Implementasi Kebijakan Undang-undang pelayaran dalam Perjanjian Kerja Laut di Tengah Dinamika Maritim

Mochammad Fioranda Ario[1], Mas Roro Lilik Ekowanti [2], Sri Umiyati[3*]
[1,2,3*] Magister Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hang Tuah Surabaya
Corresponding Author's e-mail : sri.umiyati@hangtuah.ac.id

SEIKAT
Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum

e-ISSN: 2964-0962

SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum

https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat

Vol. 5, No. 5, Oktober 2026

Page: 4137 - 4149

Available at:

https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat/article/view/3876

DOI:

https://doi.org/10.55681/seikat.v5i5.3876

Article History:

Received: 04-08-2026
Revised: 30-10-2026
Accepted: 30-10-2026

Abstract *: This study aims to analyze the implementation of shipping policy regarding Seafarer Employment Agreements (PKL)—specifically the transition from a conventional face-to-face system to a digital ecosystem amidst the dynamics of the contemporary maritime sector—using a case study at the Tanjung Perak Surabaya Main Harbormaster and Port Authority Office (KSOP). The research employs a qualitative method with a descriptive-analytical case study approach. The analytical framework is based on the Van Meter and Van Horn policy implementation model, combined with theories of evolutionary-historical legal interpretation and administrative discretion. The findings reveal a strong consensus among implementing actors regarding the policy's objective to accelerate national logistics services. However, implementation on the ground faces obstacles in the form of a regulatory mismatch—or legal dualism—between digital-based ministerial regulations and the classic civil norms of the Indonesian Commercial Code (KUHD), which have not yet been amended. To resolve this normative tension, street-level bureaucrats actively apply evolutionary-historical legal interpretation, prioritizing the principle of utility (*doelmatigheid*) over formal legal certainty (*rechtmatigheid*). Furthermore, the instability of central IT infrastructure often compels officers to exercise administrative discretion by resorting to temporary manual service to ensure smooth port operations. The attitude of the implementers is notably positive, as digitalization has proven effective in reducing physical queues and eliminating opportunities for illicit levies at service counters.*

Keywords *: dynamics, policy, shipping, agreement, maritime.*

Abstrak : Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Implementasi Kebijakan Undang Undang Pelayaran Dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) dari sistem konvensional tatap muka menuju ekosistem digital di tengah dinamika sektor maritim kontemporer, dengan studi kasus di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Perak Surabaya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus deskriptif-analitis. Pisau analisis yang digunakan mendasarkan pada teori implementasi kebijakan model Van Meter dan Van Horn serta dikombinasikan dengan teori interpretasi hukum evolutif-historis dan diskresi administratif. Hasil penelitian menunjukkan adanya konsensus yang sangat tinggi di antara para aktor pelaksana mengenai tujuan kebijakan demi percepatan pelayanan logistik nasional. Namun demikian, implementasi di lapangan menghadapi hambatan berupa regulatory mismatch atau dualisme hukum antara peraturan kementerian berbasis digital dengan norma perdata klasik KUHD yang belum diamandemen. Untuk mengatasi ketegangan normatif ini, aparatur tingkat tapak (street-level bureaucrats) secara aktif menerapkan metode interpretasi hukum evolutif-historis dengan mengedepankan asas kemanfaatan (doelmatigheid) di atas kepastian hukum formal (rechtmatigheid). Selain itu, kerentanan stabilitas infrastruktur IT pusat sering kali memaksa petugas menggunakan diskresi administratif berupa pelayanan manual sementara demi kelancaran operasional pelabuhan. Sikap pelaksana tercatat sangat positif karena digitalisasi terbukti mampu mereduksi antrean fisik dan menutup celah pungutan liar di loket.

Kata Kunci : dinamika, Kebijakan, pelayaran, perjanjian, Maritim.

PENDAHULUAN

Perjanjian Kerja Laut (PKL) merupakan instrumen hukum fundamental yang mengatur hubungan kerja antara pengusaha kapal (shipowner/employer) dengan awak kapal (seafarer/employee) (Zulfiqar, 2023). Pengaturan PKL di Indonesia memiliki sejarah panjang yang bermula dari Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Wetboek van Koophandel Voor Indonesie yang diberlakukan sejak 1 Mei 1848. Pasal 400 KUHD menetapkan bahwa perjanjian kerja antara pengusaha kapal dan buruh yang akan bertindak sebagai anak buah kapal harus dilakukan di hadapan pegawai yang diangkat oleh pejabat yang berwenang, dengan ancaman batal demi hukum apabila tidak dipenuhi (NURMA, 2026).

Seiring perkembangan zaman, dinamika sektor maritim mengalami perubahan signifikan. Jumlah kapal dan awak kapal di Indonesia telah berlipat ganda, sementara jumlah Pejabat yang ditunjuk atau Pegawai Pendaftaran Sijil (Mustering Officer) di Unit Pelayanan Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut se-Indonesia sangat terbatas (Sapanli et al., 2020) . Berdasarkan data statistik, rata-rata pelayanan pengesahan PKL per bulan mencapai 900 hingga 1.000 dokumen, yang berarti setiap hari minimal terdapat 50 kali proses pengesahan yang harus dilakukan. Jika mengacu pada ketentuan Pasal 400 KUHD yang mensyaratkan kehadiran para pihak di hadapan pejabat, proses ini akan menjadi kontras dengan target percepatan pelayanan sektor transportasi yang menjadi Asta Cita Pemerintah (Fahmi et al., 2025).

Implementasi kebijakan PKL menjadi sangat diperlukan untuk menjawab tantangan tersebut. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) memberikan landasan baru bagi perlindungan ketenagakerjaan maritim di Indonesia. Selanjutnya, Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran membawa perubahan substansial dengan membedakan ketentuan ketenagakerjaan umum yang berlaku bagi pekerja selain awak kapal, dan ketentuan khusus bagi awak kapal yang diatur dalam UU Pelayaran, KUHD, UU No. 15 Tahun 2016 tentang MLC 2006, serta peraturan bidang pelayaran (Yunitasari, 2020).

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak sebagai salah satu pelabuhan utama terbesar di Indonesia memiliki peran strategis dalam implementasi kebijakan PKL. Pelabuhan Tanjung Perak merupakan pintu gerbang distribusi barang dan jasa di kawasan Jawa Timur dan Indonesia Timur yang menangani ribuan kapal per tahunnya. Sejak penggabungan Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak dengan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2023, terjadi reorganisasi yang berdampak pada pola pelayanan administrasi perkapalan termasuk pengesahan PKL (Nugroho et al., 2024).

Berdasarkan uraian di atas, maka penelitian tentang Implementasi kebijakan Perjanjian Kerja Laut dalam menghadapi dinamika sektor maritim di Indonesia menjadi sangat relevan untuk dilakukan, dengan lokasi studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak sebagai representasi pelabuhan utama nasional yang mengalami dinamika kebijakan yang kompleks . Dalam sistem pelayaran, hubungan kerja antara awak kapal dan perusahaan pelayaran diatur melalui instrumen hukum yang dikenal sebagai Perjanjian Kerja Laut (PKL). PKL merupakan bentuk perikatan kerja khusus yang memiliki karakteristik berbeda dibandingkan hubungan kerja pada sektor lainnya, karena melibatkan kondisi kerja yang spesifik, seperti mobilitas lintas negara, risiko kerja yang tinggi, serta keterkaitan dengan hukum internasional maritim. Oleh karena itu, pengaturan PKL tidak hanya berfungsi sebagai kontrak kerja, tetapi juga sebagai instrumen

perlindungan hukum bagi awak kapal sekaligus jaminan kepastian hukum bagi perusahaan pelayaran (Zamzami et al., 2025).

Secara normatif, pengaturan PKL di Indonesia masih merujuk pada ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang telah berlaku sejak tahun 1848. Dalam Pasal 400 KUHD disebutkan bahwa perjanjian kerja antara pengusaha kapal dan awak kapal harus dilakukan di hadapan pejabat yang berwenang. Ketentuan ini berkaitan erat dengan prinsip hukum perdata mengenai akta otentik sebagaimana diatur dalam Pasal 1868 dan 1870 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yang menyatakan bahwa suatu akta memiliki kekuatan pembuktian yang sempurna apabila dibuat oleh atau di hadapan pejabat yang berwenang (Gaol et al., 2023).

Namun demikian, perkembangan sektor maritim yang semakin kompleks dan dinamis menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara norma hukum klasik tersebut dengan kebutuhan praktik di lapangan. Implementasi industri pelayaran yang ditandai dengan meningkatnya jumlah kapal, awak kapal, serta intensitas kegiatan pelayaran menuntut adanya sistem pelayanan yang lebih cepat, efisien, dan adaptif terhadap perkembangan teknologi. Dalam konteks ini, ketentuan "harus dilakukan di hadapan pejabat" menjadi salah satu faktor yang berpotensi menghambat efisiensi pelayanan publik di sektor pelayaran (Hanifah et al., 2025).

Dinamika pelayanan Perjanjian Kerja Laut (PKL) di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya menunjukkan karakteristik yang unik, yaitu tingginya volume layanan yang disertai fluktuasi temporal namun tetap berada pada tingkat yang relatif tinggi secara konsisten. Berdasarkan diagram yang ditampilkan pada telaah staf halaman 3, terlihat bahwa jumlah pengesahan PKL selama periode 2023 hingga 2025 mengalami naik-turun pada beberapa bulan tertentu, tetapi tidak pernah menunjukkan penurunan signifikan secara struktural. Hal ini mengindikasikan bahwa kebutuhan terhadap pelayanan PKL bersifat kontinu dan stabil, sejalan dengan tingginya aktivitas sektor pelayaran di wilayah tersebut (Yanti et al., 2025).

Jika ditinjau lebih lanjut melalui data agregat, rata-rata pelayanan pengesahan PKL di KSOP Tanjung Perak mencapai kisaran 900 hingga 1.000 dokumen per bulan, atau sekitar ±50 pelayanan per hari kerja. Angka ini menunjukkan beban kerja yang cukup tinggi bagi unit pelayanan, terutama jika dikaitkan dengan karakteristik layanan yang masih mengharuskan kehadiran fisik para pihak dalam proses pengesahan. Kondisi ini tidak hanya mencerminkan tingginya mobilitas tenaga kerja di sektor maritim, tetapi juga menunjukkan bahwa PKL merupakan instrumen administratif yang memiliki frekuensi penggunaan sangat intensif dalam operasional industri pelayaran (Afif & Sunggara, 2025).

Lebih jauh, dinamika tersebut juga memperlihatkan adanya hubungan erat antara aktivitas ekonomi sektor pelayaran dengan volume pelayanan PKL. Fluktuasi bulanan yang terjadi dapat diasosiasikan dengan siklus operasional pelayaran, seperti musim pelayaran, peningkatan aktivitas ekspor-impor, maupun pergerakan kapal domestik. Namun demikian, meskipun terjadi fluktuasi, tingkat pelayanan tetap berada pada angka tinggi, yang menunjukkan bahwa kebutuhan terhadap PKL bersifat struktural dan tidak musiman. Hal ini memperkuat argumentasi bahwa sistem pelayanan PKL harus dirancang dalam kerangka pelayanan publik yang berkelanjutan dan adaptif terhadap dinamika sektor maritim.

Di sisi lain, karakteristik pelayanan PKL yang masih berbasis tatap muka (face-to-face service) menjadi faktor krusial yang mempengaruhi efektivitas pelayanan. Kewajiban kehadiran langsung antara pengusaha kapal dan awak kapal di hadapan pejabat (Mustering Officer) sebagaimana diatur dalam ketentuan hukum klasik menimbulkan konsekuensi administratif yang cukup signifikan. Dalam kondisi volume pelayanan yang tinggi, model pelayanan ini berpotensi

menimbulkan antrian, keterlambatan proses, serta peningkatan biaya transaksi baik bagi pengguna layanan maupun penyelenggara pelayanan publik.

Permasalahan tersebut semakin kompleks apabila dikaitkan dengan keterbatasan sumber daya aparatur. Telaah staf menunjukkan bahwa jumlah pejabat yang berwenang dalam proses pengesahan PKL relatif terbatas dan tidak sebanding dengan volume layanan yang harus ditangani. Kondisi ini menciptakan ketidakseimbangan antara demand dan supply pelayanan publik, di mana permintaan layanan meningkat secara signifikan, sementara kapasitas pelayanan tidak mengalami peningkatan yang sepadan. Akibatnya, muncul potensi inefisiensi dalam sistem pelayanan, yang pada akhirnya dapat berdampak pada kelancaran operasional sektor pelayaran secara keseluruhan.

Dalam konteks global, posisi Indonesia sebagai negara maritim tidak hanya ditunjukkan oleh luas wilayah laut, tetapi juga oleh kontribusinya sebagai pemasok tenaga kerja pelaut dunia. Menurut data dari International Labour Organization, Indonesia merupakan salah satu negara penting dalam perdagangan maritim internasional dan termasuk negara pemasok pelaut dalam jumlah besar. Dalam pernyataan resmi disebutkan bahwa Indonesia adalah "one of the largest seafarer supply countries" yang berkontribusi signifikan terhadap tenaga kerja maritim global .

Lebih lanjut, data global menunjukkan bahwa jumlah pelaut dunia mencapai sekitar 1,5–1,9 juta orang, dengan mayoritas berasal dari negara-negara Asia seperti Filipina, China, India, dan Indonesia . Dalam pemeringkatan global, Indonesia termasuk dalam tiga besar negara pemasok pelaut dunia, khususnya untuk kategori ratings (awak kapal non-perwira), dan juga berada pada posisi atas untuk kategori officers .

Selain itu, data UNCTAD (berbasis laporan BIMCO-ICS) menunjukkan bahwa sekitar 143.000 pelaut Indonesia bekerja di kapal niaga internasional, dengan kontribusi sekitar 5,97% untuk perwira dan 8,93% untuk rating secara global. Hal ini menegaskan bahwa Indonesia memiliki posisi strategis dalam sistem ketenagakerjaan maritim global.

Dari perspektif International Maritime Organization, Indonesia juga diakui sebagai negara dengan komunitas pelaut yang besar dan aktif dalam pelayaran domestik maupun internasional, dengan lebih dari 900.000 tenaga kerja maritim yang terlibat dalam sektor pelayaran. Posisi ini memperkuat peran Indonesia tidak hanya sebagai pengguna, tetapi juga sebagai penyedia tenaga kerja maritim global. Dengan demikian, secara internasional Indonesia dapat dikategorikan sebagai: Negara top supplier pelaut dunia; Aktor penting dalam global maritime labour market ; Bagian dari sistem regulasi global melalui MLC 2006. Namun demikian, posisi strategis tersebut juga membawa konsekuensi bahwa standar nasional, termasuk kebijakan Perjanjian Kerja Laut (PKL), harus mampu menyesuaikan dengan standar internasional agar dapat menjamin perlindungan tenaga kerja dan daya saing global.

Dalam perspektif administrasi publik, kondisi tersebut dapat dianalisis menggunakan model implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Van Meter Van Horn (1975), yang menekankan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi (Edwards, 1980).

Dari aspek sumber daya (resources), tingginya jumlah pelayanan PKL yang mencapai rata-rata 900 hingga 1.000 dokumen per bulan menunjukkan adanya beban kerja yang signifikan bagi aparatur pelayanan. Namun demikian, jumlah pejabat yang berwenang dalam proses pengesahan PKL, khususnya Mustering Officer, masih terbatas dan tidak sebanding dengan volume pelayanan yang harus ditangani. Kondisi ini mengakibatkan terjadinya ketidakseimbangan antara kapasitas sumber daya dengan kebutuhan pelayanan, sehingga berpotensi menimbulkan keterlambatan dan inefisiensi dalam proses pelayanan publik. Hal ini sejalan dengan pandangan bahwa keterbatasan

sumber daya merupakan faktor utama yang dapat menghambat keberhasilan implementasi kebijakan (Van Meter Van Horn, 1975).

Selanjutnya, dari aspek karakteristik agen pelaksana, ketentuan normatif yang mensyaratkan bahwa pengesahan PKL harus dilakukan di hadapan pejabat menunjukkan adanya prosedur birokrasi yang bersifat rigid dan kurang fleksibel. Struktur pelayanan yang masih mengandalkan model tatap muka secara langsung menyebabkan proses pelayanan menjadi kurang adaptif terhadap perkembangan teknologi dan tuntutan efisiensi. Dalam kondisi volume pelayanan yang tinggi, struktur birokrasi seperti ini berpotensi menciptakan bottleneck pelayanan yang menghambat kelancaran operasional sektor pelayaran. Kondisi ini menunjukkan bahwa desain struktur birokrasi yang tidak fleksibel dapat mengurangi efektivitas implementasi kebijakan publik (Osborne, 2010; Denhardt & Denhardt, 2007).

Dari sisi komunikasi antar organisasi, perbedaan interpretasi antara regulasi lama, yaitu KUHD yang menggunakan frasa "dihadapan pejabat", dengan regulasi yang lebih baru yang menggunakan istilah "diketahui oleh pejabat" menunjukkan adanya potensi ketidakjelasan dalam implementasi kebijakan. Ketidak konsistenan terminologi tersebut dapat menimbulkan ambiguitas di tingkat pelaksana maupun pengguna layanan, sehingga berdampak pada efektivitas pelaksanaan kebijakan PKL. Dalam teori implementasi kebijakan, kejelasan komunikasi menjadi faktor penting dalam memastikan bahwa kebijakan dapat dipahami dan dijalankan secara konsisten oleh para pelaksana (Dewi et al., 2025).

Sementara itu, dari aspek Sikap (disposition) atau sikap pelaksana kebijakan, tingginya tekanan pelayanan yang dihadapi oleh aparatur dapat mempengaruhi kualitas pelayanan yang diberikan. Dalam kondisi beban kerja yang tinggi dan keterbatasan sumber daya, pelaksana kebijakan berpotensi mengalami tekanan kerja (work overload) yang pada akhirnya dapat berdampak pada menurunnya kualitas pelayanan publik. Hal ini menunjukkan bahwa komitmen dan kapasitas pelaksana kebijakan merupakan faktor penting dalam menentukan keberhasilan implementasi kebijakan (Utami et al., 2025).

Dengan demikian, berdasarkan analisis menggunakan Van Meter Van Horn (1975), dapat disimpulkan bahwa permasalahan dalam pelayanan PKL di KSOP Tanjung Perak tidak hanya disebabkan oleh faktor teknis operasional, tetapi juga berkaitan dengan aspek implementasi kebijakan yang mencakup keterbatasan Standar dan Sasaran Kebijakan; Komunikasi Antar-Organisasi; Karakteristik Agen Pelaksana; Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik serta tekanan terhadap pelaksana kebijakan. Kondisi ini menunjukkan perlunya Implementasi kebijakan yang tidak hanya berfokus pada perubahan regulasi, tetapi juga pada perbaikan sistem implementasi kebijakan agar lebih adaptif terhadap dinamika sektor maritim modern (Wirza et al., 2025). Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini menjadi penting untuk dilakukan guna menganalisis bagaimana Implementasi kebijakan Perjanjian Kerja Laut dapat dilakukan dalam menghadapi dinamika sektor maritim di Indonesia, serta bagaimana implikasinya terhadap efektivitas pelayanan publik di sektor pelayaran.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus (case study). Menurut Robert K. Yin (2018), studi kasus dipilih karena penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Implementasi kebijakan PKL dalam konteks yang kompleks di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak (Assyakurrohim et al., 2022).

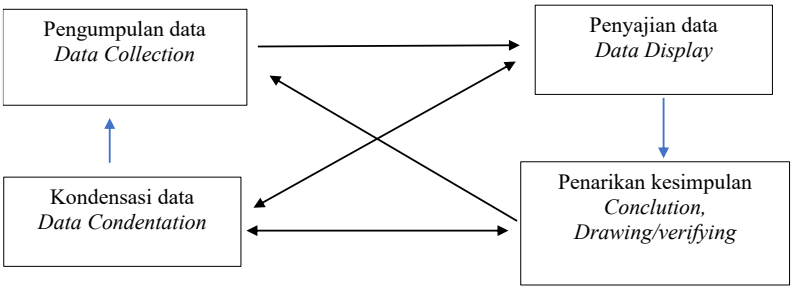
Fokus penelitian ini diarahkan pada dua dimensi utama implementasi Kebijakan Implementasi Perjanjian Kerja Laut (PKL) di KSOP Utama Tanjung Perak dengan menggunakan pisau analisis dari teori Van Meter dan Van Horn (1975). Fokus penelitian ini mencakup 6 (enam)

aspek utama sebagai berikut: 1). Standar dan Sasaran Kebijakan (Policy Standards and Objectives). 2). Sumber Daya (Resources) Fokus ini membedah kapasitas internal KSOP Utama Tanjung Perak, yang meliputi: 3). Komunikasi Antar-Organisasi (Inter-Organizational Communication); 4). Karakteristik Agen Pelaksana (Characteristics of Implementing Agencies). 5). Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik (Economic, Social, and Political Conditions); 6). Sikap atau Kecenderungan Pelaksana (Disposition of Implementers).

Analisis data adalah pengolahan data yang diperoleh dengan menggunakan rumus atau aturan-aturan yang ada sesuai dengan pendekatan penelitian atau design yang diambil. Terkait dengan hal itu maka diperlukan adanya teknik analisis data. Terdapat 4 model interaktif dalam analisis kualitatif yaitu pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan Miles dan Huberman (2014). Adapun model interaktif yang dimaksud sebagai berikut: 1).Pengumpulan data (Data Collection); 2). Kondensasi data (Data Condentation)-catatan lapangan secara tertulis, teks wawanacara, dan materi empiris lainnya; 3). Penyajian data (Data display); 4). Penarikan kesimpulan (Conclution, drawing/verifying) (Miles & Huberman, 2014)

Proses analisis data menurut Miles, Huberman & Saldana dapat disajikan dalam bentuk skema sebagai berikut :

Gambar 1. Analisis Data Model Interaktif



Sumber : Miles, Huberman dan Saldana , 2014

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian Implementasi pelayanan Perjanjian Kerja Laut (PKL) di KSOP Utama Tanjung Perak membuktikan bahwa implementasi kebijakan publik bukanlah proses mekanis yang linear, melainkan arena dialektika antara teks hukum normatif dan realitas administrasi maritim. Menggunakan model implementasi Van Meter dan Van Horn (1975), pembahasan ini mengawinkan enam dimensi kebijakan dengan tiga isu fundamental hukum tata usaha negara yang ditemukan di lapangan, serta mendialogkannya dengan temuan-temuan penelitian terdahulu.

Dialektika Tujuan Kebijakan dan Tekanan Lingkungan Ekonomi dalam Implementasi PKL.

Dalam kacamata teori implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn (1975), keberhasilan sebuah kebijakan tidak hanya diukur dari seberapa ideal tujuan itu dirumuskan, tetapi sejauh mana tujuan tersebut mampu bertahan dan beradaptasi terhadap tekanan lingkungan di mana kebijakan itu dieksekusi. Pada kasus Implementasi sistem Perjanjian Kerja Laut (PKL) di KSOP Utama Tanjung Perak, terjadi dialektika yang sangat tajam bahkan cenderung paradoksal antara Tujuan Kebijakan (rezim perlindungan hukum) dengan Tekanan Lingkungan Ekonomi (rezim kecepatan logistik). Implementasi sistem digitalisasi PKL memicu ketegangan normatif yang tajam antara rezim hukum perdata klasik (KUHD) dan hukum administrasi modern. Dari

perspektif Van Meter dan Van Horn, fenomena ini dapat dijelaskan melalui dimensi Ukuran dan Tujuan Kebijakan yang berbenturan langsung dengan dimensi Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik.

Untuk memahami anatomi ketegangan normatif ini, pembahasan harus dibedah melalui dua kutub yang saling berbenturan di lapangan:

a) Kutub Pertama: Tujuan Kebijakan sebagai Manifestasi Rechtmatigheid (Kepastian Hukum). Dari sisi regulator (Kementerian Perhubungan), tujuan utama dari digitalisasi PKL dirancang dengan landasan filosofis dan yuridis sangat baik. Tujuan kebijakan ini dikonstruksikan untuk merespons tuntutan global, yaitu:) Kepatuhan terhadap Maritime Labour Convention (MLC) 2006: Negara wajib memiliki instrumen pengawasan yang valid dan terintegrasi untuk memastikan hak-hak dasar pelaut (gaji, asuransi, jam kerja, dan kelayakan hidup) terpenuhi secara kontraktual sebelum kapal berlayar. 2) Transparansi dan Pencegahan Eksploitasi: Secara historis, PKL manual rentan terhadap manipulasi "perjanjian bawah tangan". Digitalisasi bertujuan untuk mengunci standar keperdataan pelaut agar tidak bisa diubah sepihak oleh pemilik kapal. Dalam hal ini, sistem aplikasi PKL bertindak sebagai instrumen kepastian hukum (rechtmatigheid) yang memastikan fungsi negara hadir dalam melindungi warganya.
b) Kutub Kedua: Tekanan Lingkungan Ekonomi sebagai Manifestasi Kapital Logistik. Di sisi lain, KSOP Utama Tanjung Perak tidak beroperasi di ruang hampa. Sebagai pelabuhan utama dan urat nadi perekonomian Indonesia Timur, pelaksana kebijakan di lapangan berhadapan langsung dengan determinisme ekonomi industri maritim. Dimensi lingkungan ekonomi ini memunculkan tekanan yang masif: 1) Tuntutan Pemangkasan Dwelling Time: Asosiasi pengusaha kapal (INSA) dan keagenan memiliki paradigma bahwa "waktu adalah uang". Kapal komersial yang bersandar (berth) memiliki biaya sewa harian yang sangat tinggi (mencapai ratusan juta rupiah per hari). 2) Resistensi terhadap Birokrasi Substantif: Pemilik kapal menuntut agar proses administrasi PKL difokuskan murni pada kecepatan pengesahan (kelancaran clearance in/out). Pemeriksaan substantif yang memakan waktu (seperti verifikasi detail asuransi atau gaji per pelaut) dianggap sebagai hambatan birokratis yang merugikan efisiensi rantai pasok (supply chain).

Temuan lapangan menunjukkan bahwa tujuan kebijakan digitalisasi yakni kepatuhan terhadap standar transparansi Maritime Labour Convention (MLC) 2006 sering kali berbenturan dengan tekanan ekonomi kapital dari pemilik kapal yang menuntut dwelling time serendah mungkin. Hal ini memaksa aparatur KSOP untuk berada di posisi dilematis: menegakkan kepastian teks hukum formal Pasal 400 KUHD atau mengedepankan kelancaran logistik nasional. Untuk menjembatani hal ini, aparatur "Menyiasati aturan lama dengan cara menyesuaikan artinya agar pas dengan kebutuhan zaman sekarang."melalui penafsiran evolutive historis (membaca aturan kuno, lalu melenturkan maknanya mengikuti perkembangan teknologi saat ini). Dialog dengan penelitian terdahulu memperkuat temuan ini. Penelitian oleh Pratama dan Wibowo (2022) mengenai dualisme hukum maritim di Indonesia menegaskan bahwa regulasi peninggalan kolonial (KUHD) kerap mengalami regulatory mismatch ketika dihadapkan pada percepatan digitalisasi pelabuhan. Sejalan dengan itu, Hidayat (2023) dalam kajiannya tentang kebijakan maritim menemukan bahwa tekanan lingkungan ekonomi logistik global memaksa birokrasi lokal untuk sering kali mengutamakan "asas kemanfaatan" (doelmatigheid) di atas kepastian hukum formal (rechtmatigheid). Tesis ini mengonfirmasi sekaligus memperkaya temuan terdahulu dengan membuktikan bahwa aparatur street-level di KSOP Tanjung Perak secara aktif menggunakan penafsiran sosiologis untuk meredam ketegangan normatif tersebut.

Pertemuan antara Tujuan Kebijakan dan Kutub Tekanan Ekonomi inilah yang melahirkan Ketegangan Normatif di loket pelayanan KSOP. Aparatur negara (street-level bureaucrats) terjebak dalam dilema yang pelik: 1). Jika petugas secara rigid menegakkan Tujuan Kebijakan (memeriksa substansi perlindungan pelaut satu per satu sesuai standar MLC 2006 dan KUHD), maka proses akan melambat, dwelling time meningkat, dan pengusaha pelayaran akan memprotes KSOP karena menghambat roda ekonomi logistik; 2). Sebaliknya, jika petugas sepenuhnya tunduk pada Tekanan Lingkungan Ekonomi (asal approve secara digital demi kecepatan kapal berlayar), maka KSOP melanggar tujuan esensial kebijakan dan mengorbankan perlindungan hak-hak keperdataan pelaut, yang berpotensi menjadi bumerang hukum di kemudian hari jika terjadi kecelakaan atau perselisihan kerja di laut.

Pergeseran Doktrin Administrasi: Disposisi Pelaksana di Tengah Transisi Komunikasi .

Implementasi pelayanan Perjanjian Kerja Laut (PKL) di KSOP Utama Tanjung Perak sejatinya bukanlah sekadar perubahan medium dari kertas fisik menjadi layar digital. Lebih fundamental dari itu, kebijakan ini telah memicu terjadinya dekonstruksi dan pergeseran doktrin dalam Hukum Administrasi Maritim. Melalui kacamata teori implementasi Van Meter dan Van Horn (1975), keberhasilan atau kegagalan pergeseran doktrin ini sangat ditentukan oleh dua dimensi krusial yang saling bertautan di lapangan: Disposisi (Sikap) Pelaksana dan kualitas Komunikasi Antar organisasi. Pembahasan pada bagian ini akan mengurai bagaimana kedua dimensi tersebut bekerja dalam mengubah wajah birokrasi kepelautan.

a) Dekonstruksi Doktrin Hukum : Secara historis, Pasal 400 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) memandatkan doktrin "di hadapan pejabat yang berwenang". Doktrin ini menuntut kehadiran fisik (korporal) antara pelaut, pengusaha, dan Syahbandar dalam satu ruang dan waktu yang sama. Syahbandar bertindak sebagai "saksi sosiologis" negara yang memastikan bahwa pelaut menandatangani kontrak tanpa paksaan.

   Namun, digitalisasi memaksa doktrin tersebut bergeser menjadi sekadar "diketahui". Kehadiran fisik digantikan oleh persetujuan asimetris di mana keabsahan dokumen hanya diverifikasi melalui persetujuan di dalam sistem aplikasi (approval by system). Pergeseran doktrin hukum tata usaha negara ini membuahkan realitas baru: Syahbandar kehilangan fungsi pengawasan sosiologis tatap mukanya, dan berubah peran menjadi sekadar verifikator data algoritmik dari balik layar monitor.

b) Disposisi Pelaksana sebagai Akselerator Pergeseran Doktrin : Menurut Van Meter dan Van Horn, disposisi atau sikap dari agen pelaksana (implementors) akan menentukan seberapa mulus sebuah kebijakan dijalankan. Temuan di lapangan menunjukkan bahwa aparatur KSOP Utama Tanjung Perak memiliki disposisi yang sangat positif dan reseptif terhadap pergeseran doktrin dari "di hadapan" menjadi "diketahui" ini. Penerimaan yang sangat baik dari aparatur tingkat tapak (street-level bureaucrats) didasari oleh motif pragmatis dan administratif yang kuat: a. Pembersihan Celah Transaksional (Anti-Pungli): Hilangnya kewajiban tatap muka secara langsung memutus rantai birokrasi tradisional yang selama ini rentan terhadap praktik pungutan liar di loket pelayanan. b. Efisiensi Beban Kerja Administratif: Sistem verifikasi digital mereduksi penumpukan antrean pelaut secara fisik di kantor KSOP, serta memudahkan proses pencarian arsip jika kelak terjadi sengketa ketenagakerjaan.

   Disposisi positif inilah yang menjadi "akselerator" (pemercepat) pelembagaan doktrin baru tersebut. Petugas rela menanggalkan kewenangan otoritatif masa lalunya (di mana mereka

dihormati secara fisik di loket) demi terciptanya tata kelola pemerintahan yang lebih transparan (good governance). Meskipun disposisi pelaksana sangat mendukung, pergeseran doktrin ini tidak berjalan tanpa friksi. Teori Van Meter dan Van Horn menegaskan bahwa standar kebijakan harus dikomunikasikan secara akurat, jelas, dan konsisten. Sayangnya, dimensi Komunikasi Antar organisasi pada kasus ini justru menjadi titik lemah (residu) yang memicu turbulensi administratif.

Komunikasi terkait pembaruan sistem aplikasi dari kementerian pusat (regulator) ke KSOP daerah dan pengguna jasa (asosiasi pengusaha kapal/INSA) terbukti bersifat asimetris dan top-down. Bentuk asimetris ini termanifestasi dalam beberapa kelemahan : a. Perubahan Sepihak Tanpa Masa Transisi: Fitur aplikasi sering kali berubah secara mendadak tanpa pemberitahuan atau bimbingan teknis (Bimtek) yang memadai ke tingkat daerah; b. Resistensi Kognitif Pengguna Jasa: Akibat buruknya sosialisasi doktrin baru ini, agen kapal pada awalnya mengalami kebingungan (bottleneck informasi) mengenai tata cara pengunggahan dokumen dan keabsahan hukum dari sistem tanpa cap basah Syahbandar.

Pertemuan antara "Disposisi Positif Pelaksana" dan "Komunikasi yang Asimetris" ini melahirkan sebuah realitas implementasi yang ambivalen. Di satu sisi, birokrasi berhasil menjadi lebih bersih dan cepat. Namun di sisi lain, transisi yang serba mendadak ini mengorbankan kualitas perlindungan substantif. Transisi komunikasi yang buruk membuat pengusaha kapal sering kali sekadar mengejar status "hijau/disetujui" di aplikasi tanpa benar-benar memahami esensi perlindungan hak-hak kepelautan. Dengan bergesernya doktrin menjadi sekadar "diketahui" melalui layar komputer, negara sejatinya telah mereduksi fungsi kemanusiaannya. Potensi eksploitasi pelaut (misalnya ketidaksesuaian gaji aktual dengan yang diinput di sistem) menjadi lebih sulit dideteksi secara intuitif oleh petugas (Mustering Officer) karena mereka tidak lagi bisa menatap mata dan melakukan cross-check silang secara langsung kepada pelaut yang bersangkutan sebelum kapal berangkat.

Diskresi Administratif bertindak sebagai Katup Penyelamat: Respons atas Krisis Sumber Daya

Uraian ini akan mengintegrasikan dimensi Sumber Daya (SDM dan Fasilitas/Teknologi) dari model Van Meter & Van Horn dengan doktrin Diskresi Administratif (Freies Ermessen) dalam Hukum Administrasi Negara. Dalam kerangka teoritis Van Meter dan Van Horn (1975), Sumber Daya yang mencakup ketersediaan dana, sumber daya manusia (SDM), dan fasilitas teknologi merupakan motor penggerak utama dalam implementasi kebijakan. Kegagalan pada dimensi ini akan berdampak sistemik terhadap seluruh proses administratif. Pada konteks digitalisasi Perjanjian Kerja Laut (PKL) di KSOP Utama Tanjung Perak, analisis lapangan justru menemukan bahwa kelemahan struktural pada dimensi sumber daya inilah yang memicu lahirnya tindakan hukum eksepsional berupa diskresi administratif.

Krisis Sumber Daya sebagai bottleneck oparasional dalam Implementasi sistem digital di pelabuhan utama sekelas Tanjung Perak ternyata tidak ditopang oleh kesiapan infrastruktur yang absolut. Berdasarkan analisis, krisis sumber daya ini termanifestasi dalam dua bentuk utama: 1).Infrastruktur Teknologi yang Rapuh: Aplikasi kepelautan terpusat dari kementerian sering kali mengalami gangguan teknis (server down atau pemeliharaan sistem yang tidak terjadwal); 2.Keterbatasan Kuantitas SDM: Jumlah Mustering Officer di KSOP sangat tidak sebanding dengan volume kedatangan dan keberangkatan kapal harian, sehingga memicu beban kerja berlebih (work overload).

Ketika server dari pusat mengalami kegagalan (down), proses verifikasi dan penerbitan izin secara digital otomatis lumpuh. Di sinilah terjadi stagnasi administratif, di mana teks hukum

regulasi elektronik tidak lagi bisa dieksekusi secara nyata di lapangan. Ancaman Kelumpuhan Logistik dan Kedaruratan Waktu, dalam kondisi stagnasi akibat server down tersebut menciptakan ancaman serius bagi lingkungan ekonomi pelayaran. Kapal komersial terikat oleh tenggat waktu (schedule) operasional, pasang surut air laut, jadwal pandu, dan biaya sewa (demurrage) yang memakan biaya ratusan juta rupiah per hari.

Birokrasi tidak bisa sekadar menyuruh pengusaha kapal untuk "menunggu sampai server menyala kembali" tanpa memberikan batas waktu yang pasti. Jika aparatur bersikap kaku (Weberian) dan menolak memberikan persetujuan berlayar sebelum sistem TI kembali normal, maka akan terjadi efek domino berupa kelumpuhan rantai pasok (supply chain disruption) nasional.

Menghadapi kebuntuan antara sistem TI yang mati dan desakan ekonomi pelabuhan yang tidak bisa dihentikan, aparatur KSOP Utama Tanjung Perak mengambil langkah taktis melalui Diskresi Administratif (Freies Ermessen). Praktik ini diwujudkan dengan kembali ke sistem manual untuk sementara waktu, yakni menyetujui izin berlayar dengan jaminan berupa "Surat Pernyataan Tanggung Jawab Mutlak" dari perusahaan keagenan kapal, dengan janji bahwa data akan diinput susulan segera setelah server kembali normal. Langkah ini bukanlah bentuk pelanggaran atau pembangkangan terhadap aturan pusat. Dalam perspektif hukum administrasi modern, tindakan ini merupakan penerapan dari Asas Keperluan (Necessity) dan Asas Kemanfaatan Publik. Pejabat tata usaha negara (street-level bureaucrats) menggunakan wewenang bebasnya untuk bertindak atas inisiatif sendiri demi menyelesaikan persoalan genting yang aturannya belum lengkap, tidak jelas, atau dalam kasus ini infrastrukturnya sedang gagal beroperasi.

Diskresi yang akuntabael ketika melalui dialog antara teori Van Meter & Van Horn dan praktik hukum tata usaha negara, dapat disintesiskan bahwa kelemahan instrumen sumber daya digital secara paradoksal justru memperluas ruang diskresi aparatur. Diskresi administratif di KSOP Tanjung Perak bertindak sebagai "katup penyelamat" (legal safety valve) yang mencegah meledaknya konflik antara negara (sebagai regulator) dan pengusaha (sebagai pengguna jasa). Penerimaan Surat Jaminan Mutlak membuktikan bahwa aparatur memiliki ketangkasan institusional (institutional agility) untuk mengambil risiko administratif secara terukur dan akuntabel. Hal ini menegaskan bahwa sehebat apa pun teknologi diatur dalam regulasi administrasi maritim, unsur manusia (diskresi pejabat) tetap menjadi benteng terakhir yang menentukan keselamatan dan kelancaran ekonomi publik.

Faktor Pendukung (Supporting Factors / Accelerators)

1) Kekuatan Komitmen Politik Makro dan Gerakan Anti-Korupsi (Political Will and Anti-Corruption Drive): Integrasi sistem e-PKL dengan Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (Stranas PK) memberikan legitimasi politik hukum yang absolut bagi aparat daerah untuk menolak segala bentuk praktik pungli dan intervensi non-prosedural dari luar birokrasi.
2) Sikap Responsif dan Diskresi Positif Birokrasi Garis Depan (Positive Discretionary of Street-Level Bureaucrats): Kematangan kognisi dan tingginya komitmen pelayanan dari para Mustering Officer di Seksi Kepelautan menjadi katup penyelamat kebijakan. Penggunaan inovasi perilaku berupa pemeriksaan awal via media informal (WhatsApp/Email) saat server down berhasil meredam potensi kemacetan logistik pelabuhan.
3) Kemitraan Kolaboratif dengan DPC INSA Surabaya: Tingginya kesadaran dan kapasitas teknologi dari asosiasi pengusaha pelayaran utama (INSA) mempermudah jalur koordinasi horizontal, sosialisasi mandiri, dan penyelesaian hambatan teknis operasional di lapangan secara silih adopsi.

Faktor Penghambat (Inhibiting Factors / Barriers)

1) Kerentanan Infrastruktur Jaringan Peladen Pusat (Server Vulnerability & Centralization Failure): Ketidakandalan kapasitas bandwidth peladen terpusat di kementerian pusat yang sering mengalami kelumpuhan teknis menjadi hambatan paling akut yang melumpuhkan otonomi pelayanan prima di daerah.
2) Defisit Kuantitas SDM Kompeten (Personnel Overload): Ketiadaan formasi jumlah Mustering Officer yang sebanding dengan ledakan volume ribuan berkas dokumen pelayaran di Pelabuhan Tanjung Perak memicu penurunan kualitas ketelitian pengawasan substansi hukum kontrak.
3) Rigiditas Birokrasi Vertikal dan Distorsi Manajemen Komunikasi Perubahan (Top-Down Informational Distortions): Pola komunikasi sepihak dari tim IT pusat yang mengubah fitur aplikasi secara mendadak tanpa sosialisasi awal dan tanpa penyediaan manual book memaksa petugas daerah bekerja dalam ketidakpastian teknis yang reaktif.
4) Fenomena Kesenjangan Digital (Digital Divide) Eksternal: Ketimpangan literasi teknologi yang lebar antara perusahaan pelayaran raksasa dengan kelompok Pelayaran Rakyat (Pelra) tradisional menciptakan beban tambahan bagi aparat daerah yang harus beralih fungsi menjadi pengajar aplikasi di lapangan.
5) Dualisme Yuridis dan Ketertinggalan Regulasi (Legal Lag): Belum dilakukannya revisi atau harmonisasi terhadap Pasal 399 KUHD melahirkan ketegangan normatif, mereduksi fungsi perlindungan hukum substantif bagi eksistensi hak-hak pelaut dalam ruang virtual, serta melahirkan risiko tinggi kerentanan litigasi hukum perdata maritim di Pengadilan Hubungan Industrial.

Sebagai konseptualisasi akhir dari seluruh rangkaian pembahasan ini, peneliti merumuskan tesis bahwa Implementasi kebijakan PKL di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Perak berada dalam kondisi "Akselerasi Kompetensi Lokal yang Terpasung oleh Sentralisasi Teknis dan Kerapuhan Regulasi Makro". Daya dorong keberhasilan kebijakan ini sepenuhnya disokong oleh faktor internal-lokal, yaitu berupa integritas politik tata kelola, kemitraan INSA yang solid, serta kelenturan diskresi positif para street-level bureaucrats di Surabaya. Namun, daya akselerasi lokal yang positif ini senantiasa membentur tembok penghambat structural-sentralistik yang bersumber dari luar daerah, yaitu ketidakstabilan infrastruktur teknologi peladen pusat kementerian, keterbatasan kuantitas formasi kepegawaian, serta fenomena legal lag berupa dualisme hukum perdata maritim.

Oleh karena itu, rekayasa masa depan demi mewujudkan efektivitas Implementasi kebijakan yang paripurna mutlak menuntut adanya kebijakan desentralisasi kewenangan teknis pengelolaan IT ke tingkat pelabuhan kelas utama, penambahan formasi SDM kepelautan, serta eksekusi Omnibus Law Hukum Maritim Nasional untuk meruntuhkan tembok dualisme hukum antara KUHD kolonial dengan regulasi digital modern.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil temuan penelitian, interpretasi data, dan pembahasan yang telah diurai pada bab sebelumnya dengan mengintegrasikan model implementasi Van Meter dan Van Horn serta isu Hukum Administrasi Maritim, maka dapat ditarik tiga kesimpulan utama sebagai berikut:

1) Penyelesaian Ketegangan Normatif melalui Asas Kemanfaatan Implementasi sistem digitalisasi PKL di KSOP Utama Tanjung Perak melahirkan ketegangan normatif (regulatory mismatch) antara kepastian hukum formal Pasal 400 KUHD (rezim hukum kolonial yang mewajibkan kehadiran fisik) dengan aturan modern kementerian. Tarik-menarik antara

Tujuan Kebijakan (perlindungan pelaut) dan Tekanan Lingkungan Ekonomi (tuntutan pemangkasan dwelling time dari industri pelayaran) diselesaikan oleh aparatur melalui penafsiran hukum evolutif-historis. Dalam praktik administrasi di lapangan, aparatur secara pragmatis mengutamakan Asas Kemanfaatan Ekonomi (Doelmatigheid) guna menjaga kelancaran logistik maritim nasional tanpa sepenuhnya mengabaikan legalitas formal.

2) Pergeseran Doktrin Hukum dan Dilema Perlindungan Sosiologis Telah terjadi dekonstruksi doktrin hukum administrasi dari kewajiban hadir "di hadapan" (secara korporal) menjadi doktrin "diketahui" (melalui verifikasi virtual asimetris). Dimensi Disposisi Pelaksana menunjukkan sikap yang sangat positif dari petugas karena sistem digital terbukti efektif memotong birokrasi dan celah pungutan liar. Namun, dimensi Komunikasi Antarorganisasi yang bersifat top-down dan mendadak dari pusat menimbulkan residu hambatan. Pergeseran doktrin ini secara sosiologis melemahkan fungsi Syahbandar sebagai saksi netral negara, sehingga mereduksi kemampuan Mustering Officer dalam mendeteksi potensi eksploitasi keperdataan pelaut secara langsung.
3) Diskresi Administratif sebagai Safety Valve atas Krisis Sumber Daya Kelemahan fatal pada dimensi Sumber Daya—berupa rentannya infrastruktur teknologi pusat (server down) dan beban kerja berlebih (work overload) pada Mustering Officer—menjadi alasan fundamental (necessity) lahirnya tindakan hukum eksepsional. Ketika sistem digital mengalami kelumpuhan, aparatur KSOP Utama Tanjung Perak mengaktifkan instrumen Diskresi Administratif (Freies Ermessen) dengan menerima Surat Jaminan Mutlak dari perusahaan kapal agar operasional pelabuhan tidak mandek. Diskresi ini bertindak sebagai katup penyelamat (safety valve) yang akuntabel demi melindungi kepentingan ekonomi publik yang lebih besar.

Faktor pendukung dan penghambat dalam Implementasi kebijakan PKL di KSOP Utama Tanjung Perak tidak berdiri sendiri, melainkan berada dalam titik konvergensi (pertemuan) yang saling berbenturan. Ketika faktor penghambat berupa kegagalan sumber daya teknologi (server mati) berbenturan secara diametral dengan faktor pendukung berupa tekanan ekonomi logistik yang masif, maka benturan ini secara otomatis memicu diaktifkannya instrumen Diskresi Administratif (Freies Ermessen).

Dinamika antara faktor pendukung dan penghambat pada akhirnya melahirkan mekanisme katup penyelamat hukum (legal safety valve), di mana aparatur terpaksa melakukan penyimpangan darurat yang akuntabel (menerima Surat Jaminan Mutlak dan pelayanan manual sementara) demi mencegah kelumpuhan total roda ekonomi maritim nasional.

REFERENCES

Afif, M., & Sunggara, M. A. (2025). Analisis Penerapan Sanksi Administrasi Terhadap Kepatuhan Usaha Bidang Perikanan. *Jurnal Usm Law Review*, *8*(1), 491–508.

Assyakurrohim, D., Ikhram, D., Sirodj, R. A., & Afgani, M. W. (2022). Metode studi kasus dalam penelitian kualitatif. *Jurnal Pendidikan Sains Dan Komputer*, *3*(01), 1–9.

Dewi, S. M., Fifaldyovan, M. I., & Juniarti, K. (2025). Menelusuri demurrage: Evaluasi operasional dan administratif dalam keterlambatan bongkar muat kapal di Pelabuhan PT Krakatau Bandar Samudera, Cilegon Banten (studi kasus pada kapal MV Hui Kang Hai). *MUARA: Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*, *8*(1), 25–36.

Fahmi, R. F. M., Nurholis, E., Rahayu, T. K., Meilani, R., Apriliani, A., & Ramadhan, A. A. (2025). Dinamika Kehidupan Nelayan Pangandaran 1970-2012: Transformasi Sosial Ekonomi dalam Konteks Negara Maritim. *Jurnal Artefak*, *12*(1), 147–158.

Gaol, H. M. L., Panjaitan, H., & Widiarty, W. S. (2023). Perjanjian Kerja Laut (PKL) bagi Crew Kapal Harbour Tug PT. Waruna Nusa Sentana Jakarta. *Syntax Idea*, *5*(12), 2408–2425.

Hanifah, A., Lagandhy, L., & Saputra, E. (2025). Analisis Perjanjian Kerja Laut (PKL) Terkait Waktu Kerja, Waktu Istirahat, dan Kompensasi Terhadap Aturan Ketenagakerjaan di PT X. *Jurnal Pengembangan Ketenagakerjaan*, *3*(1), 01–10.

Miles, M. B., & Huberman, A. M. (2014). Johnny Saldana.(2014). Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook. *SAGE Publications (3rd Editio). SAGE Publications*.

Nugroho, K. B., Suherman, A., Mudzakir, A. K., & Hernuryadin, Y. (2024). Strategi Implementasi Perjanjian Kerja Laut Bagi Awak Kapal Perikanan: Studi Kasus Di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta. *Jurnal Kebijakan Perikanan Indonesia*, *16*(1), 85–94.

NURMA, N. Y. M. (2026). Implementasi Penggunaan Sistem Elektronik Dalam Proses Hukum Administrasi Negara Terhadap Penerbitan Surat Izin Berlayar. *Veritas Judicata: Jurnal Kajian Hukum Untuk Keadilan, Kepastian, Dan Kemanfaatan*, *2*(1), 21–30.

Sapanli, K., Kusumastanto, T., Budiharsono, S., & Sadelie, A. (2020). Dinamika dan kebijakan pengembangan ekonomi kelautan Indonesia. *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan Dan Perikanan*, *10*(2), 117–128.

Utami, T., Pambudi, M. A. L., & Huda, M. (2025). Penilaian Risiko Kepatuhan Perusahaan Pelayaran terhadap Peraturan dan Standar Inaportnet (Studi Kasus di PT. Meratus Surabaya). *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, *9*(2), 107–119.

Wirza, E., Adhi Pratistha, S., S ST, M., Prasetya, T. B., Beno, J., ST, S., Togatorop, A. L., & SiT, S. (2025). *KINERJA SDM SEBAGAI FAKTOR STRATEGIS DALAM PENGELOLAAN LOGISTIK DAN PELABUHAN*. CV Rey Media Grafika.

Yanti, H., Wibawa, R., & Saepudin, W. (2025). Berakhirnya Perjanjian Kerja Laut Karena Kecelakaan Kapal Tenggelam (Studi Kasus Putusan Nomor 84/PDT. SUS-PHI/2023/PN SBY). *Lex Stricta: Jurnal Ilmu Hukum*, *4*(1), 171–180.

Yunitasari, D. (2020). Penegakan hukum di wilayah laut Indonesia terhadap kapal asing yang melakukan illegal fishing mengacu pada Konvensi United Nations Convention on Law of the Sea 1982. *Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan Undiksha*, *8*(1), 61–78.

Zamzami, T., Kusnandar, K., & Zuhry, N. (2025). PERSEPSI NELAYAN TERHADAP IMPLEMENTASI PERMEN KP NO 42 TAHUN 2016 TENTANG PERJANJIAN KERJA LAUT (STUDI KASUS KAPAL JARING TARIK BERKANTONG DI PPN TEGALSARI KOTA TEGAL). *Jurnal Perikanan Pantura (JPP)*, *8*(2), 749–754.

Zulfiqar, A. (2023). *Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan dalam Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan di Pelabuhan Sorong*.