

Analisis Proses Pelayanan Agency Kapal Ship To Ship Pada PT. Garuda Mahakam Pratama

Muh Fadel Setiawan

Instruktur MTL Politeknik Pelayaran Sulawesi Utara

Abstrak. Pelaksanaan penyardaran kapal merupakan salah satu kegiatan di PT. Garuda Mahakam Pratama Cabang Batam dimana semua personil dan karyawan diharapkan mampu memberikan pelayanan yang baik sehingga dapat mengatasi terjadinya kelambatan atau denda akibat kelalaian operasional. Penelitian ini dilaksanakan di PT. Garuda Mahakam Pratama, Batam, Kepulauan Riau, selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari bulan Agustus 2016 hingga bulan Mei 2017. Sumber data adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara dengan beberapa karyawan serta pihak lain yang berkaitan dengan judul skripsi ini. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa keterlambatan penyardaran kapal di kawasan STS disebabkan oleh cuaca buruk dan terlambatnya kedatangan kapal. Solusi untuk mengurangi keterlambatan penyardaran kapal pada saat cuaca buruk kita harus menunggu sampai cuaca membaik dan dibuatnya jadwal yang benar-benar sesuai dengan waktu kedatangan kapal.

Kata kunci : Pelayanan, jasa, keagenan

BAB 1 PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara maritim, peranan angkutan laut sangat penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah yang satu dengan yang lainnya, terutama dalam bidang perokonomian, perdagangan, dan distribusi barang maupun jasa, serta sosial budaya dalam rangka pembangunan Nasional. Kegiatan pelayaran timbul karena adanya peningkatan kebutuhan pengangkutan barang-barang niaga yang dihasilkan dari suatu daerah atau pulau lainnya dan sebaliknya. Sebagai negara yang lautannya lebih luas, maka kegiatan transportasi laut dalam hal ini adalah kapal laut.

Perusahaan pelayaran PT. Garuda Mahakam Pratama Pulau Batam melakukan kegiatan keagenan dalam menangani kebutuhan dan kepentingan kapal asing maupun lokal. Dalam penelitian tugas penanganan kebutuhan kapal, penulis mengambil objek pada PT. Garuda Mahakam Pratama Pulau Batam atas dasar inilah penulis tertarik untuk membahas atau memilih judul : “Analisis proses pelayanan agency kapal Ship To Ship Pada PT. Garuda Mahakam Pratama”

B. Rumusan Masalah

Untuk memudahkan dalam penelitian maupun pembahasan pokok permasalahan yang ada kaitannya dengan topik tersebut, maka penulis merumuskan permasalahan yaitu

1. Bagaimana proses pengurusan dokumen dan pelayanan kapal ship to ship pada PT. Garuda Mahakam Pratama ?
2. Kendala apa yang sering terjadi ketika penerbitan surat persetujuan berlayar pada

kapal ship to ship ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana proses pelayanan kapal ship to ship dari kapaltiba sampai berangkat.
2. Untuk mengetahui kendala apa saja yang sering terjadi dalam prosedur pelayanan kapal ship to ship oleh PT. Garuda Mahakam Pratama ?

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian dari penulis ini sebagai berikut :

1. Manfaat praktis
 - a. Memberikan masukan dan saran pada kegiatan pengurusan dokumen penyandaran kapal di area ship to ship.
 - b. Memberi sumbangan pemikiran umumnya di dalam lingkup perusahaan pelayaran khususnya kepada PT. Garuda MahkamPratama dalam pengurusan kapal ship to ship.
2. Manfaat teoritis
 - a. Menambah khasnah ilmu ketatalaksanaan Angkutan Laut dan kepelabuhanan (KALK) khususnya pada materi pelayanan agency kapalship to ship.
 - b. Menambah wawasan dan kreatifitas untuk pembaca dalam memahami kegiatan perusahaan pelayaran.

E. Hipotesis

Berdasarkan hasil pengamatan penulis selama melaksanakan Praktek darat (*Prada*) terhadap proses pelayanan agency kapal STS pada PT. Garuda Mahakam Pratama maka penulis mencoba membuat hipotesis sebagai berikut:

1. Diduga jarak dan faktor cuaca penyebab keterlambatan pelayanan kapal ship to ship di perairan Pulau Nipa oleh agent PT. Garuda Mahakam Pratama.
2. Diduga terjadi kelalaian crew PT. Garuda Mahakam Pratama dalam melengkapi dokumen yang dibutuhkan untuk penerbitan surat persetujuan berayar sehingga menjadi hambatan untuk kapal ship to ship.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Keagenan Kapal

Menurut R.P Suyono, Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut (2010 : 223) 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 “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangannya yang dipercayakan kepadanya.

Menurut Amir Ms (1999) Pelayanan Ekspor Impor, Apabila suatu kapal berlabuh disuatu 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

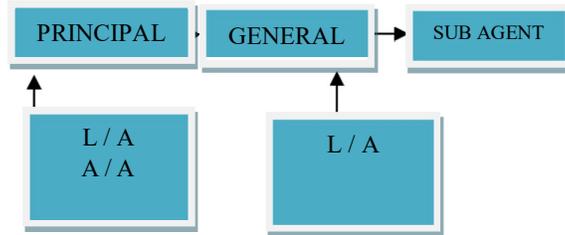
yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar muat, stowage dan dokumen muatan.

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

Untuk menjalankan kegiatan diluar 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 diluar 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



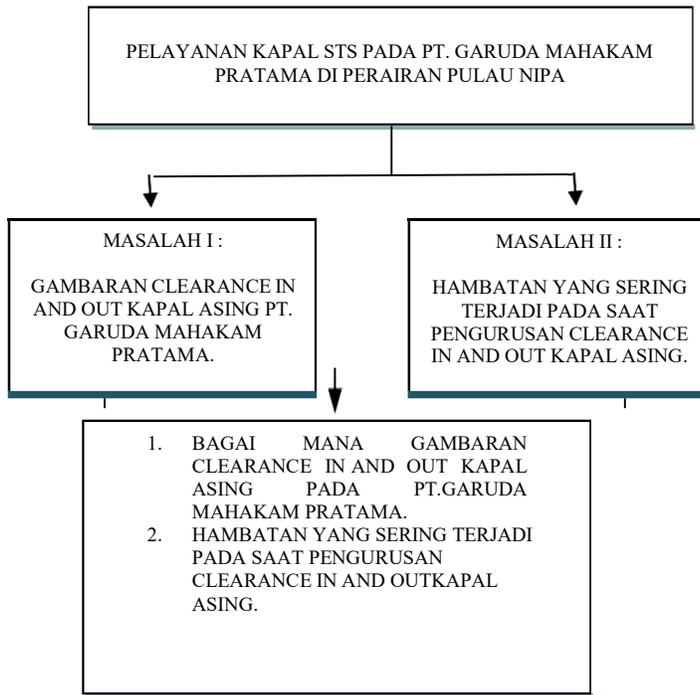
Keterangan :

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

B. 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 2.2. Kerangka Pikir



BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain Peneliti

Jenis, Desain penelitian ini merupakan penelitian Lapangan secara studi kasus yang menggunakan desain deskriptif, yaitu mengenai analisis proses pelayanan agency kapal ship to ship pada PT. Garuda Mahakam Pratama. Sedangkan variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis variabel terikat, yaitu variabel yang memberikandampak, hasil ataupun akibat kepada objek penelitian.

B. Defenisi Operasional Variabel /Deskripsi Fokus

Judul penelitian ini adalah Analisis Proses Pelayanan Agency Kapal Ship to Ship pada PT. Garuda Mahakam Pratama. Pengertian operasional yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagaiberikut :

1. Keagenan Kapal

a. *General Agent* (Agen Umum)

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

b. *Local Agent* (Sub-Agen)

Local agent adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh General Agent untuk melayanikebutuhan tertentu kapal dipelabuhan 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 pemeliharaankapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar muat, stowage dan dokumen muatan.

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

2. Kapal

Undang-undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kapal adalah sarana apung yang digunakan sebagai alat angkut ataupun 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. Garuda Mahakam Pratama Cabang Batam

adalah salah satu badan usaha yang bergerak dalam bidang jasa keagenan kapal untuk mengurus keluar masuknya kapal *Clearance in and Out* kapal dan segala kebutuhan kapal selama berada dilokasi ship to ship.

C. Populasi dan Sampel penelitian

Populasi merupakan jumlah objek secara keseluruhan atau generalisasi dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi data dalam penelitian ini adalah PT. Garuda Mahakam Pratama

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah 3 orang crew PT. Garuda Mahakam Pratama yang bergerak dibidang jasa Agency Kapal.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah suatu bentuk usaha yang dilakukan peneliti untuk mendapatkan data-data yang diperlukan. Pengumpulan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat dan nyata. Dalam penyampaian hasil penelitian tersebut nantinya.

Namun demikian sekian banyak metode penelitian tidak satu metode dianggap paling sempurna. Tiap-tiap metode memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Untuk membuat penyampaian hasil penelitian kedalam sebuah tulisan agar dapat memenuhi kriteria-kriteria yang diwajibkan, maka harus dilengkapi dengan metode pengumpulan data lebih dari satu. Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data berikut uraiannya :

1. Teknik Observasi (pengamatan) Menurut Margono (1997 : 158) observasi dapat diartikan sebagai pengamatan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada

obyek penelitian dilapangan dandilakukan langsung maupun tidaklangsung. Dalam penelitian ini, penulisikut terjun langsung dalam dalamkegiatan yang dilakukan oleh PT.Garuda Mahakam Pratama. Yaitu,dalam menangani proses kapal ship toship pada perairan pulau nipa.

2. Interview (wawancara)

Menurut Margono (1997: 165) Interview adalah teknik pengumpulaninformasi dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk dijawab secara lisan pula dan dilaksanakan secara spontan langsung dengan tatap muka antara pencari informasi (interview) dengan sumber informasi dari pihak yang mempunyai hubungan dengan masalah yang diteliti. Maka instrumen penelitian dari wawancara (interview) adalah pedoman wawancara

3. Teknik Dokumentasi

Studi Dokumentasi adalah metode pengumpulan data dengan cara mempelajari, mencari, mengutip, data dari buku-buku yang berhubungan dalam penelitian ini. Maka instrument penelitian dari teknik dokumentasi adalah *checklist*.

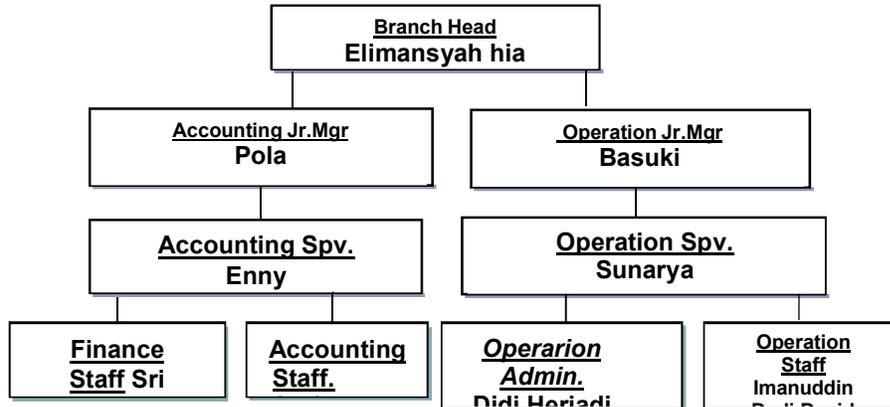
E. Teknik Analisis Data

Teknik analisa data yang digunakan dalam laporan ini adalah teknik analisis deskriptif, yaitu suatu teknik yang menjelaskan atau menggambarkan penelitian ini sebagaimana judul yang penulis ambil yaitu proses pelayanan agency kapal ship to ship pada PT. GarudaMahakam Pratama.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAAN

A. Hasil Penelitian



Gambar 4.3 Struktur Organisasi

STRUKTUR ORGANISASI PT. GARUDA MAHAKAM PRATAMA CABANG PULAUBATAM

Sumber : PT. Garuda Mahakam Pratama 2017

B. Pembahasan Hasil Penelitian

1. PT. Garuda Mahakam Pratama

PT. Garuda Mahakam Pratama adalah suatu perusahaan pelayaran yang bertindak sebagai agen untuk dan atas nama pemilik (*Principal*) dalam melayani semua kepentingan dan kebutuhan kapal-kapal seperti bongkarmuat barang, pengurusan dokumen, pengisian bahan bakar dan sebagainya atas hal tersebut agen memperoleh balas jasa (uang).

Secara umum tugas agen adalah :

- a. Menyiapkan tempat sandar (*Bearth allocation*)
- b. Mengurus *clearance in/out* kapal
- c. Menyediakan kebutuhan kapal

2. Kantor PT. Asinusa

PT. Asinusa sebagai pemilik wilayah *Ship To Ship Area* menyediakan dan mengusahakan fasilitas lokasi STS yang memungkinkan kapal dapat berlabuh dengan aman dan dapat melakukan kegiatan bongkar/muat, serta menetapkan alokasi tempat tambatan dan waktu kapal sandar serta menetapkan target produksi kegiatan bongkar muat. Selain itu PT. Asinusa juga mengawasi pelaksanaan pemakaian tambahan sesuai dengan perencanaan sebelumnya. Pelaksanaan penyandaran kapal harus mengikuti beberapa prosedur diantaranya adalah

dengan mengikuti *port meeting* atau rapat mengenai penyandaraan kapal PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap) sedangkan dokumen yang dibawa dan dilaporkan, yaitu :

- a. Permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB)
- b. *Operation Planning*
- c. Keputusan penetapan penyandar kapal
- d. Surat pernyataan kerja bongkarmuat
- e. *Shipping instruction (SI)*
- f. *Shipping Order (SO)*
- g. Pemberitahuan kedatangan kapal
- h. Uang jaminan pelayanan kapal Setelah mengikuti dan mengetahui keputusan dari *port meeting* di PPSA yaitu dimana kapal dapat sandar, meteran yang dapat dipergunakan, jam, hari, dan tanggal penyandaran kapal, agen membuat laporan kembali untuk di jadikan arsip perusahaan pelayaran.

3. Karantina

Agen mengajukan RKSP kepihak karantina selambat-lambatnya 24jam sebelum kapal tiba, disertai dengan dokumen pernyataan nahkoda tentang kesehatan kapalnya (*Maritime Declaration of Health*), daftar Negara- negara yang dikunjungi sebelumnya (*Voyage Memo*), daftar vaksinasi awak kapal (*Vaccination List*) dan dokumen-dokumen lain yang diminta oleh pihak karantina.

C. Hambatan yang dihadapi Agent PT. Garuda Mahakam Pratama pada kapal STS dan diperairan Pulau Nipa

Dalam melaksanakan atau menjalankan tugasnya dalam proses penyandaran kapal, khususnya PT. GARUDA MAHAKAM PRATAMA tidak luput pula dari hambatan-hambatan yang kadang terjadi selama melaksanakan prosedur penyandaran kapal dan proses penerbitan maupun pengiriman port clearance. Hal-hal yang biasanya menjadi hambatan kelancaran dalam kegiatan penyandaran kapal di *Ship to Ship Area* (Nipah Anchorage) yaitu :

1. Faktor jarak, dimana lokasi STS dari kantor syahbandar, bea cukai dan imigrasi berada dipulau-pulau kecil sehingga membutuhkan waktu untuk pengurusan yang diperlukan dalam
2. Faktor Cuaca, di mana apabila keadaan cuaca memburuk maka proses penyandaran kapal akan terhambat atau bahkan tidak dilaksanakan sebelum cuaca membaik untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Selain itu, pihak agen juga akan terhambat

menjuke kapal untuk mengambil dokumen-dokumen yang dibutuhkan.

3. Faktor pembayaran uang freight, di mana apabila pembayaran yang dibutuhkan untuk pengurusan penerbitan surat persetujuan berlayar seperti uang labuh/tambat, uang rambu terlambat maka surat persetujuan berlayar (port clearance) tidak akan diterbitkan.

4. Faktor dokumen, dimana dokumen yang dibutuhkan untuk penerbitan surat persetujuan berlayar tidak lengkap atau masa penerbitanya sudah kadaluarsa.

D. Upaya yang dilakukan untuk mengatasikurang tepatnya penanganan yang dilakukan PT.Garuda Mahakam Pratama Dalam kegiatan ship to ship.

Dalam usahanya untuk mengatasi masalah yang dihadapi sewaktu melayani kapal ship to ship PT. Garuda Mahakam Pratama melakukan upaya sebagai berikut :

a. Hubungan komunikasi antara agen dengan kapal yang sedang melakukan pelayaran terus dilakukan tiap jangka waktu tertentu sehingga agen bisa melakukan konfirmasi berkala atas kegiatan-kegiatan kapal tersebut nantinya dilokasi ship to ship. Tujuannya agar kepada seluruh pihak yang nantinya berkaitan langsung saling berkordinasi dengan kapal tersebut.

b. Akibat cuaca yang kadang berpotensi menjadi penghambat agent dengan petugas dari instansi yang terkait maka perkiraan keberangkatan ke lokasi ship to ship area harus diperhatikan dan sebaiknya megecek kembali alat keselamatan sebelum berangkat untuk menghindari kemungkinan terburuk.

c. Agen PT. Garuda Mahakam Pratama melakukan konfirmasi kepada petugas syhabandar tentang pembayaran uang freight apabila terjadi keterlambatan meminta dispensasi waktu selambatnyakurang dari 24 jam setelah kapal berangkat.

d. Apabila pengurusan surat persetujuan berlayar mengalami hambatan dikarenakan faktor dokumen yang tertinggal atau ada yang telah kadaluarsa maka secepatnya melakukan kordinasi dengan agen yang berada dikantor untuk menghubungi pihak crew kapal.

e. Pelayanan keagenan kapal ship to ship kepada instansi yang terkait harus terjalin baik agar mempermudah proses pengurusan surat ijin untuk kapal ship to ship yang diageni PT. Garuda Mahakam Pratama.

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Dalam pembahasan masalah pokok yang telah diuraikan di atas, maka penulis menarik kesimpulan dan memberikan saran-saran tentang Proses *Clearance In and Out* Kapal. Berdasarkan hal tersebut terdapat beberapakesimpulan, diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Beberapa hambatan-hambatan yang dialamidalam proses pengurusan Clearance in and out yaitu :
 - a. Adanya kelalaian manusia dari salah satu crew PT. Garuda Mahakam Pratama yang tidak melengkapi dokumen persyaratan kapal berangkat karena tidak melampirkan manifest muat atau daftar muatan, copy PPKBpermintaan pelayanan kapal keluar dari BUP dan bukti pembayaran jasa-jasa kepelabuhanan pelayanan pada saat pengajuan keberangkatan atau permohonan kapal berangkat pada kantor KSOP Pulau Sambu Batam tidak diberikan SPB (*surat persetujuan berlayar*) karena tidak memenuhi persyaratan dokumen yang harus dipenuhi untuk pelayanan kapal keluar.
 - b. Jarak yang jauh untuk pengurusan clearance in and out di kantor KSOPdari lokasi STS (ship to ship) dan pengaruh cuaca menjadi hambatanproses pengiriman clearance ke lokasidimana kapal melakukan kegiatan STS (ship to Ship).
 - c. Pembayaran uang freight dimana sering terjadi keterlambatan untuk membayaruang labuh/tambat, yang dapat menyebabkan penerbitan suratpersetujuan berlayar akan di undur, sampai dengan ada catatan pembayaran akan dilunasi paling lambat sehari setelah kapal berangkat.
 - d. Cuaca buruk seperti badai, hujan dan angin kencang yang menyebabkan perjalanan agent menggunakan speed boat menjadi terhambat karenagelombang besar di laut, sehingga speed boat yang digunakan akan memakan waktu lama untuk sampai ke lokasi kapal ship to ship.

B. Saran

Dari kesimpulan-kesimpulan yang telah diuraikan di atas, dalam persiapan dan pelaksanaan *clearance in and out* kapal pada PT. Garuda Mahkam Pratama Cabang Batam maka penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

- a. Untuk mengatasi hal tersebut sehingga tidak terjadi lagi kelalaian dalam kelengkapan dokumen kapal yaitu PT. Garuda Mahkam Pratma harus bersikap tegas terhadap crew yg melakukan kelalaian dalam hal pengurusan dokumen seperti memberikan sanksi

yang cukup tegas terhadap crew sehingga crew lebihjeli lagi dalam pengurusan dokumen kapal.

b. Untuk mengatasi hambatan yang terjadi perkiraan waktu dan perhitungan yangtepat, dan pengamatan cuaca dibutuhkan agar tidak terjadi kendala pada saat pengiriman *port clearance* di lokasi STS (ship to ship).

c. Apabila terjadi keterlambatan pembayaran uang freight untuk labuh/ tambat maka agent akan membuat persetujuan berupa perjanjian akan membayar dan melunasi paling lambat sehari setelah kapal berangkat kepada pihak syahbandar.

Cuaca buruk adalah hal yang tidak bisa diperkirakan akan terjadi, namun karena jarak yang cukup jauh kelokasi ship to thip pihak agent harus teliti dan cepat mengambil keputusan apabila sudah terlihat akan terjadi cuaca buruk seperti berangkat secepatnya dan mempersiapkan alat keselamatan..

DAFTAR PUSTAKA

Amir Ms (1999) *Pelayanan Ekspor Impor*, Yogyakarta : teori dan penerapan.

Herry Gianto dan Arso Martopo (1990 : 5) :

Tentang fungsi pelabuhan.

KM 26 / 1998: Tentang, *Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan.*

Margono. 2010. Tentang, *Metodologi Pendidikan.* Jakarta : rineka Cipta.

Permenhub Nomor PM 34 Tahun 2012 Tentang *Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Syahbandar Utama.*

PP No. 61 /2009 Tentang, *kepelabuhanan.*

R, P. Suyono Capt, *Shipping Pengangkut Intermoda Ekspor Impor melalui laut*, Jakarta (2010 : 223).

Sujatmiko, C,D (1994) *Prosedur Penanganan Dokumen Kapal*, edisi kedua.

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

Undang - Undang No. 10/1995 : Tentang, *Kepabeanan.*