



**EFEKTIVITAS KOMUNIKASI DAN KOORDINASI  
ANTARA NAHKODA KAPAL MV. MUTIA LADJONI 9  
DENGAN PIHAK AGEN  
PT SAMUDERA PERDANA SELARAS  
DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**DITA ARDANI  
NIT. 551811316714 K**

**PROGRAM STUDI TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT  
DAN KEPELABUHAN DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2022**

## HALAMAN PERSETUJUAN

EFEKTIVITAS KOMUNIKASI DAN KOORDINASI ANTARA NAHKODA  
KAPAL MV. MUTIA LADJONI 9 DENGAN PIHAK AGEN PT SAMUDERA  
PERDANA SELARAS DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

DISUSUN OLEH : DITA ARDANI  
NIT. 551811316714 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2022

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metode Penulisan



**SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd., M.M.**

**Penata Tk.I (III/d)**

**NIP. 19661217 198703 2 002**

**PURWANTONO, S.Psi, M.Pd**

**Penata Tk.I (III/d)**

**NIP. 19661015 199703 1 002**

Mengetahui / Menyetujui,  
**KETUA PROGRAM STUDI**  
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



**Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.**

**Penata Tk. I (III/d)**

**NIP. 19750318 200312 2 001**

## PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Efektifitas Komunikasi dan Koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. MUTIA LADJONI 9 dengan Pihak Agen PT. Samudera Perdana Selaras di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” karya,

Nama : Dita Ardani

NIT : 551811316714 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari.....tanggal.....

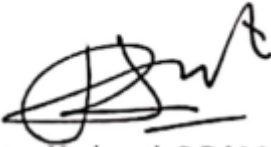
Semarang, .....

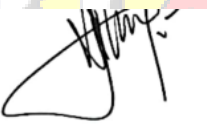
### Penguji Ujian


Penguji I

Penguji II

Penguji III

  
Retno Hariyanti, S.Pd,M.M  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19741018 199803 2 001

  
Sri Purwantini, S.E, S.Pd, M.M  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19661217 198703 2 002

  
Pritha Kurniasih, M.Sc  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831220 201012 2 003

Mengetahui,  
DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG

Capt. Dian Wahdiana, M.M  
Pembina Tk. I (IV/B)  
NIP. 19700711 199803 1 003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Dita Ardani

NIT : 551811316714 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Efektifitas komunikasi dan koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. MUTIA LADJONI 9 dengan Pihak Agen PT. Samudera Perdana Selaras di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang” karya, DITA ARDANI.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulis) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau selanjutnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapa dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran etika keliruan dalam karya ini.

Semarang,.....  
Yang membuat pernyataan



Dita Ardani  
NIT. 551811316714 K

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### MOTTO:

1. Jangan pergi mengikuti kemana jalan akan berujung. Buat jalanmu sendiri dan tinggalkanlah jejak. Ralph Waldo Emerson
2. “ Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan, sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan.”  
(Q.S Al-Insyirah: 5-6)

### PERSEMBAHAN:

1. Kedua Orang Tua saya yang telah memberikan kasih sayang yang tulus dan memberikan dorongan serta semangat yang luar biasa
2. Teman-Teman Taruni Angkatan 55 yang saya cintai
3. Mentor pembimbing saya di Perusahaan pelayaran PT. SAMUDERA PERDANA SELARAS yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk belajar secara langsung di lapangan tentang keagenan.

## PRAKATA

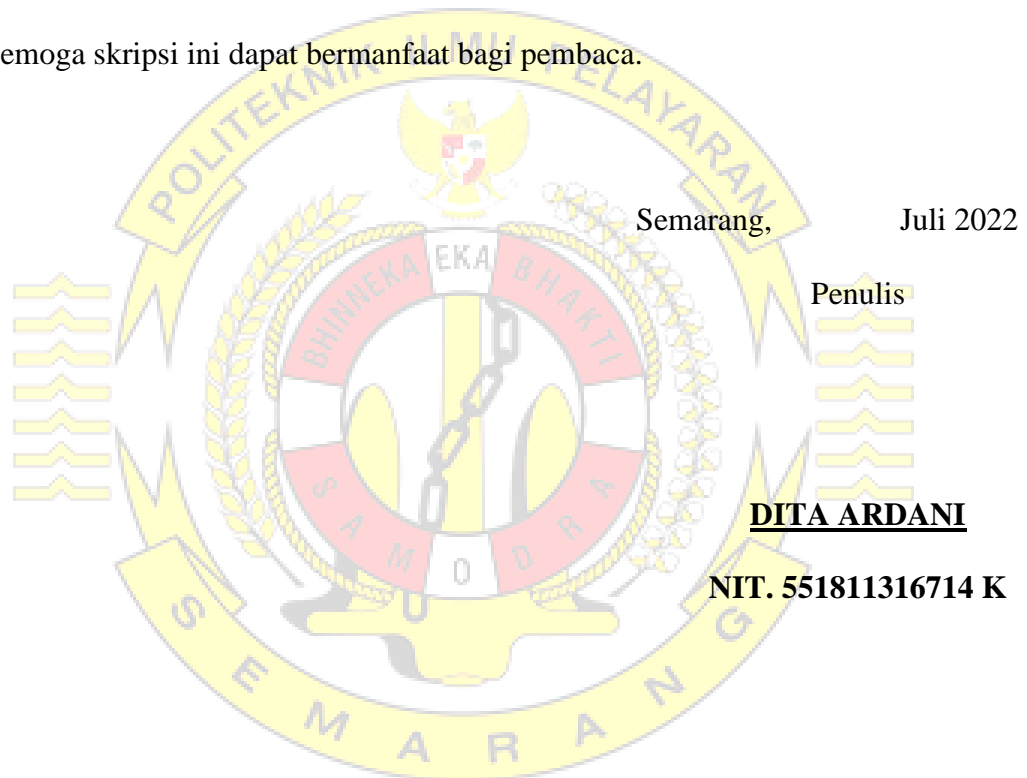
Puji syukur Alhamdulillah kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini berjudul **“Efektivitas Komunikasi dan Koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak Agen PT. Samudera Perdana Selaras Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”** yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh Penulis dari hasil penelitian selama melakukan praktik darat di perusahaan PT. Samudera Perdana Selaras. Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan, serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku ketua program studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan PIP Semarang yang telah memberikan bimbingan, arahan, dorongan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Ibu Sri Purwantini, S.E, S.Pd, M.M selaku Dosen Pembimbing Skripsi I yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Purwantono S.Psi, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Skripsi Penulisan selaku dosen II yang telah memberikan arahan,dukungan, serta bimbingan dalam penulisan skripsi ini
5. Seluruh Dosen dan Sivitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dalam mengurus administrasi perihal skripsi ini.

6. Perusahaan PT. Samudera Perdana Selaras yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktik darat dalam divisi keagenan.
7. Kedua Orang Tua saya yang telah memberikan motivasi, semangat, serta dukungan secara moril dan spiritual kepada Penulis selama penulisan skripsi ini.
8. Rekan-rekan angkatan LV teruntut kelas KVIIIA yang telah memberikan motivasi serta membantu Penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.



## ABSTRAKSI

**Ardani, Dita, 2022, , “Efektivitas Komunikasi Dan Koordinasi Antara Nahkoda Kapal MV. MUTIA LADJONI 9 Dengan Pihak Agen PT SAMUDERA PERDANA SELARAS DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG”**, Skripsi Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Sri Purwantini, S.E S.Pd, M.M., Pembimbing II: Purwantono S.Psi, M.Pd.

Dalam proses pelayanan kegiatan kapal di pelabuhan banyak melibatkan nahkoda, agen dan instansi terkait yang saling berkoordinasi serta berkomunikasi dalam menjalankan tugasnya. Kurangnya komunikasi dan koordinasi yang baik dapat menyebabkan permasalahan yang menghambat pekerjaan sehingga tidak akan efektif dalam pelaksanaannya. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui kendala apa yang timbul tentang pentingnya menjaga komunikasi serta koordinasi antara Nahkoda kapal dengan Agen dalam proses pelayanan kapal.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data didapat dari observasi dan dokumentasi di lapangan, proses wawancara dengan nahkoda kapal, agen operasional kapal, pihak pandu. Pembahasan mengenai efektivitas komunikasi dan koordinasi antara Nahkoda kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan pihak Agen PT Samudera Perdana Selaras dapat diselesaikan dengan lebih menjaga komunikasi serta koordinasi antara Nahkoda kapal dengan Agen dalam proses pelayanan kegiatan kapal dapat berjalan dengan efektif dan lancar.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa komunikasi dan koordinasi antara Nahkoda kapal dengan Agen dalam proses pelayanan kegiatan penyandaran kapal MV. Mutia Ladjoni 9 belum berjalan dengan lancar dan efektif, karena kurangnya komunikasi serta koordinasi antara Nahkoda kapal dengan pihak Agen menyebabkan kegiatan tersebut tidak berjalan dengan efektif. Ditemukan beberapa kendala dan permasalahan di dalamnya yaitu kurangnya pemberian informasi yang terjadi di lapangan, perihal mesin kapal yang mati dan dibawa ke kantor di Surabaya, sehingga kapal kapal harus melakukan *shifting* dermaga dengan pergerakan pandu gendong.

**Kata Kunci:** Efektivitas, Komunikasi, Koordinasi, Nahkoda Kapal, Agen Kapal



## ABSTRACT

**Ardani, Dita 2022**, *"Effectiveness of Communication and Coordination Between the Master of the MV. MUTIA LADJONI 9 and the Agent of PT SAMUDERA PERDANA SELARAS IN TANJUNG EMAS PORT, SEMARANG"*, Thesis for Diploma IV Program, Study Program on Sea and Port Transportation Management, Marine Science Polytechnic Semarang, Advisor I: Sri Purwantini, S.E S.Pd, M.M., Advisor II: Purwantono S.Psi, M.Pd.

In the process of servicing the ship's activities at the port, many involve the captain, agents and related agencies who coordinate and communicate with each other in carrying out their duties. Lack of good communication and coordination can cause problems that hinder the work so that it will not be effective in its implementation. The purpose of this study is to find out what obstacles arise regarding the importance of maintaining communication and coordination between the ship's master and the agent in the ship's service process.

This study used descriptive qualitative method. Data collection techniques were obtained from observations and documentation in the field, the interview process with the captain of the ship, ship operational agents, and pilots. Discussion on the effectiveness of communication and coordination between the MV masters. Mutia Ladjoni 9 with the agent of PT Samudera Perdana Selaras can be resolved by maintaining more communication and coordination between the captain of the ship and the agent in the process of serving the ship's activities effectively and smoothly.

The results showed that the communication and coordination between the captain of the ship and the agent in the service process of the MV ship docking activity. Mutia Ladjoni 9 has not run smoothly and effectively, due to the lack of communication and coordination between the captain of the ship and the agent causing these activities to not run effectively. Found several obstacles and problems in it, namely the lack of providing information that occurred in the field, regarding the ship's engine that died and was brought to the office in Surabaya, so that the ship had to do dock shifting with a carrying guide movement.

**Keywords:** Effectiveness, Communication, Coordination, Ship Master, Ship Agent

## DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI .....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	6
C. Perumusan Masalah.....	7
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI .....	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Penelitian.....	14
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	17
A. Simpulan .....	17
B. Keterbatasan Penelitian.....	18
C. Saran .....	18
DAFTAR PUSTAKA .....	20
LAMPIRAN.....	23
RIWAYAT HIDUP .....	40

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Tabel Informan Penelitian.....	23
Tabel 3.2 Tabel Pedoman Observasi.....	25
Tabel 3.3 Tabel Kisi-Kisi Pedoman Wawancara.....	28
Tabel 4.1 Tabel Perbedaan Penelitian.....	35



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	16
Gambar 4.1 Skema Struktur Organisasi.....	41



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Penunjukan Agen .....	65
Lampiran 2 <i>Lay Out</i> Sandar Di Dermaga Baru .....	66
Lampiran 3 <i>Lay Out Sandar Di Dermaga Dalam</i> .....	67
Lampiran 4 Pihak Agen Berkoordinasi dengan Pihak PT PELINDO .....	68
Lampiran 5 Bukti Chat bahwa terjadi kerusakan.....	69
Lampiran 6 Berita Acara Pandu Gendong .....	70
Lampiran 7 Hasil Wawancara .....	71



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Keberhasilan dan efektivitas dalam bekerja banyak ditentukan oleh tingkat kompetensi, profesionalisme juga komitmen terhadap bidang yang ditekuninya. Suatu komitmen organisasi menunjukkan suatu daya dari seseorang dalam mengidentifikasi keterlibatan dalam suatu pekerjaan. Salah satu faktor yang dapat mendukung pencapaian efektivitas dalam bekerja adalah aspek komunikasi internal. Pada suatu pekerjaan, proses komunikasi internal adalah proses yang pasti dan selalu terjadi. Komunikasi internal adalah sarana untuk mengadakan koordinasi antara berbagai sub bagian dalam organisasi. Organisasi yang berfungsi baik, ditandai oleh adanya kerjasama secara sinergis dan harmonis dari berbagai komponen .

Komunikasi kerja memiliki pengaruh terhadap efektivitas kerja pegawai, karena komunikasi harus terselenggara dengan baik dan efektif. Komunikasi dapat dikatakan berjalan baik dan efektif apabila setiap anggota memperoleh keterangan yang jelas dalam melaksanakan pekerjaannya. Lewat komunikasi rasa ingin tahu dapat tersalurkan, hal ini mampu mendorong semangat kerja. Selain itu komunikasi juga membantu menyatukan anggota organisasi untuk bekerja sama. Oleh karena itu komunikasi mutlak diperlukan demi tercapainya tujuan organisasi.

Beberapa fenomena yang berkaitan dengan komunikasi salah satunya yaitu dibidang keagenan kapal atau proses pelayanan kegiatan kapal. Dalam proses pelayanan penyandaran kapal di suatu kawasan pelabuhan yang seharusnya berjalan dengan efektif dan sesuai SOP yang berlaku. Terjadi kurang efektifnya dalam berkomunikasi dan berkoordinasi terkait informasi keadaan yang terjadi di lapangan sehingga dalam proses penyandaran kapal menjadi tidak berjalan dengan efektif.

Keagenan Kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili *principal agent* yang mengarah kepada *general agent* dalam kepentingan pengurusan kapal (Wibowo et al., 2020). Keagenan menjadi penting dalam hal ini karena adanya Peraturan Menteri No. 11 Tahun 2016 dan Peraturan Menteri No. 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Agen ini dalam pelaksanaannya harus dapat mengatasi semua permasalahan dalam penyelesaian yang terjadi, baik dari nota tagihan pembayaran dan masalah yang akan muncul dari perjanjian atau kontrak keagenan yang diputuskan dalam keterkaitannya dalam proses pelayanan keagenan jasa kapal selama berada di Indonesia (Elvan et al., 2019).

Pihak keagenan kapal harus mengetahui kebutuhan pelanggan dari segi waktu kecepatan dan ketepatan proses pengurusan dokumen *clearance in* maupun *clearance out*. Sebagai perusahaan keagenan kapal yang ditunjuk oleh

perusahaan angkutan laut asing dan atau nasional, tentunya harus mengurus kapal yang dioperasikan pada saat di Pelabuhan yang disinggahinya. Kegiatan mengurus semua keperluan kapal dari awal kedatangan hingga keberangkatan diupayakan berjalan dengan baik agar meminimalisir terjadinya permasalahan saat berlayar dan sandar di Pelabuhan yang akan dituju (Lesmini et al., 2022). Hal-hal yang harus disiapkan juga menjadi perhatian penting setelah adanya pemberitahuan serta persiapan pengurusan permohonan kedatangan kapal, hal itulah yang menjadi tugas primer yang utama dari agen kapal. Dari ketika kapal datang dan sebelum kapal pergi meninggalkan pelabuhan disebut sebagai proses *Clearance in* dan *Clearance out* (Mulyawan et al., 2019) .

Kualitas pelayanan keagenan kapal merupakan tolak ukur dari efektivitas pelayanan sandar di pelabuhan yang dapat dilakukan dengan berbagai cara yaitu seperti meminimalisir adanya kendala, memberikan pelayanan yang cepat dan tepat untuk proses kegiatan (*clearance in* dan *clearance out*) kapal tanpa harus membutuhkan waktu yang lama agar pelanggan tetap percaya pada perusahaan keagenan kapal tersebut. Proses pelayanan kapal tersebut dapat berjalan dengan lancar tanpa adanya kesalahan dari berbagai pihak (Bumi Akpelni Semarang, et al. 2021). SDM yang berkompeten merupakan kunci kelancaran proses pelayanan ini. Seperti contohnya yang paham akan pengurusan pelayanan kapal di suatu pelabuhan agar berjalan dengan optimal. Agar tidak terjadi kendala atau hambatan yang terjadi dalam proses kegiatan tersebut. Pengurusan ini juga mencakup untuk kepentingan keperluan kapal beserta *crew* kapal di dalamnya serta mencakup



muatan yang diangkutnya. Baik dari segala macam kepentingan kapal sejak awal kapal tiba di pelabuhan hingga kapal menyelesaikan urusannya di pelabuhan terkait. Saling berkomunikasi dan berkoordinasi merupakan cara untuk menjaga hubungan baik dalam berkomunikasi dan berkoordinasi diantara urusan internal perusahaan, *principal agent*, dan instansi – instansi terkait. Hal tersebut dijalin untuk alasan kelancaran dalam pelaksanaan operasional di lapangan serta dilancarkannya agar optimal dalam melaksanakan tugasnya. Prosedur jasa pelayanan keluar masuknya kapal dapat dijamin dan dipermudah dengan adanya penerbitan surat pemberitahuan kedatangan dan keberangkatan kapal, ataupun surat-surat kapal yang lainnya untuk membantu dalam pengurusan surat izin kepengurusan kapal oleh pihak Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan ( KSOP ) (Hotmaria Situmorang & Yusnidah, 2021) .

Dokumen tersebutlah yang selanjutnya akan diberikan kepada pihak atau instansi terkait (Mulyawan et al., 2019). Pihak instansi yang bertugas dalam hal sehubungan dengan kegiatan keluar masuknya kapal di pelabuhan:

1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
2. PT. Pelabuhan Indonesia ( PELINDO )
3. Kantor Kesehatan Pelabuhan
4. Kantor Bea dan Cukai / Kepabeanan

Adanya hubungan baik dalam berkomunikasi dan berkoordinasi diantara manajemen perusahaan, *principal agent* dan serta instansi – instansi

terkait tetap dijaga dalam kepengurusan dokumen maupun operasional lainnya di lapangan (Hotmaria Situmorang & Yusnidah, 2021). Timbulnya rasa saling terbuka terkait pemberian informasi yang sedang dialami di lapangan baik dari pihak perusahaan pelayaran maupun pihak kapal. Nahkoda memiliki peran sangat penting dalam hal untuk menyelesaikan pelayanan kegiatan kapal. Pelayanan kapal tetap berjalan sesuai ketentuan maupun perjanjian karena mengurangi hal hal negatif seperti contohnya yang tidak tercantum dalam kontrak yaitu ketika kapal mengalami kendala dalam proses pelayanan penyandaran kapal tersebut baik dari internal maupun eksternal (Ginting, 2021).

Berdasarkan penjelasan terkait teori yang mendukung pemaparan latar belakang dalam penelitian ini. Dan ketika penulis melakukan praktik darat di PT Samudera Perdana Selaras, penulis ikut dalam proses kegiatan operasional dalam proses penyandaran kapal MV. Mutia Ladjoni 9 . Ditemukan beberapa masalah saat proses pelayanan kegiatan kapal yang di Kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Penyebab terjadinya permasalahan tersebut yaitu kurangnya komunikasi dan koordinasi antara pihak terkait terutama Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak Agen PT Samudera Perdana Selaras.

Oleh sebab itu, penulis perlu melakukan penelitian terhadap efektivitas kurangnya komunikasi serta koordinasi antara Nahkoda Kapal dengan Pihak Agen yang menyebabkan terjadinya banyak permasalahan yang akan dijelaskan dan dipaparkan dalam penulisan tersebut. Maka dari itu

penulis akan menuliskan permasalahan tersebut dalam pembahasan skripsi dengan judul **“Efektivitas Komunikasi dan Koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak Agen PT Samudera Perdana Selaras di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”**.

## **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian yaitu runtutan dari suatu penemuan yang berpusat sebagai acuan dalam suatu penelitian dengan upaya pencarian dan pengumpulan informasi. Hal ini menjadi sangat penting yang dilakukan dengan suatu kejujuran yang bermanfaat dalam memberikan kemudahan penulis ketika akan melakukan agar dapat menemukan pembahasan permasalahan.

Berdasarkan dari titik permasalahan yaitu kurangnya komunikasi dan koordinasi yang dialami oleh Pihak Agen PT Samudera Perdana Selaras dengan Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dalam proses penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang berjalan tidak efektif. Yang berdasarkan dari permasalahan ketika penulis melakukan praktik darat. Dan juga diawali dari konteks penelitian tersebut, serta terdapat fokus penelitian yang akan menjadi pedoman penulis yaitu : apa kendala yang menyebabkan terjadinya ketidakefektifan komunikasi dan koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak Agen PT Samudera Perdana Selaras dalam proses penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

### **C. Perumusan Masalah**

Berdasarkan dari paparan tentang uraian latar belakang masalah yang telah dijabarkan di atas. Penulis sampaikan rumusan permasalahan dari penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Kendala apa yang menyebabkan terjadinya kesalahpahaman dan kurangnya koordinasi antara Nahkoda kapal dengan Agen ?
2. Bagaimana upaya penyelesaian kesalahpahaman dan kurangnya koordinasi antara Nahkoda kapal dengan Agen ?
3. Bagaimana upaya pencegahan kesalahpahaman dan kurangnya koordinasi antara Nahkoda kapal dengan Agen ?

### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang hendak dicapai oleh penulis dalam melakukan penelitian ini yaitu :

1. Memberikan pemahaman akan pentingnya menjaga komunikasi dan koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak Agen PT Samudera Perdana Selaras dalam proses pelayanan kegiatan kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
2. Mengidentifikasi kendala yang terjadi jika tidak adanya komunikasi dan koordinasi yang baik antara Nahkoda Kapal dengan Agen dalam proses pelayanan kegiatan kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

### **E. Manfaat Penelitian**

Penulisan skripsi yang baik harus dapat memberikan manfaat kepada setiap pembacanya. Baik dari segi manfaat yang didapat dari informasi baru

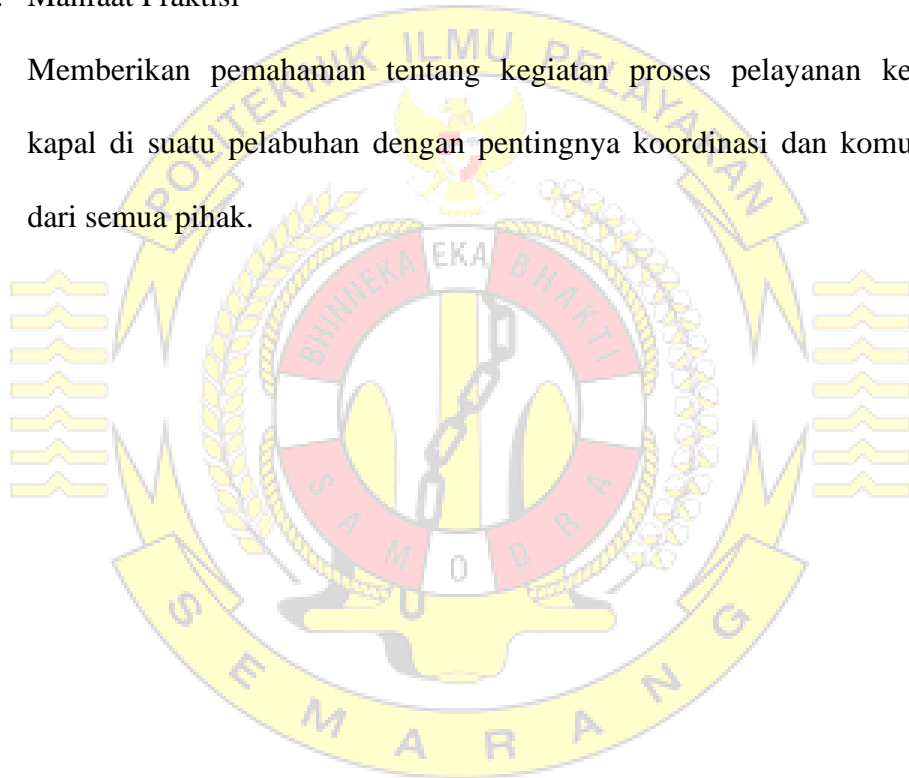
yang akan didapatkan. Untuk menambah wawasan dalam dunia pelayaran, dunia ilmu pengetahuan setiap individu. Berikut manfaat yang akan penulis sampaikan dari penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Manfaat Teoritis

Tambahan informasi pengetahuan dalam pentingnya menjaga hubungan baik komunikasi serta koordinasi antara Nahkoda Kapal dengan Agen

2. Manfaat Praktisi

Memberikan pemahaman tentang kegiatan proses pelayanan kegiatan kapal di suatu pelabuhan dengan pentingnya koordinasi dan komunikasi dari semua pihak.



## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI**

#### **A. Deskripsi Teori**

Bab ini menjelaskan terkait pedoman dari berbagai sumber teori untuk menjadi dasar dari penulisan skripsi ini. Timbulnya permasalahan yang terjadi dapat diselesaikan dengan memahami latar belakang serta kerangka dasar yang menuju kepada pemahaman sumber tersebut. Latar belakang yang timbul secara sistematis dapat diselesaikan dan dipahami melalui sumber teori tersebut. Dan sumber teori tersebut juga akan memberikan kerangka dasar serta menjadi sangat penting dalam menjadi alasan dalam pembahasan judul dari skripsi ini “ Efektivitas Komunikasi dan Koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak Agen PT. Samudera Perdana Selaras di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang ”

#### **1. Efektivitas**

Secara umum, efektivitas diartikan sebagai keadaan yang tertuju kepada kesuksesan atau keunggulan dari suatu tingkat target, seperti sesuatu direncanakan sebelumnya, diukur dengan kualitas, kuantitas dan waktu. Suatu pekerjaan dikatakan efektif jika suatu pekerjaan dapat diselesaikan tepat pada waktunya sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Menurut Tommy (2019) menjelaskan bahwa efektivitas adalah ketersediaan, inisiatif, serta konsistensi dalam kegiatan yang ada diantara orang untuk menyelesaikan tugas dan mencapai tujuan.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya dapat kita pahami bahwa efektivitas merupakan suatu pekerjaan dapat dilaksanakan secara tepat, efektif, dan efisien apabila pekerjaan tersebut dilaksanakan dengan tepat sesuai dengan yang telah direncanakan, maka jelas bahwa sesungguhnya efektivitas kerja dalam satu unit organisasi atau perusahaan untuk dapat melaksanakan tujuan yang dicapai dalam suatu sistem yang ditentukan dengan suatu pandangan untuk memenuhi kebutuhan sistem itu sendiri.

## **2. Komunikasi**

Di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) arti kata “komunikasi” mengacu pada proses perpindahan pesan atau berita maupun informasi antara dua orang atau lebih supaya pesan yang disampaikan dapat dipahami, adapun arti lain yaitu sebagai hubungan atau saling terhubung. Dengan adanya penyampaian informasi yang jelas, pengkomunikasian yang tepat, dan pembagian pekerjaan kepada para bawahan oleh manager maka setiap individu bawahan akan mengerjakan pekerjaannya sesuai dengan wewenang yang diterima. Tanpa adanya komunikasi setiap pekerjaan dari individu karyawan maka tujuan perusahaan tidak akan tercapai.

Berdasarkan pemahaman yang sudah dipaparkan sebelumnya, kita pahami bersama yaitu arti kata “komunikasi” memiliki unsur bahwa ada hubungan atau hubungan antara dua orang dalam proses menerima atau mengirim informasi, sehingga menyampaikan informasi dengan maksud dan tujuan. dapat dipahami dengan benar.

### 3. Koordinasi

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kata “koordinasi” diartikan sebagai urusan menyusun kelompok atau aktivitas agar aturan dan pelaksanaannya tidak saling bentrok atau membingungkan.

Menurut Hasibuan (2011) diartikan sebagai suatu usaha kerja sama antara badan, instansi, unit dalam pelaksanaan tugas-tugas tertentu, sehingga terdapat saling mengisi, saling membantu dan saling melengkapi. Dengan demikian koordinasi dapat diartikan sebagai suatu usaha yang mampu menyelaraskan pelaksanaan tugas maupun kegiatan dalam suatu organisasi.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya dapat ditarik kesimpulan bahwa koordinasi ialah tindakan mengatur sesuatu dalam wujud peraturan dan kegiatan dalam proses menghadapi peristiwa-peristiwa yang dialami agar tidak saling bertentangan atau membingungkan.

### 4. Nahkoda

Menurut Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 definisi dari Nahkoda adalah seseorang yang sudah menanda tangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan Pengusaha Kapal dimana dinyatakan sebagai nahkoda, serta memenuhi syarat sebagai nahkoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tanggung jawab dari seorang nahkoda kapal adalah sebagai berikut:

- a. Memperlengkapi kapalnya dengan sempurna
- b. Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur/aturan



- c. Membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*)
- d. Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran
- e. Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapalnya
- f. Mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku

Dan untuk tugas nahkoda kapal yaitu:

- a. Sebagai Pemegang Kewibawaan Umum di atas kapal.
- b. Sebagai Pemimpin Kapal.

## 5. Agen & Keagenan Kapal

### a. Agen Kapal

Kapal yang bersiap sandar di suatu pelabuhan, memerlukan pelayanan dan mempunyai kebutuhan yang harus diwujudkan. Maka, *owner ship* menetapkan perusahaan keagenan agar dapat mengurus kebutuhan tersebut. Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat 7 yang dimaksud Agen adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang eksklusif diciptakan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang dipilih oleh perusahaan angkutan luar negeri untuk menyelesaikan kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia. Menurut Suyono (2001:131) menyatakan bahwa agen dibagi menjadi tiga bagian yaitu :

- 1) *General agent* adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik

perusahaan asing selama kapal berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia.

- 2) *Sub agent* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk *general agent* untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. *Sub agent* berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*.
- 3) Cabang agent adalah cabang dari general agent yang berada di wilayah pelabuhan tertentu. Cabang agent bertanggung jawab langsung pada *general agent*. Cabang agent ini bertugas sebagai pengurusan dokumen, pemenuhan kebutuhan dan penyelesaian biaya yang timbul selama kapal di pelabuhan.

#### **b. Keagenan Kapal**

Keagenan merupakan kesepakatan yang terjadi antara *owner ship* dengan pihak agen yang memiliki kekuatan hukum (Bumi Akpelni Semarang et al., 2021). Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007:204) menyatakan bahwa keagenan mempunyai beberapa fungsi diantara yaitu:

- 1) Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik terhadap pelayaran *liner service* maupun *tramper*.
- 2) Memonitor pelaksanaan penanganan pelayanan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal.
- 3) Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik operasional maupun yang menyangkut keuangan.

- 4) Memberikan data terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya.
- 5) Mengupayakan kegiatan keagenan sehingga dapat memberikan *stimulant* terhadap kegiatan-kegiatan pokok perusahaan.

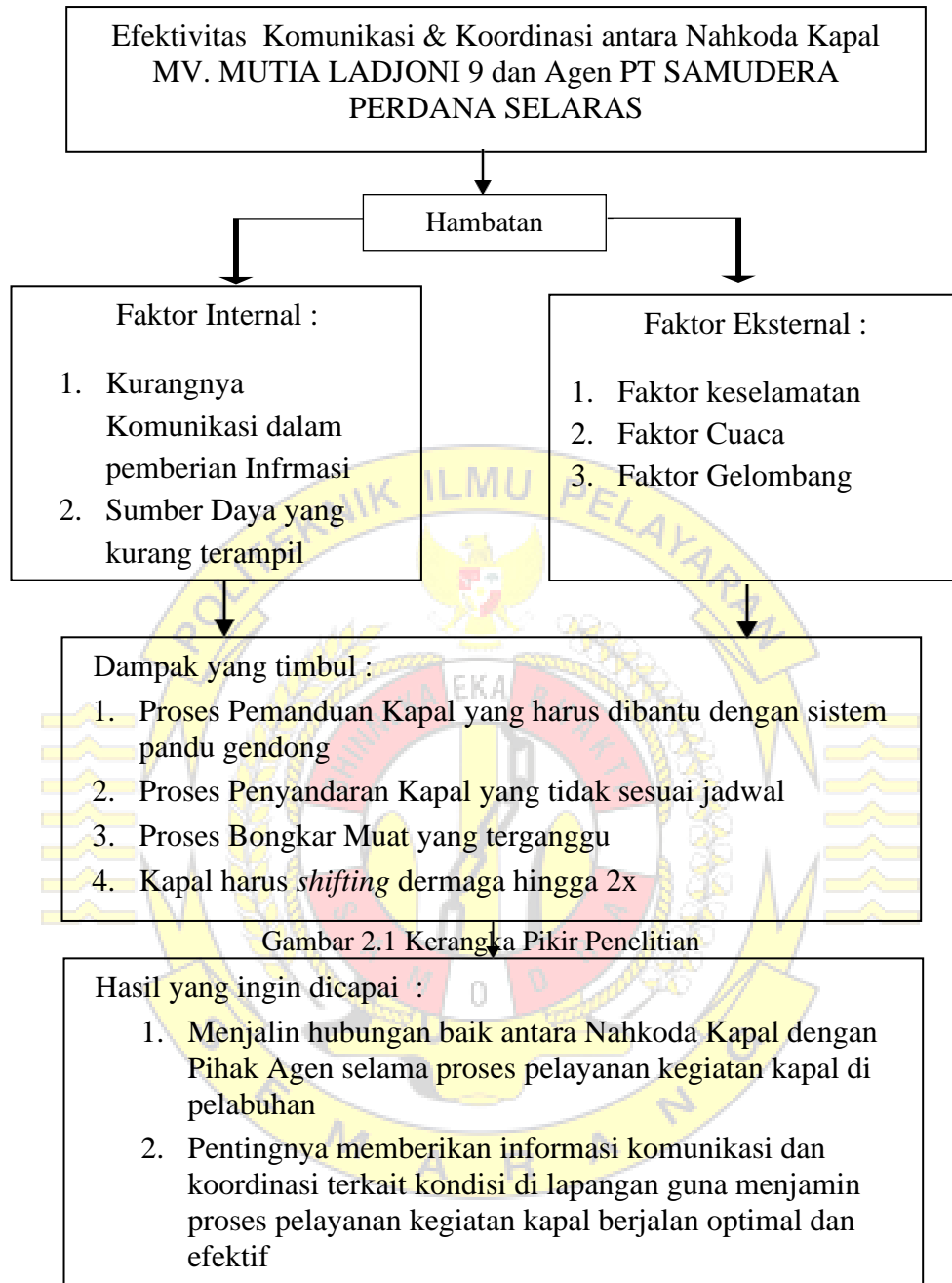
## B. Kerangka Penelitian

Proses penyandaran kapal selama di pelabuhan, diperlukan jasa dari perusahaan keagenan untuk menangani segala kebutuhan kapal mulai dari persiapan sebelum kapal sandar hingga pemberangkatan. Persiapan yang harus dilakukan adalah pemberitahuan kedatangan kapal ke instansi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP), Pengawasan dan Pelayanan Bea Cukai, Direktorat Jenderal Imigrasi dan PT. Pelindo III Cabang Semarang. Selain itu, agen harus menyiapkan segala kebutuhan kapal untuk berlabuh, seperti jasa sandar dan pengintaian, termasuk jasa kepil atau tambat. Segala persiapan untuk proses penyandaran kapal ini perlu dilakukan sedini dan sebaik mungkin sebelum kapal sandar, guna menghindari berbagai hambatan yang menyebabkan proses sandar kapal tidak berjalan lancar misalnya yang paling utama yaitu informasi tentang keadaan kapal yang akan sandar baik kelengkapan *crew*, muatan dan dokumen dan beberapa sertifikat kapal. Pemberian informasi terkait dengan keadaan kapal yang terjadi harus selalu dilaporkan dengan baik oleh nahkoda kepada agen. Hubungan agen dengan nahkoda kapal bila dilakukan dengan tidak baik menyebabkan *miscommunication* dan *miscoordination* sehingga proses penyandaran terdapat banyak hambatan. Agar semua hambatan tersebut

teratasi diperlukan hubungan baik serta komunikasi dan koordinasi antara agen dengan nahkoda.

Dalam pemaparan penelitian kerangka pemikiran sangat dibutuhkan. Karena didalam penulisan skripsi kerangka pemikiran berguna untuk membantu melancarkan dalam menjelaskan suatu penelitian. Penulis sampaikan pada gambar 2.1 merupakan gambar kerangka penelitian dari penulisan skripsi, sebagai berikut :





## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan temuan dan pembahasan yang telah peneliti uraikan pada bab-bab sebelumnya, dalam hal mengenai Efektifitas Komunikasi & Koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak Agen PT Samudera Perdana Selaras di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang maka peneliti mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Proses Penyandaran kapal MV. Mutia Ladjoni 9 yang ditangani oleh PT Samudera Perdana Selaras yang seharusnya bisa berjalan dengan lancar dan sesuai prosedur, tetapi karena adanya missskomunikasi dan missskoordinasi tentang main induk kapal yang mati sehingga mengakibatkan kapal MV. Mutia Ladjoni 9 harus disandarkan dengan perubahan prosedur dan proses yang mendesak serta untuk kepentingan keselamatan.
2. Adanya permasalahan yang terjadi dalam proses penyandaran Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 yang terdiri dari faktor internal dan faktor eksternal yang menyebabkan terjadinya kurangnya komunikasi dan koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak Agen PT. Samudera Perdana Selaras dalam proses penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Untuk faktor internalnya sendiri yaitu kurangnya komunikasi yang harmonis dengan pihak pihak terkait terutama Nahkoda

Kapal dengan Pihak Agen dalam pemberian informasi di lapangan terkait *main engine trouble* setelah kapal tiba di kolam labuh, dan kurangnya koordinasi ketika kapal tiba untuk siap dipandu dengan bantuan pergerakan pandu gendong. Agar dapat menunjang kelancaran pekerjaan dalam proses penyandaran kapal. Dan untuk proses *shifting* atau pindah dermaga hingga pengurusan bongkar muat. Sedangkan faktor eksternalnya yaitu kurangnya koordinasi dengan instansi-instansi terkait, dan paling utama yaitu pihak PMS atau kapal Pemanduan PT PELINDO III cabang Semarang terkait kegiatan pergerakan pandu dengan pandu gendong serta pihak Unit Penyelenggara Pelabuhan dalam urusan perubahan rencana *reschedule* dan *lay out* sandar untuk kapal MV. Mutia Ladjoni 9.

### **B. Keterbatasan Penelitian**

Berdasarkan penelitian yang telah dilaksanakan, penulis sampaikan batasan penelitian yang peneliti alami. Dalam penelitian ini penulis memiliki batasan penelitian didalam urusan pengurusan ke pihak pemanduan PT PELINDO III cabang Semarang, yang dimana ketika untuk melampirkan Berita Acara hanya agen atau mentor saja yang boleh untuk menyerahkan Berita Acara tersebut.

### **C. Saran**

Dari kesimpulan yang didapat dari penelitian “Efektivitas Komunikasi Dan Koordinasi Antara Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak

Agen PT Samudera Perdana Selaras Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”  
maka peneliti memberikan saran yang mana sebagai berikut :

1. Dalam proses penyandaran kapal MV. Mutia Ladjoni 9 yang ditangani oleh PT. Samudera Perdana Selaras harus lebih memperhatikan dalam melakukan koordinasi dan komunikasi terutama dengan Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 terkait informasi keadaan kapal yang ada dilapangan.
2. Dalam upaya menyelesaikan masalah yang terjadi yaitu kurangnya komunikasi dan koordinasi antara Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dengan Pihak Agen PT Samudera Perdana Selaras dalam proses penyandaran kapal agar kedepannya yaitu ada beberapa usaha yang dapat dilakukan yaitu :
  - a. Meningkatkan komunikasi dan koordinasi antara Nahkoda Kapal dengan Pihak Agen serta Pilot Pandu.
  - b. Meningkatkan kemampuan SDM yang terampil.



## DAFTAR PUSTAKA

Bumi Akpelni Semarang, P., Tasuf Darmaputra, R., Setyadie, W., Studi KPN, P.,

Bumi Akpelni Jl Pawiyatan Luhur, P. I., & Dhuwur, B. (2021). Efektivitas

Operasional Penanganan Kapal Di Pelabuhan Panjang Kota Bandar

Lampung Oleh Pt.Mario Samudera Jaya. *National Seminar on Maritime and*

*Interdisciplinary Studies*, 3(1).

Elvan, S. A., Hindianthoro, S., & Yahya. (2019). Upaya Meningkatkan Kepuasan

Pengguna Jasa Terhadap Pelayanan Keagenan PT. Pelayaran Ekanuri Indra

Pratama Di Tanjung Priok Jakarta. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi*

*Maritim*, 1(1). <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v1i1.11>

Ginting, D., & Ginting, D. G. (2021). Peranan Keagenan Kapal Dalam Melayani

Pengisian Air4 Bersih Untuk Kebutuhan KM. AMRTA VII Pada PT. Gesuri

Llyod Cabang Kuala Tanjung. *Journal of Maritime and Education (JME)*,

3(2). <https://doi.org/10.54196/jme.v3i2.47>

Hotmaria Situmorang & Yusnidah. (2021a). Pelayanan Jasa Keagenan Dalam

Menangani Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Pada PT Sea Asih Lines

Kualat Tanjung. *Buletin Utama Teknik*, 16(2), 147–151.

Hotmaria Situmorang & Yusnidah. (2021b). Pelayanan Jasa Keagenan Dalam

Menangani Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Pada PT Sea Asih Lines

Kualat Tanjung. *Buletin Utama Teknik*, 16(2).

Indonesia, P. R. (2008). *UU No 17 Tahun 2008*.

[http://www.desarrollosocialyfamilia.gob.cl/storage/docs/Informe\\_de\\_Desarro](http://www.desarrollosocialyfamilia.gob.cl/storage/docs/Informe_de_Desarro)

Ilo\_Social\_2020.pdf%0Ahttp://revistas.ucm.es/index.php/CUTS/article/view/44540/44554

Kemenhub RI. (2019). PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal. *Mentri Perhubungan Republik Indonesia, 2011.*

Lesmini, L., J. Najoan, D., Nurman Ruslani, M., Iqbal Firdaus, M., Candra Susanto, P., & Suryawan, R. F. (2022). Strategi Pelayanan Perusahaan Jasa Keagenan Kapal Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal. *Jurnal Transportasi, Logistik, Dan Aviassi, 1(2)*. <https://doi.org/10.52909/jtla.v1i2.60>

Lilis, L., Fransiska, E., & Situmeang, C. I. U. (2021). Prosedur Penanganan Dokumen Kapal Muatan Curah Kering Di Dermaga TUKS Inalum Pada PT. Gesuri Llyod Cabang Kuala Tanjung. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 257–263. <https://doi.org/10.54196/jme.v3i2.49>

Mulyawan, E., Nurwansyah, F., & Diarto, A. (2019). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Tanker Milik PT. Pertamina (Persero) Oleh PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Merak Banten Di Pelabuhan Tanjung Gerem Merak Banten. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim, 1(1)*. <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v1i1.8>

*PM\_11\_Tahun\_2016.pdf*. (n.d.).

Presiden Republik Indonesia. (1992). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran, 14*, 1–20. [www.bphn.go.id](http://www.bphn.go.id)

Sugiyono. (2015). Sugiyono, Metode Penelitian dan Pengembangan Pendekatan

Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D , (Bandung: Alfabeta, 2015), 407 1. *Metode Penelitian Dan Pengembangan Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, Dan R&D.*

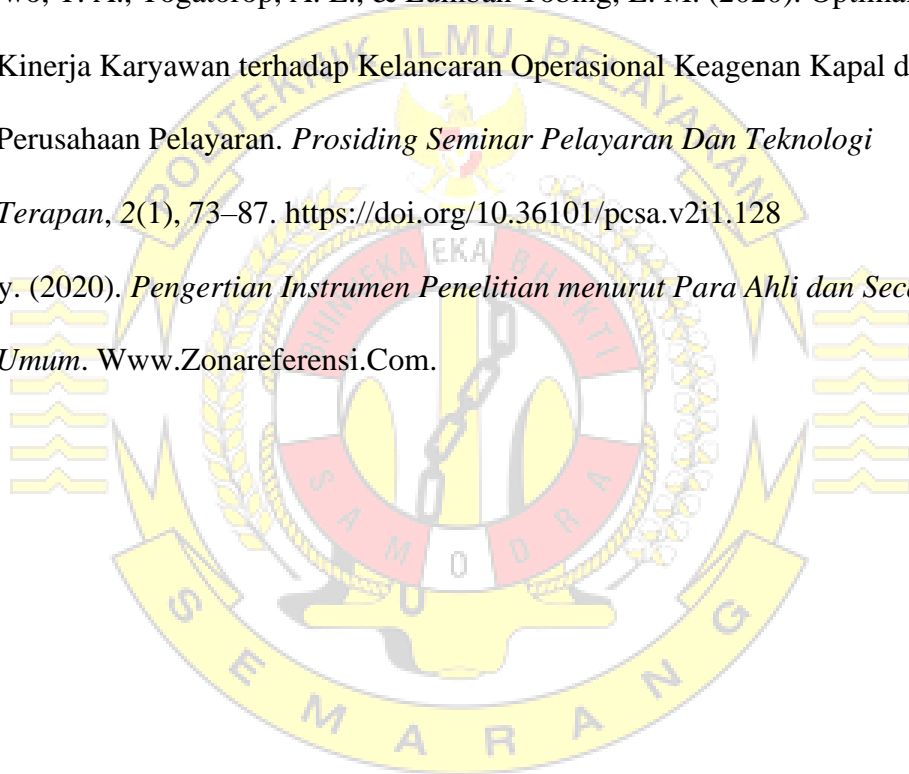
Tommy. (2019). Pengertian Efektivitas Menurut Para Ahli. In

*www.Kotakpintar.com* (p. 1). <https://kotakpintar.com/pengertian-efektivitas-menurut-para-ahli/>

Wibowo, T. A., Togatorop, A. L., & Lumban Tobing, L. M. (2020). Optimalisasi

Kinerja Karyawan terhadap Kelancaran Operasional Keagenan Kapal di Perusahaan Pelayaran. *Prosiding Seminar Pelayaran Dan Teknologi Terapan*, 2(1), 73–87. <https://doi.org/10.36101/pcsa.v2i1.128>

Zakky. (2020). *Pengertian Instrumen Penelitian menurut Para Ahli dan Secara Umum.* [Www.Zonareferensi.Com](http://www.Zonareferensi.Com).



## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Surat Penunjukan Keagenan



PERUSAHAAN PELAYARAN  
**PT. SURYA BINTANG TIMUR**

Kantor Pusat :  
Jl. Perak Timur No. 564, A-9 Surabaya - Jatim Telp. (031) 3297603, 3297605 Fax. (031) 3297544  
E-mail : nndf\_suryabintim@yahoo.co.id suryabintimsby@gmail.com

Surabaya, 22 Maret 2021

Nomor : 085/SBT-PKK/SBY/III/21  
Lampiran : satu berkas  
Perihal : Penunjukan Keagenan Kapal

Kepada

Yth. **PT. SAMUDERA PERDANA SELARAS**  
Jl. Mandukoro Raya, Ruko Semarang Indah  
Blok D XI No. 2 A-B.

Di

SEMARANG

Up. Ibu Lita (081325666781)

Dengan hormat,

Sehubungan dengan kedatangan Kapal kami dengan data-data sebagai berikut :

Nama Kapal	: <b>KM. MUTIA LADJONI 9</b>
Bendera	: INDONESIA
Isi Kotor	: 4.405 GT
Klas	: B K I
Nakhoda	: Capt. Suyuti ( <b>081355376555</b> )
E T A	: Pelabuhan Tanjung Emas, Kamis 25 Maret 2021
Rencana bongkar	: Pupuk 6.000 Ton
Dari	: Bontang

Dengan ini menunjuk perusahaan Bapak untuk mengageni kapal kami tersebut diatas.

Demikian surat penunjukan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasama yang baik kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,

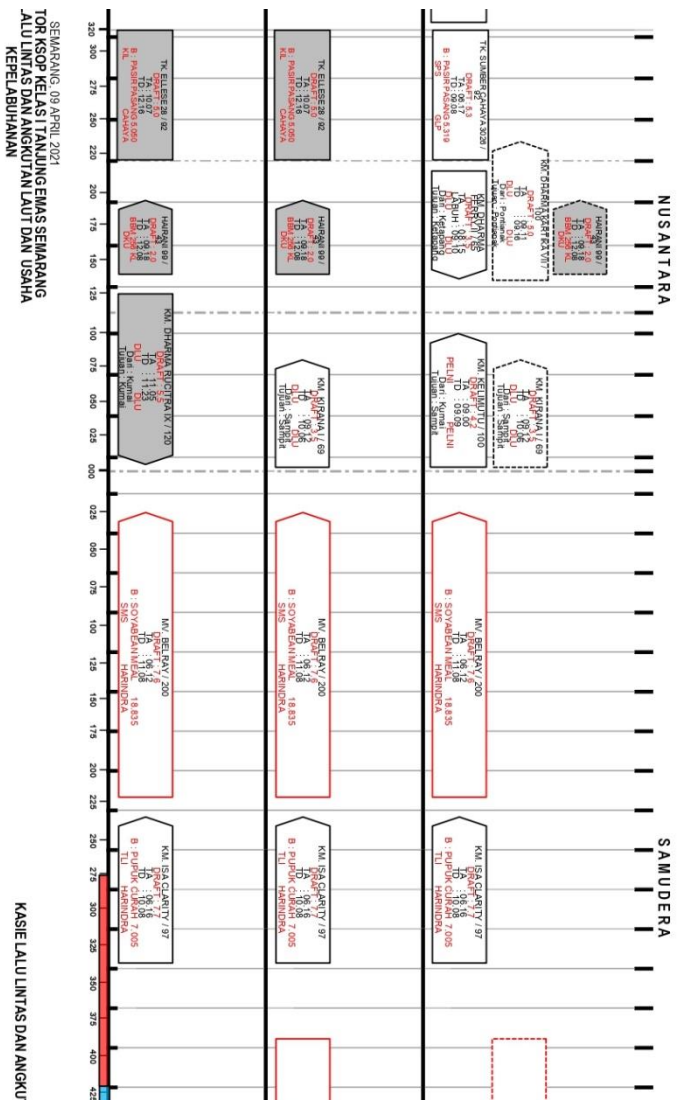
**PT. Surya Bintang Timur**

  
**RUSTAM JONI**  
Manajer Operasional

Kantor Cabang :

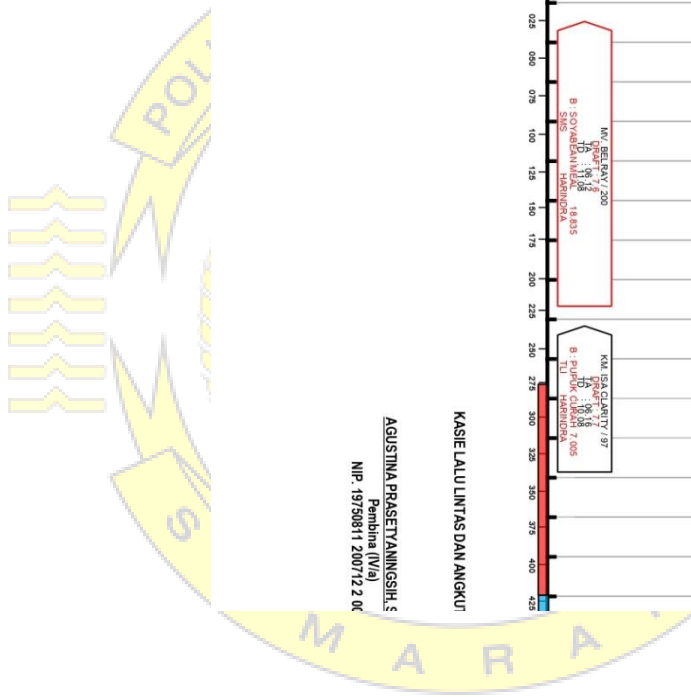
- Jl. Abd. Kadir No. 40, Pare-pare, Telp. (0421) 25128 Fax. (0421) 24732
- Jl. Suharso No. 158, Pantoloan - Palu, Telp. (0451) 422101 Fax. (0451) 455043
- Jl. Gunung Tampomas No.3 BSD RT.34, Kel.Gunung Elai, Kec. Bontang Utara, Bontang - Kalimantan Timur, Telp/Fax. (0548) 25597

### Lampiran 2 Lay Out Sandar Di Dermaga Baru




JASRA YUZI RAWAN, SE, MM  
Pembina (I/II)  
NIP. 19750217 199703 1 002

AGUSTINA PRASETYANNINGSIH, S  
Pembina (I/II)  
NIP. 19750811 200712 2 00



### Lampiran 3 Lay Out Sandar di Dermaga Baru

### Lampiran 4 Pihak Agen berkoordinasi dengan Pihak UPP Pelindo terkait shifting



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR KESYAHBAUDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS TANJUNGPINANG  
SEMARANG

PENETAPAN PELAYANAN KAPAL DAN BARANG DI PELABUHAN TANJUNGPINANG SEMARANG  
UNTUK HARI/TGL : MINGGU & SENIN, 11 & 12 APRIL 2021

SRIBOGA		TERMINAL UNTUK KEPENTINGAN SENDIRI (TUKS)		CURAH CAIR		TERMINAL UMUM		PELABUHAN DALAM	
		DIMATIYAMA		OPISCO		CPO			
10	<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     MR. ATMANINGRAT 80                      B: 1013                      S: 1013                      S: 1013                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     S: 1413                      B: 1413                      T: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     S: 1413                      B: 1413                      T: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>
11		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     S: 1413                      B: 1413                      T: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     S: 1413                      B: 1413                      T: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>
12		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     S: 1413                      B: 1413                      T: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     S: 1413                      B: 1413                      T: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">                     NM. BUDI LINGGESAH I 134                      T: 1413                      B: 1413                      S: 1413                 </div>

SEMARANG, 10 APRIL 2021

AN, KEPALA KANTOR KOP KLAS TANJUNGPINANG  
KEPALA BIDANG LALU LINTAS DAN ANGGUTAN LAUT DAN USAHA  
KEPELABUHAN

JASRA YUZI RIYAWAN, SE, MM  
Pembin (I/A)  
NIP. 19750217 199703 1 002

KASIE LALU LINTAS DAN ANGGUTAN LAU

AGUSTINA PRASETYANINGSIH, ST, MM  
Pembin (I/A)  
NIP. 19790811 200712 2 001





**Lampiran 5 Bukti chat atau komunikasi terkait mesin kapal yang sudah dibawa ke kantor owner ship di Surabaya**

20:27

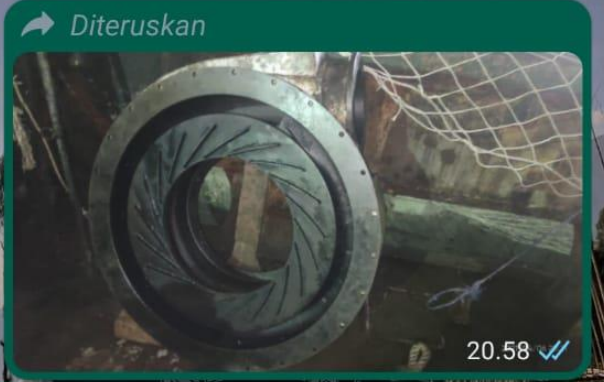
0,1KB/d 4G

ladjoni

20.51



20.54



20.58

Yg ini wes dibawa ke kantor mas

20.59

Okey 20.59

Ddi bener rusak iya? 20.59



## Lampiran 6 Berita Acara kegiatan Pelayanan Pandu Gondong



### BERITA ACARA

#### KEGIATAN PELAYANAN TUNDA GENDONG / DOCK

Nama Kapal : KT. BIMA 306  
KT. JAYANEGARA 305  
Kapal Yang Dibantu : MUTIA LADJONI  
Jenis Kegiatan : Penundaan Gondong / Dock  
Posisi : Samudra ke Dermaga Baru  
Pandu : 49

Pada hari jumat tanggal tujuh bulan april tahun dua ribu dua puluh satu ( 07 - 04 - 2021 ), telah dilakukan pelayanan tunda gondong / dock di area pelabuhan Tg. Emas, Semarang, dengan rincian kegiatan sebagai berikut :

Ikat tali tunda : Pukul 11 : 50  
Lepas tali tunda : Pukul 12 : 50  
Catatan : MESIN KONDISI MATI

Kondisi mesin kapal : ~~hidup~~ / mati (black out) / ~~dimatikan~~

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya untuk digunakan sebagaimana mestinya.

PT. PELABUHAN INDONESIA III (PERSERO)

REGIONAL JAWA TENGAH

NURHADI

Pandu 49

PT. ....  
Pihak Kapal / Agen

Nakhoda KT. Bima 306

Nakhoda KT. Jayanegara 305



## Lampiran 7 Hasil Transkrip Wawancara

### TRANSKIP WAWANCARA

#### A. INFORMAN 1

1. Hari, Tanggal : Senin, 12 April 2021
2. Tempat : Kantor PT Samudera Perdana Selaras
3. Nama Informan : Setya Pradede
4. Jabatan : Staff Operasional Keagenan PT Samudera Perdana Selaras

Penulis: Selamat Pagi Pak dede, maaf mengganggu waktunya. Saya izin unruk meminta waktunya untuk mewawancarai perihal permasalahan kapal

MV. Mutia Ladjoni 9 ini . Apakah bapak ada waktu berkenaan?

Agen : Pagi mbak dita. Bisa mbak. Silahkan bertanya saja mbak, insyallah saya akan menjawabnya,

Penulis: Perihal masalah yang terjadi di MV. Mutia Ladjoni 9 ini. Apakah permasalahan ini sebelum sebelumnya sudah pernah terjadi ?

Agen : Kalo masalah internal yang kurang baik. Ya namanya *miss* di dalam suatu pekerjaan sudah pasti hal biasa ya mbak. Tetapi tidak ada yang sampai serumit masalah di kapal ini mbak. Kita agen juga sudah selalu melakukan komunikasi setelah penunjukan keagenan dengan surat PKK tersebut mbak. Dan kita pun juga sudah selalu bertanya tentang perkembangan kondisi di lapangan. Kok ya masih ada saja yang terlewatkan ya mbak.

Penulis : Bagaimana tanggapan Pak Dede terkait sikap Nahkoda Kapal MV

Mutia Ladjoni 9 perihal kurangnya berkomunikasi dan memberikan perkembangan yang terjadi ?

Agen : Gimana ya mbak. Ya seharusnya Nahkoda harus selalu memberikan *update* informasi terkait perkembangan di lapangan. Karena memang mereka yang tahu bagaimana bagaimananya ya mbak. Kita pihak agen kan juga didarat tidak tahu apa yang terjadi di lapangan. Kan disini juga kita pihak agen tugasnya untuk membantu menyelesaikan keperluan keperluan kapal jadi sudah semestinya komunikasi antara Nahkoda dengan Agent sangat diperlukan dan harus dijaga dengan baik.

Penulis: Berarti dalam menunjang proses pelayanan kegiatan kapal di suatu kawasan pelabuhan diperlukannya menjaga komunikasi serta koordinasi terkait kondisi di lapangan antara Nahkoda Kapal dengan Pihak Agen itu sangat diperlukan agar proses pelayanan tersebut dapat berjalan dengan optimal ya Pak Dede ?

Agen : Betul sekali Mbak Dita. Maka dalam proses penyandaran kapal MV. Mutia Ladjoni 9 ini banyak sekali kendala dan hambatan sehingga proses penyandaran kapal MV Mutia Ladjoni 9 tidak berjalan dengan efektif.

Penulis : Untuk perihal dan kendala yang menyebabkan proses penyandaran kapal berjalan tidak efektif. Bagaimana dampak yang ditimbulkan dari masalah ini bapak ?

Agent : Wah kalau dampaknya ya banyak mbak. Ya itu mbak yang pertama

untuk jasa layanan pandu gendong itu sendiri mbak, itu saja dari agent harus membuat berita acara yang nantinya diserahkan kepada Pihak Pandu PMS mbak. Dan untuk biaya jasa layanan pandu gendong ini saja juga tidak murah mbak. Agent juga harus melakukan pengajuan untuk *meeting* ulang terkait jadwal sandar yang baru itu mbak. Kapal MV Mutia Ladjoni 9 itu juga sandar di posisi dermaga yang tidak seharusnya mbak. Karena sandar tidak di dermaga yang seharusnya itu maka kapaltersebut harus melakukan *shifting* atau pindah dermaga mbak. Perkara Nahkoda juga tidak memberikan informasi sebelumnya tentang *spare part* mesin kapal yang dibawa ke kantor di Surabaya , proses *shifting* pun menggunakan jasa layanan pandu gendong lagi mbak.

Penulis : Dari dampak yang ditimbulkan dari proses penyandaran kapal yang tidak efektif ini. Apakah kapal mendapat denda atau perhitungan yang lainnya bapak ?

Agen : Kalau denda itu tidak ada mbak. Soalnya kemaren itu walaupun kapal terlambat untuk *cleareance out* yang seharusnya malam hari tetapi dari pihak pandu tidak berani untuk memandu pada malam hari dikarenakan lebar kolam alur di dermaga pelabuhan itu sempit mbak dan juga tidak ada lampu buoy untuk membantu proses pemanduan mbak. Permasalahan ini pun kemaren kami pihak agen juga disudutkan oleh Nahkoda mbak. Katanya agen tidak menginfokan kepada pihak pandu terkait kesiapan kapal. Sehingga pelayanan yang

diberikan pandu kepada kapal menjadi telat.

Penulis: Menurut Pak Dede sendiri terkait masalah ini. Bagaimana usaha bapak agar kedepannya tidak terjadi lagi masalah yang seperti ini ?

Agen : Walaupun kami hanya agen untuk membantu mengurus segala keperluan kapal di suatu pelabuhan. Tetapi kami juga menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan mandat atau perintah yang diberikan. Maka kami akan berusaha semaksimal mungkin untuk memberikan pelayanan yang terbaik mbak. Dan kami akan selalu melakukan komunikasi dan koordinasi agar proses pelayanan penyandaran kapal yang kami ageni dapat berjalan dengan efektif mbak.

Penulis : Terimakasih banyak Pak Dede untuk waktu dan informasi yang diberikan terkait kendala dengan kapal MV Mutia Ladjoni 9 ini bapak.

Semarang, 12 April 2021

**SETYA PRADEDE**  
Staff Oprasional Keagenan

## A. INFORMAN 2

1. Hari, Tanggal : Kamis, 15 April 2021
2. Tempat : Kantor Pemanduan PMS PT PELINDO III  
Cabang Semarang
3. Nama Informan : Nurhadi
4. Jabatan : Pandu 49

Penulis : Selamat Pagi Capt. Hadi, maaf mengganggu waktunya. Saya izin unruk meminta waktunya untuk mewawancarai perihal kegiatan jasa layanan pandu gendong kapal MV. Mutia Ladjoni 9 dan terkait proses *cleareance out* kapal yang mundur. Apakah Capt Hadi ada waktu berkenaan?

Pandu. : Selamat pagi Dita. Boleh. Silahkan bertanya,

Penulis: Izin Capt. Hadi , saya izin untuk meminta penjelasan terkait kegiatan jasa layanan pandu atau tunda gendong ?

Pandu : Jasa layanan pandu gendong itu kegiatan untuk membantu proses penyandaran kapal dengan tambahan kapal tunda untuk menariknya . Kan kapal MV Mutia Ladjoni 9 ini kemaren ada permasalahan mesin yang menyebabkan kapal tidak bisa berjalan dengan mesinnya sendiri untuk sandar. Jadi dibutuhkan tambahan jasa kapal tunda untuk menarik dan membantu proses penyandaran kapal tersebut. Dan kenapa kita menyebutnya Jasa Pandu Gendong, karena proses kegiatan tersebut kan kapal tunda menarik kapal utama

dibelakangnya. Jika digambarkan seperti menggendong di belakang itu. Tetapi bukan Pilot Pandunya yang digendong. Jadi nama jasa ini hanya perumpaan saja.

Penulis : Perihal prosedur nya sendiri bagaimana ya ?Apakah ada SOP terkait proses pelayanan jasa pandu gendong ini, Capt. Hadi ?

Pandu: Prosedur untuk jasa layanan pandu gendong ini biasanya kita membutuhkan Berita Acara, Untuk kami serahkan ke atasan. Tapi kalau masalah administrasi urusannya dengan pihak kantor utama. Jadi setelah pembuatan berita acaratadi, pihak agen biasanya langsung diserahkan kepada pihak pandu.

Penulis: Izin Capt. Hadi untuk kemaren juga terkait pelayanan *cleareance out* kapal MV Mutia Ladjoni 9 diundur ya ? Dan masalah tersebut apakah disebabkan oleh *miscommunication* ?

Pandu : Sebenarnya jika terjadi *miscommunication* itu memang benar. Tetapi kita dari pihak pandu juga tidak bisa disalahkan, Dita. Karena ketika Nahkoda MV Mutia Ladjoni 9 menginfokan kapal akan siap di OHN pada pukul 14.00 dan mungkin siap dipandu pada pukul 15.00. Posisi Nahkoda nginfo itu masih sekitaran jam 1 itu. Dari pandu juga sudah memasukan kedalam antrian untuk layanan pemanduan untuk kapal MV Mutia Ladjoni 9 . Tetapi setelah Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 menginfo tersebut. Pihak Pandu mendapat *notice* dari kapal asing yang sudah sampai di kawasan pelabuhan. Adanya aturan prioritas sandar untuk kapal Asing. Maka dari pihak pandu harus siap

melayani kapal asing tersebut lebih dahulu. Tetapi kami tidak memberikan perkembangan tersebut ke pihak MV Mutia Ladjoni 9. Setelah pelayanan kapal asing selesai det. Untuk menyingkat waktu. Biasanya kami dari pilot pandu juga langsung melayani kapal siap dipandu dalam rute menuju dermaga pelabuhan dalam. Jadi kemaren itu setelah menyandarkan kapal asing. Ada 2 kapal tongkang yang juga sudah menginfokan untuk siap dipandu. Kami memandu kapal tersebut lebih dahulu dan selesai hampir maghrib.

Penulis : Izin Capt. Hadi apakah pandu tidak melakukan komunikasi dan koordinasi lanjutan kepada Nahkoda Kapal MV. Mutia Ladjoni 9 jika pandu harus melayani kapal tongkang terlebih dahulu ?

Pandu: Setelah selesai kami memandu itu, kami baru menginfokan det kepada Nahkoda kapal MV Mutia Ladjoni 9 untuk mematikan mesin dan akan kami pandu dihari besoknya. Karena kondisi di lapangan tidak memungkinkan. Kami pihak pandu tidak berani untuk mengeluarkan kapal dari dermaga dalam pada malam hari. Lebar alur di dermaga pelabuhan dalam itu sempit dan tidak ada lampu suar untuk membantu menjadi rambu alur. Daripada beresiko, lebih baik kami undur dihari berikutnya saja pada pagi hari.

Penulis : Terimakasih banyak Capt. Hadi atas informasi terkait kendala yang terjadi pada kapal MV Mutia Ladjoni 9 ini. Dan juga terimakasih sudah meluangkan waktunya Capt. Hadi

Pandu : Sama-Sama Dita



Semarang, 15 April 2021



**NURHADI**  
Pandu 49



## B. INFORMAN 3

1. Hari, Tanggal : Selasa, 13 April 2021
2. Tempat : Anjungan Kapal MV. Mutia Ladjoni 9
3. Nama Informan : Alimudin
4. Jabatan : Nahkoda Kapal MV Mutia Ladjoni 9

Penulis : Selamat Siang Capt. Ali maaf mengganggu waktunya. Saya izin unruk meminta waktunya untuk mewawancarai terkait kendala yang terjadi di kapal MV. Mutia Ladjoni 9. Apakah Capt. Ali ada waktu berkenaan?

Nahkoda : Selamat siang. Silahkan bertanya

Penulis : Izin Capt. Ali perihal info terkait mesin kapal yang mati. Apakah sebelumnya selama perjalanan menuju semarang sudah ada kendala ?

Nahkoda : Sebelumnya tidak papa. Selama perjalanan juga aman. Tetapi waktu sampai di kawasan pelabuhan Semarang waktu mau labuh. Kok tiba tiba perwira mesin ngasi tau ada masalah pada mesin. Akhirya pihak mesin sedang berusaha membenarkannya, ternyata juga gabisa nyala. Keadaan ini kami sebut kapal mesin mati atau *black out*. Kami tidak langsung memberikan info kepda agent. Tapi kamu info dahulu ke kantor terkait ada kerusakan mesin. Karena ETA kami ternyata lebih cepat dari perkiraan sebelumnya det. Jadi info ke pihak agen nanti saja.

Penulis : Apakah dalam hal ini komunikasi sudah baik dalam menyampaikan informasi ?

Nahkoda : Setelah kami menghubungi kantor. Akhirnya kami putuskan untuk menginfokan kepada Agen. Kami infokan terkait mesin kapal kami yang mati dan tidak bisa menyala. Dari Agent menyarankan untuk segera disandarkan karena lokasi kami labuh berdekatan dengan kapal tongkang dan ditakutkan kapal akan langsar dan bertubrukan. Dengan menggunakan jasa pergerakan layanan pandu gendong untuk membantu proses penyandaran.

Penulis : Izin Capt. Hadi mengapa tidak dari awal menginfokan dahulu dan selalu memberikan perkembangan dan *update* terkait konisi di lapangan. Komunikasi dan Koordinasi itukan penting untuk menunjang kelancaran suatu pekerjaan.

Nahkoda : Kami pikir kerusakan ini bisa kami atasi terlebih dahulu. Maka kami menginfokan kepada pihak agen telat.

Penulis : Dan untuk pergerakan mesin *spareparts* atau mesin kapal yang dibawa ke kantor di Surabaya itu bagaimana ya Capt. Ali ? dan tiba tiba sudah berada di Surabaya. Dan posisi kapal MV. Mutia Ladjoni 9 ini sedang tidak sandar di dermaga yang seharusnya.

Nahkoda : Ribet kalau harus lewat agent terlebih dulu. Ini juga udah genting. Kami info ke kantor , ada orang kantor yang datang ke Semarang untuk mengambil mesin dan memperbaikinya det. Info kapal asing yang akan sandar tersebut kami tau juga dadakan. Agen

infonya juga telat. Mesin sudah kami bawa ke Surabaya. Dalam kegiatan kapal kami ini di Semarang banyak kendala. Apalagi untuk yang waktu *clearance out* kami yang mundur itu. Untungnya saja kita belum terkena *laydays*.

Penulis : Izin Capt.Ali menurut kapten sebagai nahkoda, apakah pelayanan kegiatan kapal MV Mutia Ladjoni 9 di kawasan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dalam urusan berkomunikasi dan berkoordinasi terkait informasi dan *update* kondisi di lapangan sudah dilakukan dengan baik ?

Nahkoda : Saya merasa kurang sih. Karena permasalahan yang terjadi di kurangnya komunikasi dan koordinasi yang baik sih.

Penulis : Baik Capt. Ali terimakasih banyak Capt untuk waktunya dan informasi yang mendukung Capt.

Semarang, 13 April 2021



**ALIMUDIN**  
Nahkoda Kapal  
MV. Mutia Ladjoni 9

## RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Dita Ardani
2. Tempat, Tanggal Lahir : Semarang, 16 Januari 2001
3. NIT : 551811316714 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : JL. Kanalsari Barat IV RT 001/ RW 009.  
Kota Semarang, Jawa Tengah
8. Nama Orang tua :  
Ayah : Subiddiyanto  
Ibu : Winarsih
9. Alamat : JL. Kanalsari Barat IV RT 001/ RW 009  
Kota Semarang. Jawa Tengah
10. Riwayat Pendidikan :  
SD : SD N Rejosari 01 Semarang  
SMP : SMP N 6 Semarang  
SMA : SMA N 11 Semarang  
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat :  
Perusahaan Pelayaran : PT. Samudera Perdana Selaras ( SPS )  
Masa Praktik : 04 Agustus 2020 – 03 Juni 2021