

**ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN DALAM
MENUNJANG PELAYANAN KAPAL PADA PERUSAHAAN
PT. DJAKARTA LLOYD CABANG SURABAYA**



AIRLANGGA

NIT: 17.43.002

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

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

**ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN
DALAM MENUNJANG PELAYANAN KAPAL PADA
PERUSAHAAN PT. DJAKARTA LLOYD CABANG
SURABAYA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Jurusan Kalk

Disusun dan diajukan oleh

AIRLANGGA

NIT: 17.43.002

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

SKRIPSI
ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN DALAM
MENUNJANG PELAYANAN KAPAL PADA PERUSAHAAN
PT. DJAKARTA LLOYD CABANG SURABAYA

Disusun dan Diajukan oleh :

AIRLANGGA
NIT: 17.43.002

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 01 Juli 2021

Menyetujui,

Pembimbing I



Drs. Marthen Makahaube, M. Si.
NIP. 19560602 197712 1 001

Pembimbing II



Muhlis Muhayyag, SH., MH.
NIP. 19580816 198003 1 004

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 atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat 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 Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Dengan judul skripsi :

“ Analisis Pelaksanaan Jasa Keagenan Dalam Menunjang Pelayanan Kapal Pada PT. Djakarta Lloyd (BUMN) ”

Pada Penyusunan Skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan, dan dorongan dari berbagai pihak dalam membantu menyelesaikan skripsi ini. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan 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. Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ibu Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Drs. Marthen Makahaube, M. Si selaku Dosen Pembimbing I.
4. Bapak Muhlis Muhayyang, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing II.
5. Seluruh staff Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan (KALK).
6. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Bapak Dany Mahirsa, selaku Kepala Cabang, Bapak Raenal Ranulwangsa selaku Kepala Operasional, Ibu Tya Poppy M selaku

Bendahara dan Bapak Lutfi selaku Staff Operasional PT. Djakarta Lloyd Cabang Surabaya yang telah mengizinkan dan memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik.

8. Seluruh Taruna/I PIP Makassar, Member Pataka, Member Barak Pedang Pura (B. 2103) dan Angkatan XXXVIII terkhususnya teman kelas KALK A yang selalu memberikan support dan Kaistha Morin yang selalu mendukung, memberikan bantuan yang sangat luar biasa dan selalu mengingatkan untuk beribadah, menjaga kesehatan dan beristirahat dengan cukup saat sedang sibuknya menyusun skripsi.
9. Andryo Rizki Arila dan Arigel Tri Arila selaku saudara kandung penulis yang selalu membantu dan memberikan support dalam penyelesaian skripsi.
10. Keluarga Besar Datuk Abu Bakar yang selalu membantu dan memberikan support dalam menyelesaikan pembuatan skripsi.

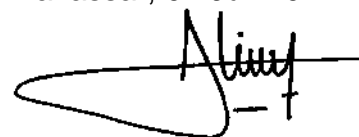
Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua orang tua tercinta dan tersayang, Bapak Asril dan Ibu Lasriyanti yang telah melahirkan, membesarkan, dan mendidik penulis hingga sekarang. Tak lupa kepada sahabat penulis Di Jakarta, di Padang Maupun di Makassar.

Tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Untuk itu, kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak tetap penulis harapkan.

Akhirnya penulis berharap agar skripsi ini menjadi suatu karya ilmiah yang berguna bagi pembaca, khususnya taruna dan taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terimakasih.

Makassar, 01 Juli 2021



Airlangga

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Airlangga

NIT : 17.43.002

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN DALAM MENUNJANG
PELAYANAN KAPAL PADA PERUSAHAAN PT. DJAKARTA
LLOYD CABANG SURABAYA**

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

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

Makassar, 01 Juli 2021



Airlangga

NIT : 17.43.002

ABSTRAK

AIRLANGGA, Analisis Pelaksanaan Jasa Keagenan dalam Menunjang Pelayanan Kapal pada Perusahaan PT. Djakarta Lloyd Cabang Surabaya (Dibimbing oleh Marthen Makahaube dan Muhlis Muhayyang).

Agen perusahaan pelayaran adalah usaha yang mengkhususkan diri dalam pelayanan jasa mewakili kepentingan pemilik kapal di pelabuhan di mana ship agent itu berada. Dalam bisnis ini kecekatan perusahaan pelayaran yang memberi jasa keagenan merupakan salah satu factor yang perlu mendapat perhatian khusus. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hambatan dan upaya yang dilakukan oleh agen PT. Djakarta Lloyd Cabang Surabaya dalam melakukan kegiatan keagenan dalam menunjang pelayanan kapal.

Penelitian ini dilakukan ketika penulis melaksanakan praktek darat (prada) di PT. Djakarta Lloyd Cabang Surabaya. Jl. Branjangan No.10, Krembangan Selatan, Kec. Krembangan, Kota Surabaya, Jawa Timur, Indonesia, Selama 2 bulan yakni dari Agustus 2019 sampai dengan Oktober 2019. Sumber data di peroleh langsung dari tempat penelitian dengan cara dokumentasi, observasi, dan wawancara secara langsung dengan pekerja yang menangani bidang keagenan kapal, juga dengan adanya tambahan dari sumber pustakaan. Skripsi ini menggunakan analisis deskriptif untuk mencari jawaban dari masalah yang ada.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan pelaksanaan pelayanan jasa keagenan dalam hal penanganan *Clearance In*, pengurusan kebutuhan kapal dan awak kapal, *Clearance Out* dan pemberangkatan kapal dilakukan dengan baik, Namun ada beberapa hambatan yang timbul saat kegiatan kapal berlangsung berupa keamanan yang kurang terjamin khususnya di dermaga Nilam Timur dan banyaknya kapal sandar, sehingga kapal harus menunggu antrian untuk sandar di dermaga.

Kata Kunci : Agen, Perusahaan Pelayaran, Clearance In/Out

ABSTRACT

AIRLANGGA, Analysis of Agency Service Implementation in Supporting Ship Services for Companies PT. Djakarta Lloyd Surabaya Branch (Supervised by Marthen Makahaube and Muhlis Muhayang).

A shipping company agent is a company that specializes in representing the interests of ship owners at the port where the company is based. One of the "factors that need special attention" in this sector is the agility of "shipping businesses that supply agency services." The purpose of this research is to "know the obstacles and efforts made by agents of PT. Djakarta Lloyd Surabaya Branch in carrying out agency activities in supporting ship services.

This study was conducted when the authors carried out land practice (prada) at PT. Djakarta Lloyd Surabaya Branch. Jl. Branjangan No.10, Krembangan Selatan, Kec. Krembangan, Surabaya City, East Java, Indonesia, for 2 months, from August 2019 to October 2019. Sources of data obtained directly from the study site by means of documentation, observation, and direct interviews with workers who handle the field of ship agency, also with the addition of from library sources This thesis uses descriptive analysis to "find answers to existing problems.

The results of this study indicate that the implementation of agency services in terms of handling Clearance In, managing the needs of ships and crew, Clearance Out and ship departures are carried out well, however there are several obstacles that arise when ship activities take place in the form of less guaranteed security. especially at East Nilam pier and the number of ships docking, so ships have to wait in line to dock at the dock.

Keywords : Agent, Shipping Company, Clearance In/Out

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
D. Tujuan Penelitian	3
E. Manfaat Penelitian	3
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Perusahaan Pelayaran	4
B. Jenis-Jenis Pelayaran	5
C. Fungsi Perusahaan Pelayaran	6
D. Ilmu Keagenan	7
E. Pengertian Kapal	9
F. Jenis-Jenis Kapal	10
G. Dokumen-Dokumen Kapal	12
H. Pengertian Pelabuhan	15
I. Pengertian dan Jenis Pelayanan Jasa Kapal	20
J. Kerangka Pikir	22
K. Hipotesis	23

BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis Desain Penelitian	24
B. Definisi Operasional Variabel/ Deskripsi Fokus	24
C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumental Penelitian	25
D. Teknik Analisis Data	25
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Sejarah Singkat Perusahaan	26
B. Struktur Organisasi	26
C. Gambaran Pelaksanaan Pelayanan Jasa Keagenan	29
D. Hambatan-Hambatan yang Timbul pada saat Kegiatan Kapal	37
BAB V. PENUTUP	
A. Simpulan	39
B. Saran	39
DAFTAR PUSTAKA	xiii
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

	HALAMAN
1. Gambar 2.1 Kerangka Pikir	22
2. Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. Djakarta Lloyd Cabang Surabaya	27

DAFTAR TABEL

	HALAMAN
1. Tabel 4.1 Alur Pelayanan Clearance Kapal	30

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sering dengan kemajuan teknologi yang begitu cepat dan modern maka perkembangan spesialisasi pun semakin meningkat pesat. Hal ini timbul karena tidak semua Negara dapat memenuhi kebutuhannya sendiri tanpa mengimpor barang-barang yang di butuhkan Negara lain. Sehingga antara Negara yang satu dengan Negara yang lainnya saling tukar menukar komoditi dengan istilah lain adalah mengadakan perdagangan luar negeri atau disebut juga perdagangan internasional.

Bagi dunia perdagangan pada umumnya, khususnya perdagangan internasional pelayaran niaga mempunyai peran yang sangat penting. Hampir semua barang impor dan ekspor diangkut dengan kapal laut walaupun diantara tempat-tempat dimana pengangkutan dilakukan terdapat fasilitas angkutan lainnya.

Pada peraturan 21 November 1988 tentang penyelenggaraan angkutan laut dan beberapa deregulasi yang termasuk di dalamnya khususnya perhubungan laut internasional yang semakin membuka kesempatan kepada para pelaku *Shipping business* luar negeri untuk mendapatkan ijin operasional dan menunjuk agen perusahaan pelayaran nasional.

Indonesia merupakan Negara kepulauan maka sangat penting meningkatkan hubungan antar pulau yang satu dengan yang lainnya dan kemudian bisa di tingkatkan dari satu negara ke negara lain, maka dunia pelayaran tidak luput dari peran sertanya dalam hal pelayanan jasa, khususnya pelayanan jasa transportasi laut.

Usaha yang mendukung kegiatan pengangkutan di antaranya adalah operator kapal, jasa management kapal, bargaining (jasa tongkang di pelabuhan), *towing* (jasa penundaan), *salvage*

(jasa pertolongan), *ship broker* (jasa jual beli kapal), *cargo broker* (jasa mencari muatan kapal), EMKL (Expedisi Muatan Kapal Laut), *freight forwarding* (jasa konsolidasi dan pengiriman barang), *ship agent* (jasa ke agen di tempat dimana pemilik kapal tidak mempunyai kantor cabang).

Tulisan ini mengkhususkan mengadakan penelitian pada agen perusahaan pelayaran, bagian *clearance in/out*, pengurusan dokumen dan pemberangkatan kapal. Agen perusahaan pelayaran adalah usaha yang mengkhususkan diri dalam pelayanan jasa mewakili kepentingan pemilik kapal di pelabuhan di mana *shipagent* itu berada. Jadi tulisan ini mengkhususkan analisis dalam kelancaran pelayanan kapal dan kendala–kendalanya di pelabuhan. Dalam bisnis ini kecekatan perusahaan pelayaran yang memberi jasa keagenan merupakan salah satu factor yang perlu mendapat perhatian khusus.

Melihat adanya peluang diatas, maka penulis memutuskan untuk mengambil masalah ini dengan judul skripsi.

“ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN DALAM MENUNJANG PELAYANAN KAPAL PADA PERUSAHAAN PT. DJAKARTA LLOYD CABANG SURABAYA”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis merumuskan permasalahan penelitian yang akan di bahas pada proposal penelitian ini antara lain yaitu :

1. Bagaimanakah gambaran pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal pada PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya?
2. Hambatan – Hambatan apa yang timbul pada saat kegiatan Kapal berlangsung di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

C. Tujuan penelitian

Berikut ini beberapa tujuan yang dapat penulis ambil dalam penelitian ini antara lain :

1. Untuk mengetahui gambaran pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal di perusahaan.
2. Untuk mengetahui hambatan-hambatan apa yang timbul pada saat kegiatan kapal berlangsung di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

D. Manfaat penelitian

Manfaat yang dapat penulis ambil dalam penelitian ini :

1. Manfaat praktis
 - a. Untuk mengetahui kegiatan keagenan perusahaan pelayaran
 - b. Melatih penulis untuk menyusun hasil pemikiran dan hasil penelitian dalam bidang keagenan kapal
2. Manfaat teoritis
 - a. Menambah karya ilmiah di kalangan Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, khususnya program studi Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhan.
 - b. Memberi sumbangan pemikiran umumnya di dalam ruang lingkup kepelabuhan dan khususnya kepada para pelaku keagenan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Perusahaan Pelayaran

Pengertian perusahaan perkapalan terdapat dalam pasal 323 sampai 340 f KUHD, ada 24 buah pasal. Perusahaan pelayaran (*rederij*) adalah suatu badan yang menjalankan perusahaan dengan cara mengoperasikan kapal atau usaha lain yang erat hubungannya dengan kapal.

1. Syarat Perusahaan Pelayaran

Dalam Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan yang berisi ketentuan mengenai perusahaan pelayaran harus memenuhi syarat-syarat administrasi dan teknis terdapat dalam pasal 94 ayat (3) dan (4), sebagai berikut :

a. Pasal 94 ayat (3) berisi persyaratan administrasi, meliputi:

- 1) memiliki akta pendirian perusahaan;
- 2) memiliki nomor pokok wajib pajak perusahaan;
- 3) memiliki penanggung jawab;
- 4) menempati tempat usaha, baik berupa milik sendiri maupun sewa, berdasarkan surat keterangan domisili perusahaan dari instansi yang berwenang; dan
- 5) memiliki tenaga ahli di bidang ketatalaksanaan, nautis, dan/atau teknis pelayaran niaga.

b. Pasal 94 ayat (4) berisi persyaratan teknis, meliputi:

1. memiliki kapal motor berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran paling kecil GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage);
2. memiliki kapal tunda berbendera Indonesia yang laik laut dengan daya motor penggerak paling kecil 150 (seratus lima

- puluh) tenaga kuda (TK) dengan tongkang berukuran paling kecil GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage);
3. memiliki kapal tunda berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran paling kecil GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage); atau
 4. memiliki tongkang bermesin berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran paling kecil GT 175 (seratus tujuh puluh lima Gross Tonnage).

B. Jenis-jenis Pelayaran

Menurut Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, jenis-jenis pelayaran dijelaskan dalam Bab II Angkutan Laut yang tersebar dalam beberapa pasal, antara lain :

1. Pasal 5 ayat (1) tentang angkutan laut dalam negeri.

Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

2. Pasal 23 ayat (1) tentang angkutan laut luar negeri.

Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal asing.

3. Pasal 39 ayat (1) tentang angkutan laut Khusus.

Kegiatan angkutan laut khusus dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

C. Fungsi Perusahaan Pelayaran

Struktur dan fungsi suatu perusahaan pelayaran dewasa ini terus berkembang sejalan dengan pasang surutnya bisnis angkutan laut. Pada awalnya perusahaan pelayaran diartikan sebagai perusahaan yang bergerak dibidang pelayaran dan mempunyai tujuan memberikan pelayanan angkutan barang, manusia dan jasa guna memenuhi kebutuhan masyarakat.

Didalam angkutan laut terdapat 3 (tiga) unsur pokok yaitu kapal sebagai alat angkutan, pelabuhan laut sebagai awal dan akhir kegiatan serta pelayaran sebagai kegiatan perjalanan melalui air. kemudian perusahaan pelayaran dikategorikan sebagai *industry maritime*, yang bergerak dalam pengangkutan muatan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau dengan kata lain menjual jasa transportasi. Bedanya jika industry pabrik menggunakan mesin untuk produksi barang. Sedangkan perusahaan pelayaran menggunakan kapal untuk memproduksi jasa transportasi.

Jika membahas tentang perusahaan pelayaran, tidak akan terlepas dari pengertian angkutan laut dan perusahaan angkutan laut, seperti berikut ini :

1. Angkutan laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, yang di selenggarakan oleh perusahaan angkutan laut;
2. Angkutan laut dalam negeri adalah kegiatan angkutan laut yang di lakukan di wilayah perairan laut Indonesia yang di selenggarakan oleh perusahaan angkutan laut;
3. Angkutan laut luar negeri adalah kegiatan angkutan laut dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan Indonesia yang di selenggarakan oleh perusahaan angkutan laut;

4. Perusahaan angkutan laut nasional adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan atau ke pelabuhan luar negeri.
5. *Shipper* (pengirim barang) orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk di kirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk di angkut ke pelabuhan tujuan
6. *Carrier* (pengangkut barang) perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk di angkut/ disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.
7. *Consignee* (penerima barang) Orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan. Hak dan kewajiban dari ketiga pihak dalam pengapalan muatan tersebut diatas oleh peraturan perundang undangan nasional dan beberapa konvensi internasional, yang telah di bentuk guna mengatur masalah pelayaran baik segi-segi teknis dan nautis peelayaran maupun segi niaga.

D. Ilmu Keagenan

Keagenan umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau perusahaan pelayaran asing di laur negri (selaku principal) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal principal tersebut (kapal milik,kapal charter yang di operasikan principal). Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjukkan agen dalam hal membutuhkan pelayanan kapalnya, tetapi juga dapat di tunjuk sebagai agen dalam hal di butuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain.

Pengangkatan sebagai *general agent* di lakukan dengan *letter of appointment* (surat penunjukkan) setelah adanya perundingan

antara kedua belah pihak. Hak dan kewajiban, tugas, serta tanggung jawab *general agent* ini dituangkan dalam *agency agreement*.

Dalam mengageni "*liner service*" penunjukan *general agent* berlaku untuk satu jangka waktu tertentu dan dapat di perpanjang bila mana perlu, dalam bentuk *agency agreement*. Sementara itu, dalam melayani *tramper service* penunjukan *general agency* dapat terjadi kapal perkapal dan penunjukan tersebut cukup dengan *letter of appointment* per fax/telex.

Dalam melaksanakan tugas ke agen, *general agent* akan menunjuk *port agent* sebagai pelaksana yaitu cabang dari perusahaan pelayaran yang menjadi *general agent* tersebut. Bila suatu pelabuhan tidak mempunyai cabang, *general agent* akan menunjuk cabang dari perusahaan pelayaran lain sebagai *sub-agent*. unit keagenan memiliki fungsi-fungsi sebagai berikut :

1. Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijaksanaan perusahaan, baik terhadap pelayan *liner service* maupun *tramper*;
2. Memonitor pelaksanaan penanganan/pelayanan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal dating dan berangkat kapal;
3. Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik operasional maupun yang menyangkut keuangan;
4. Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya;
5. Mengupayakan kegiatan keagenan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulant terhadap kegiatan2 pokok perusahaan;

Agen pelayaran hidup dari jasa yang di berikan kepada kapal-kapal yang telah menunjukkan untuk melayani kegiatan di pelabuhan dimana agen pelayaran berada.

Agen pelayaran akan mendapat call fee dari setiap kapal yang akan singgah serta akan juga mendapat komisi dari muatan yang akan di muat di kapal berupa persentase dari freight yang ditarik.

1. Kapal-kapal milik sendiri.
2. Kapal-kapal keagenan (call fee dan komisi dari muatan).
3. Jasa order dari perusahaan bongkar muat (PBM) yang ditunjuk untuk bongkar muat dari kapal milik dari kapal keagenan.

Pendapatan usaha kapal keagenan berupa:

1. Komisi sub agency
2. EMKL
3. Haulage/Trucking
4. Depot

E. Pengertian Kapal

Secara umum pengertian kapal adalah setiap sarana apung yang digunakan atau dapat digunakan sebagai alat angkut ataupun yang digunakan atau dapat digunakan untuk wadah kerja di air, termasuk alat dan peralatan yang lazim dan merupakan bagian yang tak dapat dipisahkan dari sarana apung tersebut.

Di bawah ini merupakan beberapa pengertian kapal menurut :

1. 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 tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

2. The Hauge Rules Pasal 1 ayat 4 Tahun 1924

Kapal adalah setiap kapal yang digunakan sebagai pengangkutan di laut.

3. KUHD Pasal 309

Kapal yaitu perahu, dengan nama apapun dan dengan jenis apapun apabila tidak diperjanjikan lain, kapal termasuk perlengkapan.

F. Jenis-Jenis Kapal

Ditinjau dari segi niaga (commercial) kita dapat membagi jenis-jenis kapal berdasarkan konstruksi bangunan kapal dan sifat muatan yang diangkut oleh kapal yang bersangkutan, menurut C.D.Sudjatmiko (1994:73) membagi kapal menjadi beberapa golongan antara lain sebagai berikut:

1. Kapal Barang (Cargo Vessel)

Kapal barang adalah kapal yang dibangun khusus untuk tujuan mengangkat barang-barang menurut jenis barang masing-masing. Kapal barang ini dapat dibagi menjadi:

a. General Cargo Carrier

General Cargo Carrier yaitu kapal yang dibangun untuk tujuan mengangkat muatan umum (general cargo) yaitu muatan yang terdiri dari bermacam-macam barang yang dibungkus dalam peti atau keranjang dan lainnya.

b. Bulk Cargo

Bulk Cargo yaitu kapal yang dibangun khusus untuk pengangkutan muatan curah yang dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus.

c. Tanker

Tanker yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan cair seperti minyak bumi, minyak nabati, LNG (Liquified Natural Gas).

d. Special Designed Ship

Special Designed Ship yaitu kapal yang dibangun khusus bagi pengangkutan barang tertentu seperti daging segar yang harus diangkut dalam keadaan beku.

e. Container Vessel

Container Vessel yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan yang sudah dimasukkan kedalam Container atau peti kemas terlebih dahulu.

Kapal peti kemas dapat dibagi lagi menjadi:

f. Containerized Cargo Ship

Yaitu kapal general cargo biasa yang dirubah untuk dapat memuat container.

g. Semi Container Vessel

Yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut break bulk dan peti kemas bersama-sama dalam perbandingan tertentu sesuai kehendak pemilik kapal.

2. Kapal penumpang (Passanger Vessel)

Yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang.

3. Kapal Barang Penum (Cargo-Passenger Vessel)

Yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut penumpang dan muatan secara bersama-sama. Dimana kapal ini mempunyai banyak geladak dan cabin penumpang serta cargo hatches.

4. Kapal Barang dengan Akomodasi Penumpang Terbatas (Cargo Vessel With Limeted Accomodation for Passanger)

Yaitu kapal barang biasa, baik yang berupa general cargo carrier maupun bulk carrier, yang diberi cabin untuk mengakomodasikan penumpang umum sampai sebanyak 12 orang.

G. Dokumen- Dokumen Kapal

Dokumen kapal adalah dokumen-dokumen yang harus dimiliki dan harus berada diatas kapal. Dokumen-dokumen yang menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi atau bidang-bidang tertentu. Dokumen-dokumen termak sudah merupakan legalisasi pelayaran kapal niaga terdiri dari :

1. Surat tanda kebangsaan kapal (*Certificate of register*)

Surat tanda kebangsaan kapal adalah sertificate yang menyatakan kebangsaan suatu kapal yang diberikan oleh Pemerintah Negara dimana kapal didaftarkan. Atas pendaftaran ini kapal berhak mengibarkan bendera dari Negara yang memberikan sertifikat bersangkutan dan berhak pula atas perlindungan hukum tertentu dari Negara bersangkutan.

2. Surat ukur (*Mee Tebrief*)

Surat ukur yaitu sertifikat atau keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari pada kapal seperti ukuran panjang kapal (*LOA*), *Length Between Perpendicular (LBP)*, ukuran lebar dalam, sarat (*Draught, draft*) ukuran dari tiap palka kapal dan lain-lain.

3. Sertifikat layak laut (*Sea Worthy Certificate*)

Sertifikat layak laut yaitu sertifikat yang menyatakan kesentosaan kapal dalam berbagai fungsi alat-alat perlengkapan berlayar dan lain-lain.

4. Sertifikat lambung timbul (*Load Line Certificate*)

Sertifikat lambung timbul adalah sertifikat yang menetapkan lambung timbul kapal yang boleh timbul diatas permukaan air laut minimum dan maksimum. Kalau kapal berlayar kosong (*in Ballsast*) maka kapal akan terbenam sedikit sekali dan lambung kapal lebih banyak timbul di atas permukaan air. Sebaliknya kapal yang bermuatan penuh akan meninggalkan sedikit saja lambung timbul dipermukaan air, untuk keselamatan pelayaran maka lambung yang

timbul itu perlu ditetapkan minimum dan maksimum, supaya kapal selalu dapat mempertahankan stabilitasnya dalam keadaan bagaimanapun.

5. Daftar anak buah kapal (*Monsterol, Surat Sijil Crew List*)

Daftar anak buah kapal adalah suatu daftar yang menerapkan tentang anak buah kapal lengkap dengan perangkat dan jabatan masing-masing. Dalam monsterol tidak memasukkan keterangan nahkoda sebab tidak termasuk anak buah kapal, nahkoda adalah pemimpin kapal yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan tugas-tugas kapal selama kapal beroperasi dalam pelayaran.

6. Serifikat keamanan radio (*Radio Safety Certificate*)

Sertifikat keamanan radio adalah setifikat yang menetapkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan.

7. Sertifikat keamanan (*Safety Certificate*)

Serifikat keamanan adalah setifikat yang diperuntukkan kapal penumpang, dalam sertifikat ini antara lain diterangkan bahwa keamanan para penumpang selama berada diatas kapal cukup terjamin, baik keamanan tubuh, social maupun keamanan terhadap tindakan ABK yang tidak pantas.

8. Sertifikat kesehatan (*Bill of Health*)

Sertifikat kesehatan adalah sertifikat atau surat keterangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa awak kapal bebas dari suatu wabah penyakit dan bahwa kesehatan orang yang berada diatas kapal berada dalam keadaan baik, surat kesehatan ini diberikan setiap kapal hendak bertolak dari suatu pelabuhan.

9. Surat tikus (*Deratting Certificate*)

Surat tikus yaitu sertifikat yang menyatakan bahwa kapal bebas dari tikus. Sirtifikat ini dikeluarkan dan diberikan setelah dilakukan pengecekan seperlunya atau setelah dilakukan penyemprotan pembasmi tikus (*Fumigation*) di kapal. Penyemprotan akan dilakukan tergantung pada kecurigaan adanya tikus di dalam kapal atau bila masa berlayarnya sudah habis.

Selain dokumen-dokumen diatas, ada beberapa dokumen yang sangat penting dan diperlukan kapal antara lain :

1. Warta kapal

Yaitu dokumen yang dikeluarkan oleh syahbandar, dimana nahkoda yang baru sampai di pelabuhan harus mengisi warta kapal dan mengembalikan warta kapal tersebut dengan segera melalui agen. Dokumen warta kapal harus diisi dengan sempurna dan diisi dengan sebenarnya. Warta kapal ini berisi :

- a. Nama kapal
- b. Pemilik kapal
- c. Nama nahkoda
- d. Ukuran kapal/GRT
- e. Jumlah anak buah kapal/ABK
- f. Bendera (kebangsaan)
- g. Kemungkinan diatas kapal terjangkit penyakit
- h. Dan lain-lain.

2. Surat Ijin Berlayar.

Yaitu surat yang dikeluarkan oleh syahbandar yang menerangkan bahwa kapal boleh/diijinkan untuk melakukan perjalanan atau pelayaran kepelabuhan lain.

3. Surat Penunjuk Keagenan

Yaitu surat yang menjelaskan tentang hal penunjukan keagenan yang dibuat dan di tandatangani oleh Principal. Dalam

surat penunjukan keagenan juga terdapat ketentuan atau batasan-batasan yang harus dilakukan agen.

4. Susunan Perwira.

Yaitu surat yang dikeluarkan oleh syahbandar menunjuk perwira yang ada dideck (perwira deck) dan jumlah perwira untuk kamar mesin (perwira mesin).

5. Daftar Pemeriksaan (Check List) dalam rangka penertiban SIB.

Adalah dokumen yang menjelaskan tentang hasil pemeriksaan terhadap:

- a. Sertifikat-sertifikat kapal dan dokumen-dokumen awak kapal yang masih berlaku.
- b. Awak kapal dan susunan perwira sesuai persyaratan.
- c. Kapal telah dilengkapi alat-alat penolong sesuai persyaratan.
- d. Jumlah dan kondisi alat-alat navigasi yang cukup baik.
- e. Permesinan dan perlengkapannya dalam kondisi baik dan memenuhi syarat.
- f. Semua pompa bila dalam keadaan baik.
- g. Instalasi serta perlengkapan radio dan telekomunikasi.

H. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan sebagai tempat kapal bersandar,berlabuh naik turun penumpang dan atau tempat bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antra moda transportasi.

Sedangkan jasa usaha kepelabuhanan memiliki arti segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan

dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, ketertiban arus lalu lintas atau traffic (kapal, penumpang dan / barang), menjaga keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah. Ini berarti pasar jasa sebuah pelabuhan sangat ditentukan aktivitas perdagangan lewat laut yang dihasilkan dalam satuan wilayah penyedia kargo di belakang (*Hinterland*) dalam suatu perbatasan pulau ataupun yang berada di depan atau di luar pulau dari sebuah pelabuhan berada (*Foreland*).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan 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.

Pelabuhan memiliki fungsi sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan. Jenis pelabuhan terdiri atas pelabuhan laut dan pelabuhan sungai dan danau.

Pelabuhan laut sebagaimana dimaksud terdiri dari:

1. Pelabuhan utama

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan antar provinsi.

2. Pelabuhan pengumpul

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.

3. Pelabuhan pengumpan

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan provinsi.

Kegiatan dalam perusahaan pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan yang meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang.

Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang terdiri atas:

1. Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.
2. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud diatas meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.
3. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud terdiri atas:
 - a. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
 - b. Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;

- c. Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
 - d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat dan peti kemas;
 - e. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
 - f. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro;
 - g. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
 - h. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.
4. Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud meliputi kegiatan yang menunjang kelancaran operasional dan memberikan nilai tambah bagi pelabuhan. dalam pelabuhan tersebut terdapat terminal yang merupakan suatu kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang. adapun jenis dari terminal sebagaimana dimaksud terbagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu:

a. Terminal Khusus

Adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

b. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri

Adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri dibangun dan dioperasikan hanya bersifat menunjang kegiatan pokok perusahaan. Pembangunan pelabuhan hanya bertujuan menunjang usaha pokok dari perusahaan tersebut.

Kegiatan usaha pokok sebagaimana disebutkan diatas adalah:

- 1) Pertambangan;
- 2) Energy;
- 3) Kehutanan;
- 4) Pertanian;
- 5) Perikanan;
- 6) Industri;
- 7) Pariwisata;
- 8) Dok dan galangan kapal.

Dilihat dari penempatan lokasi terdapat perbedaan yang mendasar dari Terminal Khusus dan TUKS. Terminal Khusus terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan laut/ sungai dan danau, sehingga untuk itu Terminal Khusus tersebut menjadi bagian dari suatu pelabuhan terdekatnya.

Sedangkan TUKS terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, dengan demikian maka TUKS menjadi satu kesatuan dengan pelabuhan dimaksud.

Perlu diperhatikan bahwa sebagai akibat dari dibuatnya Terminal Khusus, maka terdapat konsekuensi sebagai berikut:

- 1) Terminal Khusus tersebut akan menjadi bagian menjadi bagian dari pelabuhan terdekat;
- 2) Wajib memiliki Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan tertentu;

- 3) Daerah ini akan digunakan untuk kepentingan Lapangan penumpukan, Tempat kegiatan bongkar muat, Alur pelayaran dan perlintasan kapal, Olah gerak kapal, Keperluan darurat;
- 4) Tempat labuh kapal.

Ditematkannya instansi pemerintah untuk melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, serta instansi yang melaksanakan fungsi pemerintahan sesuai dengan kebutuhan. Terminal Khusus sebagaimana dimaksud hanya dapat dibangun dan dioperasikan apabila:

- 1) Pelabuhan terdekat tidak dapat menampung kegiatan pokok instansi pemerintah atau badan usaha; dan
- 2) Berdasarkan pertimbangan ekonomis dan teknis operasional akan lebih efektif dan efisien serta lebih menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

I. Pengertian dan Jenis Pelayanan Jasa Kapal

Pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antara seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dijelaskan pelayanan sebagai usaha melayani kebutuhan orang lain. Sedangkan melayani adalah membantu menyiapkan (mengurus) apa yang diperlukan seseorang.

Berikut pengertian istilah dalam proses penyandaran kapal.

1. PPSA adalah Pusat Pelayanan Satu Atap di Cabang Kelas Utama.
2. PBM adalah perusahaan Bongkar Muat.
3. Formulir/dokumen pelayanan adalah yang ditetapkan oleh PT. PELINDO III (Persero) yang diisi oleh pemakai jasa menyangkut data dan jenis pelayanan yang dibutuhkan.
4. Upper (uang jaminan) adalah uang yang dibayarkan terlebih dahulu oleh pengguna jasa kepelabuhan yang besarnya minimal 125%

dari nilai jasa yang akan digunakan ditambah PPN dan biaya materai sesuai ketentuan yang berlaku

5. Mate Receipt adalah bukti penerimaan dikapal, tanda bukti kepemilikan kapal. Surat perjanjian pengangkutan, kwintasi pembayaran uang tambang.
6. Option cargo adalah pelabuhan tujuan barang ditetapkan lebih dari satu tujuan.
7. Uang Tambang (Freight) adalah imbalan atas pemberian jasa ruangan kapal untuk pengangkutan muatan dan penumpang atau cargo freight dan passenger freight.
8. Notice Of Readiness (NOR) adalah pernyataan siap penyerahan kapal sesuai waktu yang telah ditetapkan dalam charter party.
9. Stowage Plan adalah gambaran belahan memanjang kapal dimana terlihat penempatan-penempatan muatan untuk pelabuhan-pelabuhan yang akan disinggahi.

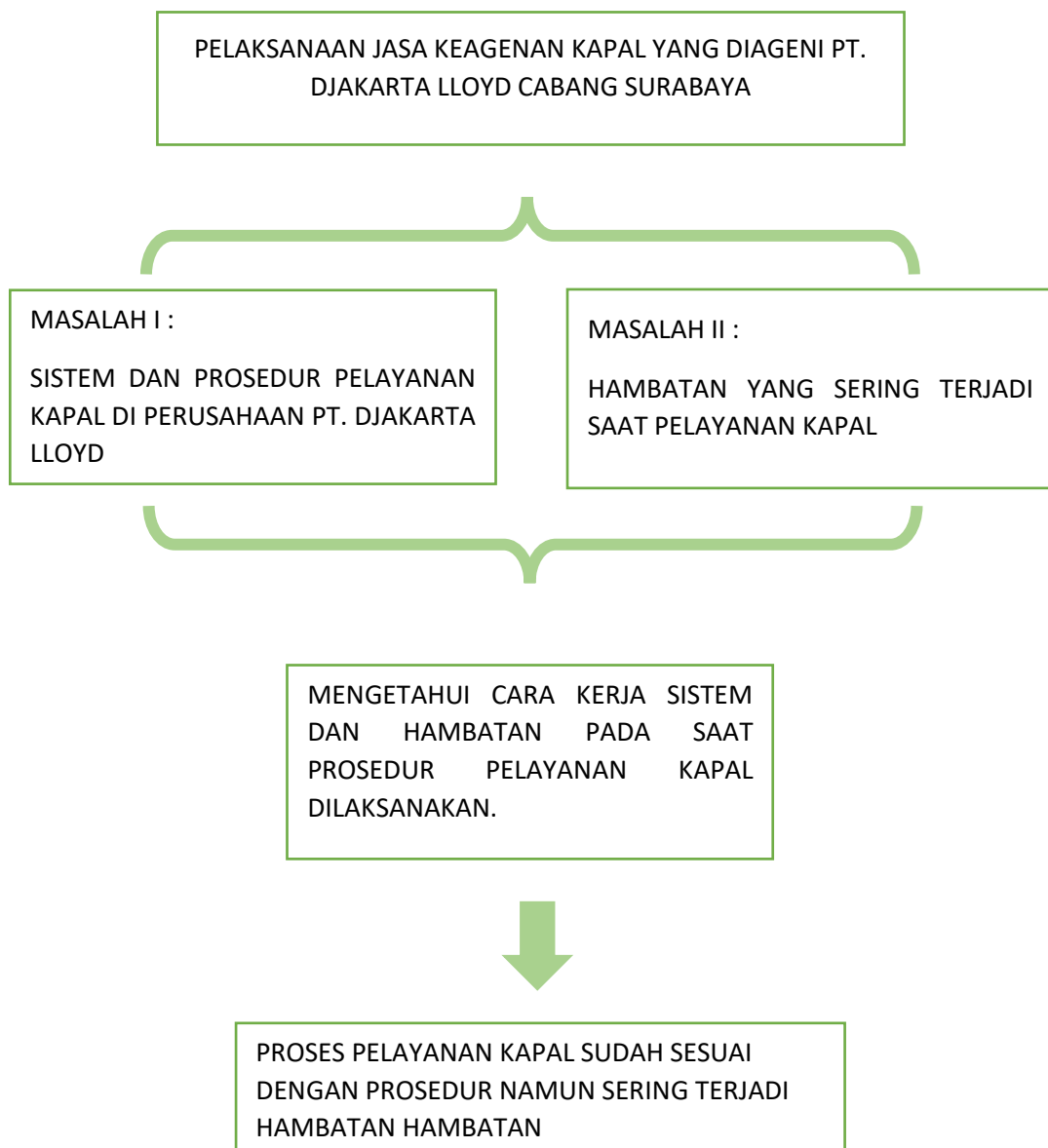
Pelayanan jasa kapal :

1. Jenis pelayanan
 - a. Jasa labuh.
 - b. Jasa tambat.
 - c. Jasa pandu.
 - d. Jasa tunda.
 - e. Jasa air kapal.
2. Lingkup pelayanan :
 - a. Kapal masuk.
 - b. Perubahan dan pembatalan kapal.
 - c. Kapal pindah tambatan.
 - d. Perpanjangan dan pengurangan waktu tambatan
 - e. Pelayanan air kapal
 - f. Kapal keluar

J. Kerangka Pikir

Dalam penulisan skripsi ini penulis menuangkan pokok-pokok pikiran kedalam sebuah kerangka berpikir yang dirangkai pada suatu skema alur pembahasan sebagai berikut:

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



K. Hipotesis

Berdasarkan uraian rumusan masalah diatas maka hipotesis penelitian ini di rumuskan sebagai berikut :

1. Diduga bahwa keagenan PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya dalam pelaksanaan jasa keagenan belum maksimal dan belum sesuai prosedur
2. Diduga masih terdapat beberapa hambatan di PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya selama kegiatan pengurusan kapal berlangsung di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain Penelitian

Jenis desain Penelitian ini merupakan penelitian lapangan secara studi kasus yang menggunakan desain deskriptif, yaitu dengan menggambarkan suatu sistem pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal pada perusahaan PT.Djakarta Lloyd cabang Surabaya.

B. Populasi dan Sampel

1. 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 pada penelitian ini adalah seluruh pekerja PT.Djakarta Lloyd cabang Surabaya.

2. Sampel

Sampel adalah bagian atau sejumlah cuplikan tertentu yang diambil dari suatu populasi dan diteliti secara rinci. Sampel yang baik adalah sampel yang kesimpulannya dapat dikenakan pada populasi bersifat representative atau yang dapat menggambarkan karakteristik populasi. Sampel yang dimaksud dalam penelitian ini adalah 6 orang pekerja yang menangani fungsi Agen secara langsung pada PT.Djakarta Lloyd cabang Surabaya.

C. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Judul penelitian adalah Analisis pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal pada perusahaan PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya. pengertian operasional yang di gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut

1. Jasa Keagenan adalah suatu jenis kegiatan untuk mengurus kapal yang berada di dalam atau diluar negeri karena di pelabuhan dimana kapal tersebut berada tidak adanya suatu kantor cabang / perwakilan / *owner representative*, maka ditunjukkan suatu agen dari perusahaan pelayaran setempat.
2. Kapal adalah setiap sarana apung yang digunakan atau dapat digunakan sebagai alat angkut ataupun yang digunakan atau dapat digunakan untuk wadah kerja di air, termasuk alat dan peralatan yang lazim dan merupakan bagian yang tak dapat dipisahkan dari sarana apung tersebut.
3. PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang jasa keagenan kapal untuk mengurus keluar masuknya kapal dan memenuhi apa yang dibutuhkan anak buah kapal dan kapal tersebut.

C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrument Penelitian

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

1. Teknik observasi

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

2. Wawancara (*Interview*)

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

3. Teknik Dokumentasi

Yaitu suatu cara untuk memperoleh atau mengumpulkan data melalui gambar dan dokumen lainnya yang sesuai. Dalam metode penulisan mengumpulkan data melalui profil perusahaan yaitu PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya dan literature yang ada kaitannya dengan masalah ini baik melalui buku-buku, laporan penelitian artikel, jurnal penelitian dan lain-lain. Maka instrumen penelitian dari teknik dokumentasi adalah *checklist*.

D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dipakai dalam laporan ini adalah teknik analisis deskriptif yaitu suatu teknik yang menjelaskan atau menggambarkan penelitian ini sebagaimana judul yang penulis ambil yaitu mengenai pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal pada perusahaan PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

A. SEJARAH SINGKAT PERUSAHAAN

PT. Djakarta Lloyd (Persero) merupakan BUMN yang bergerak dibidang pelayanan kargo container dan curah berbasis transportasi kapal laut. Perusahaan yang diangkat menjadi BUMN pada tahun 1961 ini pernah menjadi BUMN pengangkutan kargo container dan curah yang terbaik pada masanya pada tahun 1970-1980an. Namun itu semua berubah ketika *open sea policy* diterapkan yang membuat Djakarta Lloyd kalah saing dalam kemampuan usaha dan kapasitas SDM membuat perusahaan ini hampir bangkrut.

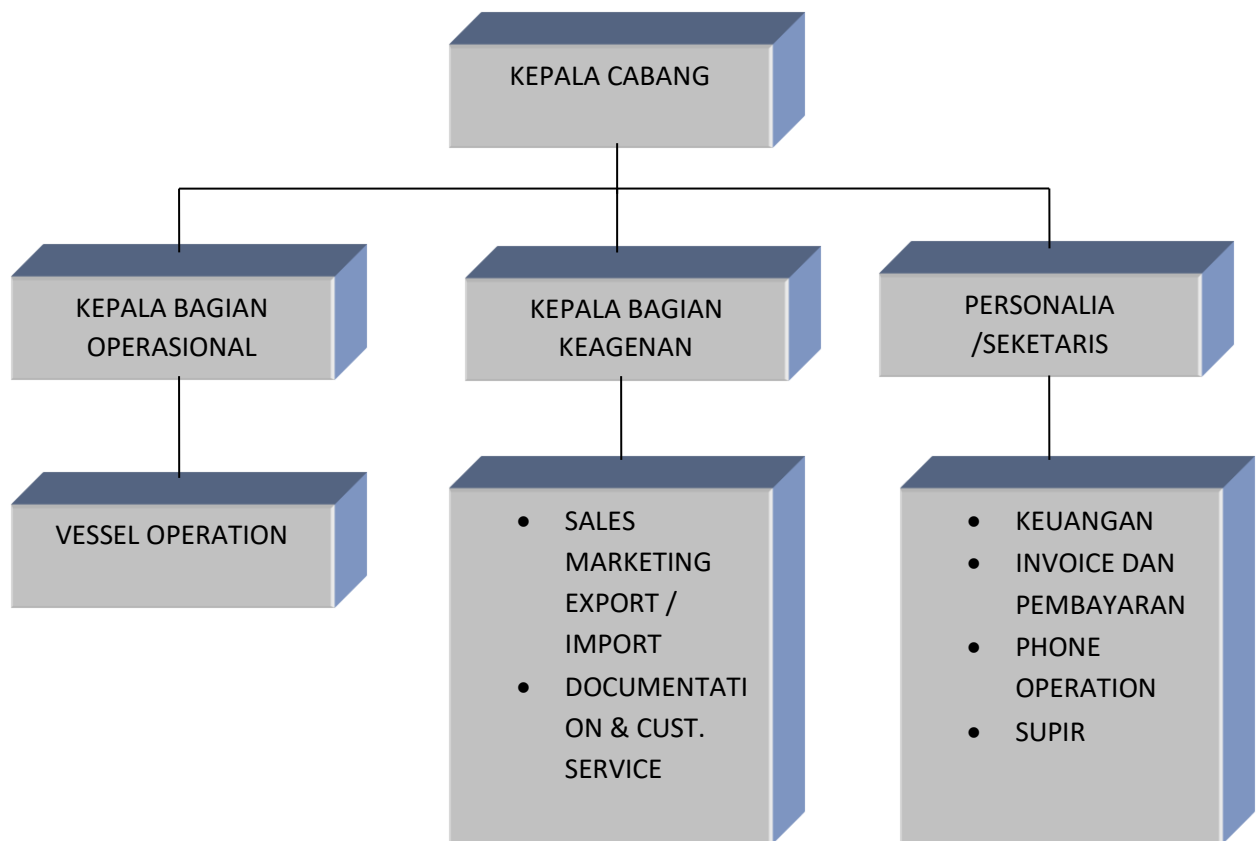
PT. Djakarta Lloyd didirikan di Tegal oleh veteran TNI AL pada setengah decade setelah Indonesia merdeka. Perusahaan ini awalnya diperkuat 2 kapal uap, yaitu SS Jakarta Raya dan SS Djatinegara. Perusahaan ini diangkat menjadi PN pada tahun 1961 berdasarkan PP No. 108 tahun 1961 yang membahas tentang perubahan status usaha dari NV menjadi PN. Pada awal operasinya. Djakarta Lloyd menggunakan charteran kapal angkut kargo curah, yaitu SS Djakarta Raya dan SS Djatinegara dan kedua kapal tersebut mendukung kegiatan operasional Djakarta Lloyd. Seiring dengan perluasan jaringan sandar-labuh kapal, armada Djakarta Lloyd berkembang pesat hingga mencapai 22 kapal pada tahun 1970-an dan jangkauan sandar-labuh Djakarta Lloyd berkembang hingga menuju Eropa, Asia dan Australia.

B. STRUKTUR ORGANISASI

Struktur organisasi yang mampu mengakomodir tuntutan pengembangan usaha harus disertai kemampuan usaha harus disertai kemampuan untuk mengarahkan semua sistem yang terlibat di dalamnya agar bekerja lebih efisien, efektif dan produktif. Struktur

organisasi kami diformulasikan berdasarkan spesialisasi dan fungsi masing-masing anggota di dalam unit kerja perusahaan. Struktur ini mampu mengantisipasi kebutuhan organisasi yang lebih baik dan kinerja yang lebih efisien dalam mencapai target dan tujuan perusahaan.

Struktur organisasi PT. Djakarta Lloyd Cabang Surabaya sebagai berikut:



Gambar 4.1. Struktur Organisasi PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya
Sumber Data: PT.Djakarta Lloyd / DL

Dari gambar struktur organisasi di atas masing-masing mempunyai tugas dan kewajiban yang berbeda-beda sesuai dengan unit maupun bagian-bagian, demi kelancaran dan tercapainya tujuan perusahaan.

Tugas dan kewajiban antara lain :

1. Kepala cabang

Merupakan pemegang kekuasaan tertinggi dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari dan bertanggung jawab sepenuhnya atas maju maupun mundurnya perusahaan. Dalam melaksanakan segala rencana Dewan Komisaris, juga melaksanakan fungsi karyawan, yaitu pengawasan, yaitu mengawasi semua pelaksanaan tugas tugas yang disesuaikan dengan rencana agar dapat tercapainya sasaran dan tujuan perusahaan. Selain itu Direktur utama atau Direktur bertugas memberi bimbingan terhadap para pegawai atau karyawan yang berada di bawahannya.

2. Personalia / Sekertaris

Adapun tugas dan kewajiban Personalia / sekertaris, yaitu:

- a. Menyelenggarakan kegiatan tata usaha kantor cabang
- b. Menyelenggarakan kegiatan komunikasi kantor cabang yang meliputi telephone, telex, telegram, e-mail dan lain-lain.
- c. Bertanggung jawab atas sarana kegiatan kantor cabang dan alat-alat rumah tangga kantor termasuk pemeliharaan gedung, kendaraan dan pemeliharaan lainnya.

3. Kepala bagian operasional

Adalah seseorang yang dipandang cakap oleh Direktur Utama atau Direktur untuk mengkoordinir kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan perusahaan, baik yang ada pada intern.

4. Kepala bagian keuangan

Salah satu bagian dari perusahaan yang sangat vital, karena merencanakan dan melaksanakan tugas mengalosasikan dana untuk kegiatan operasional perusahaan sehingga dapat menghasilkan pendapatan untuk kelangsungan hidup perusahaan keuangan mengurus keluar masuknya uang.

5. Bagian invoice dan pembayaran
 - a. Menerima dan melaksanakan pembayaran dari / ke relasi atau pihak lain.
 - b. Mengamankan harta perusahaan baik berupa uang tunai, surat-surat berharga termasuk surat kendaraan.
 - c. Membantu menyiapkan tagihan / kwintasi telephone dan bukti memorial perlengkapan debit / kredit nota.
 - d. Menyiapkan dan mengirimkan laporan setiap bulan ke kantor pusat dan keagenan.
6. Bagian komputer dan operator
 - a. Membukukan buku kas, buku bank, buku memorial perlengkapan melalui komputer.
 - b. Membantu bagian keuangan PBM ABS untuk pekerjaan yang sama seperti diatas.
7. Bagian trucking control
 - a. Clearance cargo dokumen ke bea dan cukai
 - b. Trucking Control Container
 - c. Membantu daily untuk cargo discharging dan cargo loading
 - d. Membuat shipping order / mate's receipt.

C. GAMBARAN PELAKSANAAN PELAYANAN JASA KEAGENAN

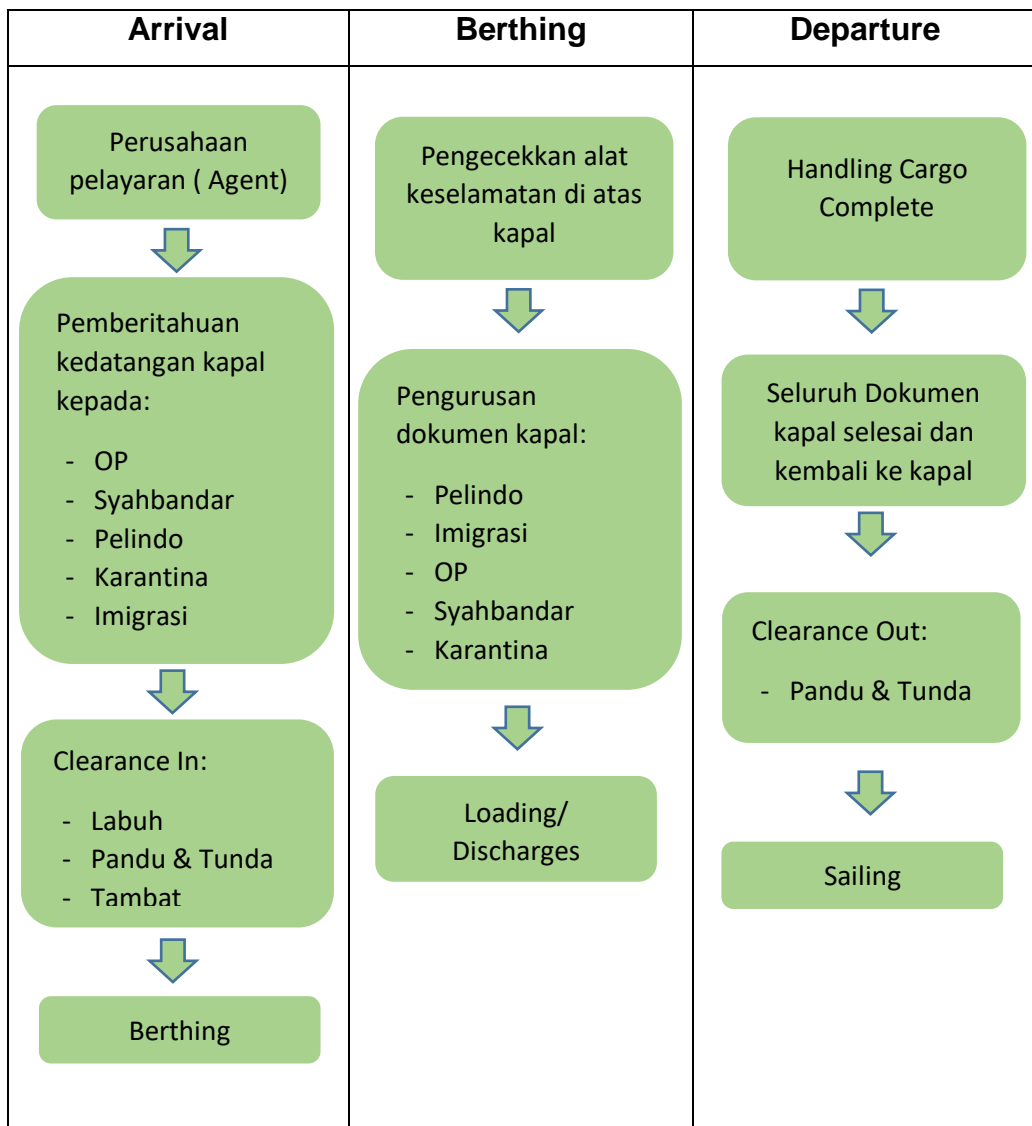
Dalam kegiatan pelaksanaan pelayanan jasa keagenan ini, penulis mengambil sampel salah satu kegiatan keagenan kapal asing yang berlangsung pada pelabuhan nilam yaitu kapal MT. ANGEL NO.1. Berikut ini beberapa informasi kapal sebagai berikut:

1. Nama Kapal : MT. ANGEL NO.1
2. IMO Number : 9470662
3. Registry : Hongkong
4. Type : Oil Tanker Chemical Tanker
5. GT : 5083
6. Arrival : 29 September 2019 : 16.05 hrs

- 7. Commence Disc : 29 September 2019 : 18.20 hrs
- 8. Complete Disc : 29 September 2019 : 23.15 hrs
- 9. Sailing : 30 September 2019 : 05.10 hrs
- 10. Next Port : Dongguan (Tiongkok)

Berikut ini adalah gambaran kegiatan keagenan kapal MT. ANGEL NO. 1 dari kapal tiba sampai dengan kapal meninggalkan pelabuhan:

Tabel 4.1 Alur Pelayanan Clearance Kapal



Dalam kegiatan kapal kali ini berlangsung pada pelabuhan Nilam, PT. Terminal Nilam Utara adalah perusahaan patungan antara PT. Andahanesa Abadi (anak perusahaan PT. AKR Corporindo, Tbk.) Dan PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia (anak perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia III), didirikan pada tahun 2013 dan telah disetujui oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. Berikut ini alur pelayanan keagenan kapal:

1. Pelayanan *Clearance In*

Sebelum kapal tiba, pemilik kapal melalui kantor pusat memberitahu akan perkiraan waktu kedatangan kapalnya serta jumlah muatan yang akan ditangani dan data-data kapal.

Data data tersebut untuk mengetahui:

- a. Ukuran kedalaman kapal, berguna untuk mengetahui apakah dengan kedalaman kapal yang ada, kapal tersebut dapat memasuki wilayah pelabuhan.
- b. Panjang kapal, guna menentukan seberapa panjang jarak yang diperlukan untuk pemakaian dermaga.
- c. Jenis muatan, untuk mengetahui apakah akan ada perlakuan khusus nantinya terhadap muatan tersebut, apakah ada semacam barang-barang berbahaya atau tidak.

Sedangkan berita kedatangan kapal digunakan oleh agen untuk membuat pemberitahuan tertulis kedatangan kapal kepada pihak-pihak ataupun instansi yang berkepentingan antara lain :

a. Otoritas Pelabuhan (OP)

Agen memberitahukan kedatangan kepada pihak Otoritas Pelabuhan dengan menyerahkan dokumen-dokumen antara lain :

- 1) Surat Penunjukan Agen
- 2) Pemberitahuan rencana kedatangan kapal
- 3) Memeorandum

4) Crew list

5) Manifest

Di dalam dokumen ini menerangkan tentang jenis muatan dan berapa banyaknya muatan yang akan dimuat atau dibongkar nantinya

b. PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pemberitahuan kepada PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) bahwa akan ada kapal keagenan yang akan memasuki wilayah kekuasaan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Tanjung Perak Surabaya, setelah itu akan diadakan rapat oleh PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap). Dalam rapat tersebut agen mengajukan untuk permintaan pelayanan kapal dan barang yang dilampiri dengan :

1) Lembar PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) yang berisi permintaan izin berlabuh atau tambat, jasa pandu atau tunda.

2) Master Cable (pemberitahuan nahkoda kepada agen)

Dikirim oleh nahkoda kapal yang memberitahukan tentang waktu kapan kapal akan memasuki wilayah pelabuhan yang dikirimkan melalui faximile.

3) SPKBM (Surat Pernyataan Kerja Bongkar Muat)

Surat pernyataan ini dibuat oleh perusahaan bongkar muat yang telah ditunjuk oleh agen, bahwa perusahaannya sanggup dan siap untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat.

4) Surat ukur kapal

Dokumen ini digunakan untuk menentukan berapa panjang jarak dermaga yang akan diperlukan nantinya untuk sandar kapal.

5) Karantina dan Kesehatan Pelabuhan

Tujuan dari pemberitahuan ini agar pihak kesehatan memeriksa keadaan atau kesehatan dari Anak Buah Kapal (ABK) dan kondisi kesehatan kapal itu sendiri, agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti penularan penyakit yang dibawa kru dan muatan yang ada di kapal.

6) Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Tujuan dari pemberitahuan ini pihak perusahaan bongkar muat segera mempersiapkan tenaga dan peralatan kerja bongkar muat, agar waktu pekerjaan dimulai dengan sesuai jadwal.

Selain itu agen juga harus memberitahukan kepada pemilik kapal dari pihak kapal melalui kantor pusat mengenai :

- a. Situasi pelabuhan, apakah dermaga dalam keadaan ramai atau sepi kapal.
- b. Rencana sandar, posisi dan letak dimana kapal akan sandar nantinya.
- c. Peralatan bongkar muat yang akan digunakan nantinya untuk kegiatan kapal.
- d. Jumlah muatan yang sudah pasti.

2. Pelayanan Terhadap kapal yang sudah sandar di dermaga

Agen selama kapal sandar di pelabuhan dan melakukan kegiatan di pelabuhan adalah sebagai berikut :

- a. Sebagai pihak yang turut serta dalam proses penyandaran kapal
- b. Boarding (naik keatas kapal) untuk memenuhi nahkoda dan meminta dokumen-dokumen kapal dan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pengurusan ijin masuk pelabuhan dan ijin keluar pelabuhan
- c. Memberi informasi mengenai hari dan jam tiba kapal sandar

d. Melakukan pengurusan dokumen kapal di beberapa instansi di pelabuhan, yaitu :

- 1) Kantor imigrasi dengan melampirkan list passanger (data penumpang), crew list (daftar awak kapal) dan passport.
- 2) Syahbandar dengan melampirkan sertifikat dan surat-surat kapal, ship particular (data-data kapal), SIB dari pelabuhan terakhir yang disinggahi dan warta kapal.
- 3) Kantor karantina dan kesehatan pelabuhan dengan melampirkan dokumen-dokumen buku kuning, buku kesehatan, daftar vaksin kolera, voyage memo (daftar perjalanan kapal), surat kesehatan karantina dan surat bebas tikus diatas kapal.
- 4) Koordinasi dengan kapten atau nahkoda kapal tentang kesiapan bongkar muat atau NOR (Notrice Of Readness)
- 5) Kooedinasi dengan ekspedisi muatan kapal laut untuk segera menyelesaikan dokumen dan muatan yang dikapalkan.
- 6) Menyediakan kebutuhan-kebutuhan yang diminta oleh pihak kapal seperti: penyediaan bahan bakau, air bersih dan suku cadang kapal.

3. Pengurusan *Clearance Out*

Petugas operasional agen pelayaran selalu mengadakan koordinasi dengan agen umum untuk menginformasikan tentang kepastian selesai pelaksanaan bongkar muat, dan minta kepastian kepada *General Agent* tentang pelabuhan tujuan berikutnya apakah ada perubahan atau tidak sehubungan dengan sesuatu hal yang terjadi. Sehingga dalam pengisian surat keterangan selesai kepada Otoritas Pelabuhan sudah dapat dipastikan.

Agan juga selalu menghubungi *Boarding Agent* mengenai pelaksanaan kegiatan kapal mengenai jam kapal selesai

pemuatan atau pembongkaran, guna persiapan *Clearance Out* kapal.

Permohonan segala surat untuk keterangan kapal dilakukan oleh agen pelayaran 24 jam sebelum kapal berangkat. Setelah ada kepastian selesai pemuatan atau bongkar, maka agen pelayaran segera mengajukan *Clearance Out* kapal untuk bertolak ke pelabuhan tujuan.

Ijin keberangkatan kapal atau *Clearance Out* kapal diajukan oleh agen pelayaran PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya kepada :

a. Kantor Otoritas Pelabuhan

Mengajukan surat keterangan selesai yang berisikan bahwa kapal tersebut akan selesai melakukan kegiatan dan segera berangkat ke pelabuhan tujuan yang telah ditentukan.

b. Mengambil atau meminta *Clearance Out* kepada Kantor Karantina/Dinas Kesehatan atau meminta *Clearance out* kepada Kantor Imigrasi yang telah dilegalisir yang tertera pada *Crew List*.

Apabila ketiganya sudah selesai, maka yang terakhir adalah mengajukan Surat Ijin Belayar (SIB) ke Syahbandar dengan dilampiri *Clearance out* dari LALA, *Clearance out* dari Karantina (*Port Health Clearance*), *Clearance out* dari Imigrasi. Selanjutnya agen pelayaran mengajukan blanko 1A untuk Keluar kepada PT. (Persero) Pelindo III cabang Surabaya, 24 jam sebelum keberangkatan kapal. Blanko 1A Keluar ini diajukan dengan dilampiri kwitansi pembayaran atas tagihan dalam penggunaan fasilitas labuh di daerah Pelabuhan Jamrud.

Sebelum kapal diberangkatkan, maka *general agent* harus mengadakan koordinasi dengan *next port* agar diketahui kapan kapal sampai di sana sehingga agen pelayaran di *next port* dapat

mempersiapkan segala sesuatunya untuk memberikan pelayanan terhadap kapal tersebut.

4. Pemberangkatan Kapal

Sebelum kapal diberangkatkan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan bersama, masih banyak tugas-tugas yang harus diselesaikan agen dengan kapal, antara lain :

- a. Mengambil dan menyerahkan dokumen-dokumen kapal kepada pihak kapal yang disimpan di Syahbandar.
- b. Mengurus segala sesuatu untuk *clearance out*.
- c. Menyelesaikan administrasi dalam pemakaian jasa pelabuhan.
- d. Memberikan pelayanan terakhir terhadap kebutuhan kapal dan awak kapal apabila masih ada sesuatu yang diperlukan.
- e. Menghubungi instansi terkait yang berhubungan dengan keberangkatan kapal.

Dalam pengurusan keberangkatan kapal agen pelayaran melaksanakan koordinasi dengan pihak-pihak terkait antara lain:

a. Karantina Kesehatan Pelabuhan

Menerima permohonan keberangkatan kapal yang didalamnya tercantum mengenai tanggal, jam, keberangkatan dan pelabuhan tujuan kapal serta keterangan apakah kapal dalam keadaan memuat muatan atau kosong. Kemudian Karantina Kesehatan mengeluarkan *port health clearance*.

b. Imigrasi

Menerima surat keberangkatan kapal yang dilampiri dengan *crew list*, dan Imigrasi akan memberikan *clearance out* setelah mengadakan penelitian atas:

- 1) Paspur dari anak buah kapal dan penumpang yang akan berlayar.

- 2) Memberikan legalisasi pada daftar anak buah kapal dan penumpang apabila tidak ada hal yang dianggap memberatkan dari pihak imigrator.

c. Syahbandar

Petugas Syahbandar akan melakukan *out clearing* kapal yang meliputi :

- 1) Mengecek keadaan kapal sebelum diberangkatkan.
- 2) Memeriksa dokumen-dokumen kapal dan surat-surat anak buah kapal.
- 3) Meneliti kembali kwitansi-kwitansi pembayaran.
- 4) Meneliti *clearance out* yang dikeluarkan oleh instansi-instansi tersebut diatas.

Apabila semua *clearance* telah diajukan dan dinyatakan telah memenuhi syarat oleh Syahbandar, maka agen minta Surat Ijin Berlayar (SIB) sambil menunggu pengajuan permohonan keluar pelabuhan. SIB diajukan 24 jam sebelum kapal keluar pelabuhan.

d. PT. Pelabuhan Indonesia (Persero)

Menerima formulir model 1A Keluar dari jasa dan pandu yang dilampiri SIB (apabila dibutuhkan). Apabila menjumpai hal-hal yang membahayakan terhadap keselamatan kapal dan adanya pelanggaran terhadap peraturan maka akan segera dilaporkan ke Syahbandar. Setelah semua kegiatan bongkar muat telah selesai, maka semua dokumen yang disimpan di Syahbandar diambil untuk diserahkan kembali ke Nahkoda. Yang terakhir agen menyelesaikan penghitungan-penghitungan biaya yang timbul dalam *Disbursement Account*.

D. Hambatan – Hambatan yang timbul pada saat kegiatan Kapal berlangsung di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

1. Keamanan yang kurang terjamin di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya khususnya didermaga Nilam .

Adapun faktor – faktor yang mempengaruhi kurang terjaminnya keamanan di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya diantaranya :

- a. Kurangnya jumlah personel keamanan yang melakukan patroli pada waktu kapal melakukan bongkar muat didermaga.
 - b. Masih diperbolehkannya orang-orang yang tidak berkepentingan selain Tenaga Kerja Bongkar Muat, Pihak dari Agen dan pihak dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM), Untuk memasuki kawasan dermaga dimana banyak kapal sandar.
2. Kurangnya ketersediaan dermaga, sehingga menimbulkan waiting time kapal. Sedangkan diketahui jumlah kapal yang masuk dan harus sandar didermaga sangatlah banyak dan melebihi kapasitas dermaga.

E. Cara Mengatasi Hambatan

1. Untuk mengatasi hambatan kurang terjaminnya keamanan pada terminal Nilam, maka pihak PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya menepatkan dua orang personil (watchman) diatas kapal yang diageni, untuk lebih meningkatkan keamanan pada kapal yang diageni.
2. Pihak agen harus bekerja sama dengan pihak terminal agar dibentuknya aturan dalam pelarangan orang yang tidak berkepentingan yang naik diatas kapal, agar keamanan kapal lebih terjamin.
3. Pihak agen memastikan terlebih dahulu bahwa dermaga kosong, dan kapalnya bisa sandar di dermaga tersebut, dan segera

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

4. 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

1. Dalam pelaksanaan pelayanan jasa keagenan dalam hal penanganan Clearance In, pengurusan kebutuhan kapal dan awak kapal, Clearance Out dan pemberangkatan kapal dilakukan dengan baik sesuai dengan prosedur dan peraturan yang berlaku serta yang lazim dilakukan oleh Agen Pelayaran.
2. Ada beberapa hambatan yang timbul pada saat kegiatan kapal berlangsung di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, yaitu:
 - a. Keamanan yang kurang terjamin di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya khususnya di Terminal Nilam Timur AKR Coorporindo.
 - b. Banyaknya kapal sandar, sehingga kapal harus menunggu antrian untuk mendapatkan giliran sandar.

B. SARAN-SARAN

Dalam hal ini penulis akan memberikan saran-saran, semoga dapat bermanfaat bagi pengelola PT. Djakarta Lloyd cabang Surabaya serta pihak-pihak yang terkait, sebagai berikut :

1. Perusahaan pelayaran harus lebih meningkatkan hubungan yang baik dengan instansi terkait di pelabuhan baik instansi pemerintah maupun swasta dalam menjalankan prosedur pelayanan clearance in/out kapal dan pengurusan dokumen kapal serta menjalankan kegiatan keagenan sesuai prosedur yang berlaku agar pelayanan kapal dapat berjalan dengan lancar.
2. Dari pihak Terminal Nilam Timur AKR Coorporindo, sebaiknya meningkatkan sistem keamanan Pelabuhan dengan menambah personil keamanan seperti Tentara ataupun Polisi yang jaga di daerah Pelabuhan tersebut, dan untuk menghindari terjadinya

Demmurage pada kapal yang akan sandar dikarenakan banyaknya jumlah kapal akan sandar di Pelabuhan sebaiknya dari pihak agen mempercepat proses *clearance in* atau *check-in* kapal untuk mendapatkan nomor urut sandar lebih awal.

DAFTAR PUSTAKA

- Martopo, Arso, *Manajemen Armada Kapal dalam Bisnis Pelayaran*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang, 2004.
- Sujatmiko, C.D. (1994) *Prosedur Penanganan Dokumen Kapal*, edisi kedua, Arcan, Jakarta: Universitas Indonesia, Fakultas Teknik.
- Triatmodjo, B. (2007) *Pelabuhan*, cetakan ketujuh, halaman ketiga. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Kitab Undang-undang Hukum Dagang/rederij (1834). *Perusahaan Pelayaran*, Pasal 323 – 340 Tahun 1934.
- Kitab Undang-undang Hukum Dagang/rederij (1834). *Pengertian Kapal*, Pasal 309 Tahun 1934.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2001). *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang Berlaku Di Dalam Negeri*, Nomor KM 33 tahun 2001.
- Peraturan Pemerintah (2009). *Kepelabuhanan*, Nomor 61 Tahun 2009.
- Peraturan Pemerintah (2002). *Pengertian Kapal*, Nomor 51 Tahun 2002.
- Peraturan Pemerintah (2010). *Angkutan Diperairan*, Bab 1 (Pasal 1 Ayat 26) Nomor 20 Tahun 2010.
- The Hague Rules* (1924). *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading (“Hague Rules”), and Protocol of Signature*, Pasal 1 Ayat 4 Tahun 1924.
- Afri, Obbie. (2014). *Definisi Pelabuhan dan Jenis-Jenisnya* (Online). [Definisi Pelabuhan dan Jenis-Jenisnya - Gultom Law Consultants](#) Diakses pada tanggal 5 april 2020.

Rahayu, T. (2020). Analisis Kompetensi Kerja Petugas Operasional Pelabuhan Di Area Pelindo III Dan Pelindo IV. *VENUS*, 8(1), 40-55. Rahayu, T. (2020). Analisis Kompetensi Kerja Petugas Operasional Pelabuhan Di Area Pelindo III Dan Pelindo IV. *VENUS*, 8(1), 40-55.

LAMPIRAN

BERTH REPORT 29-Sep-2019

TO: DINGHENG SHG
FM: CAPTAIN OF ANGEL NO.1
SUB: M/T ANGEL NO.1 BERTH RPT

1. Date and time:1605LT/29-Sep-2019(+7)
2. Voyage: 1915
3. Port: SURABAYA PORT AKR TERMINAL
4. EOSP:1200LT/29-Sep-2019
5. Draft:6.6m/7.0m
6. NOR tender:1305LT/29-Sep-2019
7. Arrive at Anchorage Time:NIL
8. Drop Anchor:NIL
9. ANCHOR AWEIGH :NIL
10. Arrive at Berth:1550LT/29-Sep-2019
11. First Line Ashore:1555LT/29-Sep-2019
12. All Made Fast:1605LT/29-Sep-2019
13. B/L and ship' s figure (if loaded condition) :
 1. LAB/2196. 944MT/2196. 853MT
 2. EAC/501. 777MT/501. 039MT
 3. EAC/2002. 153MT/1999. 209MT
 4. MEK/1927. 974MT/1927. 974MT

ROB FO :222. 2MT (CAN USE)
DO :39. 5MT (CAN USE)
LUB:4555L-ME; 1196L-A/E (CAN USE)
FW :113MT

REMARK: POB 1305LT/29-Sep-2019
DOP 1615LT/29-Sep-2019

6.6/7.0

DRAFT FORWARD. 6.6.
AFTER. 7.0



船舶卸货作业时间表 Tanker Time Sheet for DISCHARGING

Dept.: ANGEL NO. 1 Date: Serial No. 1915 Form:

航次 Voyage	1915	前港 Last port	QING DAO	停靠港 CALL	SURABAYA
货物 CARGO	LAB		日期 Date	时间 Time	Remarks
到港	Arrived		2019-09-29	1605	
备妥通知书递交	NOR Tendered		2019-09-29	1305	
备妥通知书接受	NOR Accepted		2019-09-29	1730	
引水员登轮	Pilot on board		2019-09-29	1305	
第一条缆绳上船	First line ashore		2019-09-29	1555	
靠妥	All fast		2019-09-29	1605	
舷梯放妥	Gangway in position		2019-09-29	1610	
商检上船	Surveyor on board		2019-09-29	1610	
安全会议	Safety meeting		2019-09-29	1650	
取样开始	Sampling from cargo tank commence		2019-09-29	1620	
取样结束	Sampling from cargo tank complete		2019-09-29	1640	
计量开始	Tank ullaging & Calculation commence		2019-09-29	1620	
计量结束	Tank ullaging & Calculation complete		2019-09-29	1640	
空距报告	Ullage report obtained		2019-09-29	1700	
输油管接妥	Hose / Loading arm connected		2019-09-29	1720	
开始卸货	Discharging commenced		2019-09-29	1820	
卸货完毕	Discharging completed		2019-09-29	2315	
验舱开始	Tank-inspection commence		2019-09-29	2315	
验舱结束	Tank-inspection complete		2019-09-29	2325	
取得空舱报告	Tank empty report obtained		2019-09-29	2325	
吹管	Air blowing		2019-09-29	2340	
输油管拆除	Hose disconnected		2019-09-29	2345	
文件上船	Documents on board		2019-09-29	2350	
引水员登轮	Pilot on board		2019-09-30	0500	
开始解缆	Start unmooring		2019-09-30	0505	
离清码头	All clear		2019-09-30	0510	
引水员离船	Pilot left				
离港界	Sailed				
预计到达目的港	ETA next port				
代理 AGENT	码头长 LOADING MASTER	M.T. ANGEL NO.1 Master/ CH. OFF			

Note: To be carried out if necessary, the record to be handed over to the company business dept and other concerned persons, and one copy kept on board.



Minimum Safe Manning Certificate 最低安全人手編配證明書

Issued under the provisions of the Merchant Shipping (Safety)
(Ship's Manning) Regulations under the Authority of the Government of the
Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China, by the Marine Department
應中華人民共和國香港特別行政區政府授權，由海事處根據
《最低安全人手編配規例》簽發

Name of Ship 船名	Port of Registry 船籍地	IMO Number 國際海事組織編號	Distinctive Number of Letters 船舶編號或呼號
ANGEL NO.1	HONG KONG	9470662	HK-2618
Type of Ship 船舶種類	Gross Tonnage 總噸位	Propulsion Power (kW) 推進動力(千瓦)	UMS Operation 無人機艙操作
OIL TANKER/CHEMICAL TANKER	5,083	2,970	NO
Operating Company 經營公司			Trading Area 營運區域
SHANGHAI DINGHENG SHIPPING CO., LTD.			WORLDWIDE

THIS IS TO CERTIFY that having regard to SOLAS V/14, as amended, the ship named in this certificate is considered to be safely manned in accordance with the principles and guidelines set out in IMO Resolution A.1047(20) if when it proceeds to sea, it carries not less than the numbers and grades of personnel specified in the table below.

Grade of Officer 船員級別	STCW Reg. 規定	Number 人數	Grade of Ratings 普通船員級別	STCW Reg. 規定	Number 人數
Deck Class 1 (Master)	II/2	1	Able Seafarer Deck	II/5	2
Deck Class 2	II/2	1	Rating forming part of a navigational watch	II/4	2
Deck Class 3	II/1	2	Able Seafarer Engine	III/5	1
Engine Class 1	III/3	1	Rating forming part of an engineering watch	III/4	2
Engine Class 3	III/1	3			

Special Requirements or Conditions: 特別要求或情況:

- Requirements relating to minimum period of rest (STCW A-VIII/1) must be complied with.
必須符合有關最低休息時間的要求。(海員培訓、發證和值班準則 (STCW) 規則 第A-VIII/1節)。
- Personnel assigned the following responsibilities shall comply with the respective regulations of the STCW Convention.
獲編配下列職任的人員，須符合 (STCW 國際公約) 對相關條文的規定:
(a) GMDSS Operator - Reg. IV/2
全球海上遇險和安全系統操作員 第IV/2條
(b) Ship Security Officer - Reg. VI/5
船舶保安員 第VI/5條
(c) Seafarers designated to perform security duties - Reg. VI/6
獲指定執行保安職責的海員 第VI/6條
- Any person with immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of dangerous cargo must hold a certificate or documentary evidence in accordance with Reg. V/1 of the STCW Convention.
在危險貨物的運輸或處理期間對其裝卸和保管負有直接責任的任何人員，必須按 (STCW 國際公約) 附則第V/1條的規定持有證書或證明文件。
- Where the total manning of not less than 10, there shall be a fully qualified cook in addition to the manning scale mentioned in the above table.
如總配員數目不少於十人，則除上表所述的人手編配數目外，須配備一名具有正式資格的廚師。

Whenever there is illness, absence or other unforeseeable happening on board this ship, the Director of Marine may permit this ship to proceed to sea manned by one less than the required number of deck and / or engineer officers and / or ratings provided:

每當船上有患病、缺勤或不可預見的情況，海事處處長可允許該船在缺少一名甲板高級船員及/或輪機師，及/或普通船員的情況下出海航行。

- all reasonable steps are taken to man the ship safely;
船已經採取一切合理步驟與船艙配員人手;
- the Director is notified of the facts before the ship proceeds and notification is entered into the ship's official log book;
該船出海前已經將該等事實通知海事處處長，並將通知記入該船的正式航海日誌內;
- the Master of ship is satisfied that it is safe to proceed and enters a statement to that effect in the ship's official log book; and
該船的船長信納出海是安全的，並在該船的正式航海日誌內記入此項陳述；以及
- the ship does not continue to be so undermanned for a period exceeding 28 days.
該船的人手不足情況沒有持續超過二十八日。

Note: The above permission shall not be granted for the absence of a master or chief engineer officer except in circumstances of force majeure and then only for the shortest possible period in accordance with Article VIII of STCW Convention 1978, as amended.

註：根據1978年 (STCW 國際公約) 及其修正第VIII條，除非在不可抗力情況下，否則不會允許船長或輪機師，在不可抗力情況下所發給的允許，其期限應盡可能地短。

Issued at
簽發地點 HONG KONG

Issued on
簽發日期 05 DECEMBER 2017

Y. M. CHENG
Signature of Authorized Official
認可官員簽字

HK-2618

(簡5257)

驗證碼：275070

高雄關
 KAOHSIUNG CUSTOMS
 結關證明書
 PORT CLEARANCE CERTIFICATE

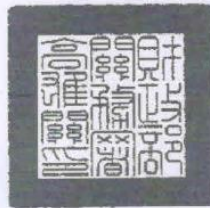
海關通關號碼 Customs Registration No.: 08KEG2

編號 No.: BA10804815

船名 Vessel's Name	國籍 Flag	船長姓名 Master's Name
ANGEL NO. 1	Hong Kong	HAO YUE
到港前一港 Arrived From	結關港口/結關日期 Port/Date of Clearance	航行次一港 Cleared For
Qingdao, China	BA Kaohsiung 21-Sep-2019	Tg. Perak, Surabaya, Indonesia



查上開輪船所有關於海關一切手續均經照章辦理完竣，准予出口，特此證明。
 This is to certify that all the customs requirements have been fulfilled by the
 above vessel and that she is hereby permitted to clear port.



核發日期：108 年 09 月 21 日

Issued Date: 21-Sep-2019

※本結關證明書由電腦自動列印，無需關員簽章，如需驗證本文件，請至下列驗證網址：

This is a computer generated certificate, and no authorized stamp is required. To confirm the authenticity of this document, please visit the following website:

※<http://portal.sw.nat.gov.tw/PPL/RedirectorNonLoginAction?appId=APGQ&privilegeId=G001?classType=1>

※Function Code: GB332

DATA PERMOHONAN

Nama Kapal	MT. ANGEL NO. 1
GT / LOA	5083 / 118
Asal	KAOHSIUNG (TAIWAN)
Tujuan	DONGGUAN PT (TIONGKOK)
ETA	29/09/2019 12:00
ETD	29/09/2019 23:55
Bongkar/Muat	CAIRAH CAIR

BIAYA JASA

Labuh:	USD 0.00
Pandu:	USD 1,017.96
Tunda:	USD 1,941.66
Tambat:	USD 332.94
Total Biaya	USD 3,292.00

RIWAYAT HIDUP



AIRLANGGA, Lahir di Padang pada Tanggal 23 Maret 1999. Merupakan Anak pertama dari tiga bersaudara dari pasangan bapak Asril dan ibu Lasriyanti.

Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan Tahun 2011 pada SDN RSBI Menteng 02 Jakarta Pusat dan melanjutkan Pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama SMP Negeri 280 Jakarta Pusat diselesaikan pada Tahun 2014 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas SMA Negeri 1 Jakarta Pusat, diselesaikan pada Tahun 2017. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Pada tahun 2017, tepatnya bulan Agustus 2017, penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2017-2021) dan mengambil jurusan KALK.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada 3 Perusahaan yaitu PT. Djakarta Llyod, PT Samudera Timur Mas dan PT. Progress Power Agency selama satu Tahun. Dan pada Tahun 2021 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.