BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Manajemen Keagenan Kapal

Secara umum, Manajemen adalah proses mengatur sumber daya manusia, waktu, uang, informasi, dan aset-aset lainnya agar tujuan organisasi dapat dicapai secara efektif dan efesien. Sedangkan Keagenan kapal (*ship agency*) adalah kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan atau agen yang bertindak sebagai perwakilan kapal ketika kapal berada di pelabuhan. Agen kapal bertugas menangani segala proses administratif, operasional, dan logistik agar kedatangan kapal, bongkar-muat, serta keberangkatan kapal berjalan lancar. Tanpa agen kapal, operasi pelabuhan akan lebih lambat karena kapten dan kru tidak bisa mengurus seluruh prosedur sendiri.Keagenan kapal berperan besar dalam efisiensi operasional pelabuhan.

Dalam manajemen keagenan kapal, hubungan antara agen dan principal merupakan hubungan hukum dan operasional yang bersifat agensi (*agency relationship*)**.** *Principal*adalah pemilik kapal atau perusahaan pelayaran (*ship owner/ship operator*) yang memberikan kuasa kepada agen kapal untuk bertindak atas namanya selama kapal berada di pelabuhan. Agen kapal bertindak sebagai perwakilan resmi principal dalam mengurus seluruh kepentingan administratif, teknis, dan operasional kapal, baik pada saat kedatangan, selama sandar, hingga keberangkatan kapal dari pelabuhan. Hubungan ini biasanya diikat melalui perjanjian keagenan (*agency agreement)* yang mengatur ruang lingkup kewenangan, hak, dan kewajiban masing-masing pihak. Dalam konteks digitalisasi pelayanan pelabuhan, khususnya melalui penerapan *Single Submission* (SSm) Pengangkut, hubungan agen dan principal menjadi semakin strategis. Agen tidak hanya berperan sebagai perantara administratif, tetapi juga sebagaioperator sistem digitalyang bertanggung jawab melakukan input, validasi, dan

Pengiriman data kapal secara elektronik atas nama principal. Keberhasilan penerapan SSM Pengangkut sangat bergantung pada ketepatan agen dalam mengelola data yang diberikan *principal.* Dengan demikian, optimalisasi manajemen dokumen kapal asing melalui SSM Pengangkut merupakan refleksi langsung dari kualitas hubungan kerja antara agen dan principal, baik dari sisi kejelasan kewenangan, kompetensi sumber daya manusia, maupun efektivitas koordinasi operasional.

Dengan demikian, hubungan antara agen dan principal tidak hanya bersifat kontraktual, tetapi juga merupakan hubungan strategis yang menentukan keberhasilan manajemen keagenan kapal di era digital. Penerapan SSM Pengangkut menuntut agen yang kompeten, bertanggung jawab, dan adaptif terhadap teknologi, serta *principal* yang kooperatif dan transparan dalam penyediaan data. Hubungan kerja yang sinergis inilah yang menjadi prasyarat utama tercapainya optimalisasi manajemen dokumen kapal asing secara efektif dan efisien.

Manajemen keagenan kapal adalah proses pengelolaan seluruh kegiatan oleh agen kapal sebagai perwakilan pemilik kapal ketika kapal tiba, berlabuh, melakukan operasional pelabuhan, hingga keberangkatan. Agen kapal harus memastikan bahwa dokumen kedatangan/keberangkatan (*clearance in/out*), layanan pelabuhan, penyediaan bunker, air, tunda, serta koordinasi dengan instansi pelabuhan berjalan optimal. Manajemen keagenan kapal meliputi beberapa komponen penting :

1. Penjadwalan kapal
2. Pemenuhan persyaratan administratif dan regulasi pelabuhan
3. Koordinasi dengan otoritas terkait dan pihak logistik
4. Pengaturan bongkar muat barang serta awak kapal
5. Pengendalian biaya serta waktu.

Manajemen keagenan kapal adalah proses pengelolaan seluruh kegiatan oleh agen kapal sebagai perwakilan pemilik kapal ketika kapal tiba, berlabuh, melakukan operasional pelabuhan, hingga keberangkatan. Agen kapal harus memastikan bahwa dokumen kedatangan/keberangkatan (*clearance in/out*), layanan pelabuhan, penyediaan bunker, air, tunda, serta koordinasi dengan instansi pelabuhan berjalan optimal. Manajemen keagenan kapal meliputi beberapa komponen penting :

1. Penjadwalan kapal
2. pemenuhan persyaratan administratif dan regulasi pelabuhan
3. koordinasi dengan otoritas terkait dan pihak logistik
4. pengaturan bongkar muat barang serta awak kapal
5. pengendalian biaya serta waktu.

Dalam praktik di PT. Maritim Indo Trans, hubungan agen dan principal tercermin dalam aktivitas pengurusan dokumen kapal asing yang terintegrasi melalui SSM Pengangkut. Agen bertindak sebagai perpanjangan tangan principal dalam berinteraksi dengan berbagai instansi pemerintah, sementara principal menyediakan data kapal, instruksi operasional, dan dukungan administratif.

Manajemen Keagenan kapal yang baik memberikan manfaat signifikan Di era digital dan globalisasi, agen kapal juga harus menyesuaikan diri dengan tuntutan efisiensi dan transparansi, sehingga kemampuan manajemen yang baik menjadi semakin penting untuk daya saing. Manajemen perusahaan perlu menggali dan mengembangkan kompetensi yang terdapat dalam diri karyawannya sehingga menjadi sumber daya manusia yang handal,berdaya saing yang tinggi, dan kompeten (Thamrin 2022). Dengan kondisi kapal asing yang berskala besar dan banyak dokumen, optimalisasi manajemen dokumen menjadi, sangat penting agar operasi kapal di pelabuhan berjalan efisien, aman, dan sesuai regulasi.

Di Indonesia, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub)melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut juga mengatur manajemen dokumen kapal asing yang berlabuh di pelabuhan nasional sesuai dengan *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran* dan *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2017* tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan di Pelabuhan. Kemenhub menekankan pentingnya pengelolaan dokumen elektronik melalui sistem digital seperti *Inaportnet* dan *Single Submission (SSm) Pengangkut* yang terintegrasi dengan *Indonesia National Single Window* (INSW)**.** **(**Reza 2023) menjelaskan bahwa kebijakan ini mempermudah proses verifikasi dokumen kapal asing, meningkatkan akurasi data, serta mempercepat proses *port clerance.*Dari sisi operasional ,manajemen dokumen kapal asing meliput

1. Sertifikat Kapal adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh otoritas berwenang untuk membuktikan bahwa kapal telah memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan kelaikan berlayar sesuai regulasi internasional maupun nasional. Sertifikat ini merupakan syarat utama agar kapal dapat melakukan pelayaran komersial, serta menjadi dasar penilaian risiko di pelabuhan. Dalam konteks internasional, sertifikat kapal mengikuti ketentuan konvensi seperti SOLAS, MARPOL, dan *Load Line Convention*.sertifikat kapal memiliki fungsi multidimensi sebagai bukti kepatuhan regulasi, jaminan keamanan pelayaran, dasar evaluasi risiko, serta persyaratan perizinan pelabuhan.
2. *Crew List*

   Crew List adalah daftar resmi yang berisi nama seluruh awak kapal beserta jabatan, kewarganegaraan, paspor, sertifikat kompetensi, dan informasi lainnya. Dokumen ini wajib diserahkan kepada pihak pelabuhan, imigrasi, dan otoritas keamanan sebagai bagian dari pemeriksaan formalitas kapal. *Crew list* merupakan instrumen

administratif yang memastikan bahwa seluruh awak kapal terdaftar dan diakui secara resmi.Dalam konteks keamanan pelabuhan, *crew list* digunakan untuk mengontrol akses ke fasilitas pelabuhan sesuai ketentuan ISPS *Code*. Setiap anggota awak yang tercatat dalam crew list akan diberikan akses khusus sehingga proses pengawasan lebih mudah dilakukan. Hal ini juga mencegah penyalahgunaan identitas di lingkungan pelabuhan.

3. *Manifest* barang adalah dokumen resmi yang berisi daftar lengkap muatan kapal, termasuk jenis barang, jumlah, volume, berat, titik asal, dan tujuan pengiriman. *Manifest* merupakan dokumen penting untuk memastikan transparansi arus logistik dan menjadi dasar bagi otoritas pelabuhan serta bea cukai dalam melakukan pemeriksaan.manifest barang merupakan dokumen strategis dalam pengawasan logistik, keselamatan pelayaran, serta proses kepabeanan. Keakuratan manifest menjadi faktor penting dalam kelancaran arus perdagangan internasional.
4. Dokumen Karantina

   Dokumen karantina diperlukan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatan bebas dari penyakit atau organisme berbahaya yang dapat mengancam kesehatan manusia, hewan, dan tumbuhan di suatu negara. Di Indonesia, dokumen ini diterbitkan oleh Karantina Kesehatan Pelabuhan (KKP) serta unit karantina hewan dan tumbuhan. Dokumen karantina berfungsi melindungi ekosistem dan kesehatan masyarakat. Negara yang gagal menerapkan pengawasan karantina berisiko mengalami wabah penyakit atau kerusakan lingkungan yang diakibatkan organisme asing. Dengan demikian, dokumen karantina merupakan instrumen utama dalam menjaga keamanan hayati, kesehatan awak kapal, dan perlindungan lingkungan dari ancaman biologi lintas negara.

5. *Bea Cukai*

Dokumen *Bea Cukai* adalah dokumen yang digunakan untuk memproses barang yang masuk atau keluar suatu negara melalui pelabuhan. Dokumen ini meliputi pemberitahuan pabean (PIB, PEB), *manifest*, dan dokumen pendukung lainnya. Fungsinya memastikan kepatuhan terhadap peraturan kepabeanan serta pengenaan pajak dan bea masuk sesuai ketentuan. Dalam rangka meningkatkan efisiensi pelayanan, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai telah mengintegrasikan sistem kepabeanan dengan SSM Pengangkut melalui *Indonesia National Single Window* (INSW)**.** Melalui integrasi ini, data manifest kapal asing yang diinput oleh agen cukup dilakukan satu kali (*single submission*) dan secara otomatis diteruskan ke *sistem Bea Cukai* untuk proses validasi. Salah satu dokumen bea cukai yang terkait kapal adalah *Inward Manifest* dan *Outward Manifest*. Dokumentasi ini memberikan informasi kepada bea cukai untuk memeriksa muatan kapal serta menentukan apakah ada barang berisiko tinggi. Pemeriksaan ini bertujuan mencegah penyelundupan dan perdagangan ilegal. Okumen *bea cukai* juga melibatkan *clearance approval* seperti SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang)**.** Tanpa dokumen ini, barang tidak dapat dikeluarkan dari area pelabuhan. Hal ini membuat dokumen Bea cukai menjadi elemen penting dalam efisiensi logistik. Oleh karena itu, dokumen Bea cukai memiliki peran strategis dalam pengawasan perdagangan internasional, keamanan nasional, serta kelancaran arus logistik.

Proses ini di awasi oleh petugas *Port State Control (PSC)* yang berperan memastikan kapal asing memenuhi persyaratan teknis dan administratif sesuai dengan ketentuan IMO. Hariyanti & dkk (2024) mencatat bahwa penerapan sistem digital seperti SSM membantu petugas PSC dalam melakukan *document tracking* secara real-time, sehingga mengurangi risiko dokumen palsu dan mempercepat

pengambilan keputusan di lapangan Selain itu, integrasi antara sistem nasional seperti Inaportnet, INSW, dan E-Manifest Bea Cukai memperkuat fungsi pengawasan pemerintah terhadap aktivitas kapal asing. Data yang diunggah melalui sistem ini secara otomatis terhubung dengan berbagai lembaga seperti Bea Cukai, Karantina, dan Otoritas Pelabuhan. integrasi lintas sistem tersebut mampu meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam pemeriksaan dokumen, sekaligus memperkecil potensi pelanggaran administratif. Dengan demikian, sistem manajemen dokumen digital bukan hanya alat administratif, tetapi juga instrumen strategis dalam penegakan hukum maritim (Istiari & Safitri 2022).

Manajemen dokumen yang baik juga menjadi pondasi dalam membangun pengawasan maritim yang lebih efektif dan akuntabel**.** Dengan digitalisasi, setiap dokumen kapal asing yang masuk ke pelabuhan Indonesia dapat dilacak secara elektronik melalui *elaectronic logbook* dan *document audit trail*.menunjukkan bahwa digitalisasi pengawasan kapal asing memperkuat pengendalian terhadap isu-isu di pelabuhan. Pendekatan ini sejalan dengan visi IMO untuk mewujudkan *smart maritime governance* berbasis teknologi informasi (Yusnidah & dkk 2025). Secara keseluruhan, penerapan manajemen dokumen kapal asing oleh IMO dan Kemenhub menunjukkan arah transformasi pengawasan maritim menuju sistem yang efisien, transparan, dan berkelanjutan**.** Integrasi data lintas lembaga, pemanfaatan teknologi digital, serta. peningkatan kapasitas pengawasan menjadikan Indonesia lebih siap menghadapi tantangan global di sektor kemaritiman. Manajemen dokumen bukan sekadar kewajiban administratif, tetapi elemen kunci dalam memastikan keamanan, keselamatan, dan keberlanjutan pelayaran internasional di perairan nasional.

Budi Santoso (2015) menjelaskan bahwa hubungan agensiadalah ketika satu pihak, yang disebut agen, diberi kewenangan untuk bertindak atas nama pihak lain yang disebut prinsipal, baik melalui perjanjian tertulis maupun dalam bentuk lainnya. Tindakan yang dilakukan oleh agen ini akan mengikat prinsipal, baik karena telah diatur dalam perjanjian maupun karena dilakukan tindakan tersebut. Principal adalah pihak yang memberikan kewenangan kepada agen untuk melakukan tindakan tertentu dan memantau tindakan agen tersebut. Sementara itu, pihak yang melakukan transaksi dengan agen disebut sebagai pihak ketiga (*third party*). Kewenangan yang diberikan oleh principal kepada agen memiliki potensi untuk mempengaruhi status hukum prinsipal itu sendiri.

B. Sistem Manajemen Dokumen

Sistem Manajemen Dokumen (*Document Management System* / DMS) adalah suatu mekanisme terstruktur yang digunakan untuk mengelola seluruh siklus hidup dokumen mulai dari penciptaan, penyimpanan, pengolahan, distribusi, hingga pengarsipan secara sistematis dan terkontrol.

Menurut ISO15489 2016tentang Records Management, sistem manajemen dokumen bertujuan memastikan bahwa dokumen organisasi tetap autentik, reliabel, lengkap, dan dapat diakses secara cepat untuk mendukung proses operasional maupun pengambilan keputusan. Dalam konteks layanan kepelabuhanan, sistem manajemen dokumen sangat penting karena seluruh aktivitas kedatangan dan keberangkatan kapal bergantung pada kelengkapan dan ketepatan dokumen yang diproses oleh agen dan instansi pemerintah.

Smith (2021) menjelaskan bahwa DMS digital memungkinkan organisasi melakukan *single input*, *auto-validation*, *tracking*, dan *audit-trail* yang dapat meningkatkan efisiensi proses bisnis. Konsep inilah yang

menjadi dasar lahirnya sistem terintegrasi seperti SSm Pengangkut, *Inaportnet*, dan *INSW* yang digunakan pada industri pelayaran dan logistik di Indonesia. Sistem ini menggantikan metode manual yang sebelumnya rentan kesalahan dan membutuhkan waktu lama.Secara umum, DMS memiliki beberapa komponen utama, yaitu:

1. Dokumentasi Input :proses memasukkan data dan dokumen ke dalam sistem.
2. Verifikasi dan Validasi: memastikan bahwa data yang dimasukkan benar, lengkap, dan sesuai ketentuan.
3. Penyimpanan Terstruktur: dokumen tersimpan dalam repositori elektronik dengan klasifikasi tertentu.
4. Distribusi dan Akses Instansi Terkait**:**sistem mengirimkan dokumen ke pihak terkait secara otomatis.
5. Keamanan Dokumen**:** pengaturan hak akses untuk mencegah kehilafan, manipulasi, dan penyalahgunaan.
6. Audit Trail: rekam jejak untuk melihat perubahan dokumen, waktu input, dan pihak yang mengerjakan.
7. Pengendalian Versi :mencegah duplikasi atau kekeliruan versi dokumen.

Menurut Laudon & Laudon (2022)**,** sistem manajemen dokumen yang efektif ditandai dengan kecepatan pemrosesan, keterhubungan antar-unit, minimnya kesalahan input, dan kemampuan untuk menyajikan data secara real-time. Dalam pelabuhan, DMS berperan sangat strategis karena dokumen kapal harus diproses cepat mengingat operasional pelabuhan bergantung pada clearance dokumen seperti manifest, crew list, sertifikat kapal, hingga SPB (Surat Persetujuan Berlayar).Pada konteks penelitian ini, SSm Pengangkut merupakan bentuk penerapan Document Management System yang bersifat terintegrasi antar-instansi. Sistem ini menerapkan konsep **"***single submission multi agency distribution*", di mana data yang diinput oleh agen kapal hanya sekali namun

dapat didistribusikan otomatis ke seluruh lembaga seperti Bea Cukai, Imigrasi, Syahbandar, dan Karantina.

C. *Single Submission* (SSm) Pengangkut

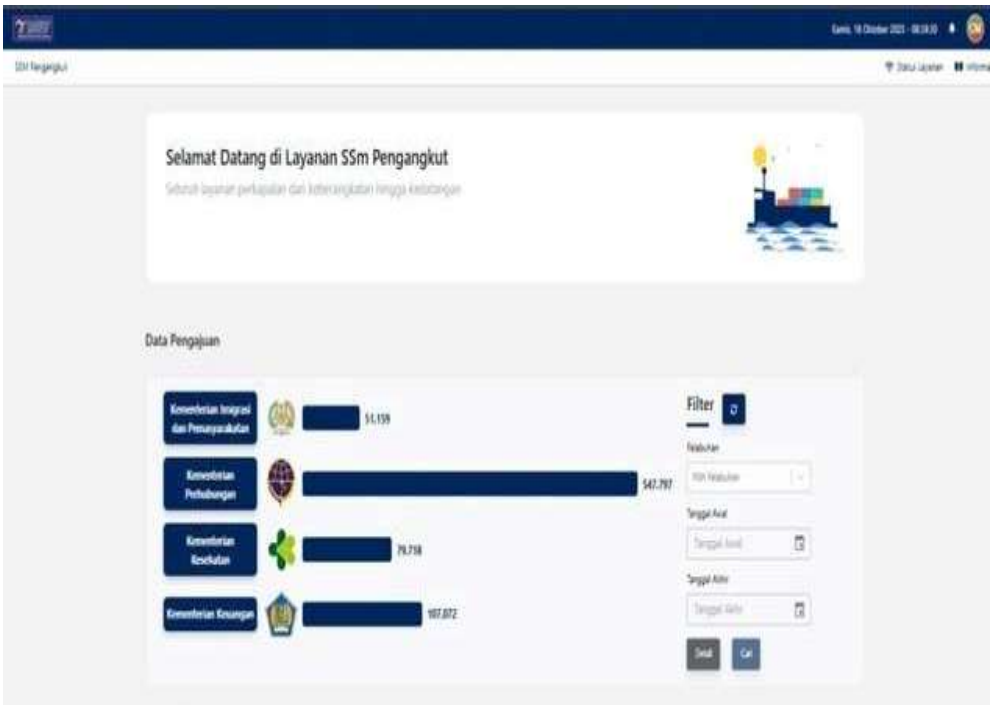
Single Submission Pengangkut (SSm) sebuah aplikasi digital yang dikembangkan sebagai bagian dari *NationalLogistic Ecosystem (*NLE) pada *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk meningkatkan efisiensi proses logistik di pelabuhan.Sistem ini memungkinkan agen pelayaran untuk meng-submit informasi kedatangan atau keberangkatan kapal satu kali, tanpa perlu mengisi berulang ke sistem berbagai kementerian/lembaga. Dengan SSM Pengangkut, data akan diproses secara terintegrasi melalui INSW dan diteruskan ke lembaga terkait seperti *Bea Cukai*, Karantina, Imigrasi, dan otoritas pelabuhan.

Menurut Reza (2023)**,** prinsip DMS yang diterapkan dalam SSm Pengangkut bertujuan mengurangi *redundansi dokumen*, mempercepat aliran informasi, serta meminimalkan potensi kesalahan manusia (human error). Ketika dokumen tidak dikelola dengan baik, akan terjadi keterlambatan verifikasi instansi, penundaan penerbitan SPB, hingga meningkatnya waktu tunggu kapal (*waiting time*). Hal ini diperkuat oleh penelitianHariyanti et al. (2024) yang menemukan bahwa kendala seperti ketidaksesuaian data dan keterlambatan input menjadi penyebab utama lambatnya proses clearance kapal pada pelabuhan besar di Indonesia. Selain menyederhanakan proses administrasi, SSM Pengangkut juga berperan penting dalam meningkatkan transparansi dan akurasi data pelayanan kapal di pelabuhan. Melalui integrasi sistem antarinstansi, setiap data yang disampaikan oleh agen pelayaran dapat diverifikasi dan dipantau secara real time oleh pihak terkait. Hal ini mampu mengurangi potensi kesalahan input data, duplikasi dokumen, serta keterlambatan proses perizinan yang sebelumnya sering terjadi akibat penggunaan sistem

yang terpisah-pisah. Dengan adanya pertukaran data yang terpusat, proses pelayanan kapal menjadi lebih cepat, efektif, dan terkoordinasi.

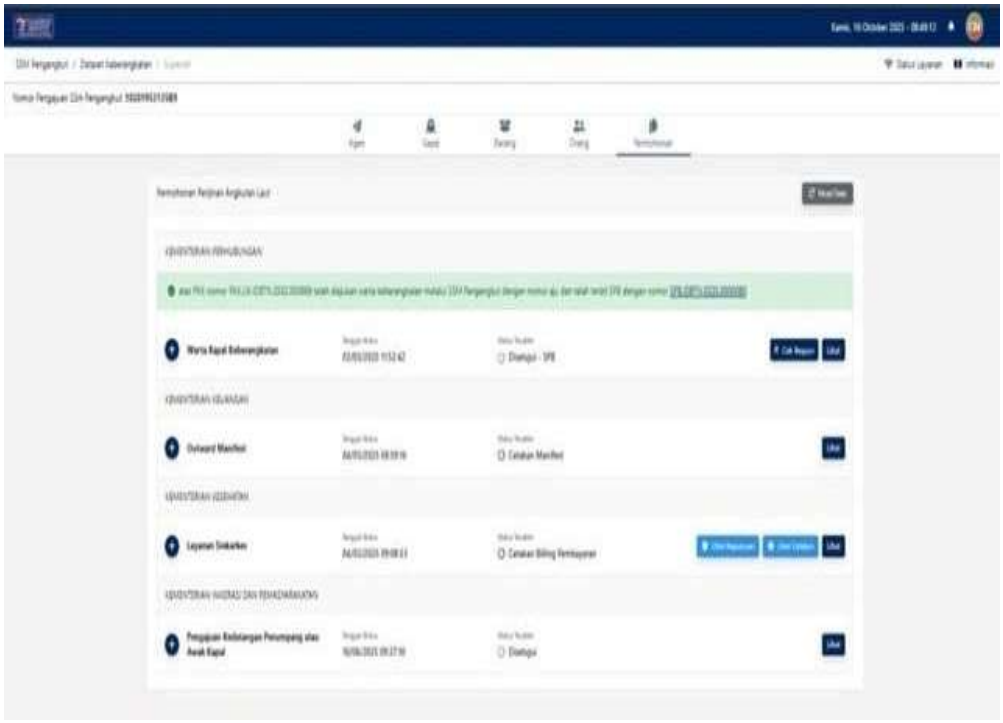
Penerapan SSm Pengangkut juga mendukung upaya pemerintah dalam menciptakan ekosistem logistik nasional yang lebih kompetitif dan modern. Digitalisasi layanan melalui INSW memberikan kemudahan bagi pelaku usaha transportasi laut karena dapat mengurangi biaya operasional dan waktu tunggu kapal di pelabuhan (*dwelling time*). Selain itu, sistem ini mendukung prinsip pelayanan berbasis elektronik (*paperless*) sehingga lebih efisien dan ramah lingkungan. Dengan meningkatnya efisiensi logistik nasional, diharapkan arus barang ekspor dan impor dapat berjalan lebih lancar serta mampu meningkatkan daya saing perdagangan Indonesia di tingkat internasional.

Gambar 2.1 Halaman Muka Situs Web SSm Pengangkut



Sumber: Situs web SSm Pengangkut 2025

Gambar 2.2 Halaman Muka Situs Web SSm Pengangkut



Sumber: Situs web SSm Pengangkut 2025

1. Pengertian SSm

Single Submission (SSm) Pengangkut merupakan penyampaian informasi secara tunggal melalui Sistem INSW (SINSW) dengan tujuan mereduksi repetisi dan duplikasi data/dokumen dalam proses bisnis kedatangan dan keberangkatan kapal.Adapun daftar layanan Kementerian/Lembaga terkait yang diintegrasikan dalam SSm Pengangkut antara lain:

a. Warta Kedatangan/ Keberangkatan Kapal – Kementerian Perhubungan
b. RKSP/ *Inward Manifest*/ *Outward Manifest* – Kementerian Keuangan
c. RKSP/ *Inward Manifest*/ *Outward Manifest* –Kementerian Keuangan
d. *Immigration Clearance* – Kementerian Hukum dan HAM

SSm Pengangkut juga telah dilengkapi dengan fitur *Single Billing* guna mempermudah pelaku usaha dalam melunasi tagihan PNBP Jasa Kepelabuhanannya.

Program *Single Submission* Pengangkut merupakan salah satu upaya sistematis pemerintah Indonesia untuk menyederhanakan dan mengintegrasikan proses pelaporan serta pengajuan dokumen kedatangan dan keberangkatan sarana pengangkut (kapal, alat angkut) di pelabuhan melalui satu pintu sistem elektronik. Di dalam praktiknya, SSm Pengangkut menjadi modul pada sistem Lembaga *National Single Window* (LNSW)/ INSW (*Indonesia National Single Window*) yang memungkinkan pelaku usaha jasa angkutan (seperti agen kapal, *shipping line*) untuk mengajukan data dan permohonan secara tunggal satu kali input yang kemudian diteruskan ke berbagai instansi terkait seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. *Single Submission Module* (SSM) Pengangkut merupakan sistem yang dikembangkan oleh Kementerian Perhubungan bekerja sama dengan *Indonesia National Single Window* (INSW) untuk memfasilitasi proses perizinan dan pelayanan transportasi secara terintegrasi (Kementrian Perhubungan 2023).

2. Peran SSm Pengangkut

SSm Pengangkut berperan meningkatkan kecepatan proses clearance kapal di pelabuhan. Dengan adanya sinkronisasi data secara *real time*, instansi terkait dapat melakukan verifikasi dan penilaian dokumen tanpa harus menunggu pengiriman manual dari agen. Hal ini berkontribusi pada percepatan pemberian izin kapal masuk (PEB) maupun izin berangkat, sehingga mengurangi waktu tunggu kapal (*waiting time*) dan membantu menurunkan biaya operasional. Efeknya, produktivitas pelabuhan meningkat dan proses layanan kepelabuhanan menjadi lebih efisien.Selain mempercepat proses pelayanan, SSm Pengangkut juga memiliki

peran penting dalam meningkatkan akurasi, transparansi, dan validitas data. Sistem ini menampilkan riwayat dokumen, status pengajuan, serta notifikasi kesalahan secara otomatis, sehingga agen dapat segera melakukan perbaikan sebelum menyebabkan keterlambatan kapal. Penggunaan data terstandarisasi juga membantu mencegah kesalahan administratif yang berpotensi menghambat proses keberangkatan. Manfaat ini memperkuat keandalan proses digital di sektor pelayaran. Adapun peran SSm pengankut :

a. Integrasi data dan *single-entry*

b. Percepatan proses clearance kapal

c. Pengurangan biaya administratif dan risiko keterlambatan

d. Kepatuhan regulasi dan interoperabilitas antar-instansi

e. Fasilitator digitalisasi dan pembenahan ekosistem logistik

3. Fungsi dan Manfaat SSm

Fungsi utama dari penerapan SSm Pengangkut adalah untuk meningkatkan efektivitas, efisiensi, dan transparansi pelayanan publik di bidang transportasi. Direktorat Jendral Perhubungan Laut (2022), sistem ini dirancang agar seluruh proses administrasi seperti permohonan izin pelayaran, registrasi kapal, dan pengangkutan barang dapat dilakukan secara daring dan real-time. Dengan adanya integrasi antara sistem Kementerian Perhubungan dan INSW, proses pengambilan keputusan dapat dilakukan lebih cepat karena seluruh data telah terverifikasi melalui basis data nasional. Selain itu, penerapan SSM juga mendukung upaya pemerintah dalam memperkuat *digital governance* dan mendorong daya saing sektor logistik nasional.

Selain efisiensi administratif, SSM Pengangkut juga berperan strategis dalam mendukung transparansi dan akuntabilitas tata kelola transportasi nasional**.**Kementrian Perhubungan (2023) &INSW Portal (2024), sistem ini

memungkinkan pelacakan status permohonan secara terbuka, mengurangi potensi penyimpangan, dan memastikan pelayanan publik yang lebih responsif. Dengan demikian, SSM Pengangkut tidak hanya berfungsi sebagai sistem informasi, tetapi juga sebagai instrumen kebijakan untuk memperkuat sinergi antarinstansi dalam mewujudkan layanan transportasi nasional yang efektif dan efisien.

Penerapan *Single Submission System* (SSM) Pengangkut yang dikembangkan oleh Kementerian Perhubungan bekerja sama dengan Indonesia National Single Window (INSW) bertujuan untuk mewujudkan sistem pelayanan kapal dan barang yang efisien, transparan, serta terintegrasi secara nasional. Dalam sistem ini, terdapat lima modul utama yang menjadi komponen inti: *Manifest*, *Clearance*, *Crew List*, *Port Clearance*, dan *Cargo Documentation*. Setiap modul memiliki fungsi tersendiri untuk memastikan kelancaran proses kedatangan dan keberangkatan kapal, mulai dari penginputan data barang hingga verifikasi akhir oleh otoritas pelabuhan (Hariyanti 2024).

Keterhubungan antara SSM dan Inaportnetmemperkuat fungsi operasional pelabuhan melalui sinkronisasi data jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal. Inaportnet, sebagai sistem resmi Kementerian Perhubungan untuk pengelolaan kegiatan kapal dan barang di pelabuhan, menyediakan data *port clearance*, *port dues*, dan status pelayanan kapal yang terhubung dengan modul clearance di SSM(Istiari & Safitri 2022). Hubungan antar sistem ini memungkinkan validasi otomatis dokumen sebelum diterbitkannya izin berlayar, serta meningkatkan koordinasi antara Syahbandar, Pelindo, dan operator pelayaran. Dengan demikian, integrasi ini menjadi fondasi bagi sistem logistik maritim nasional yang berbasis digital.

Selain itu, SSM juga terhubung dengan *E-ManifestBea Cukai,* sistem yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

untuk memantau arus barang ekspor-impor secara elektronik. Melalui integrasi ini, data manifest kapal dari SSM dapat langsung dikirim ke sistem Bea Cukai tanpa perlu input ulang, mempercepat proses verifikasi dan mengurangi risiko kesalahan administrasi.menekankan bahwa sinergi antara SSM, INSW, Inaportnet, dan *E-Manifest* membentuk *digital maritime ecosystem* yang mendukung visi *National Logistics Ecosystem (NLE)*, yaitu menciptakan rantai logistik yang efisien dan berdaya saing internasional (Reza 2023).

D. Jenis Dokumen Kapal

Dokumen kapal atau *ship documents* adalah dokumen-dokumen yang wajib dimiliki dan selalu dibawa oleh kapal. Dokumen-dokumen ini menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi berbagai persyaratan dalam berbagai aspek atau fungsi tertentu.Berikut adalah beberapa jenis dokumen kapal, antara lain:

1. Surat Kebangsaan (*Registry Certificate*)
   Sertifikat ini menunjukkan kebangsaan kapal yang dikeluarkan oleh pemerintah tempat kapal tersebut terdaftar. Dengan sertifikat ini, kapal berhak mengibarkan bendera negara tersebut dan mendapatkan perlindungan aturan hukum yang ditetapkan oleh negara tertentu.
2. Surat Ukur (*International Tonnage Certificate*)
   Sertifikat ini mencantumkan ukuran- ukuran penting kapal,seperti panjang,lebar,kedalaman,dan ukuran palka.
3. Sertifikat Pengawakan (*Safe Manning Certificate)*
   Sertifikat Pengawakan dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai bukti bahwa awak kapal telah memenuhi syarat kualifikasi dan kompetensi, sesuai standar yang berlaku secara nasional maupun internasional, serta

mencantumkan jumlah awak kapal yang diwajibkan beserta sertifikat keahlian mereka.

4. Sertifikaat Keselamatan Perlengkapan Kapal (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate)*

   Sertifikat ini menunjukkan bahwa alat-alat keselamatan di atas kapal tersedia dan siap digunakan.

5. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*)

   Sertifikat ini menunjukkan bahwa struktur kapal telah memenuhi standar yang ditetapkan oleh negara bendera (*Flag State*).

6. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*)

   Sertifikat ini menunjukkan keberadaan alat-alat komunikasi radio dikapal dan memastikan bahwa peralatan tersebut dalam kondisi siap digunakan.

7. Sertifikat Internasional Manajemen Keselamatan (*InternationalSafety Managemen Certificate*

   Sertifikat Internasional Manajemen Keselamatan diterbitkan untuk kapal sebagai bukti bahwa perusahaan serta pengelolaan kapalnyatelah menjalankan operasional sesuai dengan standar sistemmanajemen keselamatan yang diakui secara resmi.

8. Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (*International Ship Security Certificate*)

   Sertifikat tersebut membuktikan bahwa kapal telah memenuhi standar keamanan internasional.

9. Sertifikat Alat Pemadam Kebakaran (*Fire Extinguisher Certificate)*

   Dokumen ini merinci peralatan keselamatan kapal, khususnya kesiapan alat pemadam kebakaran.

10. IOPP (*International Oil Pollution Prevention certificate*) Sertifikat ini menegaskan bahwa kapal, beserta bangunan, perlengkapan, dan

bahannya, telah memenuhi syarat dan bebas dari potensi menyebabkan pencemaran minyak di laut.

11. *International Sewage Pollution Prevention Certificate* Sertifikat ini menyatakan bahwa kapal telah memenuhi standar pencegahan pencemaran laut dari kotoran yang dihasilkan.
12. IAPP (*International Air Pollution Prevention Certificate*) Sertifikat ini menegaskan bahwa kapal, beserta bangunan, perlengkapan, dan bahannya, telah memenuhi syarat dan bebas dari potensi menyebabkan pencemaran.
13. Sertifikat Pengendalian Sistem Anti Teritip *(International Anti-Fouling System Certificate)*

    Dokumen ini wajib dimiliki setiap kapal sebagai bukti bahwa kapaltersebut telah memenuhi standar kelaiklautan dalam upaya pencegahan pencemaran.
14. Sertifikat Lambung Timbul (*Load Line Certificate)*

    Sertifikat ini menetapkan batas minimum dan maksimum lambung kapal yang diperbolehkan berada di atas permukaan air laut.
15. Sertifikat Klasifikasi (*Classification Certificate)*

    Sertifikat ini menunjukkan bahwa kapal telah mendapatkan pengakuan kelas dari biro klasifikasi.
16. Sertifikat Sanitasi Kapal (*Ship Sanitation Control Exemption Certificate)*

    Dokumen ini memuat informasi mengenai status sanitasi kapal, baikkapal yang tidak memerlukan tindakan sanitasi maupun yang telah menjalani proses sanitasi.
17. *Inflatable Liferaft*

    Dokumen ini membuktikan bahwa liferaft di kapal telah siap digunakan pada waktu yang ditentukan.
18. *Port State Control*

    Port State Control (PSC) adalah sistem inspeksi yang dilakukan oleh negara pelabuhan untuk memastikan kapal asing yang

berlabuh di pelabuhan mereka mematuhi standar internasional seperti SOLAS, MARPOL, STCW, dan MLC.

19. Sertifikat Kesehatan (*Maritime Declaration Of Health*) Buku ini, diterbitkan oleh dinas kesehatan pelabuhan, menyatakan bahwa kapal dan seluruh awaknya, termasuk kapten kapal yang harus dipastikan tidak terjangkit penyakit menular.

Selain dokumen-dokumen tersebut, kapal juga memerlukan dokumen penting lainnya seperti:

1. Warta Kapal

   Warta kapal adalah dokumen yang dikeluarkan oleh syahbandar dan wajib diisi oleh nahkoda saat tiba di pelabuhan. Dokumen ini harus dikembalikan melalui agen kapal. Dokumen ini harus diisi dengan lengkap dan jujur, berisi informasi penting mengenai kapal, kru, muatan, dan riwayat pelayaran, isi warta kapal terdiri dari:

   a. Nama kapal

      Menyebutkan nama lengkap kapal yang bersangkutan.

   b. Pemilik kapal

      Berisi informasi tentang siapa pemilik kapal, baik itu individu,perusahaan, atau badan hukum lainnya.

   c. Nama Nahkoda

      Mencantumkan nama nahkoda kapal yang bertanggung jawab atas pelayaran kapal tersebut.

   d. Ukuran kapal

      Termasuk informasi mengenai ukuran kapal, seperti panjang,lebar, kedalaman, dan tonase kapal.

   e. Jumlah Anak Buah Kapal

      Menyebutkan jumlah seluruh awak kapal, termasuk nahkoda dan kru lainnya.

   f. Bendera kapal

      Menyatakan negara yang mengibarkan bendera kapal, yang menandakan kewarganegaraan kapal tersebut.

g. Kemungkinan terjangkit penyakit di atas kapal

   Memberikan informasi tentang apakah ada indikasi kapal terjangkit penyakit menular, baik di antara kru maupun penumpang (jika ada)

h. Dan lain-lain

   Termasuk informasi tambahan lainnya yang relevan dengan keadaan kapal, kru, atau pelayaran, seperti kondisi kesehatan kapal, muatan, atau peristiwa penting yang terjadi selama perjalanan.

2. Surat SPB (Surat Persetujuan Berlayar)

   Surat Persetujuan Belayar (SPB) adalah izin resmi yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada kapal untuk berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain.Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan dokumen resmi yang diterbitkan oleh Syahbandar sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi seluruh kewajiban administrasi, teknis, keselamatan, serta persyaratan keawakan sebelum diizinkan bertolak dari pelabuhan. SPB berfungsi sebagai izin legal bagi kapal untuk berlayar dan menjadi instrumen utama dalam memastikan terpenuhinya standar keselamatan pelayaran sesuai ketentuan nasional dan internasional (Kementerian Perhubungan RI, 2023). Tanpa SPB, kapal tidak diperkenankan meninggalkan pelabuhan karena dianggap belum memenuhi persyaratan minimum keselamatan.Selain sebagai bukti pemenuhan persyaratan, SPB berperan sebagai instrumen pengawasan pemerintah dalam kegiatan transportasi laut. Melalui SPB, data pergerakan kapal dapat dipantau secara resmi sehingga mempermudah otoritas dalam mengawasi aktivitas kapal asing maupun domestik, termasuk aspek keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan (Yusnidah & Rahmawati 2025).

3. *Crew List* (Daftar Anak Buah Kapal)

   Daftar Awak Kapal adalah dokumen penting yang berisi nama,jabatan, dan tugas setiap anggota kru kapal, termasuk nahkoda. Informasi ini sangat krusial dalam situasi darurat, karena menjelaskan peran dan tanggung jawab setiap individu dalam menjaga keselamatan dan penumpanngnya.Fungsi utama Crew List adalah sebagai instrumen pemeriksaan oleh otoritas pelabuhan, imigrasi, dan lembaga terkait lainnya. Melalui dokumen ini, pihak imigrasi dapat memverifikasi status keimigrasian awak, memastikan legalitas pekerjaan mereka, serta mencegah adanya personel yang tidak berizin (stowaway). Karena tingginya risiko keamanan dalam industri maritim, Crew List menjadi dokumen wajib dalam setiap proses clearance kapal agar keberangkatan dan kedatangan berjalan sesuai regulasi keamanan internasional seperti SOLAS dan ISPS Code.Dalam konteks operasional kapal asing, Crew List juga memiliki peran strategis dalam memastikan keselamatan pelayaran. Informasi jabatan awak, seperti *Master, Chief Engineer, Officer, dan Rating*, memungkinkan otoritas untuk memeriksa apakah komposisi awak telah memenuhi standar kompetensi sesuai STCW. Ketidaksesuaian jumlah atau kemampuan awak dapat menimbulkan risiko keselamatan, sehingga pemeriksaan Crew List menjadi bagian dari proses penjaminan bahwa kapal dioperasikan oleh tenaga yang kompeten.

4. Daftar pemeriksaan (*Chek LIist*) dalam Rangka Penertiban SIB.

   Adalah dokumen yang menjelaskan tentang hasil pemeriksaan:

   a. Sertifikat kapal dan dokumen awak kapal yang masih berlaku.
   b. Staff dan awak kapal telah memenuhi persyaratan.
   c. Kapal telah memenuhi syarat-syarat alat penyelamat.
   d. Jumlah dan kondisi navigasi dalam keadaan baik.

e. Mesin dan perawatannya dalam kondisi baik dan memenuhi standar.
f. Semua pompa dalam keadaan baik, instalasi dan peralatan radio dan telekomunikasi dalam kondisi baik.

Dokumen kapal (*ship's documents*) adalah sertifikat-sertifikat resmi yang wajib dimiliki oleh sebuah kapal agar dapat beroperasi secara legal dan aman. Dokumen ini bisa mencakup identitas kapal, struktur, keselamatan, manajemen, hingga pencegahan pencemaran. Pengoperasian kapal di perairan internasional diatur oleh berbagai peraturan dan konvensi internasional yang dirancang untuk memastikan keselamatan, keamanan, serta perlindungan lingkungan laut. Setiap kapal yang beroperasi di bawah bendera suatu negara diwajibkan untuk mematuhi peraturan tersebut, yang mencakup pengurusan berbagai jenis dokumen kapal.Regulasi ini terutama diatur oleh lembaga maritim internasional, seperti *International Maritime Organization*(IMO)**,** yang menetapkan standar global terkait pengurusan dokumen kapal guna memastikan bahwa setiap kapal memenuhi syarat teknis, operasional, dan hukum.

IMO adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertanggung jawab untuk keselamatan, keamanan pelayaran, dan pencegahan pencemaran laut oleh kapal. Organisasi ini berperan penting dalam mengatur standar internasional bagi pengurusan dokumen kapal. Beberapa konvensi utama yang ditetapkan oleh IMO berkaitan langsung dengan pengurusan dokumen kapal, antara lain:

a. *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), adalah salah satu peraturan internasional terpenting yang mengatur keselamatan kapal. Konvensi ini mewajibkan setiap kapal untuk memiliki sertifikat keselamatan yang membuktikan bahwa kapal memenuhi standar teknis dan

operasional yang ditetapkan. Beberapa sertifikat yang harus diperoleh kapal sesuai dengan SOLAS adalah:

1) Sertifikat Kelaikan Laut (*Seaworthiness Certificate*)Menyatakan bahwa kapal dalam kondisi fisik dan operasional yang aman untuk berlayar
2) Sertifikat Keselamatan Radio *(Safety Radio Certificate)*Diperlukan untuk memastikan bahwa kapal memiliki peralatan komunikasi yang sesuai dan berfungsi baik.
3) Sertifikat Keselamatan Peralatan (*Safety Equipment Certificate)* Membuktikan bahwa kapal dilengkapi dengan peralatan keselamatan seperti jaket pelampung, sekoci, dan alat pemadam kebakaran yang memadai.

b. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL)Konvensi MARPOL mengatur tentang pencegahan pencemaran laut oleh kapal akibat pembuangan minyak, bahan kimia, dan limbah lainnya. Berdasarkan MARPOL, kapal harus memiliki beberapa dokumen penting, termasuk:

1) Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran oleh Minyak (IOPP *Certificate*)**:** Sertifikat ini diperlukan untuk memastikan bahwa kapal memiliki sistem dan peralatan yang mencegah pencemaran laut oleh minyak.
2) Sertifikat Pencegahan Pencemaran oleh Limbah Berbahaya**:** Kapal yang mengangkut bahan berbahaya harus mematuhi peraturan yang ditetapkan MARPOL, dan memiliki sertifikat yang membuktikan kepatuhannya.

c. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)**.** ISPS Code adalah aturan yang dikeluarkan oleh IMO setelah peristiwa 9/11 untuk meningkatkan keamanan kapal dan pelabuhan dari ancaman terorisme. ISPS Code

mengharuskan kapal untuk memiliki: Sertifikat kepatuhan keamanan kapal *(International ship Certificate)*: sertifikat ini menyatakan bahwa kapal telah mematuhi semua standar keamanan international, termasuk prosedur untuk menghadapi ancaman maritim.

E. Kerangka Pikir

