E-ISSN : 2988-1986
https://ejournal.cahayailmubangsa.institute/index.php/kohesi

Kohesi: Jurnal Multidisiplin Saintek
Volume 10 No 8 Tahun 2026

PELAYANAN KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL TANKER DI PELABUHAN TUKS MULTI TRADING PRATAMA OLEH PT BARRU SAMUDERA TIMUR

Galuh Gunarso[1], Galih Satriyo[2], Fandi[3], Doni[4]

[1-4] Akademi Kelautan Banyuwangi, Indonesia

galuhgunarso0@gmail.com, g.satriyo@gmail.com, fandi.akaba@gmail.com, hadie.bwi@gmail.com

ABSTRACT

Tanker arrival and departure services are crucial activities to support smooth port operations. These services are implemented through the Inaportnet and Indonesia National Single Window (INSW) systems, which are integrated with various relevant agencies. This study focuses on the tanker arrival and departure services process through the Inaportnet and INSW systems at TUKS Multi Trading Pratama Port by PT Barru Samudera Timur. The purpose of this study was to determine and analyze the implementation of tanker services carried out by PT Barru Samudera Timur. The study used a descriptive qualitative method with data collection techniques including observation, interviews, and documentation. Data were obtained from PT Barru Samudera Timur, PT Multi Trading Pratama, KSOP, KKP, PT Pelabuhan Indonesia (Persero), and various supporting documents. The research results indicate that the tanker arrival and departure services have been implemented in accordance with regulations through the Inaportnet and INSW systems. PT Barru Samudera Timur plays a role in managing ship documents, coordinating with relevant agencies, and implementing clearance in and clearance out. The implementation of these systems improves efficiency, transparency, and coordination of ship services. However, challenges remain, including document delays, mismatched dock facilities with ship specifications, and increased operational costs, requiring more optimal coordination.

ABSTRAK

Pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal tanker merupakan kegiatan penting dalam menunjang kelancaran operasional pelabuhan. Proses pelayanan tersebut dilaksanakan melalui sistem Inaportnet dan Indonesia National Single Window (INSW) yang terintegrasi dengan berbagai instansi terkait. Penelitian ini berfokus pada proses pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal tanker melalui sistem Inaportnet dan INSW di Pelabuhan TUKS Multi Trading Pratama oleh PT Barru Samudera Timur. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan pelayanan kapal tanker yang dilakukan oleh PT Barru Samudera Timur. Penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data diperoleh dari PT Barru Samudera Timur, PT Multi Trading Pratama, KSOP, KKP, PT Pelabuhan Indonesia (Persero), serta berbagai dokumen pendukung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal tanker telah dilaksanakan sesuai ketentuan melalui sistem Inaportnet dan INSW. PT Barru Samudera Timur berperan dalam pengurusan dokumen kapal, koordinasi dengan instansi terkait, serta pelaksanaan clearance in dan clearance out. Penerapan sistem tersebut meningkatkan efisiensi, transparansi, dan koordinasi pelayanan kapal. Namun, masih ditemukan kendala berupa keterlambatan dokumen, ketidaksesuaian fasilitas dermaga dengan spesifikasi kapal, serta

Article History

Received: Juni 026

Reviewed:Juni 2026

Published: Juni 2026

Plagiarism Checker No 235

Prefix DOI : 10.8734/Kohesi.v1i2.365

Copyright : Author

Publish by : Kohesi

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License

peningkatan biaya operasional yang memerlukan koordinasi lebih optimal.

Kata kunci: Pelayanan Kapal Tanker, Inaportnet, INSW, Clearance In, Clearance Out.

1. PENDAHULUAN

Pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal di terminal khusus merupakan bagian penting dalam sistem kepelabuhanan nasional. Menurut Pasal 1 angka 43 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) adalah terminal yang terletak di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. Terminal ini tidak terbuka untuk umum dan bukan bagian dari pelabuhan umum, tetapi tetap berada di bawah pengawasan pemerintah. Pelayaran sendiri mempunyai peranan penting dalam perdagangan internasional maupun domestik karena memberikan manfaat besar bagi negara di bidang transportasi laut. Menurut Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.

Kegiatan pelayaran erat kaitannya dengan kebutuhan masyarakat, terutama dalam aktivitas ekspor dan impor baik nasional maupun internasional yang berlangsung secara terus-menerus dalam skala besar. Kondisi ini menyebabkan aktivitas di pelabuhan semakin meningkat. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran berkembang pesat dan membuka cabang di berbagai wilayah pelabuhan di Indonesia untuk mempermudah pelayanan serta keagenan kapal-kapal yang singgah. Agen kapal berperan dalam menangani prosedur pelayanan kapal mulai dari sebelum kapal datang hingga kapal berangkat, termasuk pengurusan dokumen yang dibutuhkan selama kapal berada di pelabuhan sebagai syarat keberangkatan menuju pelabuhan tujuan. Selain itu, agen juga berkoordinasi dengan berbagai instansi terkait dalam proses keagenan kapal.

Dalam proses pelayanan kedatangan kapal, perusahaan keagenan seperti PT Barru Samudera Timur memiliki peran penting untuk memastikan seluruh proses berjalan dengan baik, aman, dan sesuai prosedur. Pada tahap kedatangan, hal utama yang harus dipastikan adalah kesesuaian antara spesifikasi kapal dengan kondisi dermaga. Informasi ini dapat dilihat melalui dokumen ship particular yang memuat data teknis kapal, seperti panjang kapal, draft, kedalaman, serta kebutuhan fasilitas lainnya. Tahapan ini sangat penting dalam pelayanan kedatangan kapal karena berfungsi untuk mengonsolidasikan keselarasan informasi pelabuhan (port information), spesifikasi kapal, PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal), jenis barang curah cair yang dimuat, serta kesiapan alat bongkar muat yang akan digunakan. Agen kapal harus memastikan bahwa data teknis kapal sesuai dengan kondisi pelabuhan atau terminal khusus. Selain itu, clearance in menjadi dasar untuk pemeriksaan kesesuaian muatan dengan sarana penanganan dan peralatan bongkar muat agar kegiatan operasional berjalan lancar dan efisien. Kesalahan atau ketidaksesuaian informasi pada tahap ini dapat menimbulkan risiko pelayanan, hambatan bongkar muat, risiko kecelakaan, serta gangguan terhadap keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, proses clearance in merupakan salah satu tahapan penting sebelum kapal memperoleh izin masuk dan melakukan aktivitas operasional. Pada tahap awal, pihak kapal melalui agen pelayaran wajib melengkapi dan menyerahkan berbagai dokumen yang berkaitan dengan identitas kapal, awak kapal, muatan, serta dokumen pendukung lainnya

kepada instansi terkait. Dengan demikian, clearance in tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga berperan strategis dalam menunjang keselamatan pelayaran, kelancaran kedatangan kapal, dan efektivitas pelayanan kapal di pelabuhan.

Proses keberangkatan kapal tanker merupakan rangkaian kegiatan administratif dan operasional yang harus dilaksanakan secara sistematis sesuai ketentuan instansi terkait agar kapal memperoleh izin berlayar secara sah. Kelengkapan dokumen menjadi tahap awal yang sangat penting. Kapal yang melakukan kegiatan muat wajib melampirkan cargo manifest dan Bill of Lading (BL), sedangkan kapal yang tidak melakukan pemuatan umumnya cukup melampirkan cargo manifest. Setelah dokumen dinyatakan lengkap, agen kapal melakukan penginputan data ke dalam sistem hingga terbit LK3 sebagai dokumen pendahuluan dalam proses clearance out. Selanjutnya, sebelum pengurusan dokumen keberangkatan ke KSOP, agen mendatangi Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) untuk menyelesaikan pengurusan PHQC sebagai syarat kesehatan kapal. Setelah PHQC diterbitkan, agen melanjutkan proses ke KSOP untuk mengurus LK3 keberangkatan. Tahap berikutnya dilakukan melalui sistem Inaportnet untuk revisi dan penginputan ulang data pendukung terkait penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), next port, data BMKG, dan draft survey. Setelah itu dilakukan pengajuan PNBP yang pada beberapa wilayah kerja telah terintegrasi dengan sistem KSOP untuk pembayaran jasa kepelabuhanan, seperti labuh, pandu, dan tunda, termasuk pengajuan tambahan jika kapal mengangkut muatan curah cair atau barang berbahaya. Setelah seluruh kewajiban administrasi dan pembayaran diselesaikan, agen kapal membuat Master Sailing Declaration dengan mengisi data kapal secara lengkap, meliputi nama nakhoda, gross tonnage (GT), dan data pendukung lain yang telah diverifikasi. Dengan demikian, proses keberangkatan kapal tanker tidak hanya menuntut kelengkapan dokumen, tetapi juga ketelitian penginputan data, koordinasi antarinstansi, serta pemahaman agen terhadap prosedur, karena kelancaran seluruh proses tersebut menentukan terbitnya SPB dan menjamin keberangkatan kapal sesuai peraturan.

Perusahaan pelayaran yang beroperasi di terminal khusus memiliki karakteristik pelayanan yang lebih spesifik, terutama untuk kapal tanker pengangkut barang berbahaya. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 Pasal 1 angka 26, Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan, yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai usaha pokoknya. Terminal ini tidak terbuka untuk umum dan tetap berada di bawah pengawasan pemerintah. Pengurusan atau clearance kapal tanker membutuhkan pengawasan khusus karena kapal mengangkut barang berbahaya yang berpotensi mencemari lingkungan atau membahayakan keselamatan pelayaran apabila tidak diatur dengan benar. Kegiatan bongkar muat barang berbahaya wajib memiliki sertifikat IMDG Code, yaitu standar internasional yang mengatur klasifikasi, pengemasan, pelabelan, penanganan, dan pengangkutan barang berbahaya melalui laut. Sertifikat ini memastikan bahwa barang yang diangkut telah diidentifikasi dan diklasifikasikan sesuai tingkat bahayanya sehingga dapat ditangani dengan prosedur yang aman. Tanpa sertifikat ini, risiko terhadap keselamatan awak kapal, petugas pelabuhan, lingkungan laut, dan fasilitas pelabuhan akan sangat tinggi karena barang berbahaya dapat meledak, terbakar, atau mencemari lingkungan jika salah penanganan.

Prosedur bongkar muat barang berbahaya di pelabuhan diatur secara ketat melalui berbagai regulasi, yaitu Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024, Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2021 tentang

Tata Cara Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Barang berbahaya didefinisikan sebagai bahan atau zat yang dapat menimbulkan ledakan, kebakaran, korosi, atau dampak lainnya terhadap keselamatan manusia dan lingkungan. Proses bongkar muat diawali dengan pemberitahuan dan pengajuan izin oleh agen kapal melalui sistem Inaportnet dengan melampirkan dokumen seperti manifes barang, MSDS (Material Safety Data Sheet), sertifikat IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code), dan surat persetujuan pengangkutan barang berbahaya. Terminal khusus menjadi fasilitas pelabuhan yang dirancang untuk melayani kapal tanker pengangkut muatan berbahaya, seperti Asam Klorida (HCl).

Clearance in dan clearance out merupakan proses pengurusan perizinan kapal yang dilakukan perusahaan pelayaran atau keagenan kepada syahbandar dengan mengajukan berbagai dokumen, termasuk dokumen muatan, data ABK, dan manifes barang berbahaya. Setiap kapal yang akan masuk atau keluar pelabuhan wajib memenuhi persyaratan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (port clearance). Dalam pengurusan administrasi kapal, perusahaan agen menggunakan sistem elektronik seperti Inaportnet dan INSW. Dalam dunia logistik dan maritim Indonesia, kedua sistem ini menjadi pilar utama yang berfungsi memotong birokrasi, mempercepat administrasi, dan meningkatkan efisiensi pelayanan pelabuhan.

Inaportnet dapat dianalogikan sebagai “petugas parkir dan keamanan gerbang” karena fokus utamanya mengatur operasional fisik kapal di pelabuhan, seperti jadwal kedatangan, penempatan dermaga, pengawasan bongkar muat, hingga penerbitan izin keberangkatan kapal. Penggunanya mayoritas adalah agen pelayaran dan otoritas pelabuhan. Sementara itu, INSW dapat dianalogikan sebagai “petugas bea cukai dan sensor barang” karena fokusnya pada legalitas muatan, pajak, dan perizinan barang. Sistem ini mengintegrasikan berbagai kementerian agar importir dan eksportir cukup menginput dokumen di satu tempat. INSW memastikan legalitas komoditas, pembatasan aturan, serta besaran pajak atau bea yang harus dibayarkan. Dengan demikian, Inaportnet mengurus operasional kapal, sedangkan INSW mengurus legalitas muatan. Sinergi keduanya memungkinkan proses bongkar muat berlangsung cepat dan legal.

Perkembangan sistem pelayanan kapal di pelabuhan Indonesia menunjukkan pergeseran dari layanan sektoral menuju layanan yang lebih terintegrasi. Jika sebelumnya agen pelayaran berinteraksi secara terpisah dengan Inaportnet untuk pelayanan pelabuhan dan Sinkers untuk layanan kesehatan, kini penyampaian data kedatangan dan keberangkatan kapal semakin diarahkan melalui SSM Pengangkut sebagai mekanisme single submission dalam ekosistem Indonesia National Single Window (INSW). Perubahan ini bukan sekadar pergantian aplikasi, tetapi transformasi tata kelola pelayanan dari pola parsial menuju integrasi data dan proses antarinstansi.

Setiap kedatangan dan keberangkatan kapal membutuhkan pelayanan keagenan. Perusahaan pelayaran yang tidak memiliki cabang di suatu pelabuhan biasanya menunjuk perusahaan keagenan kapal untuk melayani kebutuhan kapalnya selama berada di pelabuhan. Salah satu tugas utama keagenan adalah pengurusan clearance in dan clearance out guna memfasilitasi kapal memperoleh Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Menurut Engkos Kosasih (2010), general agent adalah perusahaan pelayanan yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing di luar negeri selaku principal untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal principal tersebut, baik kapal milik maupun kapal charter yang dioperasikan principal.

Salah satu perusahaan jasa keagenan adalah PT Barru Samudera Timur Cabang Garongkong, sebuah badan usaha swasta yang menyediakan jasa shipping agency dan transportasi laut internasional, meliputi jasa keagenan kapal asing maupun domestik yang ditunjuk langsung sebagai wakil ship owner atau charterer untuk mengurus kepentingan kapal di pelabuhan, termasuk kapal tanker dengan trayek Batu Licin–Garongkong. PT Barru Samudera Timur memiliki potensi besar dalam kegiatan keagenan karena setiap bulan menangani sejumlah kapal dan berlokasi strategis dekat dengan Pelabuhan MTP (TUKS), Pelabuhan Garongkong, Pelabuhan PLTU, dan Pelabuhan Siawung yang membutuhkan layanan seperti bongkar muat, pergantian awak kapal, clearance, serta jasa logistik keagenan. Berdasarkan kondisi tersebut, peneliti tertarik untuk mengambil judul penelitian "Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal di Pelabuhan TUKS Multi Trading Pratama oleh PT Barru Samudera Timur."

2. METODE

Peneliti menggunakan jenis penelitian yakni dengan metode kualitatif atau deskripsi. Deskriptif kualitatif merupakan penelitian yang menggambarkan dan menginterpretasikan suatu objek sesuai dengan data yang ada di lapangan, sedangkan kualitatif adalah data yang diperoleh dari hasil pencarian fakta dan informasi yang diambil dari informan untuk di wawancarai kemudian digambarkan dengan kata- kata atau kalimat yang dipisahkan menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan. Menurut Sugiyono (2023) penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah. Dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara gabungan, analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil peneliti kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalalisasi. Jenis metode penelitian dapat diklasifikasikan menjadi penelitian dasar, penelitian terapan dan penelitian pengembangan. Selanjutkan berdasarkan tingkat kealamian, dapat dikelompokkan menjadi metode penelitian eksperimen, survey dan naturalistik. peneliti menggunakan dua jenis sumber data Creswell, (2019) antara lain. Data Primer, yaitu sumber data yang langsung memberikan data pengumpul data. Pengumpulan data dilakukan secara langsung dari sumber pertama atau objek penelitian dengan cara melakukan observasi, dokumentasi, dan wawancara dari para informan untuk memperoleh data. Data Sekunder, yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data pada pengumpul, misalnya dari tangan kedua, tangan ketiga, dan seterusnya atau berupa dokumen. Dalam penelitian ini untuk yang menjadi sumber data sekunder adalah buku-buku, literatur, dan bacaan yang berkaitan dengan proses clearance in dan clearance out kapal. Penelitian ini dilakukan mulai tanggal 04 Agustus 2025 sampai dengan 31 Januari 2026. Tempat untuk dilaksanakan penelitian di Cabang Garongkong PT. Barru Samudera Timur yang beralamat di Perumahan Babana Permai, jalan Lasawedi, Kelurahan Coppo, Blok E37 Barru, Kab Sulawesi Selatan. Penelitian ini dibuat menggunakan teknik pengambilan data informan yaitu dengan metode teknik pengambilan sampel non-random (purposive sampling). Menurut Sugiyono (2023) pengertian teknik pengambilan ini adalah teknik pengumpulan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu, pertimbangan tertentu ini misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan atau mungkin dia memiliki pengalaman, pemahaman, dan keterlibatan dalam proses pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal melalui sistem Inaportnet. Untuk mengetahui kesesuaian informan dengan kebutuhan penelitian, peneliti mencantumkan identitas responden yang

meliputi, pendidikan terakhir, tempat kerja, lama bekerja, serta keterlibatan dalam proses layanan. Data tersebut digunakan untuk memastikan bahwa informan memiliki latar belakang, pengalaman, dan peran yang relevan terhadap pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal. Selain itu pernyataan yang diberikan oleh informan akan disesuaikan dengan praktik pelayanan di lapangan, sehingga informasi yang diperoleh dapat menggambarkan pelaksanaan layanan secara objektif. Dengan informan yang berasal dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Garongkong, PT Barru Samudera Timur Agen kapal, Kesehatan Pelabuhan (KKP) di wilayah Pelabuhan Garongkong, Pengelola TUKS, Pelindo Regional 4 Garongkong. Teknik Pengumpulan data merupakan langkah yang strategis di gunakan oleh peneliti bertujuan untuk mendapatkan data dalam penelitian. Dalam penelitian ini peneliti memilih jenis penelitian kualitatif yang harus membutuhkan data yang jelas dan spesifik. Langkah yang di ambil dalam pengumpulan data dilakukan observasi, wawancara, dokumentasi, dan triangulasi. Observasi Menurut Sugiyono (2023) observasi adalah alas Seluruh bidang pemahaman. Semua ilmuan bisa bekerja mengikuti data, yaitu data mengenai dunia kenyataan yang diperoleh melalui observasi. Observasi dalam penelitian ini yaitu dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan untuk mengetahui kondisi yang sebenarnya di Pelabuhan TUKS Multi Trending Pratama. Wawancara merupakan teknik komunikasi antara interviewer dengan interview. Menurut Moleong, (2017:186) wawancara adalah pertemuan antara dua orang untuk berfikir informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat di konstruksi kan makna dalam suatu topik tertentu, menurut Sugiyono, (2014:73) wawancara di bagi menjadi 3 yaitu wawancara terstruktur, Jenis wawancara ini sudah termasuk dalam kategori in-dept interview (wawancara mendalam) Tujuan wawancara jenis ini adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka, di mana pihak yang diajak wawancara di mintai pendapat, dan ide-idenya. Dalam melakukan wawancara, peneliti perlu mendengarkan secara teliti dan mencatat apa yang dikemukakan oleh informan. Pernyataan yang dilakukan bersifat "open-ended" (pertanyaan yang menghasilkan jawaban detail dan informasi untuk dikutipi) dan mengarah pada kedalaman informasi, serta di lakukan pewawancara dengan narasumber berkaitan dengan proses layanan, dan penanganan kapal Tanker. Menurut Sugiyono (2014), dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan, misalnya biografi, peraturan, kebijakan, dan sebagainya. Sementara itu, dokumen yang berbentuk karya, misalnya karya seni berupa gambar, patung, dan lain-lain. Studi dokumen merupakan pelengkap dari teknik pengumpulan data sebelumnya, yakni observasi dan wawancara hasil penelitian akan lebih. Triangulasi sumber adalah untuk menguji kreativitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah dianalisis oleh peneliti sehingga menghasilkan suatu kesimpulan selanjutnya dimintai kesepakatan (member check) dengan tiga sumber data tersebut. Triangulasi teknik yaitu untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan Teknik yang berbeda. Maka peneliti melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan atau yang lain, untuk memastikan data mana yang di anggap benar, atau mungkin benar, karena sudut pandangannya berbeda-beda. Menurut Sugiyono (2023 analisis data kualitatif adalah bersifat induktif yaitu analisis berdasarkan data yang di peroleh, selanjutnya di kembangkan menjadi hipotesis. Berdasarkan hipotesis yang di rumuskan data tersebut selanjutnya dicarikan data lagi secara berulang-ulang sehingga dapat disimpulkan apakah hipotesis tersebut diterima atau di tolak berdasarakan data yang terkumpul. Bila berdasarkan data yang dapat dikumpulkan secara berulang-ulang dengan Teknik triangulasi,

ternyata hipotesis diterima, maka hipotesis tersebut berkembang menjad teori. Reduksi data (Data Reduction). Menurut Sugiyono (2023), data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya cukup banyak untuk itu maka perlu di catat secara teliti dan rinci. Seperti telah dikemukakan, semakin lama peneliti kelapangan, maka jumlah data akan semakin banyak kompleks dan trumit. Reduksi data berarti merangkum memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang telah di redukasi akan memberikan gambaran gambaran yang lebih dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila ditemukan. Redukasi data dapat dibantu dengan peralatan elektronik dengan memberikan kode pada aspek-aspek tertentu. Penyajian data (Data Display). Menurut Sugiyono (2023), setelah di redukasi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplaykan data. Kalau dalam penelitian kualitatif penyajian data ini dapat di lakukan dalam bentuk table, grafik, phie chard, pictogram dan sejenisnya. Melalui penyajuan data tersebut, maka data terorganisasikan, tersusun dalam pola pola perhubungan, sehingga akan semakin mudah dipahami. Penarikan Kesimpulan/verifikasi (Conclusion Drawing /verification). Menurut Sugiyono (2023), penarikan Kesimpulan/verifikassi adalah merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu obyek yang sebelumnya masih remang-remang atau gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas, dapat berupa hubungan kausal atau interaktif, hipotesis atau teori. Kesimpulan awal yang di kemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi apabila Kesimpulan yang di kemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel. Metode Triangulasi Dalam teknik pemgumpulan data, triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagi teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Bila peneliti melakukan pengumpulan data dengan triangulasi, maka sebenarnya peneliti mengumpulkan data yang sekaligus menguji kredibilitas data, yaitu mengecek kredibilitas data dengan berbagi teknik pengumpulan data dan berbagai sumber data. Menurut Sugiyono (2024). Menurut Sugiyono (2023), keabsahan data adalah yang tidak berbeda-beda antar data yang dilaporkan peneliti dengan data yang sesungguhnya terjadi pada objek penelitian. Terdapat warna merah, maka peneliti akan melaporkan yang tidak susuai dengan cara pengujian kreadibiltas data yang hasil penelitian kualitas antara lain pengamatan, meningkatkan ketekunan, triangulasi, analisis kasus negatif, menggunakan bahan refrensi, dan member check. Pengamatan. Menurut Sugiyono (2023), pengamatan ini berarti hubungan peneliti dengan nara sumber akan semakin terbentuk rapport, semakin akrab (tidak ada jarak lagi), semakin terbuka, saling mempercayai sehingga tidak ada informasi yang disembunyikan lagi. Meningkatkan ketekunan. Menurut Sugiyono (2023), meningkatkan ketekunan dengan cara membaca berbagi refrensi buku maupun hasil penelitian atau dokumentasi yang terkait dengan temuan yang diteliti. Analisis Kasus Negatif. Menurut Sugiyono (2023), analisis kasus negative adalah kasus yang tidak susuai atu berbeda dengan hasil penelitian hingga pada saat tertentu. Melakukan analisi kasus negative berarti peneliti mencari data yang berbeda atu bertetntangan dengan temuan, berarti data yang ditemukan sudah dapat dipercaya. Menggunakan Bahan Refrensi. Menurut Sugiyono (2023), adanya pendukung untuk membuktikkan data yang telah ditemukan oleh peneliti. Sebagai contoh, data hasilwawancara perlu didukung dengan adanya rekaman wawancara. Data tentang interaksi manusia, atau gambaran suatu keadaan perlu didukung oleh

foto-foto. Dalam laporan penelitian, sebaiknya data-data yang dikemukakan perlu dilengkapi dengan foto-foto atau dokumen autentik, sehingga menjadi lebih dapat dipercaya.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Proses Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Tanker melalui Sistem Inaportnet dan INSW Dalam pelaksanaannya, Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini, proses pelayanan kapal Tanker di Pelabuhan TUKS Multi Trading Pratama oleh PT Barru Samudera Timur dijelaskan secara rinci mulai dari kedatangan, keberangkatan, proses operasional dermaga, hingga penanganan muatan berbahaya. Setiap tahap pelayanan melibatkan koordinasi yang kompleks antara agen kapal, otoritas pelabuhan, operator terminal, dan pihak terkait lainnya, dengan tujuan memastikan keselamatan, kepatuhan regulasi, dan efisiensi operasional.

1. Proses Pelayanan Kedatangan Kapal Tanker.

Proses kedatangan kapal dimulai dengan penerbitan Persetujuan Keagenan Kapal (PKK). Syarat PKK mencakup pengumpulan dokumen seperti PNBP administrasi dan dokumen teknis kapal secara sistem, termasuk Surat Tanda Pendaftaran Kapal, International Tonnage Certificate, Surat Laut, sertifikat keselamatan konstruksi dan perlengkapan, daftar awak kapal, manifest atau Bill of Lading muatan, memorandum pemeriksaan dokumen kapal, dan surat penunjukan keagenan dari pemilik kapal. Semua dokumen ini wajib diunggah untuk membuktikan legalitas dan kelaiklautan kapal sebelum memasuki wilayah pelabuhan. Prosedur penerbitan PKK dilakukan melalui sistem daring Inaportnet, biasanya minimal 1x24 jam sebelum kedatangan kapal. Sistem akan meneruskan dokumen ke otoritas pelabuhan (KSOP/KOP) untuk verifikasi. Dokumen akan diperiksa secara rinci untuk memastikan kelengkapan, validitas, dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Jika seluruh dokumen memenuhi persyaratan, persetujuan elektronik diterbitkan sehingga PKK sistem dapat digunakan untuk mengajukan layanan kepelabuhanan berikutnya.

Setelah PKK diterbitkan, tahap berikutnya adalah penerbitan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG). SPOG adalah izin yang memungkinkan kapal melakukan pergerakan masuk, keluar, atau berpindah posisi di pelabuhan. Syarat utama penerbitan SPOG meliputi PKK yang sudah disetujui, dokumen kapal lengkap, kesiapan dermaga yang sesuai spesifikasi kapal, serta kedalaman alur pelayaran dan dermaga yang aman. Prosedur SPOG mencakup verifikasi dokumen, pemeriksaan keselamatan kapal, koordinasi dengan operator terminal, petugas pandu, dan kapal tunda. Setelah semua persyaratan terpenuhi dan tidak ada kendala, Syahbandar menerbitkan SPOG, yang memungkinkan kapal melakukan olah gerak dan sandar di dermaga sesuai jadwal operasional.

2. Booking Pandu, Kapal Tunda, dan Tambat Kedatangan Kapal. Proses booking pandu, kapal tunda, dan tambat dilakukan melalui sistem BUP yang terintegrasi dengan Inaportnet. Agen memasukkan data ETA, spesifikasi kapal, dan koordinat penjemputan pandu. Sistem kemudian memverifikasi ketersediaan slot waktu, kapal tunda, dan personel pandu. Setelah disetujui, jadwal pemanduan dikunci (lock), dan petugas pandu bergerak menuju kapal sesuai jadwal untuk memastikan kapal bersandar dengan aman.
3. Pemeriksaan Dokumen Kapal oleh Agen.

Proses pemeriksaan dokumen kapal kegiatan yang penting dilakukan oleh agen pelayaran saat kapal sandar di pelabuhan. Tujuan kegiatan ini adalah memastikan seluruh dokumen kapal

tersedia secara fisik di atas kapal, masih berlaku, serta sesuai dengan data pada sistem Inapornet. Kesesuaian data menjadi dasar untuk menjamin keselamatan pelayaran, keamanan kapal, serta kepatuhan terhadap ketentuan hukum nasional dan internasional.

Agen pelayaran melakukan verifikasi terhadap dokumen kapal yang wajib tersedia dengan sebagai berikut:

1. Sertifikat Surat Laut / Surat Tanda Kebangsaan.
2. Surat Ukur Internasional.
3. Sertifikat Keselamatan Konstruksi.
4. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang.
5. Sertifikat Radio keselamatan barang.
6. Sertifikat Keamanan kapal Internasional.
7. Sertifikat Ship Sanitation Control Exemption Certificate
8. (SSCEC).
9. Sertifikat Pencegahan Pencemaran minyak Internasional.
10. Sertifikat Pencegahan Pencemaran minyak Internasional.
11. Sertifikat Minimum Safe Maning Certificate.
12. Sertifikat Ballast Water Management Convention.
13. Sertifikat Anti-Fouling System.
14. Sertifikat Life Raft.
15. Sertifikat PMK.
16. Sertifikat Garis Muat.
17. Sertifikat Certificate of Classification for hull.
18. Sertifikat Certificate of Classification for Machinery.
19. Sertifikat Safety Management Certificate.
20. ISM Code.
21. Sertifikat Document Of Compliance (DOC).
22. Last Port Clearance.
23. Cargo Manifest.
24. Surat Pernyataan Nakhoda (MSD).
25. PHQC.
26. Buku Kesehatan (Health Book).
27. LK3 Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal.
28. LKK Laporan Keberangkatan dan Kedatangan Kapal.

Setelah seluruh dokumen dinyatakan lengkap dan sesuai, agen pelayaran melakukan serah terima kembali dokumen kepada pihak kapal. Proses ini dilengkapi dengan penandatanganan berita acara atau tanda terima dokumen sebagai bukti bahwa seluruh dokumen telah diperiksa, diverifikasi, dan dikembalikan oleh agen.

Proses Pelayanan Keberangkatan Kapal Tanker.

Tahapan keberangkatan mencakup penyelesaian bongkar/muat, inspeksi kelaiklautan kapal, penyelesaian administrasi, imigrasi dan bea cukai untuk crew dan muatan, pelunasan biaya jasa kepelabuhanan, dan penerbitan SPB oleh Syahbandar. PKK keberangkatan diterbitkan setelah validasi dokumen rencana keberangkatan, daftar crew, manifes muatan, kondisi bahan bakar dan air, serta status hukum kapal. Approval ordering untuk PPKB/PKK keberangkatan melibatkan agen pelayaran, BUP, dan Syahbandar/KSOP untuk memverifikasi pembayaran dan ketersediaan sumber daya.

Kendala dan Upaya Penanganan Berdasarkan Spesifikasi Kapal dan Dermaga.

Hambatan utama yang ditemukan adalah ketidaksesuaian spesifikasi kapal dengan dermaga. Untuk mengatasinya, pihak keagenan dan otoritas pelabuhan melakukan pre-arrival planning dengan pencocokan data teknis kapal, membandingkan LOA, GRT kapal dengan kapasitas dermaga, panjang dermaga, serta panjang fender dan bollard. Jika ditemukan ketidaksesuaian, kapal dialihkan ke dermaga lain yang sesuai untuk menghindari kerusakan infrastruktur.

Selain itu, ketidaksesuaian alat bongkar muat juga menjadi tantangan. Solusi meliputi koordinasi teknis antara agen, PBM, dan operator terminal sebelum kapal bersandar, memastikan derek kapal dan alat mekanis darat sesuai spesifikasi. Jika perlu, disiapkan back-up equipment, alat berat eksternal, atau pemindahan posisi sandar.

Apabila draft kapal lebih dalam daripada kedalaman dermaga, mitigasi dilakukan dengan proses lightening atau ship-to-ship transfer untuk mengurangi draf ke batas aman, atau memanfaatkan tidal window, dengan pemantauan ketat under-keel clearance agar kapal tidak kandas.

Upaya Pecegahan Risiko Kecelakaan Kerja.

Risiko kecelakaan kerja di dermaga diatasi melalui penerapan SMK3 secara ketat. Prosedurnya meliputi safety briefing, penggunaan APD lengkap oleh kru dan TKBM, sterilisasi jalur manuver alat berat, inspeksi berkala alat angkat/angkut, serta pengawasan safety officer lapangan yang memiliki kewenangan menghentikan operasi jika ditemukan kondisi berbahaya.

Prosedur booking pandu dan kapal tunda dilakukan melalui sistem Inaportnet atau aplikasi BUP. Agen memasukkan waktu kapal siap lepas jangkar, diverifikasi oleh dispatcher pandu, dan perintah kerja diturunkan ke stasiun pandu. Petugas pandu naik ke kapal untuk memandu keluar dermaga menuju perairan bebas dengan aman.

Penanganan Muatan Barang Berbahaya (Dangerous Goods).

Penanganan barang berbahaya mengikuti IMDG Code. Persyaratan pengajuan mencakup MSDS, Dangerous Goods Manifest, surat pernyataan pengirim, sertifikasi kelaikan palka/tangki, serta kesiapan fasilitas dan armada bersertifikasi. Prosedur dimulai dengan pengiriman dokumen minimal 48 jam sebelum kedatangan, evaluasi kelas bahaya, rapat koordinasi teknis, dan pengawasan on-site oleh tim gabungan Safety Officer, marine inspector, dan personel K3. Unit pemadam kebakaran dan spill kit ditempatkan di dermaga untuk kesiapsiagaan.

Pengangkutan darat dan laut memperhatikan labeling, kompatibilitas komoditas, kontrol suhu, ventilasi, serta kesiapan kru bersertifikasi. Pihak-pihak yang terlibat meliputi Syahbandar/KSOP, BUP, PBM, kru kapal, pemilik barang, dan tim tanggap darurat internal pelabuhan. Semua langkah ini memastikan keamanan, kelaiklautan, dan kepatuhan regulasi dalam pengelolaan kapal tanker dan muatan berbahaya di pelabuhan.

Jadi secara umum, jawaban responden sudah sesuai dengan kerangka regulasi pelayaran, karena responden tidak hanya menjelaskan proses kedatangan dan keberangkatan kapal sebagai aktivitas administratif biasa, tetapi juga mengaitkannya dengan aspek keselamatan, kelengkapan dokumen, kesiapan dermaga, pemanduan, penundaan, pengawasan bongkar muat, serta penanganan barang berbahaya. Hal ini sejalan dengan UU NO. 66 Tahun 2024 dan PP No.

31 Tahun 2021 yang menempatkan pelayaran sebagai sistem terpadu, bukan hanya proses kapal datang dan pergi.

Pada aspek pelayanan kapal melalui sistem elektronik, jawaban responden juga menunjukkan kesesuaian dengan PM 8 Tahun 2022 tentang Inaportnet. Pelayanan kapal di pelabuhan dilakukan melalui sistem elektronik Inaportnet agar proses administrasi menjadi lebih cepat, transparan, terintegrasi, dan efisien. Sistem ini menghubungkan agen pelayaran, penyelenggara pelabuhan, badan usaha pelabuhan, Syahbandar/KSOP, dan pihak terkait lainnya. Responden menjelaskan bahwa pengajuan PKK, SPOG, booking pandu, booking kapal tunda, serta proses keberangkatan dilakukan melalui Inaportnet atau sistem BUP yang terintegrasi. Hal ini sesuai dengan prinsip regulasi bahwa pelayanan kapal di pelabuhan dilakukan secara elektronik agar administrasi menjadi lebih cepat, transparan, terintegrasi, dan efisien.

Pada aspek TUKS, jawaban responden juga relevan dengan Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 52 Tahun 2021 tentang Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri, yang menjelaskan bahwa TUKS merupakan terminal di dalam Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan, dibangun khusus untuk menunjang usaha pokok perusahaan dan wajib berada di bawah pengawasan instansi kepelabuhanan. Versi responden memperlihatkan praktik dan kepatuhan terhadap regulasi ini melalui adanya koordinasi lintas sektoral dalam proses pelayanan kapal tanker di Pelabuhan TUKS Multi Trading Pratama. Secara rinci, koordinasi ini melibatkan KSOP/KOP sebagai representasi negara yang memiliki otoritas tertinggi dalam pengawasan keselamatan pelayaran dan penerbitan persetujuan gerak kapal (Port Clearance), serta pengelola TUKS dan operator terminal dari pihak Multi Trading Pratama yang bertanggung jawab atas pemeliharaan fasilitas dermaga dan kelancaran bongkar muat sesuai standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Selain itu, tata kelola ini juga bersinergi dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang mengusahakan layanan jasa kepelabuhanan, agen kapal sebagai perwakilan pemilik kapal tanker dalam mengurus administrasi sandar, hingga petugas pandu dan kapal tunda (tugboat) yang secara regulasi wajib digunakan untuk memandu manuver kapal berisiko tinggi seperti tanker demi menjamin keselamatan saat masuk alur, sandar, maupun lepas sandar di dermaga.

Pada aspek keberangkatan kapal dan penerbitan SPB, jawaban responden sesuai dengan PM 28 Tahun 2022 tentang Surat Persetujuan Berlayar. Kapal tidak boleh berlayar sebelum memperoleh persetujuan berlayar dari Syahbandar. Untuk memperoleh SPB, pemilik kapal atau agen harus mengajukan permohonan dan melampirkan dokumen yang diperlukan, seperti dokumen kapal, dokumen muatan, crew list, Master Sailing Declaration, bukti pembayaran PNBP, serta dokumen pendukung lain melalui sistem pelayanan yang berlaku. Responden menyebutkan bahwa kapal tidak dapat diberangkatkan sebelum proses bongkar muat selesai, dokumen keberangkatan lengkap, biaya kepelabuhanan dan PNBP dilunasi, serta SPB diterbitkan oleh Syahbandar. Keterangan ini sejalan dengan ketentuan bahwa kapal harus memperoleh Surat Persetujuan Berlayar sebelum melakukan pelayaran. Secara lebih detail, implementasi regulasi ini menegaskan otoritas mutlak Syahbandar sebagai satu-satunya pejabat pemerintah di pelabuhan yang berwenang menerbitkan SPB (Port Clearance) setelah tahapan verifikasi ketat terhadap kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan maritim terpenuhi. Terkait persyaratan dokumen, legalitas Master Sailing Declaration (Surat Pernyataan Nakhoda) diwajibkan sebagai hukum dan teknis bahwa armada, kelengkapan crew, serta alat keselamatan murni dalam kondisi siap layar. Aturan ini juga

mengharuskan penyelesaian operasional darat dan fisik secara sinkron antara dokumen muatan akhir dengan kondisi aktual di tangki kapal, sehingga tidak boleh ada kegiatan bongkar muat yang tertinggal saat kapal diizinkan bergerak. Selain itu, kewajiban pelunasan finansial untuk PNBP dan jasa kepelabuhanan berfungsi sebagai jaminan (clearance) pasti bahwa kapal tidak meninggalkan pelabuhan dengan status tunggakan piutang kepada negara maupun pengelola pelabuhan. Untuk memastikan ketepatan tata kelola tersebut, pengajuan oleh agen atau pemilik kapal kini diwajibkan terintegrasi melalui sistem pelayanan informasi terpadu secara elektronik guna memastikan seluruh dokumen dan sertifikat yang diunggah, validasi secara real-time, serta terhindar dari potensi pemalsuan. Terakhir, regulasi perlindungan navigasi ini juga menetapkan bahwa setelah SPB diterbitkan, dokumen tersebut memiliki batas waktu validitas ketat (umumnya 1 x 24 jam) yang mengharuskan kapal untuk segera bertolak, dan apabila terjadi keterlambatan dalam rentang waktu tersebut, SPB dapat dinyatakan kedaluwarsa sehingga pihak agen diwajibkan untuk memproses laporan ulang.

Pada aspek penanganan barang berbahaya, jawaban responden juga sesuai dengan PM 16 Tahun 2021 tentang Barang Berbahaya di Pelabuhan. Barang berbahaya harus ditangani dan diangkut dengan prosedur khusus karena dapat menimbulkan risiko terhadap keselamatan manusia, kapal, pelabuhan, dan lingkungan. Oleh karena itu, penanganan barang berbahaya di pelabuhan harus memenuhi persyaratan dokumen, klasifikasi, pengemasan, pelabelan, penyimpanan, dan pengawasan. Regulasi menghendaki barang berbahaya ditangani secara khusus karena memiliki risiko terhadap manusia, kapal, pelabuhan, dan lingkungan. Responden menjelaskan adanya MSDS, Dangerous Goods Manifest, Shipper’s Declaration, klasifikasi bahaya, pelabelan, pengawasan on-site, penggunaan APD, kesiapan pemadam kebakaran, dan spill kit. Artinya, praktik yang dijelaskan responden sudah mencerminkan prinsip dokumen, klasifikasi, pengemasan, pelabelan, pengawasan, dan kesiapsiagaan darurat sebagaimana diatur dalam regulasi. Secara lebih terperinci, regulasi ini mewajibkan pemenuhan administrasi yang sangat ketat, di mana Material Safety Data Sheet (MSDS) berfungsi sebagai panduan teknis medis dan penanganan spesifik muatan, Dangerous Goods Manifest menjadi rujukan pemetaan letak muatan bagi nakhoda dan otoritas pelabuhan, serta Shipper’s Declaration yang bertindak sebagai jaminan hukum dari pihak pengirim bahwa muatan telah dikemas berdasarkan standar keselamatan International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code. Terkait klasifikasi bahaya, pengemasan, dan pelabelan, pemenuhan standar regulasi mengharuskan adanya identifikasi visual yang jelas dan tata cara pemisahan antar muatan yang tidak sesuai guna mencegah potensi reaksi kimia. Lebih jauh lagi, kepatuhan pada aspek pengawasan dan kesiapsiagaan darurat diwujudkan secara konkret di lapangan melalui pengawasan on-site yang melekat oleh petugas yang berwenang (Syahbandar dan operator terminal), mandatori pemakaian Alat Pelindung Diri (APD) khusus bagi pekerja yang berinteraksi langsung dengan muatan, serta penyediaan fasilitas risiko seperti alat pemadam kebakaran spesifik dan spill kit (peralatan penanganan tumpahan kimia atau minyak) guna melokalisasi dan mencegah terjadinya eskalasi kecelakaan kerja, ledakan, atau pencemaran ekosistem maritim di lingkungan pelabuhan.

Pada aspek keagenan kapal, jawaban responden sesuai dengan PM 59 Tahun 2021 tentang Usaha Jasa Terkait Angkutan di Perairan. Usaha keagenan kapal adalah kegiatan usaha jasa yang mengurus kepentingan kapal, baik kapal perusahaan angkutan laut nasional maupun asing, selama kapal berada di pelabuhan atau wilayah Indonesia. Perusahaan agen bertindak sebagai wakil pemilik kapal atau operator kapal dalam urusan administrasi, operasional, dan koordinasi dengan instansi pelabuhan. Regulasi menempatkan usaha keagenan kapal sebagai jasa yang

mengurus kepentingan kapal selama berada di pelabuhan atau wilayah Indonesia. Dalam jawaban responden, agen memiliki peran sentral dalam mengunggah dokumen, mengajukan layanan kapal melalui Inaportnet, melakukan koordinasi dengan KSOP, BUP, PBM, operator terminal, serta memastikan layanan pandu dan tunda tersedia. Ini menunjukkan bahwa praktik keagenan di lapangan sudah sejalan dengan fungsi normatif agen sebagai wakil pemilik atau operator kapal. Secara lebih detail, regulasi ini memberikan landasan hukum yang kuat dan mewajibkan perusahaan keagenan kapal untuk memiliki legalitas badan usaha yang sah, serta bertindak secara profesional sebagai penjamin yang menjembatani seluruh kebutuhan kapal sejak tahap pra-kedatangan (pre-arrival), operasional sandar, hingga keberangkatan kapal. Keterlibatan aktif agen dalam sistem Inaportnet juga merupakan bentuk kepatuhan langsung terhadap regulasi terkait modernisasi tata kelola kepelabuhanan berbasis sistem elektronik, yang dirancang oleh pemerintah untuk menjamin transparansi biaya, efisiensi, dan percepatan pelayanan perizinan secara real-time. Agen dituntut untuk memastikan seluruh kewajiban Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) maupun biaya jasa pelabuhan terselesaikan dengan baik agar terhindar dari sanksi administratif atau penundaan operasional kapal. Secara keseluruhan, regulasi memberikan dasar hukum mengenai kewajiban administrasi, keselamatan pelayaran, penggunaan sistem elektronik, pengawasan TUKS, penerbitan SPB, peran agen kapal, serta penanganan barang berbahaya. Sementara itu, responden menjelaskan bagaimana ketentuan tersebut dijalankan dalam praktik pelayanan kapal tanker di Pelabuhan TUKS Multi Trading Pratama.

Kesesuaian paling kuat terlihat pada aspek administrasi kapal melalui Inaportnet, karena responden menjelaskan bahwa pengurusan dokumen seperti PKK, SPOG, dan layanan keberangkatan dilakukan melalui sistem elektronik. Hal ini menunjukkan bahwa praktik pelayanan kapal sudah mengarah pada sistem pelayanan sebagaimana dikehendaki oleh PM 8 Tahun 2022 tentang Inaportnet. Pelayanan kapal di pelabuhan dilakukan melalui sistem elektronik Inaportnet agar proses administrasi menjadi lebih cepat, transparan, terintegrasi, dan efisien. Sistem ini menghubungkan agen pelayaran, penyelenggara pelabuhan, badan usaha pelabuhan, Syahbandar/KSOP, dan pihak terkait lainnya. Selain itu, penggunaan sistem juga memperlihatkan adanya upaya untuk mempercepat proses pelayanan, mengurangi kesalahan administrasi, dan meningkatkan keterpaduan antarinstansi.

Kesesuaian juga tampak pada aspek keselamatan pelayaran dan kelayakan kapal. Responden menjelaskan bahwa kapal harus memenuhi dokumen teknis, sertifikat keselamatan, kesesuaian draft dengan kedalaman dermaga, kesiapan pandu dan kapal tunda, serta pemeriksaan sebelum keberangkatan. Hal ini sejalan dengan prinsip keselamatan dalam UU No. tentang Pelayaran Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang meliputi angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Artinya, kegiatan kapal tidak hanya dilihat sebagai proses datang dan berangkat, tetapi juga harus memenuhi aspek administrasi, keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis komparatif antara regulasi maritim yang berlaku dengan fakta operasional di pelabuhan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) Multi Trading Pratama oleh PT Barru Samudera Timur, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

a. Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)

Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) Proses PKK telah berjalan sesuai UU No. 66 Tahun 2024 melalui sistem Inaportnet yang terintegrasi dengan INSW. Digitalisasi ini terbukti efektif dalam mempercepat verifikasi data, koordinasi dengan instansi terkait (KSOP, KKP, operator terminal), serta meningkatkan transparansi pelayanan.

b. Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG)
   Pelaksanaan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) Penerbitan SPOG telah memenuhi prinsip keselamatan pelayaran dengan koordinasi lintas sektoral yang baik. PT Barru Samudera Timur secara konsisten memastikan kesiapan aspek navigasi, mulai dari jadwal pemanduan dan penundaan kapal, hingga perhitungan teknis seperti under-keel clearance dan kesesuaian spesifikasi dermaga
c. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)
   Pelaksanaan Surat Persetujuan Berlayar (SPB): Prosedur SPB telah memenuhi ketentuan UU No. 66 Tahun 2024 dan PM No. 28 Tahun 2022. PT Barru Samudera Timur berhasil memastikan seluruh kewajiban administratif, teknis, dan pembayaran PNBP terpenuhi melalui sistem elektronik, sehingga legalitas laik layar kapal terjamin sebelum meninggalkan pelabuhan.
d. fektivitas Peran PT Barru Samudera Timur
   Efektivitas Peran Keagenan PT Barru Samudera Timur menjalankan fungsi keagenan secara efektif dalam melayani kapal tanker, termasuk dalam koordinasi bongkar muat dan penanganan muatan berbahaya. Kendala operasional berupa ketidaksesuaian spesifikasi kapal dengan dermaga serta dinamika biaya kepelabuhanan mampu dimitigasi melalui koordinasi antarinstansi yang intensif dan kedisiplinan pada prosedur operasional berbasis elektronik.

Berdasarkan kesimpulan pekayanan kedatangan dan keberangkatan kapal Tanker di pelabuhan Multi trading pratama, penelitian menyampaikan saran-saran yang membangun serta bermanfaat bagi PT. Barru samudera timur, berikut beberapa saran dan penelitian:

1. Peningkatan integrasi sistem antara Inaportnet dan INSW agar proses administrasi kedatangan dan keberangkatan kapal lebih efisien, termasuk sinkronisasi dokumen kapal dan muatan dengan kepabeanan dan karantina.
2. Evaluasi berkala terhadap spesifikasi dermaga dan fasilitas bongkar muat untuk menyesuaikan dengan jenis kapal tanker, sehingga hambatan teknis dapat diminimalkan.
3. Peningkatan koordinasi antar instansi, termasuk agen kapal, KSOP, KKP, PBM, dan pihak terminal untuk mengurangi risiko keterlambatan administrasi dan bongkar muat serta menjamin keselamatan pelayaran.
4. Pelatihan penanganan barang berbahaya guna memperoleh sertifikasi resmi. Pelatihan untuk meningkatkan pemahaman regulasi internasional seperti (IMDG Code), meminimalisir resiko insiden kebocoran, menjamin keselamatan bongkar, serta penanganan barang berbahaya.
5. Penyusunan Standard Operating Procedure (SOP) yang komprehensif untuk mengatasi hambatan operasional seperti keterlambatan dokumen, ketidaksesuaian alat bongkar muat, dan draft kapal yang tidak sesuai, sehingga pelayanan kapal lebih efektif dan aman.

REFERENSI

Buku:

Achmad, F. T. A. (2024). Profil Balai Besar Kekarantinaan Kesehatan Makassar. Kemenkes BKK Makassar.

Gito, S. & Kundori, I made. S, & Andi. I. (2022) Manajemen Transportasi Laut, Sumatera Barat, Get Press Indonesia.

Sugiyono. (2023). Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif, Bandung, R&D Alfabeta. Bandung.

Budi, S. (2015). Keagenan (Agency) Prinsip Prinsip Dasar, Teori dan Problematika Hukum Keagenan Seri Hukum Bisnis, Edisi 1. Bandung Ghala Indonesia.

Suwarno. (2011). Manjemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran (Era Globalisasi). Semarang: BP UNDIP.

Suyono. R.P. (2011). Pelabuhan Didefinisikan Sebagai Tempat Yang Terdiri Atas Daratan dan Perairan. Jakarta: PPM.

Suyono, R. P. (2020). Buku Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut (Edisi 4). Jakarta: PPM.

Sunaryo. (2015). Bukunya Manajemen Pelabuhan dan Kepelabuhanan, Clearance in.

Kundori. (2022). Buku yang berjudul Dasar Manajemen Kapal Tanker.

Fandi, A. (2025). Implementasi Teori Bauran Pemasaran dalam Usaha Jasa Keagenan Kapal di Banyuwangi pada Era Digital Marketing FEASIBLE 7 (1), 9-17.

Fandi A. & Suwarso. (2025) Buku Ajar Manajemen Bongkar Muat.

TWA Pradesa & Galih. S & MA Khoiruman, Fandi. A. (2024). Efektivitas Bongkar Clinker Pada PT Plindo Multi Terminal Branch Tanjung Wangi Banyuwangi.

Jurnal

Aminul, F. (2020). Proses Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Batang. Politeknik Ilmu Pelayaran Surabaya Press.

Marsetio. (2020). Jurnal Teknologi Maritim dan Pelabuhan Clearance out. Politeknik Ilmu Pelayaran Surabaya Press.

Dhofir, A. S. (2020). Proses Pelaksanaan Clearance in Dan Clearance Out Serta Fungsi Pengawasan Pada Kantor Unit Pelaksana Teknis Kelas Ii Surabaya-Banjarmasin. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Press.

Eki, A. S. (2021). Prosedur Dan Proses Clearance in Dan Clearance Out Mv. Mount Gough Di Pt. Karana Line Cabang Semarang. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Press.

Galindra, W. (2018). Pelaksanaan Proses Kedatangan dan Keberangkatan Serta Cargo Operations MT. Sinar Maluku di Pelabuhan Khusus Donan II Area 60 Refinery Unit IV Cilacap PT. Pertamina (PERSERO). Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Press.

M Iqbal, S. S. (2018). Kegiatan Jasa Keagenan Mv. Meratus Kalabahi Oleh Pt. Bahari Sandi Pratama. Politeknik Ilmu Pelayaran Surabaya Press.

Misbahul, I. (2020). Analisis Pelayanan Jasa Clearance In Out Kapal MT. Dionne Oleh PT. Serasi Shipping Indonesia Cabang Merak Banten. Diss. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Press.

Nita, L. (2022). Analisis Penyandaran Kapal Tanker Oleh PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda (Doctoral dissertation. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Press.

Nikola, R. (2020). Prosedur Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Penumpang Oleh Pt. Jemla Ferry Cabang Ketapang. Politeknik Ilmu Pelayaran Surabaya Press.

Sunaryo, A. A. & Putra, W. B. (2015). Evaluation of the raw material import process using the authorized economic operator application. Review of Integrative Business and Economics Research, 12(4), 163-183.

Wildan, A. S. (2024). Efektivitas Dan Efiesiensi Penggunaan Single Submission Pengangkut Aplikasi Clearance in Serta Out Mt. Shan Chi Bendera China Di Pelabuhan Maspion Gresik Oleh Perusahaan Keagenan Kapal Pt. Viva Samudera Perkasa Cabang Gresik. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Press.

Ginting, D. & Sembiring, M. J. R. (2025). Pengaruh Waktu Pengerjaan Warta Kedatangan Kapal Pada Sistem Online Inaportnet Terhadap Jumlah Kedatangan Kapal Di PT. Ekawira Swadaya Abadi Belawan. Journal of Maritime and Education (JME), 108-111.

Indah, A. T. R. (2022). Kualitas Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Pada Perusahaan Pelayaran, Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya, 2502-1621.

Noor, F. & Riani, S. & M, Irfan. (2025). Manajemen Keagenan Dalam Menangani Kapal Tangker Bermuatan Solar (Gasoil 2500 PPM) Impor Pada PT. Anugerah Mahadaya Nusantara Di Banjarmasin, Jurnal Pena Jangkar, 2808-1587.

Roby yudika, F. A. (2024). Analisis Proses Clearance In/Out Kapal Cargo Lokal Dengan Sistem Inapornet Pada PT samudera Indonesia Pelabuhan Dwikora Pontianak. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Press.

Welem. (2022). Optimalisasi Proses Bongkar Muat Minyak Produk Di Dermaga Curah. Jurnal Ilmiah Indonesia, 2541-0849.

Yusnidah, H. (2021). Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Pada Pt. Sea Asih Lines Kuala Tanjung, Jurnal Buletin Utama Teknik, 2598-3814.

Undang-Undang/Peraturan Pemerintah

Undang-Undang RI No 66 tahun 2024 tentang pelayaran.

Undang-Undang RI No 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal Dan Barang Di Pelabuhan.

Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2020 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 50 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Peraturan Mentri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2022 Tentang Proses Clearance.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 secara spesifik mengatur tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Port Clearance.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 08 tahun 2022 tentang tata cara pelayanan kapal masuk dan keluar melalui Inaportnet.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 28 Tahun 2022 tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar

Peraturan Menteri Perhubungan No. 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal di Pelabuhan.

Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 tentang Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang. Penyelenggaraan Usaha Jasa dengan Angkutan di Perairan, usaha keagenan kapal.

SKRIPSI

Nevlyn, Y. L. (2023). Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Menangani Kedatangan Kapal Asing Di Pt. Fab Enterprises, Politeknik Pelayaran Surabaya, Skripsi.

Sari. (2020). Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Menangani Clerance in and Clerance out Kapal Tanker, Politeknik Pelayaran Surabaya. Skripsi.