

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN  
PENYANDARAN KAPAL OLEH PT. DJAKARTA LLOYD DI  
PELABUHAN SOEKARNO HATTA MAKASSAR**



**MUHAMMAD YUSRIL**

**NIT : 18.43.052**

**KALK**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2022**

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN  
PENYANDARAN KAPAL OLEH PT. DJAKARTA LLOYD DI  
PELABUHAN SOEKARNO HATTA MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Diploma

IV Pelayaran

Jurusan Kalk

Disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD YUSRIL

NIT.18.43.052

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2022**

**SKRIPSI**  
**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN**  
**PENYANDARAN KAPAL OLEH PT. DJAKARTA LLOYD DI**  
**PELABUHAN SOEKARNO HATTA MAKSSAR**

Disusun dan Diajukan Oleh

**MUHAMMAD YUSRIL**

**NIT. 18.43.052**


Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada Tanggal 27 Juli 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



  
Drs. Laode Hibay Umar, M.Si


  
Dr. Ir. Abdoellah Djabier, DESS  
NIP. 19620427 198803 1 001

Mengetahui :

An. Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK

  
  
Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19751224 199808 1 001

  
Jumriani, S.E., M.Adm, S.D.A  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19731201 199803 2 008

## PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi **“Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyadaran kapal Oleh PT.Djakarta lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar ”**.

Pada penyusunan skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.MTr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT.,M.Mar., selaku pembantu direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm.SDA selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK), ;
4. Bapak Drs. Laode Hibay Umar,M.Si., selaku Ketua dan Pembimbing I ;
5. Bapak Dr. Ir. Adboellah Djabier, DESS. selaku Pembimbing II ;
6. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) ;
7. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
8. Bapak Annas Usman selaku Kepala Cabang PT.Djakarta lloyd Cabang Makassar ;

9. Pimpinan dan seluruh karyawan/i PT.Djakarta lloyd , yang berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat ;
10. Ayahanda Taherang dan Ibunda Muriati serta saudara penulis yang selalu mendukung dalam doa, semangat, motivasi, materi dan kasihnya sepanjang waktu ;
11. Taruni dan taruna angkatan XXXIX program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) yang selalu memberikan dukungan dan bantuan dalam penulisan skripsi ini ;

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis maupun yang membacanya sebagai tambahan pengetahuan.

Makassar, 27 Juli 2022



MUHAMMAD YUSRIL

NIT 18.43.052

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : MUHAMMAD YUSRIL  
Nomor Induk Taruna : 18.43.052  
Jurusan : Ketatalaksanaan Angkatan Laut dan  
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PENYANDARAN  
KAPAL OLEH PT. DJAKARTA LLOYD DI PELABUHAN SOEKARNO  
HATTA MAKASSAR**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 27 Juli 2022



MUHAMMAD YUSRIL

NIT 18.43.052

## ABSTRAK

**MUHAMMAD YUSRIL, 2022.** Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal oleh PT Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar (Dibimbing oleh Laode Hibay Umar dan Abdoellah Djabir).

Tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal oleh PT Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

Penelitian ini dilaksanakan dikantor PT Djakarta Lloyd, selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari bulan Agustus 2020 hingga bulan Juli 2021. Sumber data yang diperoleh merupakan data primer yang langsung didapat dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung kepada Karyawan PT Djakarta Lloyd yang berkaitan dengan judul skripsi.

Teknik Analisis Data yang digunakan adalah Teknik Analisa deskriptif dan pembahasan penelitian ini, menunjukkan bahwa faktor keterlambatan penyandaran Kapal disebabkan oleh Cuaca buruk, kapal yang akan digantikan mengalami kerusakan dan Dermaga dalam keadaan penuh. Solusi untuk mengurangi keterlambatan penyandaran kapal maka perlu menambah dermaga, agen kapal melakukan konfirmasi kepada petugas pandu yang telah menguasai secara menyeluruh keadaan geografis suatu Pelabuhan dan berdiskusi dengan pihak agen yang menangani kapal tersebut terkait bagian yang rusak dan berapa lama masa perbaikannya.

Kata Kunci : Penyandaran, Kapal, Keterlambatan.

## **ABSTRACT**

**MUHAMMAD YUSRIL, 2022.** *Analysis of the Factors Causing the Delay of Ship docking by PT Djakarta Lloyd at Soekarno Hatta Port Makassar (Supervised by Laode Hibay Umar and Abdoellah Djabir).*

*The aim of this research is to find out the factors causing delays in docking ships by PT Djakarta Lloyd at Soekarno Hatta Port, Makassar.*

*This research was carried out at the PT Djakarta Lloyd office, as long as the authors carried out ground practice (PRADA) from August 2020 to July 2021. The source of the data obtained was primary data which was directly obtained from the research site by means of observation, direct interviews with employees of PT Djakarta Lloyd who related to the title of the thesis.*

*The data analysis technique used is descriptive analysis technique and the discussion of this research shows that the delay factor in docking ships is caused by bad weather, the ship to be replaced is damaged and the wharf is full. The solution to reduce ship docking delays is to add a pier, the ship agent confirms to the pilot officer who has thoroughly mastered the geographical condition of a port and discusses with the agent who handles the ship regarding the damaged part and how long the repair period will be.*

*Key words : docking, ship, delay.*



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>iii</b>
<b>PRAKATA</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Hasil Penelitian	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Analisis	4
B. Pengertian Keterlambatan	4
C. Pengertian Pelabuhan	5
D. Instansi – Instansi Pemerintah Terkait Dalam <i>Clearance In</i>	6
E. Dokumen – Dokumen Yang Harus Di Siapkan	8
F. Kegiatan Setelah Kapal Tiba	8
G. Prosedur Penyandaran Kapal	9
H. Kerangka Pikir	10
I. Hipotesis	10
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Jenis Desain Penelitian	11

B. Defenisi Operasional Variabel Penelitian / Deskripsi Fokus	11
C. Populasi dan Sampel	12
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrument Penelitian	12
E. Teknik Analisis Data	13
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Sejarah Singkat Perusahaan	14
B. Penanganan <i>Clearance Out</i> Kapal	19
C. Hambatan – Hambatan Yang Dihadapi Dan Pemecehannya.	21
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Simpulan	27
B. Saran	27
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>28</b>

## DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1.	Data Kunjungan Kapal	23

## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1. Kerangka Pikir	10
4.1. Struktur Organisasi Perusahaan	16
4.2. Dermaga Soekarno Hatta Makassar	25
4.3. Cuaca Buruk	25
4.4. Kapal Yang Mengalami Kerusakan	26

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Indonesia sebagai negara yang memiliki wilayah laut yang luas mempunyai transportasi favorit yang sering digunakan sejak masa lampau hingga saat ini yaitu jenis alat transportasi angkutan laut yang berupa kapal hal itu karena wilayah sebagian besar di Indonesia terdiri dari perairan atau lautan daripada daratan. Kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan merupakan pengertian transportasi menurut Hasim P. (2005:135). Sejak lama masyarakat Indonesia telah menggunakan sarana transportasi laut untuk mendukung kelancaran kegiatan ekonomi domestik maupun internasional. Sarana angkutan laut dinilai lebih efisien, memiliki daya angkut besar dan biayanya relatif terjangkau apabila dilakukan pengiriman dengan jumlah yang besar dibandingkan angkutan lain seperti sarana angkutan darat atau angkutan udara. Dengan pertimbangan itulah fasilitas angkutan laut menjadi angkutan favorit dari dulu hingga masa sekarang dan sebagai alat transportasi yang sangat tepat bagi para pelaku kegiatan impor maupun ekspor menggunakan angkutan laut menggunakan kapal. Kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah 2 permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah merupakan pengertian kapal menurut Suranto (2004:47).

Kegiatan penyandaran kapal di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar yang dilakukan oleh PT. Djakarta Lloyd merupakan salah satu pengurusan dokumen-dokumen penyandaran kapal ke instansi-instansi

terkait agar kapal yang diageni dapat sandar dan melakukan aktivitas di dermaga. Maka agen harus memahami apa dan bagaimana pengurusan dokumen penyandaran kapal dilaksanakan secara profesional dan efisien.

PT. Djakarta Lloyd adalah salah satu perusahaan yang bergerak dibidang pelayanan angkutan kargo kontainer dan keagenan kapal. Aktivitas yang dilakukan disini adalah mengurus *clearance in/out* kapal dan juga dokumen bongkar dan muat kapal.

Dalam kegiatan penyandaran kapal sering muncul hambatan karena banyaknya aktifitas bongkar muat selanjutnya harus menunggu antrian. Dari sisi inilah penulis tertarik untuk mengangkat skripsi dengan judul : **Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal Oleh PT. DJAKARTA LLOYD di Pelabuhan Soekarno Hatta, Makassar.**

## **B. Rumusan Masalah**

PT. Djakarta Lloyd, bertanggung jawab dalam mengatur proses kegiatan kapal sandar agar menciptakan kelancaran dan ketepatan waktu dalam proses kegiatan kapal sandar di pelabuhan. Maka dari itu dapat dikatakan bahwa agen memegang peranan sangat besar dalam pelaksanaan proses kapal sandar, sehingga penulis dapat merumuskan permasalahan yaitu faktor apa yang menyebabkan terjadinya keterlambatan penyandaran kapal oleh PT. Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar?

## **C. Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal oleh PT. Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

#### **D. Manfaat Hasil Penelitian**

Manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian ini :

##### **1. Manfaat Praktis**

Memberikan masukan tentang upaya yang dilakukan perusahaan keagenan terhadap proses penyandaran kapal bagi pembaca. Dengan memperoleh gambaran tentang proses penyandaran kapal, persiapan yang dilakukan, hambatan sebelum kapal tiba, waktu kapal di Pelabuhan, kapal berangkat kembali, dan sebagai bahan pertimbangan untuk memaksimalkan upaya yang dilakukan untuk mengurangi dampak dari keterlambatan kapal, dan dapat mengembangkan pola pikir lebih lanjut guna meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikan yang lebih baik. Serta dapat bermanfaat sebagai referensi bagi perusahaan PT. Djakarta Lloyd dalam melaksanakan pekerjaan guna memperlancar kegiatan penyandaran kapal di Pelabuhan dengan penanganan yang lebih cepat dan tepat.

##### **2. Manfaat Teoritis**

Menambah sumber pengetahuan dan wawasan baru mengenai pengembangan media pembelajaran tentang jasa keagenan terhadap penyandaran kapal, sumber informasi tambahan bagi penelitian pada masa yang akan datang, berkontribusi dalam bidang pendidikan, khususnya tambahan literatur dalam proses belajar dan pengembangan media pembelajaran tentang jasa keagenan terhadap penyandaran kapal guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya dan meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikan bagi pembaca atau lembaga pendidikan khususnya bagi PIP Makassar.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Analisis**

Pengertian analisis adalah sebuah proses untuk memecahkan sesuatu ke dalam bagian-bagian yang saling berkaitan satu sama lainnya menurut Gorys K. (1994). Sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) karangan Suharso dan Ana R. (2005), analisis atau analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab musabab, duduk perkara dan sebagainya). Berdasarkan beberapa definisi diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa analisa adalah penguraian suatu pokok permasalahan secara sistematis dalam menentukan bagian, hubungan yang saling berkaitan antar tiap bagian secara menyeluruh dengan dilakukannya penyelidikan atau penelitian untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang tepat serta mengetahui keadaan yang sebenarnya terjadi. Sesuai yang dipaparkan dalam hal ini berkaitan dengan terjadinya permasalahan keterlambatan penyandaran kapal oleh PT. Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

#### **B. Pengertian Keterlambatan**

Pengertian Keterlambatan Berdasarkan kutipan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) oleh Ebta S. (2012) menerangkan bahwa Keterlambatan berasal dari kata lambat yang berarti perlahan-lahan, memerlukan banyak waktu, tidak tepat pada waktunya. Pengertian lainnya dari keterlambatan menurut Ervianto (2004) ialah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Dalam hal ini PT. Djakarta Lloyd sebagai agen kapal



harus mengupayakan kegiatan penyandaran kapal secara maksimal guna meminimalisir kerugian yang diakibatkan keterlambatan penyandaran kapal. Permasalahan keterlambatan penyandaran Kapal Karena (kapasitas dermaga tidak cukup) seringkali menjadi sumber perselisihan antara pihak *shipper*, *shipowner* maupun agen, sehingga dapat mengakibatkan hubungan kerjasama yang tidak baik diantara pihak-pihak terkait. Keterlambatan penyandaran dapat dihindari atau dikurangi apabila komunikasi antar pihak terkait dilakukan dengan baik, segala peralatan fasilitas dan insfratuktur penunjang yang memadai, mengupdate pemberitaan cuaca terbaru melalui VTS (*Vessel Traffic Services*) berdasarkan info yang didapatkan dari BMKG, sumber daya manusia yang berkompenten dengan baik, guna kelancaran penyandaran kapal.

### **C. Pengertian Pelabuhan**

Pelabuhan sebagai pintu gerbang perekonomian, selain harus dapat memberikan kontribusi terhadap pembangunan nasional Pelabuhan harus dapat menghadirkan pelayanan yang baik terutama dalam memenuhi keinginan pelanggan.

1. Menurut undang-undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang di pergunakan 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 moda transportasi.
2. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Kepelabuhanan. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang

kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, berlayar, tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

#### **D. Instansi – Instansi Pemerintah Terkait Dalam *Clearance In***

##### 1. Syahbandar

Adapun tugasnya sebagai berikut:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di Pelabuhan.
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan Pelabuhan dan alur-pelayaran.
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan Pelabuhan.
- d. Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air.
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal
- f. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
- g. Mengawasi pemanduan.
- h. Mengawasi pegisian bahan bakar.
- i. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas Pelabuhan
- j. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan
- k. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di Pelabuhan, dan
- l. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan *maritime*.

##### 2. Otoritas Pelabuhan

Adapun tugas petugas Otoritas Pelabuhan antara lain:

- a. Menyediakan lahan daratan dan perairan Pelabuhan
- b. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam Pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan
- c. Menyediakan dan memelihara SBNP
- d. Menjamin keamanan dan ketertiban di Pelabuhan

- e. Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di Pelabuhan.
  - f. Menyusun RIP, DLKR, dan DLKP
  - g. Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan dan fasilitas Pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
  - h. Menjamin kelancaran arus barang.
3. Kantor kesehatan pelabuhan (KKP)
- Adapun tugas petugas karantina antara lain:
- a. Melakukan pelayanan kesehatan.
  - b. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan (*Health book*)
  - c. Memeriksa kebersihan kapal dan *crew* kapal.
  - d. Mengawasi tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk Pelabuhan.
  - e. Memeriksa sertifikat *Port health Clearance*.
4. PT. Pelabuhan Indonesia (PELINDO)
- Adapun tugas Pelindo antara lain:
- a. Menyediakan dan mengusahakan kolam–kolam Pelabuhan dan arus lalu lintas pelayaran dan tempat berlabuh.
  - b. Menyediakan dan mengusahakan dermaga untuk bertambat bongkar muat barang dan hewan, serta penyediaan fasilitas naik turunnya penumpang.
  - c. Menyediakan dan mengusahakan lapangan penumpukan, gudang–gudang dan tempat penimbunan barang, angkut Bandar, alat bongkar muat, serta peralatan Pelabuhan.
5. Distrik Navigasi
- Adapun tugas Distrik Navigasi antara lain:
- Melaksanakan perencanaan pengoperasian, pengadaan dan pengawasan sarana Bantu navigasi pelayaran, Telekomunikasi pelayaran, serta kegiatan pengamatan laut, *survey Hidrogafi*,

pemantauan Alur dan perlintasan dengan menggunakan sarana instalasi untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

#### **E. Dokumen – dokumen yang harus Disiapkan**

Dokumen yang terkait dengan *Clearance In* kapal.

1. *Letter of Appointment* (surat penunjukan) dari *owner* kapal.
2. Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK).
3. Data – data kapal (*Ship Particular*).
4. *Tonnage certificate (Copy)* dari *owner* atau kapal.
5. *Crew List*.
6. *Cargo manifest* dan *Bill of lading (copy)*

#### **F. Kegiatan Setelah Kapal Tiba**

Setelah kapal tiba, agen naik ke kapal untuk melakukan *Checking* kapal bersama dengan petugas Karantina kesehatan kepelabuhanan (KKP Makassar). Agen bertugas untuk memeriksa kelengkapan dokumen-dokumen kapal guna untuk melakukan *Clearance In* di kantor Syahbandar, petugas Karantina bertugas memeriksa dokumen alat P3K serta kebersihan kapal, mengecek suhu tubuh seluruh *Crew* yang tidak terinfeksi Virus Covid-19, hama dan penyakit.

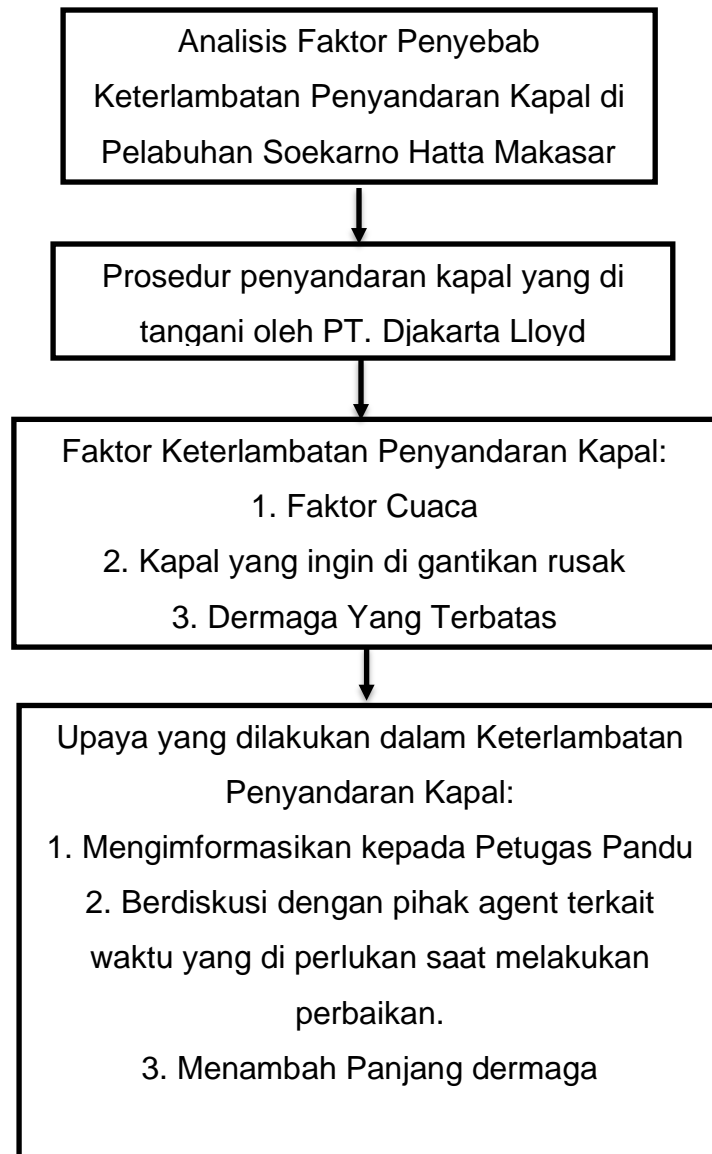
#### **G. Prosedur Penyandaran Kapal**

Proses penyandaran kapal menggunakan aplikasi Inaportnet, membuka user Inaportnet pilih pelayanan kapal pindah, lalu isi data permohonan kapal pindah dari labuh ke dermaga lalu kirim. Setelah PKK dan SPM disetujui, PBM baru bisa mengajukan Rencana kegiatan Bongkar Muat dari data PKK yang telah diverifikasi oleh penyelenggara Pelabuhan untuk selanjutnya diverifikasi RKBM sebagai data yang digunakan untuk melakukan pengawasan kegiatan, Bongkar Muat dan penarikan PNBP mengirimkan data RPK-RO ke penyelenggara Pelabuhan dari PPKB yang di ajukan agen pelayaran yang sebagian

datanya dari PKK yang telah di verifikasi data yang masuk ke penyelenggara Pelabuhan dalam bentuk layanan PKK untuk penyandaran kapal, dan penerbitan SPK pandu apabila PKK telah di tetapkan oleh penyelenggara Pelabuhan dan SPOG dapat di terbitkan paling lambat 1 jam sejak SPK pandu diterbitkan. Setelah mendapatkan SPOG dari pihak Syahbandar, *agent* bersiap-siap *Standby* di dermaga untuk menyandarkan kapal dan menghubungi pihak Kepanduan yang akan melakukan proses bongkar muat di dermaga yang telah di tentukan. Kapal di sandarkan mengikuti dari Plotingan kapal / meteran kapal yang telah di tentukan oleh pihak dermaga.

## H. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 kerangka Pikir



## H. Hipotesis

Diduga Proses Penyandaran Kapal Oleh PT. Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar belum Optimal .

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Desain Penelitian**

Jenis desain Penelitian ini merupakan penelitian lapangan secara studi kasus yang menggunakan desain deskriptif, yaitu dengan menggambarkan suatu sistem pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal oleh perusahaan PT. Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta, Makassar.

#### **B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus**

Judul penelitian adalah analisis faktor penyebab keterlambatan penyadaran kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar, Pengertian operasional yang di gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Jasa Keagenan adalah suatu jenis kegiatan untuk mengurus kapal yang berada di dalam atau diluar negeri karena di Pelabuhan dimana kapal tersebut berada tidak adanya suatu kantor cabang/perwakilan/*owner representative*, maka ditunjukkan suatu agen dari perusahaan pelayaran setempat.
2. Kapal adalah setiap sarana apung yang digunakan atau dapat digunakan sebagai alat angkut ataupun yang digunakan atau dapat digunakan untuk wadah kerja di air, termasuk alat dan peralatan yang lazim dan merupakan bagian yang tak dapat dipisahkan dari sarana apung tersebut.
3. Dermaga adalah Tempat kapal ditambatkan di Pelabuhan. Pada dermaga dilakukan berbagai kegiatan bongkar muat barang dan orang dari dan ke atas kapal di Dermaga juga dilakukan kegiatan untuk mengisi bahan bakar untuk kapal, air minum, air bersih,

saluran air kotor / limbah yang akan diproses lebih lanjut di Pelabuhan.

### **C. Populasi dan Sampel**

#### 1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah kapal yang diageni perusahaan PT Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

#### 2. Sampel

Maka Sampelnya adalah 4 kapal yang diageni oleh perusahaan PT. Djakarta Lloyd.

### **D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian**

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode adalah sebagai berikut :

#### 1. Teknik observasi

Dalam metode ini penulis mengamati secara langsung di lapangan untuk mengetahui sesuatu yang belum jelas sampai penulis betul-betul mengerti. Maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah *checklist*.

#### 2. Wawancara (*interview*),

untuk mendapatkan data melalui temu wicara dan wawancara langsung dengan pegawai atau staf dan pihak-pihak terkait. Maka instrumen penelitian dari wawancara (*interview*) adalah pedoman wawancara.

#### 3. Teknik Dokumentasi

untuk memperoleh atau mengumpulkan data melalui gambar, dokumen lainnya yang sesuai saat melaksanakan praktek dan untuk menjadi bukti bahwa kegiatan tersebut benar terjadi. Dalam metode ini penulis mengumpulkan data melalui profil perusahaan yaitu perusahaan PT. Djakarta Lloyd yang beroperasi di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.



## **E. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang dipakai dalam laporan ini adalah teknik analisis deskriptif yaitu teknik yang menjelaskan atau menggambarkan penelitian ini terkait mengenai tugas perusahaan PT. Djakarta Lloyd sebagai keagenan kapal dalam melayani kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

## BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### A. Sejarah Singkat PT. Djakarta Lloyd

Gagasan untuk mendirikan perusahaan pelayaran Samudera Djakarta Lloyd, dicetuskan oleh Pejuang Kemerdekaan Angkatan Laut IV di Tegal sebagai usaha mengisi kemerdekaan serta kedaulatan penuh yang telah dicapai bangsa Indonesia. Pada tanggal 18 Agustus 1950, gagasan tersebut terwujud dengan didirikannya NV. Djakarta Lloyd yang berkantor pusat pertama di Jalan Pintu Besar No. 18 Jakarta, Darwis Djamin sebagai pendiri, sekaligus beliau bertindak selaku Direktur Utama dan Mr. Boediarto Martoatmodjo sebagai Direktur. Pada awal kegiatannya, NV. Djakarta Lloyd mengoperasikan (2) dua buah kapal, yaitu SS. Djakarta Raya dan SS. Djatinegara. Pada 17 April 1961 melalui PP. No. 108/1961 status perusahaan berubah dari NV. Menjadi PN. (Perusahaan Negara), sekaligus Pemerintah menyerahkan 9 (sembilan) kapal baru (Ex. Rampasan Perang), perusahaan kemudian dapat berkembang dengan pesat, sehingga sampai dengan periode 1970, PN. Djakarta Lloyd mengoperasikan 22 (dua puluh dua) buah kapal ke seluruh penjuru dunia. Berdasarkan peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 tahun 1974, Djakarta Lloyd kemudian berubah statusnya menjadi perusahaan Persero dengan nama PT. Pelayaran Samudera Djakarta Lloyd. Tapi dengan keluarnya *Scrapping* untuk kapal-kapal tua, maka kapal-kapal tersebut kemudian di *Scrap* secara bertahap di awal tahun 1980 dan Pemerintah meremajakan Armada milik PT. Pelayaran Samudera Djakarta Lloyd dengan membuat 8 (delapan) kapal baru yaitu ; 5 (lima) kapal *Semi Container* dan 3 (tiga) kapal *Full Container*. Kemudian dengan akte notaris H. Zawir Simon, SH., di Jakarta No. 123 tanggal 29 Desember 1987 diubah dari perusahaan PT. Persero Pelayaran Samudera Djakarta Lloyd menjadi PT. Djakarta Lloyd.

Setelah tahun 1980, 8 (delapan) unit kapal tersebut sudah mulai tidak ekonomis lagi dan pada tahun 1995, 2 unit kapal *Semi Container* dijual, sehingga sampai dengan tahun 1996 perusahaan hanya mengoperasikan 6 unit kapal. Kemudian dengan bantuan Pemerintah 55 % (lima puluh lima persen) dan dari PT. Djakarta Lloyd sendiri 45 % (empat puluh lima persen) mulai akhir 1997 sampai dengan akhir 1998 PT. Djakarta Lloyd mendapatkan 9 (sembilan) unit kapal baru tipe Caraka Jaya Niaga III dengan kapasitas masing-masing 208 TEUs atau 4180 DWT yang dioperasikan untuk melayani pelayaran intersuler dan Samudera dekat, serta pada tahun 2000/2001 dengan bantuan Pemerintah 85 % (delapan puluh lima persen) dan dari PT. Djakarta Lloyd 15 % (lima belas persen) juga mulai mengoperasikan kapal Tipe Palwo Buwono yang berjumlah 2 (dua) unit yang berkapasitas 1600 TEUs atau 26.200 DWT dan 3 (tiga) unit yang berkapasitas 400 TEUs atau 5700 DWT.

#### **1. Visi dan Misi Perusahaan**

PT. Djakarta Lloyd saat ini adalah salah satu Perusahaan Pelayaran Samudera yang ikut menunjang pembangunan nasional di bidang transportasi laut dan ikut berperan untuk membawa muatan *ekspor/impor* ke seluruh penjuru dunia, kegiatan-kegiatan tersebut dilakukan dalam kompetisi dunia pelayaran, dimana pelayanan merupakan dasar utama serta ketangguhan manajemen merupakan faktor utama untuk dapat bertahan. Adapun Visi dan Misi perusahaan sebagai berikut:

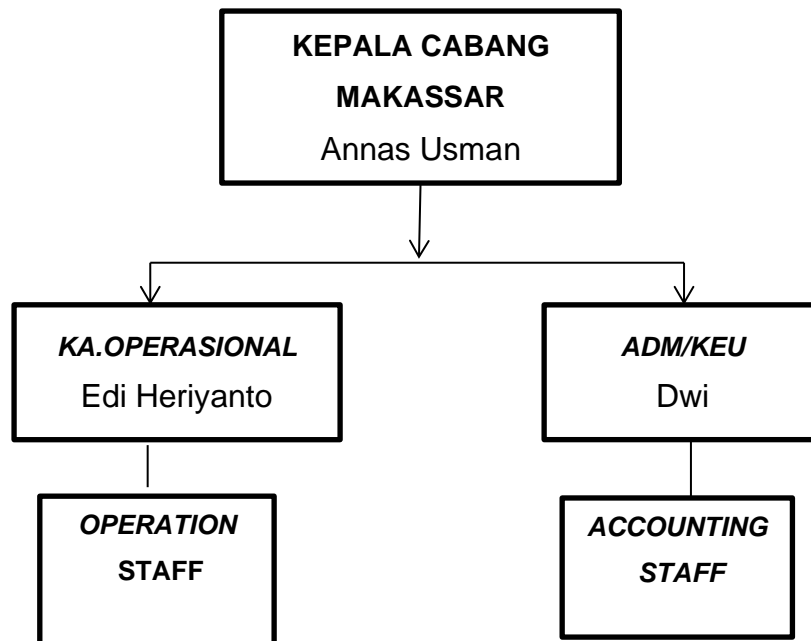
##### **a. Visi**

Menjadi kan Djakarta Lloyd perusahaan pelayaran dan *logistic provider* yang bertaraf internasional, handal , efisien, inovatif dan berdaya tahan kuat.

b. Misi

Memberikan solusi kepada pelanggan untuk mengurangi biaya logistik didalam maupun luar negeri dengan kecepatan, ketepatan dan keamanan.

**Gambar 4.1**  
**STRUKTUR ORGANISASI**



Sumber:PT. Djakarta Lloyd Cab. Makassar 2020

## 2. Tugas Atau Kewajiban

### a. Kepala Cabang

Kepala cabang adalah pemegang kekuasaan tertinggi di perusahaan yang bertanggung jawab atas semua kegiatan perusahaan di PT.Djakarta Lloyd cabang Makassar merangkap sebagai kepala marketing. Tugas – tugas kepala cabang diantaranya :

- 1) Membuat rencana kegiatan untuk perusahaan yang di pimpin.
- 2) Bertanggung jawab atas segala aktivitas yang berkaitan dengan perusahaan yang di pimpin.
- 3) Monitoring segala kegiatan kapal yang di ageni.
- 4) Bertanggung jawab terhadap kesejahteraan karyawan.
- 5) Menjaga hubungan yang baik terhadap Principal, General Agent dan instansi pemerintah.
- 6) Menandatangani dokumen – dokumen penting seperti *Notice Of Readiness* ( NOR ), *Bill Of Lading* ( B/L ) dan Kwitansi.

#### **b. Kepala Oprasional**

Kepala Operasional adalah bagian dari suatu perusahaan yang kedudukannya di bawah kepala cabang yang bertugas sebagai penanggung jawab atas semua kegiatan operasional perusahaan. Tugas – tugas kepala operasional antara lain :

- 1) Melakukan komunikasi terhadap staf operasional yang lain, tujuannya supaya tercapai koordinasi antara satu dengan yang lain.
- 2) Monitoring segala aktivitas, baik yang berada di dalam maupun di luar perusahaan.
- 3) Bertanggung jawab terhadap staf oprasional yang lain.
- 4) Menjaga hubungan yang baik dan bertanggung jawab besar terhadap atasan atau pimpinan perusahaan.
- 5) Menjaga hubungan yang baik terhadap Principal, General Agent, PBM, TKBM, dan instansi pemerintah.
- 6) Menghandle aktivitas yang berhubungan dengan perusahaan.

### **c. Operation staff**

Staff Operasional adalah bagian di suatu perusahaan yang kedudukannya di bawah kepala operasional yang kewajibannya menjalankan seluruh kegiatan perusahaan.

Tugas – tugas dari staff operasional antara lain :

- 1) Menjaga hubungan yang baik dengan instansi pemerintah dan perusahaan swasta lainnya.
- 2) Mengecek kelengkapan sertifikat kapal bersama dengan *port authority*.
- 3) Menyiapkan segala perizinan untuk kapal dari sebelum kapal tiba sampai kapal berlayar kepelabuhan selanjutnya.
- 4) Melayani kapal tiba baik untuk kapal lokal maupun kapal asing.
- 5) Menentukan lokasi labuh dan sandar kapal.
- 6) Bertanggung jawab terhadap dokumen – dokumen pengapalan muatan.
- 7) Menjalin hubungan baik dengan *Principal* atau *General Agent*

### **d. Kepala Administrasi**

Kepala administrasi Bagian ini bertanggung jawab atas pengelolaan administrasi umum atau kepegawaian, serta urusan administrasi keuangan dan akuntansi di tingkat kantor cabang. Tugas – tugas dari kepala administrasi adalah sebagai berikut :

- 1) Mengatur biaya- biaya yang telah dipergunakan maupun biaya yang akan dipergunakan.
- 2) Monitoring biaya pendapatan dan pengeluaran perusahaan.

#### **e. Staff Administrasi**

Staff administrasi adalah bagian di suatu perusahaan yang kedudukannya di bawah administrasi yang tanggung jawabnya melaksanakan pengelolaan administrasi umum atau kepegawaian, serta urusan administrasi keuangan dan akuntansi ditingkat kantor cabang. Tugas – tugas dari staff administrasi adalah sebagai berikut :

- 1) Menghitung pendapatan perusahaan mendapat untung atau sebaliknya perusahaan rugi.
- 2) Mengatur pengeluaran dan pendapatan perusahaan.
- 3) Menjurnal semua biaya, baik biaya yang masuk maupun biaya yang keluar.

#### **B. Penanganan *Clearance Out* kapal**

Buka sistem Inaportnet masuk ke layanan kemudian pilih menu keberangkatan, isi nomor PKK (pemberitahuan kunjungan kapal), input kembali data-data awak kapal yang terbaru, Dalam waktu paling lama 6 (enam) jam sebelum kapal *Out* (keluar) pihak *Agent* mengajukan layanan kapal keluar di Inaportnet yang datanya masuk ke penyelenggara pelabuhan berupa LKK dan LK3 dan ke Syahbandar dalam bentuk SPB. LKK yang telah di verifikasi oleh penyelenggara Pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh SIMPONI untuk penerbitan kode Biling yang selanjutnya *Agent* melakukan pembayaran PNBPN labuh yang dari kode Biling yang di dapat, apabila telah dilunasi oleh *Agent* secara otomatis LK3 sudah bisa dilakukan verifikasi dan data bisa dimasukkan ke Syahbandar sehingga bisa melakukan Verifikasi data agar SPB terbit. Penerbitan SPK pandu untuk kapal keluar paling lambat 1 (satu) jam sejak surat persetujuan berlayar (SPB) di terbitkan dan penerbitan SPOG paling

lambat 1 jam sejak SPK pandu diterbitkan. Sebelum meninggalkan area pelabuhan kapal harus memenuhi ketentuan *Clearance Out* yang dibuat oleh Instansi – Instansi yang terkait:

1. Ketika kapal akan Berangkat (*Out*) prosedur yang pertama yaitu wajib menyertakan, *Master Sailing* atau surat pernyataan keberangkatan yang di tanda tangani oleh Nakhoda.
2. *Clearance* ke kantor kesehatan pelabuhan jika di masa pandemi serta saat ini jika kapal tersebut berasal dari daerah yang dinyatakan Zona Merah maka kapak tersebut harus wajib memiliki (PHQC) *Port Health Quarantine Clearance*.
3. Pembayaran SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) di kantor Syahbandar.
4. Pembayaran VTS (*Vessel Traffic System*).

Setelah di dalam Sistem Inaportnet *Clearance Out* telah disetujui pihak Syahbandar sampai mendapatkan SPB (surat persetujuan Berlayar) maka *Agent* menyiapkan Dokumen kapal antara lain:

1. Surat Ukur Kapal
2. Dokumen Asuransi Kerangka Kapal (*Wreck Removal Document*)
3. Sertifikat Garis Muat (*International Load Line Certificate*)
4. *Hull (Class)*
5. *Machinery (Class)*
6. *Minimum Safe Manning Certificate*
7. *Inflatable Life Raft Certificate*
8. Keselamatan Kapal Barang (Manajemen Keselamatan)
9. Surat Laut
10. Keselamatan Kapal Barang
11. Sertifikat PMK
12. *Derrating Certificate*
13. Untuk Kapal Dalam Negeri Nasional Pencegahan Pencemaran
14. *CLC Certificate*



15. Keselamatan Kapal Barang (Konstruksi)
16. Keselamatan Kapal Barang (Perlengkapan)
17. Sertifikat Nasional Sistem Anti Terintip
18. *Last port clearance* (SPB).

Setelah dokumen diatas sudah lengkap maka *agent* siap untuk memberangkatkan kapal dan berkonfirmasi kepada pihak Surveyor untuk menanyakan *Complite* muatan, apabila sudah *Complite* maka *agent* memboking pandu keberangkatan kapal untuk memamdu kapal keluar dari dermaga, dan boking pandu ditetapkan maka *agent* akan segera memberikan dokumen kapal beserta *Port Clearence* (SPB) yang telah di keluarkan oleh pihak Syahbandar untuk diserahkan ke Nakhoda kapal, *agent* bekordinasi dengan mualim kapal (*Chife Officer*) untuk memberikan *Cargo manifest* yang telah dibuat berdasarkan pemuatan *Cargo* ke atas kapal, dan *agent* juga mengambil dokumen dari kapal untuk membuat laporan kepada *owner / principal* dan juga *shipper* bahwa kapal sudah berangkat (*Out*) dan meninggalkan pelabuhan.

### **C. Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi dan Pemecahaanya**

Dalam melaksanakan atau menjalankan tugasnya dalam proses penyandaran kapal, PT. Djakarta Lloyd tidak luput pula dari hambatan-hambatan yang terjadi selama melaksanakan prosedur penyandaran kapal. Hal-hal yang biasanya menjadi hambatan kelancaran dalam kegiatan penyandaran kapal di Pelabuhan yaitu :

1. cuaca buruk

Adanya Cuaca yang buruk atau tidak mendukung Berdasarkan tabel di atas, KM. Kenus 3 mengalami keterlambatan akibat angin kencang dan gelombang yang sangat tinggi sehingga menghambat proses penyandaran kapal. Keadaan cuaca sangat berpengaruh dalam proses penyandaran sebuah kapal, keadaan cuaca yang buruk dapat mengakibatkan kedatangan kapal

kesuatu pelabuhan dapat terhambat. Sebagai contoh apabila terjadi keadaan cuaca yang buruk demi menjaga keselamatan sebuah pelayaran terpaksa kapal akan mengganti haluan ke arah yang lebih aman, adanya hujan, angin yang berpengaruh pada gelombang, kabut, selurunya berpengaruh dalam proses penyandaran kapal tidak sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan.

2. kapal yang akan di gantikan mengalami *trouble engine* (kerusakan mesin)
3. Dermaga dalam keadaan penuh  
Jika dermaga penuh dengan kapal maka kapal yang datang harus menunggu sampai kade tersebut dalam keadaan kosong sehingga kapalnya tidak dapat sandar dan mulai melaksanakan kegiatannya.

Upaya-upaya yang dapat dilakukan :

1. Agen kapal melakukan konfirmasi kepada petugas pandu yang telah menguasai secara menyeluruh keadaan geografis suatu pelabuhan tersebut agar memandu kapal masuk dan sandar ketika cuaca sedang tidak mendukung dengan memperhatikan kemungkinan-kemungkinan yang dapat diambil untuk mengatasi keadaan tersebut sehingga proses penyandaran dapat berjalan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Serta mencari informasi atas perubahan cuaca yang akan terjadi kepada pihak BMKG.
2. Upaya yang dilakukan saat kapal yang akan di gantikan itu rusak mesin yaitu berdiskusi dengan pihak *agent* yang menangani kapal tersebut terkait bagian yang rusak dan berapa lama masa perbaikannya, jika perbaikannya lebih dari 2 hari maka kapal tersebut harus berpindah posisi ke area labuh.

3. Upaya terhadap dermaga dalam keadaan penuh sebaiknya pihak Pelabuhan menambah panjang dermaga agar kapal yang akan sandar tidak mengantri terlalu lama.

Tabel: 4.1 Data kunjungan Kapal Tahun 2020

No	Nama Kapal	Arrival Time	Berthing Time	Keterangan	Alasan
1	KM. Kenus 6	05/10/2020 09:48	06/10/2020 10:00	Labuh 24 Jam	Kapal Yang akan di gantikan untuk sandar di dermaga mengalami kerusakan
2	KM. Kenus 6	13/10/2020 12:00	13/10/2020 14:00	Labuh 2 Jam	Dermaga Penuh
3	KM. Kenus 3	26/11/2020 13:00	26/11/2020 18:30	Labuh 6 Jam	Cuaca buruk
4	KM. Kenus 10	10/12/2020 15:30	10/12/2020 19:00	Labuh 4 Jam	Dermaga Penuh

Sumber:PT. Djakarta Lloyd Cab. Makassar

Berdasarkan tabel diatas disimpulkan bahwa kapal-kapal yang di ageni oleh PT. Djakarta Lloyd harus menunggu kapal yang mengalami kerusakan itu selesai perbaikan dan menunggu antrian dengan kapal yang sebelumnya sedang melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga yang akan di tempati oleh kapal-kapal tersebut untuk melaksanakan aktivitas bongkar muat. Jadi kapal yang akan sandar selanjutnya harus menunggu di luar Pelabuhan sampai dermaga yang telah ditetapkan kapal tersebut untuk sandar kosong dari kapal yang sebelumnya melakukan kegiatan bongkar muat.

Gambar 4.2. Dermaga Soekarno Hatta Makassar



sumber : lokasi penelitian di pelabuhan Makassar, 2020

Gambar 4.3. Cuaca buruk



sumber : lokasi penelitian di pelabuhan Makassar, 2020

Gambar 4.4. Kapal yang mengalami kerusakan



sumber : lokasi penelitian di pelabuhan Makassar, 2020

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan pada penelitian di lapangan dan hasil dari uraian dari pembahasan maka dapat diambil kesimpulan sesuai dengan penelitian yang telah dilakukan yaitu analisa faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal oleh PT. Djakarta Lloyd di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar antara lain faktor-faktor penyebab, yaitu cuaca tidak mendukung/ cuaca buruk, kerusakan mesin pada kapal, dan dermaga penuh.

Maka dari itu kapal yang di ageni oleh perusahaan PT. Djakarta Lloyd yang ingin sandar menunggu sampai kapal yang ingin digantikan itu sudah di lakukan perbaikan dan dermaga sudah kosong.

#### **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang telah disampaikan maka dapat diberikan saran-saran, sebagai berikut :

Untuk mengatasi hal tersebut dan mengurangi keterlambatan dalam penyandaran kapal di dermaga maka PT. Pelindo IV (Persero) sebaiknya menambah kapasitas dermaga agar kapal tidak terlalu lama untuk antri dalam melakukan aktifitasnya dan tidak mengakibatkan berkurangnya kualitas kinerja khususnya dari pihak agen yang bisa menimbulkan ketidakpuasan *consignee* kepada *shipper* sehingga dalam kontrak berkelanjutan hubungan antar beberapa pihak terkait menjadi tidak baik karena adanya masalah tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

Amsya, Z. (2005) *Manajemen Sistem Informasi*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Elok widiyat, ridwan . (2014). *Kamus kepelabuhanan dan pelayaran* . Yogyakarta : Leutika nouvalitera.

Hasim P. 2005. *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan: Pustaka Bangsa Press.

Setiawan, Ebta. (2012), *Pengertian Keterlambatan*. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tentang pelayaran (2008).

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tentang Kepabeanan (2006).

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tentang Kepelabuhanan (2008).

## RIWAYAT HIDUP



**MUHAMMAD YUSRIL**, lahir di Maros pada Tanggal 17 September 1998. Merupakan Anak Kedua dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Taherang dan Ibu Muriati. Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan Tahun 2010 di SDN No.16 Bukamata dan melanjutkan Pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama di SMP Negeri 1 Turikale Maros di selesaikan pada Tahun 2013 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas di SMAN 1 (SSN) Maros diselesaikan pada tahun 2016.Selanjutnya Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada Perusahaan Pelayaran PT. Djakarta Lloyd selama 1 tahun. Dan pada Tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.