

KEWAJIBAN OWNER DALAM PENGURUSAN RENCANA POLA TRAYEK KAPAL PADA PT. MARGO INDONESIA SERVICESTAMA JAKARTA

¹Yusnidah, ²Aja Avriana Sahid, ³Lopian Nauli Nadeak, ⁴Netty Kesuma

^{1,2}TEKNIKA, ^{3,4}KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan
email: asdayusnidah@gmail.com

Abstrak. Penyusunan penelitian ini dilakukan dengan maksud dan tujuan untuk mengetahui bagaimana Kewajiban Owner dalam Pengurusan RPT (Rencana Pola Trayek) kapal pada PT. Margo Indonesia Servicestama. Penulis memperoleh melalui observasi metode penelitian lapangan (field research) dan metode penelitian perpustakaan (library research). Perusahaan kepemilikan kapal mencari muatan untuk kapal. Namun PT. Margo Indonesia Servicestama Jakarta dalam kegiatan tidak terlaksana secara efektif dan efisien yang disebabkan lama nya respon dari Aplikasi SIMLALA (sistem informasi manajemen lalu lintas Angkutan laut) yaitu RPT (Rencana Pola Trayek), yang membuat kapal tidak dapat beroperasi akibat dokumen yang belum memenuhi standart untuk beroperasi. Oleh sebab itu, disarankan adanya pihak-pihak untuk melakukan pemantauan dokumen secara berskala, serta menerapkan sistem online dalam pengisian dokumen agar tidak terjadi kesalahan dalam membuat syarat yang ada pada aplikasi tersebut, sehingga dengan adanya pemeriksaan ulang akan meminimalisir masalah yang terjadi. Sehingga kewajiban Owner berjalan secara efektif dan efisien.

Kata Kunci: Owner, Rencana, Trayek, Kapal.

Abstract. This research was conducted with the aim of understanding the Owner's Obligations in Managing the Route Plan (RPT) for ships at PT. Margo Indonesia Servicestama. The author obtained this information through observational field research and library research methods. The shipowner company is seeking cargo for its vessels. However, PT. Margo Indonesia Servicestama Jakarta's activities are not being carried out effectively and efficiently due to the slow response time of the SIMLALA (Sea Transportation Traffic Management Information System) application, specifically the Route Plan (RPT). This results in the vessel being unable to operate due to documents that do not meet operational standards. Therefore, it is recommended that parties conduct regular document monitoring and implement an online document entry system to avoid errors in meeting the requirements in the application. Re-checking will minimize problems. This will ensure the Owner's obligations are carried out effectively and efficiently.

Keywords: Owner, Rencana, Trayek, Kapal.

PENDAHULUAN

Transportasi laut memegang peranan penting dalam mendukung kelancaran arus barang dan penumpang, baik untuk perdagangan domestik maupun internasional. Dalam konteks pelayaran niaga, keberadaan kapal yang beroperasi secara teratur dan sesuai aturan menjadi persyaratan mutlak bagi perusahaan pelayaran dalam menjalankan kapal di trayek tertentu adalah Rencana Pola Trayek. Rencana Pola Trayek adalah dokumen resmi yang memuat rencana perjalanan kapal, meliputi jadwal, pelabuhan singgah, dan rute pelayaran yang telah disetujui

oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dokumen ini tidak hanya berfungsi sebagai panduan operasional, tetapi juga sebagai bentuk kepatuhan terhadap regulasi pemerintah untuk menjamin keteraturan pelayanan dan keselamatan pelayaran.

Bagi Owner (pemilik kapal) di bawah naungan PT Margo Indonesia Servicestama Jakarta, pengurusan Rencana Pola Trayek merupakan kewajiban yang memiliki implikasi hukum, operasional, dan ekonomi. Kewajiban ini mencakup pengajuan permohonan Rencana Pola Trayek, melengkapi persyaratan administratif dan teknis kapal,

memastikan kesesuaian jadwal operasi dengan kebutuhan pasar, serta mematuhi aturan perizinan dari pihak berwenang. Masalah timbul ketika proses pengurusan Rencana Pola Trayek tidak dilakukan dengan tepat waktu atau tidak sesuai ketentuan yang berlaku. Hal ini dapat menyebabkan keterlambatan operasional kapal, gangguan distribusi barang, hingga potensi sanksi administratif dari pemerintah.

Selain itu, dinamika regulasi yang selalu berkembang, keterbatasan koordinasi internal, dan tuntutan pelanggan yang tinggi sering menjadi tantangan tersendiri bagi pemilik kapal dalam memastikan Rencana Pola Trayek selalu diperbarui dan valid. Dengan demikian, diperlukan pemahaman yang komprehensif mengenai kewajiban Owner dalam pengurusan Rencana Pola Trayek kapal. Pemahaman ini tidak hanya berfungsi untuk memenuhi aspek kepatuhan hukum, tetapi juga untuk menjamin kelancaran operasional, menjaga kepercayaan mitra bisnis, dan mengoptimalkan kinerja perusahaan pelayaran seperti PT Margo Indonesia Servicestama Jakarta.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Penelitian metode kualitatif adalah penelitian yang dilakukan dengan menggambarkan, mencatat serta menguraikan informasi mengenai situasi atau kejadian yang sedang berlangsung selama penelitian.

Adapun metode penelitian yang penulis gunakan dalam menyusun makalah tugas akhir ini adalah:

A. Metode Penelitian Lapangan (Field Research)

Metode observasi adalah penelitian yang dilakukan penulis dengan pengamatan dan pencatatan fenomena-fenomena yang sedang diselidiki, maksud fenomena di sini adalah hal-hal yang dapat disaksikan dengan menggunakan panca indera, dapat dinilai secara ilmiah. Penulis melakukan pengamatan terhadap pelaksanaan kegiatan di PT. Margo Indonesia Servicestama Jakarta, dengan cara mengamati setiap kegiatan yang dilaksanakan dalam pengoperasian kapal pada saat di lapangan.

B. Metode Penelitian Perpustakaan (Library Research)

Penulis memperoleh data dengan mempelajari buku-buku, yang berhubungan dengan judul laporan tugas akhir, serta teori-teori yang penulis dapatkan selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Adiguna Maritim Indonesia (POLTEK AMI) Medan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Aktivitas Perusahaan

1. Aktivitas Perusahaan dalam Kewajiban Owner dalam Pengurusan RPT kapal pada PT. Margo Indonesia Servicestama.

a. Pengurusan penerbitan RPT

- 1) Aktivitas perusahaan dalam pengurusan penerbitan Rencana Pola Trayek (RPT) merupakan serangkaian langkah yang

melibatkan persiapan administratif, teknis, dan koordinatif agar kapal dapat beroperasi sesuai jalur yang telah mendapat persetujuan dari Kementerian Perhubungan. Proses ini biasanya dimulai dengan pengumpulan data dan dokumen pendukung, baik yang berkaitan dengan legalitas perusahaan seperti akta pendirian, Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL), NPWP, maupun yang berkaitan dengan data teknis kapal seperti surat laut, sertifikat keselamatan, kelayakan berlayar, dan daftar awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi.

- 2) Pemeliharaan dan Perawatan Teknis Kapal Keandalan kapal merupakan aset utama bagi pemilik. PT Margo Indonesia Servicestama Jakarta memiliki kewajiban untuk menjaga kelaikan kapal melalui program planned maintenance. Kegiatan ini meliputi inspeksi rutin, penggantian komponen yang aus, perbaikan kerusakan darurat, hingga docking berkala. Tujuannya adalah mencegah kerusakan yang dapat menghambat operasi sekaligus memperpanjang umur ekonomis kapal.

Perusahaan menyusun rencana pola trayek yang mencakup penentuan pelabuhan asal, tujuan, dan pelabuhan singgah, serta menyusun jadwal keberangkatan dan frekuensi pelayaran yang sesuai dengan regulasi dan potensi pasar. Rencana ini harus memperhatikan agar tidak terjadi tumpang tindih dengan trayek lain yang sudah ada dan mematuhi ketentuan penetapan trayek tetap maupun teratur. Seperti gaji, tunjangan, jaminan kesehatan, dan keselamatan kerja, terpenuhi.

b. Dokumen pendukung RPT

1) Surat permohonan RPT

Surat permohonan Rencana Pola Trayek adalah dokumen resmi yang dibuat oleh pemilik atau operator kapal dan ditujukan kepada instansi berwenang di bidang pelayaran, seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut atau Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), dengan tujuan untuk mengajukan penerbitan Rencana Pola Trayek. Surat ini berisi pernyataan permintaan izin agar kapal dapat melayani rute pelayaran tertentu secara tetap dan teratur sesuai ketentuan yang berlaku. Di dalamnya memuat informasi penting seperti identitas perusahaan, data kapal, rute yang diusulkan, jadwal pelayaran, serta alasan pengajuan trayek tersebut.

Surat permohonan Rencana Pola Trayek berfungsi sebagai bukti resmi bahwa

perusahaan telah mengajukan rencana operasionalnya kepada pemerintah untuk dinilai kelayakannya, sekaligus menjadi dasar bagi otoritas terkait dalam menetapkan dan mengesahkan trayek yang diajukan, demi menjamin keteraturan pelayanan, keselamatan pelayaran, dan kelancaran distribusi barang maupun penumpang.

2) Scan asli SIUPAL / SIOPSUS

Scan asli SIUPAL atau SIOPSUS dalam pelayaran adalah hasil pemindaian (scanning) dari dokumen perizinan resmi yang masih berlaku dan diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai bukti legalitas operasional kapal atau perusahaan pelayaran. SIUPAL (Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut) diberikan kepada perusahaan pelayaran niaga untuk menjalankan usaha angkutan laut, sedangkan SIOPSUS (Surat Izin Operasi Perusahaan Angkutan Laut Khusus) diberikan kepada perusahaan yang mengoperasikan kapal untuk kepentingan sendiri atau mengangkut komoditas tertentu sesuai izin.

Scan asli berarti dokumen yang dipindai berasal langsung dari dokumen resmi yang asli, bukan fotokopi atau salinan yang telah diubah, sehingga memiliki kejelasan tanda tangan, cap, dan format resminya. Scan ini biasanya dilampirkan dalam proses administrasi seperti pengajuan Rencana Pola Trayek, perpanjangan izin trayek, atau permohonan dokumen pelayaran lainnya, agar pihak berwenang dapat memverifikasi keabsahan izin usaha yang dimiliki tanpa harus menyerahkan dokumen fisik aslinya.

3) Scan asli Spesifikasi kapal

Scan asli Spesifikasi kapal adalah hasil pemindaian (scanning) dari dokumen spesifikasi teknis kapal yang dikeluarkan oleh galangan pembuat kapal atau pihak berwenang, yang memuat data lengkap mengenai identitas dan karakteristik teknis kapal tersebut. Dokumen ini biasanya mencantumkan informasi seperti nama kapal, nomor IMO atau registrasi, jenis kapal, ukuran utama (principal dimensions seperti panjang, lebar, dan tinggi), tonase kotor (GT) dan bersih (NT), kapasitas muatan, jenis mesin dan tenaga penggerak, kecepatan, serta tahun pembuatan.

Scan asli berarti dokumen yang dipindai berasal langsung dari dokumen resmi yang asli, bukan fotocopy atau salinan yang telah diubah, sehingga kualitas gambar, tanda tangan, dan cap pengesahan tetap jelas

terlihat. Dokumen ini sering menjadi persyaratan dalam berbagai proses administrasi pelayaran seperti pengajuan Rencana Pola Trayek, perizinan operasional kapal, pergantian bendera, maupun transaksi jual-beli kapal, karena berfungsi sebagai bukti autentik mengenai kondisi teknis kapal yang bersangkutan.

4) Surat Docking

Surat docking adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh galangan kapal atau pihak yang berwenang sebagai bukti bahwa kapal telah atau akan menjalani proses docking, yaitu pengedokan kapal untuk pemeriksaan, perawatan, atau perbaikan di docking. Surat ini biasanya memuat informasi mengenai identitas kapal seperti nama, nomor registrasi, ukuran utama, dan nama pemilik, serta mencantumkan jadwal masuk dan keluar dok, jenis pekerjaan yang akan atau telah dilakukan, dan tanda tangan pihak galangan atau pejabat yang berwenang.

Fungsi surat docking adalah sebagai bukti administrasi bahwa kapal memenuhi kewajiban perawatan berkala sesuai ketentuan keselamatan pelayaran yang diatur dalam peraturan nasional maupun internasional, seperti SOLAS. Surat ini juga sering dilampirkan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan, pengajuan dokumen trayek, atau persyaratan inspeksi oleh otoritas pelabuhan.

5) RPT yang lama

Rencana Pola Trayek yang lama adalah Rencana Pola Trayek yang telah diterbitkan sebelumnya oleh instansi berwenang sebagai izin resmi trayek kapal, tetapi sudah digunakan dalam periode tertentu dan biasanya mendekati masa berakhirnya atau sudah tidak berlaku. Dokumen ini memuat informasi jalur pelayaran, jadwal, frekuensi, serta data kapal yang diizinkan beroperasi pada trayek tersebut.

Dalam proses pengajuan perpanjangan atau perubahan Rencana Pola Trayek, dokumen Rencana Pola Trayek yang lama sering diminta sebagai lampiran untuk membuktikan bahwa kapal atau perusahaan memang pernah mendapatkan izin trayek pada rute tertentu. Hal ini membantu otoritas menilai konsistensi pelayanan, rekam jejak operasional, serta kelayakan permohonan baru, sekaligus memastikan bahwa pelayanan trayek tetap teratur, aman, dan sesuai peraturan yang berlaku.

6) Crewlist di tanda tangani nahkoda dan stempel Tanda tangan nahkoda berfungsi sebagai pengesahan bahwa data yang

tercantum adalah benar dan sesuai dengan keadaan sebenarnya di kapal, sedangkan stempel kapal atau perusahaan menambah validitas dokumen agar diakui oleh pihak berwenang seperti Syahbandar, imigrasi, atau bea cukai. Crewlist yang sah ini biasanya menjadi persyaratan wajib dalam proses clearance in/out kapal di pelabuhan, pemeriksaan keimigrasian awak kapal, dan keperluan administratif lainnya sesuai ketentuan pelayaran nasional maupun internasional.

7) Voyage Report 3 bulan terakhir

Voyage report 3 bulan sebelumnya adalah laporan pelayaran yang berisi catatan lengkap mengenai perjalanan kapal selama periode tiga bulan yang telah lewat, biasanya mencakup rute pelayaran, tanggal keberangkatan dan kedatangan, pelabuhan singgah, jumlah muatan, jumlah penumpang (jika ada), kondisi cuaca yang dihadapi, serta catatan operasional dan kejadian penting di laut.

Laporan ini umumnya disusun oleh pihak kapal (melalui nahkoda atau perwira terkait) dan diserahkan kepada manajemen perusahaan pelayaran atau instansi berwenang sebagai bentuk pertanggungjawaban operasional. Voyage report 3 bulan sebelumnya sering menjadi persyaratan dalam pengajuan izin baru, perpanjangan Rencana Pola Trayek, audit keselamatan, maupun inspeksi maritim, karena memberikan gambaran riwayat perjalanan kapal, tingkat keteraturan pelayanan, serta kepatuhan terhadap jadwal dan ketentuan yang berlaku.

B. Dokumen-dokumen yang terkait dalam Kewajiban Owner Dalam Pengurusan Rencana Pola Trayek Kapal pada PT. Margo Indonesia Servicestama Jakarta.

Dokumen-dokumen diantaranya adalah sebagai berikut:

1. RPT (Rencana Pola Trayek)

RPT adalah dokumen resmi yang memuat rencana jalur pelayaran (trayek) yang akan dilalui oleh kapal secara terjadwal dan terstruktur. Dokumen ini biasanya disusun oleh perusahaan pelayaran dan disahkan oleh otoritas terkait, seperti Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (SIMLALA). RPT memiliki 2 jenis yaitu :

a. Trampler

Trampler adalah kapal yang beroperasi tanpa jadwal dan rute tetap. Kapal tramp biasanya disewa (charter) untuk mengangkut muatan tertentu dari satu pelabuhan ke pelabuhan

lain sesuai kebutuhan pengirim atau penyewa kapal.

b. Liner

Liner adalah kapal yang beroperasi dengan jadwal, rute, dan tarif tetap yang sudah diumumkan sebelumnya, mirip seperti layanan bus atau kereta reguler di darat.

Rencana pola trayek merupakan salah satu instrumen penting dalam penyelenggaraan jasa angkutan laut, baik untuk kapal penumpang, kapal barang, maupun kapal khusus. Dalam industri pelayaran, pola trayek berfungsi sebagai panduan yang mengatur jalur pelayaran, pelabuhan yang disinggahi, jadwal keberangkatan, serta frekuensi pelayanan kapal.

Penyusunan rencana ini tidak hanya bertujuan untuk mengatur operasional perusahaan, tetapi juga memastikan terpenuhinya standar keselamatan, keteraturan pelayanan, dan kepatuhan terhadap ketentuan perundang-undangan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Laut, rencana pola trayek adalah dokumen yang berisi penetapan lintasan pelayaran tetap dan teratur yang harus dipatuhi oleh operator kapal. Dokumen ini menjadi acuan bagi pihak perusahaan pelayaran dalam mengatur jadwal kapal, menentukan alokasi armada, dan merencanakan distribusi logistik secara efisien.

Dalam penyusunannya, rencana pola trayek mempertimbangkan berbagai faktor, antara lain:

1. Kebutuhan pasar dan permintaan pengguna jasa – Perusahaan harus menyesuaikan jalur pelayaran dengan kebutuhan distribusi barang dan mobilitas penumpang.
2. Kondisi teknis kapal – Kapasitas angkut, kecepatan, dan spesifikasi kapal harus sesuai dengan karakteristik jalur pelayaran.
3. Aspek keselamatan dan keamanan pelayaran – Rute dipilih berdasarkan kondisi cuaca, kedalaman perairan, lalu lintas kapal, serta area rawan kecelakaan.
4. Regulasi pemerintah – Trayek tertentu mungkin diatur secara khusus, termasuk pemberian subsidi untuk daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP).
5. Efisiensi biaya operasional – Pemilihan rute harus mempertimbangkan jarak tempuh, konsumsi bahan bakar, dan biaya sandar di pelabuhan.

Rencana pola trayek juga memiliki implikasi langsung terhadap kinerja perusahaan pelayaran. Trayek yang tersusun dengan baik dapat meningkatkan efisiensi armada, mengurangi keterlambatan, dan memperluas pangsa pasar. Sebaliknya, trayek yang tidak terencana dapat menimbulkan kerugian finansial, pemborosan sumber daya, bahkan pelanggaran hukum jika tidak sesuai peraturan yang berlaku.

Dalam konteks PT Margo Indonesia Servicestama Jakarta, rencana pola trayek tidak hanya berfungsi sebagai panduan operasional, tetapi juga

menjadi bagian dari tanggung jawab pemilik kapal (shipowner) untuk memastikan layanan berjalan lancar dan aman. Shipowner berkewajiban memastikan bahwa seluruh kapal yang beroperasi dalam trayek tersebut memenuhi syarat laik laut, memiliki dokumen yang sah, dilengkapi awak kapal yang kompeten, dan dapat menjalankan perjalanan sesuai jadwal yang telah ditetapkan.

Dengan demikian, rencana pola trayek tidak bisa dipandang sekadar jadwal atau daftar rute, melainkan merupakan sistem manajemen pelayaran yang menggabungkan aspek teknis, komersial, keselamatan, dan regulasi menjadi satu kesatuan. Perencanaan yang matang akan mendukung kelancaran operasional, kepuasan pelanggan, dan keberlanjutan usaha pelayaran dalam jangka panjang.

KESIMPULAN

Kewajiban owner dalam pengurusan rencana pola trayek kapal pada PT. Margo Indonesia Servicestama Jakarta sangat penting untuk menjamin kelancaran operasional perusahaan. Owner harus memastikan seluruh dokumen lengkap, mengikuti peraturan pelayaran, serta mengelola administrasi dengan baik agar penerbitan Rencana Pola Trayek tidak terkendala. Hambatan yang muncul umumnya berasal dari kelalaian dalam kelengkapan dokumen maupun keterlambatan proses, sehingga kedisiplinan owner menjadi faktor penentu keberhasilan.

DAFTAR PUSTAKA

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).

Indonesia. 2008. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: Pemerintah RI. (Sumber: JDIH BPK).

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.

Menteri Perhubungan RI. 2001. Keputusan
Menteri Perhubungan Nomor KM 33
Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan
Pengusahaan Angkutan Laut. Jakarta:
Kemenhub.

Priyohadi, N. D., Soedjono, H., Mudayat,
Soedarmanto, & Prastyorini, J. (2024).
Freight forwarder. Scopindo Media
Pustaka.

Suhono, A. F. (2019). KEWAJIBAN PEMILIK
KAPAL UNTUK MELENGKAPI
KAPALNYA DENGAN ASURANSI
PENGANGKATAN KERANGKA
KAPAL SETELAH DIBENTUKNYA
KONSORSIUM ASURANSI
PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL
(Wreck Removal Insurance) (Doctoral
dissertation, Universitas Gadjah Mada).

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.