

**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL PELABUHAN TANJUNG
PERAK SURABAYA OLEH PT.DJAKARTA LLOYD
SURABAYA**



**NURAWALIA MAGFIRA
NIT: 18.43.056
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL PELABUHAN TANJUNG PERAK
SURABAYA OLEH PT.DJAKARTA LLOYD SURABAYA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

Disusun dan diajukan oleh

NURAWALIA MAGFIRA

NIT : 18.43.056

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN POLITEKNIK ILMU
PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

SKRIPSI
ANALISIS PENYANDARAN KAPAL DI PELABUHAN
TANJUNG PERAK SURABAYA OLEH PT.DJAKARTA
LLOYD SURABAYA

Disusun dan Diajukan Oleh

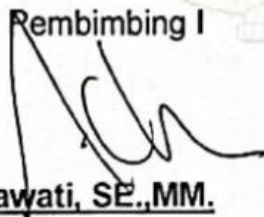
NURAWALIA MAGFIRA

NIT. 18.43.056

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 21 Juni 2022

Menyetujui,

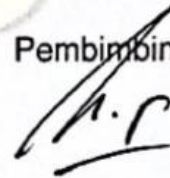
Rembimbing I



Rosliawati, SE.,MM.

NIP.19761023 199803 2 001

Pembimbing II



Muhlis Muhayyang,SH.,MH.

NIP.19580816 198003 004

Mengetahui :

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

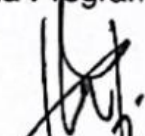


Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK



Jumriani, S.E.,M.Adm,S.D.A

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197312012 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 Program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi **“Analisis Penyadaran Kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya Oleh PT.Djakarta Lloyd Surabaya”**.

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.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, M.T.,M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Playaran Makassar.
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm. SDA selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK),.
4. Ibu Rosliawati, SE., MM., selaku pembimbing I
5. Bapak Muhlis Muhayyang,SH, MH. 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 Gerry Ratman Hasmiyono selaku Kepala Cabang PT.Djakarta lloyd Cabang Surabaya ;

9. Pimpinan dan seluruh karyawan/i PT.Djakarta lloyd , yang berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat ;
10. Ayahanda Saenal dan Ibunda Nurliah beserta adik-adik Saya 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 ;
12. Adik-adik saya Taruni XLII yang senantiasa membantu dalam keseharian saya dikampus.

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

Makassar, 21 Juni 2022



NURAWALIA MAGFIRA
NIT.18.43.056

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : NURAWALIA MAGFIRA
Nomor Induk Taruna : 18.43.056
Jurusan : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

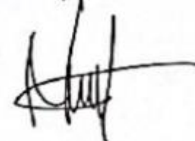
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG
PERAK SURABAYA OLEH PT.DJAKARTA LLOYD SURABAYA.**

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, 21 Juni 2022



NURAWALIA MAGFIRA
NIT.18.43.056

ABSTRAK

NURAWALIA MAGFIRA,2022. Analisis penyandaran Kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya.(Dibimbing oleh Rosliawati dan Muhlis Muhayyang).

Tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui proses penyandaran kapal oleh PT.Djakarta Lloyd Surabaya serta upaya yang dilakukan dalam mengatasi proses penyandaran kapal oleh PT.Djakarta Lloyd Surabaya.

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

Teknik Analisis Data yang digunakan adalah Teknik Analisa deskriptif kualitatif dan pembahasan penelitian ini, menunjukkan bahwa proses pelaksanaan penyandaran kapal memperhatikan terlebih dahulu terkait tentang potensi cuaca yang buruk dan belum siapnya Dermaga.

Kata Kunci : Pelaksanaan, Penyandaran, PT Djakarta Lloyd Surabaya.

ABSTRACT

NURAWALIA MAGFIRA, 2022. Analysis of ship berthing at Tanjung Perak Port, Surabaya by PT. Djakarta Lloyd Surabaya. (Supervised by Rosliawati and Muhlis Muhayyang).

The aim of this research is to know the process of docking ships by PT. Djakarta Lloyd Surabaya and the efforts made in overcoming the process of anchoring ships by PT. Djakarta Lloyd Surabaya.

This research was conducted at the office of PT. Djakarta Lloyd Surabaya, as long as the authors carry out ground practice (PRADA) from August 2020 to August 2021. The source of the data obtained is primary data which is directly obtained from the research site by means of observation, direct interviews with employees of PT. Djakarta Lloyd Surabaya.

The data analysis technique used is a qualitative descriptive analysis technique and this discussion shows that the ship docking implementation process pays attention to the potential for bad weather and the unprepared wharf.

Keywords: Implementation, Retention, PT Djakarta Lloyd Surabaya.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PRAKATA	ii
ABSTRAK	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Perusahaan Pelayaran	5
B. Pengertian Peranan	5
C. Pengertian Keagenan	6
D. Pengertian Kapal	6
E. Peranan Keagenan Kapal	7
F. Jenis-Jenis Keagenan Kapal	9
G. Pelabuhan	10
H. Kegiatan di Pelabuhan	12
I. Kerangka Pikir	20
J. Hipotesis	21

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain dan Variabel Penelitian	2
B. Defenisi Operasional Variabel	23
C. Populasi dan Sampel	23
D. Teknik Penulisan Data dan Intrumentasi Penelitian	23
E. Teknik Analisi Data	24

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Singkat Perusahaan	26
B. Struktur Organisasi Perusahaan	28
C. Fungsi-Fungsi Tugas dari Struktur Organisasi PT. Djakarta lloyd Surabaya	30
D. Visi dan Misi Perusahaan	32
E. Tahapan Kegiatan Penyandaran Kapal	32
F. Tahapan Terjadinya Kesalahan Yang Dilakukan Dalam Proses Penyandaran Kapal Oleh PT. Djakarta lloyd.	38
G. Upaya yang Dilakukan oleh PT. Djakarta lloyd Untuk Mengatasi Tepatnya Penanganan Dalam Proses Penyandaran Kapal	42

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	44
B. Saran	44

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1.	Kerangka Pikir	20
4.1.	Struktur Organisasi Perusahaan	28
4.2.	Jasa Pandu Membantu Proses Penyandaran Kapal	35
4.3.	Kapal Yang Berhasil Melakukan Kegiatan	36
4.4.	Proses Lepas Sandar Dari Pelabuhan	37

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1.	Jadwal Kegiatan Penyandaran Kapal	39

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sejak penciptaan kapal pertama, umat manusia telah menggunakan kapal untuk melakukan perjalanan melintasi sungai dan lautan. Kano, rakit, atau perahu biasanya digunakan oleh manusia di masa lalu. Karena kebutuhan kapasitas muat meningkat, perahu atau rakit yang lebih besar dibuat dan disebut sebagai kapal. Kayu, bambu, atau batang papyrus adalah bahan bangunan utama untuk kapal di masa lalu. Belakangan, elemen logam seperti besi dan baja digunakan karena manusia membutuhkan kapal yang kuat. Manusia pertama kali menggunakan dayung untuk penggerak, diikuti oleh angin dengan bantuan layar, mesin uap setelah Revolusi Industri, dan akhirnya mesin diesel dan nuklir. serta kapal selam, yaitu kapal yang digunakan di dasar laut.

Kapal menghadapi persaingan ketat sampai penemuan pesawat pada pergantian abad ke-20, yang dapat mengangkut penumpang dan kargo dengan cepat.

Hal ini disebabkan karena sebagian besar daratan Indonesia terdiri dari lautan atau perairan. Dengan demikian, salah satu moda transportasi yang disukai dan sering dimanfaatkan Indonesia adalah transportasi laut. Kegiatan transportasi laut telah digunakan selama ribuan tahun di Indonesia untuk membantu operasi komersial yang efisien baik perdagangan asli maupun asing.

Meskipun ada moda transportasi lain, seperti transportasi darat, pengiriman dalam jumlah besar dinilai lebih efektif dan efisien dibandingkan bentuk transportasi lainnya. Hal ini terjadi karena kapal lebih mampu mengangkut orang dan barang daripada moda transportasi lain, dan karena pengiriman umumnya lebih murah. Mengingat hal ini, kapal terus menjadi solusi yang sangat layak bagi importir dan eksportir di zaman modern dan masih digunakan untuk transportasi laut.

Baik di dalam negeri maupun di luar negeri, perusahaan pelayaran menjalankan kapalnya dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Perusahaan pelayaran akan mendirikan kantor cabang atau menyewa agen di pelabuhan tempat kapalnya singgah agar dapat mengatur tugas-tugas yang berkaitan dengan kedatangan kapalnya di pelabuhan panggilan. Sebuah kapal yang berlabuh di suatu pelabuhan akan membutuhkan pelayanan dan akan memiliki kebutuhan yang harus dipenuhi. Ketika sebuah kapal berlabuh di pelabuhan, layanan kemudian disediakan oleh perusahaan atau agen pelayaran. Melakukan pekerjaan pendahuluan sebelum kapal tiba, selama berada di pelabuhan, dan setelah meninggalkan tempat berlabuh untuk mulai bekerja di pelabuhan berikutnya.

Dalam rangka membantu kegiatan keagenan di wilayah pelabuhan, biasanya melibatkan pihak atau organisasi terkait seperti:

1. Bea Cukai setempat dan penjualan kena pajak Kantor Karantina Setempat
2. Kantor Imigrasi Setempat
3. Layanan Pramuka dan Percontohan Komunitas
4. Layanan Transportasi Lokal

Informasi adalah komponen penting dari operasi lembaga. Agen akan membutuhkan informasi terkini agar berhasil dalam menjalankan tugasnya. Untuk meningkatkan pelayanan kepada kapal dan mengurangi hambatan di lapangan, peran agen dalam mengumpulkan dan menyebarkan informasi menjadi sangat penting pada saat ini. Kapal

akan mengalami keterlambatan yang tidak terjadwal jika terjadi kekurangan informasi.

Setiap kali ada peristiwa yang terjadi di area pelabuhan tempat kapal berlabuh, kapal itu akan dikenakan biaya. Agar usahanya dapat berjalan dengan efektif dan efisien, pengusaha senantiasa menginginkan kapalnya bebas hambatan.

Karena ada banyak hal yang harus dipikirkan dan dipertimbangkan oleh agen sebelum kapal tiba, mereka dapat melakukan hal berikut dalam upaya memenuhi kebutuhan yang dimiliki kapal dan sebagai pengakuan betapa pentingnya peran mereka dalam membantu pemilik kapal mengoperasikan kapalnya. Lebih mudah sebelum mengadakan kerjasama dan kesepakatan: persiapan oleh karena itu dalam hal ini, agen secara signifikan berkontribusi pada efisiensi operasi. Berdasarkan rangkuman di atas, penulis terdorong untuk mengangkat topik tersebut, memasukkannya ke dalam kertas kerja, dan mencoba menjelaskannya. Selanjutnya penulis mengangkat judul skripsi, **Analisis Kesadaran Kapal di Pelabuhan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya Oleh PT.Djakarta Lloyd Surabaya**”.

B. PERUMUSAN MASALAH

Penulis menggunakan rumusan masalah berikut dengan mempertimbangkan latar belakang informasi yang dijelaskan di atas:

1. Bagaimana PT. Prosedur docking kapal Djakarta Lloyd Surabaya berjalan?
2. Upaya apa saja yang telah dilakukan oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya untuk menyasati proses docking kapal?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan yang ingin dicapai dari hasil penelitian yaitu :

1. Untuk mengetahui kendala proses penyandaran kapal oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam mengatasi proses penyandaran kapal oleh PT. Djakarta Lloyd.

D. MANFAAT HASIL PENELITIAN

Penelitian yang dilakukan terhadap peranan PT. Djakarta Lloyd Surabaya dalam menunjang kegiatan sandarnya kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang saya lakukan ini secara tidak langsung dapat bermanfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penulis berharap hasil penelitian ini dapat mengembangkan referensi pengetahuan dan kemajuan ilmu dalam bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan khususnya pada PT. Djakarta Lloyd Surabaya dalam menunjang kegiatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

2. Kegunaan Praktis

Temuan studi ini harus bermanfaat bagi instansi dan, idealnya, digunakan untuk menginformasikan kinerja pelabuhan di masa depan. Hasil dari penelitian ini kelak diharapkan dapat bermanfaat bagi instansi dan semoga dapat di ambil sebagai masukan untuk kinerja pelabuhan kedepan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. PENGERTIAN PERUSAHAAN PELAYARAN

Industri perkapalan merupakan salah satu sektor jasa transportasi laut yang memberikan keuntungan yang cukup besar bagi pengangkutan barang melalui jalur perairan, baik dari sisi utilitas tempat maupun utilitas waktu.

“Perusahaan pelayaran adalah organisasi yang mengelola bisnis dengan menjalankan kapal atau perusahaan lain yang terkait erat dengan kapal”, menurut Rederij.

Perusahaan pelayaran sendiri diorganisasikan ke dalam beberapa sektor, antara lain pemilik kapal dan kargo, agen, freight forwarding, perusahaan bongkar muat, perusahaan bongkar muat (PBM), dan EMKL (Ocean Freight Forwarding).

B. PENGERTIAN PERANAN

Menurut Soerjono Soekanto (2002:243) menerangkan bahwa pengertian peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (status) apabila seseorang apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya maka ia menjalankan suatu peranan. Pengertian peran menurut Dipraja (2006:135), adalah suatu derajat kedudukan yang dipegang oleh seorang individu, yang oleh sebagian besar orang dianggap mampu melakukannya dengan memainkan kedudukan itu sesuai dengan kebutuhan seseorang yang mengutusnyanya ke suatu tempat. peristiwa atau kejadian.

Dari keterangan di atas maka dalam hal ini peranan menyangkut apa yang dilakukan oleh suatu perusahaan keagenan berdasarkan perintah pemilik kapal dalam menunjang terjadinya kelancaran sebuah kapal sandar di dermaga suatu pelabuhan.

C. DEFENISI KEAGENAN

Menurut Suyono, keagenan kapal adalah perjanjian yang mengikat secara hukum antara dua pihak yang timbul ketika salah satu "agen" (agen) setuju untuk berbicara atas nama pihak lain, "pemilik" (prinsipal), selama pemilik mempertahankan hak untuk memantau agen sehubungan dengan wewenang yang dipercayakan kepadanya (2001: 131).

Ketika sebuah kapal masuk atau keluar dari suatu pelabuhan, perlu dipenuhi berbagai kebutuhan serta layanan yang diberikan. Perusahaan pelayaran memilih PT. Djakarta Lloyd Surabaya sebagai agen di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya untuk memenuhi beragam kebutuhan tersebut.

D. PENGERTIAN KAPAL

Menurut kamus besar bahasa Indonesia Pengertian kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut atau dan sebagainya.

Sedangkan perahu sesuai UU no. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dalam bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau penanggungan, termasuk kendaraan yang mempunyai penolong dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat hanyut dan bangunan hanyut yang dapat bergerak.

Pengertian perahu menurut UU no. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan tenaga lainnya. Diderek atau ditanggungan, termasuk kendaraan pengangkut yang kuat, kendaraan dalam pengembangan alarm, serta perangkat keras melayang dan desain melayang yang tidak bergerak.

Kapal adalah kapal yang dapat berlayar di laut atau yang dirancang untuk itu. Trampers dan liners adalah dua kategori untuk

kapal berdasarkan rute perjalanannya. Liner adalah kapal yang memiliki tujuan tetap, rute pengiriman, dan jadwal sementara tramper memiliki tujuan, rute, dan jadwal yang tidak tetap.

Sementara itu, kapal, seperti sampan atau perahu kecil, adalah kapal untuk memindahkan orang dan barang melintasi laut (atau sungai, dll.). Biasanya, perahu cukup besar untuk mengangkut perahu yang lebih kecil, seperti sekoci. Sebaliknya, itu dibedakan antara kapal yang lebih besar dan kapal yang lebih kecil dalam bahasa Inggris. Sebuah kapal biasanya dapat mengangkut perahu, tetapi perahu tidak dapat mengangkut kapal.

E. PERANAN KEAGENAN KAPAL

Sebuah kapal memiliki berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi ketika berlabuh di pelabuhan dan menginginkan pelayanan. Perusahaan pelayaran tanpa cabang di suatu pelabuhan akan menunjuk perusahaan pelayaran lain di pelabuhan tersebut sebagai agen untuk menangani beragam kebutuhan tersebut.

Perusahaan pelayaran asing yang mengoperasikan kapal ke pelabuhan Indonesia wajib menunjuk perusahaan pelayaran nasional sebagai agen umum sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.

Agen pelayaran adalah entitas komersial yang terlibat dalam pengoperasian kapal atau perusahaan pelayaran, menurut H.A. Abbas Salim. Sebuah kapal membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi jika berlabuh di suatu pelabuhan. Bisnis pelayaran akan menunjuk agen kapal untuk melakukan banyak tugas ini. Agen umum, sub-agen atau agen, dan cabang.

Suyono (2001:134) mencantumkan peran agen berikut sebagai bagian dari pelayanan kapal:

1. Pelayanan kepada awak kapal dan kebutuhan mereka.
2. Pembelian dan pengadaan komponen kapal atau suku cadang yang diperlukan untuk mengganti mesin kapal yang rusak.
3. Menyediakan kapal dengan air bersih, bahan bakar, dan kebutuhan lain yang dibutuhkan dan diminta, antara lain.

Sebaliknya, tanggung jawab berikut terkait dengan operasi agensi:

1. Pengurusan izin kapal untuk otorisasi masuk pelabuhan dan keluar pelabuhan sesudahnya.
2. Saat mendekati pelabuhan, kapal harus melengkapi semua persyaratan administrasi, antara lain pramuka, tug, mooring, anchoring, air tawar, dan lain-lain.
3. Mengelola penyimpanan, pengikatan, dan bongkar muat kargo ke dan dari kapal.
4. Melakukan kontak dengan organisasi yang relevan dengan kedatangan

F. JENIS-JENIS KEAGENAN KAPAL

1. General agent (Agen umum)

Adalah suatu perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal – kapal miliknya selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia.

Persyaratan sebagai *General Agent* menurut No. KM 33 Tahun 2001 tentang Operasi dan Operasi Angkutan Laut Bab V Pasal 45 Ayat (1) sampai dengan (4) :

1. Organisasi transportasi laut asing yang perahunya melakukan latihan transportasi laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang tersedia untuk pertukaran asing harus menyebut organisasi transportasi laut umum yang memenuhi prasyarat sebagai spesialis luas.
2. Prasyarat dokter spesialis umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

Prasyarat sebagai spesialis luas adalah organisasi transportasi Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia sekitar 5.000 BRT serta kapal milik Indonesia dengan jumlah total tidak kurang dari 5.000 BRT dan memiliki bukti pemahaman organisasi secara keseluruhan atau memiliki konfirmasi surat organisasi secara keseluruhan (surat). dari pengaturan).

Untuk organisasi kelautan yang dipilih sebagai spesialis yang luas, mereka dilarang memanfaatkan ruang kapal asing yang mewakili mereka, baik sampai tingkat tertentu atau seluruhnya untuk mengirimkan muatan kapal buatan sendiri. (KM 33 Tahun 2001, Bagian V, Pasal 45 ayat (1) sampai dengan (4)

1. Sebuah organisasi angkutan laut umum yang dipilih sebagai spesialis keseluruhan dilarang menggunakan ruang kapal asing yang spesialisnya sebagian atau seluruhnya digunakan untuk memindahkan barang di dalam negeri.
2. Suatu organisasi angkutan laut umum yang terpilih sebagai spesialis keseluruhan yang tidak memiliki kantor cabang organisasi di pelabuhan tertentu dapat mendelegasikan satu lagi organisasi angkutan laut umum yang berada di pelabuhan tersebut untuk menjadi sub-spesialis untuk menangani kepentingan orang asing. kapal yang merupakan spesialisnya.

2. Sub Agen

Adalah suatu perusahaan yang ditunjuk oleh *General Agent* untuk melayani kebutuhan kapal di suatu pelabuhan.

3. Cabang Agen

Adalah cabang dari *General Agent* di suatu pelabuhan tertentu.

G. PELABUHAN

Pelabuhan sebagai pintu masuk ekonomi, serta memiliki opsi untuk menambah pergantian acara publik, pelabuhan harus memiliki

opsi untuk menawarkan berbagai jenis bantuan, terutama dalam mengumpulkan keinginan klien.

Sesuai UU no. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud dengan pelabuhan adalah suatu tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat penyelenggaraan pemerintahan dan kegiatan keuangan yang digunakan sebagai tempat bersandar atau berlabuh, baik pendarat maupun pemudik. sebagai penumpukan dan pembuangan barang dagangan yang dilengkapi dengan kantor keamanan pengiriman. Selain itu, latihan bantuan pelabuhan serta tempat untuk transportasi intra dan antar moda.

Menurut Suyono (2001: 1) pelabuhan menggabungkan segala sesuatu yang berhubungan dengan latihan administrasi pelabuhan dan latihan yang berbeda dalam melengkapi kemampuan pelabuhan untuk membantu kelancaran, keamanan dan kemajuan yang tepat dari lalu lintas kapal, pelancong atau produk potensial, keamanan jelajah, serta intra dan tempat pertukaran dunia. atau sekali lagi antar metode transportasi.

Sementara itu, menurut www.wikipedia.org pelabuhan adalah kantor di ujung laut, jalur air, atau danau untuk mendapatkan kapal dan memindahkan barang dan barang dagangan ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki perangkat keras yang tidak direncanakan untuk menumpuk dan membuang kapal yang diamankan. Derek dan pusat distribusi berpendingin juga diberikan oleh administrasi dan pertemuan rahasia terkait. Seringkali, kantor pendukung, misalnya, pengalengan dan penanganan produk melekat di area tersebut.

Dari beberapa penjelasan di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pelabuhan adalah tempat bagi kapal untuk sandar dan melakukan kegiatan muat bongkar yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung kegiatan muat bongkar.

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. Ditinjau dari segi pengusahaannya

Mengenai kegiatan kepelabuhanan, di Indonesia ada dua macam pelabuhan, lebih spesifiknya:

a. Pelabuhan yang berfungsi

khususnya pelabuhan-pelabuhan yang sengaja dikoordinir untuk menawarkan jenis-jenis bantuan bagi kantor-kantor yang dibutuhkan oleh kapal-kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan latihan penumpukan dan dumping dan lain-lain.

b. Pelabuhan mentah

Lebih tepatnya pelabuhan yang hanya menjadi tempat singgah kapal atau perahu, tanpa kantor penumpukan dan pembuangan atau bantuan peraturan pemerintah.

H. KEGIATAN DI PELABUHAN

Kegiatan yang dilakukan di Pelabuhan Kabil yaitu Bongkar muat muatan yang berupa cair. Adapun prosedur kedatangan Kapal adalah :

1. Arrival atau kedatangan kapal

Sebelum memasuki kawasan kolam pelabuhan, kapal akan berhenti terlebih dahulu. Kemudian, laporan penampilan kapal akan dikirim dari pertemuan yang terkait dengan siklus pengiriman, spesialis akan mengatur untuk membawa kapal ke kolam pelabuhan. Dimana secara tak terduga membutuhkan keyakinan tempat kapal sebagai akibat dari berbagai latihan yang ditambatkan di berbagai tempat pelabuhan.

Saat muncul di kolam pelabuhan, secara keseluruhan kapal yang datang akan melakukan atau menyampaikan beberapa data seperti di bawah ini:

a. Waktu penampilan

- b. Tegalan
- c. TIDAK ditawarkan

Ada banyak latihan di kolam pelabuhan, mulai dari kapal yang masuk dan keluar, tarik menarik, dan beberapa proses budidaya yang dilakukan saat kapal diamankan. Banyaknya latihan ini tentunya juga diikuti dengan banyaknya jumlah kapal di pelabuhan yang dapat menyebabkan tersumbatnya antrean, karena tidak adanya batas sandar di dermaga.

2. Proses Naik Pandu

Setelah mendapatkan data bahwa perahu akan berlabuh pada waktu dan jam yang ditentukan, tim akan memasang motor dan mengangkat jangkar.

Setelah muncul di mana perahu ditambatkan, ajudan akan naik ke perahu untuk mengambil kendali atas rute dan mengarahkan jalur transportasi yang harus dilalui oleh kapal. Hal itu dilakukan dengan alasan bahwa keadaan dan data jalur pengiriman di pelabuhan menjadi kewajiban pramuka.

Setelah ajudan menaiki perahu, perahu akan membuat laporan sebagai berikut:

- a. Jangkar ke atas
- b. Pilot siap

Sistem docking di setiap port jelas membutuhkan waktu alternatif. Beberapa paling baru tiga jam, empat jam, atau bahkan selama enam jam. Itu bergantung pada jarak antara pelabuhan dan daerah tambatan

3. Proses Penyandaran

Setelah melalui jalur pengiriman, usaha mengarahkan digantikan oleh tarikan, yang akan membantu metode yang terkait dengan menghubungkan atau mengarahkan kapal ke pelabuhan

untuk bekerja dengan tugas mengamankan. Penggunaan jumlah tarikan dari satu hingga dua unit biasanya tergantung pada LOA kapal atau panjang umum kapal.

Pada saat perahu akan ditambatkan, semua individu kelompok yang bekerja sudah bersiap-siap, tergantung pada apakah perahu akan ditambatkan pada sisi kanan (kanan) atau sisi pelabuhan (perkiraan). Kelompok cadangan yang mengamankan di posisi tali akan diikat di setiap akhir dari bolder.

Diperlukan koordinasi yang jelas dalam sistem tambat yang dilakukan oleh kelompok perahu dan kelompok pengamanan. Agar gerakan mengamankan perahu berjalan dengan cepat, interaksi dimulai dengan mengikat tali utama yang disebut tali utama, kemudian dilanjutkan dengan tali berikut di bagian belakang perahu.

4. Persiapan Pemeriksaan

Setelah tambat kapal, kapal/nakhoda akan melaporkan waktu tambat sebagai lini pertama, semua dipercepat, dan koridor turun ke perkumpulan yang bersangkutan (ahli, pemilik angkutan, sanksi). Sementara itu, di wilayah pelabuhan, tim menurunkan anak tangga sebagai cara untuk isolasi, migrasi, bea cukai, dan spesialis pelabuhan untuk memuat kapal.

Pihak utama yang menaiki kapal dikarantina dengan perwakilan kapal, yang bertanggung jawab untuk menjamin kapal dalam keadaan sempurna dan terbebas dari infeksi yang berbahaya untuk dikomunikasikan. Konsekuensi pemeriksaan dari penanggung jawab karantina akan menentukan apakah kapal tersebut memenuhi syarat untuk melakukan latihan/latihan bebas. Di dalam kapal, Otoritas Pelabuhan benar-benar melihat kulminasi laporan dan deklarasi untuk menjamin kapal telah memenuhi kebutuhan keamanan.

Sementara itu, laporan-laporan yang harus dikumpulkan oleh kapal untuk ditinjau adalah sebagai berikut:

a. garis pertama

- b. Semua dibuat cepat
- c. Jalan ke bawah
- d. Latihan gratis
- e. Pelabuhan resmi

Dan ada pun dokumen yang di cek oleh *port authority* sebagai berikut:

- a. *Last port clearance*
- b. *Ship registry certificate*
- c. *International tonnage certificate*
- d. *Safe manning certificate*
- e. *Cargo ship safety construction certificate*
- f. *Cargo ship safety equipment certificate*
- g. *Cargo ship safety radio certificate*
- h. *International oil pollution prevention*
- i. *international load line certificate*
- j. *Safety management certificate*
- k. *ship sanitation control exemption certificate*
- l. *certificate of classification for hull and machinery*
- m. *certificate of inspection / portable fire extinguishers*
- n. *port state control*
- o. *international ship security certificate*
- p. *international air pollution certificate*
- q. *international sewage certificate*
- r. *internasional anti-fouling system certificate*
- s. *international certificate of fitness for the carriage dangerous chemicals in bulk*
- t. *Continuous sinopses record*
- u. *Maritime labour certificate*
- v. *Ballast water management*

- w. *Document (arrival condition, cargo manifest, crew list, ship particular).*
- x. *Indonesian health book (green book)*
- y. *Maritime declaration of health (MDH)*
- z. *Port of call (voyage memo)*

5. Penyelesaian Dokumen dan Persiapan keberangkatan

Aksi stacking yang sudah berjalan merupakan tanda bagi Agent untuk menyelesaikan semua urusan record.

Setelah sistem susun selesai, penilai akan memeriksa dan menentukan kelayakan tumpukan. Apakah tumpukan yang masuk ke tangki sesuai dengan jumlah yang sesuai dengan rencana penyimpanan dan tentu saja jumlah yang ditumpuk host telah diakui oleh dua kelompok, yaitu penjual dan pembeli.

Kesesuaian dan pengesahan dan pengesahan berapa banyak barang di atas kapal jelas melalui metode yang terlibat dengan penilaian atau perkiraan volume barang, biasanya perhitungan ukuran barang ini membutuhkan beberapa jam. Jika jumlah host saat ini telah disetujui oleh dua pertemuan, spesialis dengan cepat merencanakan arsip penerbangan, misalnya, mengembalikan laporan unik kapal tanpa henti. Salah satu laporan yang berubah menjadi pilihan bahwa kapal boleh ditarik adalah port freedom, dimana surat tersebut berisi pilihan untuk berlayar dari pelabuhan tempat barang ditumpuk/dibuang ke pelabuhan berikutnya.

Selama waktu yang dihabiskan untuk memuat pramuka siap, spesialis mengatur dengan kelompok pengamanan untuk mengirimkan tali atau yang dikenal sebagai sistem unberthing.

Kapal yang telah diangkut oleh ajudan sampai batas luar sudah siap ke pelabuhan berikutnya, yaitu Pelabuhan Pembongkaran. Kemudian, pada saat itu, ingatlah bahwa spesialis dan kapal telah memfasilitasi untuk menjawab pertemuan penting untuk menyegarkan tempat kapal terakhir dengan memberikan laporan terlampir:

- a. Pilot siap
- b. Melepas
- c. Berlayar keluar
- d. ETD (Perkiraan Waktu Keberangkatan)

Dalam latihan transportasi, pekerjaan administrasi pelabuhan sangat penting. Untuk kelancaran kegiatan penimbunan atau dumping produk di pelabuhan, administrasi pelabuhan yang harus diklaim meliputi:

a. Jasa Labuh (*Harbour Dues*)

Pengamanan administrasi adalah administrasi yang diberikan kepada kapal agar dapat berlabuh dengan aman sambil duduk ketat untuk administrasi yang menyertainya seperti mengamankan, menumpuk dan membuang atau menggantung ketat untuk administrasi yang berbeda (tambatan, penanganan catatan, dan sebagainya). Bantuan ini sangat berharga untuk menghindari kemungkinan menabrak kapal lain yang sedang ditambatkan. Komponen bantuan ini adalah untuk menjamin kedalaman air agar perahu tidak membelok ke bebatuan. Tidak memperlambat jalur transportasi.

b. Jasa Pandu (*Pilotage*)

Transportasi menjelajahi administrasi saat memasuki jalur pengiriman ke dermaga atau kolam pelabuhan ke dermaga. Administrasi pramuka ini berguna untuk menjaga kesehatan kapal, pelancong, dan barangnya saat memasuki jalur pelabuhan. Jasa

c. Tunda (*Tugage*)

Penarikan administrasi diberikan oleh kapal saat kapal akan berlabuh di pelabuhan, dimana kapal tunda akan mengarahkan kapal ke pelabuhan. Selain itu, kelompok pengamanan menyelesaikan pekerjaan mengikat dan mengendurkan tali perahu yang sedang bergerak untuk beristirahat atau berangkat dari atau

dari satu dermaga, bentang, pelampung, lumba-lumba dan lain-lain..

d. Jasa Tambat (*Quay dues*)

diberikan kepada kapal-kapal yang diamankan di tambat dan bahkan dalam kondisi terlindung, untuk memiliki pilihan melakukan penumpukan dan pembuangan tanpa hambatan dan aman. Hal-hal penting dari administrasi pengamanan adalah menghindari kegagalan karena penggunaan tambatan yang tidak optimal.

e. Jasa Pelayanan Air (*fresh water*)

Administrasi mengakomodasi pengangkutan air baru dari darat untuk memenuhi kebutuhan kapal dan rombongannya.

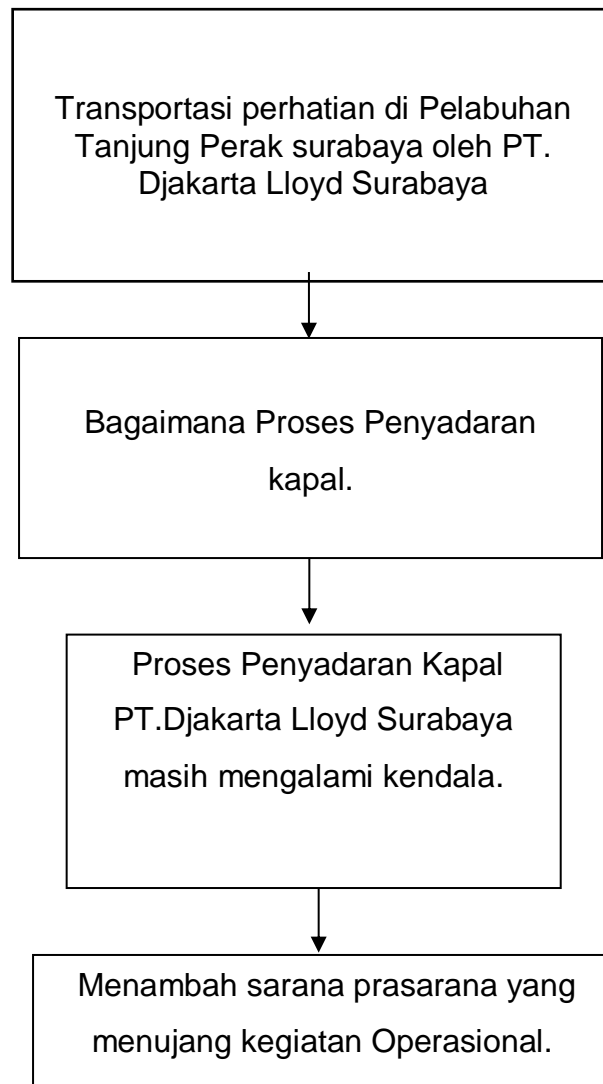
f. Jasa Telepon

Administrasi ditampung utilitas telepon dari darat untuk memberikan untuk membantu perahu dan tim perahu.

I. KERANGKA PIKIR

Tercatat sebagai hard copy proposisi ini, pencipta menempatkan pokok-pokok pemikiran ke dalam suatu pandangan, yang dituangkan dalam rencana alur percakapan sebagai berikut:

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.



J. HIPOTESIS

Berdasarkan gambaran di atas, peneliti mengambil spekulasi bahwa hal itu terkait dengan proses mengamankan PT. Djakarta Lloyd Surabaya masih mengalami kendala.

BAB III

METODE PENELITIAN

Teknik pemeriksaan merupakan upaya untuk menemukan, menciptakan dan menguji realitas ilmu pengetahuan secara eksperimental. Research merupakan interpretasi dari kata research dalam bahasa Inggris. Dari situ, ada tambahan orang yang mengartikan penelitian sebagai eksplorasi. Riset sendiri berasal dari kata re, yang artinya "kembali" dan to look through yang artinya mencari. Dengan cara ini, pentingnya penelitian atau penelitian yang sebenarnya adalah "untuk melihat sekali lagi".

Prosedur penelitian adalah cara atau strategi yang dilakukan dalam mengeksplorasi. Suatu eksplorasi harus berpijak pada bahan informasi yang eksak, sehingga akibat dari suatu pemeriksaan dapat sah, baik secara eksperimental maupun nyata di lapangan, sehingga hasil eksplorasi tersebut bernilai positif.

Selain itu, alasan penelitian adalah untuk mengeksplorasi kondisi hasil dari keadaan tertentu. Sebagai aturan, strategi pemeriksaan dicirikan sebagai metode logis untuk mendapatkan informasi, dengan tujuan dan pemanfaatan tertentu

A. JENIS, DESAIN DAN VARIABEL PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Jenis eksplorasi yang digunakan penulis pada saat mengarahkan pemeriksaan adalah eksplorasi subyektif yang jelas, yaitu informasi yang diperoleh sebagai data tentang percakapan, baik secara lisan maupun terekam dalam bentuk hard copy.

2. Desain Penelitian

Konfigurasi pemeriksaan adalah kumpulan eksplorasi termasuk hal-hal yang akan dilakukan oleh spesialis mulai dari membuat spekulasi dan percabangan fungsionalnya hingga penyelidikan terakhir dari informasi yang kemudian diselesaikan dan diberikan ide.

3. Jumlah Variabel Penelitian

Jika di lihat dari macam penelitiannya, maka peneliti mengambil jumlah variable penelitian adalah 2 (dua) yaitu kesalahan yang dilakukan oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya dalam Proses penyandaran kapal dan upaya yang dilakukan untuk mengatasi kurang tepatnya penanganan proses penyandaran kapal oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya.

B. DEFENISI OPERASIONAL VARIABEL/DESKRIPSI FOKUS

Pada penelitian ini Variabel penelitian adalah kesalahan yang dilakukan oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya dalam proses penyandaran kapal dan upaya yang dilakukan oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya dalam mengatasi kurang tepatnya penanganan proses penyandaran kapal.

C. POPULASI DAN SAMPEL PENELITIAN

1. Populasi

Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu kapal yang diageni oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya dari bulan Oktober-Desember 2020

2. Sampel

Maka sampelnya yaitu kapal yang diageni oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya dari bulan Oktober-Desember 2020

D. TEKNIK PENULISAN DATA DAN INSTRUMENTASI PENELITIAN

1. Metode Observasi (pengamatan langsung)

Pengamatan langsung adalah persepsi tentang sesuatu yang perlu Anda selidiki. Melalui persepsi langsung terhadap artikel, eksplorasi terdepan, khususnya prosedur pengumpulan informasi dengan mendekati diri pada isu-isu terkini, karena dengan teknik persepsi penyusun dapat langsung mengadakan latihan di lapangan.

Persepsi yang dilakukan pencipta adalah menyebutkan fakta objektif langsung ketika pencipta menyelesaikan praktek pertanahan. Demikian juga, persepsi adalah perangkat bermacam-macam informasi langsung dan sangat penting dalam pemeriksaan memukau.

2. Interview / Wawancara

Dalam melakukan metode *interview*, penulis menanyakan langsung kepada tim operasional perusahaan yang berhubungan dengan proses penyandaran kapal. *Interview* sebagai alat pengumpulan data, menghendaki adanya komunikasi langsung antara penelitian dengan sasaran penelitian.

3. Studi Dokumentasi

Dokumentasi, mengabadikan kegiatan yang sedang berlangsung dan juga teknik pengumpulan data yakni bersifat sebagai bukti bahwa suatu kegiatan benar-benar terjadi. Maka studi dokumentasi dalam suatu penelitian sangat penting untuk memperkuat landasan pendapat penulis.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam tinjauan ini, penulis membedah informasi berupa kata-kata, kalimat yang diperoleh dari wawancara, catatan lapangan, dan catatan yang dapat mendukung penelitian serta komposisi yang berisi penggambaran yang didapat dari kajian dan persepsi menulis.

Setelah setiap informasi diperoleh dari hasil pertemuan, dan persepsi kemudian direnungkan, setelah itu terjadi penurunan

informasi, yang merupakan upaya untuk merangkum dan memilih hal-hal yang esensial dan berpusat pada hal-hal penting dari konsekuensi pertemuan. pertemuan, persepsi atau persepsi.

Tahap selanjutnya adalah melakukan pengenalan informasi, information show adalah penyampaian data mengingat informasi yang dimiliki dan disusun dengan tepat sehingga tidak sulit untuk dilihat, dibaca dan dipahami, sehingga lebih mudah bagi kita untuk mengakhirinya.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. SEJARAH SINGKAT PT.DJAKARTA LLOYD

PT. Djakarta Lloyd (persero) didirikan pada tahun 1950 dengan nama NV Djakarta Lloyd atas prakarsa para pejuang kemerdekaan Angkatan Laut Pangkalan IV di Tegal.

PT. Djakarta Lloyd adalah organisasi yang diklaim negara Indonesia mengambil bagian dalam pengiriman dan operasi terkoordinasi. Untuk membantu kelancaran bisnisnya, hingga tahun 2020 organisasi ini memiliki kantor cabang di Tanjung Priok, Surabaya, Sibolga, Bitung Semarang, Banyuwangi, Benoa, Berau, Panjang, dan Pangkalan Susu. Organisasi yang ditetapkan sebagai BUMN pada tahun 1961 ini merupakan penyelenggara angkutan barang milik negara dan angkutan massal terbaik pada tahun 1970-1980-an. Bagaimanapun, semuanya berubah ketika strategi laut liar dijalankan, karena hal itu membuat Djakarta Lloyd tidak layak untuk bersaing sejauh kemampuan bisnis dan batas aset manusia, sehingga membuat organisasi ini praktis bangkrut, setelah berbagai kegiatan memegang sumber daya. oleh pemegang utang dan petisi untuk klaim perlindungan keuangan. Namun keadaan berubah sejak organisasi ini mendapat penyertaan modal negara (PMN) sebesar Rp 350 miliar dan para pimpinan organisasi direformasi oleh BUMN yang baru menjabat, sehingga program perubahan yang telah direncanakan bersama pimpinan dan dinas BUMN menjadi seimbang. kondisi keuangan organisasi dan latihan bisnis dapat diselesaikan. . Pada tahun 2015 lalu, organisasi tersebut akhirnya menemukan cara untuk menghasilkan keuntungan, yaitu Rp 18 miliar.

1950-1980: Awal, Perkembangan dan Zaman Keemasan

Didirikan di Tegal oleh para veteran Angkatan Laut Indonesia selama 10 tahun setelah kemerdekaan Indonesia, organisasi ini pada awalnya diperkuat oleh 2 kapal uap, yaitu SS Jakarta Raya dan SS

Djatinegara. Organisasi-organisasi ini ditetapkan sebagai PN pada tahun 1961 sehubungan dengan pekerjaan dari NV ke PN. Menjelang awal kegiatannya, Djakarta Lloyd menggunakan kapal angkutan massal bersanksi, khususnya SS Djakarta Raya dan SS Djatinegara dan kedua kapal tersebut akhirnya dibeli untuk membantu latihan fungsional Djakarta Lloyd.

Di samping perluasan organisasi kompartemen, armada Djakarta Lloyd berkembang pesat hingga mencapai 22 kapal selama tahun 1970-an dan jangkauan billet Djakarta Lloyd meluas ke Eropa, Asia dan Australia. Untuk lebih spesifik penerbitan pedoman pengunduran diri kapal yang melampaui norma kelaikan DL harus dilakukan penolakan (remediasi) bagi kapal yang tidak sesuai dengan prinsip yang diatur dalam pedoman ini. Banyak saksi mata dari strategi publik dan transportasi sekitar kemudian menilai bahwa ini akan menjadi titik jatuh bagi industri transportasi laut dan bisnis operasi Indonesia, dengan alasan bahwa pada saat itu bisnis di bidang ini tidak efisien dan oleh karena itu, otoritas publik harus memberikan motivasi kepada organisasi pengirim kargo. mengangkut.

1990-sekarang: Stagnasi, Backtracking, dan Catching Up

Memasuki tahun 1990-an, kegagalan organisasi untuk tetap mewaspadaikan perkembangan lalu lintas pemegang dan angkutan massal yang masuk ke Indonesia, serta dimulainya strategi open dea menyebabkan Djakarta Lloyd kehilangan porsi industri secara keseluruhan lebih dari setengahnya karena tidak mampu bersaing dengan serius. Tidak hanya itu, kekecewaan terhadap program organisasi untuk berubah meskipun persaingan yang ekstrim telah menyebabkan organisasi kehabisan energi untuk menciptakan keuntungan karena banyaknya latihan yang tidak efisien. Hal ini berlangsung hingga, Djakarta Lloyd hampir gagal karena sumber dayanya dipegang oleh pemberi pinjaman organisasi yang tidak dikenal dan tidak

sedikit dari mereka yang mengajukan gugatan ke pengadilan karena pailit.

Saat ini, berjalannya Arham S Torik merupakan awal dari penyesuaian Djakarta Lloyd. Dirut yang baru-baru ini menjabat di Aetra dengan cepat menggelar lomba lari jarak jauh antar BUMN untuk menyelidiki pintu terbuka dan memanfaatkan kemungkinan keuntungan dari energi koperasi BUMN. Mendapatkan spekulasi modal sebesar Rp350 miliar dan penguatan pemahaman dari berbagai BUMN besar yang saat ini memiliki nilai manfaat yang sangat tinggi, dari PLN, Pertamina dan Antam serta pencapaian manfaat organisasi hingga Rp18 miliar merupakan energi positif bagi organisasi untuk terus berubah. Berbalik pada nota kesepahaman, Arham segera memilih untuk mengubah arah latihan transportasi utama dari angkutan berbasis kompartemen menjadi angkutan massal, mengingat masih banyak kargo massal di Indonesia. Saat ini kunci utama dari Djakarta Lloyd adalah cara untuk mengubah kepercayaan ini menjadi langkah nyata menuju pemahaman dengan apa yang disepakati di awal, tepatnya dengan membuat pilihan terbaik. Bahkan Arham secara serempak mengungkapkan Djakarta Lloyd siap memimpin penjualan saham perdana pada 2020 dengan perkiraan jumlah armada sebanyak 21 unit dan keuntungan sebesar Rp72 miliar.

B. STRUKTUR ORGANISASI PERUSAHAAN

Desain otoritatif adalah berbagai garis yang diratakan atau digambarkan yang menggambarkan bagian-bagian yang membentuk organisasi di mana setiap individu atau SDM di dalam lingkup organisasi memiliki posisi dan pekerjaan masing-masing.

Desain otoritatif dibuat untuk membantu organisasi dengan menunjuk individu-individu yang terampil sesuai bidang dan bakat mereka.

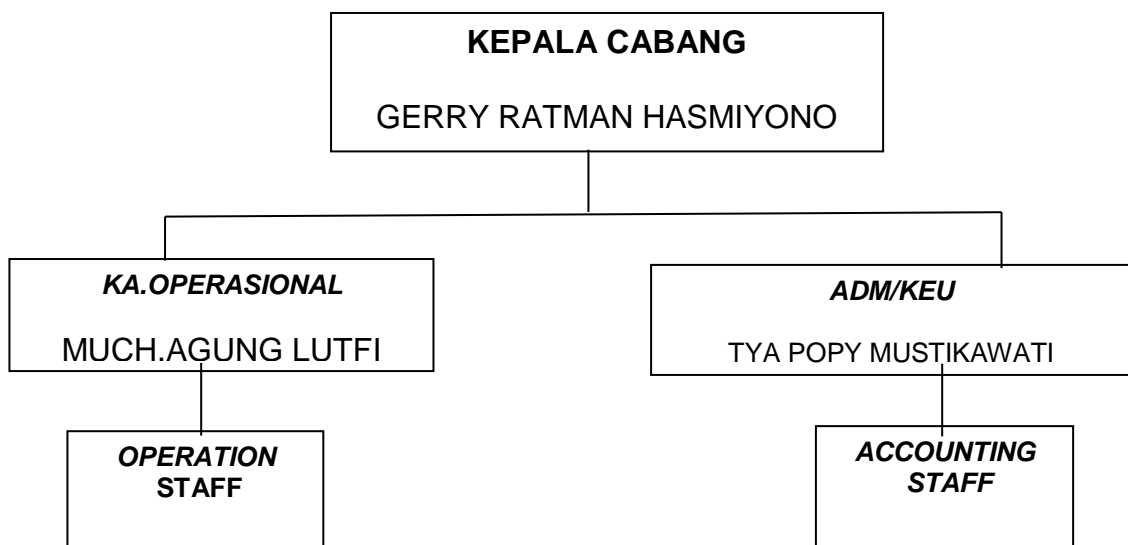
Asosiasi adalah campuran dari serangkaian kolaborasi yang berbeda untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Oleh

karena itu, konstruksi hierarkis harus dibuat sedemikian rupa sehingga memiliki opsi untuk menyusun kolaborasi besar antara beberapa bagian yang terlibat dengan organisasi.

Desain otoritatif memperhalus pembagian latihan kerja dan menunjukkan bagaimana tingkat tindakan yang berbeda terhubung satu sama lain, agaknya, juga menunjukkan tingkat spesialisasi latihan kerja.

Konstruksi hierarkis harus dapat disesuaikan sehingga dengan asumsi bahwa ada perbaikan organisasi, tidak akan sulit untuk memutuskan tanpa melakukan perubahan pada bagian-bagian organisasi yang ada. Desain otoritatif PT. Djakarta Lloyd Surabaya adalah sebagai berikut:

Gambar 4.1
Struktur Organisasi Perusahaan



C. FUNGSI – FUNGSI TUGAS DARI STRUKTUR ORGANISASI PT. DJAKARTA LLOYD SURABAYA.

1. Kepala Cabang

Kepala cabang merupakan pemegang kekuasaan terbesar dalam organisasi yang bertanggung jawab atas seluruh pelaksanaan organisasi di PT. Cabang Djakarta Lloyd dan selanjutnya sebagai kepala promosi. Kewajiban kepala cabang meliputi:

- a. Membuat pengaturan tindakan untuk organisasi yang digerakkan.
- b. Bertanggung jawab atas segala macam gerakan yang berhubungan dengan organisasi yang dipimpinnya.
- c. Memeriksa semua latihan perahu di organisasi.
- d. Bertanggung jawab atas bantuan pemerintah pekerja.
- e. Tetap terhubung dengan baik dengan Prinsipal, Agen Umum, dan kantor pemerintah.
- f. Tandatangani catatan penting seperti Notice Of Readiness (NOR), Letter Of Authorization, Bill Of Lading (B/L) dan Tanda Terima.

2. Kepala Operasional

Kepala Operasional Kepala Operasional sangat penting bagi suatu organisasi yang posisinya berada di bawah pimpinan cabang yang bertanggung jawab atas seluruh pelaksanaan fungsional organisasi. Kewajiban kepala tugas antara lain:

- a. Berbicara dengan staf fungsional lainnya, tujuannya adalah untuk mencapai koordinasi satu sama lain.
- b. Memeriksa segala macam pergerakan, baik di dalam organisasi maupun di luar organisasi.
- c. Bertanggung jawab untuk staf fungsional lainnya.
- d. Bersaing dengan hubungan yang hebat dan memikul tanggung jawab yang luar biasa terhadap bos atau perintis organisasi.
- e. Tetap terhubung dengan baik dengan Prinsipal, Agen Umum, PBM, TKBM, dan kantor pemerintah.
- f. Menangani latihan yang berhubungan dengan organisasi.
- g. staf fungsional

3. Operation staff

Staf fungsional penting bagi organisasi yang posisinya berada di bawah kepala tugas yang komitmennya untuk melakukan semua latihan organisasi. Kewajiban staf fungsional meliputi:

- a. Ikuti terus hubungan baik dengan organisasi pemerintah dan bisnis milik pribadi lainnya.
- b. Sebenarnya melihat kulminasi wasiat kapal beserta kekuatan pelabuhannya.
- c. Siapkan semua hibah untuk kapal dari sebelum kapal muncul sampai kapal berlayar ke pelabuhan berikutnya.
- d. Melayani kedatangan kapal baik untuk kapal terdekat maupun kapal asing.
- e. Tentukan luas billet perahu tanpa henti.
- f. Bertanggung jawab atas laporan pengiriman barang.
- g. Tetap terhubung dengan baik dengan Principal atau General Agent

4. Kepala Administrasi

Ketua Organisasi Bagian ini bertanggung jawab atas penyelenggaraan organisasi umum atau fakultas, serta penyelenggaraan keuangan dan pembukuan di tingkat kantor cabang. Kewajiban ketua organisasi adalah sebagai berikut:

- a. Menetapkan biaya yang telah dimanfaatkan dan biaya yang akan dimanfaatkan.
- b. Mengamati gaji dan biaya organisasi.

5. Staff Administrasi

Staf Pengatur Staf administrasi sangat penting bagi suatu organisasi yang posisinya berada di bawah organisasi yang tugasnya melakukan organisasi umum atau fakultas para eksekutif, serta masalah organisasi moneter dan pembukuan di tingkat kantor cabang. Kewajiban staf manajerial adalah sebagai berikut:

- a. Hitung gaji organisasi untuk menghasilkan keuntungan atau sebaliknya organisasi merugi.
- b. Mengawasi biaya dan pembayaran organisasi.
- c. Buat jurnal semua pengeluaran, baik pengeluaran yang mendekati maupun pengeluaran aktif.

D. VISI DAN MISI

Adapun visi dan misi PT. Djakarta Lloyd , sebagai berikut :

1. Visi

“Menjadi kan Djakarta Lloyd perusahaan pelayaran dan logistic provider yang yang bertaraf internasional,handal,efesien,inovatif dan berdaya tahan kuat.”

2. Misi

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

E. TAHAPAN KEGIAT AN PENYANDARAN KAPAL

Tugas keagenan adalah dimulai dari sejak kapal akan datang, kapal masuk perairan pelabuhan hingga sandar, untuk, sampai dengan. Dalam hal menyangkut tugas dan tanggung jawab agen kapal sebelum kapal tiba diperhatikan tidak terjadi hal–hal yang tidak diinginkan, maka agen harus mengetahui hal–hal sebagai berikut :

1. Perkiraan waktu tiba (*Estimate Time Arrival*)

Hal ini penting diketahui oleh agen untuk mempersiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan oleh kapal nantinya sebelum tiba di pelabuhan yang dituju.

2. Draft kapal

Draft kapal sangat penting untuk menentukan kapal sandar karena tiap dermaga yang ada mempunyai kedalaman air laut yang berbeda – beda.

3. Panjang kapal

Panjang kapal ini digunakan untuk menentukan digunakan oleh gerakannya kapal.

4. Gross register tonnage (GRT)

Gross register tonnage (GRT) ini digunakan untuk menentukan estimasi tarif yang akan dibayarkan kepada Syahbandar, tarif kapal tunda dan lain sebagainya.

5. Jenis muatan

Muatan yang ada di atas kapal tersebut tentunya memerlukan penanganan yang berbeda sehingga berpengaruh atas penggunaan dermaga tempat sandar kapal yang akan digunakan.

Penyandaran kapal yang dilakukan oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya yaitu dengan melakukan tahapan-tahapan sebagai berikut :

a. Sebelum kedatangan kapal

Jauh hari kedatangan kapal, pihak (*owner*) telah mengirim master cable mengenai rencana kedatangan kapal. Pemilik juga akan mengirimkan :

- 1) Surat penunjukan keagenan (*Letter Of Appoitment*)
- 2) Jumlah muatan yang akan dimuat atau dibongkar
- 3) Data-data mengenai kapal (*ship Particular*)
- 4) Perkiraan kedatangan kapal (*estimate time arrival*)

Setelah menerima surat penunjukan keagenan dari pemilik kapal, serta menerima master cable dari pihak kapal, maka staf operasional akan melakukan persiapan guna kegiatan penyandaran kapal antara lain :

- a) Membuat surat pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) yang akan ditujukan kepada instansi- instansi pelabuhan.
- b) Mnghubungi perusahaan Bongkar Muat dan shipper mengenai kedatangan kapal
- c) Mengecek line up kapal untuk mendapatkan tempat sandar kapal

Staf operasional juga membuat pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) atau biasa juga disebut dengan laporan kedatangan kapal. (LKK) yang ditujukan kepada instansi-instansi pelabuhan, yaitu:

1. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya.

Adalah unit pelaksanaan teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kementerian perhubungan yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan di pelabuhan tanjung perak Surabaya.

2. Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya.

Sesuai Undang-Undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 pasal 1 pasal 56 Syahbandar adalah pejabat tata usaha di pelabuhan yang dilimpahkan oleh Menteri dan mempunyai kekuasaan yang paling besar untuk melakukan dan mengarahkan pemenuhan pengaturan hukum untuk menjamin kesejahteraan dan keamanan transportasi.

Kantor Syahbandar Utama melengkapi unsur Keselamatan dan Keamanan Pelayaran yang meliputi pelaksanaan, pengawasan dan pemolisian bidang transportasi di perairan, pelabuhan dan jaminan iklim laut di pelabuhan.

- a. Kedatangan Transportasi

Dalam kewajibannya menambatkan perahu seorang staf fungsional PT. Djakarta Lloyd Surabaya umumnya tetap berhubungan dengan kapal, baik melalui email atau radio dua arah, ini dilakukan untuk mendapatkan kepastian kapan pengaturan kapal akan muncul di pelabuhan.

Setelah musim tertentu kemunculan kapal diketahui, spesialis akan menjelaskan organisasi yang berlaku di wilayah fungsi pelabuhan Kabil, seperti karantina, migrasi dan bea cukai dan ekstrak. Setelah kapal muncul di wilayah pelabuhan kira-kira 3 mil dari pelabuhan pelabuhan, pihak karantina akan naik ke kapal untuk memeriksa penyakit kapal. Apakah kapal layak untuk ditambatkan atau tidak dan melakukan latihan penumpukan atau dumping di pelabuhan. Setelah kapal diperiksa oleh spesialis karantina dan diberikan deklarasi pratique gratis, kapal kemudian diizinkan untuk berlabuh di pelabuhan.

Gambar 4.2 Jasa pandu membantu proses penyandaran kapal



sumber : koleksi pribadi, Tahun 2020

Setelah itu pihak agen menghubungi pihak kepanduan untuk meminta pemanduan kapal masuk ke pelabuhan. Dan pihak agen juga menghubungi *mooring boat* atau jasa kepil untuk membantu penambatan atau penyandaran kapal tersebut. setelah kapal sandar secara aman, staf operasional bersama pihak imigrasi dan pihak bea cukai naik ke atas kapal guna pemeriksaan terhadap ABK dan muatan kapal.

Gambar 4.3 Kapal yang berhasil melakukan kegiatan
penyandaran



Sumber : koleksi pribadi, Tahun 2020

Kemudian staf operasional meminta kepada nahkoda surat-surat dan dokumen untuk keperluan *clearance in*, sebagai berikut :

1) *Arrival Condition*

Informasi tentang kondisi kapal berada dipelabuhan seperti jumlah bahan bakar, air tawar, air ballast, jumlah muatan, draft kapal dan sebagainya.

2) *Last Port Clearance*

Yaitu bukti dari tempat sebelumnya atau pelabuhan asal kapal.

3) *Bill of lading*

Yaitu surat perjanjian pengangkutan antara shipper dengan carrier

4) *Daftar awak kapal*

Adapun anggota kapal yang ada di kapal beserta jabatannya.

5) *Passport*

6) Pelaut

7)

8) Buku healthy

9) Sertifikat

a. Keberangkatan Kapal

Setelah diketahui bahwa kegiatan bongkar muat barang akan segera selesai maka pihak staf operasional mengurus semua keperluan untuk keberangkatan kapal yaitu melaksanakan *clearance out* dan menghubungi pandu dan tunda kapal untuk order pemanduan kapal meninggalkan pelabuhan. Melaksanakan *clearance out* ke kantor kesehatan pelabuhan yaitu untuk mengambil surat izin berlayar dari kantor kesehatan dan Indonesian health book yang menyatakan kapal serta awaknya sehat dan diizinkan untuk meninggalkan pelabuhan. Kemudian *clearance out* di kantor imigrasi apabila kapal tersebut mempunyai awak asing atau kapal tersebut bertujuan ke luar negeri. Setelah itu barulah staf operasional melakukan *clearance out* ke kantor syahbandar dengan membawa serta *clearance out* dari pihak karantina dan pihak imigrasi. Selain itu staf operasional juga diwajibkan membawa dokumen memorandum certificate sebagai syarat untuk mendapatkan surat izin berlayar. Setelah *clearance out* selesai staf operasional PT. Djakarta Lloyd Surabaya mengembalikan semua dokumen kapal serta surat izin berlayar kepada nahkoda kapal yang bersangkutan. Untuk selanjutnya menghubungi pandu untuk memandu kapal keluar dari pelabuhan. Serta menghubungi *mooring boat* atau jasa kepil untuk membantu proses lepas kapal dari pelabuhan. Setelah kapal meninggalkan pelabuhan staf operasional segera untuk membikin dokumen kapal serta mengirim berkas muat kapal kepada *principal*.

Gambar 4.5 Proses lepas sandar kapal dari pelabuhan



Sumber : koleksi pribadi, Tahun 2020

F. PENYEBAB TERJADINYA KESALAHAN YANG DILAKUKAN OLEH PT. DJAKARTA LLOYD SURABAYA DALAM PROSES PENYANDARAN KAPAL

Tabel 4.1 jadwal kegiatan penyandaran kapal yang mengalami hambatan

No.	Nama Kapal	GRT	ETB	Realisasi	Keterangan
1.	KENDHAGA NUSANTARA 3	1939	22.00 12/10/2020	03.00 13/10/2020	Belum Siap Dermaga
2.	KENDHAGA NUSANTARA 10	1939	16.00 15/10/2020	16.00 15/10/2020	Tepat Waktu
3.	DAMAI SEJAHTERA 8	2699	15.00 17/10/2020	21.00 18/10/2020	Cuaca buruk
4.	KM.DUTA 1	16350	20.30 20/10/2020	20.30 20/10/2020	Tepat waktu

5.	TB.PRIMASTAR BGER 505	-	07.55 23/10/2020	07.55 23/10/2020	Tepat waktu
6.	PANAROMA NUSANTARA	8915	03.14 26/10/2020	03.14 26/10/2020	Tepat waktu
7.	MT. COSMIC 3	19.150	09.00 30/10/2020	14.00 30/10/2020	Belum siap dermaga
8.	JUNEYO MARU II	2384	03.00 30/10/2020	03.00 30/10/2020	Tepat Waktu
9.	MV.SEA ANGEL	23741	05.00 30/10/2020	09.30 30/10/2020	Kurangnya petugas Keagenan Kapal
10.	KENDHAGA NUSANTARA 3	1939	14.45 03/11/2020	14.45 03/11/2020	Tepat Waktu
11.	MV.CAS AVANCA	32672	17.35 09/11/2020	17.35 09/11/2020	Tepat Waktu
12.	KMP.LABIRTA SAFINAF	-	22.00 14/11/2020	22.00 14/11/2020	Tepat Waktu
13.	PANORAMA NUSANTARA	8915	13.30 16/11/2020	13.00 16/11/2020	Tepat Waktu
14.	AHTS WINPOSH	2588	04.45 21/11/2020	04.45 21/11/2020	Tepat Waktu
15.	KM.DUTA 1	16350	18.00 25/11/2020	01.00 25/11/2020	Cuaca Buruk

16.	MT.STENA IMPORTANT	29666	12.25 25/11/2020	12.25 25/11/2020	Tepat Waktu
17.	KM.NUR HASANAH 5	2014	14.00 25/11/2020	17.00 25/11/2020	Kurangnya petugas keagenan kapal
18.	ATLANTIC OLIVE	29266	19.30 28/11/2020	19.30 28/11/2020	Tepat Waktu
19.	MT.BINTANG MAS –HSB 1	-	13.33 29/11/2020	13.33 29/11/2020	Tepat Waktu
20.	SICHEM HONGKONG	8627	15.00 30/11/2020	15.00 30/11/2020	Tepat Waktu
21.	KENDHAGA NUSANTARA 3	1939	02.35 01/12/2020	02.35 01/12/2020	Tepat Waktu
22.	KENDHAGA NUSANTARA 10	1939	12.30 05/12/2020	12.30 05/12/2020	Tepat Waktu
23.	MV. VSG DREAM	4724	13.00 05/12/2020	18.30 05/12/2020	Kurangnya Petugas Keagenan Kapal
24.	MT.COSMIC 3	2026	21.45 09/12/2020	21.45 09/12/2020	Tepat Waktu
25.	SV.MANYAR	-	11.30 14/12/2020	11.30 14/12/2020	Tepat Waktu
26.	LPG QUEBEC	25098	16.00 18/12/2020	16.00 18/12/2020	Tepat Waktu

27.	MV.CORAL ADVENTURER	5516	17.30 23/12/2020	22.00 23/12/2020	Belum Siap Dermaga
28.	JUNEYO MARU II	2384	14.00 24/12/2020	14.00 24/12/2020	Tepat Waktu
29.	MV.H SEAL	8812	03.00 26/12/2020	08.30 26/12/2020	Kurangnya petugas Keagenan kapal.
30.	MEO MONARCH 2	2491	11.00 28/12/2020	02.00 29/12/2020	Belum Siap Dermaga

Sumber : PT. Djakarta Lloyd Surabaya, tahun 2020

1. Cuaca buruk

Berdasarkan tabel di atas, DAMAI SEJAHTERAH 8 ,Dan KM DUTA 1, 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. Belum siapnya dermaga dan banyaknya kapal yang akan sandar

Berdasarkan tabel di atas, KENDHAGA NUSANTARA 3, MT. COSMIC 3, MV.CORAL ADVENTURE, MEO MONARCH 2 mengalami keterlambatan sandar karena dermaga yang akan digunakan oleh kapal untuk sandar masih dipakai oleh kapal lainnya yang masih melakukan kegiatan muat atau bongkar, sedangkan penggunaan kode sandar yang mengharuskan pemakain dermaga tersebut sehingga kapal terpaksa harus menunggu kapal lain menyelesaikan kegiatannya di dermaga tersebut.

3. Kurangnya petugas keagenan kapal

Berdasarkan tabel di atas, MV. SEA ANGEL, MV.H SEAL, MV.VSG DREAM, KM.NUR HASANAH 5 mengalami keterlambatan sandar kapal Karena adanya kapal lain yang diageni oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya sedangkan petugas agen masih kurang sehingga menyebabkan kapal yang akan sandar harus menunggu petugas agen yang telah menyelesaikan kegiatan operasional dan petugas tersebut langsung mengambil alih kapal yang akan sandar berikutnya.

Kurangnya petugas keagenan terhadap pelayanan kapal mengakibatkan terjadinya kesulitan pada pelayanan keagenan bagi kapal-kapal yang akan sandar di luar jam kerja perusahaan.

4. Ketepatan Waktu Sandanya Kapal.

Berdasarkan tabel di atas,,yaitu kapal yang di Ageni PT.Djakarta Lloyd Surabaya yang melaksanakan penyadaran kapal sesuai waktu yang telah di tentukan sebelumnya.

Ketetapan waktu sandar kapal tersebut tidak lain,karena keadaan di sekitar mendukung proses penyadaran kapal tersebut sehingga kapal dapat sandar tepat pada waktunya.

G.USAHA UNTUK MENGATASI KESALAHAN DALAM PROSES PENYANDARAN KAPAL OLEH PT. DJAKARTA LLOYD SURABAYA

Dalam usahanya untuk mengatasi masalah yang dihadapi sewaktu kapal akan sandar, PT. Djakarta Lloyd Surabaya melakukan upaya sebagai berikut :

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. Apabila kapal berlabuh dan menunggu dermaga kosong maka agen kapal dapat datang ke kapal dan meminta informasi tentang keperluan kapal yang akan sandar nantinya, sehingga kegiatan yang lain masih dapat dilakukan.
3. Pihak agen meminta penambahan agen agar semua kapal yang diageni oleh perusahaan dapat mendapatkan pelayanan yang baik. atau Pelayanan keagenan dialihkan kepada agen lain atau bekerja sama dengan operasional perusahaan lain yang telah siap dalam memberikan pelayanan kepada kapal yang akan sandar tersebut.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan pada pembahasan dari hasil penelitian, maka penulis dapat menyimpulkan beberapa kesimpulan , yaitu sebagai berikut :

1. Penyebab terjadinya kesalahan yang dilakukan oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya dalam proses penyandaran kapal disebabkan karna beberapa faktor antara lain adanya cuaca yang buruk dan tidak mendukung, belum siapnya dermaga dan banyaknya kapal yang akan sandar di Pelabuhan, serta kurangnya petugas keagenan kapal dari perusahaan.
2. Dalam upaya peningkatan pelayanan demi kepuasan pelanggan maka hal yang dilakukan oleh PT. Djakarta Lloyd Surabaya untuk mengatasi kesalahan yang dilakukan adalah antara lain :
melakukan konfirmasi kepada petugas pandu ketika cuaca sedang tidak mendukung dan mencari informasi atas perubahan cuaca yang akan terjadi kepada pihak BMKG, agen kapal datang terlebih dahulu kekapal sambil menunggu dermaga kosong untuk meminta keperluan kapal yang akan sandar nantinya, pihak agen meminta kepada perusahaan untuk penambahan agen agar semua kapal yang diageni dapat mendapatkan pelayanan yang baik.

B. SARAN

Berdasarkan Uraian diatas maka dapat dikemukakan saran yaitu PT. Djakarta Lloyd Surabaya agar :

1. Melakukan konfirmasi kepada petugas pandu sebelum melakukan penyandaran ketika cuaca sedang tidak mendukung, serta menambah agen perusahaan agar pelayanan kapal dapat berjalan dengan lancar.

2. Penulis juga memberikan saran sebaiknya pihak perusahaan menambah sarana dan prasarana yang digunakan dalam operasional perusahaan, sehingga dalam melaksanakan tugasnya, pihak agen dapat menangani kapal yang akan sandar dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Abbas, HA. (1993).0043 *Manajemen Transportasi*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada.

<https://id.m.wikipedia.org/wiki>, tentang *Pelabuhan*.

<https://www.coursehero.com/file/77301376/14-Hukum-Perusahaan-Pelayarandocx/>

Lasse, D.A., Dr.,(2006) *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan, Pemanduan Kapal*, Jakarta: Nika Arta Maximindo, .

Lasse, D.A., Dr.,(2014) *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

-----, *Manajemen Muatan, Aktivasi Rantai Pasok Di Area Pelabuhan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.

-----, D.A., (2014) *Manajemen Kepelabuhanan*, Jakarta PT. Raja Grafindo Persada

Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang *Kepelabuhanan*.

Tim Penyusun PIP Makassar, (2021), "*Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*", Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Makassar

Soekanto Soerjono. (2002). *Sosiologi Suatu Pengantar*, Rajagrafin

Suyono, R.P, (2001). SHIPPING, *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui laut*, Jakarta, Victory Jaya Abadi.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008, Tentang *Pelayaran*.

www.adpm.ci.id, website resmi PT. Djakarta LLoyd.

RIWAYAT HIDUP



NURAWALIA MAGFIRA, Lahir di MAROS pada tanggal 06 MEI 1999. Merupakan anak ke-1 dari 4 bersaudara dan merupakan anak dari pasangan bapak “**SAENAL S.,Pd**” dan ibu “**NURLIAH**” . Penulis pertama kali menempuh Pendidikan sekolah dasar di selesaikan tahun 2011 di SD NEGRI 15 JAWI-JAWI yang terletak di KAB. MAROS, dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMPN 4 BANTIMURUNG dan selesai pada tahun 2014. Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMAN 4 BANTIMURUNG-MAROS. Yang terletak di KAB.MAROS dan menekuni jurusan Ilmu Pengetahuan Alam (IPA) diselesaikan pada tahun 2017. Pada tahun 2018 penulis terdaftar sebagai Taruna di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP) Angkatan XXXIX. Dan penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) di PT.DJAKRTA LLOYD CABANG SURABAYA.

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, serta usaha dan di sertai doa dari kedua orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu pelayaran Makassar (PIP). Alhamdulillah penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul “**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA OLEH PT.DJAKARTA LLOYD SURABAYA**”