

**ANALISIS KEGIATAN KEAGENAN KAPAL PADA
PT.SAMUDERA AGENCIES INDONESIA MAKASSAR**



A.VIRA FEBRIANTY

NIT : 17.43.041

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

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

**ANALISIS KEGIATAN KEAGENAN KAPAL PADA
PT.SAMUDERA AGENCIES INDONESIA MAKASSAR**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Kalk

Disusun dan Diajukan oleh

A.VIRA FEBRIANTY

NIT.17.43.041

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

SKRIPSI
ANALISIS KEGIATAN KEAGENAN KAPAL PADA
PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA MAKASSAR

Disusun dan Diajukan oleh:

A. VIRA FEBRIANTY

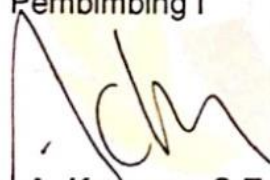
NIT. 17.43.041

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 30 Juni 2021

Menyetujui,

Pembimbing I



Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

Pembimbing II



Jumriani, S.E., M.Adm.S.D.A
NIP. 19731201 199803 2 008

Mengetahui:

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK



Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

PRAKATA

Segala Puji dan Syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Dengan judul skripsi :

“ Analisis Kegiatan Keagenan Kapal Pada PT. Samudera Agencies Indonesia 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 terimakasih 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.SelakuDirekturPoliteknikIlmu Pelayaran Makassar.
2. Ibu RosliawatyA.Kosman,S.E.,M.MselakuKetua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan sekaligus Dosen pembimbing I.
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm.SDA. selaku Dosen Pembimbing II.
4. Seluruh staff jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan.
5. Seluruh dosen pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Pak I Nyoman suwendra selaku manager dan marketing di PT.Samudera Agencies Indoensia Makassar.yang telah mengizinkan dan memberikankesempatan kepada saya untuk melaksanakan praktek darat sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik.

7. Kak rival dan Kak Aldi Karyawan Di PT.Samudera Agencies Indonesia Makassar yang telah memberikan ilmu selama saya PRAKTEK DARAT(PRADA).
8. Seluruh Taruna/I PIP Makassar Angkatan XXXVIII terkhususnya saudara tak sedara Nurfadillah KALK 7 B serta teman kelas KALK 7 C yang selalu memberikan support dalam penulisan skripsi,dan member barak 201 yang selalu mengingatkan untuk tetap beribadah dan beristirahat yang cukup saat sedang sibuknya belajar dan menyusun skripsi. Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua Orang tua tercinta dan tersayang, Bapak H.A.MUH.AMIN GS Ibunda HJ.RUKIYAH RAZAK tercinta yang telah melahirkan, membesarkan, dan mendidik penulis sehingga sekarang. Serta genk halilintar 11 bersaudara yang selalu berperan penting selama saya pedidikan di kampus PIP MAKASSSAR . Tak lupa Kepada sahabat penulis, diluar maupun dikampus. Akhirnya penulis berharap agar skripsi ini menjadi suatu karya ilmiah yang berguna bagi pembaca, khususnya taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terimakasih

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatu.

Makassar, 30 Juni 2021



A. Vira Febrianty

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : A.VIRA FEBRIANTY
NIT : 17.43.041
Program Studi : KALK

Menyatakan Bahwa Skripsi dengan judul:

ANALISIS KEGIATAN KEGIATAN KEAGENAN KAPAL PADA PT.SAMUDERA AGENCIES INDONESIA

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

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

Makassar, 30Juni 2021



A.VIRA FEBRIANTY
NIT : 17.43.041

ABSTRAK

A.VIRA FEBRIANTY, Analisis Kegiatan Keagenan Kapal Pada PT. Samudera Agencies Indonesia Makassar (dibimbing oleh Rosliawaty A.kosman dan Jumriani)

Kinerja keagenan adalah salah satu aspek penilaian yang digunakan oleh perusahaan sebagai acuan untuk mengukur seberapa efektif sebuah perusahaan terutama agen pelayaran dalam melakukan tugasnya di lapangan maupun di dalam kantor, Hal ini sangat *Important* mengingat lingkungan kerja Agen Pelayaran adalah di wilayah pelabuhan atau dermaga yang menjadi objek pendaratan kapal domestik maupun internasional, tidak lain banyak sekali faktor, sarana dan prasarana serta keadaan geografis alam yang mendukung jalannya kegiatan operasional Agen Pelayaran selama di pelabuhan.

Penelitian ini dilakukan ketika penulis melaksanakan praktek darat (prada) di PT.Samudera Agencies Indonesia Makassar jalan Sungai Saddang no.82, Maricaya baru,kec.Makassar,kota Makassar Sulawesi selatan,selama 12 bulan yakni Agustus 2019 sampai dengan agustus 2020 sumber data yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara dokumentasi,observasi,dan wawancara secara langsung dengan salah satu kru darat pada saat terjadinya hambatan dalam proses keagenan kapal dalam hal ini mengakibatkan salah satu kapal yang diageni berlabuh cukup lama.Skripsi ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif untuk mencari jawaban masalah yang ada.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan cara mengatasi penyebab kapal berlabuh,namun penyebab lamanya kapal berlabuh ialah kurangnya ketersediaan dermaga,factor cuaca,serta kurang adanya kordinasi pihak agen kepada pihak OP hal inilah yang menyebabkan labuhnya kapal.

Kata kunci : Keagenan, Clearance in, clearance out.

ABSTRACT

A. VIRA FEBRIANTY, Analysis of Ship Agency Activities at PT.Samudera agencies Indonesia Makassar (supervised by Rosliawaty A.kosman and Jumriani).

Agency performance is one aspect of the assessment used by the company as a reference to measure how effective a company, especially shipping agents, is in carrying out their duties in the field or in the office, this is very important. Considering that the shipping agent's work environment is in the port or pier area that is the object. Domestic and international ship landings are nothing but a myriad of factors, facilities and infrastructure as well as natural geographical conditions that support the operation of Shipping Agents while in port.

This research was conducted when the author carried out land practice (prada) at PT.Samudera Agencies Indonesia Makassar Jalan.sungai Saddang no.82, Maricaya Baru, Kec. Makassar, Makassar City, South Sulawesi, for 12 months, namely August 2019 to August 2020. Data was obtained directly from the research site by means of documentation, observation, and direct interviews with one of the land crews when an obstacle occurs in the ship's agency process in this case resulting in one of the agency's ships anchoring for quite a long time.

This thesis uses qualitative descriptive analysis to find answers to existing problems. The results of this study show how to overcome the cause of the ship docking, but the cause of the length of time the ship docked is the lack of availability of docks, weather factors, and the lack of coordination from the agent to the OP. This is what causes the ship to dock.

Key words : Agency, Clearance in, Clearance out.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BABI PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BABI TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Bisnis Keagenan Kapal	5
B. Jenis Agent	5
C. Tugas Agent	6
D. Peran Keagenan Kapal	6
E. Indonesia Ship Agencies Association (ISAA)	7
F. Organisasi	7
G. Pengertian Kapal	8
H. Kelayakan Kapal	13
I. Perlengkapan Kapal pada saat Berlabuh	14
J. Pengertian Pelabuhan	17
K. Kerangka Pikir	20
L. Hipotesis	21

BAB III METODE PENELITIAN	22
A. Jenis, Desain, dan Variabel Penelitian	22
B. Populasi dan Sampel Penelitian	23
C. Teknik Pengumpulan Data	24
D. Teknik Analisis Data	25
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	26
A. Gambaran umum PT.Samudera Agencies Indonesia Makassar	26
B. Organisasi	28
C. Proses Kegiatan Keagenan Kapal Pada PT. Samudera Agencies Indonesia Makassar	29
D. Analisis Penelitian	31
E. Data-data Suatu Kapal yang Diageni PT. Samudera Agencies Indonesia	37
F. Penyebab Kapal Mengalami Hambatan Penyandaran	38
G. Cara Mengatasi Hambatan Labuh Kapal	38
BAB V PENUTUP	
A. Simpulan	40
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	xiii
RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	Kerangka Pikir	20
4.1	Kapal Tambat di Pelabuhan	35
4.2	Proses Bongkar Muat	35
4.3	Pengangkutan Muatan oleh Truck	36
4.5	Kapal Tambat	36

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
2.1	Penerapan Keagenan	7
4.1	Data-data Kapal yang Diageni PT. Samudera Agencies Indonesia	37

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kebutuhan akan jasa angkutan laut semakin lama semakin meningkat, baik jumlahnya maupun macamnya. Usaha-usaha dalam pembangunan sarana angkutan laut yang dilakukan sampai saat ini adalah merupakan cerminan dalam mengatasi peningkatan kebutuhan tersebut. Salah satu komponen dari system angkutan laut adalah pelabuhan, dimana pelabuhan laut merupakan salah satu sub sistem transportasi laut yang mempunyai fungsi utama, yaitu sebagai tempat yang aman untuk berlabuh dan bertambatnya kapal-kapal serta sebagai terminal transfer barang dan penumpang melalui angkutan darat dan angkutan laut.

Pelabuhan merupakan suatu simpul sistem transportasi laut dan darat, karena sifatnya sebagai tempat peralihan moda angkutan, maka pelabuhan harus disambung dengan sistem darat dan dilengkapi dengan berbagai macam kemudahan, antara lain tempat yang aman untuk berlabuhnya kapal, pelayanan kapal selama berlabuh dan ketika akan melanjutkan pelayaran, jasa terminal untuk muatan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat (truk, kereta api). Berdasarkan hal tersebut maka diperlukanlah sarana dan prasarana yang dapat menunjang kelancaran alat pelayanan ekspor dan impor. Dengan menimbang biaya transportasi dalam mengirim barang muatan berat, maka para eksportir dan importir di berbagai negara cenderung memilih moda transportasi laut seperti kapal untuk mengangkut barang yang mereka perdagangkan dan tentunya akan dibawa dalam jumlah banyak dan murah dibandingkan transportasi melalui darat dan udara yang dinilai lebih mahal. Dengan semakin pesatnya pelayanan jasa di Indonesia, maka diperlukanlah

perusahaan jasa keagenan untuk kapal yang memiliki standar pelayanan yang baik dan selama ini memang jarang ditemukan di pelabuhan di Indonesia. Keagenan adalah pihak yang mewakili untuk dan atas nama perusahaan pelayaran atau kapal dalam mempersiapkan segala sesuatu agar kegiatan kapal selama di pelabuhan dapat berjalan sesuai dengan rencana, mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan menyelesaikan kewajiban – kewajiban finansial setelah kapal berangkat, sehingga dapat memberikan pelayanan sepenuhnya terhadap kepentingan kapal selama di pelabuhan.

PT.Samudera indonesia adalah sebuah perusahaan transportasi kargo dan logistik terpadu yang didirikan tahun 1964. Awal mula perusahaan di mulai dari tahun 1950an dengan bisnis keagenan kapal dalam hal ini keagenan kapal mempunyai tempat perusahaan terkhusus yang di sebut dengan PT.Samudera agencies indonesia perusahaan ini mereka lebih cenderung dengan pelayanan-pelayanan kapal mulai dari tiba serta kedatangannya.

Lay Up adalah Menambatkan kapal untuk sementara dengan jangkar yang terlindungi, mematikan semua sistem operasi yang penting dan memeriksa keadaan kapal. Biasanya kapal mengalami *Lay Up* selama beberapa waktu ketika pemiliknya beranggapan bahwa perjalanan kapal pada waktu tersebut tidak menguntungkan. Salah satu pelabuhan di Indonesia yang banyak memiliki kapal kapal yang banyak melakukan aktivitas *Lay up*.Sehubungan dengan hal itu PT.Samudera agencies indonesia Makassar sebagai perusahaan pelayaran dan penyedia jasa keagenan kapal.Dimana kapal -kapal yang akan melakukan kegiatan keluar atau masuk area pelabuhan indonesia dengan itu harus meminta persetujuan dari pihak syahbandar dan pihak-pihak lainnya.

Sehubungan dengan hal itu maka penulis mengagkat judul “**Analisis Kegiatan Keagenan Kapal Pada PT.Samudera Agencies Indonesia Makassar**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas dapat di identifikasi permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana proses kegiatan keagenan kapal di PT.Samudera Agencies indonesia Makassar.
2. Apakah Faktor penghambat dalam mengageni suatu kapal di PT.Samudera Agencies Makassar.

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian pada skripsi ini adalah :

- a. Untuk mengetahui bagaimana proses kegiatan keagenan kapal PT.Samudera Agencies Indonesia Makassar
- b. Untuk mengetahui faktor apa yang menghambat proses lamanya labuh kapal dalam keagenan kapal di PT.Samudera Agencies Indonesia Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Dapat meningkatkan referensi pengetahuan dan kemajuan ilmu dalam bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Dapat dijadikan sebagai masukan terhadap para taruna dalam upaya peningkatan mutu pendidikan, serta bahan referensi pada penelitian masa yang akan datang.

2. Manfaat Praktis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan, atau saran kepada pihak perusahaan dalam menghadapi permasalahan dan hambatan –hambatan yang berkaitan dengan proses keagenan kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Bisnis Keagenan Kapal

Bisnis keagenan kapal adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran baik itu kapal Indonesia ataupun asing yang akan singgah di pelabuhan. Dalam hal ini kegiatan keagenan kapal sangat menentukan kelancaran pelayaran kapal dan barang-barang di pelabuhan. Oleh karena itu, manajemen usaha keagenan kapal harus dikelola secara optimal agar tidak menjadi hambatan dalam kelancaran lalu lintas kapal dan barang.

B. Jenis Agent

Jenis agen yang saya lakukan ialah Sub agent dimana sub agent ialah suatu Perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh General agent untuk melayani kebutuhan Kapal di suatu pelabuhan. Dalam hal ini secara garis besar dalam usaha pelayaran niaga terdapat 2 jenis sistem Pelayaran yaitu liner dan tramper. Yang termasuk linier dalam perusahaan saya ialah :

1. Maersk line
2. Hapag
3. ONE
4. Korea

Yang termasuk Tramper ialah Suatu kegiatan yang sedang di jalani dalam Hal ini agen perusahaan pelayaran.

C. Tugas Agen

Selama saya praktek di PT.Samudera Agencies Indonesia yang saya lakukan antara lain :

1. Mencari tambatan dan proses sandar kapal sampai dengan keberangkatannya.
2. Keperluan suatu Crew kapal.
3. Memberika supervise kepada PBM dan mengontrol pelaksanaan bongkar atau muat.
4. Mengecek kelengkapan berkas dokumen kapal.
5. Memastikan letak dan posisi penyandaran kapal.

Adapun dokumen pelayaran yang sangat penting di gunakan:

- a. Bill of lading, Dokumen yang di keluarkan oleh perusahaan
- b. Sea waybills, Dokumen yang tidak diperdagangkan
- c. Cargo manifest, Dokumen yang berisi informasi tentang muatan di atas kapal.
- d. Shipping note, Dokumen yang di buat oleh shipper dan dialamatkan kepada carrier untuk meminta ruangan pemuatan.
- e. Mate receipt, Dokumen tanda terima dari pengangkut bahwa barangnya telah di terima.

D. Peran keagenan kapal

Peran perusahaan keagenan kapal dinilai sangat penting dalam mendukung kelancaran layanan angkutan laut dan logistic nasional dalam peningkatan pelayanan angkutan laut agar lebih efektif, efisien, cepat dan bermutu.

Tabel Penerapan keagenan kapal. 2.1

Yang perlu disiapkan pada saat kapal tiba	Yang perlu disiapkan pada saat keberangkatan kapal
1. Crew list	1.Sailing declaration dari karantina
2. Crew personal effect	2.Cargo manifest dan copy BL
3.Voyage memo	3.Port Clearance (SIB)
4. <i>Ammunition list</i> atau <i>dangerous Cargo list</i>	4.Immigration Clearance
5.Store list dan Provision list	5.Custom Clearance

Referensi: Buku materi pelayaran terkait keagenan kapal

E. Indonesia Ship agencies association (ISAA)

Dalam hal ini ISAA dapat mendorong anggotanya untuk memanfaatkan teknologi Informasi dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa sehingga memberikan Kemudahan informasi dan layanan. Keberadaan ISAA disahkan oleh kemenkumham Pada 2017.

F. Organisasi

keagenan kapal Keagenan kapal biasanya dipimpin oleh seorang kepala cabang. Di bawah kepala cabang terdapat tiga bagian utama , yaitu bagian traffic, bagian pemasaran(marketing), dan bagian administrasi keuangan. Bagian traffic adalah bagian yang mengurus muatan kapal , operasi kapal termasuk pelayanan kapal dan awanya , serta mengatur kontrak dengan perusahaan klien. Bagian pemasaran adalah bagian yang mencari muatan. Bagian ini terdiri dari dua sub bagian, yaitu sub bagian cargo canvassing dan sub bagian analisis marketing. Bagian administrasi adalah bagian yang mengelola semua administrasi transaksi, baik ekstern maupun intern perusahaan , termasuk administrasi keuangan maupun surat-surat.

G. Pengertian Kapal

Menurut pasal 309 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Menurut Keputusan Menteri 14 tahun 2002 (Bab I pasal 1) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

1. Jenis-jenis kapal:

Berdasarkan rutenya, kapal dagang dapat dibagi menjadi tramper dan liner. Tramper adalah kapal dengan tujuan, rute, dan jadwal tidak tetap sedangkan Liner adalah kapal yang memiliki tujuan, rute, dan jadwal yang tetap. Adapun berdasarkan jenisnya, kapal dapat dibagi menjadi:

- a. *Conventional Liner Vessel* (Kapal Barang Biasa) Kapal jenis ini melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum (*general cargo*) atau barang dalam partai yang tidak begitu besar. Muatan dibongkar dan dimuat dengan menggunakan peralatan kapal, seperti boom dan *crane*

muatan dari kapal. Muatan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.

- b. *Semi Container Pallet Vessel* (Kapal Pallet Semi Kontainer)¹⁶
Jenis kapal ini dapat mengangkut muatan secara breakbulk, preslung atau unit-unit pre-pallet. Kapal ini juga dapat mengangkut peti kemas dalam palkanya yang terbuka dan diatas dek. *Full Container Vessel* (Kapal Peti Kemas) Kapal ini khusus dibuat mengangkut peti kemas (*container*). Oleh karena itu, kapal ini bisa mempunyai alat bongkar/muat sendiri dan dapat juga memakai shore crane dan gantry crane dari darat untuk memuat dan membongkar petikemas. Oleh karena itu petikemas dimasukkan kedalam kapal melalui jalur-jalur maka kapal peti kemas dinamakan juga cellular vessel. Oleh karena banyaknya peti kemas yang dapat dimuat, kapal peti kemas dibagi dalam beberapa generasi. Kapal petikemas memerlukan terminal khusus oleh karena terminal khusus untuk petikemas harus dibuat, maka tempat labuh dan sandar kapal petikemas ditingkatkan agar lebih dalam perairannya. Kapal petikemas lebih besar dari kapal General Cargo biasa dan memiliki kecepatan yang dapat melebihi 22 knot. Dengan adanya kapal-kapal petikemas, maka kapal *General Cargo* sekarang dinamakan *Breakbulk Vessel* untuk menyatakan bahwa kapal tersebut membuka diri untuk kegiatan bongkar muat.
- c. *General Cargo Breakbulk Vessel* (Kapal Kargo Umum Curah)
Menurut sejarahnya kapal ini mula-mula beroperasi sebagai kapal angkut serba guna, sebelum ada kapal petikemas dan kapal-kapal lain yang memang dibuat demi efisiensi. Kapal general cargo tidak memerlukan terminal khusus untuk dibongkar/muat. Oleh karena itu, jenis kapal ini 17 masih sering dipakai. Kapal ini banyak berfungsi sebagai tramper karena

harganya murah dan dapat mengangkut muatan ke segala penjuru dunia.

- d. Kapal RoRo (*Roll on, Roll off*) Kapal RoRo adalah kapal yang dirancang untuk muat bongkar barang ke kapal diatas kendaraan roda. Kapal yang termasuk jenis RoRo antara lain kapal ferry, kapal pengangkut mobil (*car ferries*), kapal general cargo yang beroperasi sebagai kapal RoRo. Namun hal itu banyak gunanya karena semua yang dapat diletakkan diatas kendaraan beroda dapat masuk, termasuk petikemas dengan kendaraan penariknya, muatan berat, *project cargo*, muatan oversize, dan lain sebagainya. Kapal RoRo masih dapat beroperasi di pelabuhan yang mengalami kongesti.
- e. *Lighter Carrier* (Pengangkut Tongkang) Kapal pengangkut tongkang adalah variasi dari kapal pengangkut petikemas, dimana sebagai pengganti petikemas, kapal ini mengangkut tongkang bermuatan. Kapal ini tidak memerlukan pelabuhan dan tempat sandar. Kapal jenis ini cukup datang ketempat berlabuh, membongkar tongkangnya yang ditarik oleh tugboat sambil memuat tongkang tongkang yang sudah diisi. Untuk daerah perairan seperti Indonesia, kapal jenis ini banyak manfaatnya.
- f. Bulk Carrier (Pengangkut Muatan Curah) Kapal bulk carrier adalah kapal besar dengan hanya satu dek yang mengangkut muatan yang tidak dibungkus atau curah (*bulk*). Muatan dicurah, dipompa kedalam kapal dengan bantuan mesin curah dan 18 bilamana tidak dengan mesin, maka karung-karung berisi muatan diletakkan di atas palka dahulu. Karung-karung itu tersebut kemudian dibuka untuk dicurahkan isinya kedalam palka. Ditempat pembongkaran, isi dari palka dihisap atau dibongkar dengan pertolongan *conveyor*. Palka dari kapal

bulkcarrier berbentuk corong agar muatannya dapat terkumpul ditengah-tengah palka.

- g. *Combination Carrier* (Pengangkut Kombinasi) Kendala ekonomi yang ada pada kapal tanker dan kapal *dry bulk* adalah bahwa dalam separuh pelayaran yang dilakukan terpaksa dalam keadaan kosong atau "*in ballast*" karena tidak ada muatan saat balik (*return cargo*) dan oleh karena itu tidak menghasilkan uang tambang. Untuk menghindari hal itu, dibuat kapal yang dapat mengangkut minyak dan muatan kering curah (kombinasi). Dengan mengoperasikan jenis kapal ini, sekurangnya dapat memilih return cargo yang menghasilkan uang tambang sebagai kompensasi daripada berlayar dalam keadaan kosong. *Panamax Class* (Kapal Terusan Panama) Kapal panama *class* adalah kapal dengan ukuran terbesar yang dapat melewati terusan Panama. Ukuran kapal jenis ini lebih kurang 60.000 DWT dengan lebar kapal tidak melebihi 32 meter, sesuai dengan lebar pintu masuk terusan. Kapal terbesar pernah yang diperbolehkan masuk memiliki panjang 274,3 m, lebar 32,3 m, dan draft 11,28 m.
- h. *Passanger ship* (Kapal Penumpang)¹⁹ Diperairan Indonesia, dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang untuk angkutan antar pulau sangat dibutuhkan. Sejak dahulu.
- i. *Tug Boat* (Kapal Tunda) Kapal tunda dibuat agar dapat menarik atau mendorong kapal atau segala sesuatu yang mengapung. Tugas lain yang dilakukan adalah menolong kapal dalam bahaya, memadamkan kebakaran dilaut, memerangi polusi/pencemaran dan lain sebagainya.
- j. *Offshore Supply Ship* (Kapal Pemasok Lepas Pantai) Kapal yang dibangun dengan geladak yang luas dibelakang untuk mengangkut pasokan dan peralatan serta makanan untuk anjungan lepas pantai bagi pengeboran minyak dan gas bumi.

Tugas tambahan termasuk menunda, mengerjakan jangkar anjungan, memadamkan kebakaran, dan membuang minyak bekas.

- k. *Research Ship* (Kapal Penelitian) Kapal yang dibuat untuk fungsi penelitian dan pemetaan/survey, seperti hidrografi, oceanografi, geofisika, dan seismografi.²⁰
 - l. *Fishing Ship* (Kapal Penangkap Ikan) Kapal yang dibuat untuk menangkap ikan berbagai cara, seperti purse seining, long lining, beam trawling dan stern trawling. Kapal ini sering kali dilengkapi peralatan pendingin (*refrigerator*) dan peralatan untuk memproses lebih jauh.
 - m. *Tanker* (Kapal Pengangkut Minyak Curah) Kapal jenis ini dengan sebuah geladak dimana terdapat tangka-tangki yang tersusun secara integral maupun terpisah yang digunakan untuk mengangkut minyak curah (minyak mentah atau minyak yang sudah didestilasi), cairan kimia, gas cair, dan sebagainya.
2. Jenis-jenis muatan kapal niaga
- a. Ditinjau dari muatan dan kuantitas perunit pengapalan, muatan kapal dibedakan:
 - 1) *General Cargo* yaitu muatan yang terdiri dari berbagai jenis barang yang dikemas dan dikapalkan secara potongan (percrate).
 - 2) *Bulk Cargo* yaitu muatan yang terdiri dari suatu jenis muatan yang tidak dikemas yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar.
 - 3) *Homogenous Cargo* yaitu muatan yang terdiri dari suatu macam barang yang dikapalkan sekaligus dalam jumlah besar dalam keadaan dikemas (dibungkus).

b. Ditinjau dari segi ekonomi kapal

- 1) *Deadweight Cargo* merupakan muatan yang ukurannya (volumenya) kurang dari 40 cuft dalam tiap *Long Ton*. Yang termasuk dalam 21 golongan *Dead Weight Cargo* ini lazimnya adalah bahan-bahan tambang (bijih besi, mangan), juga berjenis muatan biji-bijian seperti beras, kopi dan lain-lain. Karena memakan ruangan yang sangat kecil, muatan *dead weight* ini biaya pengangkutannya berdasarkan pada pertimbangan bahwa pada umumnya ditetapkan atas dasar berat barang. Penetapan ini juga barang-barang berat itu harganya *relative* rendah bila dibandingkan dengan barang lain yang memakan ruangan yang lebih besar.
- 2) *Measurement Cargo* merupakan muatan yang ukuran volumenya 40 cuft atau lebih setiap ton. Muatan yang volumenya besar, yaitu "*measurement cargo*", pada umumnya terdiri dari barang-barang fabrikasi, *manufactured goods* yang harganya lebih mahal daripada barang-barang *dead weight cargo* dan arena itu mampu dibebani biaya angkutan lebih tinggi daripada muatan yang volumenya lebih kecil.

H. Kelayakan Kapal

Untuk mengetahui kelayakan suatu kapal, di negara-negara maritim pada umumnya memiliki biro klasifikasi, yang mengawasi kekuatan dan kelayakan kapal dagang yang hendak diasuransikan. Biro klasifikasi adalah badan yang mengurus kapal-kapal dagang agar kapal-kapal tersebut dalam konstruksi dan oprasinya dapat memenuhi syarat dan standar kelayakan laut dan keamanan kapal. Biro klasifikasi juga memberikan informasi yang di butuhkan tentang kapal dagang terhadap pemilik kapal, kalangan perdagangan, asuransi dan sebagainya. Agar dapat berada dikelasnya, kapal harus disurvei

secara berkala atau sesuai jenjang waktu yang ditetapkan (biasanya setiap tahun atau biasa disebut *annual survey*). Survei tersebut dilakukan pada saat kapal sedang dibangun (*building survey*). Hal ini dapat dilakukan saat kapal mengapung di air atau pada waktu kapal naik dok/galangan (*docking survey*). Peraturan yang mengharuskan kapal harus naik dok setiap 30 bulan dalam waktu 3 tahun dan 2 kali survei semacam ini harus dilakukan setiap 5 tahun. Survei berkala (*annual & intermediate*) harus dilakukan sedemikian rupa hingga survei berkala dan survei di atas dock dapat dilakukan pada waktu yang sama. Baling-baling di survei pada setiap 5 tahun dan harus dicabut untuk disurvei setiap 10 tahun.

1. Bila kapal hendak berlayar maka kapal tersebut harus dalam keadaan layak laut (*seaworthiness*) layak laut berarti :Kapal layak untuk menghadapi berbagai resiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran.
2. Kapal layak untuk menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatannya beserta ABK-nya.
3. Kapal tidak mencemari lingkungan.
4. Bagunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik.
5. Nahkoda dan ABK yang berpengalaman dan bersertifikat.
6. Perlengkapan, *store* dan *banker*, serta alat-alat keselamatan memadai dan memenuhi syarat.
7. Kapal tidak mencemari lingkungan.

I. Perlengkapan kapal pada saat berlabuh

Pada *forecastle deck* terdapat perlengkapan kapal yang membantu kapal pada saat berlabuh maupun pada saat bersandar di dermaga yang dikenal dengan nama jangkar kapal. Jangkar kapal ini meliputi:

1. Jangkar Kapal (*Anchor*)

Menurut Wikipedia, jangkar adalah perangkat penambat kapal ke dasar perairan, di laut, sungai ataupun danau sehingga kapal tidak dapat berpindah tempat karena hembusan angin, arus atau gelombang.

2. Rantai Jangkar Kapal (*Anchor Chain*)

Selain jangkar, yang perlu kita ketahui yaitu rantai jangkar. Pemeliharaan jangkar dan rantai jangkar dapat dilakukan pada saat kapal naik dok maupun dalam pelayaran.

3. Tabung Jangkar (*Hawse Pipe*)

Tabung jangkar (*hawse pipe*) merupakan tabung yang dilalui oleh rantai jangkar. Pada umumnya, tabung jangkar terletak dilambung kapal dibagian kiri (PS) dan kanan (SB) haluan kapal hingga geladak depan (*forecastle deck*).

4. Bak Rantai Jangkar (*Anchor Chain Locker*)

Bak rantai adalah tempat penyimpanan rantai jangkar, penempatan yang terbaik sesuai dengan posisi mesin jangkar. Bak rantai terletak dibagian depan kapal di depan sekat tubrukan dan diatas tangki haluan (*fore peak tank*). Jika jumlah jangkar kapal terdapat 2 set maka bak rantai harus terdiri dari dua ruang bak rantai yang terpisah yang sekat pembatas kiri dan kanan.

5. Tabung Rantai Jangkar (*Anchor Chain Pipe*)

Tabung rantai jangkar merupakan tabung yang dilalui rantai jangkar yang terletak antara deck haluan kapal (*forecastle deck*) dan bak rantai (*chain locker*). Konstruksinya hampir sama dengan *hawse pipe* yang terbuat dari pipa baja dengan penguatan dibagian atas atau dibuat dengan besi cor.

6. Mesin Jangkar (*Anchor Windlass*)

Fungsi dari mesin jangkar adalah sebagai alat yang dipasang dikapal guna keperluan mengangkat dan mengulurkan jangkar dan rantai jangkar melalui tabung jangkar (*hawse pipe*).

Pada saat ini banyak mesin jangkar yang menggunakan tenaga penggerak listrik. Namun, ada juga mesin jangkar yang menggunakan tenaga uap dan hidrolik. Ada banyak jenis mesin jangkar sesuai dengan penggerakannya, posisi porosnya dan pabrik pembuatnya. Pada kapal yang berukuran dibawah 200 GRT dapat menggunakan mesin derek manual, yang digerakkan dengan tenaga tangan.

Pada umumnya kapal besar sejenis tanker menggunakan mesin jangkar bertenaga uap. Karena sistem uap memiliki kemampuan yang besar dan terhindar dari bahaya tegangan pendek, namun kapal harus memiliki ketel uap. Sedangkan tenaga hidrolik memerlukan unit yang besar dan sangat sensitif, namun instalasi pipa hidroliknya harus terlindungi untuk menghindari kerusakan dan kebocoran, karena memiliki tekanan yang sangat besar maka apabila bocor sangat berbahaya.

Untuk mesin jangkar dengan tenaga motor listrik, biasanya digunakan pada kapal berukuran menengah, sistem ini banyak disukai oleh pemilik kapal - kapal pesiar karena bersih. Namun kapal harus memiliki pembangkit listrik khusus (generator khusus) untuk penggerak mesin jangkar. Mesin jangkar harus ditempatkan pada geladak haluan kapal agar lebih memudahkan pengoperasian penurunan dan penaikan jangkar. Pemasangan mesin jangkar di geladak kapal, plat geladak didaerah pondasi mesin jangkar harus diperkuat dengan penebalan plat serta konstruksi pondasi yang kuat. Mesin jangkar harus dilengkapi dengan sistem rem. Rem ini berfungsi untuk memperlambat putaran poros dan memberhentikan penurunan rantai jangkar dan jangkar.

Sistem kerja mesin jangkar, jangkar ditarik melalui *hawse pipe*, jangkar yang terikat dengan menggunakan joining shackle dan dilengkapi dengan swivel sehingga apabila jangkar berputar maka rantai jangkar tidak melilit dan rantai akan melalui *chain*

stopper yang terpasang pada geladak. Selanjutnya rantai ditarik oleh drum (*gipsy*) mesin jangkar yang berputar dengan penggerak motor listrik. Kemudian rantai ditarik masuk melalui chain pipe terus turun masuk ke bak rantai dan pada ujungnya rantai dikaitkan pada chain slip dengan dikaitkan pada segel penghubung seterusnya segel ini dikaitkan pada *cable clinch* kaitan yang dipasang kuat pada salah satu konstruksi kapal seperti frame. Rangkaian rantai pada bagian ujung dalam dekat dengan bak rantai dilengkapi *slip hook* dibagian *chain slip* ini saat darurat dapat dengan mudah dilepas.

7. Tali Kawat (*Wire Ropes*)

Tali kawat ini berfungsi sebagai pengganti rantai jangkar, *wire ropes* dapat digunakan pada ukuran kapal tertentu dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Kapal kurang dari 30 meter, dua set *wire ropes* dapat digunakan sebagai pengganti rantai jangkar.
- b. Kapal antara 30 - 40 meter salah satu rantai jangkar dapat digantikan dengan *wire ropes* atau tali kawat

Panjang tali kawat harus 1,5 kali dari persyaratan panjang untuk jenis penggunaan rantai kapal dengan batas kekuatan tarik dan beban putus sama dengan rantai jangkar. Namun, penggunaan *wire ropes* harus dipasang rantai antara *wire ropes* dengan jangkar sepanjang 12,5 meter.

J. Pengertian Pelabuhan

Menurut PM No. 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, yang dimaksud Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh

kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi. Sedangkan pengertian pelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/antar moda transportasi. Fungsi dan Peranan Pelabuhan Menurut buku drs. H.A Abbas Salim MA. (1994 : 44) dengan judul: "*Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*" mengemukakan bahwa pelabuhan, mencakup :

1. Pengaruh Perdagangan Internasional
2. Di era globalisasi dewasa ini ternyata tidak ada bangsa/Negara yang mampu memenuhi kebutuhan sendiri.

Hal ini disebabkan karena tidak sama sumber daya alam (*natural resources*) yang dimiliki, dan tidak sama pula kemampuan dalam pengelola sumber daya alam tersebut, juga ketidaksamaan dalam perkembangan industri dan pertanian yang menghasilkan barang kebutuhan serta tinggi pendahnyanya kebudayaan dan teknologi yang dimiliki oleh masing-masing negara dengan kebutuhan yang semakin meningkat dan adanya keterbatasan masing-masing negara untuk memenuhi kebutuhannya maka terjadinya saling ketergantungan antar satu negara lainnya melalui perdagangan internasional. Perdagangan internasional berarti perdagangan yang melibatkan beberapa Negara yang masing-masing mempunyai kepentingan nasional dengan peraturan perundang-undangan yang berbeda. Untuk itu diperlukan kerja sama antar Negara yang bersifat bilateral yaitu antar dua Negara yang akan menghasilkan perjanjian perdagangan dua Negara (*bilateral trade agreement*). Jika yang terlibat beberapa negara dalam daerah tertentu, atau berdasarkan kepada kepentingan yang sama maka akan menghasilkan perjanjian

antar beberapa negara (*ragional trade agreement or multilateral trade agreement*).

1. Dalam transaksi perdagangan setidaknya ada unsur penjualan (*eksportir*), pembeli (*importir*), dan barang (*komoditi*) sebagai objek perdagangan transaksi perdagangan antar negara ini (*ekspor/import*) dilaksanakan melalui proses yang cukup panjang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk masing-masing negara serta ketentuan yang secara umum berlaku kedua Negara seperti *bilateral trade agreement, ragional trade greement or multilateral trade agreement/convention*.
2. Transportasi tulang punggung prekonomian, Transaksi perdagangan adalah proses pemindahan barang dari penjual kepada pembeli dengan pembayaran yang harus dilakukan pembeli ke penjual. dengan peralihan barang tersebut dapat terjadi melalui gudang (*stock*) yang dimiliki penjual, menuju gudang/tempat yang di tunjuk pembeli.

K. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



L. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan, maka penulis membuat hipotesis yaitu :Di duga PT. Samudera Agencies Indonesia Makassar masih kurang optimal dalam melakukan proses penyandaran kapal..

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata Inggris *research*. Dari itu ada juga menerjemahkan *research* sebagai riset. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re* yang berarti 'kembali' dan *to search* berarti mencari. Dengan demikian arti sebenarnya dari kata *research* atau riset adalah mencari kembali.

Metodologi penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian yang dimana sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat dan dapat dipertanggungjawabkan, baik secara teori maupun fakta di lapangan. Sehingga hasil penelitian itu mempunyai hasil nilai positif. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Ada 2 jenis penelitian yang digunakan untuk menyusun skripsi ini yaitu:

- a. Penelitian deskriptif adalah kegiatan yang bertujuan membuat gambaran secara sistematis, faktual dan akurat mengenai sifat populasi yang diteliti. Poses kegiatan keagenan kapal pada perusahaan PT.Samudera Agencies Indonesia Makassar.
- b. Penelitian kasus adalah kegiatan lapangan untuk menginventarisasi kasus dan membuat uraian tentang latar belakang penyebabnya. Adapun penerapan penelitian kasus ini,

penulis mencoba mengamati kasus-kasus yang terjadi lapangan.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan keseluruhan dari penelitian, mulai dari rencana dan struktur penyidikan terhadap pengumpulan data, rencana untuk memilih sumber-sumber dan jenis informasi yang dipakai, serta rencana pembuktian hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberi saran. sehingga dapat menjawab pertanyaan dalam penelitian. Adapun variable penelitian dalam penulisan ini dibedakan menjadi dua kategori yaitu:

a. Variabel Bebas

Variabel bebas atau independen variabel adalah variabel yang mempengaruhi atau menyebabkan adanya variabel lain. Yang menjadi variabel bebas dalam penulisan ini adalah proses kegiatan keagenan kapal.

b. Variabel Terikat

Variabel terikat dependen variabel adalah variabel yang dipengaruhi atau disebabkan oleh variabel lain. Yang menjadi Variabel terikat dalam penulisan ini adalah sistem pelayanan agen.

B. Populasi dan Sampel Penelitian

a. Populasi

Populasi dalam suatu penelitian sangat diperlukan karena merupakan sasaran pokok objek penelitian. Populasi merupakan seluruh unit yang akan diteliti dan setidaknya mempunyai satu sifat yang sama, dan terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulannya, maka yang menjadi Populasi dalam penelitian ini adalah sembilan kapal yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Makassar..

b. Sampel

Sampel dalam penelitian ini adalah salah satu kapal dari sembilan data kapal yang diambil yaitu kapal KM. Ryoko yang diageni oleh PT. Samudera Agencies Indonesia Makassar yang mengalami waktu tunggu sandar kapal sampai 9 hari lamanya.

C. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat, dan nyata. Untuk memperoleh data-data tersebut, antara lain wawancara, observasi, dan kepustakaan. Masing-masing data memiliki kelebihan dan kekurangan sendiri-sendiri. Karena itu lebih baik menggunakan suatu pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain untuk menuju kesempurnaan skripsi.

Dalam penelitian ini menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain:

1. Metode wawancara

Wawancara merupakan suatu proses tanya jawab secara lisan yang dilakukan oleh seseorang saling berhubungan dan saling menerima serta memberikan informasi. Wawancara sebagai alat pengumpulan data mengkehendaki adanya komunikasi langsung antara penelitian dengan sarana penelitian. Dalam hal ini penulis melakukan wawancara dengan karyawan operasional terkait keagenan kapal. Wawancara adalah metode pokok dalam teknik pengumpulan data. Maka instrument penelitian dari metode wawancara adalah pedoman wawancara.

2. Metode observasi

Di dalam suatu penelitian, selain menggunakan metode pokok juga menggunakan perlengkapan untuk saling mengisi atau melengkapi. Observasi adalah metode pelengkap. Teknik observasi digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau

mengumpulkan data secara langsung mengenai gejala-gejala tertentu dengan melakukan pengamatan serta mencatat data yang berkaitan dengan pokok masalah yang akan diteliti. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan mengadakan pengamatan langsung sewaktu penulis melaksanakan praktek darat.

3. Metode dokumentasi

Dalam penggunaan teknik ini penulis mengumpulkan data dengan cara mengumpulkan informasi dari bermacam – macam sumber tertulis atau dokumen yang ada pada tempat atau objek penelitian. Contoh sumber informasi atau dokumen seperti surat, catatan harian, arsip foto, hasil rapat, cenderamata, jurnal kegiatan dan sebagainya.

D. Teknik Analisis Data

Berdasarkan data yang di peroleh, maka digunakan metode analisis deskriptif kualitatif yaitu menganalisis temuan-temuan yang terdapat di lapangan dengan ukuran berupa teori-teori yang relevan dengan masalah yang di teliti, sehingga ditemukan penyebab timbulnya masalah.

Penelitian kasus adalah kegiatan lapangan untuk meneliti kasus dan membuat uraian tentang latar belakang penyebab kasus ini, penulis mencoba mengamati kendala lamanya labuh pada suatu kapal yang penulis ageni Yang dimaksud penelitian deskriptif kualitatif adalah prosedur pemecahan masalah yang di selidiki dengan menggambarkan keadaan subjek atau objek. Di samping itu juga penulis mencoba memberikan pemecahan masalah untuk setiap masalah serta memberikan saran maupun pengetahuan, yang di dapatkan penulis dari pekerja di lapangan. Alasan penulis membuat analisa deskriptif kualitatif supaya dalam penelitian ini diperoleh pengertian dan pemahaman tentang masalah atau kendala yang diteliti agar dapat menjelaskan dan mengungkapkan suatu kebenaran.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT.SAMUDERA AGENCIES INDONESIA

SAI efektif mengantongi Surat Izin Usaha Perusahaan Keagenan Kapal (SUPKK) per 16 Maret 2017. Melalui SAI, Samudera Agencies dapat melakukan kegiatan keagenan perusahaan pelayaran asing dengan lebih efisien berbekal pengalaman lebih dari 60 tahun di industri keagenan di Indonesia. Sebelumnya, Samudera Indonesia juga telah mendirikan PT. Samudera Terminal Indonesia (STI) untuk mengelola bisnis pengelolaan terminal dan kepelabuhanan dengan lebih fokus. "Restrukturisasi pengalihan saham efektif dilaksanakan pada 2 Mei 2016 yang menghasilkan STI sebagai induk (sub-holding) dari 5 anak perusahaan Samudera Terminal," ucap Mulia, dalam siaran pers yang diterima *Republika*, Kamis (25/5).

Saat ini, STI membawahi empat terminal yang berlokasi di Tanjung Priok dan Palaran, Kalimantan Timur. Samudera Indonesia juga melakukan berbagai pengembangan di lini bisnis Samudera Shipping baik untuk bisnis pelayaran di Indonesia maupun di luar negeri. PT Samudera Asahi Shipping (SAS) didirikan bersama sebagai perusahaan joint venture antara Samudera Indonesia dengan Osaka Asahi Kaiun Co Ltd dan PT. Jasindo Duta Segara. SAS akan memasuki bisnis kepemilikan kapal di Indonesia. Samudera Indonesia juga telah menandatangani kesepakatan dengan mitra AST Inc dari Jepang untuk bersama-sama mengembangkan PT. Samudera Amanah Tanker (SAT) yang merambah bisnis pelayaran gas domestik di Indonesia. Sedangkan, Samudera Bharat Feeder Pvt Ltd didirikan bersama dengan United Liner Shipping Services LLP untuk menggarap pasar pelayaran domestik di pesisir India. Pengembangan lini bisnis Samudera Logistics juga terus dilakukan baik di Indonesia maupun di luar negeri. Melalui jaringan kantor milik yang dimiliki di

berbagai negara Asia, Samudera Logistics terus mengembangkan kerjasama penggarapan pasar logistik dengan sejumlah mitra strategis. Melalui anak usaha Silkargo Logistics (Singapore) Pte Ltd, Samudera Logistics memasuki bisnis warehousing di Malaysia dengan mendirikan Sea hawk Tangguh SDN BHD bersama mitra Sea hawk Global Land SDN BHD.

Lini bisnis Samudera Property dikembangkan melalui unit usaha PT. Samudera Properti Indonesia yang saat ini difokuskan untuk mengembangkan aset lahan dan aset properti milik Samudera Indonesia yang terletak di berbagai kota di Indonesia. Kelima lini bisnis Samudera Indonesia tersebut dikembangkan dan dikelola secara fokus oleh tim manajemen yang dedicated dan ahli di bidangnya masing-masing. Dalam hal ini Visi dari PT.Samudera Agencies Indonesia yaitu : Menghubungkan Indonesia Misi : Menyediakan layanan transportasi untuk memenuhi distrisbusi barang,Turut Berperan serta dalam menciptakan lapangan kerja membangun kompetensi sumber daya manusia,senantiasa memastikan pertumbuhan bisnis yang berkelanjutan seraya memberikan nilai tambah bagi pemegang saham,Berkontribusi Positif terhadap pertumbuhan ekonomi di indonesia dengan memberikan solusi logistik yang efisien.Dan menerapkan nilai menjunjung tinggi integritas dan profesionalisme.

B. Organisasi

Secara umum tujuan organisasi merupakan keadaan atau tujuan yang ingin dicapai oleh organisasi di waktu yang akan datang melalui kegiatan organisasi. Untuk mencapai tujuan dalam organisasi, pelaku (orang) dalam organisasi diharapkan untuk mendesain ataupun melakukan manageorganisasinya dengan matang agar organisasi dapat berjalan dengan baik.Oleh karena itu demi berjalannya baiknya sebuah organisasi perlu diperhatikan beberapa prinsip

organisasi. seperti berikut: Perumusan tujuan yang jelas, sebab tujuan organisasi berfungsi untuk: pedoman ke arah mana organisasi akan di bawa, landasan bagi organisasi tersebut, menentukan macam aktifitas yang akan dilakukan, menentukan program, prosedur dan beberapa hal terkait dengan koordinasi, integrasi, simplikasi, sinkronisasi dan mekanisme. Pembagian tugas dan pekerjaan (*Job Discription*). Delegasi kekuasaan yang berarti pemimpin organisasi itu dipilih secara mufakat dan harus diikuti dengan adanya pertanggung jawaban. Kesatuan perintah (*one of command*) dan tanggung jawab. Prinsip Kepemimpinan. Dalam konteks kontemporal dari prinsip ini yang paling mengemukakan ke permukaan adalah prinsip kepemimpinan yang berupa prinsip kolektif-kolegial, yaitu prinsip kebersamaan, mau mendengarkan dan menyelaraskan diri dengan nilai-nilai dari seluruh komponen organisasi, khususnya pada kepengurusan organisasi, tingkat pengawasan, dengan diadakannya sebuah monitoring terhadap kinerja pelaku organisasi atau lebih familiar dengan sebutan oposisi

C. Proses Kegiatan Keagenan Kapal Pada PT. Samudera Agencies Indonesia Makassar.

Untuk kapal-kapal keagenan perlakuannya sama dengan prosedur melayani kapal milik didalam pelaksanaan kegiatan B/M. Namun harus koordinasi dengan Principal / Charterer serta mengikuti petunjuknya. Untuk keagenan kapal asing dan kapal-kapal yang muat barang export / import mengikuti peraturan Bea Cukai.

1. Prosedur Bongkaran (Import)

Dokumen barang bongkaran / import : manifest, copy B.L., Discharging List, Bay Plan / Stowage Plan.

Atas dasar dokumen tersebut, maka agen akan melakukan sebagai berikut:

- a. Memberitahu kepada para consignee; ETA kapal, kapan mulai / selesai bongkar. Tuntutan claim diajukan paling lambat 3 hari setelah selesai bongkar.
- b. Melaporkan kepada Bea Cukai.
- c. Consignee / EMKL mulai mengurus dokumen bongkaran terkait dan memproses D.O. Consignee1. Prosedur Bongkaran (Import) Dokumen barang bongkaran / import : manifest, copy B.L., Discharging List, Bay Plan / Stowage Plan. EMKL menyelesaikan kewajiban terhadap pelayaran seperti : freight, jaminan peti-kemas, doc. fee, THC dan biaya lainnya kalau ada. Kemudian D.O. diterima dan mengurus kewajiban di Bea Cukai mendapatkan Surat Jalan dari Bea Cukai.
- d. Mengurus proses pengeluaran barang di PBM atau gudang. Persiapan Barang Export :
Shipper menyerahkan Shipping Instruction (S.I.) kepada agen.
S.I. memuat data sebagai berikut :
 - 1) Nama shipper, consignee dan notify address.
 - 2) Pelabuhan muat dan bongkar.
 - 3) Merk dan no. serta barang sesuai packing list, jumlah muatan, colli, berat dan volume.
 - 4) Nama kapal yang akan mengangkut.
 - 5) Pembayaran freight prepaid atau collect.
 - 6) Jumlah original dan copy B.L. yang dikehendaki.
 - 7) Copy Pemberitahuan Export Barang (PEB).

Atas data-data tersebut agen membuat draft B.L disampaikan ke Shipper, bila sudah disetujui maka dibuat B.L asli.

D. Analisis Penelitian

1. Proses Clearance In

Dokumen Persiapan Kedatangan Kapal:

- a. Letter Of Appointment
- b. Permohonan PKK Pelindo
- c. Crew List
- d. Port Clearance Certificate Last Port
- e. PKKA (Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing)
- f. Email yang berisi penunjukan sebagai lokal agent dari general agent (apabila lokal agent)
- g. Bill of Lading
- h. Shipping Instruction untuk kegiatan Loading/Expors
- i. PEB/NPE untuk ekspor
- j. PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang)

Setelah melengkapi dokumen diatas, proses pelayanan kapal dan barang ditetapkan di forum PPSA, yang dihadiri oleh:

- a. PT (Persero) Pelindo selaku pengelolah pelabuhan
- b. Administrator pelabuhan selaku pengawasan umum
- c. Perusahaan Pelayaran selaku user
- d. PBM selaku pelaksana kegiatan bongkar muat di Pelabuhan
- e. EMKL selaku user pemilik barang atau yang mewakili pemilik barang
- f. Bea dan Cukai selaku petugas pemeriksa kelengkapan dokumen barang
- g. Karantina selaku petugas pemeriksa pelaksanaan karantina untuk mencegah penularan penyakit
- h. Surveyor selaku petugas survei barang yang akan dibongkar atau dimuat di kapal

Pelaksanaan penetapan untuk pelayaran tersebut disepakati bersama dan ditandatangani oleh pihak PT. Pelindo selaku

pengelola pelabuhan. Kemudian dilakukan proses Clearance In kepada Instansi terkait :

- a. Syahbandar.
- b. Imigrasi.
- c. Bea dan Cukai.
- d. Karantina Kesehatan Pelabuhan.

Pelayanan Labuh, Tambat, Pandu dan Tunda sebelum kapal KM. Ryoko tambat di dermaga, terlebih dahulu menunggu pelayanan antara lain pelayanan pandu, tunda, serta menunggu perintah agen pelayaran agar kapal tersebut dilabuhkan terlebih dahulu sebelum kapal sandar, Dikarenakan kondisi pelabuhan yang sudah full. Setelah mendapat notice dari operator pelabuhan bahwa kapal sudah bisa anchorage up, pandu kemudian membantu penyandaran kapal.

2. Proses Clearance Out

Clearance Out Kapal Setelah kapal selesai melakukan kegiatan di pelabuhan dan akan kembali lagi berlayar keluar dari wilayah pelabuhan, agen melakukan kembali permohonan keberangkatan kapal atau Clearance Out. Adapun proses Clearance Out yaitu :

- a. Pengecekan dokumen terlebih dahulu yang nantinya agen akan melakukan proses clearance out, agen mengajukan layanan kapal keluar di system Inaportnet yang datanya masuk ke Penyelenggara Pelabuhan kantor syahbandar agen membuat warta keberangkatan yang isisnya sebagai berikut :
 - 1) Data Manifest Kapal Muat.
 - 2) Data Awak Kapal.
 - 3) Dokumen Kapal.
 - 4) Pandu Keluar.
- b. Penerbitan SPK Pandu untuk kapal keluar paling lambat 1 (satu) jam sejak Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan. Dan

penerbitan SPOG paling lambat 1 (satu) jam sejak SPK Pandu diterbitkan. untuk keperluan clearance out dengan melampirkan :

- 1) LKK (*Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal*)
- 2) Bukti PUP Labuh.
- 3) Bukti PUP Rambu.
- 4) Bukti PUP VTS.
- 5) Crew List.
- 6) Memorandum.
- 7) Manifest Muat.
- 8) Master Sailing Declaration (Surat Pernyataan Nakhoda).

Hal-Hal Yang Dikaji Dalam Permasalahan di Lapangan :
memeriksa kelengkapan dokumen-dokumen yang ada di kapal.
Adapun dokumen-dokumennya yaitu:

- 1) *Certificate of Registry* (Surat laut) Adalah surat yang menyatakan bahwa kapal telah memenuhi syarat sebagai kapal indonesia sesuai dengan peraturan Perundang-undangan sehingga berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal. Surat laut bersifat permanen (tidak perlu diperpanjang).
- 2) *International Tonnage Certificate* (Surat Ukur Internasional) Adalah surat yang menyatakan nama kapal, nomor atau huruf pengenal, tempat pendaftaran kapal, tanggal atau tahun pembuatan kapal, serta ukuran-ukuran pokok kapal.
- 3) *Cargo ship safety construction certificate* (Sertifikat keselamatan konstruksi kapal) Adalah sertifikat yang menyatakan bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan perundang-undangan yang menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan, dan perlengkapan telah memenuhi persyaratan.
- 4) *Cargo ship safety equipment certificate* (Sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang) Adalah sertifikat

yang menyatakan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan peralatan yang berada diatas kapal.

- 5) *Cargo ship safety radio certificate* (Sertifikat keselamatan radio kapal) Adalah Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio sesuai dengan Perundang-undangan.
- 6) *International Oil Pollution Prevention Certificate* (Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Minyak). Adalah sertifikat yang menyatakan bahwa pihak perusahaan pelayaran dan kapal telah melakukan pencegahan dan penanggulangan pencemaran oleh minyak sesuai dengan semestinya.
- 7) *International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk* (sertifikat Internasional kelayakan pengangkutan bahan kimia berbahaya secara curah). Adalah sertifikat yang menyatakan bahwa sebuah kapal dinyatakan laik sebagai sarana pengangkut bahan kimia berbahaya.
- 8) *Minimum Safe Manning Document* (Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum).Adalah ertifikat yang menerangkan bahwa kapal tersebut sudah diawaki dengan cukup aman denge Certificate (Sertifikat Garis Muat Internasional) Adalah sertifikat mengenai persyaratan lambung yang timbul minimum dan maksimum agar stabilitas kapal terpelihara.
- 9) Sertifikat Kesehatan (Ban jumlah dan jabatan awak kapal yang sudah sesuai dengan peraturan.
- 10) *Safety Management Certificate* (Sertifikat Manajemen Keselamatan).Adalah sertifikat yang diterbitkan untuk kapal yang membuktikan bahwa perusahaan dan manajemen diatas kapal telah bekerja atau terselenggara sesuai dengan

sistem manajemen keselamatan yang telah disahkan. Adalah sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut telah terdaftar pada salah satu biro klasifikasi di dunia.

11) Surat persetujuan berlayar Adalah surat Persetujuan Berlayar yang disahkan secara langsung oleh pihak syahbandar..

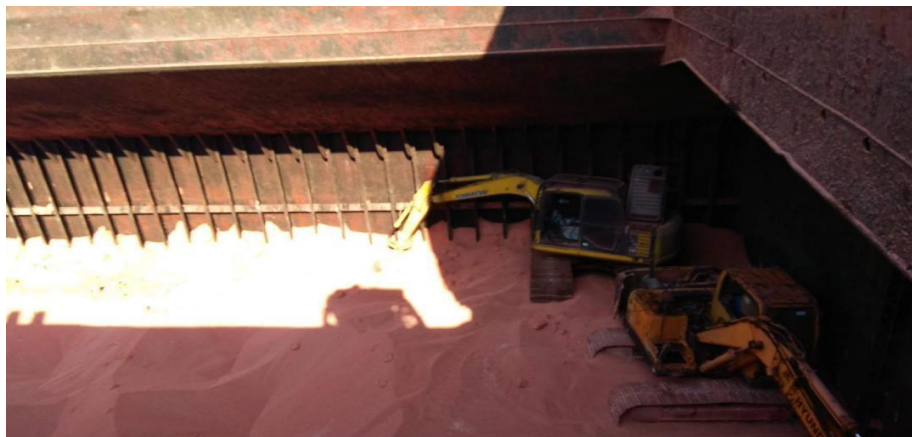
12) *International Load Linill of Health* Adalah pernyataan bahwa ABK bebas dari wabah.Sertifikat ini dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan setiap kapal berangkat.

Berikut gambar -gambarnya:

Gambar 4.1 Kapal Tambat



Gambar 4.2 Proses bongkar muat



Gambar 4.3 Pengangkutan Muatan oleh Truck



Gambar 4.4 Kapal Tambat



**E. Data-Data suatu kapal yang Diageni PT.Samudera Agencies
Indonesia Makassar**

Tabel 4.1

NO	NAMA KAPAL	FLAG	ETA	ETD	GT	KETERANGAN
1.	ISA EXPRESS	INDONESIA	13/08/19 (22.10)	19/08/19 (06.36)	26059	Kapal tiba tanggal 13/08/19 dan langsung sandar hari itu juga.
2.	RYOKO 8	INDONESIA	03/09/19 (13.36)	18/09/19 (05.12)	26059	Kapal tiba tanggal 03/09/19 dan labuh jangkar selama 9 hari sebelum akhirnya sandar di pelabuhan.
3.	MV.MEGA CARAVAN	LUAR NEGRI	12/09/19 (06.42)	21/09/19 (20.00)	16403	Kapal tiba tanggal 12/09/19 dan langsung sandar hari itu juga.
4.	MV.ASTRA CENTAURUS	LUAR NEGRI	28/10/19 (10.40)	31/10/19 (15.18)	34837	Kapal tiba tanggal 28/10/19 dan langsung sandar hari itu juga.
5	INTAN DAYA	INDONESIA	13/11/19 (18.50)	23/11/19 (15.18)	5782	Kapal tiba tanggal 13/11/19 dan langsung sandar hari itu juga.
6	EQUINOX ORENDA	LUAR NEGRI	24/11/19 (06.00)	27/11/19 (04.00)	15899	Kapal tiba tanggal 24/11/19 dan langsung sandar hari itu juga.
7	MV.SKY HEIGH	LUAR NEGRI	27/11/19 (14.00)	01/12/19 (19.36)	34837	Kapal tiba tanggal 27/11/19 dan langsung sandar hari itu juga.
8.	MV.DONGBANG	LUAR NEGRI	30/11/19 (11.30)	02/12/19 (18.18)	17216	Kapal tiba tanggal 30/11/19 dan langsung sandar hari itu juga.

9.	MV.IONIC UNICORNI	LUAR NEGRI	20/12/19 (05.30)	24/12/19 (07.06)	16403	Kapal tiba tanggal 20/12/19 dan langsung sandar hari itu juga.
----	----------------------	---------------	---------------------	---------------------	-------	--

Dari tabel diatas menunjukkan ada 9 kapal yang penulis ageni dari 9 kapal tersebut ada salah satu kapal yang mengalammi hambatan yaitu kapal KM.RYOKO, kapal tersebut lumayan cukup lamalabuh di perairan pelabuhan mencapai 9 hari.

Dalam hal ini pihak agen yang mengageni kapal memiliki hambatan dalam proses sandar ialah adanya, Berlabuh sampai berhari hari dan kekurangan air dalam hal ini kita harus kordinasikan.

F. Penyebab kapal mengalami hambatan penyandaran

Penyebab terjadinya keterlambatan proses sandar adalah :

1. Kurangnya ketersediaan dermaga, sehingga menimbulkan waiting time kapal. Sedangkan diketahui jumlah kapal yang masuk dan harus sandar didermaga sangatlah banyak dan melebihi kapasitas dermaga.
2. Faktor Cuaca, karena dapat menghambat proses bongkar muat. Dimana jika terjadi hujan kegiatan bongkar muat tentu akan diberhentikan sementara untuk mencegah rusaknya muatan oleh air hujan. Sehingga menimbulkan tingginya waktu tunggu kapal lain untuk sandar di dermaga.
3. Kurang adanya koordinasi dari pihak agen kepada pihak OP untuk pemberitahuan segera bahwa kapal akan sandar dipelabuhan, sehingga mengakibatkan kapal lain terlebih dulu mengambil tempat untuk penyandaran di dermaga.

G. Cara Mengatasi Hambatan Labuh Kapal

1. Pihak agen memastikan terlebih dahulu bahwadermaga kosong, dan kapalnya bisa sandar di dermaga tersebut, dan segera

memberitahukan pihak kapal untuk sandar, sehingga dapat memaksimalkan waktu operasional pelabuhan.

2. Pihak agen sesegera mungkin memberitahukan OP jika ada kapalnya yang akan tiba dan sandar di pelabuhan, agar mendapat tempat untuk sandar di dermaga sesegera mungkin.
3. Peraiaran di sepanjang dermaga harus dibersihkan dari kapal-kapal kecil, agar tidak menghalangi proses sandar kapal dan bisa mempersingkat waktu dalam penyandaran kapal.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Setelah penulis menguraikan pada bab sebelumnya dalam skripsi ini ,akhirnya penulis menarik kesimpulan dari hasil penelitian ini bahwa:

1. Keagenan kapal pada PT. Samudera Agencies Indonesia Makassar sudah optimal.
2. Yang menjadi hambatan bukanlah keagenan kapalnya melainkan, sebagai berikut:
 - a. Kurangnya ketersediaan dermaga.
 - b. Faktor Cuaca
 - c. Kurang adanya koordinasi dari pihak agen kepada pihak OP untuk pemberitahuan kapal akan tiba.

B. Saran

Agar kiranya pihak perusahaan dalam hal ini agen, dapat membantu mengoptimalkan operasional di pelabuhan agar lebih efektif sehingga proses bongkar muat di dermaga bisa berjalan lebih cepat dan meminimalisir adanya waiting time kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Diktat Balai Pendidikan dan Latihan Pelabuhan Indonesia (2000) Jakarta.

Gianto, Herry.(1990).*Pengoperasian Pelabuhan Laut*.,

Gianto, Herry (2004). *Pengoprasian Pelabuhan Laut*

Kosasih, Engkos, dan Hananto Soewedo, (2012) *Manajemen Perusahaan Pelayaran: Suatu Pendekatan Praktis dalam Bidang Usaha Pelayaran*. Edisi Kedua. Jakarta: Rajawali Pers

Meleong, Lexy J. (1999). *Metode Penelitian*

Raja O.S.G, ST.MSc., CMarTech,., MIMarEST, (2007). *Manajemen Bisnis Pelabuhan*.

Suranto, SE. (2004). *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang tentang proses kegiatan bongkar muat*

Suyono, R.P. (2005). *SHIPPING: Pengangkutan Intermodal EksporImpormelalulaut*. Jakarta: Victory Jaya Abadi

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (2009). *Kepelabuhanan*,

Nomor 61 Tahun 2009

Undang-Undang Republik Indonesia (2008). *Ombudsman Republik Indonesia*, Nomor 37 Tahun 2008

RIWAYAT HIDUP



A.VIRA FEBRIANTY, Lahir di Sinjai pada tanggal 28 Februari 1998. Merupakan anak kesebelas (11) atau bungsu dari sebelas bersaudara dari pasangan H.A.MUH.AMIN.GS. dan ibu HJ.RUKIYAH RAZAK.

Pendidikan sekolah dasar diselesaikan tahun 2010 pada SD. Negeri 02 Sinjai Utara dan melanjutkan pendidikan sekolah menengah pertama SMP Negeri 01 Sinjai Utara diselesaikan pada tahun 2013 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas SMA Negeri 01 Sinjai Utara diselesaikan pada tahun 2016, penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2017, tepatnya bulan Agustus 2017, dan mengambil jurusan KALK.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) pada bagian Operasional Keagenan Kapal PT. Samudera Agencies Indonesia Makassar selama satu tahun, dan pada tahun 2021 penulis telah menyelesaikan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.