



PENANGANAN BONGKAR MUAT PETI KEMAS DIVISI UNIT BONGKAR MUAT OLEH PT. PELABUHAN INDONESIA I (PERSERO) CABANG BELAWAN

Muhammad Delfi Arianto

ariantodelfy53@gmail.com

Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui lebih dekat bagaimana PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan divisi Unit Bongkar Muat dalam melaksanakan penanganan bongkar muat peti kemas di pelabuhan ujung baru belawan dan hambatan apa saja yang dihadapi dalam penanganan kegiatan bongkar muat peti kemas. Kegiatan dalam proses bongkar muat container dari dan ke kapal ini bertujuan untuk melaksanakan tanggung jawab dalam bongkar muat barang dari kapal hingga ke tempat penumpukan, muatan barang kepada pihak yang benar-benar terkait dan bertanggung jawab. Dalam proses bongkar muat container memerlukan dokumen-dokumen pendukung seperti Bill of Lading, cargo list, dan tally muat. Dokumen (B/L) Bill of Lading berfungsi untuk mempelancar dalam proses bongkar muat container dan merupakan tanda bukti terima barang yang di keluarkan oleh perusahaan pelayaran. Cargo list berfungsi untuk daftar semua barang yang di muat ke kapal. Sedangkan tally muat berfungsi untuk semua barang yang di muat diatas kapal di catat di tally sheet. Hal itu di dukung oleh PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan, dalam proses bongkar muat container harus menggunakan ketelitian dan keuletan agar barang aman.

Kata Kunci: Penanganan, Peti Kemas, PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan.

Abstract: This research aims to find out more closely how PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Belawan Branch, Loading and Unloading Unit division in handling container loading and unloading at the Belawan New Edge port and what challenges are faced in handling container loading and unloading activities. Activities in the process of loading and unloading containers from and to ships are aimed at carrying out responsibility for loading and unloading goods from the ship to the stacking area, the cargo of goods to parties who are truly related and responsible. The process of loading and unloading containers requires supporting documents such as Bill of Lading, cargo list and loading tally. The Bill of Lading (B/L) document functions to facilitate the process of loading and unloading containers and is proof of receipt of goods issued by the shipping company. Cargo list functions to list all goods loaded onto the ship. Meanwhile, the loading tally functions to record all goods loaded on the ship on the tally sheet. This is supported by PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Belawan Branch, in the process of loading and unloading containers, you must use precision and tenacity so that the goods are safe.

Keywords: Handling, Containers, PT. Port Indonesia I (Persero) Belawan Branch.

PENDAHULUAN

Sebagai negara Maritim angkutan laut merupakan tulang punggung sistem transportasi. Pelabuhan memegang peranan penting salah satu fungsi pelabuhan yaitu sebagai mata rantai transportasi atau titik temu moda transportasi sebenarnya diperankan oleh terminal. Terminal merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kapal dan melaksanakan kegiatan bongkar muat barang ataupun penumpang. Oleh karena itu dengan meningkatnya arus kedatangan kapal dan arus barang serta bongkar muat maka semua pihak yang terkait di bidang pelayaran akan meningkatkan kinerjanya demi tercapainya

kelancaran segala aktivitas yang ada di pelabuhan. Pelabuhan Belawan sebagai salah satu pelabuhan besar yang ada di Indonesia dimana di dalamnya terdapat beberapa terminal pelabuhan guna untuk melakukan suatu kegiatan pelayaran. Seperti halnya dalam proses kegiatan bongkar muat petikemas secara domestik. Dalam kegiatan bongkar muat yang menggunakan jasa angkutan laut, merupakan kegiatan yang sangat penting karena tanpa adanya kegiatan tersebut barang yang akan dimuat tidak akan sampai ke tujuan. Kegiatan bongkar muat tidak hanya berupa bahan baku dan barang, adapun petikemas yang digunakan untuk mengeksport impor barang dan produk yang membutuhkan keamanan khusus, seperti mobil, benda- benda museum, senjata militer dll. Dengan perkembangan-perkembangan yang terjadi di PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan, maka timbulah masalah- masalah yang ada di unit bongkar muat sehingga perlu penanganan yang tepat untuk menyelesaikannya seperti ketidak efektifitasan proses bongkar muat barang di karenakan alat yang sering mengalami masalah, kurang lengkapnya dokumen dan kurangnya armada pengangkutan. Hal tersebut yang membuat kami tertarik untuk mengetahui lebih detail tentang arus penanganan kegiatan bongkar muat petikemas di Divisi Unit Bongkar Muat Cabang Belawan. Untuk itu, kami selaku taruna/i akan berusaha untuk mempelajari, meneliti dan memahami sistem arus penanganan bongkar muat petikemas yang ada di PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan.

METODE

Dalam melaksanakan penulisan karya tulis ini, penulis menggunakan beberapa metode atau cara kerja pengumpulan data. Metode yang digunakan dalam melaksanakan penulisan ini adalah :

1. Pengamatan Lapangan (Field Research)

Metode ini dilakukan dengan cara wawancara langsung kepada pihak-pihak yang terkait yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, diantaranya terhadap karyawan divisi unit bongkar muat PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang Belawan. Selain wawancara juga dilakukan pengamatan secara langsung terhadap objek. Penulis mempelajari dan mencari penyesuaian antara keterangan yang diperoleh dengan keadaan lapangan sebenarnya.

2. Pengamatan Perpustakaan (Library Research)

Metode studi perpustakaan yaitu suatu metode yang diperoleh dengan membaca buku-buku perpustakaan POLTEK-AMI yang berkaitan dengan persoalan yang akan dibahas dalam suatu penulisan dan merupakan bahan tambahan yang menyediakan informasi untuk melengkapi suatu penulisan.

HASIL PENELITIAN

A. Sejarah Singkat, Struktur Organisasi dan Uraian Tugas PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan

1. Sejarah Singkat Perusahaan

PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) pada awalnya masa penjajahan Belanda adalah perusahaan dengan nama "Haven Bedrijf". Setelah kemerdekaan Republik Indonesia, pada periode 1945-1950, Perusahaan berubah status menjadi Jawatan Pelabuhan. Pada 1969, Jawatan Pelabuhan berubah menjadi Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dengan status Perusahaan Negara Pelabuhan disingkat dengan nama PNP.

Periode 1969-1983, Perusahaan Negara Pelabuhan berubah menjadi Lembaga Pengusaha Pelabuhan dengan nama Badan Pengusahaan Pelabuhan disingkat BPP. Pada 1983, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 11 tahun 1983 Badan Pengusahaan

Pelabuhan (BPP) dirubah menjadi Perusahaan Umum Pelabuhan I disingkat Perumpel I. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 1991 Perumpel I berubah status menjadi PT Pelabuhan Indonesia I (Persero). Perubahan nama Perusahaan menjadi PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) berdasarkan Akta No. 1 tanggal 1 Desember 1992 dari Imas Fatimah, S.H., Notaris di Jakarta dan telah mendapatkan persetujuan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia tertanggal 1 Juni 1992 serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 8612 tanggal 1 Nopember 1994, tambahan No. 87.

Sementara divisi unit bongkar muat (UBM) merupakan organisasi dan tata kerja yang dibuat berdasarkan keputusan direksi PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Nomor PR.02/2/15/PI-15.TU tanggal 18 mei 2015. Fungsi unit bongkar muat adalah untuk melakukan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian kegiatan bongkar muat dan penumpukan. Tugas pokoknya adalah melaksanakan, mengawasi, dan mengevaluasi kegiatan bongkar muat dan penumpukan, serta administrasi operasi dan pendataan kinerja bongkar muat.

Uraian Tugas

- a. Manager
 - Melakukan Kerja sama dengan Instansi terkait agar terjalin hubungan baik dalam perihal ikatan kerja.
 - Mengkoordinasikan anggota dari setiap bidang.
 - Menetapkan kebijakan dan sasaran utama perusahaan, seperti mendapatkan laba atau keuntungan perusahaan.
- b. Staff AdM dan keuangan
 - Bertanggung jawab kepada manager dalam menyusun biaya keluar dan masuk dalam pengurusan muatan.
 - Mengatur staf bawahan.
 - Mampu menerangkan job description dengan baik.
- c. Staff Pelayanan Bongkar Muat
 - Membantu kinerja Asmen pelayanan bongkar muat dalam pengendalian kegiatan pelayanan terminal bongkar muat.
 - Pengendalian serta perawatan sarana bongkar muat barang di pelabuhan.

B. Dokumen dokumen dalam aktifitas penanganan bongkar muat

1. Dokumen Muat

a. Bill Of Lading

Merupakan bukti tanda terima barang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran yang menyatakan bahwa barang telah di terima di kapal untuk di angkut dan di serahkan kepada penerima atau Consignee pada pelabuhan tujuan atau pelabuhan bongkar.

b. Cargo List

Daftar semua barang yang ada di kapal.

c. Tally Muat

Untuk semua barang yang dimuat diatas kapal dicatat dalam tally sheet. Tally sheet juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dimuat. Tally sheet selain di tandatangani oleh petugas yang mencatat juga harus di counter signed oleh petugas kapal mungkin ada ketidak sesuaian (dispute) dari setiap muatan.

2. Dokumen Bongkar

a. Tally Bongkar

Pada waktu barang di bongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya di catat dalam tally sheet bongkar.

b. Outturn Report

Daftar dari semua barang dengan mencatat jumlah colli dan kondisi barang pada waktu bongkar.

c. Cargo Manifest

Daftar barang yang di muat oleh kapal.

d. Special Cargo List

Daftar dari semua barang khusus yang di muat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga,dll.

3. Dokumen Lainnya

a. Daily Report

Laporan harian jumlah tonnage/kubik yang di bongkar/muat per palka per hari.

b. Balance Sheet

Lembar kerja atau laporan harian jumlah tonnage/kubik yang dihasilkan per party barang/palka, jumlah tenaga kerja bongkar muat yang di gunakan dan kendala kendala terjadiserta sisajumlah barang yang belum di bongkar/muat, untuk pembongkaran disebut discharging report dan pemuatan disebut loading report.

c. Statement of Facts

Rekapitulasi dari seluruh daily report catatan kegiatan yang di buat selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

d. Stowage Plan

Gambar dari irisan memanjang/penampang sebuah kapal dengan muatan yang menunjukkan tempat-tempat penyusunan muatan.

e. Damage report

Laporan kerusakan barang yang di bongkar dari dan ke kapal.

f. Manifest

Daftar barang yang akan di bongkar/muat dari dan ke kapal, berisi nama kapal, voyage, jenis barang, tonage/kubikasi, No B/L, shipper, consignee, asal tujuan oleh perusahaan pelayaran.

g. Delivery Order

Bukti kepemilikan barang yang berisi nama kapal, pemilik barang, jenis barang, party, jumlah colli ,jumlah tonnage/kubikasi dll, yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran.

C. Pihak pihak yang terkait dalam penanganan bongkar muat

1. Administraktor Pelabuhan (Port Administrator)

Adalah pelayanan yang menjadi bagian dari pemerintahan di lingkungan kerja pelabuhan, Port Administration sebagai proses rangkaian kegiatan yang wujudnya merencanakan, mengatur, mengurus, menyusun, membimbing, memimpin, memutuskan, mengendalikan atau mengawasi.

2. Syahbandar (Harbour Master)

Seksi Kesyahbandaran mempunyai tugas melakukan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelaik lautan kapal dan pemberian surat izin berlayar, pengawasan kapal asing (Port State Control) dan bongkar muat barang berbahaya, serta pengusutan kecelakaan kapal.

3. Bea Cukai (Customs)

Bea Cukai menjalankan fungsi pengamanan penerimaan negara dan perlindungan terhadap produk industri dalam negeri, paradigma baru dengan misi pelayanan sebagai Trade Facilitator.

4. Imigrasi (Imigration)

Keimigrasian mengawasi lalu lintas orang asing turun (disembark) dan naik (embark) kapal di pelabuhan.

5. Kesehatan Pelabuhan (Port Health)

Melindungi rakyat dari penularan penyakit yang dibawa melalui orang asing, atau sebaliknya mencegah orang asing terjangkit penyakit menular yang telah tersebar di dalam wilayah Indonesia.

D. Alat alat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat

a) HMC (Harbour Mobile Crane)

Alat bongkar muat / crane yang dapat berpindah-pindah tempat serta memiliki sifat yang flexible sehingga bisa digunakan untuk bongkar muat container maupun barang-barang curah /general cargo dengan kapasitas angkat SWL (safety weight load) sampai dengan 100 ton dan mempunyai jangkauan pengangkatan yang relatif jauh dengan kecepatan bongkar / muat ke kapal 15 box per jam

b) RS (Reach Stacker)

Alat bongkar muat kapal yang merupakan kombinasi antara forklift dengan mobile crane yang dilengkapi spreader (pengangkat petikemas) yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan (lift on/ lift off) container di dalam CY (container yard) atau Depo Container. Reach Stacker mampu mengangkat petikemas dan mempunyai jangkauan pengangkatan yang fleksibel (bisa pendek maupun jauh).

c) FL (Fork Lift)

Alat bongkar muat kapal yang dapat bergerak dan memiliki garpu / fork yang digunakan untuk menaikkan atau menurunkan (lift on / lift off) container / general cargo dalam suatu tempat (CY atau Depo Container) yang memiliki kapasitas mengangkat cargo sampai dengan 32 ton dan mempunyai jangkauan pengangkatan yang terbatas.

d) RTG (Rubber Tyred Gantry)

Alat bongkar muat container yang dapat bergerak dalam lapangan penumpukan / CY yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan container dari dan ke atas trailer atau sebaliknya dalam area stack atau penumpukan sesuai dengan block, slot, row dan tier.

e) CC (Container gantry Crane)

Alat bongkar muat container yang dipasang permanen dipinggir dermaga dengan menggunakan rel sehingga dapat bergeser yang berfungsi untuk bongkar muat container dengan jangkauan / row yang cukup jauh dan berfungsi sebagai alat utama guna bongkar muat peti kemas dari dermaga ke kapal dan sebaliknya.

f) Top Loader

Alat bongkar muat kapal ini Seperti forklift tetapi mempunyai kemampuan mengangkat petikemas dan mempunyai jangkauan pengangkatan yang terbatas.

g) Belt Conveyor

Peralatan yang cukup sederhana yang digunakan untuk mengangkut curah dengan kapasitas besar. Alat tersebut terdiri dari sabuk yang tahan terhadap pengangkutan benda padat. Sabuk yang digunakan pada belt conveyor ini dapat dibuat dari berbagai jenis bahan, misalnya: dari karet, plastik, kulit atau pun logam yang tergantung dari jenis dan sifat bahan yang akan diangkut. Untuk mengangkut bahan-bahan yang panas, sabuk yang digunakan terbuat dari logam yang tahan terhadap panas.

h) Bucket Elevator

Salah satu jenis alat pemindah bahan yang berfungsi untuk menaikkan muatan curah (bulk loads) secara vertikal atau dengan kemiringan (incline) lebih dari 70 derajat dari bidang datar. Contoh semen, pasir, batubara, tepung, dll. Bucket elevator dapat digunakan untuk menaikkan material dengan ketinggian hingga 50 meter. kapasitasnya bisa mencapai 50m/3jam. Konstruksinya dapat mencapai posisi vertikal.

i) Grab

Grab adalah alat bongkar muat yang sering digunakan untuk membongkar atau memuat barang jenis curah kering. Kebanyakan muatan curah dibongkar ataupun dimuat ke atau dari kapal di pelabuhan atau dermaga khusus yang melakukan bongkar muat untuk muatan curah.

j) Crane kapal (ship gear)

Untuk kepraktisan, kapal cargo umumnya dilengkapi dengan crane kapal (ship gear). Crane kapal harus dapat digunakan dalam melakukan kegiatan stevedoring baik untuk barang berjenis container, maupun bag cargo (dengan menggunakan jala-jala). LLGC (Level Luffing Gantry Crane) Alat bongkar muat di pelabuhan. berbentuk seperti crane kapal, namun terletak di dermaga. Beberapa menggunakan rel atau roda sebagai sarana untuk berpindah tempatnya. Alat ini dapat digunakan untuk berbagai jenis cargo, seperti container, bag cargo, maupun curah kering (dengan penambahan alat tertentu).

k) Kegiatan penanganan bongkar muat peti kemas

Dalam proses penanganan atau handling peti kemas di pelabuhan adapun kegiatan yang termasuk didalamnya yaitu :

1. Receiving : adalah aktivitas pergerakan Container dari hinterland/luar melalui in gate menuju Container yard (CY)/lapangan penumpukan untuk di stack/ditumpuk.
2. Loading : adalah aktifitas pergerakan Container dari Container yard (CY)/lapangan penumpukan menuju dermaga ke kapal untuk dimuat.
3. Unloading/discharge : adalah aktifitas pergerakan Container dari kapal menuju ke Container yard (CY)/lapangan penumpukan untuk di stack.
4. Delivery : adalah aktifitas pergerakan Container dari Container yard (CY)/lapangan penumpukan melalui out gate menuju hinterland.
5. Stevedoring : adalah pekerjaan membongkar peti kemas dari palka kapal ke atas chasis/dermaga atau sebaliknya dengan menggunakan crane kapal atau crane darat.
6. Trucking/haulage : adalah pekerjaan mengangkut peti kemas dengan No Jenis Peti Kemas.
7. Shifting grounded : adalah pekerjaan memindahkan Container dari bay/row/tier ke bay/row/tier yang lain dalam palka kapal yang dilaksanakan dengan menumpuk lebih dahulu ke dermaga.
8. Relokasi: Adalah pekerjaan memindahkan Container dari blok/slot/row/tier ke blok/slot/row/tier lain di Container yard (CY)/lapangan penumpukan dengan tujuan pengelompokkan Container di suatu tempat atau pengosongan tempat penumpukan.
9. Angsur : adalah pekerjaan memindahkan Container dari suatu tempat ke tempat lain dalam Container yard (CY)/lapangan penumpukan tanpa menggunakan trailer/chasis.
10. Transshipment : adalah pekerjaan pembongkaran Container dari kapal pengangkut pertama disusun dan ditumpuk di Container yard (CY)/lapangan penumpukan dan dimuat dan dimuat di kapal pengangkut kedua.

11. Reefer monitor : adalah pekerjaan memonitor kapasitas supply listrik dan temperatur di dalam Container reefer.
 12. Lift on : adalah pekerjaan mengangkat Container dari tempat penumpukan ke atas chasis dengan menggunakan transtainer/top loader atau alat lain.
 13. Lift off : adalah pekerjaan mengangkat Container dari atas chasis ke tempat penumpukan dengan menggunakan transtainer / top loader atau alat lain.
- a) Hambatan hambatan dalam kegiatan bongkar muat
- Berikut hambatan-hambatan dalam Kegiatan Penanganan Bongkar Muat Peti Kemas :
1. Faktor hambatan peralatan pada saat proses bongkar muat terjadi masalah pada alat bongkar yaitu alat rusak dan alat kurang.
 2. Faktor hambatan menunggu muatan yang kurang lengkap dokumen.
 3. Hambatan berupa faktor alam seperti cuaca buruk atau hujan lebat. Hal tersebut dapat menghambat pelaksanaan proses bongkar muat sehingga diharus dihentikan demi keselamatan barang dan pekerja.
 4. Hambatan berupa adanya antrian pada dermaga yang digunakan karena keterlambatan proses bongkar muat yang dilakukan pihak lain sehingga berakibat pada waktu pelaksanaan bongkar muat pada yang telah ditentukan serta mengganggu kelancaran proses bongkar muat barang.
 5. Kurangnya armada pengangkutan/Trucking dapat memperlambat bongkar muat barang.

KESIMPULAN

1. Proses penanganan bongkar muat peti kemas pada divisi unit bonkar muat PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) cabang belawan sudah melakukan semua proses penanganan bongkar muat dan menjalankannya sesuai dengan standar operasional perusahaan.
2. Hambatan yang sering terjadi di lapangan adalah rusaknya alat seperti crane dan yang lainnya, kemudian kurangnya kelengkapan dokumen barang juga menjadi hambatan proses bongkar muat barang, dan yang terakhir kurangnya armada pengangkutan seperti trucking juga menjadi hambatan dalam proses penanganan bongkar muat peti kemas.

DAFTAR PUSTAKA

- Afifuddin, Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: Pustaka Setia, 2019.
- Buku Pedoman Praktek Darat(PRADA) POLTEK AMI, Medan, 2023
- Fathoni, Abdurrahmat. Metodologi Penelitian & Teknik Penyusunan Skripsi. Jakarta: Rineka Cipta, 2005.
- Gentari, Ratu Erlina dan Sunaryo, Deni. Bisnis dan Transaksi Internasional. Pasuruan, Jawa Timur : Qiara Media. 2019.
- Indonesia, P. 2000. Referensi Kepelabuhanan Seri 10 Terminologi Kepelabuhanan dan Pelayaaran, Pelabuhan Indonesia. 2008.
- Ginting, D., Telaumbanua, F., & Faranisa, A. (2022). Crew Change Kapal Sv. Lay Vessel Di Masa Pandemi Covid-19 Pada Pt. Bahari Laju Anugrah Cabang Batam. Journal of Maritime and Education (JME), 4(1), 308-317.
- Ginting, D., & Siska, E. (2021). Prosedur Penerbitan Delivery Order Dalam Pengambilan Container Pada Pt. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Medan. Journal of Maritime and Education (JME), 3(1), 155-160.
- Ginting, D., & Ginting, D. G. (2021). PERANANAN KEAGENAN KAPAL DALAM MELAYANI PENGISIAN

- AIR BERSIH UNTUK KEBUTUHAN KM. AMRTA VII Pada PT. GESURI LLOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 245-249.
- Ginting, D. (2021). PENANGANAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI CONTAINER PADA PT. ELANG SRIWIJAYA PERKASA PALEMBANG. *Agriprimatech*, 5(1), 23-30.
- Ginting, D., Sahid, M., Ridho, S., & Perangin-Angin, R. R. B. (2023). PERANAN KEAGENAN TERHADAP AKTIVITAS KAPAL BERBENDERA INDONESIA YANG BEROPERASI SECARA INTERNASIONAL PADA PT. PENGUIN FERRY JASA INTERNASIONAL. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 475-479.
- Ginting, D., Sahid, M., & Tarigan, E. M. B. (2021, November). PROSES PERGANTIAN CREW PADA KAPAL MV. ELISABETH OLDENDORF OLEH PT. SEA ASIH LINES (SAL) CABANG BELAWAN. In *Prosiding Seminar Nasional* (Vol. 3, No. 1, pp. 213-224).
- Ginting, D., Taruna, T., & Raja, B. (2022). IZIN TINGGAL CREW ASING YANG AKAN BEKERJA DI ATAS KAPAL LAY UP PADA PT. ANSARI SHIPPING BATAM DI PELABUHAN BATU AMPAR. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 400-406.
- Ginting, D. (2019). PENGARUH BRIDGE DAN ENGINE ROOM SIMULATOR TERHADAP TINGKAT KETERAMPILAN TARUNA AKADEMI MARITIM INDONESIA MEDAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 1(2).
- Lasse, ManajemenKepelabuhananan. Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2014. Lingga, Kamus Pelayaran & Perkapalan. Depok : Permata Press, 2019.
- Lilis, L., Dirhamsyah, D., Fransiska, E., & Sartika, D. (2023). PELAKSANAAN EKSPOR IKAN PARI KE NEGARA SINGAPORE PADA CV. INDO PACIFIC JAKARTA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 469-474.
- Lilis, L., Fransiska, E., & Situmeang, C. I. U. (2021). PROSEDUR PENANGANAN DOKUMEN KAPAL MUATAN CURAH KERING DI DERMAGA TUKS INALUM PADA PT. GESURI LLOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 257-263.
- Lilis, L., & Rizki, M. U. (2022). AKTIVITAS PELAYANAN PENUMPANG KAPAL KM. WIRA ONO NIHO DI DERMAGA PELABUHAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV SIBOLGA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 394-399.
- Lilis, L., Siregar, N. S., & Abdullah, P. (2022). TATA CARA PERPANJANGAN SERTIFIKAT KONSTRUKSI KAPAL PADA KANTOR KSOP (KESYAHBANDARAN DAN OTORITA PELABUHAN) KELAS I DUMAI OLEH PT. WASAKA INDONESIA JAYA DUMAI. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 318-324.
- Lilis, L., & Fadillah, N. (2021). PROSEDUR PENANGANAN CREW KAPAL ASING YANG MASUK KE PERAIRAN INDONESIA PADA PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BATAM. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1), 168-175.
- Moenir, A.S. *Manajemen Pelayaran Umum Di Indonesia* Jakarta :Bumi Aksara, 2014.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 154 Tahun 2015 Tentang Pelayanan Surat Persetujuan Syahbandar Secara online.
- Rispianti, D., Fransiska, E., & Batubara, R. H. (2022). IMPLEMENTASI ISM CODE KAPAL MV. MEDELIN FIRST PADA PT. MULTI JAYA SAMUDERA BELAWAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 436-440.
- Sutria, Y., Dirhamsyah, D., & Jufriyanto, J. (2022). Peranan Bagian Operasional Dalam Mengurus Izin Olah Gerak Kapal Di Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan Pada Pt. Naval Global Trans Cabang Belawan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 386-393.
- Undang – undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.