

PERANAN AGEN DALAM PERMINTAAN JASA PANDU KAPAL PADA PT. ADMIRAL LINES CABANG BELAWAN

¹Taruna, ²Irma Handayani ³Crisfandi Pasaribu

¹TEKNIKA^{-2,3} KPNK, Politeknik Adiguna Maritim
Indonesia Medan
email: ginting_taruna@yahoo.com

Abstrak. PT. Admiral Lines Cabang Belawan adalah perusahaan yang berperan di bidang keagenan kapal, yang dimana dalam menjalankan usahanya juga memerlukan kapal sebagai alat transportasi pengangkut. Pelabuhan Bandar Deli Belawan merupakan pelabuhan dengan wajib melakukan jasa pandu kapal. Perairan wajib pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan pemanduan kapal yang akan sandar di pelabuhan sampai bergerak untuk berlayar. Sehingga PT. Admiral Lines Cabang Belawan menggunakan pelayanan jasa pandu dengan mengacu pada keputusan Peraturan Perundang-undangan Pelayaran No. 17 tahun 2008 Pasal 1 bahwa perairan wajib pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan di lakukan pemanduan kepada kapal yang melayarannya. Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Pelayanan jasa pandu kapal, yaitu kegiatan pandu dalam membantu nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang terpenting untuk keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran. Personel pandu merupakan orang yang terdidik dan terlatih untuk mengenal kondisi dan karakteristik suatu pelabuhan yang meliputi angin, arus, gelombang, perambuan serta bahaya navigasi yang terdapat di sekitar pelabuhan. Personel pandu akan membantu nahkoda dalam memberikan nasihat (advisor) serta petunjuk dalam melakukan proses penyandaran maupun keberangkatan kapal tanpa mengurangi tanggung jawab serta wewenang nahkoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal untuk kelancaran penyandaran kapal maupun keberangkatan kapal yang akan berlayar ke pelabuhan berikutnya. Adapun sistem penanganan makalah ini dengan menggunakan riset lapangan (field Research) dan metode perpustakaan (library research).

Kata Kunci: Agen, Jasa Pandu, Kapal

Abstract. *PT. Admiral Lines Belawan Branch is a company that plays a role in the field of ship agency, which in running its business also requires ships as a means of transportation. Bandar Deli Belawan Port is a port with mandatory ship pilot services. Mandatory pilotage waters are water areas which, due to the condition of the waters, require pilotage of ships that will dock at the port until they move to sail. So that PT. Admiral Lines Belawan Branch uses guide services by referring to the decision of Shipping Legislation No. 17 of 2008 Article 1 states that mandatory piloting waters are water areas which, due to the condition of the waters, require piloting of ships sailing through them. Pilots are sailors who have expertise in the field of nautics who have met the requirements to carry out ship piloting. Ship guiding services, namely guiding activities to assist ship captains, so that navigation can be*

carried out safely, orderly and smoothly by providing information about the condition of local waters which is most important for the safety of ships, passengers and their cargo when entering shipping lanes. Guide personnel are people who are educated and trained to know the conditions and characteristics of a port which include wind, currents, waves, signs and navigational hazards that exist around the port. Guide personnel will assist the captain in providing advice (advisors) and instructions in carrying out the docking and departure process of the ship without reducing the responsibility and authority of the captain as the highest leader on board the ship for the smooth berthing and departure of the ship which will sail to the next port. The system for handling this paper uses field research and library research methods.

Keywords: Agents, Guide Services, Ships

PENDAHULUAN

Negara Indonesia adalah negara maritim yang merupakan potensi sangat besar dalam pengembangan dan penghasilan devisa negara khususnya Indonesia karena mempunyai kekayaan alam lautannya yang luas. Seiring dengan semakin banyaknya perdagangan baik dalam negeri maupun luar negeri yang melakukan kegiatan ekspor impor dan semakin banyak pula kapal – kapal yang singgah di pelabuhan Indonesia maka semakin pesat pula perkembangan pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Pelabuhan menyediakan fasilitas pelayanan untuk kapal yang berkunjung, pelayanan tersebut di bagi menjadi dua kelompok, yaitu pelayanan untuk kapal dan pelayanan untuk barang, salah satunya pelayanan untuk kapal adalah pelayanan jasa pemandu kapal, yaitu kegiatan pandu dalam membantu nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang terpenting untuk keselamatan kapal, yang bermuat sewaktu memasuki alur pelayanan menuju dermaga. Pelayanan pemanduan kapal ternyata termasuk pekerja yang dituntut tanggung jawab prestasi kerja, kerjasama, kejujuran dan kondisi fisik yang prima dalam pelaksanaannya. Masalah kelancaran keamanan, keselamatan dari kapal yang di pandu adalah hal yang utama dalam pelaksanaan operasional pemandu kapal, karena akibat kelalaian atas pemandu kapal yang berpengaruh atas kelancaran lalulintas kapal dan pelabuhan. Untuk memperlancar kegiatan pelayanan/perjalanan kapal laut ini perlu dibutuhkan perusahaan yang bergerak di bidang pengoperasian kapal untuk mengangkut muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain nya. Seperti yang dilaksanakan PT. Admiral Lines Cabang Belawan . Perusahaan PT. Admiral Lines Cabang Belawan tugasnya antara lain mengageni kapal-kapal yang datang yang berangkat dan mempersiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan oleh pihak kapal yang diageninya. Dalam pelaksanaan praktek darat penulis berusaha untuk mencoba menambah ilmu pengetahuan secara langsung melihat praktek langsung ke lapangan mengenai sejauh mana kegiatan dari perusahaan tersebut.

METODE PENELITIAN

Adapun metodologi yang digunakan penulis dalam penulisan penelitian adalah sebagai berikut :

1. Metode penelitian lapangan (Field Research)
Metode lapangan (Field Research) adalah penelitian yang di laksanakan dengan memperoleh bahan – bahan langsung dari lapangan atau subjektif yang membahas:
 - a. Metode pengamatan (observasi)
Penulis secara langsung meninjau ke lapangan, dalam hal ini penulis mengumpulkan data berdasarkan pengamatan yang di lakukan pada PT. Admiral Lines Cabang Belawan.
 - b. Metode wawancara (Interview)
Tanyak jawab langsung merupakan cara pengumpulan data dalam segala hal yang berkaitan dengan tujuan penelitian penulis. Tanya jawab yang di lakukan untuk mengetahui kebenaran dari penelitian tersebut terutama yang mengangkut masalah permintaan pandu.
2. Metode Perpustakaan (Library Research)
Pengumpulan data dilakukan dengan membaca buku-buku di perpustakaan Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan .

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Peranan Agen Dalam Permintaan Jasa Pandu Kapal Pada PT. Admiral Lines Cabang Belawan

PT. Admiral Lines Cabang Belawan secara mingguan menyampaikan rencana kedatangan kapal ke PPSA (pusat pelayanan satu atap). Agen harus menyampaikan kedatangan kapal ke PPSA (pusat pelayanan satu atap) paling lambat 24 jam sebelum kapal tiba, dan petugas PPSA (pusat pelayanan satu atap) meneliti data kapal pada pemberitahuan kedatangan kapal sesuai dengan master kebel, sesudah agen menyampaikan pemberitahuan kedatangan kapal agen harus mengajukan permintaan kapal dan barang (PPKB) ke PPSA supaya pemandu petugas PPSA meneliti dan memberikan penetapan untuk jasa pandu / tunda pada PPKB, dan petugas PPSA mendistribusikan bentuk PPKB. Jika ada perubahan dan pembatalan PT. Admiral Lines Cabang Belawan harus mengajukan bentuk PPKB baru untuk perubahan / pembatalan jasa kapal yang di sampaikan pada PPSA, dan

petugas PPSA akan mendistribusikan kembali bentuk PPKB. Sesudah mengajukan PPKB baru Petugas komputer dinas jasa menerbitkan daftar rencana harian penambatan kapal (RHPK) dan petugas komputer dinas kepanduan menerbitkan rencana harian gerak kapal (RHGK). Untuk kapal keluar agen mengajukan bentuk PPKB yang disampaikan ke petugas kepanduan yang akan diterbitkan dalam bentuk PPKB oleh PPSA (pusat pelayanan satu atap), petugas PPSA akan mencetak daftar rencana harian gerak kapal (RHGK) dan pelayanan jasa pandu kapal siap dilaksanakan.

Maka dari itu peranan agen dalam jasa pandu adalah:

1. Agen berperan penting dalam memperlancar kedatangan dan keberangkatan kapal dalam jasa pandu.
2. Mengurus segala biaya pembayaran jasa pandu.
3. Mengimput data kapal yang akan di pandu kedalam aplikasih yang telah disediakan oleh jasa pandu.

B. Sistem dan Prosedur Permintaan Pandu

Perusahaan PT. Admiral Lines Cabang Belawan / Agen harus memberi tau secara tertulis maupun elektronik kepada penyelenggara pemandu mengenai perkiraan kedatangan kapal (ETA) selambat-lambatnya 24 jam sebelum kapal tiba di pelabuhan belawan. Waktu permohonan penyampaian permintaan pandu sebelum pemandu dan perubahan / pembatalan pelayanan pemandu sebagai berikut:

1. Untuk kapal sandar permintaan pelayanan pemandu minimal 10 jam dan untuk perubahan / pembatalan minimal 2 jam dari waktu permintaan.
2. Untuk kapal keluar permintaan pelayanan pemandu minimum 6 jam dan untuk perubahan / pembatalan minimal 2 jam dari waktu permintaan.
3. Untuk gerakan tersendiri minimum 6 jam dan untuk perubahan / pembatalan minimal 2 jam.

Permintaan jasa pandu dan tunda di ajukan oleh agen dengan memakai formulir penyelenggara pemandu sesuai ketentuan. Pelayanan kapal berangkat dan keluar pelabuhan agen harus mengajukan permintaan pandu ke loket penyelenggara pemandu yang disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku. Pemandu dilaksanakan oleh pandu pelindo I Mooring master. Setiap kapal dengan bobot 500 GT atau lebih yang berlayar di perairan wajib pandu menggunakan pelayanan jasa pandu. Prosedurnya sebagai berikut :

1. Marine Regional menerima informasi perkiraan kedatangan dari pihak kapal 24 jam sebelum kapal tiba.
2. Marine Regional melaksanakan kordinasi dengan fungsi penggunaan seperti Pelindo.
3. Melakukan pengisian Formulir PPKB (Permintaan pelayanan kapal dan barang) secara online.

C. Pelayanan Jasa Pemandu dan Penundaan

Mengenai oprasional pelayanan pemandu dan penundaan serta labuh atau tambat didasarkan pada "FIRST COME FIRST SERVICE" yaitu sesuai dengan urutan kedatangan kapal masuk perairan wilaya pelabuhan di Belawan. Yang berada di ambang luar kecuali dalam

keadaan tenaga pandu terbatas dengan memperhatikan skala prioritas atau kepentingan :

1. Untuk kapal-kapal yang akan berangkat didahulukan dari kapal shifting atau pindah atau sandar.
2. Kapal-kapal yang langsung sandar

Selama pandu berada di atas kapal, bendera semboyan "H" dinaikkan pada siang hari atau penerangan keliling putih merah tega pada malam hari. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu nahkoda agar olah gerak kapal dapat di lakukan dengan selamat, tertib dan lancar. Pandu harus menyelesaikan tugas pemandunya sejak atau sampai batas perairan wajib pandu dan dilarang mempersingkat jarak pemandunya (dilarang memotong alur) kecuali ada hal penting berkenaan dengan keselamatannya dan harus dengan persetujuan nahkoda. Pandu yang akan melaksanakan tugas pemandu berada di atas kapal 15 menit sebelum waktu di mulai pelayanan pemandu yang telah di tetapkan di dalam permintaan kapal dan barang. Sebelum pelaksanaan pemandu dimulai, pandu wajib menyampaikan informasi mengenai rencana gerakan kapal yang di pandu kepada stasiun pandu serta meminta informasi mengenai lalu lintas kapal dan alur yang akan dilalui dan pandu harus memberikan petunjuk lengkap keterangan lain yang di perlukan termasuk peraturan-peraturan yang berlaku di pelabuhan serta selama dalam pemanduan di laksanakan pandu wajib memelihara hubungan radio dengan stasiun pandu.

a. Pelayanan Kapal Masuk (Mooring)

Setelah melakukan persiapan sebagai mestinya, pandu melaju dengan menggunakan sarana angkutan. Pandu yang bersangkutan menggunakan kesempatan memperhatikan pilot ladder untuk memastikan bahwa benar-benar aman meskipun antara pandu dengan perwira kapal sudah komunikasi tentang hal itu. Segera berada di ruang kendali (wheel hous) petugas pandu menemui nahkoda untuk berkomunikasi. Pandu meminta berbagai informasi dokumen serta karatteristik kapal yang terkait dengan keselamatan olah gerak response time mesin induk dan pesawat-pesawat bantu di kapal. Sangat di sarankan bagi petugas pandu untuk membaca situasi apakah nahkoda bersikap permissive (mengizinkan) sehingga pandu memegang komando, atau ada juga nahkoda bersikap cooperative (dirancang) dalam arti nahkoda bertanya kepada pandu. Hal penting yang harus di sampaikan pandu kepada nahkoda adalah permintaan supaya nahkoda menaati ketentuanperaturan perundang-undangan yang berlaku setempat sebagai diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor (KM) 24 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan prmandu. Apabila pandu menemukan adanya kekurangan yang terkait langsung dengan keselamatan dan/atau keamana pelayaran, petugas pandu wajib segerah melaporkan kepada pengawas pemandu sebagai ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010. Konsekuensi penyandaran / pengepilan kapal yang keadaanya substandart dan / atau non compliance tersebut.

b. Pelayanan Kapal Keluar (Unmooring)

Jangka waktu pelayanan kapal keluar di tetapkan 6 jam sebelum kapal keluar, agen harus menyampaikan permohonan / keberangkatan kapal kepada OP (Otoritas Pelabuhan), dan jika ada Penolakan pelayanan harus di sertai dengan pembuatan berita acara yang berguna sebagai alat bukti penangguhan di lengkapi dengan alasan-alasan mengapa penolakan itu terjadi. Keadaan tidak comply dapat juga menjadi alasan menolak memberangkatkan kapal. Artinya penolakan dapat terjadi bagi kapal masuk maupun kapal keluar. Fungsi pengawasan yang dijalankan melalui pelayanan pandu dimaksudkan untuk menunjang pemenuhan konvensi-konvensi internasional yang harus direfleksikan dalam upaya pengurangan kecelakaan-kecelakaan dan kerusakan lingkungan laut. Untuk menunjang keselamatan dan keamanan kapal maupun fasilitas ataupun instalasi terminal, pandu dalam memberikan layanan pemanduan mengkonsentrasikan perhatian atas sarana-sarana tersebut, yakni terhadap :

1. Kapal. Selama menjalankan olah-gerak (manoeuver) selalu mempedomani ketentuan prosedur port state control.
2. Pelabuhan atau terminal. Pandu bertindak sebagai petugas pemerintah dengan mempedomani ketentuan-ketentuan internasional ship and port facility code.

Pandu hendak merefleksikan suatu pernyataan bahwa pengelola pelabuhan di Indonesia turut bertanggung jawab dalam penegakan IMO security network, menyediakan layanan yang aman (safe port service).

D. Prosedur Pemanduan Gerak Kapal Pindah

Prosedur Mutu Pelayanan Pemandu Gerak Kapal Pindah sesuai ISO 9002. Kapal yang mengadakan kegiatan pindah tempat tempat dari rede-tambat atau tambat-tambat sesuai dengan prosedur yang berlaku untuk semua kapal wajib pandu yang bergerak pindah. Adapun rincian prosedur pelayanan pemandu gerak kapal pindah antara lain:

1. Oprasi pemandu atau petugas pemandu di tunjuk PPSA (Pelayanan Pintu Satu Atap) menerima PPKB pelayanan pemandu gerak kapal pindah yang suda di tetapkan PPSA dan menetapkan rencana pelayanan pemandu kapal pinda dan dan dicatat di buku rencana harian gerakan kapal masuk, kapal pindah dan kapal keluar untuk kemudian meneruskan rencana pelayanan pemandu gerakan kapal pindah ke oprator radio pandu Belawan.
2. Operator Radio Pandu Belawan menerima rencana pelayanan pemandu gerak kapal pindah dari PPSA untuk di catat dalam Buku Rencana Harian Gerak Kapal masuk, kapal pindah dan kapal keluar diteruskan rencana pelayanan pemandu gerak kapal pindah tempat tidak sampai keluar kolam perairan pelabuhan, jadi hanya di bandar saja.
3. Pandu bandar membuat dan memdatangi surat perintah memandu kapal dan di berikan ke pandu yang bertugas. Pandu pemegang surat perintah mulai kerja berdasarkan surat tersebut, pandu meminta langsung

atau melalui radio VHF kepada juru atur kapal untuk memerintah Nahkoda kapal tunda membantu pemandu gerak kapal pindah dan selanjutnya pandu menuju ke kapal yang akan pindah. Apabila tidak menggunakan kapaltunda maka pandu memegang surat perintah mulai kerja memandu kapal menuju tambatan atau rede sesuai penetapan pusat pelayanan Satu Atap. Selesai memandu kapal pandu mengoreksi dokumen 2A-1 yang sudah di tanda tangani Nahkoda kapal dan membutuhkan tanda tangan dan untuk selanjutnya pandu meninggalkan kapal dan kembali ke stasiun pandu.

4. Juru atur kapal menerima permintaan gerak kapal tunda dari pandu dan dicatat di dalam buku jurnal pemakaian kapal-kapal tunda memerinta Nahkoda kapal tunda melalui radio Very High Frequency untuk membantu pelaksanaan pemandu.
5. Nahkoda kapal tunda menerima perintah juru atur kapal melalui radio VHF untuk menunda kapal dan dicatat dalam buku jurnal kapal tunda dan berangkat menuju lokasi kapal yang akan dipandu / dipindah.
6. Bila Draft kapal melebihi dari kedalaman air maksimum yang ditentukan, tetapi Nahkoda menghendaki maka pandu harus menunggu saat air pasang tertinggi.

E. Peranan Pemanduan Dalam Keluar Masuk Kapal

Peranan pemandu adalah salah satu usaha untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatan sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh, sifat melayani maka menurut ordinasi dinas kepanduan tetap berada di tangan nahkoda. Didalam pelaksanaan pemanduan, petugas pemandu akan melayani di bagi antara lain:

1. Pandu bandar: yang bertugas memandu kapal di batas perairan bandar pandu (kolam pelabuhan).
2. Pandu laut: yang memandu kapal diperairan antara batas bandar dengan batas luar perairan wajib pandu.

Secara oprasional fungsi dan tugas pandu adalah membantu syabandar dalam bidang mengawasi dan mengamati alur pelayaran. Masalah kepanduan adalah hal-hal yang menyangkut antara kapal, dermaga atau pelabuhan dan jasa kepanduan. Memandu kapal baik yang masuk ataupun keluar bukanlah suatu pekerjaan yang ringan dan tetapi memerlukan perhatian dan keseriusan dalam menangani kapal yang hendak di pandu. Para pejabat pandu dalam menjalankan tugas di berikan petunjuk-petunjuk sebagai berikut:

- a. Seorang pandu harus selalu mengikuti semua perubahan sarana navigasi sepanjang perairan pandu baik tanda-tanda alam.
- b. Seorang pandu harus menguasai kapal dan menguasai situasi dan kondisi sepanjang daerahnya dalam perairan wajib pandu.
- c. Seorang pandu harus mengetahui dan menguasai ciri-ciri kapal antara lain: lebar, panjang, sifat daya alat penggerak dan putaran baling-baling ke kanan dan ke kiri.

- d. Seorang pandu harus dapat meramal secara luas akan timbulnya perubahan-perubahan antara lain: pasang, surut, angin, cuaca dan gelombang.
- e. Pada dasarnya seorang pemandu diwajibkan mempunyai kepercayaan dan perasaan dengan pasti tanpa ragu-ragu dalam pemanduan kapal. Dengan adanya petunjuk-petunjuk tersebut di atas sangat dapat membantu dalam melaksanakan tugas wajib pandu di setiap pelabuhan guna memperkecil kecelakaan-kecelakaan yang terjadi.

F. Hambatan – hambatan yang sering terjadi pada saat permintaan jasa pandu

1. Adapun kendala-kendala yang ada pada proses permintaan jasa pandu yaitu tidak stabilnya jaringan internet dan menghambat prosedur pemrintaan jasa pandu.
2. Jaringan yang tidak setabil menghambat agen dalam memberitahu kepada penyelenggara pemandu perkiraan kedatangan kapal.
3. Kelelahan agen karena banyaknya kapal yang ingin sandar di pelabuhan belawan dan menghambat kinerja agen dalam menanggapi pelayanan kapal yang akan sandar maupun berangkat.

KESIMPULAN

Peranan agen dalam permintaan jasa pandu kapal pada PT. Admira Lines Cabang Belawan telah terlaksana dengan baik dan sesuai prosedur, walaupun terdapat kendala namun hal itu dapat diatasi pada PT. Admiral Lines Cabang Belawan. Salahsatu perannya adalah agen berperan penting dalam kelancaran kedatangan dan keberangkatan kapal

DAFTAR PUSTAKA

Agung Kwartama, Pengantar Manajemen Pelayaran Niaga, Jakarta: Djankar, 2019

D.A. Lasse, Keselamatan Pelayaran, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2020

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). PERANAN 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, ManajemenKepelabuhanan. Jakarta : RajaGrafindo Persada, 2014. Lingga, KamusPelayaran & Perkapalan. Depok : PermataPress, 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.

Tanjung, A. A., Lilis, L., & Sabila, F. H. (2024). TATA CARA PELAYANAN DAN PENANGANAN CREW SIGN ON DAN SIGN OFF PADA CREW KAPAL ASING DI KANTOR IMIGRASI BELAWAN OLEH PT. KARANA LINE CABANG BELAWAN. *Jurnal Adiguna Maritim Indonesia*, 1(1), 33-36.

Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran