

**ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN KAPAL
PADA PT. GEMASENA TEKAD SAKTI CABANG
SURABAYA**



**DIDI JUNAEDI
16.43.017**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

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

**ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN KAPAL
PADA PT. GEMASENA TEKAD SAKTI CABANG
SURABAYA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

DIDI JUNAEDI

NIT. 16.43.017

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

SKRIPSI

ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN KAPAL PADA PT. GEMA SENA TEKAD SAKTI CABANG SURABAYA

Disusun dan Diajukan Oleh :

DIDI JUNAEDI

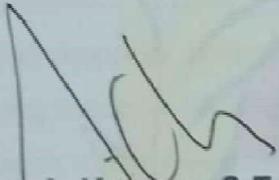
NIT. 16.43.017

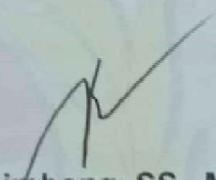
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal **13 Agustus 2021**

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

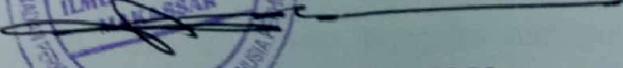

Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 197610231998032001

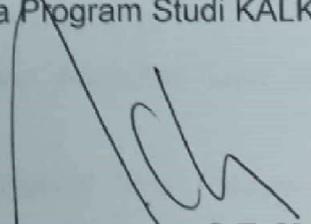

Sunarlia Limbong, SS., M.Pd
NIP. 19800626 200912 2 001

Mengetahui :

an. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK



Capt Hadi Setiawan, M.T., M.Mar
NIP. 197512241998181001


Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 197610231998032001

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan yang Maha Kuasa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi “**Analisis Pelaksanaan Jasa Keagenan Kapal Pada PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya**”.

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

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak.Capt Hadi Setiawan, M.T.,M. Mar.,Selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.;
3. Ibu Rosliawaty A. Kosman, SE., M.M., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) dan selaku Pembimbing I;
4. Ibu Sunarlia Limbong, SS., M.Pd., selaku Pembimbing II;
5. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
6. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Bapak Stanly Prabowo selaku Direktur PT. Gema Sena Tekad Sakti.

8. Pimpinan dan seluruh karyawan/i PT. Gema Sena Tekad Sakti yang telah berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat
9. Orang tua tercinta Bapak Haidir dan Ibu Hj. Basmiati, adik-adik penulis serta keluarga penulis yang selalu mendukung dalam doa, semangat, motivasi, materi dan kasih sayangnya sepanjang waktu;
10. Taruna dan Taruni angkatan XXXVII, senior dan junior di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan bantuan dalam penulisan ini;
11. Teman-teman dari Ekspedisi Cahaya Bintang yang selalu setia mengantar saya dari daerah ke Kota Makassar dan teman-teman Ugi Baru *squad*;
12. Dan semua pihak yang membantu penulis sehingga penulis skripsi ini dapat terselesaikan.

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

Makassar, 13 Agustus 2021

DIDI JUNAEDI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : DIDI JUNAEDI
NIT : 16.43.017
Program Studi : KALK

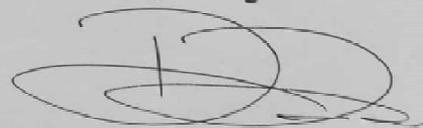
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**“Analisis Pelaksanaan Jasa Keagenan Kapal Pada PT. Gema Sena
Tekad Sakti Cabang Surabaya”**

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

Makassar, 13 Agustus 2021



DIDI JUNAEDI

16.43.017

ABSTRAK

DIDI JUNAEDI, Analisis Pelaksanaan Jasa Keagenan Kapal Pada PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya (Rosliawaty A. Kosman dan Sunarlia Limbong)

Agen adalah salah satu perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh principal untuk melayani kapal-kapalnya, serta muatan kapal selama berada di pelabuhan-pelabuhan. Penelitian bertujuan untuk menganalisis pelaksanaan jasa keagenan kapal di PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya.

Adapun waktu penelitian selama 10 bulan mulai agustus 2019 sampai mei 2020. Desain penelitian ini menggunakan desain deskriptif, adapun sampel yang diambil yaitu sebanyak 2 kapal milik PT. Gema Sena Tekad Sakti. Jenis data terdiri dari data primer yang diperoleh melalui observasi dan wawancara langsung dilapangan, sedangkan data sekunder bersumber dari dokumen laporan.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa umumnya pelayanan jasa keagenan kapal di PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya yaitu proses bongkar muat sering terjadi kerusakan alat bongkar muat dan cuaca yang tidak menentu dapat menghentikan kegiatan bongkar yang menyebabkan terjadinya *demmurage* serta faktor SDM masih kurang dalam tingkat kemampuan bekerja, perencanaan dan pengawasan yang tidak efektif saat clearance.

Kata kunci: Jasa Keagenan dan Pelayanan Kapal

ABSTRACT

DIDI JUNAEDI, Analysis of the Implementation of Agency Services at PT. Gema Sena Tekad Sakti Surabaya Branch (Supervised by Rosliawaty A. Kosman and Sunarlia Limbong)

Agent is one of the national shipping companies appointed by the principal to serve the ships, as well as the cargo while in the ports. This study aims to analyze the implementation of agency services at PT. Echo Sena Tekad Sakti Surabaya Branch.

As for the research time for 10 months from August 2019 to May 2020. The design of this study used a descriptive design, while the samples taken were 2 vessels belonging to PT. The Echo of the Sena of Magical Determination. The type of data consists of primary data obtained through direct observation and interviews in the field, while secondary data comes from report documents.

The results obtained from this study indicate that generally ship agency services at PT Gema Sena Tekad Sakti Surabaya Branch, namely the loading and unloading process often occur damage to loading and unloading equipment and erratic weather can stop loading activities which cause demurrage and HR factors are still lacking in level of ability to work, planning and ineffective supervision during clearance.

Keywords: Agency Service and Ship Service

DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Perusahaan Pelayaran	4
B. Keagenan Kapal	6
C. Pelayanan Jasa Keagenan	14
D. Pelabuhan dan Fasilitasnya	17
E. Kerangka berfikir	19
F. Hipotesis	20
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis desain penelitian	21
B. Defenisi Operasional Variable/Deskripsi Focus	21
C. Populasi dan Sampel Penelitian	22
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen	22
E. Teknik Analisis Data	23

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN	
A. Gambaran Umum Perusahaan	24
B. Struktur Organisasi Perusahaan	24
C. Gambaran Pelaksanaan Pelayanan Jasa Keagenan	25
D. Kendala dan Hambatan Yang Sering Terjadi	34
E. Cara Mengatasi Hambatan Yang Terjadi	38
BAB V. PENUTUP	
A. Simpulan	41
B. Saran	41
DAFTAR PUSTAKA	xxxviii
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1	Data kunjungan kapal PT.Gema Sena Tekad Sakti	37

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	19
4.1 Struktur Organisasi PT. Gema Sena Tekad Sakti	25

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia dikenal sebagai suatu negara kepulauan, karena begitu banyak pulau-pulau yang ada. Untuk menghubungkan antara satu pulau dengan pulau lainnya maka diperlukan alat transportasi. Alat transportasi yang dari dulu digunakan adalah sampan atau perahu. Namun sekarang arus penumpang dan bongkar muat barang antar pulau semakin banyak dan ramai serta disesuaikan dengan kemajuan teknologi digunakanlah kapal. Demi mencapai tujuan pembangunan nasional, transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin dalam mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Salah satunya adalah transportasi laut. Transportasi laut yang dibutuhkan yang paling utama adalah pelabuhan.

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). 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.

Untuk menunjang terwujudnya dan terselenggaranya pelayanan jasa kepelabuhan yang diharapkan, selain harus tersedia fasilitas dan

peralatan yang cukup, pelayanan jasa pelabuhan harus dilakukan dengan efektif dan efisien, artinya pelayanan yang diberikan harus sesuai dengan objek yang dilayani dengan mempergunakan sistem, tehnik dan metode yang baik, sehingga jasa pelayanan yang diberikan memudahkan serta memberikan pelayanan yang cepat, tepat dan efektif bagi setiap kapal yang mengadakan aktifitas di pelabuhan tersebut sehingga di perlukanlah perusahaan jasa keagenan untuk kapal yang memiliki standar pelayanan yang baik.

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian dengan satu pihak yang dinamakan principal (pemilik) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang direncanakan kepadanya. Tugas agen kapal yaitu melayani kapal, Anak Buah Kapal (ABK), perbaikan atau pemeliharaan, penyediaan suku cadang kapal, penyerahan dokumen untuk bukti apabila kapal telah sandar dan keluar dari wilayah pelabuhan.

Pelaksanaan kegiatan keagenan kapal dinilai baik dan dianggap bila sesuai dengan kebutuhan para pelanggan serta beban biaya yang harus dibayar oleh pelanggan dianggap wajar, maka terbuka kemungkinan pelanggan akan tetap menunjuk agen tersebut melayani kapal yang dioperasikan pelanggan pada kunjungan-kunjungan berikutnya. PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya adalah sebuah perusahaan pelayanan kepelabuhan dimana saat akan masuk hingga sampai saat kapal akan meninggalkan pelabuhan.

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Pelaksanaan Jasa Keagenan Kapal Pada PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis merumuskan permasalahan penelitian yang akan dibahas pada proposal penelitian ini antara lain yaitu:

1. Bagaimana pelaksanaan jasa keagenan kapal pada PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya?.
2. kendala apa saja yang terjadi pada saat pelaksanaan jasa keagenan kapal?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana gambaran pelayanan jasa keagenan pada PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya.
2. Untuk mengetahui kendala apa saja yang terjadi pada saat pelaksanaan jasa keagenan kapal.

D. Manfaat Hasil 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

Memberikan sumbangan pemikiran umumnya didalam ruang lingkup kepelabuhanan dan khususnya kepada para pelaku keagenan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain, yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik didalam negeri (*interinsulair*) maupun luar negeri.

Menurut Suwarno (2011) dalam kegiatan usahanya perusahaan pelayaran dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu:

1. Usaha Pelayaran Dalam Negeri yaitu kegiatan usaha pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan di Indonesia.
2. Usaha Pelayaran Luar Negeri yaitu kegiatan usaha pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan ke dan dari pelabuhan luar negeri.

Sedangkan menurut sifat usahanya perusahaan pelayaran dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. Pelayaran Tetap (*Line Service*)

Yaitu pelayaran yang dijalankan secara tetap dan teratur, yaitu teratur dalam hal keberangkatan dan kedatangan kapal di pelabuhan, dalam hal trayek (wilayah operasi), dalam hal tarif angkutan serta dalam hal syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan. Tegasnya, sebuah perusahaan pelayaran yang menjalankan usaha Pelayaran *Liner Service* harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- a. Mempunyai trayek pelayaran dan jadwal perjalanan kapal yang metentu dan teratur. Trayek pelayaran tertentu dan

tetap artinya bahwa kapal-kapal yang menjalankan dinas pelayaran tidak akan berpindah-pindah wilayah operasi yang sudah ditentukan.

- b. Mempunyai daftar tarif angkutan yang tetap dan berlaku umum. Dalam daftar ini dicantumkan tarif angkutan bagi berbagai macam komoditi yang biasa diangkut, tarif angkutan yang tercantum berlaku untuk waktu yang tidak terbatas sampai dinyatakan tidak berlaku lagi misalkan akan dirubah dengan tarif yang baru yang lebih tinggi atau lebih rendah harus diumumkan (diberitahukan) terlebih dahulu tiga bulan sebelum perubahan atau sekurang- kurangnya satu bulan sebelumnya.
- c. Mempunyai syarat-syarat dan perjanjian pengangkutan yang bersifat tetap dan berlaku umum. Maksudnya bahwa perusahaan pelayaran mempunyai peraturan atau syarat-syarat pengangkutan yang tertentu, syarat-syarat berlaku bagi siapa saja yang melakukan pengapalan dengan kapalnya. Biasanya syarat pengapalan tersebut dicetak pada lembar *Bill of Lading* yang dikeluarkannya.

Contoh:

Misal pada alinea pembukaan dari *shipped on board* B/L biasanya tercantum kalimat sebagai berikut: "*Shipped in apparent good order and conditions on board the ship*" Kalimat ini merupakan penegasan bahwa barang telah diterima dan dimuat diatas kapal dalam keadaan baik. Sehingga apabila dikemudian hari terjadi tuntutan ganti rugi atas kerusakan atau kekurangan barang pihak *shipper* sudah tidak bertanggung jawab atas hal tersebut karena ia sudah memenuhi kewajiban dan tanggung jawabnya bahwa kapal-kapal yang menjalankan dinas pelayaran tidak akan berpindah-pindah wilayah operasi yang sudah ditentukan.

2. Pelayaran Tidak Tetap (*Tramper Service*)

Bentuk usaha pelayaran *tramper* merupakan pelayaran bebas, yang tidak terikat oleh ketentuan-ketentuan formal apapun. Bebas berlayar ke mana saja dan juga bebas menentukan besarnya tarif pengangkutan sepanjang tidak dilarang oleh kekuasaan negara. Kapal-kapal *tramper* biasanya akan beroperasi atau berlayar menuju ke pelabuhan-pelabuhan dimana disitu banyak muatan.

B. Keagenan Kapal

1. Pengertian Keagenan

Menurut Capt. R. P. Suyono (2007:101), keagenan adalah hubungan kekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak sepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (principal) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

2. 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.

3. Jenis-jenis Kapal

Ditinjau dari segi niaga (*commercial*) kita dapat membagi jenis-jenis kapal berdasarkan konstruksi bangunan kapalnya dan sifat muatan yang diangkut oleh kapal yang bersangkutan. Kapal dibagi menjadi beberapa golongan antara lain sebagai berikut:

1) Kapal Barang (*Cargo Vessel*)

Kapal Barang adalah kapal yang dibangun khusus untuk tujuan mengangkut barang-barang menurut jenis barang masing-masing.

2) Kapal Penumpang (*Passenger Vessel*)

Yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang.

3) Kapal Barang Penumpang (*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 Ships with Limited Passenger Accommodation*)

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

4. Pengertian Dokumen-dokumen Kapal

Dokumen kapal adalah dokumen yang harus dimiliki dan harus berada diatas kapal. Dokumen-dokumen tersebut menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi atau bidang-bidang tertentu. Dokumen tersebut antara lain :

1). Surat kebangsaan

Yaitu sertifikat yang menyatakan tanda kebangsaan suatu kapal yang diberikan oleh pemerintah dimana kapal didaftarkan. Atas daftar pendaftaran ini kapal berhak mengibarkan bendera dari negara yang memberikan sertifikat kebangsaan dan berhak pula atas perlindungan hukum tertentu dari negara yang bersangkutan.

2). Surat ukur (*international tonnage certificate*)

Yaitu certificate atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari kapal seperti ukuran dari panjang, ukuran lebar, ukuran dalam dan ukuran dari tiap-tiap palka.

3). Sertifikat lambung timbul (*international load line certificate*)

Yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul diatas permukaan air laut baik batas minimum dan maksimumnya.

4). Sertifikat keselamatan (*certificate of seaworthiness*)

Yaitu sertifikat yang menyatakan kesentosaan kapal dalam berbagai fungsi dan alat-alat perlengkapan kapal.

5). Daftar anak buah kapal (*crew list*)

Yaitu suatu daftar yang menerangkan tentang jumlah anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masing-masing termasuk nahkoda atau master.

6). Sertifikat keamanan radio (*cargo ship safety radio telephony*)

Yaitu surat yang menerangkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan class kapal yang bersangkutan.

7). Sertifikat keamanan perlengkapan (*cargo ship safety radio telephon certificate*)

Yaitu surat sertifikat yang menerangkan bahwa perlengkapan kapal/peralatan keamanan kapal siap digunakan apabila terjadi kecelakaan di laut.

8). Sertifikat kesehatan (*health book*)

Yaitu sertifikat/buku yang dikeluarkan oleh dinas kesehatan pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal beserta anak buah kapal (*abk, termasuk nahkoda*) bebas dari suatu wabah penyakit.

9). Sertifikat klasifikasi lambung (*certificate of classification*).

Yaitu sertifikat yang menerangkan dimana kapal didaftarkan dan dibuat dari bahan apa kapal bersangkutan tersebut.

10). Sertifikat bangunan kapal (*cargo ship construction certificate*)

Yaitu sertifikat yang menerangkan tahun berapa kapal dibuat dan sampai kapan kapal yang bersangkutan dinyatakan siap beroperasi atau diperbaharui kembali (*naik dok*).

11). Lopp (*international oil pollution prevention certificate*)

Yaitu sertifikat yang menerangkan bahwa bangunan, perlengkapan, dan bahan kapal serta keadaannya telah memenuhi persyaratan dimana kapal yang bersangkutan telah bebas dari penyebab terjadinya pencemaran minyak dilaut.

12). Sertifikat klasifikasi mesin (*certificate of classification machinery*)

Yaitu sertifikat yang menerangkan jenis mesin, merek dan kekuatan / kecepatan mesin yang digunakan oleh kapal yang bersangkutan.

13). Kondisi kapal (*ship condition*)

Yaitu surat yang menerangkan tentang keadaan kapal pada waktu tiba (*ship arrival condition*) dan berangkat (*ship departure condition*). Keadaan kapal antara lain :

- a) Draft kapal.
- b) Memuat muatan atau dalam keadaan kosong/nil.
- c) Keadaan bahan bakar.
- d) Air tawar.
- e) Air ballast.

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.
- 2) Surat ijin berlayar
- Yaitu surat yang dikeluarkan oleh Syahbandar yang menerangkan bahwa kapal boleh/diijinkan untuk melakukan perjalanan atau pelayaran ke pelabuhan 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 agent.
- 4) Susunan perwira
- Yaitu surat yang dikeluarkan oleh Syahbandar menunjuk perwira yang ada di deck (*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 ketentuan.
- d) Jumlah dan kondisi alat-alat navigasi yang cukup baik.
- e) Permesinan dan perlengkapannya dalam kondisi baik dan memenuhi ketentuan.
- f) Semua pompa bila dalam keadaan baik.
- g) Instalasi serta perlengkapan radio dan telekomunikasi.

4. Pengertian Keagenan Kapal

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan “agen” (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pamilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal 3 jenis agen kapal yaitu :

1) *General Agent* (Agen Umum)

General Agent adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia.

2) *Local Agent* (Sub-Agen)

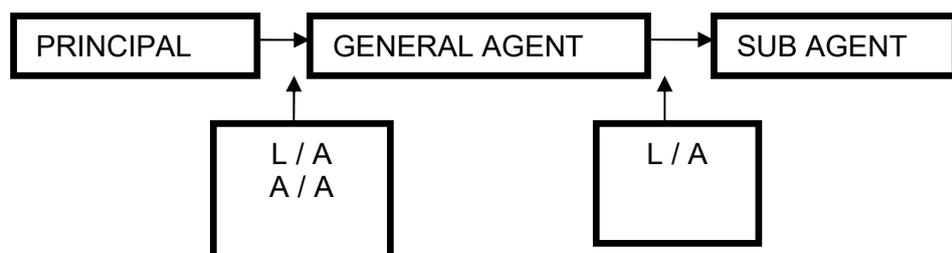
Local agent adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *General Agent* untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Secara garis besar tugas *Local Agent*

atau Sub-Agen ada 2 yaitu: pelayanan kapal (*ship husbanding*) dan operasi keagenan (*cargo operation*). Tugas-tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan ABK, perbaikan dan pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar muat, *stowage* dan dokumen muatan.

3) *Principal*

Principal adalah pihak pemilik kapal atau pihak pencharter (*buyer, seller, trader, broker*) yang secara ilegal menguasai kapal dan berhak memberikan rekomendasi untuk menunjuk general agent dimana kapalnya melakukan kegiatan di suatu negara.

Untuk menjalankan kegiatan di luar negeri, perusahaan pelayaran dapat mengangkat agen-agen di pelabuhan dimana kapal akan melakukan kunjungan untuk membongkar atau memuat muatan ekspor maupun impor. Lazimnya perusahaan mengangkat general agent di Ibu kota negara maritime tertentu di luar negeri sebagai koordinator bagi agen-agen yang lain di pelabuhan nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia.



Gambar 2.1. Proses Penunjukan Agent

Keterangan :

Principal menunjuk suatu badan usaha pelayaran sebagai *General Agent* dengan *Letter of Appointment*, atas dasar *Letter of Appointment* tersebut dibuatlah *Agency Agreement*. *Letter of Appointment* tersebut harus dilampiri dengan Surat Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (*PKKA*) dan Surat Ijin Usaha Perusahaan Pelayaran dari *Principal*.

5. Tugas dan fungsi keagenan

Secara garis besar, tugas general agent ada dua jenis, yakni tugas pengurusan perizinan dan koordinasi. Adapun tugas koordinasi meliputi:

1) Koordinasi operasi dan pemasaran

Koordinasi operasi adalah tugas untuk memastikan bahwa pembongkaran/pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu, tugas koordinasi juga termasuk memastikan bahwa ketika kapal masuk ke tempat sandar pelabuhan, pelaksanaan pandu dan kapal-kapal tunda dilakukan dengan baik. Sedangkan yang dimaksud dengan koordinasi pemasaran adalah fungsi general agent untuk mencari muatan, mengumumkan kedatangan kapal, hubungan dengan armada pemasaran (*market forces*) dan sebagainya.

2) Koordinasi keuangan

Koordinasi keuangan merupakan tugas general agent untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada di pelabuhan. Karena tagihan di pelabuhan sering terlambat, maka tagihan *disbursement* bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum di selesaikan. Dengan demikian agen memerlukan *advance money* yang cukup besar, terutama untuk kapal-kapal tramper, karena kemungkinan tidak akan singgah lagi di pelabuhan tempat agen

berada.

3) Penunjuk sub-agen

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, untuk pelaksanaan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu, general agent tidak melakukannya sendiri. General agent akan memerintahkan cabangnya atau perusahaan lain sebagai agennya.

4) Mengumpulkan *disbursement* pengeluaran kapal

Bagian *disbursement* mengeluarkan segala tagihan selama kapal di pelabuhan dan sesudah pemberangkatannya. Tugas ini biasanya diawasi oleh bagian operasi dan keuangan.

5) Koordinasi lain yang berkaitan dengan muatan dan dokumentasi.

C. Pelayanan Jasa Keagenan

1. Prosedur Kedatangan Kapal (Clearance In)

Sebagaimana kita ketahui bersama bahwa mengapa kapal memasuki pelabuhan dan untuk apakah kapal memasuki pelabuhan, hal tersebut dapat lebih jelas pada kutipan dari Wiwoho Soedoyono,SH, (Hal 42) "*Kapal-kapal yang memasuki pelabuhan untuk berlabuh dengan tujuan mengangkut atau membongkar muatan, mengambil air tawar, bahan bakar dan bahan makanan, menaikan atau menurunkan penumpang.*"

Dari uraian tersebut di atas, kapal yang lebih lama berada di pelabuhan memerlukan biaya-biaya yang harus dikeluarkan setiap harinya. Maka untuk menghindari kapal berada lama di pelabuhan, perusahaan pelayaran bagian keagenan mengadakan persiapan untuk clearance in kapal, seperti mengurus segala perizinan pada setiap instansi di pelabuhan supaya kapal memasuki pelabuhan secara legal, mengurus tempat sandar dan sarana prasarana untuk kapal selama berada di pelabuhan.

Setelah kapal selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan

kegiatan-kegiatan lainnya sehingga mendapatkan *port clearance*/Surat Ijin Berlayar (SIB) dari pihak Syahbandar maka kapal akan berangkat meninggalkan pelabuhan ke pelabuhan tujuan berikutnya Untuk lebih jelasnya maka kata *clearance* dapat diartikan sebagai berikut:

Menurut kamus bahasa Inggris, *clearance* berasal dari kata dasar *clear* yang artinya bersih, sedangkan *clearance* artinya izin Menurut Amir MS, (1999 hal. 141) *Clearance* adalah :

1. Hak kapal untuk memasuki dan meninggalkan pelabuhan.
2. Ijin (*Certificate*) berangkat kapal dari Syahbandar.
3. Ijin pengeluaran barang dari Pelabuhan.

Dari uraian diatas, kita dapat melihat pengertian *clearance in and out* kapal yaitu:

Clearance In Kapal adalah proses perizinan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi pelabuhan dimana kapal tersebut akan memasuki daerah perairan pelabuhan, sampai kapal sandar di dermaga untuk mengadakan bongkar muat dan kegiatan-kegiatan lainnya.

Clearance Out Kapal adalah proses perizinan pemberangkatan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran pada setiap instansi terkait di pelabuhan dimana kapal tersebut sudah selesai melakukan kegiatan bongkar muat dan kegiatan lainnya yang selanjutnya akan meninggalkan pelabuhan menuju kepelabuhan tujuan berikutnya.

Clearance in kapal merupakan kegiatan masuknya kapal kedalam pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muatnya. Prosedur masuknya kapal kedalam pelabuhan yang melayani perdagangan internasional adalah Nahkoda atau Pemimpin kapal atau bagian operasional principal wajib memberitahukan rencana kedatangan kapal dengan telegram Nahkoda (master cable) atau melalui telepon dan email kepada

agen dalam waktu 1 x 24 jam, setelah menerima informasi rencana kedatangan kapal, agen kemudian mengajukan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) kepada instansi – instansi terkait.

2 Dokumen – Dokumen Kedatangan Yang Dipersiapkan

Sebelum Kapal tiba/ sandar, dokumen – dokumen kedatangan yang sangat penting yang harus dipersiapkan oleh agen yaitu, Laporan Kedatangan Kapal, Permohonan Perstujuan Olah Gerak Sandar Kapal, Kesepakatan Rencana Penyandaran Kapal, Rencana Kegiatan Bongkar Muat, Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut, Izin sandar dikawasan pabean, Tug Boat Request Berthing and Unberthing.

3 Prosedur Keberangkatan Kapal (Clearance Out)

Clearance Out kapal merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal Port Clearance atau Surat Persetujuan Berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan oleh Syahbandar. Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan Syahbandar hanya berlaku selama 1 x 24 jam dan untuk sekali pelayaran. Permohonan tersebut dilengkapi dengan Surat Pernyataan Nahkoda (Master Sailing Declaration) dan bukti– bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tersebut berlayar. Apabila berkas permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar/Port Clearance sudah diajukan ke Syahbandar maka pihak Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dari berkas dan dokumen kapal. Jika terdapat hal–hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, Surat Persetujuan Berlayar tidak dapat diberikan, dan kepada Nahkoda atau Perusahaan Pelayaran (agen) diperintahkan untuk melengkapi kekurangan, menurunkan muatan atau penumpang apabila jumlah penumpang kapal berlebih, atau menyelesaikan

dokumen yang sudah tidak berlaku lagi.

4 Dokumen–Dokumen Keberangkatan Yang Dipersiapkan

Setelah kapal selesai melakukan kegiatan bongkar / muat dipelabuhan, maka selanjutnya agen juga harus mempersiapkan dokumen–dokumen keberangkatan yang diperlukan untuk Port Clearance yaitu, Pemberitahuan Keberangkatan Kapal, Permohonan Olah Gerak Berlayar Kapal, Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh KSOP.

D. Pelabuhan dan Fasilitasnya

Pelabuhan merupakan daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar dan muat barang, kran-kran untuk muat dan bongkar barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya dan gudang-gudang dimana barang disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api, atau saluran pelayanan darat. (Triatmojo, 1996).

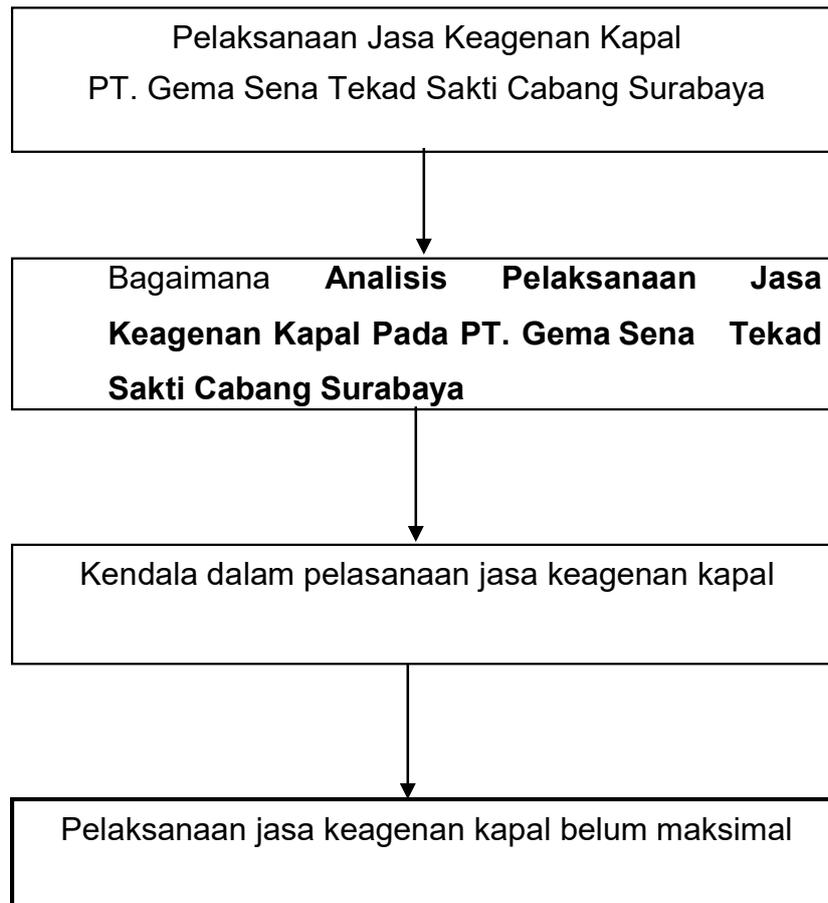
Menurut Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Nomor:KEP.15/PJ.5.03/P.III-2000 tanggal 31 Mei 2000, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muatan.

Barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

1. Fasilitas Pelabuhan secara umum meliputi:
 - a. Kade (rede).
 - b. Gudang Lini I.
 - c. Gudang Lini II (*Warehouse*).
 - d. *Tankfarm* untuk *Liquid Cargo*.
 - e. Silo untuk *Dry Bulk Cargo*.
 - f. *Cranes* dan berbagai *Handling Equipment*.
 - g. Jaringan jalan.
 - h. *Parking areas* untuk truk dan mobil.
 - i. Jalan kereta api (*Railway Track*).
 - j. Lapangan penumpukan (*Marshalling Yards*).
 - k. Pipa-pipa untuk berbagai macam *Bulk Liquid Cargo*.
2. Pelayanan kapal meliputi hal-hal berikut:
 - a. Informasi tentang navigasi (*navigational information*), pelayanan radio dan telepon.
 - b. Pemanduan, penundaan dan makanan.
 - c. Bahan bakar (*bunkering*).
 - d. Reparasi dan galangan kapal.
3. Pelayanan untuk barang terdiri dari:
 - a. Jasa bongkar muat (*cargo handling*).
 - b. Angkutan tongkang dalam pelabuhan (*lighterage*).
4. Fasilitas umum lainnya yang terdiri dari:
 - a. Penerangan listrik.
 - b. Pemadaman kebakaran (*fire fighting*).
 - c. Sanitasi.
 - d. Fasilitas untuk buruh.
 - e. Kebersihan lingkungan.
 - f. Keamanan lingkungan.

E. Kerangka Berfikir

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

F. Hipotesis

Berdasarkan hasil pengamatan penulis selama melaksanakan Praktek darat (Prada) terhadap proses jasa keagenan pada PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya maka penulis membuat hipotesis diduga pelayanan jasa keagenan belum maksimal.

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 untuk menunjang pelayanan kapal pada PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya.

B. Definisi Operasional Variabel/Deskripsi Fokus

Judul penelitian adalah Analisis peranan jasa keagenan untuk menunjang pelayanan kapal pada PT. Gema Sena Tena Tekad Sakti Cabang Surabaya. Pengertian operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jasa Keagenan adalah suatu jenis kegiatan untuk mengurus kapal yang berada didalam 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. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya adalah salah satu badan usaha yang bergerak dalam bidang jasa keagenan kapal untuk mengurus keluar masuknya kapal dan memenuhi apa yang dibutuhkan kapal tersebut.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi merupakan jumlah obyek secara keseluruhan atau generalisasi dari obyek atau subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah 2 kapal jenis milik PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah sebanyak 2 kapal yang memiliki masalah sumber daya manusia.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

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

1. Teknik observasi.

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 adalah teknik observasi.

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 ini penulis mengumpulkan data melalui profil perusahaan yaitu PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya dan literature yang ada kaitannya dengan masalah ini baik melalui buku-buku, laporan penelitian artikel, jurnal penelitian dan lain-lain.

E. 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 peranan jasa keagenan kapal pada PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan

PT. Gema Sena Tekad Sakti berkedudukan di Jl. Perak Tmr Bl F-6/512, Perak Utara, Pabean Cantikan, Surabaya, Jawa Timur Indonesia adalah perusahaan pelayaran yang beroperasi di Indonesia dan internasional seperti negara-negara ASEAN. Tujuan utamanya adalah untuk menyediakan jasa manajemen kapal yang handal dan efisien untuk pelanggannya.

Perusahaan ini mempunyai pusat di Jalan RK Ilir 483A, Banjarmasin 70246 Kalimantan Selatan Perusahaan yang bergerak dalam bidang aktivitas bisnis Agen Pengiriman dan Pelabuhan. Namun dalam perkembangannya PT. Gema Sena Tekad Sakti kemudian mendirikan perusahaan yang bergerak dalam bidang *Shipping* dan *Agency*. Perusahaan ini memiliki tim tenaga profesional dan berpengalaman dalam mengelola operasional kapal.

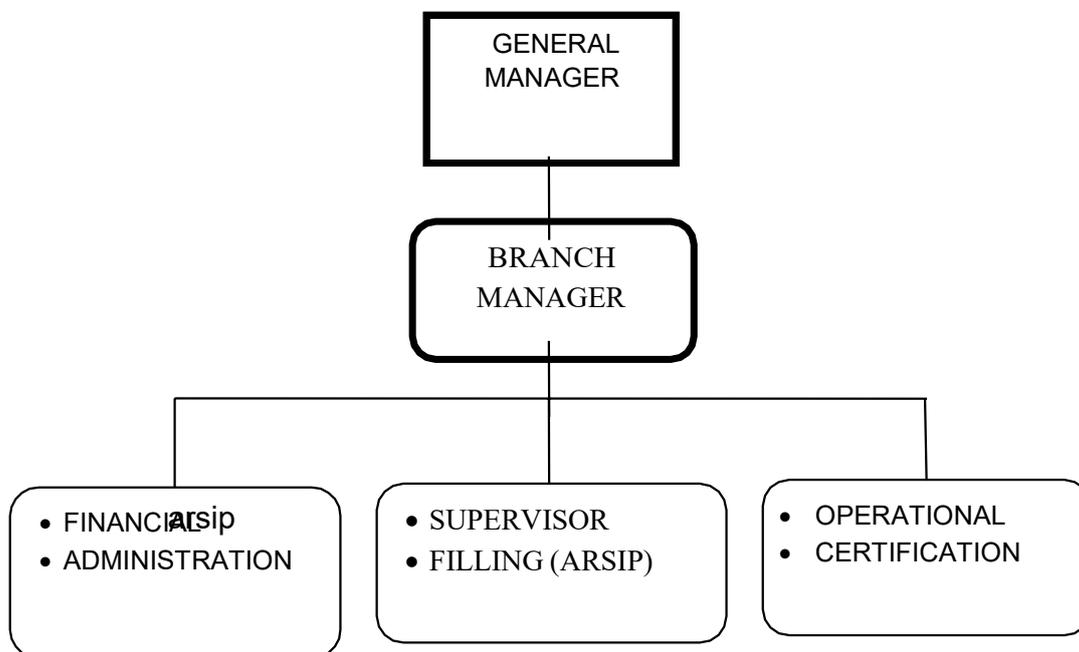
Perusahaan yang terkait dengan PT. Gema Sena Tekad Sakti seperti PT. Bahari Alam Ceria, PT. Amanah Soraya Hasmi, PT. Global Trans Energy Internasional dll, untuk melakukan pembukaan kantor cabang di daerah di Kalimantan diantaranya berada di Banjarmasin, Tanah Bumbu, Banjarmasin Barat, Banjarmasin Timur, Kalimantan Selatan. Dengan armada dan potensi pengiriman barang yang ada di Kalimantan yang memadai maka sebagian besar unit armada dioperasikan di daerah Kalimantan khususnya di daerah Banjarmasin, Kalimantan Selatan.

B. Struktur Organisasi

Struktur organisasi yang mampu mengakomodir tuntutan pengembangan usaha harus disertai kemampuan untuk mengarahkan semua sistem yang terlibat didalamnya agar bekerja

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

Gambar 4.1. Struktur Organisasi PT. Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya



Sumber Data: PT. Gema Sena Tekad Sakti

C. Gambaran Pelaksanaan Pelayanan Jasa Keagenan

1. Pengurusan *Clearance In*

Clearance in adalah proses pengurusan perizinan kapal yang akan tiba di pelabuhan ke instansi-instansi terkait. Berikut langkah- langkah proses *Clearance in*:

- a. Pihak pemilik kapal sudah memberikan informasi melalui via telepon dan email, mengenai rencana kedatangan kapal dan mengirimkan lampiran untuk pengajuan Permohonan

Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) pada instansi terkait sebagai berikut:

- 1) *Letter of Appointment* (Surat Penunjukan Keagenan Kapal).
 - 2) Sertifikat Surat Laut/Surat Tanda Kebangsaan. Adalah Surat yang berisikan pernyataan kebangsaan kapal, maka atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak mendapatkan perlindungan hukum.
 - 3) Surat Ukur Internasional/*International Tonnage Certificate*. Adalah Sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang, ukuran-ukuran pokok seperti panjang dan lebar kapal, serta tonase kotor dan tonase bersih kapal.
 - a) *Ship Particular*, yaitu Surat yang berisi tentang data-data kapal.
 - b) *Cargo Manifest*, yaitu Surat yang berisi daftar semua perincian barang muatan yang ada di kapal tersebut.
 - c) *Bill Of Lading (B/L)* adalah Surat bukti barang muatan yang berfungsi sebagai, tanda terima sah barang muatan, perjanjian pengangkutan, dan sebagai bukti kepemilikan barang muatan.
- b. Setelah pihak Agen mendapatkan kepastian kedatangan kapal, maka pihak Agen pelayaran menyiapkan dokumen sebagai berikut:
- 1) Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) Surat yang berisi data tentang kapal yaitu, Nama/Voyage, Bendera, Pemilik Kapal, Agen Pelayaran, Perkiraan Tiba dan Berangkat, Pelabuhan Asal/Tujuan, Labuh Kedatangan/Labuh Keberangkatan, Rencana Kegiatan.

Surat ini harus diajukan paling lambat 6 jam sebelum kedatangan kapal ke instansi terkait antara lain:

- a) Kantor Kesyahbandaran Tujuannya untuk memberitahu kan kedatangan kapal kepada pihak syahbandar.
 - b) Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas utama Surabaya Tujuan pemberitahuan ini agar pihak kesehatan pelabuhan memeriksa keadaan atau kesehatan dari awak kapal dan kesehatan kapal sebelum melakukan penyandaran kapal.
 - c) Pihak Jasa *Mooring Boat*, pihak agen menghubungi pihak *mooring boat* untuk nanti mengantarkan staf operasional ke atas kapal untuk proses pengambilan dokumen kapal pada saat kapal dalam posisi Lepas Jangkar (*Anchorage*), dan pihak *mooring boat* yang ditunjuk pihak agen pelayaran, wajib juga membantu proses penyandaran kapal, pengikatan tali kapal dan mengantar jemput awak kapal yang naik turun selama kapal berada diposisi Lepas Jangkar ataupun saat kapal sandar di dermaga.
 - d) Saat kapal tiba diarea pelabuhan dalam tugasnya untuk melakukan pengambilan sertifikat kapal, seorang staf operasional selalu melakukan hubungan dengan pihak kapal baik melalui telepon maupun *channel* radio, hal ini dilakukan untuk memperoleh kepastian tentang kapan rencana kapal tiba di pelabuhan.
- 2) Setelah kapal tiba diarea pelabuhan, dan kapal dalam posisi Lepas Jangkar (*Anchorage*), staf operasional naik ke atas kapal untuk menemui Nakhoda kapal meminjam dan memeriksa dokumen atau sertifikat kapal original

untuk keperluan *Clearance In* di Kantor Kesyahbandaran Surabaya diantaranya sebagai berikut:

- a) *Arrival Condition* berisi tentang kondisi kapal saat tiba di pelabuhan seperti jumlah bahan bakar, air tawar, draf tiba.
- b) *Last Port Clearance* yaitu bukti *Clearance* dari pelabuhan sebelumnya atau pelabuhan asal.
- c) Warta Kapal atau Berita Kapal Surat yang harus diisi pada saat kapal tiba di pelabuhan.
- d) *Crew List* daftar awak kapal yang berada diatas kapal beserta jabatannya.
- e) Buku Kesehatan/*Health Book*.
- f) Sertifikat Kapal Original untuk pendaftaran *Clearance In*. Selain melakukan pengambilan dokumen kapal untuk keperluan *Clearance in*, staf operasional juga menanyakan tentang semua kebutuhan kapal misalkan permintaan bahan bakar, permintaan air tawar, permintaan perbekalan kapal, dan kebutuhan-kebutuhan lain untuk awak kapal. Selesai dari pemeriksaan dokumen kapal staf operasional segera membawa dokumen- dokumen kapal ke kantor untuk mendaftarkan permohonan via online guna keperluan *Clearance in* di Kantor Kesyahbandaran.

Dokumen-dokumen yang didaftarkan dan dilampirkan untuk proses *Clearance in* di Kantor Syahbandar antara lain:

- a. Surat Laut/Surat Tanda Kebangsaan yaitu Surat yang berisikan pernyataan kebangsaan kapal, atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak mendapatkan perlindungan hukum.

- b. Surat Ukur Internasional/*International Tonnage Certificate* adalah Sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang ukuran-ukuran pokok seperti panjang dan lebar kapal, serta tonase kotor dan tonase bersih kapal.
- c. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang/*Cargo Ship Safety Construction Certificate* adalah Sertifikat yang menyatakan bahwa konstruksi kapal atau bangunan harus kuat.
- d. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang/*Cargo Ship Safety Equipment Certificate* adalah Sertifikat yang menyatakan kelayakan alat keselamatan kapal sebagai perlengkapan dalam berlayar yang diizinkan berada diatas kapal.
- e. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang/*Cargo Ship Safety Radio Certificate* adalah Surat yang menyatakan bahwa kapal telah dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio.
- f. Sertifikat Manajemen Keselamatan/*Safety Management Certificate* adalah Sertifikat manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal yang aman serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan diatas kapal.
- g. Sertifikat Klasifikasi/*Classification Certificate* adalah Sertifikat status klasifikasi kapal, berupa laporan survey yang dikeluarkan oleh Klas dijadikan referensi dalam pengambilan oleh pihak yang terlibat dalam operasional kapal tersebut.

- h. Sertifikat Garis Muat Internasional/*International Load Line Certificate* adalah Sertifikat yang diterbitkan oleh pemerintah negara kebangsaan kapal, berdasarkan ketentuan dari konvensi internasional tentang garis muat yang memberikan pembatasan garis muat dan lambung timbul untuk tiap-tiap musim, atau jenis perairan dimana kapal berlayar.
- i. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Oleh Minyak/*International Oil Pollution Prevention Certificate* adalah Sertifikat untuk kapal yang telah memenuhi persyaratan pencegahan pencemaran minyak dari kapal berdasarkan hasil pemeriksaan dan pengujian.
- j. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Limbah Kotoran/*International Sewage Pollution Prevention Certificate* adalah Sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal untuk menghindari pencemaran limbah kotoran.
- k. Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran Udara/*International Air Pollution Prevention Certificate* adalah Sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal untuk menghindari pencemaran polusi udara.
- l. Sertifikat Pengawasan Minimum/*Safe Manning Certificate* adalah Sertifikat keterangan awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional yang menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian
- m. RPT (Rencana Pola Trayek) Berisi daftar pelabuhan singgah yang boleh dikunjungi.
- n. *Certificate Inflatable Life Raft* adalah Serifikat yang

menyatakan bahwa perlengkapan kapsul keselamatan yang ada diatas kapal layak sebagai alat keselamatan.

- o. Sertifikat Pemadam/*Fire Extinguisher* adalah Sertifikat yang menyatakan bahwa perlengkapan pemadam kebakaran yang ada diatas kapal telah diperiksa seperti bubuk, busa, dan CO2.
- p. Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal/*Ship Sanitation Control Exemption Certificate* adalah Sertifikat alat bantu untuk membantu suatu negara dalam mengurangi resiko penyebaran penyakit akibat dari pelayaran kapal internasional dan nasional.

2. 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 *local Agent* tentang pelabuhan tujuan berikutnya apakah ada perubahan atau tidak sehubungan dengan sesuatu hal yang terjadi.

Agen 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. Gema Sena Sena Tekad

Sakti kepada:

- a. Kantor Syahbandar Surabaya
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 sudah selesai, maka yang terakhir adalah mengajukan Surat Ijin Belayar (SIB) ke Syahbandar dengan dilampiri *Clearance out* dari petugas syahbandar, *Clearance out* dari Karantina (*Port Health Clearance*), *Clearance out* dari Imigrasi. Selanjutnya agen pelayaran mengajukan permohonan untuk Keluar kepada PT. (Persero) Pelindo III Surabaya, 24 jam sebelum keberangkatan kapal. Permohonan keluar ini diajukan dengan dilampiri kwitansi pembayaran atas tagihan dalam penggunaan fasilitas labuh di daerah Pelabuhan.

Sebelum kapal diberangkatkan, maka *general agent* harus mengadakan koordinasi dengan *next port* agar diketahui kapan kapal sampai disana sehingga agen pelayaran di *next port* dapat mempersiapkan segala sesuatunya untuk memberikan pelayanan terhadap kapal tersebut.

3. 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. Mengurusi segala sesuatu untuk *clearance out*.

- c. Menyelesaikan administrasi dalam pemakaian jasa pelabuhan.
- d. Memberikan pelayanan terakhir terhadap kebutuhan 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) Paspor 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. (Persero) Pelindo

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.

D. Kendala dan Hambatan Yang Sering Terjadi

Berikut peneliti melampirkan hasil penelitian mengenai beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya penundaan/keterlambatan dan pembatalan keberangkatan kapal, yang diageni oleh PT. Gema Sena Sena Tekad Sakti. Dalam pengambilan data penyebab keterlambatan kapal dilakukan pada tahun 2019. Beberapa permasalahan dalam aktivitas di pelabuhan di antaranya:

1. Demurrage

Demurrage adalah batas waktu untuk barang dihitung sejak proses bongkar muat barang dari sarana pengangkut/kapal hingga keluar dari pintu pelabuhan. Seringkali, waktu tunggu untuk berlabuh jauh lebih lama daripada waktu untuk berlayar.

Hambatan yang terjadi dalam proses bongkar muat kapal seperti pemasangan pipa atau penyandaran posisi kapal, menunggu muatan, dan tempat bongkaran di *jetty* penuh. Dapat disimpulkan mengenai *demurrage* yang menyebabkan penambahan biaya di dermaga tempat pemuatan ataupun pembongkaran. Dari temuan faktor hambatan-hambatan lain yang terjadi dalam pelaksanaan bongkar muat kapal peneliti telah menyajikan langkah-langkah yang terlebih bisa untuk

mengurangi ataupun menghindari kesalahan yang muncul dikarenakan faktor lain. Setiap kegiatan bongkar muat kapal yang akan dilaksanakan perlunya untuk tempat khusus sebagai tempat muat atau bongkar. Dalam kegiatan bongkar muat memerlukan selalu pengawasan dan harus selalu dilakukan pada setiap pelaksanaan. Dari penelitian penulis pentingnya upaya untuk pengurangan *demurrage* yang berperan untuk meminimalkan atau mengurangi upaya terjadinya *demurrage* (waktu yang terbuang) ketika proses bongkar muat kapal. Dari setiap kegiatan bongkar dan muat barang berbahaya sering kali terjadi hal tak terduga di lapangan, entah itu karena ulah manusia maupun dari alam.

Demurrage merupakan hal yang sering terjadi dalam pelaksanaan bongkar muat kapal. upaya untuk meminimalkan atau mengurangi kendala dalam proses bongkar muat tersebut, maka penerapan atau langkah yang digunakan salah satunya adalah koordinasi yang baik dengan Agen terkait. karena sangat membantu kinerja bongkar muat di dermaga pemuatan atau pembongkaran sebagai langkah atau upaya yang digunakan untuk mengurangi terjadinya *demurrage* tersebut. perusahaan terkait dapat dengan mudah melakukan evaluasi dari kinerjanya dikarenakan untuk koordinasi dengan agen agar berjalan dengan sebagaimana mestinya. Dalam hubungannya dengan evaluasi kinerja peneliti dapat mengambil sebuah gagasan mengenai hal-hal yang diperlukan perusahaan seperti menjadikan perbaikan koordinasi dengan agen ini sebagai langkah awal untuk pelaksanaan bongkar muat barang berbahaya, penerapan lebih lanjut oleh perusahaan terkait sehingga lebih maksimal lagi dalam melaksanakan kegiatannya, dan membangun kreatifitas kinerja perusahaan dalam keterkaitannya dengan meningkatkan potensi dan kemajuan perusahaan serta dapat bersaing dalam

lingkup regional hingga internasional. Pembenaan posisi kapal sangat berpengaruh pada pelaksanaan bongkar muat kapal, karena hal ini merupakan langkah awal untuk melakukan kegiatan dalam pelaksanaan bongkar muat barang berbahaya tersebut. Apabila kapal sudah dalam posisi penyandaran kapal yang baik dan benar maka langkah pertama dalam memulai kegiatan bongkar muat. Upaya yang akan dilakukan dalam kegiatan ini adalah salah satunya dengan mempersiapkan segala sesuatunya dalam dermaga tersebut. Mulai dari kegiatan tambat, pandu, tunda dan semua yang mencakup kegiatan kapal sandar harus dilakukan pembenaan dan persiapan yang lebih untuk pengelolaannya.

Pelaksanaan bongkar muat sering terjadinya kendala seperti halnya keterlambatan kegiatan kapal karena *jetty* penuh dan perbaikan alat bongkar muat itu sendiri. Dengan *ship to ship* diterapkan dapat memudahkan proses pelaksanaannya ketika dilapangan, karena *ship to ship* ini berfungsi ketika pelaksanaan bongkar muat tersebut ditengah laut. Upaya yang akan dilakukan oleh peneliti seperti yang telah dijelaskan dari informan tersebut yaitu memaksimalkan kinerja pelaksanaan bongkar muat barang berbahaya, sehingga penerapan *ship to ship* dapat berjalan sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Seperti contoh dilaksanakan *ship to ship* ketika kegiatan bongkar muatan berlangsung di tengah laut. Jadi ketika operator menggunakan peralatan mengalami kendala, dengan adanya pelaksanaan *ship to ship* tersebut dapat meminimalkan pemunduran waktu karena faktor tertentu di dermaga. Memaksimalkan kinerja dalam pelaksanaan bongkar muat kapal dalam kaitannya dengan proses bongkar muat memang harus membutuhkan keahlian dan keterampilan khusus, karena dalam kegiatan ini haruslah maksimal sesuai dengan porsi yang telah ditentukan.

2. Sumber Daya Manusia (SDM)

Meningkatnya kegiatan bongkar muat dan aktivitas perdagangan baik luar negeri maupun domestik menyebabkan ketepatan, tingkat kemampuan dalam bekerja karyawan tersebut berkurang, perencanaan dan pengawasan yang tidak efektif akan mengakibatkan kendala-kendala antara lain:

- a) Sering terjadi penundaan yang mengakibatkan banyaknya waktu terbuang tanpa melakukan pekerjaan.
- b) Rendahnya pemanfaatan sumber daya manusia di dermaga serta rendahnya *out put* kapal yang dapat mengarah kepada kapal lebih lama berada di pelabuhan.
- c) Pengetahuan mengenai penggunaan perlengkapan K3 (Keselamatan & Kesehatan Kerja) saat bekerja, hal ini dilakukan untuk menjaga keselamatan selama bekerja.

Tabel 4.1 Data Kunjungan Kapal PT. Gema Sena Tekad Sakti

Nama Kapal	Bendera	TA	TD	Keterangan
MV. Dewi Ambarwati	Indonesia	28/11/2019	30/11/2019	Langsung sandar
MV. Sinar Handil	Indonesia	03/12/2019	05/12/2019	Langsung sandar
MV. Sami	Indonesia	13/12/2019	18/12/2019	Langsung Sandar
MV. Krisna 315	Indonesia	27/12/2019	30/12/2019	Langsung sandar
MV. Alfa Trans	Indonesia	05/01/2020	09/01/2020	Pengaruh SDM

MV. Zaleha Fitrat	Indonesia	14/01/2020	16/01/2020	Langsung sandar
MV. Azzahrah	Indonesia	23/01/2020	25/01/2020	Langsung sandar
MV. Afrianie	Indonesia	31/01/2020	03/02/2020	Langsung sandar
MT. Naga Jaya	Indonesia	10/02/2020	14/02/2020	<i>Demmorage</i>

E. Cara Mengatasi Hambatan Yang Terjadi

1. *Demmorage*

- a. Perbaiki isi kontrak berupa pengenaan nilai *rate demurrage*.
- b. Pendekatan manajemen kepada Pelindo selaku perusahaan pengelola pelabuhan untuk mendapatkan prioritas sandar di pelabuhan utama.
- c. Berkoordinasi dengan BMKG dalam melakukan pencatatan kejadian cuaca.
- d. Mempercepat proses muat/*loading* dan bongkar/*discharging*.
- e. Tidak ada antrian atau meminimalkan waktu antrian pada saat mau muat/*loading* dan bongkar/*discharging*.
- f. Ketersediaan cargo/muatan sesuai dengan *dead freight*
- g. muatan.

Pada pelaksanaan bongkar muat kapal haruslah memenuhi prosedur yang baik, karena kegiatan ini membutuhkan penanganan yang lebih dan sesuai dengan prosedur yang ada. Terkait semua hal yang telah dilaksanakan harapannya adalah tercapainya hasil yang maksimal dalam pelaksanaan bongkar muat pada kapal. kegiatan kapal yang ada dapat kita lihat bagaimana berjalannya kegiatan kapal ketika berada di lapangan atau area dermaga. Dalam kegiatan bongkar atau muat dijelaskan

bahwa kapal sering mengalami *shifting* ataupun *demurrage*, sehingga menyebabkan lamanya waktu yang digunakan dan yang jelas akan menambah pembengkakan biaya dalam sekali pelaksanaan kegiatan bongkar dan muat tersebut. *Demurrage* dikenal dengan pengenaan denda kepada penyewa kapal apabila dalam pelaksanaan pekerjaan muat atau pembongkaran muatan kapal terjadi keterlambatan penyelesaian pekerjaan. Kapal yang masuk ke dermaga akan menunggu instruksi dari petugas pelabuhan dimana untuk mempersiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan oleh kapal terkait, mulai dari petugas (SDM) hingga peralatan tambahan yang diperlukan. Melihat banyaknya kasus yang ada dalam dermaga dapat diketahui hal-hal yang dapat menyebabkan kapal menjadi lama. Seperti halnya antri kapal karena banyak kapal yang sandar di dermaga tersebut, karena tempat bunker di *Jetty* penuh sehingga mengakibatkan kapal *shifting*.

2. Sumber Daya Manusia (SDM)

Cara yang bisa dilakukan adalah mengubah secara mendasar sumber daya manusia di Indonesia dengan mengubah potensi yang rendah menjadi sumber daya manusia yang berkualitas tinggi. Peningkatan dan pengembangan kompetensi serta kualitas sumber daya manusia melalui pemberian kesempatan magang, kerja sama dalam pemanfaatan program pelatihan, pemberian kesempatan pertukaran tenaga ahli dan pemantapan program kepemimpinan. Sehingga bisa mendapatkan SDM yang ramah, sopan, serta bertanggung jawab.

Didalam pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal di pelabuhan SDM sangat menentukan baik ataupun buruknya pelayanan jasa Keagenan yang dimana sangat berperan penting dalam proses pengurusan Dokumen-dokumen

yang ada di lapangan. Maka dari itu perlu ditingkatkan kembali Profesionalitas dalam menunjang kegiatan di Pelabuhan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dalam pelaksanaan pelayanan jasa keagenan dalam hal penanganan *Clearance in and Out* kapal, maka penulis dapat menarik kesimpulan diantaranya adalah sebagai berikut.

1. Dalam proses bongkar muat sering terjadi kerusakan alat bongkar muat pelabuhan dan cuaca yang tidak menentu dapat menghentikan kegiatan bongkar muat sehingga menimbulkan biaya tambahan oleh perusahaan pelayaran menyebabkan terjadinya *demmurage*.
2. Faktor SDM (Sumber Daya Manusia) yang masih kurang dalam tingkat kemampuan bekerja, serta perencanaan dan pengawasan yang tidak efektif mengakibatkan kegiatan *clereance* di pelabuhan terhambat.

B. Saran

Dalam hal ini penulis akan memberikan saran-saran, semoga dapat bermanfaat bagi pengelola PT. Gema Sena Tekad Sakti serta pihak-pihak yang terkait, sebagai berikut:

1. Disarankan kepada pihak perusahaan bongkar muat agar selalu memperhatikan sistem kerja alat bongkar muatnya agar tidak terjadi kerusakan yang dapat menimbulkan keterlambatan dalam proses bongkar muat yang akan menyebabkan terjadinya *demmurage*.
2. Untuk mengatasi permasalahan SDM (Sumber Daya Manusia) disarankan kepada pihak perusahaan PT. Gema Sena Tekad Sakti harus bersikap tegas terhadap staf atau pegawai yang melakukan kelalaian dalam bekerja agar tidak terjadi keterlambatan dalam pengurusan *clereance in and out* kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Djabier, A., & Herlambang, Y. (2018). Bagaimana Efektivitas Penerapan MARPOL pada Kapal - Kapal di Pelabuhan PANTOLOAN. VENUS, 6(11), 61-70
- Menurut Arham, A. (1995) tentang, tata cara penanganan dokumen kapal.
- Hoesin, Rusman.(2009). *Kamus Pelayaran*. Jakarta: Citra Harta Prima.
- Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Nomor KEP.15/PJ.5.03/P.III-2000 tanggal 31 Mei 2000.
- Kosasih, Engkos (2007). Manajemen Perusahaan Pelayaran. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- MS, Amir. (1999). *Ekspor Impor, Teori dan Penerapannya*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Peraturan Pemerintah, Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.
- R.P Suyono. (2007). Transportasi Laut. Jakarta: Media Karya.
- Suyono, R.P. 2015. Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut. Edisi II. Jakarta: PPM
- Soedoyono, Wiwoho. (2010). Sarana-sarana Penunjang Angkutan Laut.
- Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Didi Junaedi, akrab disapa didi. Dilahirkan di Desa Ugi Baru, Kecamatan Mapilli, Kabupaten Polewali Mandar, Provinsi Sulawesi Barat pada tanggal 31 Mei 1996. Merupakan anak pertama dari empat bersaudara, dari pasangan bapak Haidir Djalil dan ibu Basmianti. Penulis menyelesaikan pendidikan dasarnya di SD Negeri 028 Ugi Baru pada tahun 2008, penulis kemudian melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Pertama Negeri 1 Wonomulyo pada tahun 2011. Setelah lulus dari SMP, penulis melanjutkan pendidikannya di Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Wonomulyo dan tamat pada tahun 2014. Penulis sempat melanjutkan pendidikan di UIN Alauddin Makassar pada tahun 2015 sampai 2016, kemudian 2016 melanjutkan pendidikannya di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar. Pada Agustus 2016, penulis memulai pendidikan Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut, PIP Makassar. Pada semester V dan VI, penulis melaksanakan Praktek Kerja Darat (Prada) di PT Gema Sena Tekad Sakti Cabang Surabaya pada bulan Agustus 2019 dan berakhir Mei 2020. Setelah menyelesaikan Prada penulis kemudian kembali ke PIP Makassar untuk melanjutkan pendidikan pada semester VII dan VIII hingga skripsi ini di ujikan. Di tahun 2021, penulis telah menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar.