatan bagi oknum yang terbukti bersalah sebagai langkah nyata pemerintah dalam memberikan pelayanan publik yang jujur dan bersih.

Measurement (Pengukuran)

a. Kinerja dan Waktu Prose clearance yang Lambat:

Deskripsi Masalah: kinerja petugas yang berwenang di pelabuhan dan waktu proses *clearance in dan clearance out* masih terbilang lambat, terutama karena birokrasi yang sangat panjang dan juga karena pergerakan kapal tanker lebih cepat dibandingkan kapal kargo, serta kekurangan personil agen lapangan. Rekomendasi: Mengadopsi teknologi manajemen waktu yang lebih canggih seperti sistem manajemen logistik otomatis untuk memantau dan mengoptimalkan waktu proses. Menambah jumlah personil agen lapangan untuk mengimbangi volume kapal yang dilayani.

Man Power (Sumber Daya Manusia)

- a. Keterampilan dan Pengetahuan Personel Perlu Ditingkatkan: Deskripsi Masalah: Meskipun, PT. Pertamina Trans Kontinental sudah cukup aktif dalam mengembangkan keterampilan dan pengetahuan agen mereka melalui diklat dan pelatihan bulanan, akan tetapi ketidaksesuaian jalur bidang keahlian pada saat recruitment dapat mempengaruhi spontanitas agen dilapangan saat dihadapkan oleh permasalahan yang rumit. Rekomendasi: Meneruskan dan meningkatkan program pelatihan yang sudah ada serta menambahkan pelatihan spesifik yang fokus pada efisiensi dan manajemen waktu untuk agen lapangan. Pihak Human Resource Development juga harus melakukan standar kualifikasi dan kompetensi yang se-linear

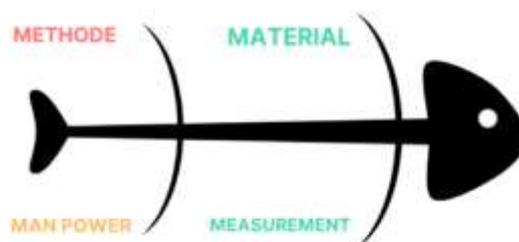
dengan bidang yang dikerjakan oleh tenaga kerja baru nantinya.

- b. Kurangnya Apresiasi Terhadap Agen Lapangan: Deskripsi Masalah: Kinerja agen lapangan yang terbilang non-stop kurang diapresiasi sehingga mempengaruhi motivasi dan performa mereka. Rekomendasi: Menerapkan sistem penghargaan dan insentif untuk agen lapangan yang menunjukkan kinerja tinggi. Selain itu, menyediakan waktu istirahat yang cukup dan rotasi shift yang adil untuk mengurangi kelelahan.

Material (Alat Mobilitas dan Perlengkapan)

- a. Kondisi Alat Mobilitas dan Perlengkapan kurang memadai: Deskripsi Masalah: Akomodasi agen lapangan, terutama alat transportasi seperti speedboat, kurang memadai dan membahayakan keselamatan penumpang saat cuaca buruk ataupun pengantaran dan pengambilan dokumen kapal pada malam hari yang sangat riskan bagi keselamatan nyawa dan juga keamanan sertifikikat kapal yang dibawa oleh agen. Rekomendasi: Menginvestasikan pada peralatan transportasi yang lebih aman dan lebih besar untuk agen lapangan. Memastikan perawatan dan inspeksi rutin terhadap peralatan untuk menjaga standar keselamatan yang tinggi.
- b. Perlengkapan Keselamatan Perlu Ditingkatkan: Deskripsi Masalah: Perlengkapan alat pelindung keselamatan diri seperti, *safety helmet*, dan *safety shoes* sudah cukup baik namun perlu ditingkatkan karena *life jacket* masih saja ditemukan personil agen yang tidak disiplin dalam penggunaan alat pelindung diri saat prosedur checking. Rekomendasi: Terus menerapkan dan menjaga standar tinggi dalam penyediaan dan pemeliharaan perlengkapan keselamatan. Mengadakan pelatihan rutin tentang penggunaan dan pemeliharaan perlengkapan keselamatan serta memberikan pelatihan cara mengatasi masalah dalam situasi darurat

Fishbone Diagram



Gambar 2

2. Upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi keterlambatan tersebut

- a. Peningkatan Koordinasi Antar Instansi dengan membentuk tim koordinasi antar instansi di pelabuhan untuk mempercepat proses perizinan dan meminimalisir tumpang tindih prosedur.
- b. Pengembangan Sistem Informasi Terpadu dengan mengembangkan dan memanfaatkan sistem informasi berbasis teknologi untuk mempermudah dan mempercepat pengurusan dokumen secara online.
- c. Pelatihan dan pengembangan sumber daya manusia dengan meningkatkan kompetensi dan profesionalisme staf melalui pelatihan berkala mengenai prosedur clearance in dan out, serta manajemen risiko.
- d. Peningkatan Infrastruktur dengan memperbaiki dan meningkatkan fasilitas serta peralatan di pelabuhan untuk mendukung kelancaran proses operasional kapal.

6. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Penulis menyimpulkan bahwa keterlambatan dalam prosedur *clearance in dan clearance out* kapal asing di PT Pertamina Trans Kontinental Cabang Balikpapan disebabkan oleh beberapa faktor utama:

- a. Regulasi Kompleks dan Administrasi Rumit: Regulasi yang terlalu kompleks dan prosedur administrasi yang rumit menghambat kelancaran proses clearance.
- b. Koordinasi Antar Pihak yang Kurang Efektif: Kurangnya koordinasi yang efektif antara pihak-pihak terkait di pelabuhan menyebabkan keterlambatan.
- c. Inkonsistensi Penegakan Aturan: Perbedaan interpretasi aturan oleh petugas mengakibatkan inkonsistensi dalam penegakan aturan secara nasional.
- d. Kurangnya Harmonisasi Regulasi: Tidak adanya harmonisasi regulasi antar instansi di pelabuhan memperburuk efisiensi prosedur clearance.
- e. Ketidakseimbangan Agen dan Kunjungan Kapal: Jumlah agen di lapangan tidak sebanding dengan jumlah kunjungan kapal yang harus dilayani.
- f. Fasilitas dan Mobilitas Agen yang Tidak Memadai: Fasilitas kerja dan mobilitas agen yang kurang memadai menghambat efektivitas kerja mereka. Sosialisasi Alat Pelindung Diri yang Kurang: Kurangnya sosialisasi mengenai alat pelindung diri dan penunjang keselamatan lainnya, serta disiplin pengguna yang masih kurang.

Saran

Berikut adalah beberapa saran untuk PT. Pertamina Trans Kontinental selaku agen yang ditunjuk oleh *shipowner / charterer* :

1. Pihak manajemen puncak PT. Pertamina Trans Kontinental harus lebih memperhatikan kesejahteraan serta mengapresiasi kinerja agen di lapangan agar dapat bekerja lebih maksimal.
2. Menerapkan Penggunaan Teknologi Informasi: Memanfaatkan teknologi informasi untuk mengintegrasikan sistem pengurusan dokumen dan komunikasi dengan instansi terkait secara real-time.
3. Meningkatkan kualitas mobilitas dan fasilitas penunjang kegiatan *clearance in dan clearance out* agar dapat meningkatkan performa kinerja agen di lapangan.

Berikut adalah saran untuk instansi pemerintahan terkait di pelabuhan :

1. Seluruh instansi pemerintah yang terkait di pelabuhan semestinya lebih sering dalam melakukan rapat koordinasi dan evaluasi seiring dengan adanya perubahan-perubahan peraturan dan Undang-undang dilingkungan pelayaran.
2. Konsistensi dalam penegakan hukum dilingkungan pelayaran sangat perlu dilakukan agar tidak ada terjadinya miskomunikasi antar Unit Pelaksana antar daerah di Indonesia
3. Melakukan peningkatan sistem Single sub-mission Pengangkut untuk meminimalisir terjadinya error pada sistem sehingga mengakibatkan *delays* pada kapal.
4. Melakukan penyederhanaan terhadap alur prosedural dengan cara menerapkan sistem satu pintu dengan sistem online pada pengurusan perizinan *clearance in dan clearance out* kapal agar alur keluar masuk kapal diperairan Indonesia dapat berjalan dengan maksimal.
5. Memprioritaskan pengurusan prosedur clearance secara non-tatap muka guna menghindari pungutan liar pada instansi terkait di pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, S. (2011). Metode penelitian dengan data sekunder. Pustaka Pelajar Offset.
- Branch, A. E. (2015). Elements of shipping. Routledge.
- Branch, A. E., & Robarts, M. (2020). Maritime trade and transport. Kogan Page Publishers.
- Cahyudin, A. (2021). Pencegahan kecelakaan kapal dalam upaya peningkatan pelayanan kapal. *Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara*, 1(2), 56-60.
- Cooper, D. R., & Schindler, P. S. (2014). Business research methods. McGrawHill Education.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2023, Januari). Capai Rp 4,62 triliun di tahun 2022.
- Dwi Prastowo, & Julianti, R. (2015). Analisis laporan keuangan (Konsep dan aplikasi). YPKN.
- Engkos, K. H. (2007). Manajemen perusahaan pelayaran: Pendekatan praktis dalam bidang perusahaan pelayaran. Raja Grafindo Persada.
- Faizal, M. (2016). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: 82 Tahun 2014 tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar (Studi: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kalianget Kabupaten Sumenep). (Doctoral Dissertation, Universitas Wiraraja).
- Ginting, G. (2022). Training on optimization of receiving and delivery container queue simulation services at PT. Prima Terminal Peti Kemas. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Gemilang (JPMG)*, 2(2), 1-4.
- Hasim, P. (2005). Hukum pengangkutan di laut. Pustaka Bangsa Press.
- Hasmayanti, H. (2022). Analisis proses clearance in dan clearance out untuk menunjang keselamatan pelayaran pada PT. Maritim Indo Trans di Pelabuhan Pelindo II Ciwandan Banten. (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar).
- Hill, C. W. L., & Jones, G. R. (2019). Strategic management: An integrated approach. Cengage Learning.
- Indonesia. (2008). Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001, Bab V, Pasal 45 ayat (2).
- Komaruddin. (2001). Ensiklopedia manajemen (5th ed.). Bumi Aksara.
- Moloeng, L. J. (2007). Metode penelitian kualitatif. Remaja Rosdakarya.
- Nikghadam, S., Molkenboer, K. F., Tavasszy, L., et al. (2023). Information sharing to mitigate delays in port: The case of the Port of Rotterdam. *Maritime Economics & Logistics*, 25, 576-601.
- Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 11 Tahun 2024 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 22 Tahun 2023 tentang visa dan izin

tinggal.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2018 tentang tata cara dan persyaratan pemberian persetujuan penggunaan kapal asing untuk kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang dan barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2015 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 tentang kenavigasian.

Prakken, H. (2010). An abstract framework for argumentation with structured arguments. *Argument & Computation*, 1(1), 93–124.

Setiawan, E. (2012). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.

Surat Edaran Nomor SE.8 Tahun 2020 tentang langkah siaga penyebaran virus corona di wilayah pelabuhan.

Zuchri, A. (2021). Metode penelitian kualitatif. *Jurnal Penelitian Pendidikan Guru Sekolah Dasar*, 6.