

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS FAKTOR YANG MENGHAMBAT PROSES
KEBERANGKATAN KAPAL *TUGBOAT* DAN
TONGKANG PADA PT. GANDASARI SHIPPING LINE DI
PELABUHAN BANTEN**

Oleh :

MOHAMAD ILHAM ZULHIJA
NRP. 461 18 9680

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS FAKTOR YANG MENGHAMBAT PROSES
KEBERANGKATAN KAPAL *TUGBOAT* DAN
TONGKANG PADA PT. GANDASARI SHIPPING LINE DI
PELABUHAN BANTEN**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

MOHAMAD ILHAM ZULHIJA

NRP. 461 18 9680

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : MOHAMAD ILHAM ZULHIJA
Nrp : 461189680
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS FAKTOR YANG MENGHAMBAT PROSES KEBERANGKATAN KAPAL *TUGBOAT* DAN TONGKANG PADA PT. GANDASARI SHIPPING LINE DI PELABUHAN BANTEN

Pembimbing I **Jakarta, Agustus 2022**
Pembimbing II

Drs Sugiyanto, M.M.
Penata TK.1 (III/d)
NIP.19620715 1948411 1 001

Greasy Hutdiastuti, S.SiT.,MBA
Dosen STIP

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S. SiT., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : MOHAMAD ILHAM ZULHIJA
Nrp : 461189680
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS FAKTOR YANG MENGHAMBAT PROSES KEBERANGKATAN KAPAL *TUGBOAT* DAN TONGKANG PADA PT GANDASARI SHIPPING LINE DI PELABUHAN BANTEN

Ketua Penguji

Angota Penguji 1

Anggota Penguji 2

P. Dwikora Simanjuntak, M.M.
Pembina (IV/a)
NIP.19640906 199903 1 001

Bambang Ruwadi.,MM

Greasy Hutdiastuti, S.SiT., MBA

Mengetahui :
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S. SiT., M.MTr
Penata Tk. I(III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-nya kepada kita semua sehingga dengan izin-nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan dimana menjadi salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2022.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang telah penulis dapatkan selama menjalani praktek praktek darat di perusahaan pelayaran. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat melaksanakan pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul yang penulis pilih yaitu :

“ANALISIS FAKTOR YANG MENGHAMBAT PROSES KEBERANGKATAN KAPAL *TUGBOAT* & TONGKANG PADA PT GANDASARI SHIPPING LINE DI PELABUHAN BANTEN”

Dalam penulisan skripsi ini, penulis banyak memperoleh masukan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Yth Bapak Capt. Sudiono, MM selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth Ibu Dr. Vidya Selasdini, M.M.Tr selaku Ketua Jurusan prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Yth Bapak Sugiyanto, M.M. selaku Dosen Pembimbing 1 yang bersedia memberikan motivasi, masukan, dan arahan dalam penulisan skripsi ini.
4. Yth Ibu Greasy Hutdiastuti, S.SiT., MBA selaku Dosen Pembimbing 2 yang bersedia memberikan motivasi, masukan, dan arahan dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh civitas akademik, staff, dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

6. Untuk orang tua Bapak Kuslan dan Ibu Enok Mulyaningsih yang telah mendidik penulis dengan seluruh cinta, ketulusan, dan menjadi motivator serta inspirasi penulis.
7. Bapak Roy Thasman dan Bapak Reza Hanief selaku karyawan PT Gandasari Shipping Line yang telah banyak mengajarkan saya dan membantu saya dalam penulisan skripsi.
8. Rekan Tim Bogor Angkatan 61 selaku motivator yang telah membantu penulisan skripsi ini.
9. Seluruh rekan senior maupun junior Angkatan 61, 62, 63, 64 yang telah membantu penulis dalam menyusun skripsi ini.
10. Seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu atas seluruh doa, dukungan dan bantuan dalam penulisan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, Agustus 2022

Penulis,

MOHAMAD ILHAM ZULHIJA

NRP. 461189680

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR BAGAN	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah	4
D. Rumusan Masalah	4
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan.....	5

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pemikiran.....	22

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	23
B. Metode Pendekatan	23
C. Teknik Pengumpulan Data	25
D. Sumber Data.....	25
E. Teknik Analisis Data.....	26

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	27
B. Analisis Data	36
C. Alternatif Pemecahan Masalah.....	50
D. Evaluasi Terhadap Alternatif	53
E. Pemecahan Masalah	55

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A.	Kesimpulan.....	57
B.	Saran.....	57

DAFTAR PUSTAKA.....	59
----------------------------	-----------

LAMPIRAN	61
-----------------------	-----------

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Kapal milik PT Gandasari Shipping Line.....	35
Tabel 4.2 Jadwal keberangkatan kapal bulan September tahun 2020	36
Tabel 4.3 Jadwal keberangkatan kapal bulan Oktober tahun 2020	36
Tabel 4.4 Jadwal keberangkatan kapal bulan November 2020	36

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Lokasi Perusahaan	29
Gambar 4.2 Kapal <i>tugboat</i>	34
Gambar 4.3 Kapal tongkang	35
Gambar 4.4 SOP Perpanjangan Sertifikat.....	38
Gambar 4.5 Alat bongkar muat.....	49

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka pemikiran	22
Bagan 4.1 Struktur organisasi	30
Bagan 4.2 Diagram <i>fishbone</i>	37
Bagan 4.3 Proses <i>clearance in</i>	40
Bagan 4.4 Proses <i>clearance Out</i>	40
Bagan 4.5 <i>SOP</i> kewajiban pergantian awak kapal	47

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Hasil Wawancara Dengan <i>Owner</i>	61
Lampiran 2 Hasil Wawancara Dengan Kepala Operasional	62
Lampiran 3 Hasil Wawancara Dengan Staf Operasional	63
Lampiran 4 Surat Laut <i>Tugboat</i>	64
Lampiran 5 <i>Certificate of Nationality</i>	65
Lampiran 6 Surat Ukur Internasional <i>Tugboat</i>	66
Lampiran 7 Sertifikat garis muat internasional	67
Lampiran 8 Sertifikat klasifikasi mesin <i>Tugboat</i>	68
Lampiran 9 Sertifikat klasifikasi lambung <i>Tugboat</i>	69
Lampiran 10 <i>Re- Inspection Certificate Life Raft</i>	70
Lampiran 11 Daftar kelengkapan ILR	71
Lampiran 12 <i>Certificate Fire Extinguisher</i>	72
Lampiran 13 Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang <i>Tugboat</i>	73
Lampiran 14 Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang <i>Tugboat</i>	74
Lampiran 15 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang	75
Lampiran 16 Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum	76
Lampiran 17 Surat Laut Tongkang	77
Lampiran 18 <i>Certificate of Nationality</i>	78
Lampiran 19 Surat Ukur Internasional Tongkang	79
Lampiran 20 Sertifikat Garis Muat Internasional Tongkang	80
Lampiran 21 Sertifikat Klasifikasi Lambung Tongkang	81
Lampiran 22 Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang Tongkang	82
Lampiran 23 Sertifikat Nasional Sistem Anti Teritip	83
Lampiran 24 Surat Persetujuan Berlayar Tongkang	84
Lampiran 25 Surat Persetujuan Berlayar <i>Tugboat</i>	85
Lampiran 26 <i>Crewlist</i>	86
Lampiran 27 <i>Bill Of Lading</i>	87
Lampiran 28 <i>Manifest</i>	88
Lampiran 29 Berita Acara Serah Terima Barang	89
Lampiran 30 Kuitansi PNBP	90

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Meningkatnya perkembangan dunia perdagangan saat ini berpengaruh pesat terhadap luasnya jaringan perdagangan, khususnya dalam suatu negara. Dalam proses kegiatan distribusi barang, penentuan jenis angkutan merupakan hal yang sangat penting dan menentukan, karena sangat erat kaitannya dengan pemilihan moda angkutan dan juga biaya yang harus dikeluarkan secara efektif. Untuk memperoleh efisiensi pengangkutan barang, dituntut kecepatan, kelancaran, keamanan, dan biaya yang murah. Pendistribusian barang dan jasa sebagian besar menggunakan angkutan laut, karena selain biaya yang relatif murah, pengiriman juga dapat dilakukan dengan kapasitas yang besar. Perusahaan pelayaran yang tumbuh dan berkembang pesat di Indonesia diikuti dengan peningkatan pelayanan jasa keagenan.

Berdasarkan PM 65 Tahun 2009 Usaha Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal, Perusahaan angkutan laut nasional dan/atau kapal perusahaan angkutan laut asing selama berada di Indonesia. Transportasi laut mempunyai peranan penting dalam pembangunan ekonomi negara Indonesia. Transportasi laut merupakan pengoperasian pelayaran dimana kegiatan pelayaran itu sendiri karena adanya kebutuhan barang-barang niaga yang dihasilkan oleh suatu tempat dan akan dikirimkan untuk dijual dengan menggunakan pelayanan yang cepat, tepat waktu, dan ekonomis. PT Gandasari Shipping Line merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang jasa

keagenan kapal atau *Shipping Agency* khusus nya kapal domestik seperti kapal *tugboat* dan tongkang.

Pada saat ini Semakin banyak perusahaan keagenan untuk jasa pengiriman barang/pelayanan kapal, Perusahaan keagenan harus melakukan strategi yang jitu agar dapat bersaing dengan perusahaan keagenan lainnya. Diantaranya dengan memberikan pelayanan yang baik kepada *customer* dalam hal pelayanan, dengan memberikan informasi yang tepat dan hal-hal lain yang menunjang hubungan baik terhadap *customer*. Belakang ini kelancaran operasional kapal di PT. Gandasari Shipping Line mengalami masalah keterlambatan kapal, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya koordinasi antara pegawai operasional keagenan dan *crew* kapal tidak memiliki komunikasi yang baik, selain itu pihak operasional PT. Gandasari juga mengalami masalah keterlambatan keberangkatan yang disebabkan oleh kerusakan beberapa alat bongkar muat.

Kerusakan alat bongkar muat yang terjadi memberikan dampak kepada ketepatan waktu keberangkatan kapal yang diageni oleh PT. Gandasari Shipping Line. Kerusakan alat bongkar muat mengakibatkan kapal harus melakukan *waiting time* pada saat melakukan bongkar atau muat. Keterlambatan pengadaan suku cadang juga berpengaruh terhadap kelancaran keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang pada PT Gandasari Shipping Line, kurangnya ketelitian awak kapal dalam pemeriksaan kondisi suku cadang serta komunikasi terhadap pihak operasional perusahaan berkaitan dengan permintaan suku cadang harus lebih dulu tiba dari kapal, kemudian masuk ke perusahaan pelayaran, lalu diajukan kepada supplier dan diterima kembali oleh perusahaan, namun bila suku cadang tidak terpenuhi diatas kapal maka akan menghambat kelancaran operasional kapal.

Sedangkan pengadaan barang dan suku cadang kapal perlu menggunakan proses dan memakan waktu yang cukup lama karena posisi supplier yang berada di kota cilegon dan jika suku cadang tidak dapat, maka pihak perusahaan harus pergi ke jakarta untuk membeli suku cadang tersebut. Awak kapal sangat memegang pengaruh penting dalam keberangkatan kapal jika segala sesuatu kebutuhan pengangkutan telah siap, maka kapal *tugboat* dan tongkang akan siap diberangkatkan, masalah pergantian awak kapal yang mendadak akan membuat

waktu keberangkatan berubah, selain itu pengurusan ketentuan pergantian dokumen keberangkatan juga akan mengalami perubahan, akibatnya kelancaran operasional kapal terhambat. Dalam keberangkatan kapal persiapan segala kebutuhan kapal maupun awak kapal sangat diperlukan untuk perjalanan guna kelancaran keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang. Terjadinya pergantian awak kapal secara mendadak membuat kelancaran keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang terhambat, Akibatnya terjadi keterlambatan keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang.

Faktor-faktor tersebut merupakan penyebab terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang pada PT Gandasari Shipping Line. Kendala tersebut mengakibatkan pemilik muatan kecewa karena muatan tidak sampai pada tempat tujuan dengan tepat waktu yang sesuai dengan perjanjian dalam kontrak pengangkutan.

Keberangkatan kapal yang tepat waktu sesuai dengan kontrak pengangkutan dapat terwujud apabila perusahaan memerhatikan proses keberangkatan kapal agar tidak terganggu kelancaran operasional kapal. Jika hal tersebut dapat dilaksanakan dengan baik maka waktu keberangkatan kapal akan tepat waktu sesuai dengan kontrak pengangkutan dan dapat sampai tempat tujuan dengan tepat waktu. Hal tersebut tidak menutup kemungkinan untuk mendapatkan keuntungan yang lebih besar.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk membahas atau memilih judul :

“Analisis Faktor Yang Menghambat Proses Keberangkatan Kapal *Tugboat* dan Tongkang pada PT. Gandasari Shipping Line di Pelabuhan Banten”.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan, maka penulis mengidentifikasi beberapa masalah yaitu pada:

1. Adanya keterlambatan proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang milik PT. Gandasari Shipping Line.
2. Faktor yang menyebabkan keterlambatan proses keberangkatan kapal *tugboat* & tongkang milik PT. Gandasari Shipping Line
3. Keterlambatan pengiriman suku cadang pada kapal *tugboat*.
4. Terjadinya pergantian *crew* secara mendadak.
5. Kurangnya komunikasi antara *staff* operasional PT. Gandasari Shipping Line terhadap *crew* kapal *tugboat*

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah masalah tersebut, penulis membatasi masalah dalam penelitian sebagai berikut:

1. Adanya keterlambatan proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang milik PT. Gandasari Shipping Line.
2. Faktor yang menyebabkan terhambatnya proses keberangkatan kapal *tugboat* dan kapal tongkang milik PT. Gandasari Shipping Line.

D. RUMUSAN MASALAH

Sesuai identifikasi permasalahan yang telah dijelaskan, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana bisa terjadi keterlambatan proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang?
2. Apa faktor yang menghambat proses keberangkatan kapal *tugboat* dan Tongkang?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

- a) Untuk mengidentifikasi proses keberangkatan kapal.
- b) Untuk mengevaluasi faktor – faktor yang menghambat proses keberangkatan kapal.

2. Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

- a) Bagi Penulis

Sebagai acuan untuk dapat mengidentifikasi, memahami dan menerapkan ilmu pengetahuan tentang proses keberangkatan kapal.

b) Bagi perusahaan

Diharapkan dari penelitian ini dapat dijadikan tambahan acuan, saran, serta evaluasi kepada perusahaan terkait dengan hambatan keberangkatan kapal.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah pembahasan dan pemahaman isi materi yang akan dibahas, penulis mencoba membuat sistematika penulisan yang akan disajikan yaitu dalam 5 (lima) bab yang memiliki keterkaitan atau saling berhubungan. Sesuai dengan isi materi pokok pembahasan yang akan dibahas, adapun tindakan dari bab sebagai berikut;

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang gambaran mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang tinjauan pustaka yang memuat tentang uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam daftar pustaka dan ilmu pengetahuan pendukung lainnya serta menjelaskan teori – teori yang relevan dengan masalah yang diteliti serta kerangka pemikiran yang memuat asumsi – asumsi yang timbul atau terbentuk setelah adanya dalil, hukum dan teori yang relevan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang analisis dan pembahasan yang berisi mengenai permasalahan yang akan dibahas sehingga diperoleh penyebab timbulnya masalah tersebut. Selanjutnya penulis akan mengemukakan alternatif pemecahan masalah dan dilakukan evaluasi agar mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang kesimpulan dan saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi penulis dan perusahaan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis menyampaikan beberapa pengertian yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas oleh penulis yang akan dikutip dari buku-buku yang sudah disusun oleh para ahli sebelumnya. Sehingga penulis dapat memaparkan pendapat-pendapat tersebut sebagai berikut ini:

1. Analisis

Analisis merupakan bagian yang sering digunakan dalam berbagai bidang ilmu untuk proses memecahkan topik atau substansi yang diteliti.

Menurut Komaruddin (2001:53) Pengertian analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam keseluruhan yang terpadu

Sedangkan menurut Analisis data menurut Sugiyono (2017:482) adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

2. Pelabuhan

a) Definisi Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 (16) Tentang pelayaran, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan

dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

b) Fungsi Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, fungsi pelabuhan yaitu :

1) Pelabuhan Utama

Pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan antar provinsi.

2) Pelabuhan pengumpul

Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan barang serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

3) Pelabuhan pengumpan

Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas.

c) Fasilitas Pelabuhan

Menurut B.A Suwarno (2011) dalam Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran untuk menunjang kelancaran aktivitas di Pelabuhan, dalam pelabuhan tersedia berbagai fasilitas. Kelengkapan fasilitas ini juga bisa menjadi ukuran baik buruknya suatu pelabuhan. Berikut beberapa fasilitas utama yang ada di pelabuhan yaitu:

1) Penahan Gelombang/ *Break water*

Penahan gelombang adalah konstruksi dari batu-batuan yang dan dibuat melingkar memanjang ke arah laut dari pelabuhan utamanya yang dimaksudkan sebagai pelindung pelabuhan itu.

2) Jembatan (*jetty*)

Jembatan atau *Jetty* adalah bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok keluar ke arah laut dari pantai atau daratan.

3) *Dolphin*

Dolphin adalah kumpulan dari tonggak-tonggak dari besi, kayu atau beton agar kapal dapat bersandar disitu untuk melakukan kegiatan bongkar/muat ke tongkang (*lighter*)

4) *Mooring Buoys* (pelampung pengikat)

Pelampung di mana kapal ditambatkan untuk melakukan suatu kegiatan.

5) Tempat labuh

Tempat labuh adalah tempat perairan di mana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan. Tempat labuh juga berfungsi sebagai tempat menunggu untuk masuk ke suatu pelabuhan.

6) Alur pelayaran

Alur kapal adalah bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk/keluarnya kapal. Alur pelayaran kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal bisa masuk/keluar kolam pelabuhan atau sandar di dermaga.

7) Rambu Kapal

Rambu kapal adalah tanda-tanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh. Bila letak rambu-rambu kurang jelas maka dapat mengakibatkan kapal kandas, juga bila kapal berlabuh, jangkarnya dapat menggaruk kabel komunikasi atau kabel listrik di bawah air, atau terjadi kapal berlabuh di daerah yang terlarang.

8) Kolam Pelabuhan

Pengertian umum dari kolam pelabuhan adalah bagian dari sarana dan fasilitas pelabuhan yang berbentuk perairan yang mempunyai kedalaman yang diisyaratkan kolam pelabuhan adalah perairan yang berada di depan dermaga yang digunakan untuk bersandarnya kapal. Fungsi kolam pelabuhan adalah untuk menampung kapal dalam melakukan waktu sandar selama dalam pelabuhan, agar kapal dapat dengan mudah melakukan bongkar muat tanpa terganggu oleh gelombang. Oleh sebab itu kolam pelabuhan seharusnya berada di dalam wilayah yang terlindung.

3. Kapal

a) Pengertian Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah -pindah. Menurut Suyono (2005) kapal dapat diartikan sebagai alat transportasi yang digunakan untuk berlayar baik itu kapal nasional maupun kapal asing yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran nasional maupun perusahaan asing serta berbagai jenis muatan yang diangkut antara lain seperti manusia, hewan, barang, dan tumbuh-tumbuhan.

b) Jenis-jenis kapal

Beberapa jenis Kapal menurut Undang – Undang Pelayaran UU RI Nomor. 17 Tahun 2008 sebagai berikut:

- 1) Kapal Perang adalah kapal Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan.
- 2) Kapal Negara adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan untuk menegakkan hukum serta tugas - tugas pemerintah lainnya.
- 3) Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia.
- 4) Kapal Barang adalah kapal yang melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum atau barang dalam partai yang tidak begitu besar.
- 5) Kapal Roro adalah kapal yang didesain untuk bongkar barang ke kapal di atas kendaraan roda.
- 6) Kapal Tanker adalah kapal laut jenis ini untuk mengangkut muatan cair.
- 7) Kapal *Container* adalah kapal laut ini untuk mengangkut muatan general cargo yang dimasukkan ke dalam container atau muatan yang perlu di bekukan dalam *reefer container*.

c) Kapal *Tugboat* & Tongkang

Menurut Lestari Damanik (2016:114) *Tugboat* adalah kapal yang fungsinya menarik atau mendorong kapal-kapal lainnya. Dibedakan atas beberapa jenis antara lain kapal tunda pelabuhan dan lain-lain. Medan yang dilalui *tugboat* biasanya cukup menyulitkan seperti sungai kecil yang berliku dan laut dangkal berkarang hingga laut luas antar pulau besar, sehingga *tugboat* harus melakukan manuver yang baik. Berdasarkan jenis dan kinerja *tugboat*, terdapat 3 (tiga) jenis *tugboat* yaitu:

1) *Seagoing Tug*

Fungsi dan peran dari *tugboat* untuk pelayaran bebas yaitu menarik atau mendorong kapal yang tidak memiliki alat penggerak sendiri.

2) *Escort Tug*

Kapal *tugboat* ini digunakan untuk mengawal kapal besar di sepanjang bagian berbahaya

3) *Harbor Tugs*

Harbour tugs digunakan di pelabuhan, perairan dalam dan daerah pesisir

Tongkang atau Ponton adalah suatu jenis kapal yang dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang dan ditarik dengan kapal tunda atau digunakan untuk mengakomodasi pasang-surut seperti pada dermaga apung. Tongkang sendiri ada yang memiliki sistem pendorong (propulsi) seperti kapal pada umumnya dan biasanya disebut dengan *selfpropeller barge* (SPB). Pembuatan kapal tongkang juga berbeda karena hanya konstruksi saja, tanpa sistem seperti kapal pada umumnya. Tongkang sendiri umum digunakan untuk mengangkut muatan dalam jumlah besar seperti kayu, batubara, pasir dan lain-lain.

4. Keagenan Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 ayat 7, Agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau yang khusus didirikan untuk

melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

Menurut Peraturan menteri perhubungan No: KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang pada pelabuhan laut yang di selenggarakan oleh oleh unit pelaksana teknis (UPT) kantor Pelabuhan. Agen umum (*general agent*) adalah perusahaan angkutan laut nasional /penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, kapal *charter* maupun kapal yang dioperasikannya).

Secara garis besar ada 3 (tiga) jenis agen yaitu :

1) *General Agent* (Agen Umum)

Adalah suatu perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal miliknya selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia.

2) *Sub Agent*

Adalah suatu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan kapal di suatu pelabuhan. *Sub agent* ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*.

3) *Cabang Agent*

Adalah cabang dari *general agent* di suatu pelabuhan tertentu.

4) *Husbandry agent*.

Adalah agen yang ditunjuk oleh *principal* untuk mewakilinya diluar kepentingan bongkar/muat umpama hanya mengurus ABK kapal, *repair* dan lainnya.

5. *Clearance In & Out*

a) *Clearance In*

Clearance in merupakan proses pendaftaran kapal yang masuk pelabuhan dan pengurusan berbagai dokumen administrasi. Menurut Eka Mulyawan (2019: 13) Proses *Clearance In* adalah proses pengurusan perizinan kapal yang akan tiba di pelabuhan ke instansi-instansi terkait. Berikut langkah-langkah proses *clearance in*:

1) Persiapan Sebelum Kapal Tiba

Sebelum kapal tiba pihak pemilik kapal sudah memberikan informasi mengenai rencana kedatangan kapal dan mengirimkan lampiran untuk pengajuan Permohonan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) pada instansi terkait sebagai berikut:

- (a) *Letter Of Appointment* (Surat Penunjukan Keagenan Kapal)
- (b) Sertifikat surat laut / Surat tanda kebangsaan (*Copy*) adalah surat yang berisikan pernyataan kebangsaan kapal, maka atas dasar surat ini pihak kapal berhak mengibarkan bendera kebangsaan dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak mendapatkan perlindungan hukum.
- (c) Surat Ukur Internasional / *International tonnage certificate (Copy)* adalah sertifikat yang menerangkan bahwa suatu dokumen kapal yang menguraikan lebih jelas tentang, ukuran-ukuran pokok seperti panjang dan lebar kapal, serta tonase kotor dan tonase bersih kapal.
- (d) *Ship Particular* yaitu, surat yang berisi tentang data-data kapal.
- (e) *Cargo Manifest (Copy)* yaitu, surat yang berisi daftar semua perincian barang muatan yang ada di kapal tersebut.
- (f) *Bill Of Lading (B/L)* adalah surat bukti barang muatan yang berfungsi sebagai, tanda terima sah barang muatan, perjanjian pengangkutan, dan sebagai bukti kepemilikan barang muatan.

2) Setelah pihak Agen mendapatkan kepastian kedatangan kapal, maka pihak agen pelayaran menyiapkan dokumen sebagai berikut :

- (a) Pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) adalah dokumen yang berisi tentang nama kapal, berat bersih dan kotor kapal, bendera, *call sign*, pemilik kapal, agen pelayaran, perkiraan tiba dan berangkat, lokasi rencana labuh / tambat, rencana kegiatan, nama perusahaan bongkar muat, dan ekspedisi muatan kapal laut. Surat ini harus diajukan 1x24 jam sebelum kedatangan kapal.
- (b) Surat permohonan pengesahan *crew list* adalah dokumen yang menyatakan permohonan izin untuk mengesahkan semua awak kapal di atas kapal, dalam rangka syarat penerbitan surat persetujuan berlayar.

- (c) Surat permohonan penerbitan persetujuan berlayar adalah surat yang menyatakan permohonan izin untuk kapal yang akan berlayar ke pelabuhan selanjutnya.
 - (d) Surat permohonan kegiatan di syahbandar/olah gerak adalah dokumen yang menyatakan bahwa kapal telah disetujui melakukan olah gerak di kawasan pelabuhan.
 - (e) Surat permohonan memorandum dokumen adalah surat permohonan izin dari perusahaan pelayaran untuk pengecekan dokumen asli kapal di kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan.
 - (f) Warta kapal adalah suatu surat atau *form* yang berisi tentang segala keterangan mengenai kapal dan muatannya yang di sahkan oleh *master/nahkoda*.
 - (g) *Master sailing declaration* adalah surat pernyataan nahkoda tentang keberangkatan kapal.
 - (h) Surat permohonan *clearance in* imigrasi adalah surat permohonan izin masuknya kapal ke pelabuhan yang ditujukan kepada kantor imigrasi.
 - (i) Surat permohonan penggunaan dermaga khusus adalah surat permohonan Izin dari perusahaan pelayaran untuk dapat menggunakan Dermaga Khusus.
 - (j) Surat permohonan pandu tunda adalah surat yang berisi tentang permohonan jasa pemanduan dan penundaan kapal masuk/keluar dermaga khusus.
 - (k) Surat permohonan *clearance in* kantor karantina kesehatan pelabuhan adalah surat permohonan izin masuknya kapal ke Pelabuhan yang ditujukan kepada karantina kesehatan pelabuhan
- 3) Saat Kapal Tiba Di Area Pelabuhan
- (a) Agen melakukan *clearance health book*, *SSCEC*, P3K ke karantina untuk pemeriksaan kapal dan pengajuan penerbitan *PHQC* (*Port health quarantine clearance*). Untuk *clearance quarantine* ke dinas kesehatan pelabuhan mengenai sanitasi kapal dengan melampirkan *health book*, dan *SSCEC* (*Ships Sanitation Control Exemption certificate*).

(b) Agen pelayaran naik kapal untuk mengambil Dokumen kapal untuk keperluan *clearance in* di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan. Selama kapal berada di pelabuhan, Dokumen kapal tetap disimpan syahbandar sampai kapal akan meninggalkan pelabuhan. Dokumen yang diperlukan untuk proses *clearance in* di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, antara lain:

- (1) Surat Laut
- (2) Surat Ukur Internasional
- (3) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal
- (4) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
- (5) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang
- (6) Sertifikat Manajemen Keselamatan
- (7) Sertifikat Klasifikasi
- (8) Sertifikat Garis Muat Internasional
- (9) Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran
- (10) Sertifikat Pengawasan RPT (Rencana Pola Trayek)
- (11) Sertifikat *Inflatable liferaft*
- (12) Sertifikat Pemadam / *fire extinguisher*
- (13) Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal

Setelah dokumen – dokumen diambil untuk keperluan *clearance in & out*, aktivitas agen di atas kapal selanjutnya adalah Penandatanganan *notice of readines* oleh nahkoda/*master* , Penandatanganan dan *stamp master sailing declarations* atau surat pernyataan nahkoda, penandatanganan dan *stamp* warta kapal untuk keperluan *clearance in/out*. Selanjutnya membuat Permohonan pelayanan jasa kapal yaitu jasa labuh dan permohonan nota VTS (*Vessel Traffic System*) lalu diajukan kembali ke kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, kantor VTS untuk meminta kode *billing* pembayaran PNBPN (Penerimaan Negara Bukan Pajak). Setelah ada kode *billing*, pihak agen membayar melalui transfer dan sesudah pembayaran selesai lanjut pihak agen meminta kuitansi pada petugas kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan bagian pencetakan kuitansi.

4) Saat Kapal Sandar di Pelabuhan

Saat kapal telah melakukan sandar di pelabuhan, pihak agen harus naik ke atas kapal untuk menemui nahkoda kapal, dan meminta seluruh dokumen kapal serta dokumen awak kapal guna pengurusan *clearance in* di instansi pemerintahan terkait yaitu kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP), selain itu pihak agen pelayaran harus melakukan pengawasan terhadap proses bongkar muat yang dilakukan oleh kapal tersebut.

b) *Clearance Out*

Setelah kapal selesai melakukan kegiatan bongkar/muat proses selanjutnya adalah pengurusan *clearance out*. Menurut Cito (2021: 199) *clearance out* adalah izin keluarnya kapal dari area pelabuhan dan kapal tersebut dinyatakan sudah terbebas dari masalah yang ada di pelabuhan dan dapat melanjutkan kegiatan pelayaran ke pelabuhan selanjutnya. Agen pelayaran akan memproses keberangkatan kapal dengan mengajukan dokumen *clearance out* kepada:

1) Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan

Agen akan mengajukan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari kantor kesehatan yang menyatakan bahwa kapal boleh atau diperkenankan berlayar dan semua awak kapal dalam keadaan sehat, Dalam hal ini petugas Karantina Kesehatan Pelabuhan melakukan pemeriksaan terhadap dokumen Kesehatan kapal seperti :

(a) *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* / Sertifikat Bebas

Tindakan Sanitasi Kapal

(b) Buku Kesehatan (*Health Book*)

(c) Surat Persetujuan Berlayar Kesehatan Karantina Pelabuhan

Lalu setelah dinyatakan awak kapal sehat dan tidak ada penyimpangan maka dicetak Surat Persetujuan Berlayar Kesehatan dan ditandatangani oleh petugas Kesehatan beserta Buku Kesehatan (*Health Book*) juga ditandatangani oleh petugas Kesehatan.

2) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Setelah ada informasi kapal sudah selesai melakukan kegiatan bongkar atau muat barang, pihak agen mendaftarkan permohonan laporan

kedatangan dan keberangkatan kapal (LKKK) dan permohonan surat persetujuan berlayar (SPB) melalui *online* dan kemudian diajukan ke kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan. Selanjutnya jika surat Permohonan Laporan Kedatangan dan Keberangkatan kapal (LKKK) telah selesai dicetak maka agen harus membayar rambu melalui kode *billing*. Setelah rambu sudah dibayar maka surat persetujuan berlayar siap akan dicetak dan ditandatangani oleh Perwira Jaga. Agen harus melampirkan dokumen-dokumen yang akan diperiksa oleh perwira jaga, Adapun Dokumen-dokumen tersebut yaitu:

- (a) Semua surat permohonan
- (b) Memorandum *clearance in* sertifikat kapal
- (c) Surat pernyataan nakoda / *master sailing declaration*.
- (d) Daftar awak kapal / *crewlist*.
- (e) Bukti *clearance* dari kantor kesehatan pelabuhan
- (f) Laporan kedatangan keberangkatan kapal
- (g) Dokumen muatan (*Cargo Manifest*)
- (h) Foto *Copy* surat Ukur
- (i) Bukti pelunasan kuitansi PNBP
- (j) Surat persetujuan berlayar pelabuhan asal
- (k) Warta kapal

Setelah semua lampiran tersebut diperiksa dan tidak ada masalah maka surat Permohonan Berlayar (SPB) akan disetujui dan ditandatangani oleh perwira jaga kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan. Setelah melakukan proses *clearance out* pihak agen kapal akan mengembalikan seluruh dokumen kapal yang akan telah diperiksa dan agen akan membantu proses pengeluaran kapal dari dermaga tempat kapal bersandar.

6. Alat Bongkar Muat

a) Definisi Alat

Alat adalah suatu benda yang dipakai untuk mengerjakan sesuatu; perkakas, perabot, yang dipakai untuk mencapai maksud (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2005).

b) Definisi Bongkar Muat

Definisi bongkar muat menurut Gianto dkk dalam buku “Pengoperasian Pelabuhan Laut” (1999:31-32), adalah sebagai berikut: Bongkar adalah pekerjaan membongkar barang dari atas geladak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang.

Muat adalah pekerjaan memuat barang dari atas dermaga atau dari dalam gudang untuk dapat dimuati di dalam palka kapal. Untuk di kapal tanker kegiatan muat dapat didefinisikan yaitu suatu proses memindahkan muatan cair dari tangki timbun terminal ke dalam tangki / ruang muat di atas kapal, atau dari satu kapal ke kapal lain “ *ship to ship* ”.

Menurut R.P Suyono (2005:310), pelaksanaan kegiatan bongkar muat dibagi dalam 3 (tiga) kegiatan, yaitu:

1) *Stevedoring*

Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar muat lainnya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM).

2) *Cargodoring*

Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan kemudian selanjutnya disusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM).

3) *Receiving/Delivery*

Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan ini dilaksanakan oleh perusahaan bongkar muat (PBM).

c) Dokumen-dokumen bongkar muat

Dokumen-dokumen yang diperlukan saat bongkar muat yaitu :

- 1) *Bill of lading* yang disebut juga konosemen, bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus sebagai bukti tanda terima.
- 2) *Cargo list* adalah daftar semua muatan yang akan dimuat dalam kapal. *Cargo list* dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agen yang diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu kapal, *stevedoring*, dan pihak-pihak lain.
- 3) *Tally* muat yaitu untuk semua barang yang dimuat kedalam kapal dicatat dalam keadaan *tally sheet*, *tally sheet* juga dibuat untuk mencatat semua barang yang dibongkar. *Tally sheet* harus ditandatangani oleh petugas yang mencatat juga harus di *countersigned* oleh petugas kapal mungkin ada ketidaksesuaian dari muatan yang ada
- 4) *Mate's receipt* adalah tanda terima yang akan dimuat kedalam kapal. *Mate's receipt* dibuat oleh agen pelayaran dan ditanda tangani oleh mualim kapal.
- 5) *Stowage plan* adalah gambaran tata letak dan susunan semua barang yang dimuat kedalam kapal. Untuk peti kemas, *stowage plan* disebut *bayplan*, *stowage plan* dibuat oleh petugas kapal atau petugas *tally*, sedangkan *bayplan* dibuat oleh *ship planner*.

d) Definisi Alat Trucking Bongkar Muat

Alat bongkar muat yang dimaksud adalah alat yang akan digunakan untuk membongkar dan memuat muatan dari dan ke kapal di terminal khusus Alat ini ada yang terpasang di kapal itu sendiri, ada pula yang di kapal khusus seperti *floating crane* atau biasanya disebut (FC).

Trucking merupakan layanan jasa pengiriman barang melalui darat menggunakan armada mobil dan truk antar kota hingga antar pulau dimana barang yang akan dikirim dicampur bersama dengan milik orang lain untuk memenuhi kebutuhan pengiriman barang yang lebih murah dan cepat. Truk utamanya digunakan untuk mengangkut barang setengah jadi atau produk jadi.

Truck (lossing) adalah pekerjaan membongkar dari kapal/ tongkang secara langsung (*ex tackle*) ke atas truk untuk kemudian diangkut keluar pelabuhan dan sebaliknya.

e) Jenis – jenis Alat Bongkar Muat

Menurut Anggoro (2018) jenis-jenis alat tracking bongkar muat sebagai berikut:

1) *Conveyor*

Prinsip daripada conveyor ini yaitu memindahkan muatan curah kering dari dan ke kapal secara terus menerus, conveyor merupakan suatu kesatuan nama dari motor atau *winch* sebagai penggerak dan berbagai tipe alat yang menampung dan memindahkan muatan.

2) *Bucket*

Bucket Umumnya bak yang digunakan terbuat dari baja. Sehingga jenis ini menggunakan *shell bucket* yang didesain untuk mampu mengangkat muatan dalam jumlah yang banyak. timbah-timbah ini adalah jenis timbah 11 yang berukuran besar sehingga dibuat khusus yang pada akhirnya dapat digunakan untuk memindahkan muatan batu bara dari tongkang ke kapal besar atau motor *vessel*.

3) *Floating Crane*

Floating crane pada umumnya kapal yang memiliki anjungan dan mesin namun tidak berpindah tempat. Alat ini dipakai memindahkan muatan seperti batu bara dari tongkang ke kapal besar.

4) *Ramp Door*

Ramp Door Alat ini umumnya terdapat pada kapal jenis RORO (*Roll On Roll Out*), merupakan jenis kapal yang diperuntukan untuk mengangkat berbagai jenis kendaraan, dan juga kapal jenis tongkang.

5) *Crane Kapal*

Alat ini biasanya terletak di bagian tengah kapal, berfungsi untuk mengangkat muatan dari palka kapal, kemudian dipindahkan ke dermaga.

6) *Hook*

Hook terletak pada ujung kabel *crane* atau sling darat, dan berfungsi untuk dikaitkan pada beban atau muatan.

7) *Sling*

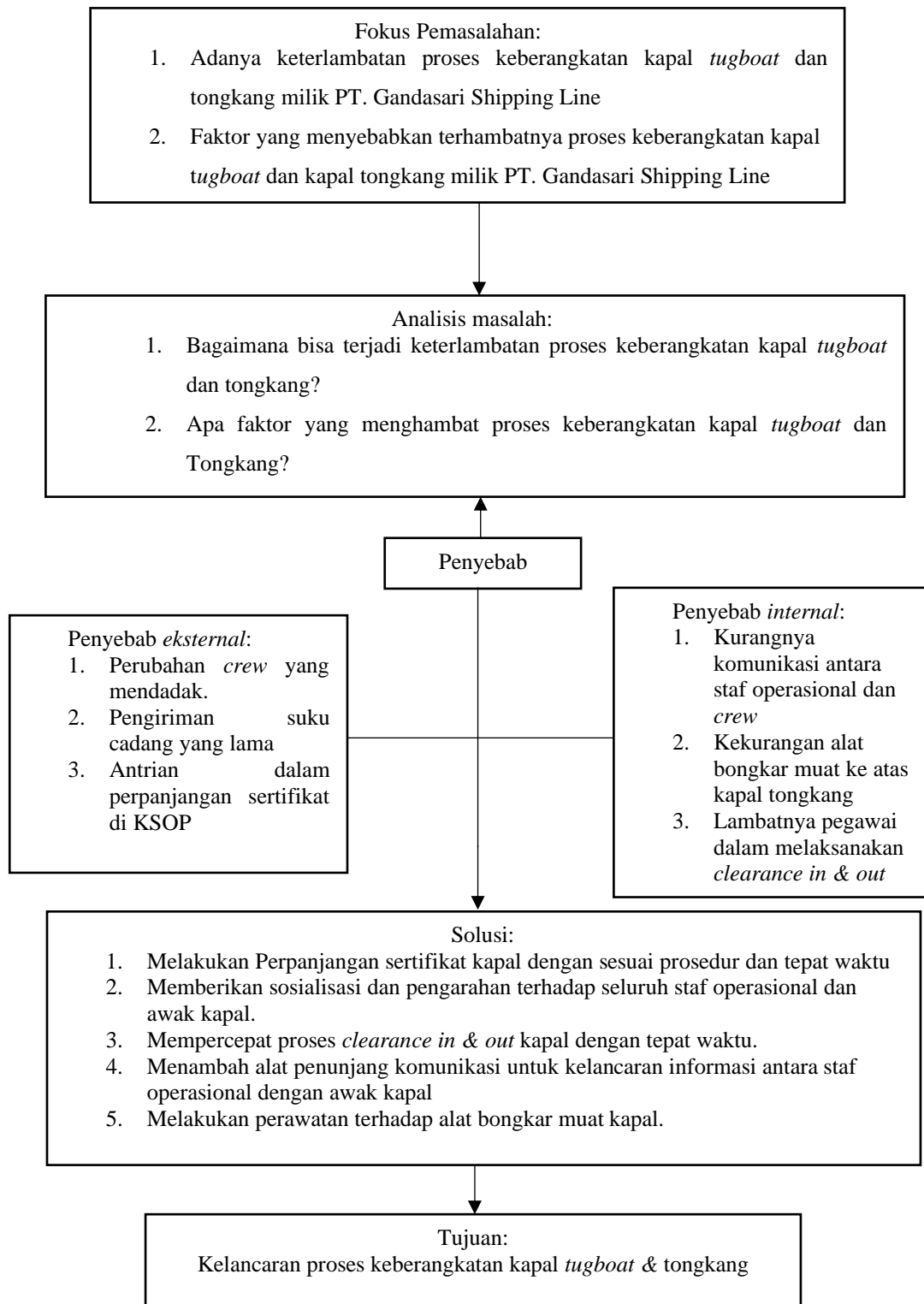
Sling adalah jerat untuk muatan yang dibuat dari tali, termasuk tali kawat atau baja, gunanya untuk mengangkat atau menurunkan muatan dari/ke kapal.

8) *Excavator*

alat berat yang sering dipergunakan pada pekerjaan konstruksi, kehutanan dan industri pertambangan karena alat ini dapat melakukan berbagai macam pekerjaan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal – hal yang menjadi masalah serta solusi sebagai pemecahan masalah secara garis besar sebagai berikut:



Bagan 2.1

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan praktek darat (prada) terhitung mulai tanggal 15 Agustus 2020 sampai dengan 14 Agustus 2021.

2. Tempat Penelitian

Penulis mengambil tempat penelitian di PT. Gandasari Shipping Line. Berikut adalah data perusahaan:

Nama	: PT. Gandasari Shipping Line
Alamat	: Jalan Raya Salira Indah Desa Puloampel, Serang, Banten
Telepon	: 021- 22886881
E-mail	: gandasarioperation@gmail.com
Akte Pendirian	: Nomor 102. Tanggal 30 September 2010
Notaris	: A. Nugroho Hartadji, SH.

B. METODE PENDEKATAN

Menurut Conny Semiawan (2010: 5) Metode penelitian didefinisikan sebagai suatu kegiatan ilmiah yang terencana, terstruktur sistematis dan memiliki tujuan tertentu baik praktis maupun teoritis.

Menurut Ajat Rukajat (2018: 4) Penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang temuan-temuannya tidak diperoleh melalui prosedur kuantitatif, perhitungan statistik, atau bentuk cara-cara lainnya yang menggunakan ukuran angka. Penelitian kualitatif prinsipnya untuk memahami objek yang diteliti secara mendalam.

Penelitian kualitatif memiliki ciri khusus yaitu di dalamnya memiliki :

- a) Sumber data kualitatif berdasarkan dari lingkungan alamiah, yaitu dari peristiwa yang terjadi dalam situasi sosial.

- b) Penelitian kualitatif mengumpulkan data dengan metode pengumpulan data, observasi, wawancara, dan dokumentasi yang diperoleh dari lokasi penelitian dimana berupa pemaparan tentang situasi dalam uraian narasi.
- c) Fokus terhadap proses data dan informasi yang diperlukan untuk mengungkapkan proses. Pertanyaan yang mengungkapkan gambaran keadaan kegiatan, prosedur, tahapan, alasan dan interaksi yang terjadi dalam proses penelitian dilakukan.
- d) Bersifat induktif yaitu data yang masih berhubungan satu dengan yang lainnya. dengan diawali riset lapangan, yaitu fakta empiris dimana penelitian harus melakukan peninjauan langsung ke lapangan.

Jenis yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut Ajat Rukajat (2018:13) pendekatan kualitatif dalam penelitian ini, memiliki ada masalah yang bersifat realistis yang dapat penulis ungkapkan yaitu pengetahuan, keterampilan dan pemahaman tentang masalah yang dapat dipandang mempunyai sebab-sebab khusus, sehingga terlihat belum cukup mengakar sebagai bagian yang dapat dipertanyakan, adanya kemungkinan yang diteliti turut memberikan andil dalam memberikan informasi dan variabel-variabel penelitian yang saling terkait dan berinteraksi satu sama yang lain yang sifatnya menjadi kompleks dan rumit.

Dalam penelitian ini digunakan jenis penelitian kualitatif deskriptif karena penelitian ini menggambarkan atau melukiskan objek penelitian berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Jenis data yang digunakan oleh penulis yaitu data primer yang didapatkan keterangan nya dari pihak operasional PT Gandasari Shipping Line melalui hasil wawancara. Adapun data sekunder yang di dapatkan oleh penulis yaitu dari sumber referensi penunjang penelitian seperti data-data terkait faktor keterlambatan kapal serta memilih berbagai sumber pustaka yang berkaitan dengan topik penelitian ini.

C. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Penelitian kualitatif harus mengambil data dari apa yang akan diteliti. Menjelaskan fenomena dinamika sosial, sikap kepercayaan, dan persepsi seseorang terhadap suatu masalah. Menurut Sartika & Nasrah (2019:17) ,teknik pengumpulan data adalah cara yang digunakan peneliti untuk memperoleh data yang dibutuhkan. Beberapa teknik pengumpulan data pada penelitian ini yaitu:

1. Observasi

Untuk mengumpulkan dan mendapatkan data-data yang dibutuhkan sesuai dengan variabel dalam rumusan masalah. Penulis melakukan pengamatan dalam bentuk observasi partisipasi . Observasi partisipasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian melalui pengamatan dan panca indera dimana peneliti terlibat keseharian informan. Dalam penelitian ini, peneliti terlibat langsung dengan informan di PT. Gandasari Shipping Line

2. Wawancara

Untuk mendapatkan data dan informasi dalam penyusunan skripsi, penulis mengajukan beberapa pertanyaan sesuai dengan permasalahan yang diteliti seperti pergantian *crew* kapal, alat *trucking* bongkar muat yang rusak dan perubahan jadwal pengecekan karantina kesehatan. Teknik wawancara ini harus sesuai pada situasi dengan aspek yang menjadi perhatian penelitian. Adapun informan yang membantu memberikan data-data penelitian ini adalah pegawai operasional PT Gandasari Shipping Line.

3. Studi kasus

Pengumpulan peristiwa dengan cara melihat pengamalan selama melaksanakan Prada (Praktek Darat) di PT. Gandasari Shipping Line merak. Peristiwa yang dipelajari kesalahan yang ada selama peneliti melakukan praktek darat (prada) di perusahaan tersebut, mengenai sertifikat kapal, SOP pergantian *crew*, ketentuan izin berlayar karantina kesehatan pelabuhan, proses *clearance in* dan *clearance out* oleh PT. Gandasari Shipping Line merak.

D. SUMBER DATA

Pada penelitian ini menggunakan sumber data sebagai berikut:

1. Data Primer jenis data yang dikumpulkan oleh penulis secara langsung dari sumber utama melalui wawancara, survei. Dalam penelitian ini penulis

melakukan pengamatan langsung di PT. Gandasari Shipping Line yang terkait dengan faktor yang menghambat proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang.

2. Data Sekunder data yang dikumpulkan dari sumber lain seperti catatan atau dokumen perusahaan. Penulis menggunakan data sekunder dari pihak ketiga berupa dokumen perusahaan yaitu jadwal keberangkatan kapal *tugboat* & *tongkang* di PT. Gandasari Shipping Line.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penelitian penulisan skripsi ini teknik analisis yang digunakan adalah menggunakan metode teknik analisis tulang ikan (*fishbone*), diagram ini akan menunjukkan sebuah dampak atau akibat dari sebuah permasalahan, dengan berbagai penyebabnya. Efek atau akibat dituliskan sebagai fokus permasalahan, sedangkan faktor-faktor diisi oleh sebab-sebab sesuai dengan pendekatan permasalahan. *Cause and effect* (sebab-akibat) karena diagram tersebut menunjukkan hubungan antara sebab dan akibat. Menurut Munawarman dan Mustofa, 2014 (dalam Scarvada, 2004) penyebab permasalahan dapat dikelompokkan menjadi 6 (enam) yaitu :

1. *Materials* (bahan baku)
2. *Machines and equipment* (mesin dan peralatan)
3. *Manpower* (sumber daya manusia)
4. *Method* (metode atau proses)
5. *Measurement* (pengukuran atau inspeksi)
6. *Nature* (lingkungan)

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Profil perusahaan

PT. Gandasari pada tahun 1990 merupakan perusahaan galangan bernama Gandasari *Shipyards*, sejak tahun itu PT. Gandasari tumbuh menjadi salah satu galangan kapal *dry dock* terbesar di Indonesia dengan mencapai kapasitas hingga 100.000 DWT. Namun pada tahun 2009 berdiri PT. Pelayaran Nasional Gandasari Shipping Line yang didirikan di Tanjung Pinang, Kepulauan Riau, Indonesia. Diprakarsai oleh bapak Andy Wibowo dengan pembinaan strategi dan manajemen yang kuat, sampai saat ini bapak Andy Wibowo memimpin seluruh perusahaan yang dibawah naungan Gandasari *Group* dan terus mengembangkan bidang usaha yang berpotensi.

Pada tahun 2011 Gandasari *Group* berpindah tempat usaha yang beralamat di Jalan Raya Salira Indah Desa Pulo Ampel, Kecamatan Pulo Ampel, Kabupaten Serang, Banten. PT Pelayaran Nasional Gandasari Shipping Line fokus pada pengembangan yang menjadi sangat strategis karena dua hal, secara internal PT. Pelayaran Nasional Gandasari Shipping Line mencapai titik evaluasi kedewasaan dan perkembangan *eksternal* dengan membuat suatu rencana pengembangan usaha yang menyeluruh. Rencana pengembangan perusahaan merupakan upaya pencapaian visi PT Pelayaran Nasional Gandasari Shipping Line yaitu perusahaan energi berbasis pelayaran dan pertambangan yang berdaya saing dan memberikan nilai optimal bagi para pemangku kepentingan. Gandasari *Group* membangun Alfa Granitama yang bergerak di bidang pertambangan batu andesit (*quarry*) dengan memproduksi *boulders*, berbagai ukuran *split* serta campuran *aggregates* baik *based coarse* A maupun B.

Alfa Granitama telah memproduksi *crushed material* sebanyak 35.000 kubik perbulan dalam 1 (satu) tahun. Setiap tahun untuk memenuhi kebutuhan pasar yang cukup tinggimaka Alfa Granitama telah menambahkan kapasitas produksi dengan mengoperasikan lagi 1 (satu) unit *crushing plant* dengan produksi *split* hingga mencapai 60.000 m3 setiap bulan.

Dalam setiap kegiatan penambangannya, Alfa Granitama senantiasa terus berusaha untuk mengidentifikasi dan mengelola setiap aspek lingkungan yang dianggap terkena dampak dari kegiatan operasionalnya sebagai wujud komitmen dalam hal perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup. Gandasari Group memiliki visi dan misi di bidang usahanya masing-masing yaitu:

a) Visi dan misi bidang galangan

1) Visi

Menjadi mitra pilihan utama pelanggan dalam perbaikan kapal, konversi kapal dan pembangunan kapal sebagai galangan kapal yang memenuhi standar keamanan dan kualitas internasional.

2) Misi

Fokus terhadap inovasi pengembangan solusi bagi pelanggan untuk mempromosikan proyek yang efektif dan efisien.

b) Visi dan misi bidang pelayaran

1) Visi

Menjadi perusahaan pelayaran yang unggul, terkemuka dan terdepan dalam pelayanan kinerja dan dapat memberikan kepuasan kepada setiap pelanggan dan pemangku kepentingan.

2) Misi

Memberikan pelayanan yang bernilai tambah, didasarkan pada tekad dan kepuasan pelanggan serta mengembangkan sumber daya manusia yang kompeten dengan menciptakan lingkungan kerja yang baik untuk mendukung kinerja yang produktif dan berwawasan global serta memiliki karyawan yang sejahtera.

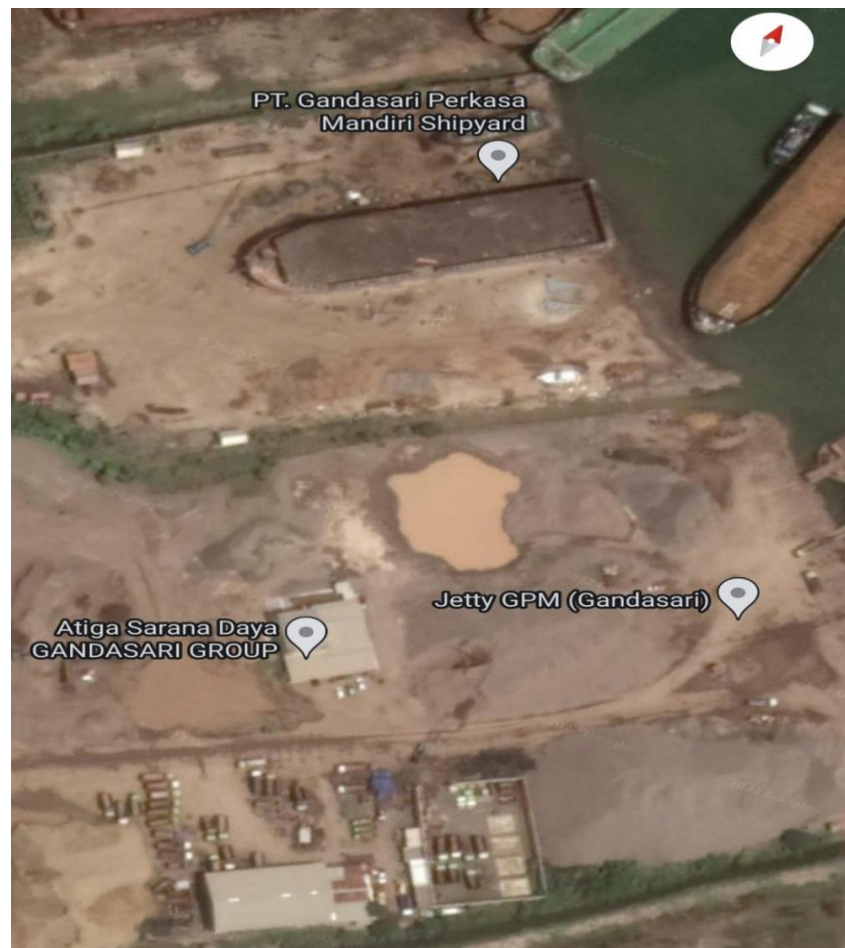
c) Visi dan misi bidang pertambangan

1) Visi

Mengembangkan usaha potensi sumber daya mineral dan energi yang dapat memberikan kepuasan kepada setiap pemangku kepentingan.

2) Misi

Menghasilkan produk yang berkualitas tinggi dengan memperkenalkan kelestarian lingkungan hidup dan membangun hubungan yang harmonis dengan masyarakat melalui proses pelibatan masyarakat secara aktif sejak persiapan pelaksanaan, pengendalian dan rehabilitasi lokasi tambang.



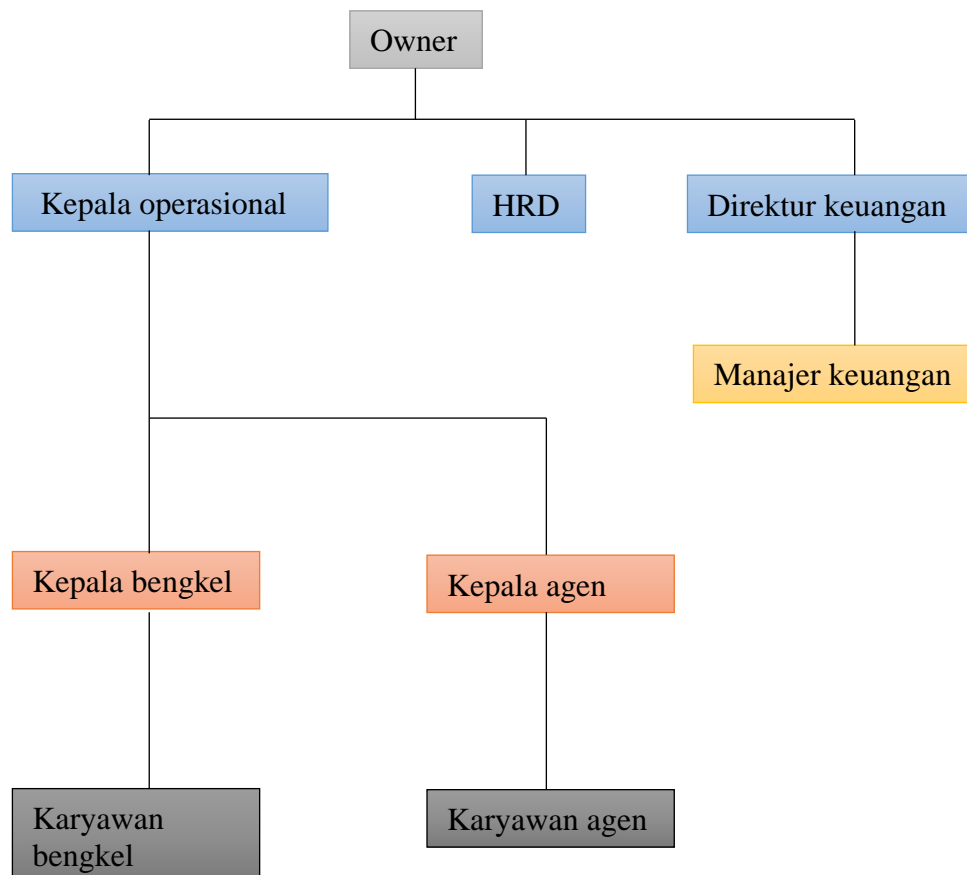
Gambar 4.1 Lokasi Perusahaan

2. Organisasi dan manajemen perusahaan

Struktur organisasi adalah sebuah susunan berbagai komponen atau unit kerja dalam sebuah organisasi yang ada dalam masyarakat. Dengan adanya struktur organisasi maka kita dapat melihat pembagian kerja dan bagaimana fungsi atau kegiatan yang berbeda bisa dikoordinasikan dengan baik. Dengan adanya struktur organisasi maka kita dapat mengetahui beberapa spesialis dari sebuah pekerjaan, saluran perintah, maupun penyampaian laporan.

Struktur organisasi merupakan komponen penting yang harus ada dalam organisasi yang memuat terkait pembagian tugas dan tanggung jawab masing-masing, sehingga pimpinan dapat melakukan pengawasan terhadap bawahan dalam melaksanakan tugas-tugasnya agar berjalan sesuai dengan rencana dan karyawan memiliki rasa tanggung jawab terhadap tugasnya masing-masing.

Berikut adalah fungsi dan struktur organisasi di PT Pelayaran Nasional Gandasari Shipping Line:



sumber : PT Gandasari Shipping Line
Bagan 4.1 Struktur Organisasi PT Gandasari Shipping Line

a) *Owner*

Tugas dari seorang *owner* adalah pemilik perusahaan atau orang yang berinvestasi tanpa kontribusi langsung dan dapat menjalankan seluruh bisnis sehingga menjadi lancar, wewenang *owner* antara lain sebagai berikut :

- 1) Memimpin sebuah perusahaan dengan memberikan kebijakan-kebijakan perusahaan untuk kelancaran bisnis perusahaan.
- 2) Melakukan kegiatan administrasi secara rutin agar kemajuan bisnis tetap berjalan.
- 3) Bertanggung jawab atas kerugian yaitu mencari solusi agar tidak semua aspek perusahaan menerima dampak negatifnya.
- 4) Mengembangkan strategi bisnis untuk mencapai hasil maksimal dan mengembangkan sumber-sumber pendapatan.

b) *HRD*

Hrd merupakan divisi dalam sebuah organisasi atau perusahaan yang bertanggung jawab atas pengelolaan seluruh SDM didalamnya yang bertujuan untuk mengelola keahlian sumber daya manusia, memotivasinya agar dapat memberikan performa yang maksimal, serta meningkatkan kualitas kerja, Adapun tugas dan tanggung jawab HRD yaitu :

- 1) Melakukan proses rekrutmen karyawan baru sesuai kebutuhan dan menyeleksi calon karyawan dengan melakukan pengecekan CV, melakukan *interview*, psikotes dan serangkaian proses yang diperlukan.
- 2) Meningkatkan kualitas SDM dengan melakukan pengembangan keahlian yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas kerja karyawan.
- 3) Mewujudkan hubungan baik antar karyawan secara profesional maupun personal.

c) *Direktur keuangan*

Direktur keuangan memiliki peranan dalam pemantauan dan pengambilan keputusan yang berkaitan dengan keuangan, Adapun tugas dari direktur keuangan adalah:

- 1) Mengatur segala hal yang berkaitan dengan keuangan yang ada di perusahaan.
 - 2) Melakukan pengawasan terhadap pemasukan maupun pengeluaran keuangan perusahaan.
 - 3) Memberikan dan memeriksa seluruh laporan terkait keuangan yang ada di perusahaan.
- d) Manajer keuangan.

Manajer keuangan berperan membantu direktur keuangan dan terjun langsung dalam segala aspek yang berkaitan dengan keuangan. Tugas dari seorang manajer keuangan di perusahaan yaitu:

- 1) Membuat laporan keuangan yang berkaitan dengan pemasukan dan pengeluaran perusahaan.
 - 2) Bekerjasama dengan manajer operasional berkaitan dengan keuangan operasional.
 - 3) Memeriksa laporan pengeluaran dari kepala agen dan kepala bengkel.
- e) Kepala operasional

Kepala operasional bertanggung jawab atas penyewaan kapal berdasarkan waktu (*spot charter, short term, long term*) dari manajemen armada atau berdasarkan sewa yang cocok menurut pasar terbuka baik *bareboat* maupun *time charter* dan meliputi *transportation*. Di bagian kepala operasional juga bertanggung jawab atas kelancaran operasi kapal, mengatur rencana keberangkatan dan tujuan kapal, serta menyiapkan sertifikat-sertifikat kapal di pelabuhan atau *port clearance*, merangkap keagenan kapal-kapal asing yang dioperasikan oleh perusahaan tersebut, juga meliputi hubungan kerja dengan petugas pemerintah.

Berikut adalah tugas dari operasional manajer di PT Pelayaran Nasional Gandasari Shipping Line:

- 1) Mengelola dan mengarahkan tim untuk mencapai target.
- 2) Membangun hubungan yang kuat dengan menangani masalah dan keluhan pelanggan.
- 3) Memberikan penilaian kerja karyawan, promosi, kompensasi serta keputusan hubungan kerja karyawan berdasarkan tinjauan kerja
- 4) Menyimpan dokumentasi hubungan yang akurat untuk prosedur operasional perusahaan.

- 5) Menanggapi masalah terkait keluhan pelanggan jika tidak mampu ditangani oleh bawahan.
- 6) Memantau dan mengendalikan pengeluaran sesuai anggaran yang dialokasikan.

f) Kepala bengkel

Seseorang yang bertanggung jawab atas kelancaran operasional mekanis dan mesin-mesin peralatan produksi. Berikut adalah tugas dan tanggung jawab dari

- 1) Menyusun, mengatur dan mengawasi kegiatan pemeliharaan, repair agar tidak mengganggu jalannya operasional perusahaan.
- 2) Mengajukan permintaan pembelian *sparepart* dan kebutuhan-kebutuhan lainnya yang diperlukan untuk pemeliharaan.
- 3) Bertanggung jawab atas penggunaan suku cadang dan biaya-biaya yang sehubungan dengan pelaksanaan kegiatan *maintenance* dan repair.
- 4) Mengadakan pencatatan mengenai besaran biaya yang dikeluarkan oleh masing-masing kebutuhan mesin.
- 5) Memeriksa kerusakan yang timbul dan menentukan bahan-bahan atau *spare part* yang diperlukan untuk memperbaiki kerusakan tersebut.

g) Kepala agen

Seseorang yang bertugas mewakili pemilik kapal dalam memenuhi persyaratan dan kewajiban bagi kapal yang tiba. Berikut adalah tugas dan tanggung jawab dari staf agen :

- 1) Memastikan kelancaran kapal operasional di perusahaan.
- 2) Menyelesaikan kewajiban finansial.
- 3) Menyajikan laporan realisasi kunjungan kapal.
- 4) Mengurus dan memperpanjang masa berlaku sertifikat kapal.
- 5) Menangani pekerjaan yang berurusan dengan pihak pemerintahan pelabuhan

h) Karyawan bengkel

Seseorang yang bertanggung jawab atas kelancaran operasional mekanis dan mesin-mesin peralatan produksi. Berikut adalah tugas dan tanggung jawab dari *workshop staff*:

- 1) Melakukan kegiatan pemeliharaan, repair untuk kelancaran operasional perusahaan.
 - 2) Melakukan pendataan dan pembelian *sparepart* dan kebutuhan lainnya yang diperlukan untuk pemeliharaan.
 - 3) Bertanggung jawab atas penggunaan suku cadang dan biaya-biaya yang sehubungan dengan pelaksanaan kegiatan *maintenance* dan *repair*.
 - 4) Mengadakan pencatatan mengenai besaran biaya yang dikeluarkan oleh masing-masing mesin.
 - 5) Memeriksa kerusakan yang timbul dan menentukan bahan-bahan atau *spare part* yang diperlukan untuk memperbaiki kerusakan tersebut.
- i) Karyawan agen
- Seseorang yang bertugas mewakili pemilik kapal dalam memenuhi persyaratan dan kewajiban bagi kapal yang tiba. Berikut adalah tugas dan tanggung jawab dari *agen staff*:
- 1) Turun langsung ke lapangan dalam pelayanan kapal sandar maupun lepas
 - 2) Menyelesaikan semua kebutuhan sebagai agen pelayaran.

Berikut penulis melampirkan kapal dan jadwal keberangkatan kapal milik PT. Gandasari Shipping Line:



Sumber PT Gandasari Shipping Line
Gambar 4.2 kapal tugboat



sumber PT Gandasari Shipping Line
Gambar 4.3 Kapal Tongkang

Nomor	Nama kapal	Nama kapal
1	TB. ADITYA 01	BG. GANDASARI 3005
2	TB. ADITYA 56	BG. GANDASARI 26
3	TB. ADITYA 57	BG. GANDASARI 2309
4	TB. ADITYA 58	BG. GANDASARI 2705
5	TB. ADITYA 60	BG. GANDASARI 3001
6	TB. QUEEN 01	BG. GANDASARI 22
7	TB. QUEEN 02	BG. GANDASARI 3008
8	TB. QUEEN 03	BG. GANDASARI 2706
9	TB. QUEEN 05	BG. GANDASARI 3007
10	TB. CALVIN 22	BG. GANDASARI 2310
11	TB. CALVIN 27	BG. GANDASARI 3006
12	TB. CALVIN 81	BG. GANDASARI 3002
13	TB. CALVIN 82	BG. GANDASARI 88
14	TB. SYAFIRA ONE	BG. GANDASARI 2311

Sumber: PT Gandasari Shipping Line
Tabel 4.1 kapal milik PT Gandasari Shipping Line

Tabel 4.2 Jadwal keberangkatan kapal bulan September tahun 2020

No	<i>Tugboat</i>	Tongkang	Estimasi	Keberangkatan
1	Aditya 01	Gandasari 26	02/09/2020	05/09/2020
2	Calvin 82	Gandasari 3001	08/09/2020	09/09/2020
3	Aditya 58	Gandasari 2310	11/09/2020	13/09/2020
4	Queen 03	Gandasari 3002	20/0/2020	22/09/2020
5	Syafira one	Gandasari 2705	24/09/2020	27/09/2020

Sumber PT Gandasari Shipping Line

Tabel 4.3 jadwal keberangkatan kapal bulan Oktober 2020

No	<i>Tugboat</i>	Tongkang	Estimasi	Keberangkatan
1	Calvin 27	Gandasari 3008	01/10/2020	04/05/2020
2	Calvin 22	Gandasari 2706	12/10/2020	14/10/2020
3	Aditya 57	Gandasari 2311	15/10/2020	17/10/2020
4	Aditya 60	Gandasari 22	18/10/2020	19/10/2020
5	Queen 05	Gandasari 3007	26/10/2020	30/10/2020

Sumber PT Gandasari Shipping Line

Tabel 4.4 jadwal keberangkatan kapal bulan November 2020

No	<i>Tugboat</i>	Tongkang	Estimasi	Keberangkatan
1	Calvin 81	Gandasari 3007	06/10/2020	10/11/2020
2	Queen 02	Gandasari 3005	12/10/2020	15/11/2020
3	Aditya 57	Gandasari 88	15/10/2020	17/11/2020
4	Calvin 22	Gandasari 2309	23/10/2020	25/11/2020
5	Syafira one	Gandasari 3006	28/10/2020	30/10/2020

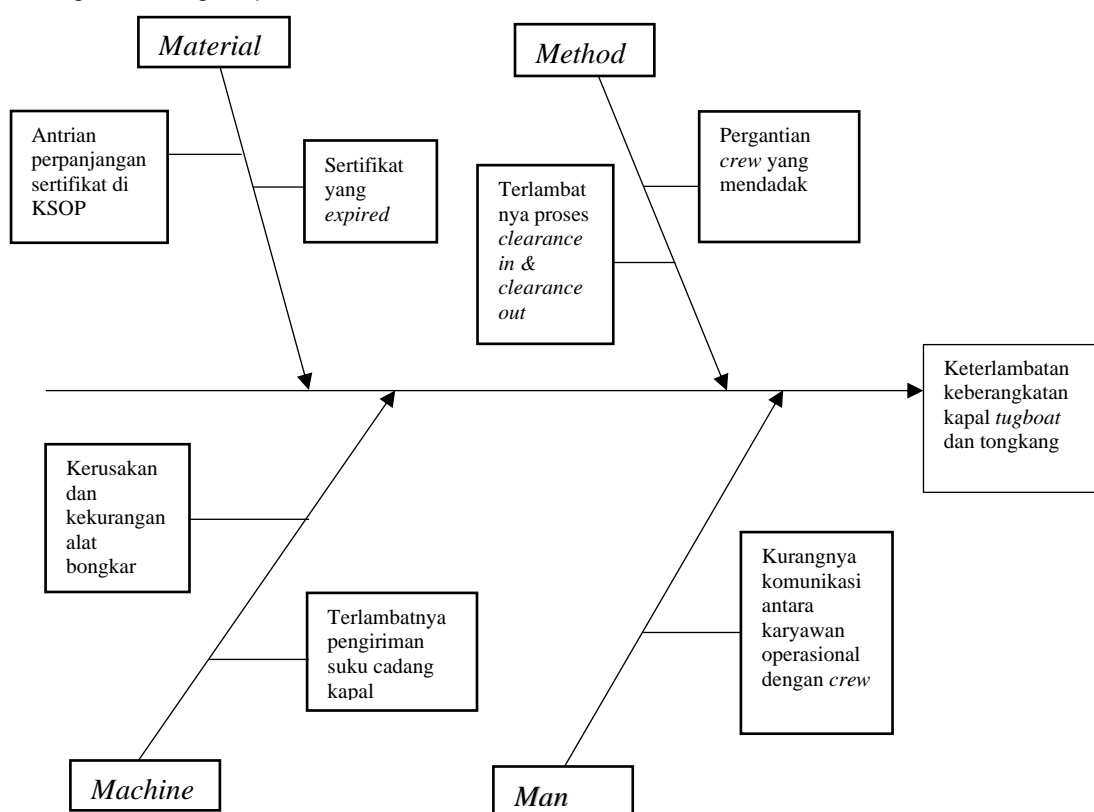
Sumber PT Gandasari Shipping Line

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka penulis akan menganalisis data tersebut dengan menggunakan teknik analisis *fishbone* (tulang ikan).

Analisis *fishbone* adalah salah satu analisis yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah dalam proses keterlambatan keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang di PT.Gandasari Shipping Line Merak. Fungsi dasar diagram *fishbone* (tulang ikan)/*cause and effect* (sebab-akibat) adalah untuk mengidentifikasi dan mengorganisasi penyebab yang mungkin timbul dari suatu efek spesifik dan kemudian memisahkan akar penyebabnya dengan demikian penulis dapat menguraikan analisis *fishbone* sebagai berikut :

Bagan 4.2 Diagram *fishbone*



Berikut adalah rincian mengenai teknis analisis data *fishbone* untuk menganalisa tentang faktor yang menghambat proses keberangkatan kapal :

1. *Material*

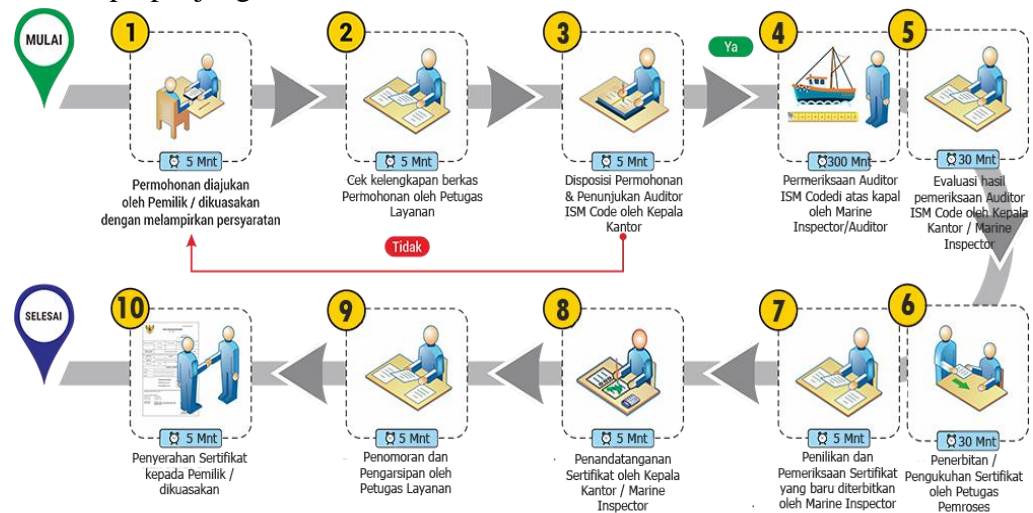
a) Sertifikat yang *expired*

Dalam proses keberangkatan kapal diperlukan beberapa sertifikat untuk melakukan *clearance in* dan *clearance out* untuk diserahkan kepada pihak ksop dan karantina kesehatan pelabuhan. Beberapa sertifikat kapal bermacam-macam masa berlakunya antara lain yaitu:

- (1) Sertifikat keselamatan konstruksi kapal (masa berlaku 6 bulan)
- (2) Sertifikat perlengkapan kapal barang (masa berlaku 6 bulan)
- (3) Sertifikat radio kapal barang (masa berlaku 6 bulan)
- (4) Sertifikat pengawakan RPT (masa berlaku 6 bulan)
- (5) Sertifikat sanitasi kapal (masa berlaku 6 bulan)

Dalam proses kedatangan dan keberangkatan kapal ada prosedur pengecekan sertifikat yang diharuskan sesuai dengan masa berlakunya sertifikat tersebut. Untuk kelancaran keberangkatan kapal, prosedur yang sesuai SOP untuk menerbitkan surat persetujuan berlayar dari karantina kesehatan pelabuhan dan ksop ada beberapa tahapan, diantaranya pengecekan sertifikat kapal, pengecekan sertifikat *crew* kapal, pengecekan buku pelaut *crew* kapal. Sebelum dilakukan pengecekan oleh pihak karantina kesehatan pelabuhan (KKP) dan KSOP, karyawan operasional PT Gandasari Shipping Line harus melakukan pengecekan terlebih dahulu terhadap seluruh sertifikat kapal yang akan di proses, apabila sertifikat kapal atau sertifikat *crew* telah melewati batas masa berlakunya maka hal tersebut menyebabkan terhambatnya proses keberangkatan kapal yang berakibat terhadap terganggunya jadwal keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang milik PT Gandasari Shipping Line.

b) Antrian perpanjangan Sertifikat di KSOP



Gambar 4.4 SOP Perpanjangan Sertifikat
Sumber SOP Penerbitan dan perpanjangan sertifikat Kementerian Perhubungan

Proses perpanjangan sertifikat kapal memiliki beberapa tahapan diantaranya yaitu:

- (1) Mengajukan permohonan oleh pemilik.
- (2) Pemeriksaan berkas permohonan.
- (3) Disposisi permohonan & Penunjukan Auditor *ISM Code*.
- (4) Pemeriksaan auditor di atas kapal oleh *Marine Inspector*.
- (5) Evaluasi hasil pemeriksaan oleh *Marine Inspector*.
- (6) Penerbitan/pengukuhan sertifikat oleh petugas pemroses.
- (7) Pemeriksaan sertifikat yang baru oleh *Marine Inspector*.
- (8) Penanda tangan oleh kepala *Marine Inspector*.
- (9) Penomoran dan pengarsipan oleh petugas layanan.
- (10) Penyerahan sertifikat kepada pemilik sertifikat.

Adapun persyaratan dalam mengajukan perpanjangan sertifikat kapal yaitu diantaranya:

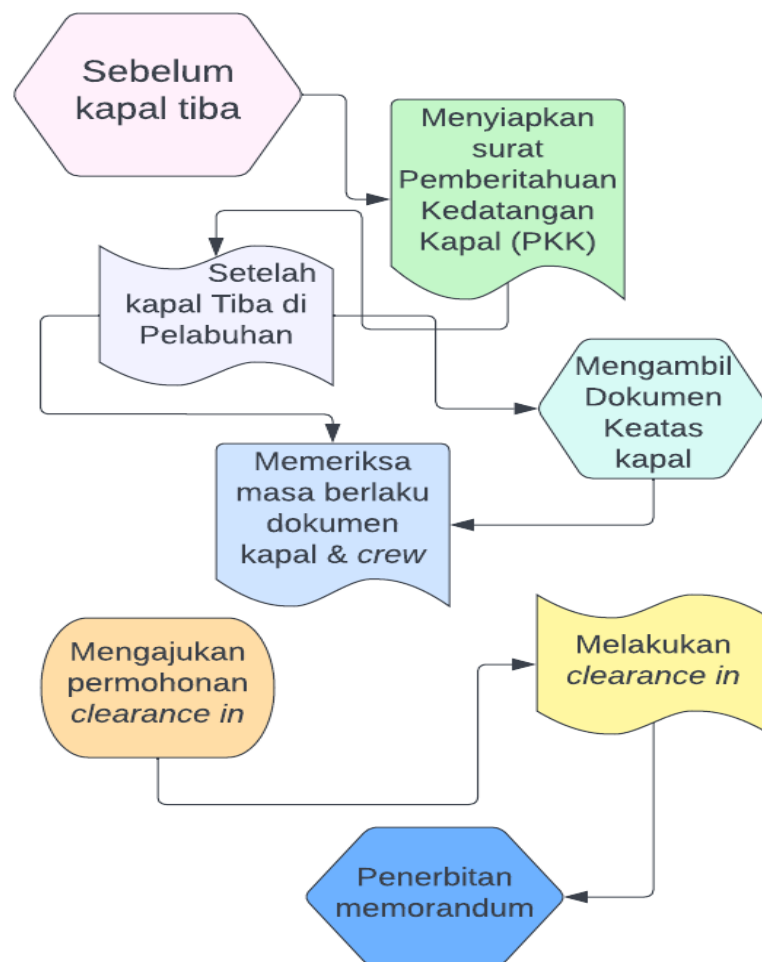
- (1) Surat permohonan dari pemilik, nahkoda, dan atau keagenan kapal.
- (2) *Fotocopy* Sertifikat yang masa berlakunya telah habis.
- (3) Bukti pelunasan pembayaran Penerimaan Uang Perkapalan (PUP).
- (4) Laporan hasil pemeriksaan *Marine Inspector*.

Dalam perpanjangan sertifikat kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) diperlukan waktu sekitar 130 Menit, apabila pemeriksaan dilaksanakan diluar jam kerja maka perpanjangan sertifikatnya akan dilaksanakan di keesokan harinya. Permohonan perpanjangan sertifikat kapal perlu dilakukan secepatnya supaya pihak petugas KSOP dapat melanjutkan permohonan yang telah diajukan oleh pihak keagenan kapal. Kurangnya kesadaran dari pihak operasional PT Gandasari Shipping Line dan awak kapal dalam memerhatikan dokumen kapal maupun dokumen awak kapal menyebabkan dokumen yang masa berlakunya akan habis tidak bisa diperpanjang secara cepat. Akibatnya dalam mengajukan permohonan perpanjangan sertifikat diperlukan waktu yang lama sehingga terjadinya keterlambatan proses keberangkatan kapal.

2. Method

a) Terlambatnya proses *clearance in & clearance out*

Kegiatan keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang oleh PT Gandasari Shipping Line harus mengikuti prosedur yang dinamakan proses *clearance in* dan *clearance out* di instansi unit penyelenggara pelabuhan oleh pemerintah yaitu KSOP. Prosedur tersebut wajib dilaksanakan oleh setiap perusahaan keagenan yang bertujuan untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari instansi pemerintahan terkait yaitu ksop dan surat persetujuan berlayar dari kantor kesehatan pelabuhan. Adapun proses kedatangan dan keberangkatan kapal adalah :



Sumber PT.Gandasari Shipping Line
Bagan 4.3 Prosedur Clearance in

1) *Clearance in*

Proses *clearance in* adalah proses pengurusan perizinan kapal yang akan tiba di pelabuhan ke instansi-instansi terkait. Berikut langkah-langkah proses *clearance in*:

(a) Persiapan sebelum kapal tiba

Sebelum kapal tiba pihak pemilik sudah memberikan informasi melalui telepon atau *email*, mengenai rencana kedatangan kapal dan mengirimkan lampiran untuk pengajuan permohonan keberangkatan kapal (PKK) pada instansi terkait sebagai berikut :

- (1) *Letter of appointment* /surat penunjukan keagenan.
- (2) Sertifikat surat laut / Surat tanda kebangsaan (*copy*)
- (3) Surat ukur internasional / *International tonnage certificate* (*copy*)
- (4) *Ship particular*
- (5) *Cargo manifest* (*copy*).
- (6) *Bill of lading* (B/L)

(b) Setelah pihak agen mendapatkan kepastian kedatangan kapal, maka pihak agen pelayaran menyiapkan dokumen pemberitahuan kedatangan kapal (PKK). Surat ini berisi data tentang kapal yaitu nama / *voyage*, bendera, pemilik kapal, agen pelayaran, perkiraan kapal tiba dan berangkat, pelabuhan asal dan tujuan, labuh kedatangan/labuh keberangkatan, rencana kegiatan. Surat pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) selanjutnya akan diajukan ke instansi pemerintah pelabuhan terkait antara lain:

- (1) Kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas 1 Banten, tujuannya untuk memberitahukan kedatangan kapal kepada pihak Syahbandar.
- (2) Kantor kesehatan pelabuhan kelas 1 Banten, tujuannya untuk memberi informasi agar pihak kantor kesehatan pelabuhan memeriksa keadaan kapal dan kesehatan *crew* kapal sebelum melakukan penyandaran kapal.

(c) Saat kapal tiba di area pelabuhan

Dalam tugasnya untuk melakukan pengambilan sertifikat kapal, staf operasional dari agen pelayaran akan berkomunikasi dengan pihak kapal melalui telepon maupun *channel* radio, hal ini dilakukan untuk memperoleh kepastian tentang kapan rencana kapal tiba di pelabuhan. Setelah kapal tiba di area pelabuhan, dan kapal telah dalam posisi sandar, selanjutnya staff operasional akan naik ke atas kapal untuk menemui kapten kapal dan meminjam dokumen kapal serta dokumen *crew* kapal untuk keperluan *clearance in* di instansi pemerintah pelabuhan terkait yaitu kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas 1 Banten, diantaranya sebagai berikut :

- (1) *Arrival condition* berisi tentang kondisi kapal saat tiba di pelabuhan seperti jumlah bahan bakar, air tawar, *draft* tiba.
- (2) *Last port clearance* yaitu bukti keberangkatan dari pelabuhan sebelumnya atau pelabuhan asal.
- (3) Warta kapal atau berita kapal, yaitu surat yang harus diisi pada saat kapal tiba di pelabuhan.
- (4) *Crew list*, yaitu daftar awak kapal yang berada di atas kapal beserta jabatannya.
- (5) Buku kesehatan kapal/ *health book*, yaitu dokumen yang berisi tentang kesehatan awak kapal serta kondisi kesehatan kapal.

Selanjutnya jika dokumen sudah diambil untuk keperluan *clearance in*, pihak agen juga harus memenuhi segala kebutuhan kapal misalnya permintaan bahan bakar, permintaan air tawar, perbekalan kapal, dan kebutuhan awak kapal lainnya. Pihak agen harus mengajukan permohonan *clearance in* melalui *online* dan mengecek seluruh masa berlaku dokumen kapal serta dokumen *crew* kapal, setelah itu pihak agen harus membawa dokumen kapal ke instansi pemerintahan pelabuhan yaitu kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas 1 Banten untuk keperluan

clearance in dan dokumen akan didaftarkan serta dilampirkan.

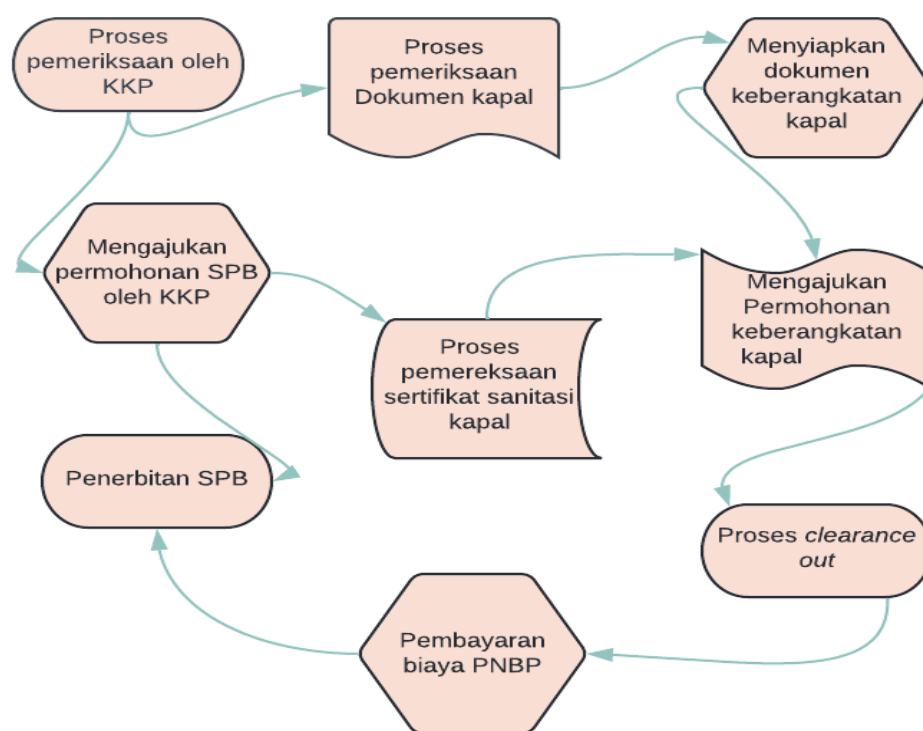
Dokumen tersebut antara lain adalah:

- (1) Surat laut / surat tanda kebangsaan.
- (2) Surat ukur internasional / *international tonnage certificate*.
- (3) Sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang / *cargo ship safety construction certificate* adalah sertifikat yang menyatakan bahwa konstruksi kapal atau bangunan yang layak laut.
- (4) Sertifikat keselamatan perlengkapan kapal barang / *cargo ship safety equipment certificate*.
- (5) Sertifikat keselamatan radio kapal barang / *cargo ship safety radio certificate*.
- (6) Sertifikat manajemen keselamatan / *safety management certificate*.
- (7) Sertifikat klasifikasi / *classification certificate*.
- (8) Sertifikat garis muat internasional / *international load line certificate*.
- (9) Sertifikat internasional pencegahan pencemaran oleh minyak / *international oil pollution prevention certificate*.
- (10) Sertifikat internasional pencegahan pencemaran limbah kotoran / *international sewage pollution prevention certificate*.
- (11) Sertifikat internasional pencegahan pencemaran udara / *international air pollution prevention certificate*.
- (12) Sertifikat pengawakan minimum / *safe manning certificate*.
- (13) RPT (Rencana Pola Trayek) berisi tentang daftar pelabuhan singgah yang boleh dikunjungi.
- (14) *Certificate inflatable liferaft*.
- (15) Sertifikat pemadam / *fire extinguisher*.
- (16) Sertifikat bebas tindakan sanitasi kapal / *ship sanitation control exemption certificate*.

Setelah dokumen-dokumen diatas telah diserahkan, selanjutnya akan diperiksa oleh petugas ksop kelas 1 Banten selama kapal melakukan kegiatan bongkar/muat di pelabuhan, selanjutnya membuat

permohonan pelayanan jasa kapal yaitu jasa labuh dan permohonan nota VTS (*Vessel Traffic System*) lalu diajukan kembali ke KSOP dan kantor VTS untuk meminta pertelaan dan kode *billing* pembayaran PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak). Setelah ada kode *billing* pihak agen akan membayar melalui transfer dan sesudah pembayaran selesai lanjut pihak agen meminta kuitansi pada petugas kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas 1 Banten di bagian percetakan kuitansi, lalu akan terbit memorandum sebagai bukti telah melakukan *clearance in* yang berisi tentang dokumen yang disimpan di KSOP kelas 1 Banten.

2) *Clearance out*



Sumber PT Gandasari Shipping Line
Bagan 4.4 Prosedur *clearance out*

Setelah mendapatkan informasi kegiatan bongkar muat telah selesai dilaksanakan dan kapal telah siap untuk melanjutkan perjalanannya ke pelabuhan tujuan, maka pihak agen harus melaksanakan proses *clearance out* di kantor kesehatan pelabuhan, disini pihak agen akan

mengajukan surat persetujuan berlayar (SPB) yang menyatakan kapal boleh atau diperkenankan untuk berlayar dan seluruh awak kapal dalam keadaan sehat, dalam hal ini petugas kantor kesehatan karantina melakukan pemeriksaan terhadap kesehatan kapal seperti :

- (a) *Ship sanitation control exemption certificate*, surat ini menyatakan bahwa kapal dan awak kapal dalam keadaan sehat, bebas tindakan sanitasi kapal.
- (b) Buku kesehatan (*health book*), berisi tentang keadaan kapal sewaktu tiba, selama di pelabuhan dan sewaktu kapal akan berangkat

Setelah hasil pemeriksaan keadaan kapal dan awak kapal selesai dan dinyatakan sehat, maka dicetak surat persetujuan berlayar (SPB), kesehatan yang ditanda tangani oleh petugas, karantina kesehatan pelabuhan beserta buku kesehatan (*health book*).

Setelah ada informasi kapal sudah selesai melakukan kegiatan bongkar/ muat barang, pihak agen mengajukan permohonan laporan kedatangan keberangkatan kapal (LKKK) dan mengajukan permohonan surat persetujuan berlayar (SPB) melalui *online* dan kemudian diajukan ke kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas 1 Banten.

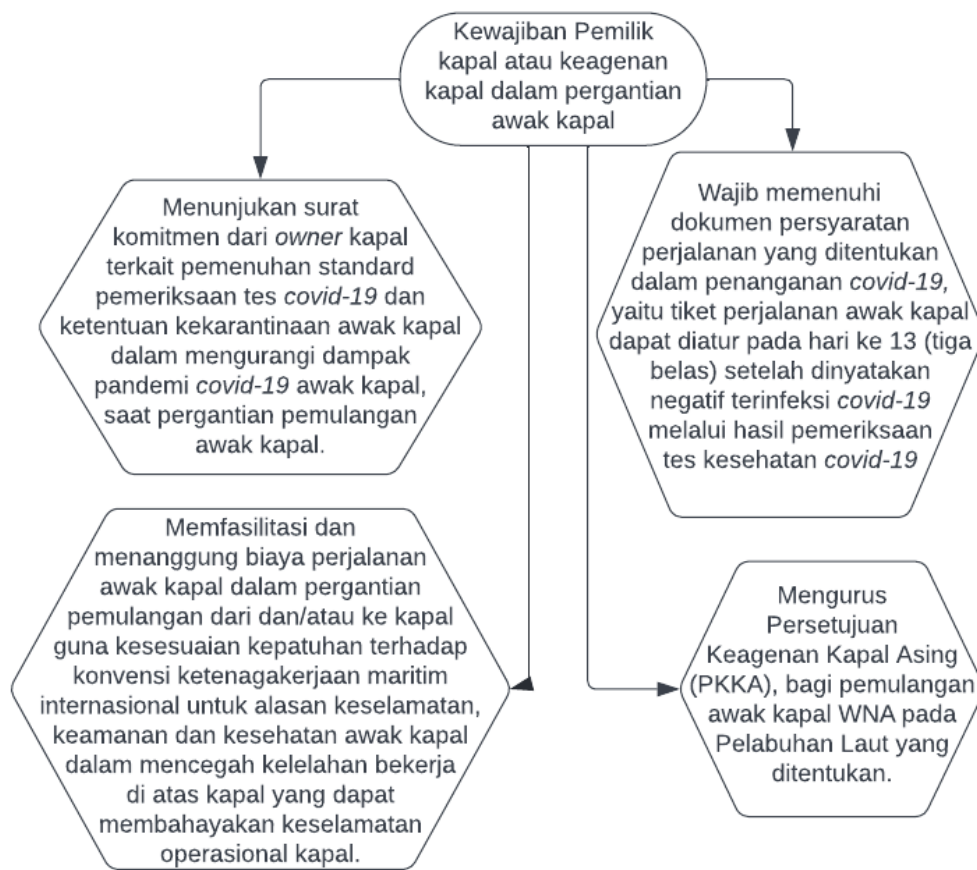
Selagi surat laporan kedatangan keberangkatan kapal sedang dalam proses input oleh petugas syahbandar, pihak agen mengisi pertelaan bayar rambu. Lalu setelah setelah surat laporan kedatangan keberangkatan kapal telah dicetak, pihak agen meminta kode *billing* untuk membayar rambu, setelah membayar biaya rambu pihak agen harus mencetak kuitansi dan sudah bisa mencetak surat persetujuan berlayar, selanjutnya sambil menunggu surat persetujuan berlayar (SPB) dicetak pihak agen harus menyiapkan lampiran-lampiran untuk diperiksa oleh perwira jaga yang akan menandatangani surat persetujuan berlayar (SPB). Adapun lampiran tersebut diantaranya :

- (a) Semua surat permohonan yang telah di *input*.
- (b) Memorandum *clearance in* dokumen kapal.
- (c) Surat pernyataan nakhoda/*master sailing declaration*.

- (d) Daftar awak kapal/*crew list*.
- (e) Bukti *clearance* dari kantor kesehatan pelabuhan kelas 1 Banten.
- (f) Laporan kedatangan keberangkatan kapal (LKKK).
- (g) Dokumen muatan (*cargo manifest*).
- (h) Fotokopi surat ukur.
- (i) Bukti pelunasan kuitansi PNBP.
- (j) Surat persetujuan berlayar pelabuhan asal.
- (k) Warta kapal.

Setelah semua lampiran tersebut telah diperiksa oleh perwira jaga dan semuanya tidak ada masalah atau kendala kemudian surat persetujuan berlayar (SPB) ditandatangani oleh perwira jaga di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas 1 Banten dan buku kesehatan juga telah selesai, maka pihak agen sudah melakukan proses *clearance out* untuk kapal tersebut, kemudian pihak agen pelayaran naik ke akan naik ke atas kapal menemui nahkoda kapal untuk melakukan tugas-tugas akhir sebelum kapal diberangkatkan, diantaranya adalah sebagai berikut :

- (a) Menyerahkan kembali dokumen-dokumen kapal kepada nahkoda, dokumen yang telah diambil oleh pihak agen pelayaran pada saat kapal tiba untuk keperluan *clearance in* kapal tersebut.
 - (b) Menyerahkan surat persetujuan berlayar (SPB) yang telah sah ditandatangani oleh perwira jaga di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas 1 Banten dan menginstruksikan kepada nahkoda kapal untuk mempersiapkan mesin dan awak kapal lainnya untuk keberangkatan kapal.
- b) Pergantian *crew* yang mendadak
- Pergantian awak kapal di era pandemi *covid-19* mengalami beberapa tambahan kebijakan yang dikeluarkan oleh Dirjen Perhubungan Laut diantaranya yaitu sebagai berikut:



Bagan 4.5 SOP Kewajiban Pihak Kegenan kapal dalam pergantian awak kapal
Sumber SE Nomor 43 Tahun 2020 Dirjen Perhubungan Laut

Bagi para awak kapal yang akan melakukan pergantian awak kapal (*sign on/sign off*) diharuskan:

- 1) Memenuhi dokumen perjalanan bagi pelaut dan/atau kartu identitas pelaut serta Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang masih berlaku dan dokumen tambahan tidak wajib berupa surat penjamin (*letters of guarantee*) dari perusahaan negara tujuan.
- 2) Bertanggungjawab terhadap kesehatan masing-masing dengan mengisi aplikasi *Electronic Health Alert Card* (eHac), mengikuti pemeriksaan kesehatan pelaut, menerapkan protokol kesehatan, kesehatan penanganan *covid-19* yang meliputi jaga jarak, menggunakan masker, APD dan cuci tangan serta tunduk dan patuh pada syarat dan ketentuan berlaku.

- 3) Selama kegiatan di Pelabuhan bagi awak kapal yang tidak termasuk dalam daftar pemulangan (*sign off*) diharuskan tetap diatas kapal.

Saat proses keberangkatan kapal awak kapal berperan penting dalam kelancaran keberangkatan kapal, Perlengkapan seluruh awak kapal juga menjadi kewajiban dari pihak operasional keagenan, pergantian awak kapal yang mendadak di era pandemi *covid-19* sangat berpengaruh terhadap kelancaran proses keberangkatan kapal. Kapal akan terhambat jika ada pergantian awak kapal secara mendadak, membutuhkan waktu dan proses dalam perlengkapan dokumen *crewlist* untuk Surat Persetujuan Berlayar (SPB), akibatnya proses keberangkatan kapal menjadi terhambat.

3. *Machine*

- a) Kerusakan dan keterbatasan alat bongkar muat ke atas Kapal.

Alat bongkar muat atau operator bongkar muat merupakan suatu hal yang penting dalam kinerja pelabuhan. Alat bongkar muat yang digunakan PT Gandasari Shipping Line yaitu menggunakan *truck losing* dan *backhoe* dalam mengangkut muatan ke atas kapal tongkang. Untuk memperoleh hasil yang memuaskan, maka diperlukan alat bongkar muat yang berkualitas dan terawat, oleh karena itu alat bongkar muat atau operator bongkar muat merupakan faktor penggerak dan pelaksana dalam kegiatan alur pelayaran. Kurangnya perawatan dan perbaikan terhadap alat bongkar muat atau operator bongkar muat sangat berpengaruh terhadap kualitas alat bongkar muat tersebut, adanya kerusakan terhadap beberapa alat bongkar muat mengakibatkan terhambatnya proses keberangkatan kapal.



Gambar 4.5 Alat Bongkar muat
Sumber PT Gandasari Shipping Line

b) Terlambatnya pengiriman suku cadang kapal

Salah satu faktor yang mempengaruhi kinerja mesin kapal adalah kebutuhan suku cadang di atas kapal yang kurang terpenuhi secara optimal sehingga dapat menghambat kegiatan operasional di kapal. Akibatnya proses pengiriman barang atau muatan mengalami keterlambatan melalui tongkang yang ditarik tugboat sampai tempat tujuan. Kelancaran operasional kapal perlu diperhatikan sebaik-baiknya oleh perusahaan karena sangat berpengaruh terhadap operasional kapal. Kelancaran keberangkatan kapal menunjukkan kemampuan kapal untuk mengatur muatan sesuai dengan jenisnya, yang perlu diutamakan adalah bagaimana muatan dapat sampai ke tempat tujuan dengan tepat waktu sesuai dengan kontrak perjanjian secara aman dan memuaskan.

4. *Man*

Kurangnya komunikasi antara staf operasional dengan awak kapal

Agen memiliki peranan penting dalam penanganan keberangkatan, tugas agen sendiri adalah melayani kapal yang sedang sandar dan melengkapi segala kebutuhan kapal dari mulai kapal datang di pelabuhan untuk sandar hingga kapal berangkat meninggalkan pelabuhan. Dalam proses keberangkatan kapal agen perlu mengatur seluruh dokumen sebagai syarat

kapal meninggalkan pelabuhan atau berangkat. Agen dituntut bekerja sama dengan beberapa unit penyelenggara pelabuhan dari mulai ksop sebagai instansi pemerintahan dan petugas kantor kesehatan pelabuhan. Agen juga perlu melakukan kerjasama dengan seluruh *crew* kapal untuk menyiapkan segala kebutuhan yang diperlukan *crew* dan operasional kapal untuk keberangkatan kapal.

Komunikasi menjadi hal penting dalam melaksanakan pelayanan keperluan kapal, adanya ketidaksamaan pendapat dan pemahaman antara karyawan operasional dan *crew* kapal tentang seluruh prosedur keberangkatan kapal berakibat kepada terhambatnya proses keberangkatan kapal. Dalam perincian yang dijelaskan diatas, penulis menyimpulkan bahwa PT Gandasari Shipping Line mengalami banyak hambatan dalam proses keberangkatan kapal, apabila ditinjau dari teknik analisis data *fishbone* penulis menyadari bahwa faktor yang harus diperhatikan dalam proses keberangkatan kapal yaitu sebagai berikut :

Dari metode teknik analisis *fishbone* serta faktor-faktor yang menjadi indikasi di dalamnya, penulis menyimpulkan bahwa untuk menganalisis proses keberangkatan kapal agar sesuai dengan prosedur yang berlaku maka PT Gandasari Shipping Line harus memperhatikan faktor yang menghambat proses keberangkatan kapal, untuk kelancaran proses keberangkatan kapal harus sesuai prosedur yang telah ditetapkan dengan menekankan pada faktor *man*, *machine*, *material* dan *method*. Berdasarkan perincian faktor yang telah dijelaskan diatas, PT Gandasari Shipping Line sangat harus memperhatikan secara detail seluruh faktor yang mempengaruhi proses keberangkatan kapal.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dalam menganalisa permasalahan yang telah dikemukakan menggunakan diagram *fishbone* di atas, penulis mencoba memberikan suatu pemecahan yang terbaik dari beberapa alternatif yang diberikan. Berdasarkan penjelasan yang telah

penulis paparkan, mulai dari permasalahan yang diberikan hingga pemecahannya yang dilandasi teori-teori yang digunakan, maka diberikan alternatif antara lain:

1. Keterlambatan proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang.

a) Mempercepat persiapan proses *clearance out* kapal

Pihak agen/ staf operasional yang bertugas dalam melakukan proses *clearance out* sangat berpengaruh dalam proses keberangkatan kapal, dikarenakan PT Gandasari Shipping Line banyak melakukan proses *clearance out*, maka staf operasional/ agen yang akan melakukan proses *clearance out* harus cepat dalam melaksanakan proses tersebut. Pihak agen sering mengandalkan *cadet* untuk melakukan proses *clearance out*, sehingga pihak agen operasional staf merasa kurang tanggung jawab terhadap tugasnya, sedangkan *cadet* sendiri perlu melakukan adaptasi dan pembelajaran terhadap tugas seorang agen dalam melakukan *clearance out*. Pihak agen harus memberi arahan dan pengawasan serta bekerjasama dengan *cadet* untuk mempercepat proses *clearance out kapal* dengan membagi tugas yang harus dilakukan.

b) Menyiapkan seluruh dokumen dan lampiran dengan teliti

Dalam kegiatan proses *clearance out* di KSOP maupun Kantor Kesehatan Pelabuhan, diperlukan beberapa lampiran dan dokumen. Sebelum melakukan proses *clearance out* diwajibkan untuk seorang agen memeriksa dan menyiapkan seluruh lampiran permohonan dan dokumen yang akan diserahkan sebagai syarat prosedur *clearance out*. Sering ditemukan kasus kurangnya lampiran yang harus diserahkan di karenakan kurang teliti dalam menyiapkan dokumen dan lampiran sehingga menyebabkan butuh waktu tambahan untuk melaksanakan proses *clearance out* kapal. Pihak perusahaan terutama staf operasional harus mengecek lebih teliti untuk lampiran dan dokumen yang akan diserahkan untuk melakukan pengecekan di ksop maupun kantor kesehatan pelabuhan.

2. Faktor yang menyebabkan terhambatnya proses keberangkatan kapal *tugboat* dan kapal tongkang.

a) Mempersiapkan seluruh alat komunikasi dan menambah alat komunikasi

Komunikasi adalah pengiriman dan penerimaan pesan atau berita antara dua orang atau lebih sehingga pesan yang dimaksud dapat dipahami. Agen pelayaran bertugas dalam melayani segala kebutuhan kapal dan *crew* kapal, terjadinya salah paham komunikasi dalam suatu kebutuhan kapal maupun *crew* kapal pernah terjadi. Kurangnya bahan makanan di atas kapal disampaikan oleh *crew* secara mendadak sehingga menyebabkan agen operasional harus memenuhi kebutuhan tersebut akibatnya proses keberangkatan kapal menjadi terhambat.

Dengan memperbaiki komunikasi dan pengecekan terhadap kebutuhan *crew* maupun kapal, maka pihak *crew* harus menjelaskan seluruh kesiapan dari mulai bahan bakar, air tawar, hingga kebutuhan *crew* supaya tidak mendadak dalam memenuhi kekurangan tersebut.

- b) Mematuhi protokol kesehatan dan menyiapkan awak kapal cadangan,
Di era pandemi *covid 19* sebagai awak kapal yang bekerja mengangkut muatan antar daerah, awak kapal harus selalu waspada dan menjaga kesehatan serta selalu mematuhi protokol kesehatan yang diterapkan. Untuk menghindari pergantian awak kapal yang mendadak guna kelancaran keberangkatan kapal. Pihak perusahaan PT Gandasari Shipping Line juga harus menyiapkan awak kapal cadangan guna mempercepat proses pergantian awak kapal jika terjadi pergantian awak kapal.
- c) Perawatan alat bongkar muat
Alat bongkar muat merupakan sarana penting dalam pengoperasian kapal mengenai muatan yang akan diangkut, penggunaan alat bongkar muat yang tidak sesuai aturan yang berlaku akan menyebabkan kerusakan pada alat bongkar muat tersebut, akibatnya proses bongkar muat kapal menjadi terhambat. Pihak PT Gandasari Shipping Line harus melakukan perawatan dan *repair* terhadap alat bongkar muat.
- d) Mempercepat proses pengadaan suku cadang kapal dan menyiapkan suku cadang kapal

Suku cadang kapal merupakan syarat penting untuk kelancaran kapal *tugboat* yang menarik tongkang berisi muatan. PT Gandasari Shipping Line sebagai pihak operasional keagenan harus bekerjasama dengan pihak yang terkait dengan pengadaan suku cadang kapal, secara *internal* pihak operasional keagenan harus berkomunikasi dengan pihak operasional bengkel dan awak kapal mengenai pergantian suku cadang, secara *eksternal* pihak operasional keagenan PT Gandasari Shipping Line harus cepat dalam proses pengadaan suku cadang kapal dan bekerja sama dengan *supplier* guna kelancaran keberangkatan kapal.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF

Pada bagian ini penulis akan mengevaluasi semua alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya berdasarkan segi keuntungan dan kerugian dari alternatif pemecahan masalah tersebut untuk memudahkan pengambilan keputusan dalam pemilihan pemecahan masalah yang tepat, Adapun evaluasi terhadap alternatif tersebut sebagai berikut:

1. Keterlambatan proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang
 - a) Mempercepat persiapan proses *clearance out* kapal
 - 1) Keuntungan
Keuntungan dari adanya mempercepat persiapan proses *clearance out* adalah waktu yang akan lebih teratur memberikan rasa tanggung jawab penuh terhadap tugas dari seorang agen kapal.
 - 2) Kerugian
Kerugiannya yaitu dibutuhkan tenaga yang dikeluarkan dari seorang agen kapal.
 - b) Menyiapkan seluruh dokumen dan lampiran dengan teliti
 - 1) Keuntungan
Keuntungan dari teliti dalam menyiapkan dokumen dan lampiran adalah memastikan kembali dokumen dan lampiran yang akan di serahkan sehingga meminimalisir kesalahan atau kekurangan lampiran saat melakukan *clearance out*.

2) Kerugian

Kerugian yang didapatkan yaitu membutuhkan waktu yang lebih lama karena harus dilakukan pengecekan secara berulang.

2. Faktor yang menyebabkan terhambatnya proses keberangkatan kapal *tugboat* dan kapal tongkang.

a) Memberikan arahan dan menambah alat komunikasi untuk *crew* dan staf operasional

1) Keuntungan

Keuntungan dari memperbaiki komunikasi antara staf operasional dengan *crew* adalah saling memahami satu sama lain mengenai tugas dan tanggung jawab seorang agen serta kebutuhan kapal dan awak kapal disertai dengan alat penunjang komunikasi

2) Kerugian

Kerugiannya adalah pihak perusahaan harus mengeluarkan biaya tambahan untuk memberi fasilitas cadangan alat komunikasi.

b) Mematuhi protokol kesehatan dan menyiapkan awak kapal cadangan

1) Keuntungan

Keuntungannya yaitu memastikan awak kapal dalam keadaan sehat sehingga keberangkatan kapal tidak memiliki hambatan.

2) Kerugian

Kerugian yang didapatkan yaitu mengeluarkan biaya tambahan untuk melengkapi APD awak kapal dan mengadakan seleksi perekrutan awak kapal.

c) Perawatan alat bongkar muat

1) Keuntungan

Keuntungan dari perawatan bongkar muat yaitu mencegah terhambatnya proses bongkar muat muatan di kapal sehingga dapat memperlancar proses kegiatan bongkar muat.

2) Kerugian

Kerugiannya adalah perusahaan harus mengeluarkan biaya tambahan serta tenaga kerja yang membutuhkan tenaga tambahan.

d) Mempercepat proses pengadaan suku cadang kapal dan menyiapkan suku cadang kapal

1) Keuntungan

Keuntungan dalam mempercepat proses pengadaan suku cadang kapal dan menyiapkan suku cadang kapal adalah proses keberangkatan kapal akan lancar dan tidak mengalami hambatan serta kapal tidak perlu lagi menunggu suku cadang apabila terjadi kerusakan.

2) Kerugian

Kerugian yang alami yaitu perlunya biaya tambahan untuk ketersediaan suku cadang kapal serta perlunya tenaga tambahan operasional untuk membeli suku cadang kapal dan perlu waktu tambahan apabila *supplier* terdekat tidak memiliki suku cadang yang dibutuhkan dan harus mencari *supplier* yang memiliki suku cadang.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah melakukan evaluasi terhadap semua alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan berdasarkan segi keuntungan dan kerugian, maka penulis memilih alternatif pemecahan masalah sebagai berikut:

1. Mempercepat proses *clearance out*

Yaitu dengan cara memberikan pengarahan dari pihak kepala operasional PT Gandasari Shipping Line mengenai prosedur *clearance out* dan juga memberikan pengarahan tentang rasa tanggung jawab sebagai agen untuk memenuhi kebutuhan kapal dan awak kapal guna kelancaran proses *clearance out* kapal. Kerja sama dengan pihak yang terkait dalam proses keberangkatan kapal juga sangat perlu diperhatikan, pengawasan dan pengarahan terhadap *cadet* juga diperlukan untuk membantu mengecek kembali dokumen dan lampiran yang diperlukan untuk proses *clearance out* guna mempercepat proses keberangkatan kapal.

2. Faktor-faktor yang menyebabkan terhambatnya proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang.

Pihak PT Gandasari Shipping Line harus memerhatikan faktor yang menghambat proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang, dengan adanya beberapa faktor yang menghambat proses keberangkatan kapal maka pemecahan masalahnya yaitu:

- a) Menambah alat penunjang komunikasi staf operasional dan awak kapal, untuk memudahkan awak kapal dalam memberi informasi terhadap kebutuhan kapal serta kebutuhan awak kapal.
- b) Pihak perusahaan keagenan serta seluruh awak kapal harus selalu mematuhi protokol kesehatan yang diterapkan di lingkungan pelabuhan, serta melakukan pengadaan Alat Pelindung Diri (APD) agar kegiatan operasional kapal serta keagenan berjalan dengan lancar.
- c) PT Gandasari Shipping Line juga perlu memperhatikan sarana alat bongkar muat dengan dilakukannya pembaruan atau pemeliharaan terhadap alat bongkar muat maka proses keberangkatan kapal akan lancar. Pihak-pihak yang terlibat dalam proses keberangkatan kapal juga memiliki peran penting dalam kelancaran keberangkatan kapal
- d) Pihak agen operasional PT Gandasari Shipping Line harus menjalin hubungan dan kerja sama yang baik dengan pihak *supplier* serta awak kapal dalam masalah pengadaan suku cadang kapal, agar permintaan suku cadang kapal yang dibuat oleh Nahkoda atau Kepala Kamar Mesin dapat diteruskan ke agen operasional lalu dilanjutkan ke *supplier* dengan proses yang cepat, maka kelancaran operasional keberangkatan kapal tidak mengalami hambatan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang telah dikemukakan penulis pada bab sebelumnya, maka penulis dapat menyimpulkan suatu ringkasan secara keseluruhan dari skripsi ini, yaitu sebagai berikut:

1. Adanya keterlambatan proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang. Lamanya *clearance out* akan menyebabkan terhambatnya kegiatan proses keberangkatan kapal, dalam perihal menyiapkan dokumen dan lampiran untuk *clearance out* juga mempengaruhi cepat atau lambatnya proses keberangkatan kapal.
2. Faktor-faktor yang menyebabkan terhambatnya proses keberangkatan kapal juga harus dijadikan perhatian dalam pengurusan proses keberangkatan kapal. Karena faktor sarana, komunikasi, awak kapal dan perlengkapan suku cadang kapal memiliki peran penting terhadap proses keberangkatan kapal.

B. SARAN

Setelah penulis melakukan penelitian mengenai analisis faktor yang menghambat proses keberangkatan kapal *tugboat* dan tongkang milik PT Gandasari Shipping Line, penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Diharapkan PT Gandasari Shipping Line memberikan pengarahan yang jelas serta pengawasan yang teratur terhadap seluruh karyawan mengenai pengurusan proses *clearance out* kapal.
2. Dalam proses keberangkatan kapal diperlukan beberapa tahapan yang penting terutama saat melakukan *clearance out*, dibutuhkan persiapan sebelum melakukan *clearance out* di instansi terkait, dokumen dan lampiran yang diperlukan juga sangat penting supaya proses *clearance out* dapat berjalan

Dengan lancar, pemeriksaan lampiran atau dokumen secara berkala dan teliti akan membantu kelancaran proses *clearance out* kapal.

3. Komunikasi antara pihak agen pelayaran dengan awak kapal menjadi suatu hal yang penting untuk kelancaran proses keberangkatan kapal, agen pelayaran bertanggung jawab untuk memenuhi kebutuhan kapal maupun kebutuhan awak kapal, diharapkan pihak PT Gandasari Shipping Line menambah alat komunikasi guna kelancaran dalam memenuhi kebutuhan kapal serta awak kapal dan menghindari salah paham antara awak kapal dan karyawan operasional PT Gandasari Shipping Line.
4. Pihak perusahaan harus menyiapkan pemesanan suku cadang kapal dan bekerjasama dengan *supplier* agar bisa memesan suku cadang kapal jauh sebelum suku cadang tersebut akan digunakan, sehingga ketersediaan suku cadang kapal bisa tepat waktu yang telah ditentukan.
5. Pihak PT Gandasari Shipping Line diharapkan agar sebaiknya diadakan pemeriksaan secara berkala mengenai sarana alat bongkar muat, diharapkan ada perawatan, pemeliharaan, dan pergantian alat bongkar muat yang dirasa telah rusak. Pihak PT Gandasari Shipping Line juga harus memperhatikan tata cara prosedur penggunaan alat bongkar agar alat bongkar muat tersebut digunakan sebagaimana mestinya serta menambah ketersediaan alat bongkar muat yang akan digunakan dari darat menuju ke kapal tongkang.
6. Perusahaan harus menerapkan protokol kesehatan sesuai prosedur dan aturan pemerintah serta melakukan sosialisasi terhadap protokol kesehatan terhadap seluruh awak kapal dan karyawan operasional. Sehingga keadaan kesehatan awak kapal terjaga guna kelancaran keberangkatan kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajat Rukajat. (2018). *PENDEKATAN PENELITIAN KUALITATIF*. YOGYAKARTA: DEEPUBLISH CV Budi Utama
- Anggoro, D. D. 2018. Kegiatan Bongkar dan Muat. Malang: UB Press.
- Damanik, L., Mulyatno, I. P., & Adietya, B. A. (2016). Kajian Teknik Kekuatan Konstruksi Kapal Tugboat 2 X 800 Hp Dengan Metode Elemen Hingga. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 4(1).
- Dewi, Sartika, and Nasrah Nasrah. "PENGARUH PENERAPAN MEDIA SEQIP (SCIENCE EDUCATION QUALITY IMPROVEMENT PROJECT) TERHADAP HASIL BELAJAR IPA MURID KELAS V SD INPRES BATU KARAENG KABUPATEN BANTAENG." *JRPD (Jurnal Riset Pendidikan Dasar)* 2.1 (2019): 14-27.
- Gianto, dkk. 1999. Pengoperasian Pelabuhan Laut. Semarang: Balai Pendidikan dan Latihan Pelayaran Semarang.
- Komaruddin ,2001. Ensiklopedia manajemen, edisi ke 5, Jakarta, bumi aksara.
- KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia). (2005). Jakarta: PT (Persero) penerbitan dan percetakan.
- 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), 10-18.
- Ramadhan, H. (2018, OKTOBER). STUDI KESESUAIAN PERALATAN LABORATORIUM TBSM HONDA DENGAN STANDAR HONDA. *JURNAL TEKNIK OTOMOTIF Kajian Keilmuan dan Pengajaran*, 2, 23-26.
- Republik Indonesia, Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

Republik Indonesia, peraturan Menteri perhubungan nomor KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan prosedur pelayanan kapal, barang dan penumpang pada pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh unit pelaksana teknis (UPT) kantor pelabuhan.

Semiawan, C. R. (2010). *Metode Penelitian Kualitatif*.

Sianturi, S. P. (2021). TATA CARA PELAYANAN KAPAL DI PELABUHAN PADA PT. ADMIRAL LINES CABANG PANJANG BANDAR LAMPUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1), 194-201.

Sugiyono, 2017. Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, R & B, Bandung.

Suwarno, BA. MM., Drs., 2011, Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran, BP UNDIP Semarang, 2011

Suyono, R. P. "Shipping (Pengangkutan Internasional Ekspor–Impor melalui laut)." *Penerbit PPM, Jakarta* (2005)

LAMPIRAN 1

No. wawancara	:	1
Narasumber	:	Bapak Andy Wibowo
Status	:	<i>Owner</i>
Penanya	:	Mohamad ilham zulhija
Perihal	:	Proses keberangkatan kapal
Tipe wawancara	:	Tidak terstruktur (<i>open minded</i>)
Waktu	:	10.00
lokasi	:	Kantor PT Gandasari Shipping Line
Hari/tanggal	:	17 November 2020

MI	:	Selamat pagi ,pak mohon izin mencatat wawancara untuk analisis data.
AW	:	Pagi det, ohiya det boleh.
MI	:	Izin pak, saya sebelumnya mau nanya tentang proses keberangkatan kapal pak.
AW	:	Baik det, apa yang mau kamu tanyakan.
MI	:	Gini pak, Apakah pernah ada keterlambatan kapal yang di agenin PT Gandasari shipping line Pak?
AW	:	Iya det, pernah ada suatu kejadian kapal terlambat.
MI	:	Kalo boleh tau, itu penyebabnya kenapa ya pak?
AW	:	Waktu itu karena pernah ada kerusakan alat bongkar muat yang mindahin muatannya ke atas kapal det,
MI	:	Oh iya pak siap pak, terus akibatnya apa pak dari terlambatnya keberangkatan kapal itu pak?
AW	:	Sebenarnya berakibatnya jadi lama muatan yang diangkut nya.
MI	:	Kalo dari pihak internalnya akibatnya apa pak?
AW	:	Kalo itu, jadwal kapal kita jadi acak-acakan, harus ada tenaga kerja lebih buat ngatur supaya waktu keberangkatan kapalnya sesuai jadwal lagi.
MI	:	Ohiya pak baik pak
AW	:	Kalo mau lebih paham lagi tentang keberangkatan kapal, kamu bisa tanya orang operasional det, dia yang jalanin dilapangan.
MI	:	Ohiya baik pak, terimakasih atas informasi dan bantuannya pak.
AW	:	Siap det sama sama det.

LAMPIRAN 2

No. wawancara	:	2
Narasumber	:	Bapak Reza Hanief
Status	:	Kepala operasional
Penanya	:	Mohamad ilham zulhija
Perihal	:	Proses keberangkatan kapal
Tipe wawancara	:	Tidak terstruktur (<i>open minded</i>)
Waktu	:	14.00
lokasi	:	Kantor PT Gandasari Shipping Line
Hari/tanggal	:	17 November 2020

MI	:	Selamat siang pak, mohon izin pak.
RH	:	Siang det, ada apa nih det?
MI	:	Izin pak saya mau ada beberapa pertanyaan buat data saya pak.
RH	:	Ohiya det boleh det, mau nanya apa det?
MI	:	Gini pak, apakah perusahaan pernah mengalami keterlambatan keberangkatan kapal pak?
RH	:	Pernah det, ada beberapa kasus
MI	:	Contohnya gimana tuh pak?
RH	:	Waktu itu karena alat bongkar muatnya det, truk yang kita pake ada masalah jadinya muatannya lama sampai kapalnya waktu proses muat.
MI	:	Ko bisa pak truknya ada masalah?
RH	:	Iya det, mungkin karena kurang perawatan juga, atau kurang di perhatiin kondisinya.
MI	:	Kalo gitu solusinya gimana pak?
RH	:	Untuk sekarang sih kita bakal sering ada pemeriksaan kondisi alat bongkar muat nya, sama kita tambahkan beberapa tambahan alat bongkar muat, terus kita juga bakal sering mengadakan perawatan dan pergantian spare partnya.
MI	:	Selain itu ada faktor lain juga ga pak mengenai keterlambatan keberangkatan kapal?
RH	:	Ada det, pernah karena awak kapal kita ada kekurangan saat kapal mau berangkat.
MI	:	Itu maksudnya gimana ya pak?
RH	:	Jadi waktu itu, staf operasional kita gaada komunikasi sama awak kapal, ternyata awak kapal ada kekurangan kebutuhan makanan pas kapal mau berangkat, akhirnya pas staf operasional itu nganter dokumen ke atas kapal, awak kapalnya ada permintaan buat Menuhin kebutuhan makanan selama perjalanan, jadinya kan butuh waktu lagi.
MI	:	Akhirnya solusinya saat itu bagaimana pak?
RH	:	Mau gamau staf operasional itu belanja dulu semua kebutuhan kapal.
MI	:	Ke depannya solusinya itu bakal seperti apa?
RH	:	Kita beli alat komunikasi tambahan kaya HT, biar gaada salah komunikasi lagi staf operasional sama awak kapal nya.
MI	:	Oh begitu ya pak, saya rasa cukup pak pertanyaannya
RH	:	Iyaa det kalo gitu oke, bisa lanjut kerja lagi det.
MI	:	Siap pak makasih ya pak informasinya pak.
RH	:	Siap det sama-sama det.

LAMPIRAN 3

No. wawancara	:	3
Narasumber	:	Bapak Roy Thasman
Status	:	Staf operasional
Penanya	:	Mohamad ilham zulhija
Perihal	:	Proses keterlambatan keberangkatan kapal
Tipe wawancara	:	Tidak terstruktur (<i>open minded</i>)
Waktu	:	08.00
lokasi	:	Kantor PT Gandasari Shipping Line
Hari/tanggal	:	18 November 2020

MI	:	Selamat pagi pak, mohon izin pak saya mau ada beberapa pertanyaan pak.
RT	:	Pagi det, silahkan mau nanya apa det?
MI	:	Ini pak, mengenai keberangkatan kapal.
RT	:	Iya det, gimana?
MI	:	Pernah ga pak, perusahaan ini mengalami keterlambatan dalam keberangkatan kapal?
RT	:	Pernah det, ada beberapa masalah.
MI	:	Itu penyebabnya diantaranya apa pak?
RT	:	Waktu itu karena dari tim staf operasional nya kurang teliti saat memeriksa dokumen kapal
MI	:	Akibatnya apa pak?
RT	:	Ada masalah di sertifikat yang masa berlakunya sudah habis. Beberapa kapal jadi harus nunggu sertifikat diperpanjang, prosedur perpanjangan masa berlaku sertifikat juga lumayan Panjang tahapannya dan juga harus mengikuti antrian di ksop nya.
MI	:	Untuk masalah itu solusinya bagaimana pak?
RT	:	Solusinya ya, saya selaku operasional staf harus lebih teliti lagi, supaya ga kejadian masalah seperti itu lagi.
MI	:	Masalah lainnya tentang keterlambatan keberangkatan kapal ada lagi pak?
RT	:	Ada, kalo kita ga teliti meriksa sertifikat sama lampiran buat <i>clearance out</i> , jadinya harus kerja tambahan buat menuhin lampiran yang kurang.
MI	:	Kalo di kantor kesehatan pelabuhan pernah ada masalah dalam proses keberangkatan kapal?
RT	:	Kalo kantor kesehatan pelabuhan, karena sekarang lagi pandemi jadi proses pemeriksaannya diperketat, tergantung situasi pandeminya.
MI	:	Contohnya bagaimana pak?
RT	:	Jadi ada tambahan kebijakan baru dari kantor kesehatan pelabuhan, prosedur pemeriksaannya jadi berubah, jadi agak lama, ditambah ada beberapa <i>crew</i> yang masih kurang paham sama kebijakan baru semenjak pandemi ini.
MI	:	Kedepannya solusi yang bakal dilakuin gimana pak?
RT	:	Bakal ada sosialisasi sama pengarahan dari pihak perusahaan yang bekerja sama dengan petugas kantor kesehatan pelabuhan supaya semua awak kapal cepat paham dan tau semua kebijakan prosedur nya.
MI	:	Baik pak mungkin hanya itu aja pertanyaannya terimakasih banyak pak atas waktu luangnya.

LAMPIRAN 4

REPUBLIK INDONESIA



SURAT LAUT

NO. PK.205/L381/SL-RV/DK-17
Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012
Sebagaimana telah diubah dengan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan
menyatakan bahwa : Kapal Tug Boat

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
SYAFIRA ONE	YDA3945	TANJUNGPINANG	2016 GGa No. 7603/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
24.54 x 8.00 x 3.65	187	57	2015	-

PENGGERAK UTAMA	MEREK DAN DAYA	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
MESIN	MITSUBISHI 2 X 605 KW	BAJA	SATU	DUA

Milik PT. PELAYARAN NASIONAL GANDASARI SHIPPING LINE berkedudukan di KOTA TANJUNGPINANG
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 187 No. 1699/GGa

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 08 Nopember 2017

Didaftarkan dalam Register Surat Laut

No. Urut : 8787
No. Halaman : 843
Buku Register : XLI

RUP.NO.820171108983465

An. MENTERI PERHUBUNGAN

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. D.

KEMENTERIAN PENGUKURAN, PENDAFTARAN
DAN KEBANGSAAN KAPAL

DKP1-02



JECE RITA PRISSE, Msi
Kabina Tk.1 (IV/b)
6805211994032002

LAMPIRAN 5

CERTIFICATE OF NATIONALITY

Issued under the provisions of
Minister of Transportation Regulation Number PM 13 Year 2012 Article 58
As amended by the provisions of the Minister of Transportation Regulation No. PM 39 year 2017 article 58

The undersigned the Director of Marine Safety
declares that : Tug Boat

NAME OF SHIP	CALL SIGN	PORT OF REGISTRY	REGISTRATION MARK
SYAFIRA ONE	YDA3945	TANJUNGPINANG	2016 GGa No. 7603/L

DIMENSION P X L X D (M)	GROSS TONNAGE (GT)	NET TONNAGE (NT)	YEAR OF BUILT	IMO NUMBER
24.54 x 8.00 x 3.65	187	57	2015	-

MAIN PROPULSION	MERK AND POWER	SHIP'S MATERIAL	NO. OF DECK	NO. OF PROPELLER
ENGINE	MITSUBISHI 2 X 605 KW	STEEL	ONE	TWO

Owned by PT. PELAYARAN NASIONAL GANDASARI SHIPPING LINE at KOTA TANJUNGPINANG
has complied as an Indonesian Vessel in accordance with the provisions of applicable
regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may
concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel
and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of
Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Mark of Tonnage Certificate :
GT. 187 No. 1699/GGa

Issued at : Jakarta
Date : 08th Nopember 2017

Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION
FOR THE DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIRECTOR OF MARINE SAFETY
SUB DIRECTORATE OF MEASURE
REGISTRATION AND SHIP NATIONALITY

Recorded in the register of
certificate of nationality in : 8787
Serial Number : 843
Page No. :
Reg. Book : XLJ



JITIA PIRIS, SE, Msi
Perpustakaan Tk.I (IV/b)
NIP. 6980521 199403 2 002

LAMPIRAN 6

REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA



SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
NO. : 1699/GGa.

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republik of Indonesia.

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>* Date</i>
SYAFIRA ONE		TANJUNGPINANG	12 JANUARI 2015

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (PsI. 2(6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (PsI. 3(2)(b)).

** Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3(2)(b)), as appropriate.*

UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS

Panjang (pasal 2 (8)) <i>Length (article (2)(8))</i>	Lebar (Peraturan 2(3)) <i>Breadth (Reg. 2(3))</i>	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))</i>
24,54 meter	8,00 meter	3,65 meter

ISI KAPAL ADALAH
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :

TONASE KOTOR - 187 -
GROSS TONNAGE

TONASE BERSIH - 57 -
NET TONNAGE

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : PK.202/7/14/DK-16 Tanggal 10 Maret 2016.

Dikeluarkan di : TANJUNGPINANG
Issued at

Tanggal : 23 MARET 2016. ~~20~~
date

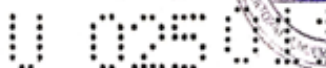
An. MENTERI PERHUBUNGAN
Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
ub
KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN
DAN OTORITAS PELABUHAN



[Signature]
HENDRI GINTING, MM
Penata TK.1 (III/d)
NIP. 19741031 199808 1 001

DKP. II - 22



LAMPIRAN 7



SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL (1966) INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

No.: 027103

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan dari Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.
Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966.

atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA oleh PT. BIRO KLASIFIKASI INDONESIA (PERSERO)
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia by the PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters. Nomor IMO IMO Number	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (8) Length (L) as defined in Articles 2 (8)
SYAFIRA ONE		TANJUNG PINANG	24.540 m

Lambung timbul diberikan sebagai * : { Kapal baru
A new ship
Kapal-lama
An Existing ship
* Coret yang tidak sesuai
Delete whatever is inapplicable

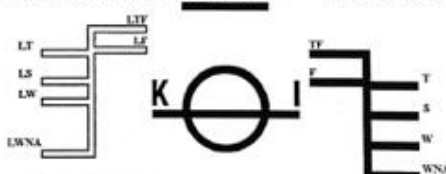
Type kapal * : { Type "A"
Type "B"
Type "B"
Type "B"

Dengan Lambung-Timbul yang diperkecil
with reduced freeboard
Dengan Lambung-Timbul yang diperbesar
with increased freeboard

Lambung timbul dari garis geladak Freeboard from deck line		Garis Muat Load Line	
Tropik Tropical	596 mm (T)	63 mm diatas above	(S)
Musim panas Summer	659 mm (S)	Tepi atas garis melalui pusat lingkaran Upper edge of line through center of ring	
Musim dingin Winter	722 mm (W)	63 mm dibawah below	(S)
Musim dingin Atlantik Utara Winter North Atlantic	772 mm (WNA)	113 mm dibawah below	(S)
Tropik kayu Timber tropical	-- mm (LT)	-- mm diatas above	(LS)
Musim panas kayu Timber summer	-- mm (LS)	-- mm diatas above	(S)
Musim dingin kayu Timber winter	-- mm (LW)	-- mm dibawah below	(LS)
Musim dingin Atlantik Utara kayu Timber winter North Atlantic	-- mm (LWNA)	-- mm dibawah below	(LS)

Catatan : Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat

Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate
Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 63 mm. Untuk lambung timbul kayu 0 mm
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber
Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 0 mm
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is
pada sisi kapal
deck at side



Tanggal survey awal atau periodik 03 OKTOBER 2017

Date of initial or periodical survey

Dengan ini dinyatakan bahwa kapal ini telah diperiksa dan garis-garis muat yang diperlihatkan diatas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.

This is to certify that this ship has been surveyed and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

Sertifikat ini berlaku sampai 03 OKTOBER 2022 dengan syarat pemeriksaan tahunan sesuai dengan Konvensi pasal 14 (1)(c)

This certificate is valid until subject to annuals surveys in accordance with Article 14 (1)(c) of the Convention

Tanggal selesainya survey sebagai dasar penerbitan sertifikat ini 03 OKTOBER 2017

Completion date of the survey on which this certificate based

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal 22 OKTOBER 2018

Issued at Jakarta on

Yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan, bahwa ia diberi kuasa sepenuhnya oleh Pemerintah tersebut untuk mengeluarkan sertifikat ini.

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

A.n. Direktur Operasi

O.b. Operation Director

Kepala Departemen Operasi Klasifikasi

S.V.P. Classification Operation



No. Pengesahan : 1301020526

Approval No.

13114-713-9-114-600-19

F33.2.02-2016/Rev.1

(lihat halaman belakang)
(See reverse side)

142644

TOTOK ACHMAD SUGIHARSO

LAMPIRAN 8



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

SERTIFIKAT KLASIFIKASI MESIN CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR MACHINERY

No. 026701

No. Register : 22019

SYAFIRA ONE

Dengan ini diterangkan bahwa instalasi mesin **KAPAL TUNDA, BAJA**
This is to certify that the undermentioned machineries of above named
tersebut di atas telah disurvey dalam rangka **SURVEY PENERIMAAN KELAS**
ship has been surveyed for

pada tanggal **10.01.2015 s/d 03.10.2017** di **TANJUNG PINANG**
on at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia

1. MESIN UTAMA (Jumlah, merek dan tipe)
Main Engine (Number, license and type)
2 (dua) buah Mesin Diesel MITSUBISHI, S6R-MPTK, 4 Tak Kerja Tunggal

Tenaga efektif <i>Effective power</i>	2 x 822 HP	pada putaran <i>at</i>	1800	Rpm
Dibangun di <i>Built at</i>	JAPAN	oleh <i>by</i>	MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES.CO.LTD	Pada <i>in</i>
				2013

Nomor mesin **67083 (PS) , 67082 (SB)**
No.

2. MESIN BANTU (Jumlah, merek, tipe dan daya)
Auxiliary Engine (Number, license, type and power)
2 (dua) buah MITSUBISHI, S4K.T, 2 x 80 HP

Dibangun di <i>Built at</i>	JAPAN	oleh <i>by</i>	MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES.CO.LTD	Pada <i>in</i>
				2014

Instalasi mesin tersebut akan didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The machineries will be entered in the Register with the character

SM

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas pada tanggal
and will remain valid until Class Renewal Survey on

03 OKTOBER 2022

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi
provided that survey as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled,
Poros baling-baling : Periode survey **5 (lima) Tahun** Survey terakhir **03 OKTOBER 2017**
Propeller shaft : Periodicity of survey Last survey

Dikeluarkan di JAKARTA, tanggal **22 OKTOBER 2018**
Issued at JAKARTA, on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
A.n. Direktur Operasi
O.b. Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P. Classification Operation



[Signature]
TOTOK ACHMAD SUGIHARSO

13120-667-21-80-570-19
F31.1.05-2013/Rev.0

142643

LAMPIRAN 9



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL

No. 041074

No. Register : 22819

SYAFIRA ONE

Dengan ini diterangkan bahwa **KAPAL TUNDA, BAJA**
This is to certify that above named

tersebut diatas telah disurvey dalam rangka **SURVEY PENERIMAAN KELAS**
Ship has been surveyed for

pada tanggal **10.01.2015 s/d 03.10.2017** di **TANJUNG PINANG**
on at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilik : **PT. PELAYARAN NASIONAL GANDASARI SHIPPING LINE**
Owner

Bendera : **INDONESIA**
Flag

Pelabuhan Pendaftaran : **TANJUNG PINANG**
Port of Registry

Tonase Kotor : **187**
Gross Tonnage

Tonase Bersih : **57**
Net Tonnage

Dibangun di : **TANJUNG PINANG**
Built at

oleh : **PT. GANDASARI PERKASA MANDIRI** pada : **2017**
by in

Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The vessel will be entered in Register with the character

A100 ① P Tug

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas **I (satu)**
and will remain valid until Class Renewal Survey No.

pada
on

03 OKTOBER 2022

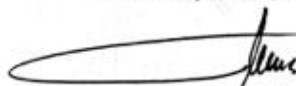
dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi.
provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Tanggal survey alas terakhir **03 OKTOBER 2017**
Date of last bottom survey

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal **22 OKTOBER 2018**
Issued at Jakarta, on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA
A.n. Direktur Operasi
O.b. Operation Director
Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P. Classification Operation





TOTOK ACHMAD SUGIHARSONO

13117-1053-7-39-585-4
F31.1.04-2013/Rev.0

142642

LAMPIRAN 10



CV. Djabil Indonusa Perkasa

SUPPLIER FIRE SAFETY EQUIPMENT, REFILLING FIRE EXTINGUISHER, INSPECTION AND SERVICE FIRE EXTINGUISHER, INSTALATION FIRE ALARM SYSTEM, FIX INSTALATION ALARM SYSTEM, INSTALATION FIRE HYDRANT & SPRINKLER SYSTEM. SERVICE LIFERAFT, REPAIRING LIFERAFT & LIFE BOAT.
Jl. Sultan Mahmud, Gg. Swadaya No. 18, RT. 001/RW. 003 Tanjung Unggat
Kec. Bukit Bestari, Kota Tanjungpinang - Provinsi Kepri

Re - Inspection Certificate

LIFE RAFT

Nama kapal / Name of Ship TB. SYAFIRA ONE **Tanggal / Date** 23-JULI-2021
Pemilik & Alamat / Owner & Address PT. PELNAS GANDASARI **Sertifikat No. / Certificate No.** 2434/ILR/DIP/II-21
SHIPPING LINE
INDONESIA

Dengan ini menyatakan bahwa life raft tersebut : dibawah ini telah diperiksa, dirawat dan di test sesuai permintaan dari pabrik pembuat dan telah memenuhi persyaratan International Safety of Life At Sea.....(S.O.L.A.S.....) & Amandemen '83.

This is to Certify that the under Mentioned life raft has been inspected, Serviced and tested in accordance to the requirements of the manufacturer, and complying fully to the International Safety Of Life At Sea.....(S.O.L.A.S.....) & Amandemen '83.


Life raft SHANGHAI CUNHONG MARINE No. 1039


Type DLR - A - 10 EC **Tgl. Pembuatan / Date of Manufacturer** MEI.2017
Dikemas dalam / Packed in CONTAINER FIBRE GLASS **Dengan perlengkapan darurat penuh / sebagian untuk / With For full / partial emergency pack or**
(10) **Orang / Persons**

Botol CO₂ / Co₂ cylinder	1.	<u>B69990</u>	Isi / Containing	<u>1700</u>	Lbs./ Kg Co₂	<u>0.160</u>	Lbs./ Kg N₂
	2.	<u>B69836</u>	Isi / Containing	<u>1700</u>	Lbs./ Kg Co₂	<u>0.160</u>	Lbs./ Kg N₂


Dengan perubahan / Modification Carried out PARACHUTE SIGNAL, SMOKE SIGNAL, HANDFLARE SIGNAL
FIRST AID KIT, SEA SICKNESS TABB, SPARE BATTERY,
GLUE KIT REPAIR, MARKING RENEWED AND LABEL

Catatan / Remarks RAFT IN GOOD CONDITION
Pemeriksaan berikutnya / The next inspection 23-JULI-2022
Mengetahui / Mengetahui,


P. S. Sos
 Kepala / (Head)
 NIP. 19900101199103 1 004


HASANAN LAMIN
 Surveyor

LAMPIRAN 11



CV. Djabil Indonusa Perkasa

Jl. Sultan Machmud, Gg. Swadaya No. 18, RT. 001/RW. 003 Tanjung Unggat
Kec. Bukit Bestari, Kota Tanjungpinang - Provinsi Kepri

APPENDIX TO INSPECTION CERTIFICATE NO. 1. 2433 / ILR / DIP / VII - 21

Ship Name : **TB. SYAFIRA ONE** OWNER : **PT. PELNAS GANDASARI SHIPPING LINE**

Port of Registry : **INDONESIA**

Literati Type : **DLR - A-10 EC** S.No. **1036** SOLAS (Cap) : **10 PERSONS** MFG : **SHANGHAI CUNHONG MARINE**

Manufactured Date : **MAR.2017** Emergency Equipment acc. to S.O.L.A.S : **A PACK**

Max. stowage Hgth : **18 M** Cylinder Serial No **B09917** GW **7.42** kgs

Painter length : **28 M** Cylinder Serial No **B09925** GW **7.51** kgs

ITEM	DESCRIPTION	Check	Action	ITEM	DESCRIPTION	Check	Action
A. 1.	Bouyancies	OK		G. 1.	Equipment Bag	OK	-
2.	S. T.U. / (Relief Valves)	OK		2.	Sponge	OK	-
3.	Inflate Deflate Valves	OK		3.	Torch	OK	-
4.	Righting Strap / Handling Line	OK			Batteries / Bulb	NOV-2022	REN 2021
5.	Water Pockets / Battery Pocket	OK		4.	Bellows With Hose	OK	-
6.	Painter Patch / Bridge	OK		5.	Jug / Baller	OK	-
				6.	Drogue	OK	-
B. 1.	Arch Tube / (Strut)	OK		7.	Leak Stoppers	OK	-
2.	Knife / Patch	OK		8.	Rubber Bungas	OK	-
3.	Sea Cell	OK		9.	Paddles	OK	-
4.	Topping-Up / Deflate Plug	OK		10.	Life Saving Signal Table	OK	-
5.	Pilot / Room Light	OK		11.	Repair Kit (Adhesive Tube)	NOV-2022	REN 2021
C. 1.	Floor	OK					
2.	Reeds	OK		H. 1.	Emergency Pack	OK	-
3.	Inflate / Deflate Valve	OK		2.	Water	OK	APR-2023
4.	Cylinder Pocket	OK		3.	Food Rations	OK	MFG-2023
5.	Quilt / Line	OK		4.	First Aid Kit	REN	-
				5.	Parachute Distress Signals	REN	-
D. 1.	Canopy	OK		6.	Red Hand Flares	REN	-
2.	Rain Catchment / Tube	OK		7.	Bouyant, Smoke Signals	REN	-
				8.	Sea Sickness Tablets	REN	JUL-2021
E. 1.	Inflation Equipment	OK		9.	Fishing Kit	OK	-
2.	Cylinder (s)	OK		10.	Drinking Cup	OK	-
3.	Operating Head (s) / Cover	OK		11.	Safety Can Opener	OK	-
4.	Inflation Valves	OK		12.	Whistle	OK	-
				13.	Signalling Mirror	OK	-
F. 1.	Container	OK		14.	Immediate Action Leaflet / Manual Book	OK	-
2.	Operating Line & Sub - Painter Line	OK		15.	Thermal Protective Aids	OK	-
3.	Painter Line	OK		16.	Radar Reflectors	OK	-
4.	Seal Strip / Gasket	OK		17.	Retro Reflective Tape	OK	-
5.	Bands / Righting Straps	OK		18.	HYDROSTATIC RELEASE UNIT	OK	-
6.	Labels	OK			SERIAL NUMBER :		
					DATE OF MANUFACTURE :		

REMARKS / NOTE : Def: Defect Rap : Repair Exp. : Expired Wes : Weak Ren : Renewal Nil : Nihil Emp. : Empty Sup. : Supplied OK : Good

FINAL	Test Figures			Valves	
		Press		Open	Close
Upper Bouy	Over	mm Hg	mm Hg	mm Hg	mm Hg
Lower Bouy	Over	mm Hg	mm Hg	mm Hg	mm Hg
Floor	Over	mm Hg	mm Hg		
Boarding Ramp	Over	mm Hg	mm Hg		

Description	Qty.	Exp. Date	Mfg (Type)
Parachute Signals	04 PCS	APR-2024	
Red Hand Flares	06 PCS	FEB-2024	
B. Smoke Signals	02 PCS	FEB-2024	
Water	-	-	
Food Ration	-	-	
First Aid Kit (A)	01 BOX	NOV-2022	
First Aid Kit (B)	-	-	
Sea Sickness Tablets	50 TAB	NOV-2022	
Sea Cell	-	-	

Date of Inspection : **23 JULI 2021**

Next inspection : **23 JULI 2023**

The above literati including the entire associated equipment has been inspected, serviced and repacked in accordance with manufacturer's directions and the regulation of the responsible ship safety authorities and meets the applicable requirements.

GENERAL COMMENTS :

- RAFT IN GOOD CONDITION
- MARKING RENEWED AND LABEL
- REPACKED BY : JULIUS BESTARIANSYAH

* Raft annual surge all in serviceable condition

INSPECTOR : HASNAN JAMIL

MENGETAHUI,

PUJO, S.Sos
Pondok Jaya (Ilid)
NIP. 19650514 199103 1 004

LAMPIRAN 12



CV. Djabil Indonusa Perkasa

SUPPLIER FIRE SAFETY EQUIPMENT, REFILLING FIRE EXTINGUISHER, INSPECTION AND SERVICE FIRE EXTINGUISHER, INSTALLATION FIRE ALARM SYSTEM, FIX INSTALLATION ALARM SYSTEM, INSTALLATION FIRE HYDRANT & SPRINKLER SYSTEM, SERVICE LIFE RRAFT, REPAIRING LIFE RRAFT & LIFE BOAT.
Jl. Sultan Mahmud, Gg. Swadaya No. 18, RT. 001/RW. 003 Tanjung Unggat
Kec. Bukit Bestari, Kota Tanjungpinang - Provinsi Kepri

CERTIFICATE

FIRE EXTINGUISHER

No. 1799 / FE / DIP / VII - 21

Vessel : TB. SYAFIRA ONE

Owner / Address : PT. PELNAS GANDASARI SHIPPING LINE

Nationality : INDONESIA

This is to certify that fire extinguisher has been inspected, refilling / service according to requirement from ship authorities and factory

We guaranteed for 1 (one) year since this certificate issued, according by :

ITEM	TYPE	CAPACITY	QUANTITY	REMARKS
01	ABC DRY POWDER	9.0 KG	06 CYL	REFILLING
02	ABC DRY POWDER	5.0 KG	03 CYL	REFILLING
03	Co2	5.0 KG	02 CYL	REFILLING
04	FOAM AFFF	45.0 LTR	01 CYL	REFILLING

The next inspection : 23-JULI-2022

Mengetahui,



P. J. S. Sos
NIP. 1269074199103 1 004

Tanjungpinang, 23-JULI-2021


CV. DJABIL INDONUSA PERKASA



H. S. N. JAMIL
Survei

LAMPIRAN 13

REPUBLIC INDONESIA
Republic of Indonesia



SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

No: AL-502/3/B/KSOP-KJG/2021

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17 / 2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic of Indonesia

Perpanjangan

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Isi Kotor <i>Gross Tonnage</i>
SYAFIRA ONE	YDA 3945	TANJUNGPINANG	187

Daerah Pelayaran Kapal <i>Sea areas in which ship is certified to operate</i>	Nomor IMO ¹ <i>IMO Number¹</i>
A1 + A2	-

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

12.01.2015


DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY


1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the Act
2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that :
 - 2.1 Kapal memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio
The ship complied with the requirements related to radio installations
 - 2.2 Fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan
The functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Act
3. Bahwa telah/tidak² diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate has/has not² been issued

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh organisasi dengan resolusi A.600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

2. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

DKP II - 29




 II 0 1 8 - P P q - N03

LAMPIRAN 14



SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

No. AL 501/9/15/KSOP Btu-22

Perpanjangan

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi Kotor Gross tonnage
SYAFIRA ONE	YDA 3945	TANJUNGPINANG	187

Jenis Kapal ¹ Type of Ship ¹	Bobot Mati Kapal (Ton) ² Deadweight of Ship (Metric ton) ²	Nomor IMO ³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal Caruh Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside <input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker <input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier	-	-

Tanggal Pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
-	12 JANUARI 2015	-	-

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 16 MEI 2018 dan 09 FEBRUARI 2021
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on (date)

- Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15)
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15)

NTR.2.2012

1008-BTN-N01

G 123 978

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 15



SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

No. AL 501/9/16/KSOP.Btn-22

Perpanjangan

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi Kotor Gross tonnage
SYAFIRA ONE	YDA 3945	TANJUNGPINANG	187

Jenis Kapal ¹ Type of Ship ¹	Bobot Mati Kapal (Ton) ² Deadweight of Ship (Metric tons) ²	Panjang kapal Length of Ship	Nomor IMO ³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal Curah Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan di samping Cargo ship other than any of the aforesaid	-	24.54 M	-

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

12 JANUARI 2015

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
2. Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that
 - 2.1 kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali kebakaran
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans
 - 2.2 sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai dengan peraturan Perundang-undangan
the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act
 - 2.3 kapal dilengkapi dengan sarana pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan peraturan-peraturan Perundang-undangan
the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Act

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly
2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
3. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.1117 (30).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.1117 (30).

NTR.2.2012

1008-BTN-S02

DIT. KAPPEL

G 123 979

LAMPIRAN 16



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT No : PK.306 / 61 / VI /KSOP-BJM-2022

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa:

Directorate General of Sea Transportation, having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that :

Nama Kapal Name of Ship		Tanda Panggilan Call of Sign	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Sistem Kamar Mesin yang tidak diawaki secara berkala Periodically unmanned machinery Space System	
SYAFIRA ONE		YDA 3945	TANJUNG PINANG	NONE	
Nomor Pendaftaran Official Number	Nama Perusahaan/Operator Kapal Company's Name/Ship's Operator		Nomor IMO IMO Number	Daerah Pelayaran Trading Area	
2016 GGa No.7603/L	PT. PELY. NASIONAL GANDASARI SHIPPING LINE		-	NEAR COASTAL VOYAGE	
Tipe Kapal Type of Ship	MOTOR VESSEL (TUG BOAT)	Tonnase Kotor Gross Tonnage	187	Daya Mesin Penggerak (kW) Total Main Engine Power (kW)	2 X 605

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel, dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini :

The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein:

Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg.	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg.	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg.	Jumlah Numbers
Nakhoda Master	III/3.5	1 (One)	Kepala Kamar Mesin Chief Engineer Officer	III/1, III/2	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Dek Rating in Charge of a Navigational Watch	III/4	2 (Two)
Mualim I Chief Officer	III/3.5	1 (One)	Masinis II Second Engineer Officer	III/3.8	1 (One)	Petugas Bagian Dek Rating as Able Seafarer Deck	-	-
Mualim/Perwira Dek Officer in Charge of a Navigational Watch	Nasional	1 (One)	Masinis Officer in Charge of an Engineering Watch	Nasional	1 (One)	Petugas Jaga Bagian Mesin Rating Forming Part of Engine Room Watch	III/4	1 (One)
Operator Radio GMDSS GMDSS Radio Operator	-	-	Perwira Teknik Elektro Electro-Technical Officer	-	-	Petugas Bagian Mesin Rating as Able Seafarer Engine	-	-
Operator Radio Radio Operator	-	-	Anak Buah Teknik Elektro Electro-Technical Rating	-	-	Lain-lain Other	-	-

Kondisi Khusus Special condition	Dokumen ini mensyaratkan Nakhoda dan 1 (satu) orang Mualim atau 2 (dua) Mualim wajib memiliki sertifikat kompetensi Operator Radio GMDSS atau 1 (satu) Operator Radio. <i>The document required the Master and 1 (one) of the Deck Officer or 2 (two) Deck Officer on board should hold the valid Certificate of GMDSS Radio Operator or 1 (one) dedicated Radio Officer.</i>
-------------------------------------	--

DIT. KAPPEL

G 275 480

LAMPIRAN 17



SURAT LAUT

REPUBLIK INDONESIA

Ns. HK. 205/5619/ST-PM/K-14
Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan
menyatakan bahwa : Tongkang

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
GANDASARI 3002	-	TANJUNGPINANG	2012 GGa No. 6871/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
87.78 X 24.38 X 5.49	3145	944	2011	-

PENGGERAK UTAMA	MEREK TK/KW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
-	-	BAJA	SATU	-

Milik PT. PEL. NASIONAL GANDASARI SHIPPING LINE berkedudukan di TANJUNGPINANG
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar: GT. 3145 No. 3725/PPm

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 26 November 2014

RUP.Nb.14.384996

Didaftarkan dalam Register Surat Laut

No. Urut : 9802
No. Halaman : 241
Buku Register : XXV

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
U. b.
KEPALA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
DAN KEBANGSAAN KAPAL

ZAHARA PUTRA, ST., MM
Kabin (IV/a)
No. 19620618 198903 1 002

DKP I - 02

A 003792

LAMPIRAN 18

CERTIFICATE OF NATIONALITY

Issued under the provisions of
Minister of Transportation Regulation Number PM 13 Year 2012 Article 58

The undersigned the Director of Marine Safety

declares that : Barge

NAME OF SHIP	CALL SIGN	PORT OF REGISTRY	REGISTRATION MARK
GANDASARI 3002	-	TANJUNGPINANG	2012 GGa No. 6871/L

DIMENSION P X L X D (M)	GROSS TONNAGE (GT)	NET TONNAGE (NT)	YEAR OF BUILT	IMO NUMBER
87.78 X 24.38 X 5.49	3145	944	2011	-

MAIN PROPULSION	MERK HP/KW	SHIP'S MATERIAL	NO. OF DECK	NO. OF PROPELLER
-	-	STEEL	ONE	-

Owned by PT. PEL. NASIONAL GANDASARI SHIPPING LINE at TANJUNGPINANG
has complied as an Indonesian Vessel in accordance with the provisions of applicable regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.

To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Mark of Tonnage Certificate :

GT. 3145 No. 3725/PPm

Issued at : Jakarta
Date : 26th November 2014

Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION
FOR THE DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
DIRECTOR OF MARINE SAFETY
HEAD OF DIRECTORATE OF MEASUREMENT,
REGISTRATION AND SHIP NATIONALITY

Recorded in the register of
certificate of nationality in :
Serial Number : 9802
Page No. : 241
Reg. Book : XXV



98700 A

LAMPIRAN 19



2

REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)**
NO. : 3725 / PPM

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.

Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republic of Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Tempat Pendaftaran Port of Registry	Tanggal *) * Date
GANDASARI 3002		TG.PINANG	15 - 08 - 2011.

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Psl 2 (6)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Psl. 3 (2)(b)).

** Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3 (2)(b)), as appropriate.*

**UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS**

Panjang (pasal 2 (8)) Length (article (2)(8))	Lebar (Peraturan 2(3)) Breadth (Reg. 2(3))	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) Moulded Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))
87.78 Meter	24.38 Meter	5.49 Meter

**ISI KAPAL ADALAH :
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :**

TONASE KOTOR GROSS TONNAGE	3145
TONASE BERSIH NET TONNAGE	944

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : **PK.202 / 2 / 3 / DK - 12 TANGGAL 9 JANUARI 2012.**

Dikeluarkan di **BATAM**
Issued at

Tanggal **13 DESEMBER 2011.** 20
date

An. MENTERI PERHUBUNGAN
Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION
A.n. KEPALA KANTOR PELABUHAN
KABID KESYAHBANDARAN

[Signature]
JON KENEDI, M.Eng, MM
Pemda Tk. I (III / d)
NIP.19681116 200212 1 001

DKP. II - 22

211 0004

LAMPIRAN 2



SERTIFIKAT GARIS MUAT INTERNASIONAL (1966) INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

No.: 025992

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan dari Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.
Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966.

atas nama PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA oleh PT. BIRO KLASIFIKASI INDONESIA (PERSERO)
under the authority of the Government of the Republic of Indonesia by the PT. Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters. Nomor IMO IMO Number	Pejabat Pendaftaran Port of Registry	Panjang (L) seperti yang ditetapkan dalam pasal 2 (8) Length (L) as defined in Articles 2 (8)
GANDASARI 3002		TANJUNG PINANG	87.780 m

Lambung timbul diberikan sebagai * :
Freeboard assigned as

Kapal baru
A new ship
Kapal lama
An existing ship

Tipe kapal * :
Type of Ship

Type "A"
Type "B"
Type "B"

"Tongkang tak berawak"
"unmanned barge"
Dengan Lambung Timbul yang diperkecil
with reduced freeboard
Dengan Lambung-Timbul yang diperbesar
with increased freeboard

* Coret yang tidak sesuai
Delete whatever is inapplicable

Lambung timbul dari garis geladak
Freeboard from deck line

Tropik Tropical	1131	mm	(T)
Musim panas Summer	1220	mm	(S)
Musim dingin Winter	1309	mm	(W)
Musim dingin Atlantik Utara Winter North Atlantic	1359	mm	(WNA)
Tropik kayu Timber tropical		mm	(LT)
Musim panas kayu Timber summer		mm	(LS)
Musim dingin kayu Timber winter		mm	(LW)
Musim dingin Atlantik Utara kayu Timber winter North Atlantic		mm	(LWNA)

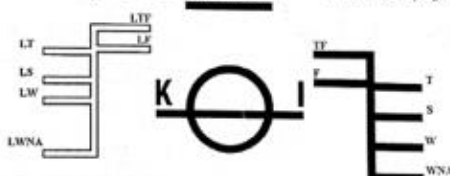
Garis Muat
Load Line

89	mm	diatas above	(S)
89	mm	dibawah below	(C)
139	mm	dibawah below	(S)
		dibawah below	(LS)
		dibawah below	(S)
		dibawah below	(LS)
		dibawah below	(LS)

Catatan : Lambung timbul dan garis muat yang tidak digunakan tidak perlu dimasukkan dalam sertifikat
Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate

Penyesuaian pada air tawar untuk semua lambung timbul selain dari kayu 89 mm. Untuk lambung timbul kayu
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber

Tepi atas garis geladak, dari mana lambung timbul ini diukur berada 0 mm
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is
pada sisi kapal
deck at side



Tanggal survey awal atau periodik 22 AGUSTUS 2016
Date of initial or periodical survey

Dengan ini dinyatakan bahwa kapal ini telah diperiksa dan garis-garis muat yang diperlihatkan diatas, telah dipasang sesuai dengan Konvensi Internasional tentang Garis Muat, 1966.

This is to certify that this ship has been surveyed and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

Sertifikat ini berlaku sampai 22 AGUSTUS 2021 dengan syarat pemeriksaan tahunan sesuai dengan Konvensi pasal 14 (1)(c)
This certificate is valid until subject to annuals surveys in accordance with Article 14 (1)(c) of the Convention

Tanggal selesainya survey sebagai dasar penerbitan sertifikat ini 22 AGUSTUS 2016

Completion date of the survey on which this certificate based

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal 24 APRIL 2018

Issued at Jakarta on

Yang bertanda tangan dibawah ini menyatakan, bahwa ia diberi kuasa sepenuhnya oleh Pemerintah tersebut untuk mengeluarkan sertifikat ini.
The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.



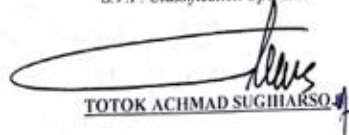
BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

A.n. Direktur Operasi

O.b. Operation Director

Kepala Departemen Operasi Klasifikasi

S.V.P. Classification Operation


TOTOK ACHMAD SUGIHARTO

No. Pengesahan : 1512010025
Approval No.

13162-681-18-162-414-42
F33.2.02-2016/Rev.1

(lihat halaman belakang)
(See reverse side)

124188

LAMPIRAN 21



BIRO KLASIFIKASI INDONESIA SERTIFIKAT KLASIFIKASI LAMBUNG CERTIFICATE OF CLASSIFICATION FOR HULL

No. 039499

No. Register : 22398

GANDASARI 3002

Dengan ini diterangkan bahwa TONGKANG GELADAK, BAJA
This is to certify that above named

tersebut diatas telah disurvey dalam rangka SURVEY PENERIMAAN KELAS
Ship has been surveyed for

pada tanggal 20.02.2015 s/d 22.08.2016 di BOJONEGARA & JAKARTA
on at

oleh Surveyor
by Surveyors

Biro Klasifikasi Indonesia, sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Biro Klasifikasi Indonesia.
to the Biro Klasifikasi Indonesia, in compliance with the requirements of the Rules of Biro Klasifikasi Indonesia.

Pemilik : PT. PELAYARAN NASIONAL GANDASARI SHIPPING LINE
Owner

Bendera : INDONESIA
Flag

Pelabuhan Pendaftaran : TANJUNG PINANG
Port of Registry

Tonase Kotor : 3145
Gross Tonnage

Tonase Bersih : 944
Net Tonnage

Dibangun di : BATAM
Built at

oleh : PT. PALMA PROGRESS SHIPYARD pada : 2011
by in

Kapal tersebut didaftar dalam Register dengan karakter kelas
The vessel will be entered in Register with the character

 **A100** ① **P**

Pontoon, Max. deck load P = 7 t/m²

dan dinyatakan berlaku sampai Survey Pembaruan Kelas II (dua)
and will remain valid until Class Renewal Survey No.

pada
on

22 AGUSTUS 2021

dengan syarat bahwa survey yang ditentukan dalam Peraturan BKI untuk dapat mempertahankan kelas dipenuhi.
provided that surveys as required by the BKI Rules for maintenance of the class are fulfilled.

Tanggal survey alas terakhir 22 AGUSTUS 2016
Date of last bottom survey

Dikeluarkan di Jakarta, tanggal 24 APRIL 2018
Issued at Jakarta, on

BIRO KLASIFIKASI INDONESIA

A.n. Direktur Operasi
O.b. Operation Director

Kepala Departemen Operasi Klasifikasi
S.V.P. Classification Operation




TOTOK ACHMAD SUGIHARSO

13177-669-28-59-379-37
F31.1.04-2013/Rev.0

124187

LAMPIRAN 22



SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

No: PK.005/65/17/KSQP.Btn:20

Perpanjangan

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi Kotor Gross tonnage
GANDASARI 3002	-	TANJUNGPINANG	3145

Jenis Kapal ¹ Type of Ship ¹	Bobot Mati Kapal (Ton) ² Deadweight of Ship (Metric tons) ²	Nomor IMO ³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal Curah Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the above	-	-

Tanggal Pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
-	15 AGUSTUS 2011	-	-

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 14 AGUSTUS 2015 dan 26 NOVEMBER 2018
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on and (date)

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly

2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only

3. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

DKP II - 06

1008-BTN-001

1008-BTN-001

NTR.2.2012

LAMPIRAN 23



SERTIFIKAT NASIONAL SISTEM ANTI TERITIP

NATIONAL ANTI FOULING SYSTEM CERTIFICATE

No. PK.402/ 1 / 19 /KSOP.PLG-22

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG – UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN
INDONESIA SHIPPING ACT NO.17/2008

Untuk memenuhi,
To comply with

**Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2014 Tentang Pencegahan
Pencemaran Lingkungan Maritim**
Minister Of Transportation Regulation No. 29, 2014 on the Maritime Environment Pollution Prevention

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number of Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Isi kotor <i>Gross Tonnage</i>
GANDASARI 3002	-	TANJUNGPINANG	3145

Sistem Anti Teritip belum diterapkan selama atau setelah pembangunan kapal ini
An anti-fouling system has not been applied during or after construction of this ship

☐

Sistem Anti Teritip telah diterapkan sebelumnya pada kapal ini, tetapi telah dibersihkan oleh :
An anti-fouling system has been applied on this ship previously, but has been removed by :

☒

- Nama dan Tempat Galangan : PT. DOK & PERKAPALAN GANDASARI
Name and place of facility
- Tanggal Pembersihan : OKTOBER 2021
Date of Removal

Sistem Anti Teritip telah diterapkan sebelumnya pada kapal ini, tetapi telah dilapisi dengan
An anti-fouling system has been applied on this ship previously, but has been covered with

☐

cat pelapis yang dilaksanakan oleh :
a sealer coat applied by

- Nama dan Tempat Galangan : --
Name and place of facility
- Tanggal Pembersihan : --
Date of Removal

Sistem Anti Teritip telah diterapkan pada kapal ini sebelum tanggal
An anti-fouling system has been applied on this ship prior to (date)

☐

tetapi harus dibersihkan atau dilapisi dengan cat pelapis sebelum tanggal
but must be removed or covered with a sealer coat prior to (date)

DENGAN INI MENYATAKAN :
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai Pasal 44 Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2014 tanggal 06 Agustus 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.
That the ship has been surveyed in accordance with Article 44 of Minister of Transportation Regulation No. 29, 2014, which entered into force on 06 August 2014 on the Maritime Environment Pollution Prevention.

DIT. KAPPEL

6 101 131

LAMPIRAN 24

No. Registrasi PK 27..... / 463..... 11..... 2020

.... 0291643



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE

NO. M.1..... K.SOP.I 703..... / XI 2020

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal. GANDASARI 3002 Ship Name	Tonnase kotor 3145 Gross Tonnage
DIGANDENG TB. SYAFIRA ONE	
Bendera Kebangsaan INDONESIA Nationality Flag	Nakhoda Master
Nomor IMO IMO Number	Nama Panggilan Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal 17/11/2020 Pukul 21:00 WS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari DERMAGA 4, PT. Departure from	Pada tanggal/jam 17/11/2020 23:00:00 on date/time	Pelabuhan tujuan PATIMBAN Port of Destination
--	--	--

Jumlah awak kapal : 0
Number of Ship Crews

Dengan muatan SESUAI
With cargoes MANIFEST

Tempat Diterbitkan : MERAK
Place of issued

Pada tanggal : 17 November 2020
Date

Jam : 22:00:00
Time

Uang Rambu No: JKR-02/18.0174133
No: JKVTS-02/18.0324398

Perhatian :
Attention :

1. Surat Persetujuan Belayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Belayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Belayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Belayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions

TA. 2020



LAMPIRAN 25

No. Registrasi PK 29 / 221 11 2020

.... 0291642



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE

NO. M.1 K.SOP.I 702 / XI 2020

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal SYAFIRA ONE Tonnase kotor 187
Ship Name MENGGANDENG BG GANDASARI 3002 Gross Tonnage
Bendera Kebangsaan INDONESIA Nakhoda CHARIS ISDAMSA
Nationality Flag Master
Nomor IMO YDA 3945
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal 17/11/2020 21:00 WS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated. Time LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari DERMAGA 4, PT. 17/11/2020 PATIMBAN
Departure from GANDASARI on date/time 23:00:00 Port of Destination
PERKASA
MANDIRI

Jumlah awak kapal 10
Number of Ship Crews

Tempat Diterbitkan MERAK
Place of issued

Pada tanggal 17. November 2020
Date

Jam 22:00:00
Time

Perhatian :
Attention :

1. Surat Persetujuan Belayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Belayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Belayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Belayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions

TA. 2020



NIP. 19720517 200312 1 001

LAMPIRAN 26



PT. GANDASARI SHIPPING LINE

BRANCH OFFICE BANTEN DPC.135/INSA.BTN/REG/14

Nama Kapal : TB.Syafira One Pada Tanggal : 17 November 2020
 Bendera : Indonesia Agen : PT.Gandasari Shipping Line
 GT : GT. 187 Tujuan : Patimban

DAFTAR ANAK BUAH KAPAL

NO	NAMA	JABATAN	IJAZAH	NO.IJAZAH	NO BUKU PELAUT	MASA BERLAKU BUKU PELAUT
1	CHARIS ISDAMSA	NAKHODA	ANT-V M	6201006351M50216	F 106977	28-06-2021
2	ROKI SAFRIZAL	MUALIM I	ANT-IV	6201580223N40120	F 094540	09-01-2021
3	ILHAM	MUALIM II	ANT-V	6201343577N50218	F 219956	13-02-2022
4	MARTIN SARTIAN LANGGA	KKM	ATT-IV M	6200485650S40217	E 007191	01-09-2022
5	DEPIL	MASINIS II	ATT-V	6211572619T42419	F 004363	21-03-2022
6	SLAMET SUPARNO	MASINIS III	ATT-V M	6200512908S50217	F 070979	25-09-2022
7	SUGIANTO	JURU MUDI	RATINGS	6211543993330216	E 027952	27-10-2022
8	HERMAN	JURU MUDI	RATINGS	6211809864330119	F 177142	26-09-2021
9	ANDI IMRON ROSADI	JURU MUDI	RATINGS	6200152648340318	B 077425	25-06-2023
10	SILVANUS WANGKE JURSEL OLEY	JURU MUDI	RATINGS	6201320876340717	F 292771	18-10-2022

TOTAL CREW :10 (Sepuluh) Orang Termasuk Nakhoda.

Perusahaan Pelayaran Nasional
 PT. Pelnas Gandasari Shipping Line.



Sudirman
 Direktur



SE, M.Mar
 NIP. 197205 7 200312 1 001



LAMPIRAN 27

CODE NAME : " CONGENBILL " EDITION 1994

Shipper

BILL OF LADING

B/L No. 0166

GSL-BTN/X/2020

TO BE USED WITH CHARTER - PART

PT. ALFA GRANITAMA

Consignee :

PT.LANCARJAYA MANDIRI ABADI

Notify address :

To The Order

Vessel

TB. SYAFIRA ONE/ BG. GANDASARI 3002

Port Loading :

Jetty PT.GANDASARI PERKASA MANDIRI -
BOJONEGARA

Port Discharge

PATIMBAN PORT


Shipper Description of Goods :

BILL OF LADING
COPY NOT NEGOTIABLE

SIRDAM IN BULK

4.803,72 M3

(of wich on deck at Shipper's risk,
the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER - PARTY dated	SHIPPED at Port of Loading in apparent good order and Condition on board the Vessel for carriage to the Port Of Discharge or so near thereto as they may safely get the goods specified above Weight, measure, quantity, condition, contents and value unknown, in WITNESS whereof the master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills Of Lading indicated below all of this tenor and date. any one of which being accomplished the other shall be void FOR CONDITION OF CARRIAGE SEE OVERLEAF
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight Time used for loading.....days.....Hours	
Freight payable at :	Place and date of issue Merak, 17 November 2020
Number of original B/L	Signature PT. GANDASARI SHIPPING LINE Cab. BANTEN  SUDIRMAN Direktur

Printed and sold by :

Fr. O. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, 55 Toldbodgade, DK - 1250 Copenhagen K.

Telefax + 45 33 93 11 84

By authority of the Baltic and International Maritime Council

(BINCOC) Copenhagen

LAMPIRAN 28



MANIFEST 196/GSL-BTN/S/X/2020

Nama Kapal : TB.SYAFIRA ONE /BG.GANDASARI 3002 Tujuan : PATIMBAN
 Bendera : Indonesia/Indonesia Pada Tanggal : 17 November 2020
 Isi Kotor : GT.187 GT.3145 Agen/Pemilik : PT. Gandasari Shipping Line.

PENGIRIM	PENERIMA	JENIS BARANG	JUMLAH	KETERANGAN
PT.ALFA GRANITAMA	PT.LANCARJAYA MANDIRI ABADI	SIRDAM	4.803,72 m3	Curah Kering

Catatan : Sekiranya terdapat barang – barang diluar daftar
 Barang (manifest) ini, merupakan tanggung jawab
 Nakhoda sepenuhnya

Merak, 17 November 2020
 PT Pelnas Gandasari Shipping Line



Sudinhan
 Direktur

LAMPIRAN 29

15 November 2020
: 17 November 2020
: TB. SYAFIRA ONE / BG. GANDASARI 3002

BERITA ACARA SERAH TERIMA BARANG

Pada hari ini Selasa tanggal Tujuh Belas bulan November tahun Dua Ribu Dua Puluh (17-11-2020) 21.30 WIB, kami yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan telah melakukan serah terima barang berupa material Batu sebagai berikut :


NO.	NAMA MATERIAL	SPEKIFIKASI MATERIAL	SATUAN	JUMLAH
1.	SIRDAM		M ³	4.803,72
		T O T A L . . .	M³	4.803,72

DIMENSI MUATAN :

Panjang x Lebar x Tinggi = **4.803,72 M³**

Demikian Berita Acara Serah Terima Barang ini dibuat dengan sebenarnya untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yang Menyerahkan Barang,
PT. ALFA GRANITAMA

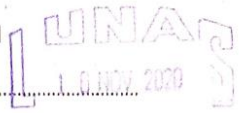
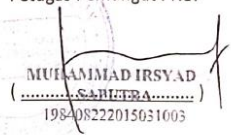

DEDI ADHY ARISTIYAWAN
Master Loading

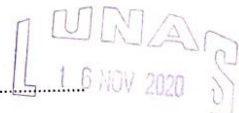
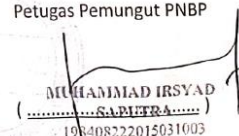
Yang Menerima Barang,
PT. LANCARJAYA MANDIRI
ABADI

.....
Buyer



LAMPIRAN 30

Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut		No. 0110422	
Dibayar berdasarkan Nota Tagihan Nomor PT/Agen/Kapal/Rumah Sakit/Institusi kesehatan. Pengguna jasa Uang sebesar		KUITANSI  : 0110422 : PT. GANDASARI SHIPPING LINE : SYAFIRA ONE / T87 : SERATUS TUJUH PULUH RIBU RUPIAH	
Untuk pembayaran (beri tanda ✓)		<input type="checkbox"/> PNBP Jasa Kepelabuhanan (PUJK) <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Kenavigasian <input checked="" type="checkbox"/> PNBP Jasa Perkapalan (PUP) <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Angkutan Laut (JAL)	
PUP, PUPK - 7, PEMERIKSAAN TEKNIS DAN PENERBITAN DOKUMEN PENGAWAKAN / KEPELAUTAN I.A. KAPAL ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI B. I. PENERBITAN SERTIFIKAT PENGAWAKAN KAPAL KONVENSI DAN NON KONVENSI - LEBIH DARI GT 175 TERBILANG: DOKUMEN KESELAMATAN Jumlah Rp. : Jumlah USD : Denda Rp. : Denda USD : Jumlah Raya Rp. : Jumlah Raya USD :		Merak 16 November 2020 Bendahara Penerimaan/ Petugas Pemungut PNB  MUHAMMAD IRSYAD (SABUTRA) NIP. 198408222015031003	
		170,000.00 0.00 170,000.00	

Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut		No. 0110421	
Dibayar berdasarkan Nota Tagihan Nomor PT/Agen/Kapal/Rumah Sakit/Institusi kesehatan. Pengguna jasa Uang sebesar		KUITANSI  : 0110421 : PT. GANDASARI SHIPPING LINE : SYAFIRA ONE / T87 : DUA RATUS LIMA PULUH RIBU RUPIAH	
Untuk pembayaran (beri tanda ✓)		<input type="checkbox"/> PNBP Jasa Kepelabuhanan (PUJK) <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Kenavigasian <input checked="" type="checkbox"/> PNBP Jasa Perkapalan (PUP) <input type="checkbox"/> PNBP Jasa Angkutan Laut (JAL)	
PUP, PUPK - 7, PEMERIKSAAN TEKNIS DAN PENERBITAN DOKUMEN PENGAWAKAN / KEPELAUTAN I.A. KAPAL ANGKUTAN LAUT DALAM NEGERI A. PEMERIKSAAN TEKNIS PENGAWAKAN / KEPELAUTAN KAPAL KONVENSI DAN NON KONVENSI TERBILANG: DOKUMEN KESELAMATAN Jumlah Rp. : Jumlah USD : Denda Rp. : Denda USD : Jumlah Raya Rp. : Jumlah Raya USD :		Merak 16 November 2020 Bendahara Penerimaan/ Petugas Pemungut PNB  MUHAMMAD IRSYAD (SABUTRA) NIP. 198408222015031003	
		250,000.00 0.00 250,000.00	