

Analisis Hukum terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan pada PT. PelnI Cabang Lhokseumawe

Legal Analysis of Liability Company Licensing Foreign Ships docking at the Port at PT. PelnI Lhokseumawe Branch

Rahalim Raja Muda Harahap, Taufik Siregar* & Rizkan Zulyadi

Program Studi Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana,
Universitas Medan Area, Indonesia

Diterima: 04 Juni 2022; Direview: 12 Juni 2022; Disetujui: 05 Juli 2022

*Corresponding Email: taufik@staff.uma.ac.id

Abstrak

Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan hukum tentang pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang berada di Indonesia, bagaimana proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan Lhoksumawe dan bagaimana kendala dan tanggungjawab PT. PelnI Cabang Lhoksumawe dalam pemberian Izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan. Jenis penelitian diarahkan kepada penelitian hukum yuridis normative, Sifat penelitian yang dipergunakan dalam menyelesaikan tesis ini adalah deskriptif analisis. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui: Penelitian kepustakaan (Library Research): yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari serta menganalisa konsep-konsep, teori-teori pendapat-pendapat atau penemuan-penemuan serta ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum. Penelitian lapangan (Field Research) yaitu dengan melakukan penelitian langsung kelapangan untuk memperoleh data seperti wawancara. Dalam hal ini peneliti langsung melakukan penelitian ke PT. PelnI Cabang Lhoksumawe yang menangani pelabuhan untuk kapal asing yang akan bersandar. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode kualitatif.

Kata Kunci: Tanggung Jawab; Pemberian Izin Kapal Asing; Sandar

Abstract

The problem in this research is how the legal arrangements regarding the granting of permits for foreign ships that will dock at ports in Indonesia, how the process of granting permits for foreign ships that will dock at the Port of Lhoksumawe and what are the constraints and responsibilities of PT. PelnI Lhoksumawe Branch in granting permits for foreign ships that will dock at the port. This type of research is directed to normative juridical law research. The nature of the research used in completing this thesis is descriptive analysis. Data collection techniques are carried out through: Library Research: namely by collecting and studying and analyzing concepts, theories, opinions or findings and statutory provisions related to law. Field research (Field Research), namely by conducting direct field research to obtain data such as interviews. In this case the researchers directly conduct research to PT. PelnI Lhoksumawe Branch which handles the port for foreign ships that will dock. Analysis of the data used in this study is to use qualitative methods.

Keywords: Responsibilities; Granting of Permits to Foreign Ships; Harboring

How to Cite: Harahap, R.R.M. Siregar, T. & Zulyadi, R. (2022) Analisis Hukum Terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar Di Pelabuhan Pada PT. PelnI Cabang Lhokseumawe). *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*. 5 (1): 696-707



PENDAHULUAN

Indonesia sering disebut sebagai negara maritim, hal ini adalah secara geografis, Indonesia merupakan sebuah negara yang memiliki 17.480 pulau dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan. Hal ini bisa terlihat dengan adanya garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia (± 81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut atau United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982, Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah perairan seluas 3,2 juta km² dan laut teritorial seluas 0,3 juta km². Selain itu, Indonesia juga mempunyai hak eksklusif untuk memanfaatkan sumber daya kelautan seluas 2,7 km² pada perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) (Mahmudah, 2015).

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483km² atau 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut (kapal) menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. Berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008, jenis angkutan di perairan terdiri atas: Angkutan laut, Angkutan sungai dan danau, dan Angkutan penyeberangan (Barus, 2017).

Alat transportasi atau pengangkutan agar bisa mencapai pulau-pulau tersebut dapat menggunakan transportasi darat seperti kereta api, mobil, sepeda motor dan lain-lain, transportasi laut menggunakan kapal laut dan transportasi udara yang menggunakan pesawat udara. Bahkan untuk pulau seperti Kalimantan yang banyak memiliki sungai besar, masyarakat di pulau tersebut menggunakan sungai sebagai jalur transportasi dengan menggunakan perahu-perahu kecil. Maka dari itu peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya, yaitu memindahkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai (Soekardono, 2011).

Transportasi laut merupakan salah satu subsektor transportasi yang turut menjadi bagian penting dalam menunjang aktivitas masyarakat kepulauan. Hal ini juga menjadi salah satu sasaran dalam meningkatkan perekonomian nasional dalam menunjang perdagangan antar pulau. Sehubungan dengan jenis pelayaran niaga, maka pelabuhan sebagai prasarana pelabuhan angkutan laut juga disesuaikan. Ditinjau dari fungsinya dalam perdagangan nasional dan internasional pelabuhan dibedakan menjadi dua macam yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut bebas dimasuki oleh kapal-kapal asing. Pelabuhan ini banyak dikunjungi oleh kapal-kapal samudra dengan ukuran yang besar. Pelabuhan laut juga sering disebut pelabuhan samudra. Pelabuhan pantai hanya digunakan untuk perdagangan dalam negeri, sehingga tidak bebas disinggahi oleh kapal-kapal asing, kecuali dengan izin (Prabowo & Putra, 2018).

Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 di atas dan ketentuan ketentuan lainnya. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran (Barus, 2017).

Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia, pengertian tersebut tertuang dalam Undang-Undang. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Suatu kapal yang berlabuh disuatu pelabuhan akan membutuhkan pelayanan dan memiliki keperluan yang harus dipenuhi. Kemudian perusahaan pelayaran yang ditunjuk sebagai pihak agen akan melakukan pelayanan terhadap kapalkapalnya yang singgah di pelabuhan tersebut.



Dalam menunjang kegiatan keagenan di pelabuhan, pada umumnya melibatkan pihak-pihak yang terkait seperti pengurusan dokumen di kantor Bea dan Cukai setempat, kantor Imigrasi setempat, kantor Karantina dan Kesehatan Pelabuhan setempat, *Vessel Traffic Service* (VTS), Badan Usaha Pelabuhan setempat, kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan setempat. Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, bilamana salah satu pihak "agen" (agent) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan "pemilik" (principal) dengan syarat bahwa pemilik tetap memiliki hak untuk mengawasi, agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya (Suyono, 2007).

Melihat berbagai peranan perusahaan pelabuhan menjadikan perusahaan mempunyai peranan yang cukup sentral dalam meningkatkan pendapatan dan devisa negara serta untuk meningkatkan kesejahteraan kepada siapa saja yang terlibat dalam proses kegiatan niaga kepelabuhan. PT. Pelayaran Nasional (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang melaksanakan kegiatan di bidang Pelayanan Jasa Kepelabuhan (Kramadibrata, 2012).

Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang). Secara teoritis fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan (Interface) antar dua angkutan atau berbagai kepentingan yang saling terkait. Sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut pelabuhan sangat berperan penting dalam hal kelancaran arus kapal, barang dan penumpang (Al Bram, 2011).

Pengelolaan pelabuhan menyebutkan bahwa penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara dalam hal ini adalah Peln yang didirikan oleh Negara, dimana kegiatan perusahaan di pelabuhan meliputi Pelayanan Jasa Pelabuhan yang terdiri dari (Al Bram, 2011): Kolam pelabuhan; Labuh; Pemanduan dan Penundaan; Jasa dermaga; Bongkar muat; Penumpang dan kendaraan; Jasa gudang dan tempat penimbunan barang; Jasa angkutan di perairan pelabuhan; Jasa alat bongkar muat; Penyediaan tanah Penyediaan jaringan jalan dan jembatan, tempat tunggu, kendaraan, saluran pembuangan air, instalasi listrik, instalasi air minum, depo bahan bakar, dan pemadam kebakaran; Pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering dan ro-ro; Pelayanan jasa lainnya yang dapat menunjang pelayanan jasa pelabuhan.

Hukum laut dalam arti luas mencakup segala aspek penggunaan atau pemanfaatan laut dan sumber-sumber yang terdapat di lautan. Dalam literatur hukum di negara-negara kontinental seperti negeri Belanda, hukum laut umumnya diartikan pula sebagai hukum pelayaran yang terutama berfokus pada pengaturan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut dan hal-hal yang berhubungan dengan itu. Di negara-negara yang menganut sistem anglo-saxon dikenal istilah hukum maritim sebagai ketentuan-ketentuan hukum yang berfokus pada pengangkutan melalui laut yang berhubungan dengan perdagangan internasional. Dapatlah dikatakan bahwa hukum pelayaran atau hukum maritim pada hakekatnya merupakan bagian yang khusus dari hukum laut dalam arti yang luas (Umar, 2011). Kapal-kapal asing yang melakukan lintas damai di wilayah perairan suatu negara, tunduk kepada kedaulatan negara pantai tersebut. Maka dalam menjalankan kedaulatannya, negara pantai mempunyai hak dan kewajiban untuk mengatur penyelenggaraan lintas damai kapal-kapal asing tersebut.

Kebijakan (dispensasi) penggunaan kapal asing diberlakukan sejak tahun 2011 melalui Peraturan Pemerintah (PP) No 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan. PP tersebut mengubah secara substansial Pasal 5 (dengan menambahkan Pasal 260 a) pada PP No 20 Tahun 2010. Disebut substansial karena PP No 22 Tahun 2011 mengatasi perbedaan tafsir tentang lingkup penerapan azas cabotage di Indonesia.

Untuk diketahui, pada PP sebelumnya (PP No 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan), azas cabotage diterapkan pada semua jenis kapal yang beroperasi di perairan Indonesia. Dengan hadirnya PP No 22 Tahun 2011, azas cabotage hanya berlaku pada kegiatan angkutan laut yang mengangkut penumpang/barang antar pelabuhan domestik (shipping). Untuk kegiatan lain yang non-shipping, pemerintah masih memperbolehkan penggunaan kapal asing selama tidak ada atau belum tersedia kapal sejenis yang berbendera Indonesia.

Selanjutnya, masih di bulan dan tahun yang sama, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) menerbitkan prosedur pemberian ijin (kapal asing) melalui Permenhub PM 48 Tahun 2011 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang.

Permenhub IPKA tersebut, sebut saja demikian, lahir melalui proses pembahasan yang melibatkan pemangku kepentingan yaitu wakil dari Kementerian Energi Sumber Daya dan Mineral, Badan Pengelola Minyak dan Gas (sekarang SKK Migas), dan Asosiasi Pemilik Kapal Nasional (INSA). Setiap tahunnya, jenis kapal asing yang masuk daftar dispensasi dievaluasi dan direvisi, menyesuaikan perkembangan kepemilikan dan ketersediaan kapal sejenis yang berbendera Indonesia. Kemudian untuk menjaga kepentingan perusahaan pelayaran nasional, Permenhub IPKA mensyaratkan keterlibatan perusahaan pelayaran nasional sebagai operator. (<https://jurnalmaritim.com/sekilas-containership-kapal-pengangkut-peti-kemas/>)

Kementerian Perhubungan cq. Ditjen Perhubungan Laut memastikan bahwa setiap kapal asing yang masuk ke pelabuhan Indonesia sudah melalui proses pemeriksaan sesuai dengan Standar dan Prosedur (SOP) kedatangan kapal asing dan juga awak kapalnya telah melalui pemeriksaan kesehatan sesuai SOP Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) untuk mengantisipasi penyebaran virus Korona.

Kapal asing melakukan lego jangkar di area yang telah ditentukan dan jika hasil pemeriksaan seluruh awak kapal dinyatakan sehat maka kapal boleh masuk di pelabuhan yang sudah memenuhi standar ISPS Code. Namun jika ada yang terindikasi virus Korona maka harus disiapkan langkah evakuasi dan dibawa ke rumah sakit rujukan di setiap provinsi (<https://indoshoppinggazette.com/2020/kapal-asing-masuk-ke-indonesia-wajib-melalui-proses-pemeriksaan-kesehatan-oleh-kkp/>).

Sesuai dengan Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut diantaranya yaitu bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, tally mandiri, depo peti kemas, pengelolaan kapal atau disebut ship management, perantara jual beli kapal dan sewa kapal, keagenan awak kapal, keagenan kapal serta jasa perawatan dan perbaikan kapal (Prabowo & Putra, 2018).

Perkembangan pelabuhan akan sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas dipelabuhannya. Semakin ramai aktivitas perdagangan dipelabuhan pada suatu daerah, maka akan semakin besar pelabuhan tersebut. Perkembangan perdagangan juga mempengaruhi jenis kapal dan lalu lintas kapal yang melewati pelabuhan tersebut. Oleh karena itu, setiap negara berusaha membangun serta mengembangkan pelabuhannya sesuai dengan tingkat keramaiannya dan jenis perdagangannya yang ditampung oleh pelabuhan yang ada di masing-masing daerah (Yosnidah, 2021).

Pelabuhan Lhoksumawe merupakan salah satu pelabuhan yang padat melayani pelayaran domestik dan internasional, khususnya pelayanan kargo. Berdasarkan data yang diperoleh jumlah kapal yang bersandar di pelabuhan Lhokseumawe baik domestik maupun international sebanyak 691 kapal yang terdiri atas kapal penumpang, kapal kargo, kapal tangki dan kapal-kapal penangkap ikan. Selain itu ada beberapa kapal asing juga yang bersandar di Pelabuhan yang berada di Lhoksumawe yang dikelola oleh PT. Pelni,

Ada beberapa judul penelitian yang telah dilakukan, seperti Saifullah, Universitas Sumatera Utara yang membahas: pengaruh sanitasi kapal dan manajemen kapal (penerapan SOP dan kepemimpinan) terhadap kepemilikan sertifikat sanitasi Kapal di Pelabuhan Lhokseumawe, Dimas Ahmad Alimuddin, tentang factor, dampak dan cara mengatasi penyebab terjadinya keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten. Mario Rizky Sinaga, yang meneliti peranan, hambatan dan tanggung jawab PT. Pelindo I dan penyelesaian hukum dalam permasalahan kapal yang bersandar.

Berkaitan dengan itu jelas bahwa masih banyak hal yang harus diteliti dari pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang ada di Wilayah Indonesia salah satunya yang beradi di Lhoksumawe, maka tujuan dari penelitian yang dilakukan adalah untuk menjawab



permasalahan yang dibahas yaitu: untuk menganalisis pengaturan hokum, proses pemberian izin, kendala dan tanggung jawab PT. PelnI Cabang Lhoksumawe dalam pemberian Izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan.

METODE PENELITIAN

Metode Penelitian adalah cara melakukan sesuatu dengan melakukan pikiran secara sesakma untuk mencapai suatu tujuan dengan cara mencari, mencatat, merumuskan dan menganalisis sampai menyusun laporan (Narbuko dan Achmadi, 2013).

Jenis penelitian diarahkan kepada penelitian hukum yuridis normatif atau doktriner yang juga disebut sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen, karena lebih banyak dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan. Penelitian hukum normatif atau doktriner yang diajukan dalam kajian ini adalah penelitian terhadap asas-asas hukum.

Penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian hukum bersifat yuridis normatif (penelitian hukum kepustakaan), yaitu dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka, yang mencakup penelitian terhadap asas-asas hukum, sistematika hukum, sinkronisasi hukum, sejarah hukum, perbandingan hokum (Soekanto, 2011), serta hukum yang akan datang (futuristik). Disamping penelitian hukum normatif, penelitian ini juga berupaya untuk meneliti data primer, yang dikenal sebagai penelitian hukum yuridis normative (Hartono, 2014).

Sifat penelitian yang dipergunakan dalam menyelesaikan tesis ini adalah deskriptif analisis dari data PT. PelnI Cabang Lhoksumawe dan hasil wawancara. Studi kasus adalah penelitian tentang status subjek penelitian yang berkenaan dengan suatu fase spesifik atau kasus dari keseluruhan personalitas yang mengarah pada penelitian hukum normatif, yaitu suatu bentuk penulisan hukum yang mendasarkan pada karakteristik ilmu hukum yang berdasarkan pada karakteristik ilmu hukum yang normative (Wijayanti, 2011).

Sifat penelitian ini secara deskriptif analitis yaitu yang dari hasil ini dapat mendeskripsikan (menggambarkan) secara menyeluruh dan sistematis mengenai pengaturan dan proses pemberian izin kapal asing sandar di pelabuhan yang berada di Lhoksumawe, yaitu penelitian yang ditujukan hanya pada peraturan-peraturan tertulis, bahan-bahan hukum lainnya.

Dalam penelitian ini pendekatan yang digunakan dalam memecahkan masalah adalah dengan menggunakan metode pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis yang dimaksudkan adalah hukum dilihat sebagai norma atau *das sollen*), karena dalam melakukan pembahasan masalah dalam penelitian ini menggunakan bahan-bahan hukum (baik hukum yang tertulis maupun hukum yang tidak tertulis atau baik bahan hukum primer, sekunder maupun tersier. Sedangkan pendekatan empiris adalah dengan melihat hukum sebagai kenyataan sosial, kultural atau *das sein* karena dalam penelitian ini data yang digunakan data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian.

Jadi, pendekatan yuridis empiris yang dimaksudkan di dalam penelitian ini adalah bahwa dalam menganalisis permasalahan yang telah dirumuskan dilakukan dengan memadukan bahan-bahan hukum baik primer, sekunder maupun tersier (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan yaitu tentang proses pemberian izin kapal asing sandar berdasarkan data-data yang yang diperoleh dari Pelabuhan yang berada di Lhoksumawe.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui: Penelitian kepustakaan (*Library Research*): yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari serta menganalisa konsep-konsep, teori-teori pendapat-pendapat atau penemuan-penemuan serta ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum. Penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu dengan melakukan penelitian langsung kelapangan untuk memperoleh data seperti wawancara. Dalam hal ini peneliti langsung melakukan penelitian ke PT. PelnI Cabang Lhoksumawe yang menangani pelabuhan untuk kapal asing yang akan bersandar.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode kualitatif yang menekankan pada pemahaman mengenai masalah-masalah dalam kehidupan sosial berdasarkan kondisi realitas atau natural setting yang holistik, kompleks dan rinci (Arifin, 2012). Data kualitatif yang diperoleh secara sistematis dan kemudian substansinya dianalisis

untuk memperoleh jawaban tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini secara kualitatif untuk mendapatkan jawaban yang pasti dan hasil yang akurat. Selanjutnya data yang disusun secara deskriptif sehingga dapat diperoleh gambaran secara menyeluruh terhadap proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan, aturan hukum yang mengatur dan kendala yang dihadapi dalam proses pemberian izin kapal asing sandar. Dan diakhiri dengan penarikan kesimpulan dengan menggunakan metode induktif sebagai jawaban dari permasalahan yang dirumuskan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Hukum Tentang Pemberian Izin Kapal Asing Yang Akan Bersandar Di Pelabuhan Yang Berada Di Indonesia

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kebutuhan akan jasa angkutan laut semakin lama semakin meningkat, baik jumlahnya maupun macamnya. Salah satu komponen dari sistem angkutan laut adalah pelabuhan, dimana pelabuhan laut merupakan salah satu sub sistem transportasi laut yang mempunyai fungsi utama, yaitu sebagai tempat yang aman untuk berlabuh dan bertambatnya kapalkapal serta sebagai terminal transfer barang dan penumpang melalui angkutan darat dan angkutan laut (Erliyana, 2020).

Agen perusahaan pelayaran mempunyai peranan penting dalam kegiatan pelayaran, yang berpengaruh pada kelancaran perdagangan dan perekonomian, karena agen pelayaran yang sangat besar dalam kegiatan/ keperluan kapal selama di pelabuhan. Berdasarkan peraturan tentang Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran bahwa ketentuan pelayaran harus sesuai syarat dan ketentuan peraturan yang berlaku, karena manfaat adanya kerjasama terkait pemberian kapal sandar, terutama kapal asing yang bersandar dalam wilayah pelabuhan di Indonesia.

Menurut Peraturan Pemerintah. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditrnda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal Asing adalah Kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar Kapal Indonesia (Pasal 1 Angka 31 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau 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 antarmoda transportasi (Pasal 1 Angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal. Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan Usaha Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia (Pasal 1 Angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal) Perusahaan Angkutan Laut Nasional adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan/atau dari dan ke pelabuhan di luar negeri.

Perusahaan Angkutan Laut Asing adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum asing yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan atau terminal khusus



Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dari dan ke pelabuhan luar negeri (Pasal 1 Angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal). Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur, Dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan Di Bidang Laut

Proses Pemberian Izin Kapal Asing Yang Akan Bersandar Di Pelabuhan Lhoksumawe

Menurut PM No.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. Ada beberapa hal penting berkaitan dengan asas cabotage yang tercantum sesuai perundang-undangan tersebut yaitu ketentuan penggunaan kapal asing dalam melakukan kegiatan lain dan persyaratan dalam persetujuan penggunaan kapal asing sesuai batas jangka waktu, jenis kapal, maupun jenis kegiatan di perairan Indonesia.

Prosedur pemberian izin kapal sandar dimasa pandemik ialah sebelum kapal tiba dipelabuhan maka akan terlebih dahulu diperiksa pelabuhan asal kapal tersebut oleh petugas melalui shipping agency atau perwakilan perusahaan/owner dan pada saat kapal tiba di pelabuhan kapal tidak diizinkan untuk langsung bersandar di dermaga, kapal akan di labuhkan di area yang telah ditentukan untuk pemeriksaan oleh petugas Karantina Kesehatan dan apabila kapal sudah dinyatakan negatif oleh petugas Karantina Kesehatan maka kapal akan diberikan izin untuk bersandar di dermaga untuk melanjutkan aktivitas yang direncanakan.

Agen pelayaran kapal asing harus melengkapi dokumen perizinan kedatangan kapal tersebut melalui sistem online yaitu Inaportnet dimana agen pelayaran mengajukan permohonan kedatangan kapal termasuk asal pelabuhan sebelumnya, identitas kapal dan juga muatannya serta status awak kapalnya sebelum masuk ke Indonesia. Dengan adanya COVID-19 yang telah tersebar diberbagai negara mulai tahun 2019, juga berdampak terhadap datangnya kapal asing, karena dengan adanya COVID-19 tersebut setiap kapal asing yang masuk ke pelabuhan Indonesia harus melalui proses pemeriksaan sesuai dengan Standar dan Prosedur (SOP) kedatangan kapal asing dan juga awak kapalnya telah melalui pemeriksaan kesehatan sesuai SOP Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) untuk mengantisipasi penyebaran COVID-19.

Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain seperti survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, *salvage* dan pekerjaan bawah air, kapal pembangkit listrik (*Floating Power Plant*) dan kapal kontruksi pembangunan dermaga. Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di wilayah perairan Indonesia sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia (Hananto S., 2007).

Dalam hal ini sesuai dengan pengertian kapal asing dan ketentuan kapal asing yang melakukan segala kegiatan yang menyangkut kegiatan transportasi atau penyandaran kapal, PT. Pelni Cabang Lhoksumawe sebagai pihak agen yang telah ditunjuk perusahaan asing yang bertugas mengurus segala macam keperluan dokumen-dokumen kapal asing yang dibutuhkan untuk proses penyandaran maupun bongkar muat di pelabuhan.

Proses pemberian izin untuk kapal asing yang bersandar di pelabuhan Lhokseumawe adalah pemilik/owner kapal harus menunjuk perwakilan perusahaan atau Agen yang sudah terdaftar di Otoritas Pelabuhan dan untuk semua perizinan sebelum kapal tiba/berangkat akan di urus oleh perwakilan/Agen tersebut. Kapal asing wajib memiliki persetujuan penggunaan kapal asing yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Menteri dalam menerbitkan persetujuan penggunaan kapal asing dengan mendelegasikan kepada Direktur Jenderal atas nama Menteri Perhubungan.



Contoh perjanjian kapal asing yang bersandar di dermaga ialah pemilik kapal atau owner wajib membayar jasa - jasa pelabuhan sesuai tarif yang berlaku dipelabuhan tersebut melalui Shipping Agency atau perwakilan perusahaan yang ditunjuk, adapun jasa - jasa yang wajib dibayar adalah jasa Rambu, Labuh, Radio, Tambat, Pemanduan, Penunduan dan biaya lain - lain sesuai kesepakatan antara *Owner* dan *Shipping Agency*.

Pada tanggal 02 November 2021, Tim keagenan PT Pelni Lhokseumawe yang merupakan Terminal Point dari cabang Medan melayani keagenan kapal MT *Adventege Summer* berupa *Shipping Agent / Medical evacuation* di Pelabuhan Khusus / TUKS, Lhokseumawe yang sebelumnya dari pelabuhan Singapura kemudian melanjutkan perjalanan ke pelabuhan Brazil. Kapal MT *Adventege Summer* memiliki GT sebesar 83.850 ton. Seluruh pihak kapal dan cabang sangat kooperatif dalam kegiatan tersebut.

Pelabuhan Lhokseumawe melayani bongkar muat curah cair dan curah kering di dermaga umum sebanyak 281.901 ton. Dengan komoditas unggulannya yakni: semen curah dan *Crude Palm Oil* (CPO). Pelabuhan Lhokseumawe juga rutin memfasilitasi kegiatan ekspor curah cair berupa CPO ke India. Rata-rata muatannya sebanyak 5.000 Metrik Ton per bulannya. Keagenan PT. Pelni didukung oleh 45 cabang dan 116 terminal point diseluruh serta SDM dengan *background shipping* yang berpengalaman.

Tanggung Jawab Perusahaan Dalam Memberikan Izin Kapal Asing Sandar

Prinsip tentang tanggung jawab merupakan perihal yang sangat penting dalam hukum perlindungan konsumen. Dalam kasus-kasus pelanggaran hak Sanksi Terhadap Kapal Asing Yang Membawa Barang Tidak Sesuai Izin konsumen, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait (Shidarta, 2006). Prinsip tentang tanggung jawab merupakan hal yang sangat penting dan memerlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait. Secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan, yaitu kesalahan (*liability based on fault*), praduga selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*), praduga selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of nonliability*), tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dan pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*) (Shidarta, 2000)

Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah barang tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuan-ketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

Sanksi Terhadap Kapal Asing Yang Membawa Barang Tidak Sesuai Izin. Dalam Esiklopedi Indonesia, Sanksi berasal dari kata *sanctio*. Sanksi diartikan sebagai tindakan paksaan untuk menjamin terlaksananya peraturan-peraturan, syarat-syarat perjanjian, dan sebagainya (Ensiklopedi Indonesia, 1984), Sedangkan menurut Kamus Hukum sanksi diartikan akibat sesuatu perbuatan atau suatu reaksi dari pihak lain (manusia atau makhluk sosial) atau suatu perbuatan.

Menurut Andi Hamzah sanksi dapat diartikan sebagai hukuman bagi pelanggar ketentuan undang-undang. Sedangkan sanksi pidana adalah akibat hukum terhadap pelanggaran ketentuan pidana yang berupa pidana dan/atau tindakan (Kamus Hukum, 2008). Dalam keberadaan sanksi Yang Membawa Barang Tidak Sesuai Izin merupakan sarana yang efektif untuk mengurangi terjadinya pelanggaran dan kejahatan terhadap ketentuan yang tercantum dalam bidang perizinan. Khususnya kapal sing yang membawa barang tidak sesuai izin sanksi yang dijatuhkan apabila melanggar ketentuan yang telah ditetapkan sebelumnya, maka sanksi dapat berupa sanksi administratif dan sanksi lainnya.

Ketentuan tentang perizinan mempunyai fungsi mengatur dan menertibkan. Sebagai fungsi mengatur yaitu dimaksudkan agar izin atau setia izin tempat- tempat usaha, bangunan dan bentuk kegiatan masyarakat lainnya tidak bertentangan satu sama lain, sehingga terciptanya ketertiban dalam segi kehidupan bermasyarakat. Sebagai fungsi mengatur, dimaksudkan bahwa perizinan



yang ada dapat dilaksanakan sesuai dengan peruntukannya, sehingga tidak terdapat penyalahgunaan izin yang telah diberikan, dengan kata lain fungsi pengaturan ini dapat disebut juga sebagai fungsi yang dimiliki oleh pemerintah (Sutedi. 2010).

Perintah penahanan kapal ditujukan kepada syahbandar, karena syahbandar merupakan pejabat/pengurus pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi dalam melaksanakan fungsi keamanan dan keselamatan pelayaran yang meliputi pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan laut di pelabuhan. Oleh karena itu untuk pelaksanaan penahanan kapal dimaksud tidak mungkin dapat diserahkan kepada penuntut umum atau jurusita pengadilan, berhubung secara yuridis-administratif sudah ada pejabat yang bertanggung jawab penuh di pelabuhan.

Lokasi Pelabuhan (Pasal 1 Angka 16 UU Pelayaran. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau 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 antarmoda transportasi.) tempat penahanan kapal dihibungkan dengan kewenangan relative pengadilan, berada pada wilayah hukum pengadilan negeri yang sedang memeriksa perkaranya. Apabila pengadilan tersebut tidak memiliki pelabuhan maka dapat didelegasikan kepada pengadilan negeri yang wilayahnya terdapat pelabuhan. Kewenangan tindakan hakim terhadap kapal dalam UU Pelayaran sudah jelas bentuknya adalah penahanan bukan berupa penyitaan. Dalam perkara pidana tindakan penyitaan hanya dapat dilakukan dalam tindakan penyidikan dan tujuannya untuk memperoleh barang bukti dan pejabat yang berwenang adalah penyidik. Sedangkan dalam perkara perdata, penahanan kapal bukan merupakan penyitaan, baik sita jaminan (*conservatoir beslag*) atas kapal maupun sita eksekutorial (*executorial beslag*) atas kapal. 162 Syahbandar disini bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (*Port Security Commite*) (Penjelasan Pasal 212 ayat (1) UU Pelayaran. Yang dimaksud dengan "Syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (*port security commitee*)" adalah Syahbandar atas nama Pemerintah selaku Designated Authority (DA) berwenang menentukan tingkat keamanan di pelabuhan (*security level*).), sehingga perannya sebagai koordinator institusi pemerintah dan penegak hukum khusus pelabuhan selalu berkoordinir dengan penyidik untuk kelancaran tugas penyidik. sanksi jika ada kapal asing yang membawa barang yang dilarang sesuai dengan peraturan yang berlaku adalah Kapal akan diberikan sanksi dari bagian Bea cukai setempat baik berupa denda ataupun peringatan tegas.

Kendala Dalam Proses Pemberian Izin Kapal Asing Sandar

Untuk dapat melakukan pengelolaan suatu perusahaan prosedurnya wajib memperoleh izin terlebih dahulu dari pejabat yang berwenang, izin yang dilakukan tersebut prinsipnya ada dua macam yaitu izin lingkungan dan izin usaha perusahaan, kedua izin ini diperlukan untuk semua usaha yang terlepas dari bentuk perusahaannya, apakah itu badan hukum atau bukan badan hukum wajib memiliki izin tanpa terkecuali.

Menurut PM No.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. Ada beberapa hal penting berkaitan dengan asas cabotage yang tercantum sesuai perundang-undangan tersebut yaitu ketentuan penggunaan kapal asing dalam melakukan kegiatan lain dan persyaratan dalam persetujuan penggunaan kapal asing sesuai batas jangka waktu, jenis kapal, maupun jenis kegiatan di perairan Indonesia. Ketentuan penggunaan kapal asing dalam melakukan kegiatan lain di perairan Indonesia yaitu: Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain seperti survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, salvage dan pekerjaan bawah air, kapal pembangkit listrik (*Floating Power Plant*) dan kapal kontruksi pembangunan dermaga; Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di



wilayah perairan Indonesia sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia; Kapal asing wajib memiliki persetujuan penggunaan kapal asing yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Menteri dalam menerbitkan persetujuan penggunaan kapal asing dengan mendelegasikan kepada Direktur Jenderal atas nama Menteri Perhubungan.

Dalam hal ini sesuai dengan pengertian kapal asing dan ketentuan kapal asing yang melakukan segala kegiatan yang menyangkut kegiatan transportasi atau penyandaran kapal, sebagai pihak agen yang telah ditunjuk perusahaan asing yang bertugas mengurus segala macam keperluan dokumen-dokumen kapal asing yang dibutuhkan untuk proses penyandaran maupun bongkar muat di pelabuhan.

SIMPULAN

Pengaturan hukum tentang pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang berada di Indonesia adalah dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, dan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal, dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur, Dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan Di Bidang Laut

Proses pemberian izin untuk kapal asing yang bersandar di pelabuhan Lhokseumawe adalah pemilik/owner kapal harus menunjuk perwakilan perusahaan atau Agen yang sudah terdaftar di Otoritas Pelabuhan dan untuk semua perizinan sebelum kapal tiba/berangkat akan di urus oleh perwakilan/Agen tersebut. Kapal asing wajib memiliki persetujuan penggunaan kapal asing yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Menteri dalam menerbitkan persetujuan penggunaan kapal asing dengan mendelegasikan kepada Direktur Jenderal atas nama Menteri Perhubungan.

Kendala dan tanggungjawab PT. Pelnis Cabang Lhokseumawe dalam pemberian Izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan adalah Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah barang tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuan-ketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Al Bram, D. (2011). Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku II): Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, Dan Incoterm, Jakarta: Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila.
- Arifin, S., (2012), Metode Penulisan Karya Ilmiah dan Penelitian Hukum, Medan Area University Press.
- Barus, V.I.R.B. (2017), Tugas Dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia, Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 1, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro.,
- Erliyana, S., (2020), *Optimalisasi Pelayanan Dokumen Kedatangan Kapal Asing Saat Terjadinya Covid-19*, Majalah Ilmiah Gema Maritim, Politeknik Bumi Akpelni, Semarang.
- Hananto S.E., (2007), *Manajemen Perusahaan Pelayaran: Pendekatan Praktis Dalam Bidang Usaha Pelayaran*, Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Hartono, C.F.G.S., (2014), Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke -20, Bandung: Alumni
- Kamus Hukum, (2008), Jakarta: Citra Umbara
- Kramadibrata, S. (2012), Peranan Sektor Transportasi Dalam Mengantisipasi PJP II dan Pelita VI, Bandung: ITB.
- Mahmudah, N., (2015), *Illegal Fishing: Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Narbuko, C., dan Achmadi, A., (2013), Metodologi Penelitian, Jakarta; PT. Bumi Aksara

- Prabowo, H., & Putra, A., (2018), Tinjauan Yuridis Terhadap Tanggungjawab Pt. Pelindo-I Kepada Pengguna Jasa Barang Yang Rusak/Hilang Selama Masih Ditumpuk Di Areal Pelabuhan (Studi pada PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan), Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, hlm. 2
- Shidarta, (2000), Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, Jakarta: Grasindo.
- Shidarta. (2006), Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia. Jakarta, Grasindo.
- Soekardono, R., (2011), Hukum Dagang Indonesia jilid 1, Jakarta: Rajawali Press
- Sutedi, A. (2010). Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik. Jakarta: Sinar Grafika.
- Suyono, R.P. (2007), Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, PPM, Bandung, Alfabeta
- Umar, H., (2011), Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa: Buku I, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan
- Van Hoeve, (1984), Ensiklopedi Indonesia, Jakarta: Ichtiar Baru
- Wijayanti, A., (2011), Strategi Penulisan Hukum, Bandung: Lubuk Agung
- Yosnidah, (2021), Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Pada PT. Sea Asih Lines Kuala Tanjung, Buletin Utama Teknik 16(2), 147-155.
- <https://jurnalmaritim.com/sekilas-containership-kapal-pengangkut-peti-kemas/>
- <https://indoshoppinggazette.com/2020/kapal-asing-masuk-ke-indonesia-wajib-melalui-proses-pemeriksaan-kesehatan-oleh-kkp/>
- Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran
- Peraturan Menteri Perhubungan No.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 Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur, Dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan Di Bidang Laut
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan kekapal.