

## Evaluasi Faktor Penyebab Keterlambatan Bongkar Muat Batubara dan Strategi Penanganannya pada PT. Bahtera Adhiguna Cabang Merak

Meriah Kita Deliani<sup>1\*</sup>, Heldina Selin<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Jl. Pertempuran No.125, Pulo Brayon Kota, Kec. Medan Bar., Kota Medan, Sumatera Utara

E-mail: [merkit7@gmail.com](mailto:merkit7@gmail.com)

\* Corresponding Author

 <https://doi.org/10.31004/jerkin.v4i3.4721>

### ARTICLE INFO

#### Article history

Received: 23 Nov 2025

Revised: 05 Dec 2025

Accepted: 22 Dec 2025

#### Kata Kunci:

Dokumen Persyaratan Awak Minimum yang Aman, Keselamatan Maritim, Kepala Pelabuhan dan Otoritas Pelabuhan

#### Keywords:

Minimum Safe Manning Document, Maritime Safety, Harbourmaster and Port Authority



### ABSTRACT

Keselamatan maritim merupakan aspek penting dalam transportasi laut, dengan kelaikan kapal sebagai faktor utama pendukung operasi yang aman. Studi ini mengkaji prosedur penerbitan Dokumen Awak Kapal Minimum yang Aman (Minimum Safe Manning Document) di Kantor Pelabuhan dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Balai Karimun sebagai bukti hukum pemenuhan jumlah dan kualifikasi minimum awak kapal sesuai ketentuan nasional dan internasional. Penelitian bertujuan mendeskripsikan proses penerbitan dokumen, mulai dari pengajuan, verifikasi administrasi, survei kapal, hingga penerbitan oleh kepala pelabuhan. Metode yang digunakan adalah riset lapangan melalui observasi dan riset pustaka terhadap peraturan serta literatur terkait, mengacu pada regulasi nasional dan konvensi internasional. Hasil penelitian menunjukkan bahwa prosedur telah dilaksanakan sesuai ketentuan, meskipun masih terdapat kendala berupa keterlambatan penyelesaian dokumen, keterbatasan pemahaman pemilik kapal, serta permasalahan administratif. Secara keseluruhan, Dokumen Minimum Safe Manning berperan penting dalam menjamin kelaikan kapal, meningkatkan keselamatan maritim, dan memberikan kepastian hukum bagi operasional kapal.

*Maritime safety is a crucial aspect of maritime transportation, with ship seaworthiness as a key factor in ensuring safe operations. This study examines the procedures for issuing the Minimum Safe Manning Document (MSD) at the Class I Tanjung Balai Karimun Port and Port Authority (KSOP) as legal evidence of compliance with the minimum number and qualifications of ship crew members in accordance with national and international regulations. The study aims to describe the document issuance process, from submission, administrative verification, ship survey, to issuance by the port manager. The method used is field research through observation and library research of relevant regulations and literature, referring to national regulations and international conventions. The results of the study indicate that the procedures have been implemented in accordance with the provisions, although there are still obstacles such as delays in document completion, limited understanding of ship owners, and administrative issues. Overall, the Minimum Safe Manning Document plays an important role in ensuring ship seaworthiness, improving maritime safety, and providing legal certainty for ship operations.*



This is an open access article under the CC-BY-SA license.

**How to Cite:** Meriah Kita Deliani, et al (2025). Evaluasi Faktor Penyebab Keterlambatan Bongkar Muat Batubara dan Strategi Penanganannya pada PT. Bahtera Adhiguna Cabang Merak, 4(3) 14468-14473. <https://doi.org/10.31004/jerkin.v4i3.4721>

### PENDAHULUAN

Keselamatan pelayaran merupakan aspek yang sangat fundamental dalam penyelenggaraan transportasi laut, mengingat laut memiliki tingkat risiko kecelakaan yang relatif tinggi dibandingkan moda transportasi lainnya. Kondisi cuaca yang tidak menentu, faktor teknis kapal, serta faktor manusia

menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan di laut. Oleh karena itu, setiap kegiatan pelayaran harus dilaksanakan dengan memperhatikan standar keselamatan yang ketat guna melindungi keselamatan jiwa manusia, menjamin keamanan kapal dan muatan, serta mencegah pencemaran lingkungan laut. Dalam konteks tersebut, kelaiklautan kapal menjadi persyaratan mutlak yang harus dipenuhi sebelum kapal diizinkan untuk berlayar.

Pemerintah Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan bahwa setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia wajib memenuhi persyaratan laik laut. Kelaiklautan kapal mencakup berbagai aspek, antara lain kondisi teknis kapal, kelengkapan peralatan keselamatan, sistem navigasi, serta pengawakan kapal yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pengawakan kapal memiliki peran yang sangat penting karena awak kapal merupakan pelaksana langsung pengoperasian kapal dan penentu utama keselamatan selama pelayaran berlangsung. Awak kapal yang tidak memenuhi jumlah minimum atau tidak memiliki kompetensi yang sesuai dengan jabatannya dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan laut.

Untuk menjamin bahwa setiap kapal diawaki oleh jumlah dan kualifikasi awak kapal yang memadai, maka diterbitkan Dokumen Keselamatan Minimum atau Minimum Safe Manning Document. Dokumen ini merupakan bukti resmi bahwa kapal telah memenuhi persyaratan pengawakan minimum sesuai dengan jenis kapal, ukuran kapal, daerah pelayaran, serta karakteristik operasional kapal tersebut. Minimum Safe Manning Document tidak hanya berfungsi sebagai persyaratan administratif, tetapi juga sebagai instrumen penting dalam sistem manajemen keselamatan pelayaran yang bertujuan untuk memastikan kapal dioperasikan secara aman dan efisien.

Ketentuan mengenai pengawakan kapal dan penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum mengacu pada standar internasional yang ditetapkan oleh International Maritime Organization (IMO). Beberapa konvensi internasional yang menjadi dasar utama antara lain Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 dan Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 beserta amandemennya. Konvensi SOLAS menekankan pentingnya keselamatan kapal dan perlindungan jiwa di laut, sedangkan STCW mengatur standar pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga awak kapal guna memastikan kompetensi sumber daya manusia di sektor pelayaran. Indonesia sebagai negara anggota IMO telah meratifikasi dan mengadopsi ketentuan-ketentuan tersebut ke dalam peraturan nasional.

Implementasi standar internasional terkait pengawakan kapal di Indonesia diatur lebih lanjut melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga. Peraturan ini mengatur secara rinci mengenai penetapan pengawakan minimum kapal niaga berdasarkan jenis kapal, ukuran kapal, daerah pelayaran, serta peruntukan kapal. Dengan adanya regulasi tersebut, diharapkan setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia memiliki awak kapal yang cukup secara jumlah dan kompeten secara keahlian, sehingga dapat mendukung terciptanya keselamatan pelayaran yang optimal.

Dalam sistem administrasi keselamatan pelayaran nasional, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) memegang peranan yang sangat strategis. KSOP merupakan unit pelaksana teknis di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang memiliki tugas dan kewenangan dalam pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Salah satu kewenangan penting KSOP adalah melakukan verifikasi dan menerbitkan dokumen keselamatan kapal, termasuk Dokumen Keselamatan Minimum. KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun sebagai salah satu KSOP dengan aktivitas pelayaran yang cukup padat memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan bahwa kapal-kapal yang beroperasi di wilayah kerjanya telah memenuhi persyaratan pengawakan minimum.

Prosedur penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum pada KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun dilaksanakan melalui beberapa tahapan, dimulai dari pengajuan permohonan oleh pemilik atau operator kapal, pemeriksaan kelengkapan dokumen administrasi, klarifikasi atau survei teknis apabila diperlukan, hingga pengesahan dokumen oleh pejabat yang berwenang. Setiap tahapan tersebut harus dilaksanakan secara cermat dan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan agar dokumen yang diterbitkan benar-benar mencerminkan kondisi pengawakan kapal yang sebenarnya.

Meskipun prosedur penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum telah diatur secara jelas, dalam praktiknya masih sering ditemukan berbagai kendala yang dapat menghambat kelancaran proses penerbitan dokumen tersebut. Kendala yang sering terjadi antara lain ketidaklengkapan dokumen administrasi yang diajukan oleh pemilik kapal, awak kapal yang belum memiliki sertifikat kompetensi

sesuai dengan jabatan yang dipersyaratkan, serta ketidaksesuaian data kapal akibat pergantian bendera atau perubahan daerah pelayaran. Selain itu, kurangnya pemahaman pemilik kapal terhadap ketentuan pengawakan minimum juga menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya keterlambatan dalam proses penerbitan dokumen.

Apabila Dokumen Keselamatan Minimum tidak dapat diterbitkan tepat waktu, maka kapal berpotensi tidak memperoleh izin untuk berlayar. Kondisi ini tidak hanya berdampak pada operasional kapal dan kerugian ekonomi bagi pemilik kapal, tetapi juga berpotensi mengganggu kelancaran arus transportasi laut dan logistik. Oleh karena itu, pemahaman yang baik mengenai prosedur penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum serta pemenuhan persyaratan yang ditetapkan menjadi sangat penting bagi seluruh pemangku kepentingan di bidang pelayaran.

Berdasarkan uraian tersebut, kajian mengenai prosedur penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun menjadi relevan dan penting untuk dilakukan. Kajian ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang jelas mengenai alur penerbitan dokumen, persyaratan yang harus dipenuhi, serta kendala yang dihadapi dalam praktik. Selain itu, kajian ini juga diharapkan dapat memberikan masukan yang konstruktif bagi KSOP dalam meningkatkan efektivitas dan kualitas pelayanan penerbitan dokumen keselamatan kapal.

Melalui pemahaman yang komprehensif mengenai prosedur penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum, diharapkan dapat tercipta sistem pengawakan kapal yang lebih tertib, transparan, dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pada akhirnya, penerapan prosedur yang baik dan konsisten dalam penerbitan dokumen keselamatan kapal akan berkontribusi secara signifikan terhadap peningkatan keselamatan pelayaran, perlindungan jiwa manusia di laut, serta terwujudnya kepastian hukum dalam operasional kapal di perairan Indonesia.

## **METODE**

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan makalah ini bertujuan untuk memperoleh data dan informasi yang objektif serta relevan dengan permasalahan yang dikaji. Penelitian ini menggunakan dua pendekatan utama, yaitu metode lapangan (*field research*) dan pengamatan kepustakaan (*library research*), yang saling melengkapi dalam mendukung analisis terhadap prosedur penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*) pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Balai Karimun.

Metode lapangan dilakukan melalui keterlibatan langsung penulis di lokasi penelitian selama kurang lebih enam bulan dengan melaksanakan Praktek Darat (PRADA). Selama periode tersebut, penulis secara langsung mengamati proses penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum, mulai dari tahapan pengajuan permohonan oleh pemilik kapal, pemeriksaan kelengkapan administrasi, koordinasi internal di lingkungan KSOP, hingga proses pengesahan dokumen oleh pejabat yang berwenang. Pengamatan langsung ini memungkinkan penulis untuk memahami secara nyata alur kerja, mekanisme pelayanan, serta permasalahan yang sering muncul dalam praktik penerbitan dokumen keselamatan minimum. Dengan terjun langsung ke lapangan, data yang diperoleh bersifat faktual dan mencerminkan kondisi aktual pelaksanaan prosedur di KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun.

Selain metode lapangan, penelitian ini juga didukung oleh metode pengamatan kepustakaan atau *library research*. Metode ini dilakukan dengan menelaah berbagai sumber pustaka yang relevan, seperti buku-buku referensi, peraturan perundang-undangan, serta literatur pendukung lainnya yang tersedia di Perpustakaan Politeknik Adiguna Maritim Indonesia (POLTEK AMI) Medan. Melalui kajian pustaka, penulis memperoleh data sekunder yang digunakan untuk memperkuat landasan teori, memahami konsep-konsep yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran dan pengawakan kapal, serta menafsirkan istilah-istilah teknis yang tidak sepenuhnya terungkap melalui pengamatan lapangan.

Kombinasi antara metode lapangan dan pengamatan kepustakaan ini diharapkan dapat menghasilkan pembahasan yang komprehensif, sistematis, dan sesuai dengan kondisi nyata di lapangan, sehingga kesimpulan yang dihasilkan memiliki dasar empiris dan teoritis yang kuat.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berdasarkan hasil penelitian lapangan yang dilakukan selama kegiatan Praktek Darat (PRADA) serta didukung oleh studi kepustakaan, dapat diketahui bahwa prosedur penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*) pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas

Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Balai Karimun telah dilaksanakan sesuai dengan kerangka regulasi nasional dan konvensi internasional yang berlaku. Dokumen ini merupakan bagian integral dari dokumen kelaiklautan kapal dan berfungsi sebagai instrumen pengendalian keselamatan pelayaran, khususnya dalam menjamin kecukupan jumlah dan kompetensi awak kapal sesuai dengan karakteristik kapal dan wilayah operasinya.

Secara administratif, proses penerbitan diawali dengan pengajuan permohonan oleh pemilik kapal atau perusahaan pelayaran yang disertai dokumen pendukung yang mencerminkan identitas kapal, status kepemilikan, serta susunan awak kapal beserta sertifikat kompetensinya. Tahapan verifikasi administratif memiliki peran strategis karena menjadi filter awal dalam memastikan bahwa data yang diajukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Hasil pengamatan menunjukkan bahwa tahapan ini tidak hanya bersifat formal, tetapi juga berfungsi untuk meminimalkan potensi ketidaksesuaian antara dokumen dan kondisi aktual kapal di lapangan, yang dapat berdampak pada aspek keselamatan pelayaran.

Pada tahap pemeriksaan teknis, KSOP melakukan survei dan klarifikasi terhadap kondisi kapal, termasuk kesesuaian jenis kapal, *gross tonnage*, daya mesin, serta daerah pelayaran dengan kebutuhan pengawakan minimum. Penetapan jumlah dan jabatan awak kapal minimum dilakukan dengan mempertimbangkan faktor beban kerja, sistem dinas jaga, serta tuntutan operasional kapal, sebagaimana diatur dalam STCW 1978 beserta amandemennya dan Konvensi SOLAS 1974. Temuan di lapangan menunjukkan bahwa pendekatan ini sejalan dengan prinsip *risk-based safety management*, di mana kecukupan pengawakan dipandang sebagai elemen kunci dalam pencegahan kelelahan awak kapal dan pengurangan risiko kesalahan manusia (*human error*) yang selama ini dikenal sebagai salah satu penyebab utama kecelakaan laut.

Meskipun secara umum prosedur penerbitan telah berjalan sesuai ketentuan, penelitian ini menemukan sejumlah kendala yang berpotensi memengaruhi efektivitas pelaksanaan. Kendala administratif masih sering terjadi, terutama terkait ketidaklengkapan dokumen, keterlambatan perpanjangan sertifikat awak kapal, serta perbedaan data kapal akibat perubahan bendera atau daerah pelayaran. Kondisi ini menunjukkan bahwa pemahaman pemilik kapal terhadap persyaratan pengawakan minimum masih belum merata, sehingga memerlukan peningkatan sosialisasi dan pendampingan oleh pihak KSOP. Selain itu, dari sisi teknis, perubahan karakteristik operasional kapal tanpa disertai penyesuaian dokumen keselamatan minimum dapat menimbulkan ketidaksesuaian antara kondisi aktual dan ketentuan pengawakan yang telah ditetapkan.

Dari perspektif penegakan hukum dan tata kelola keselamatan pelayaran, peran KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun sangat krusial sebagai *gate keeper* dalam menjamin bahwa kapal yang diizinkan berlayar telah memenuhi standar keselamatan minimum. Penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum tidak hanya berimplikasi pada kelengkapan administratif, tetapi juga berkaitan langsung dengan pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Kapal yang tidak memenuhi persyaratan pengawakan minimum secara otomatis tidak dapat diberikan izin berlayar, sehingga mekanisme ini berfungsi sebagai alat pengendalian keselamatan yang efektif sekaligus memberikan kepastian hukum bagi seluruh pemangku kepentingan di sektor pelayaran.

Lebih lanjut, hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan prosedur penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum di KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun telah mencerminkan upaya integrasi antara kebijakan nasional dan standar internasional. Namun demikian, optimalisasi pelayanan masih memerlukan perbaikan, terutama dalam hal peningkatan sistem administrasi, pemanfaatan teknologi informasi, serta penguatan kapasitas sumber daya manusia. Dengan adanya perbaikan tersebut, diharapkan proses penerbitan dokumen dapat berlangsung lebih efisien tanpa mengurangi ketelitian dalam aspek keselamatan.

Secara keseluruhan, Dokumen Keselamatan Minimum memiliki peran strategis dalam menjamin kelaiklautan kapal, meningkatkan keselamatan pelayaran, serta melindungi jiwa manusia dan lingkungan laut. Implementasi prosedur penerbitannya di KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap regulasi merupakan faktor utama dalam menciptakan sistem pelayaran yang aman dan berkelanjutan. Oleh karena itu, konsistensi penerapan prosedur, peningkatan pemahaman pemilik kapal, serta penguatan fungsi pengawasan menjadi kunci dalam mewujudkan keselamatan pelayaran yang optimal.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan, dapat disimpulkan bahwa prosedur penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum (*Minimum Safe Manning Document*) pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Balai Karimun pada prinsipnya telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan nasional dan konvensi internasional yang berlaku, khususnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, STCW 1978 beserta amandemennya, serta Peraturan Menteri Perhubungan terkait standar pengawakan kapal. Prosedur tersebut mencakup tahapan administratif, pemeriksaan teknis, penilaian kebutuhan pengawakan minimum, hingga penerbitan dan pengesahan dokumen yang berfungsi sebagai instrumen utama dalam menjamin kelaiklautan kapal.

Dokumen Keselamatan Minimum memiliki peran strategis dalam memastikan kecukupan jumlah dan kompetensi awak kapal sesuai dengan karakteristik kapal, daerah pelayaran, serta tingkat risiko operasional. Implementasi dokumen ini terbukti tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga menjadi bagian penting dari sistem pengendalian keselamatan pelayaran, khususnya dalam upaya pencegahan kecelakaan laut yang disebabkan oleh ketidaksesuaian pengawakan dan kelelahan awak kapal. Dengan demikian, keberadaan dokumen ini berkontribusi langsung terhadap perlindungan keselamatan jiwa di laut, kelancaran operasional kapal, serta perlindungan lingkungan maritim.

Meskipun demikian, penelitian ini juga menemukan sejumlah kendala dalam pelaksanaannya, terutama terkait ketidaklengkapan dokumen administrasi, keterlambatan perpanjangan sertifikat awak kapal, serta kurangnya pemahaman pemilik atau operator kapal terhadap ketentuan pengawakan minimum. Kendala tersebut berpotensi memperlambat proses penerbitan dokumen dan berdampak pada efektivitas pelayanan serta kepastian hukum. Oleh karena itu, diperlukan upaya berkelanjutan berupa peningkatan sosialisasi regulasi, penguatan koordinasi antara KSOP dan perusahaan pelayaran, serta optimalisasi sistem administrasi dan pengawasan.

Secara keseluruhan, penerbitan Dokumen Keselamatan Minimum di KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun telah berjalan sesuai kerangka regulasi dan berperan penting dalam mendukung keselamatan pelayaran. Konsistensi penerapan prosedur, peningkatan kualitas pelayanan, serta kesadaran pemangku kepentingan terhadap pentingnya standar pengawakan minimum menjadi faktor kunci dalam mewujudkan sistem pelayaran yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak yang sudah berkontribusi dalam pelaksanaan penelitian dan penyusunan artikel ini.

## REFERENSI

- Ananda, R., & Ginting, D. (2024). Implementasi kebijakan pengawakan kapal niaga berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 1998. *Jurnal Transportasi dan Keselamatan Pelayaran*, 12(3), 8568–8580.
- Asbullah, A., Ginting, D., & Suparman, S. (2024). Analisis Keterlambatan dan Efisiensi Kegiatan Bongkar Muat Petikemas Di Terminal PT. Prima Terminal Petikemas Belawan. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 4(1), 10156-10166.
- Danilwan, Y., & Ginting, D. (2025). Penanganan Dan Pengaturan Container Pada Pt. Terminal Peti Kemas (Tpk) Pelindo Belawan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 7(2), 819-823.
- Dewa, A. L., Karningsih, U. D., & Mulatsih, R. (2021). Analisis pengaruh peralatan bongkar muat, waktu tunggu truck, kinerja operator bongkar muat, dan tenaga kerja (TKBM) terhadap produktivitas bongkar muat batubara di Pelabuhan Cirebon: Studi kasus pada PT. Bira Bumi Persada. *Journal of Business, Finance, and Economics (JBFE)*, 2(2), 89–96. <https://doi.org/10.32585/jbfe.v2i2.4591>
- Fransiska, E., Ritonga, N., Ginting, D., & Andrio, F. (2024). Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (Smk) Guna Kelancaran Operasional Kapal Mt. Mumbai Pada Pt. Pelayaran Multi Jaya Samudera Belawan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 6(2), 668-675.
- Gaol, J. M. L., Ginting, D., & Lilis, L. (2025). Peranan Planner di Devisi Operasional dalam Menangani Kegiatan Bongkar Muat Petikemas di PT. Pelindo Petikemas Belawan. *Wawasan: Jurnal Ilmu Manajemen, Ekonomi dan Kewirausahaan*, 3(2), 185-192.

- 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., Sahid, M., Ridho, S., & Perangin-Angin, R. R. B. (2023). Peranan Keagenan Terhadap Aktivitas Kapal Berbendera Indonesia Yang Beroperasi Secara Internasional Pada Pt. Pinguin Ferry Jasa Internasional. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 475-479.
- 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., Sembiring, M. E. B., & Lilis, L. (2025). Tanggung Jawab Bagian Operasional Terhadap Penanganan Muatan Curah Cair Pada Pt. Usda Seroja Jaya Cabang Batam. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 7(1), 814-818.
- Girsang, J. W., & Ginting, D. (2024). Prosedur Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) di atas kapal MT. Garuda Asia pada PT. Pelayaran Multi Jaya Samudera Belawan. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 4(1), 11692-11700.
- Gultom, N. A., & Ginting, D. (2024). Peranan Jasa Keagenan Untuk Menunjang Pelayanan Kapal Pada Perusahaan PT. Lintas Nusantara Pasifik Batam. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 4(2), 8585-8595.
- Gunawan, A. (2025). *Keselamatan pelayaran dan pengawakan kapal niaga*. Jakarta: Penerbit Maritim Indonesia.
- Harahap, R., & Simanjuntak, B. (2020). Implementasi standar pengawakan kapal berdasarkan STCW 1978 dalam meningkatkan keselamatan pelayaran. *Jurnal Transportasi Laut*, 22(2), 85-94.
- International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974. London: IMO.
- International Maritime Organization. (2011). *STCW Convention and STCW Code: Including the 2010 Manila Amendments*. London: IMO.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 7 Tahun 2013 tentang Pengawakan Kapal*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 23 Tahun 2022 tentang Standar Pengawakan Kapal*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2002). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Pelayaran*. Lembaran Negara Republik Indonesia.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah*. Lembaran Negara Republik Indonesia.
- Saputra, T. D., Prawirosastro, C., & Marsudi, S. (2025). Study of ship loading and unloading methods to improve productivity at Tanjung Perak Port Surabaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*, 14(2), Article 114. <https://doi.org/10.30649/japk.v14i2.114>
- Sianipar, M. J., & Ginting, D. (2024). Pelayanan Jasa Keagenan Kapal dan Hambatannya Pada PT. Tarunacipta Kencana Cabang Dumai. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 4(1), 11711-11721.
- Simanjuntak, D. J., & Ginting, D. (2024). Upaya Meningkatkan Pelayanan Keagenan Pada PT. Samudra Shipping Agency Dumai. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 4(2), 1103-1113.
- Simanjuntak, R., & Ginting, D. (2024). Penerbitan Dokumen Manifest Muatan Palm Oil In Bulk Pada PT. Usda Seroja Jaya Cabang Kuala Tanjung. *Innovative: Journal of Social Science Research*, 4(2), 8566-8575.
- Sitanggang, J., Ginting, D., Sutria, Y., & Sahid, M. (2025). Tinjauan Proses Pelayanan Jasa Kapal Penumpang Pada Pt. Pelayaran Nasional Indonesia Medan-Belawan. *Jurnal Adiguna Maritim Indonesia*, 2(1), 6-10.
- Suryadi, A., Hidayat, S., Prasetiawan, A., & Kurniawan, I. (2025). Analysis of factors causing delays in coal loading on the MV TAI SPRING due to fire in the cargo. *Indonesian Journal of Port and Shipping Management*, 2(2), 1197. <https://doi.org/10.46484/ijpsm.v2i2.1197>