

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



SKRIPSI

**ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES
PENYANDARAN KAPAL PADA PT
PELAYARAN DELTA MANDIRI BATAM
TERHADAP KAPAL TB. MINGSING TK.
NUMBING SATU**

Oleh :

SALSABILA FRIDA ADISTIA

NRP. 4 61 18 9761

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

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



SKRIPSI

**ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES
PENYANDARAN KAPAL PADA PT
PELAYARAN DELTA MANDIRI BATAM
TERHADAP KAPAL TB. MINGSING TK.
NUMBING SATU**

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

Oleh :

SALSABILA FRIDA ADISTIA

NRP. 4 61 18 9761

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : SALSABILA FRIDA ADISTIA
NRP : 461189761
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : KALK
**Judul : ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES
PENYANDARAN KAPAL PADA PT PELAYARAN
DELTA MANDIRI BATAM TERHADAP KAPAL TB.
MINGSING TK. NUMBING SATU**

Jakarta, Juli 2022

Pembimbing I

Pembimbing II

**Drs. Sugiyanto, M.M
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19620715 198411 1 001**

**Laila Puspitasari A., M.Pd
Penata Tk.I (III/c)
NIP.19830801 200912 2 004**

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**

**Dr.Vidya Selasдини., S.SiT., M.MTr.
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002**

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



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : SALSABILA FRIDA ADISTIA
NRP : 461189761
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : KALK
**Judul : ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES
PENYANDARAN KAPAL PADA PT PELAYARAN
DELTA MANDIRI BATAM TERHADAP KAPAL TB.
MINGSING TK. NUMBING SATU**

Ketua Penguji

Anggota Penguji

Anggota Penguji

Dra. Puji Reknati, M.Pd

Pembina (IV/a)

NIP. 19580828 198503 2 001

Bagaskoro, S.Kom., MM

Pembina (IV/a)

NIP. 19590927 198003 1 002

Drs. Sugiyanto, MM

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19620715 198411 1 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Vidya Selasдини., S.SiT., M.MTr.

**Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002**

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas berkah dan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul :

“ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES PENYANDARAN KAPAL PADA PT PELAYARAN DELTA MANDIRI BATAM TERHADAP KAPAL TB. MINGSING TK. NUMBING SATU”

Adapun maksud penyusunan skripsi ini adalah merupakan salah satu persyaratan akademik untuk menyelesaikan studi di Program Pendidikan Diploma Empat (D-IV) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Banyak hambatan dan kesulitan yang dihadapi oleh penulis di dalam pembuatan skripsi ini, namun atas dukungan dan dorongan dari semua pihak akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Dalam kesempatan kali ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberi dukungan dan motivasinya kepada penulis baik langsung maupun tidak langsung demi tersusunnya skripsi ini, antara lain yaitu:

1. Kepada kedua orang tua penulis yaitu Bapak Kuntoro dan Ibu Mustakimah serta seluruh keluarga besar penulis yang telah memberikan motivasi dan semangat kepada penulis.
2. Yang terhormat Capt. Sudiono,M.Mar, Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yang terhormat Ibu Dr.Vidya Selasdini, S.SiT.,M.MTr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Drs. Sugiyanto, M.M selaku dosen pembimbing materi skripsi yang banyak memberikan waktu untuk membimbing, memberi masukan, serta pengarahan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
5. Ibu Laila Puspitasari A., M.Pd selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang banyak memberikan pengarahan, koreksi, dan inspirasi kepada penulis.
6. Seluruh pelaksana jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus STIP.

7. Kepada seluruh staff PT Pelayaran Delta Mandiri Batam yang telah memberikan bimbingan moral dan pelajaran saat penulis menjalani praktek darat.
8. Kepada Sandy Firmawan, Marwanto, Virza Agustin, Ulmaulidio Muntaza, M. Rifai, M. Chandra, serta Jeremia Manurung yang telah membantu penulis melengkapi data skripsi.
9. Kepada Rosalina Pratiwi selaku sahabat penulis yang berkenan menemani penulis dan penyemangat dalam penulisan skripsi ini.
10. Rekan kamar DN-102 (Kennie, Fancy, Icaa, Ayu, Ipikk, Desi, Andita, Niken, Nela, Fedora, Sandra, Widha, dan Yuliani) yang telah bersama-sama sedari catir sampai sekarang dengan doa dukungan dan saling menguatkan selama di Dormitory.
11. Kepada rekan seperjuangan Kennie, Siwil, dan Gita yang selalu ada disaat susah maupun senang selama menjadi anak rantau.
12. Kepada rekan seperjuangan Angkatan LXI terimakasih atas suka duka selama berjuang menempuh pendidikan sampai dapat menyelesaikan pendidikan di kampus tercinta STIP.
13. Rekan kelas KALK VIII Delta, serta anak kamar DO-102.
14. Kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan baik moral maupun material sehingga dapat terselesaikannya skripsi ini.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, Juli 2022

Penulis

SALSABILA FRIDA ADISTIA
NRP. 461 18 9761

DAFTAR ISI

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

BAB I PENDAHULUAN

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

BAB II LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	6
B. Kerangka Pemikiran	20

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu Dan Tempat Penelitian	21
B. Metode Pendekatan	21
C. Sumber Data	22
D. Subjek Penelitian	23
D. Teknik Pengumpulan Data	23
E. Teknik Analisis Data	23

F. Teknik Analisis Data	24
-------------------------------	----

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	29
C. Pemecahan Masalah.....	35

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	38
B. Saran	39

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran	20
Bagan 4.1 Jumlah Kapal diageni	32

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Penyandaran Kapal	28
Gambar 4.2 Penyandaran Kapal.....	33

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Jumlah Kapal diageni	31

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Wawancara
Lampiran 2	Pas Besar TB. MINGING
Lampiran 3	Surat Ukur TB. MINGSING
Lampiran 4	RPT
Lampiran 5	<i>Crewlist</i>
Lampiran 6	Penunjukan Keagenan
Lampiran 7	Pengesahan Awak Kapal TB. MINGSING
Lampiran 8	Pengesahan Awak Kapal TK. NUMBING SATU
Lampiran 9	LK2
Lampiran 10	Permohonan Umum Kapal (PUK) TB. MINGSING
Lampiran 11	Permohonan Umum Kapal (PUK) TK. NUMBING SATU
Lampiran 12	Foto Kapal dan Kegiatan

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia di pandang dari segi letak geografisnya termasuk negara bahari, sehingga memberikan pengharapan serta nilai-nilai ekonomis yang baik dengan dukungan dari transportasi laut. Indonesia merupakan negara kepulauan, terdiri dari beberapa banyak pulau dan laut sebagai unsur penghubungnya, maka, untuk menciptakan keunggulan dalam memanfaatkan peluang serta menanggulangi tantangan pada pasar Internasional diperlukan suatu pelayanan sarana serta prasarana yang baik serta memadai sebagai penunjang kelancaran kegiatan pelayaran. Peranan jasa transportasi pada perdagangan internasional memegang peranan yang sangat penting serta menjadi kebutuhan utama bagi masyarakat pada kegiatan ekonomi.

Transportasi merupakan urat nadi perekonomian suatu negara. Bahkan di tingkat dunia maupun internasional, transportasi ibarat detak jantung perdagangan internasional, yang dapat menggerakkan semua sendi perekonomian, karena transportasi merupakan sarana untuk menghubungkan produsen dan konsumen yang saling membutuhkan. Untuk dapat menangani sektor transportasi di Indonesia, diperlukan jasa pelayaran untuk mendukung proses bisnisnya. Pelayaran memiliki peranan yang sangat penting, karena hampir sebagian besar kegiatan impor dan ekspor menggunakan jasa perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal.

Industri pelayaran di Indonesia terus berkembang, hal ini didukung oleh letak geografis yang strategis sehingga sangat menguntungkan dalam perdagangan internasional. Selain itu, hal ini dapat dijadikan sebagai suatu peluang bisnis

dalam industri pelayaran oleh perusahaan-perusahaan pelayaran dalam negeri maupun luar negeri dan keagenan kapal.

PT. Pelayaran Delta Mandiri termasuk dalam bidang ini dan harus memiliki struktur organisasi internal yang benar untuk mengembangkan bisnisnya dan menjadi pangsa pasar di Indonesia. Kegiatan PT. Pelayaran Delta Mandiri yang salah satunya merupakan penyedia jasa keagenan pelayaran, dapat meningkatkan industri dalam negeri dan memperluas pasar dalam negeri.

Salah satu unsur keagenan kapal adalah penyandaran kapal. Mengikuti Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan PT. Pelayaran Delta Mandiri biasanya membutuhkan waktu 2x24 jam untuk kedatangan kapal, terhitung dari kedatangan kapal hingga kapal kembali berlayar. Namun dalam proses pelaksanaannya, proses penyandaran kapal seringkali mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh berbagai faktor. Faktor penyebab keterlambatan proses penyandaran kapal tersebut dapat berasal dari faktor eksternal maupun internal perusahaan.

Dalam proses penyandaran kapal di Pelabuhan, peran penyedia jasa penyandaran kapal sangat penting. Fungsinya tidak hanya sebagai pintu gerbang perdagangan luar negeri, penghubung arus barang dan jasa, tetapi juga sebagai alat penghubung perdagangan dan pembangunan ekonomi nasional dan internasional.

Menurut pengalaman langsung penulis selama melaksanakan Praktik Darat mengalami masalah yang diakibatkan oleh kerusakan mesin kapal tunda atau *trouble engine* pada saat proses penyandaran kapal. Oleh karena itu, pada saat proses penyandaran kapal tersebut hanya dibantu dengan satu kapal tunda dan menyebabkan keterlambatan waktu sandar kapal. Hal ini tentu berpengaruh terhadap kegiatan kapal tersebut dan proses penyandaran kapal-kapal berikutnya.

Berdasarkan hal tersebut, penulis tertarik untuk membahas atau memilih judul **“ANALISIS KETERLAMBATAN PROSES PENYANDARAN KAPAL PADA PT. PELAYARAN DELTA MANDIRI BATAM TERHADAP KAPAL TB. MINGSING TK. NUMBING SATU.”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka terdapat beberapa masalah pokok yang perlu dikaji dalam penelitian ini. Diantarannya dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Terlambatnya proses penyandaran kapal.
2. Adanya kerusakan mesin pada kapal tunda (*trouble engine*)
3. Kurangnya melakukan pengecekan dan perawatan pada mesin *tug boat* oleh perusahaan kepanduan.
4. Kurangnya komunikasi antara staff operasional PT. Pelayaran Delta Mandiri terhadap *crew tug boat* / pandu.

C. BATASAN MASALAH

Dalam penyusunan skripsi ini penulis akan membatasi masalah seputar :
Terlambatnya proses penyandaran kapal.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah, terdapat rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana proses penyandaran kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri dalam proses *clearance in*?
2. Apa saja faktor yang menjadi hambatan dalam proses penyandaran kapal di PT. Pelayaran Delta Mandiri?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui proses penyandaran kapal yang ditangani oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam.
- b. Untuk mengetahui faktor hambatan yang dihadapi dalam proses penyandaran kapal oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam.
- c. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam dalam memperlancar proses penyandaran kapal.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, yaitu sebagai berikut :

a. Manfaat Teoritis

Menambah sumber pengetahuan mengenai proses penyandaran kapal yang diageni oleh PT Pelayaran Delta Mandiri Batam dan sebagai sumber informasi bagi penelitian sejenis yang akan datang.

b. Manfaat Praktis

1) Bagi peneliti :

Sebagai sarana untuk menerapkan, memahami, dan mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh secara teoritis yang dapat menambah wawasan dan pengembangan pola pikir bagi penulis sendiri.

2) Bagi perpustakaan kampus :

Sebagai bahan untuk melengkapi perbendaharaan buku-buku di perpustakaan yang diharapkan dapat berguna sebagai bahan bacaan untuk meningkatkan pengetahuan taruna dan taruni khususnya dan masyarakat pada umumnya.

3) Bagi perusahaan :

Sebagai bahan evaluasi dalam upaya meningkatkan mutu pelayanan jasa keagenan yang semakin membaik dan akan membawa kemajuan bagi perusahaan.

F. SISTEMATIKA PENELITIAN

Agar lebih sistematis dan mudah untuk dimengerti, penulisan skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab dimana bab satu dengan bab lainnya saling berkaitan. Untuk memudahkan pemahaman secara sistematis penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan berisi mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari obyek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASANN

Bab ini, penulis memaparkan deskripsi data mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih penulis, menganalisis data yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas sehingga diperoleh penyebab timbulnya permasalahan tersebut. Selanjutnya penulis akan mengemukakan alternatif pemecahan masalah dan dilakukan evaluasi agar mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan yaitu pernyataan singkat dan tepat berdasarkan analisis dan saling berhubungan dengan masalah penelitian. Serta berisi saran yang merupakan pernyataan singkat berdasarkan hasil pembahasan yang berhubungan dengan masalah penelitian sebagai masukan untuk tercapainya perbaikan.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berikut ini penulis uraikan beberapa teori yang menjadi landasan dasar dari penulisan skripsi ini, yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dan diambil dari beberapa buku, kutipan-kutipan, teori serta aturan-aturan kemaritiman.

1. Pengertian Penyandaran Kapal

Penyandaran kapal adalah proses, cara, atau prosedur menyandarkan kapal didermaga. Dalam hal ini, PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam berperan sebagai agen dalam pelayanan penyandaran kapal.

2. Prosedur Penyandaran Kapal

Untuk mengetahui tugas dan prosedur penyandaran kapal yang dilakukan oleh bagian operasional perusahaan PT. Pelayaran Delta Mandiri, akan diuraikan sebagai berikut :

- a. PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam mengetahui jadwal kedatangan kapal.
- b. Nahkoda memberitahukan berita kedatangannya 3 (tiga) hari sebelum kapal sandar melalui *master cable* kepada PT. Pelayaran Delta Mandiri. Perusahaan siap untuk melakukan penyandaran kapal dengan menyiapkan dokumen yang diperlukan.
- c. Apabila kapal tersebut belum pernah melakukan penyandaran di Pelabuhan Batam untuk bongkar muat maka memerlukan dokumen pendukung seperti PKKA, *Ship Particular* dan Penunjukan keagenan dan harus diterima minimal 3 hari sebelum kapal tiba oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam.

- d. PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam menyerahkan dokumen kepada bagian Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) minimal 2 (dua) hari sebelum kapal tiba.
- e. PT. Pelayaran Delta Mandiri mengajukan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) ke kantor Bea dan Cukai Batam, agar mendapatkan nomor dan tanggal BC 1.0 serta nomor pengajuan.
- f. PT. Pelayaran Delta Mandiri memberitahukan ke PBM bahwa kapal tersebut rencana tiba (hari/tanggal/jam/draft tiba/ dan rencana bongkar muat), kemudian PBM membuat Rencana Penambatan Kapal dan Operation Planning (RPKOP) sesuai data yang diterima dan ditujukan ke PPSA.
- g. PT. Pelayaran Delta Mandiri membuat Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dengan sistem online ditujukan PPSA dan mendapatkan nomor PPKB.
- h. PPSA menetapkan tempat kapal tambat atau sandar yang sesuai dengan kondisi kapal dan untuk pemanduan ditetapkan 1 (satu) jam sebelum waktu penambatan.
- i. Saat kapal sandar kemudian petugas Karantina, Imigrasi, Bea Cukai, dan agen naik ke atas kapal. PBM melaksanakan kegiatan bongkar muat.
- j. Pada saat kapal sandar, pihak agen akan meminta kepada Nakhoda atau *Chief Officer* untuk menyiapkan dokumen-dokumen kapal untuk dilakukan proses *clearance in* diantaranya :
- k. Semua dokumen tersebut dan crew list yang sudah di *clearance* stempel dilaporkan ke KSOP Khusus Batam untuk lapor kedatangan kapal.
- l. *Deratting Certificate*, *Health Book* serta *Free Pratique* dilaporkan ke Kantor Kesehatan Pelabuhan untuk mendapatkan *clearance* kedatangan dan keberangkatan bila kapal rencana keberangkatan dan tujuan sudah diketahui.
- m. Agen membuat laporan sesuai *ship arrival condition* yang diterima dari kapal (mualim 1 / *Chief Officer*) dan laporan tersebut dikirim ke *Principal* atau *general agent* melalui email ataupun fax.

- n. Dokumen-dokumen meliputi *Manifest, Stowage Plan, Stor List, Personal Effect List, Nil List, Port of Call List*, dan *Ship Arrival Condition* dilaporkan ke Bea Cukai untuk mendapatkan laporan pemberitahuan umum / BC 1.1.
- o. PT. Pelayaran Delta Mandiri mengawasi kegiatan bongkar muat dengan pihak dari PBM.
- p. Pihak Syahbandar mengadakan pengecekan terhadap fisik kapal.

3. Jasa Keagenan dalam Penyandaran Kapal

a. Pengertian dan ruang lingkup Keagenan Kapal

Menurut Undang Undang No 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pada pasal 1 ayat 7 menyebutkan bahwa agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

Menurut PM 65 Tahun 2019 Bab II pasal 2, 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.

Menurut Suyono (2005 : 223) dalam bukunya “Shpping” keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, salah satu pihak yang dinamakan agen (agent) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (principle) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk melayani berbagai keperluan tersebut.

Menurut Budi Santosa (2015), Keagenan adalah keterikatan antara dua pihak yang mana satu sering disebut agen, yaitu pihak yang diberi kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta di

bawah pengawasan pihak lain, yaitu principal. Principal adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen disebut dengan third party.

Secara garis besar, ada 3 (tiga) jenis agen kapal yaitu sebagai berikut :

- 1) *General agent* (agen umum) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia.
- 2) Sub agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* (agen umum) untuk melayani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent* (agen umum).
- 3) Cabang agen adalah cabang dari cabang *general agent* (agen umum) dipelabuhan tertentu.

b. Jasa pelayanan Keagenan Kapal

Fungsi keagenan dalam penyandaran kapal adalah sebagai berikut :

- 1) Menyusun program operasional keagenan kapal dalam proses penyandaran kapal.
- 2) Memonitor pelaksanaan pelayanan penyandaran kapal.
- 3) Mengadministrasikan kegiatan keagenan kapal, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik operasional maupun yang menyangkut keuangan dalam penyandaran kapal.
- 4) Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan penyandaran kapal sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya.
- 5) Mengupayakan kegiatan penyandaran kapal sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulan terhadap kegiatan-kegiatan pokok perusahaan. (Engkos kosasih dan Hananto Soewedo, 2007:204)

4. Pihak Terkait Penyandaran Kapal

a. Kapal Tugboat / Tongkang

Menurut Henk Hensen, FNI (2011:66), kapal *tugboat* / tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuever / pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya. Kapal tunda juga merupakan sarana pendukung untuk mempercepat dan mempermudah dalam proses sandar atau lepas sandar di pelabuhan. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya.

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 tidak memiliki sistem pendorong (propulsi) seperti kapal pada umumnya. 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, alat berat dan lain-lain. Di Indonesia tongkang banyak diproduksi di daerah Batam (Kepulauan Riau) yang merupakan salah satu basis produksi perkapalan di Indonesia.

b. Pengertian Pemanduan / Penundaan

Pemanduan merupakan bagian dari fungsi navigasian atau penunjang dalam keselamatan pelayaran kapal yang disebabkan oleh karakteristik khas dimiliki pelabuhan tersebut. Pemanduan merupakan kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, informasi kepada nakhoda tentang kondisi pelabuhan, perairan dan alur pelayaran setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Berdasarkan Peraturan Menteri (PM) Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal (Bab I Pasal 1), pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Menurut Tjetjep Karsafman (2010:72) pada dasarnya pemanduan kapal merupakan salah satu upaya menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam untuk berlabuh.

Menurut Arso Martopo (2010:5), mempunyai definisi-definisi tentang :

- 1) Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam bentuk membantu nakhoda kapal agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungan.
- 2) Penundaan kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat ke atau untuk melepaskan dari dermaga, jetty, trestle, pier, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan menggunakan kapal tunda.

Pemanduan dilakukan oleh sebuah perusahaan jasa pandu di pelabuhan yang ditetapkan oleh Ditjen Perhubungan Laut yang telah memenuhi syarat sarana dan prasarana, awak kapal, dan kewajiban lainnya, serta dibawah pembinaan dan pengawasan perhubungan laut.

Dalam hal ini pemanduan mempunyai arti penting untuk menjamin kepentingan keselamatan kapal, ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal akan masuk/keluar perairan tertentu serta dapat lebih meningkatkan keselamatan bagi kapal, penumpang maupun muatan, aset pelabuhan dan juga lingkungan perairan pelabuhan dan sekitarnya.

b. Instansi Pemerintah Terkait Penyandaran Kapal

Instansi pemerintah sebagaimana dimaksud sebagai berikut :

1) Kamtor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

KSOP mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kantor Kesyahbandraan dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi :

- a) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- b) Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
- c) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
- d) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim

dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

- e) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- f) Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, penyusunan tarif untuk ditetapkan Menteri.
- g) Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran.
- h) Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertuban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
- i) Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan.
- j) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan hada kepelabuhanan
- k) Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

2) Bea dan Cukai

Sesuai dengan UU Republik Indonesia No. 10/1995 tentang Kepabean, Direktorat Bea Cukai berada di bawah Departemen Keuangan. Yang secara umum tugas instansi bea dan cukai adalah mengenakan pajak cukai terhadap barang atau muatan yang masuk keluar daerah dimana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk membayar bea.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, Bea Cukai mempunyai tugas :

- a) Mengadakan pemeriksaan terhadap keluar/masuknya barang di daerah Bea dan Cukai.
- b) Pemeriksaan terhadap barang-barang muatan di kapal maupun di gudang.
- c) Mengawal barang yang belum terkena bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang berdasarkan tarif yang ditetapkan pemerintah.
- d) Mengawal barang yang belum terkena bea masuk pelabuhan enterport atau sebaliknya
- e) Mengawal barang dari kawasan pedalaman yang dinyatakan daerah bea-cukai ke pelabuhan.

3) Imigrasi

Direktorat Imigrasi adalah badan yang berada di bawah Departemen Kehakiman.

Dipelabuhan, instansi ini mempunyai tugas untuk :

- a) Mengawasi keluar masuknya orang sesuai ketentuan dari keimigrasian.
- b) Memeriksa penumpang dan awak kapal, dalam hal penumpang asing yang hendak masuk atau keluar daerah hukum Indonesia.
- c) Memeriksa paspor penumpang asing apakah sudah memenuhi ketentuan.
- d) Memeriksa paspo ABK (Anak Buah Kapal).
- e) Memberikan immigration clearance.

4) Karantina Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Menteri Kesehatan Nomor : 2348/MENKES/PER/XI/2011 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Kesehatan Nomor : 356/MENKES/PER/IV/2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan, Bab I pasal 1, KKP adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Kesehatan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud du Bab I pasal 2, KKP mempunyai tugas poko dan fungsi sebagai berikut :

- a) Pelaksanaan kekarantinaan
- b) Pelaksanaan pelayanan kesehatan
- c) Pelaksanaan pengendalian risiko lingkungan di bandara, pelabuhan dan lintas batas darat negara.
- d) Pelaksanaan pengamatan penyakit, penyakit potensial wabah, penyakit baru dan penyakit mudah menular.
- e) Pelaksanaan sentra/simpul jejaring surveilans epidemiologi sesuai penyakit yang berkaitan dengan lalu lintas nasioanl, regional, dan internasional.
- f) Pelaksanaan pemberian sertifikat kesehatan obat, makanan kosmetika dan alat kesehatan serta bahan adiktif (OMKABA) ekspor dan mengawasi persyaratan dokumen kesehatan OMKABA impor.
- g) Pelaksanaan pengawasan kesehatan alat angkut dan muatannya.

5) Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (BP Batam)

Merupakan lembaga/instansi pemerintah pusat yang dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2007 dengan tugas dan wewenang melaksanakan pengelolaan, pengembangan dan pembangunan kawasan di Kota Batam, Kepulauan Riau sesuai dengan fungsi-fungsi kawasan. Sebelumnya BP Batam adalah Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam atau lebih dikenal dengan nama Otorita Batam.

Tugas BP Batam yaitu :

- a) Melaksanakan pengelolaan, pengembangan dan pembangunan di Kawasan Perdagagn Bebas dan Pelabuhan bebas Batam.

Fungsi BP Batam yaitu :

- a) Perumusan dan/atau penetapan kebijakan di bidang pengelolaan, pengembangan dan pembangunan di Kawasan Bebas Batam
- b) Koordinasi dan sinkronisasi pelaksanaan kebijakan di bidang pengelolaan, pengembangan dan pembangunan di Kawasan Bebas Batam
- c) Pemantauan dan evaluasi pelaksanaan kebijakan
- d) Pembinaan administrasi dan aparatur
- e) Pelaksanaan pengelolaan kegiatan penanaman modal
- f) Pelaksanaan kegiatan penyediaan dan pengembangan sarana dan prasarana
- g) Pelaksanaan kegiatan dan pengelolaan sarana perhubungan laut dan udara
- h) Pengawasan atas pelaksanaan tugas dan fungsi di lingkungan Badan Pengusahaan Batam.

5. Faktor yang Menyebabkan Keterlambatan Penyandaran Kapal

Pengertian keterlambatan menurut Casey (2004:65) adalah salah satu masalah kinerja yang paling persisten dan salah satu yang paling sulit diubah. Pengertian keterlambatan menurut Ervianto (1998:9) adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Sesuai kesimpulan dari keterlambatan, penulis menyimpulkan bahwa keterlambatan adalah kerugian waktu, materi, modal dan berdampak beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda dan tidak berjalan sesuai yang diharapkan tindakan dalam proses atau cara pada suatu usaha terhadap sesuatu hal mencapai tujuan yang sudah ditetapkan agar hasil dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin dengan alat tersedia.

Berdasarkan penyebab faktor-faktor keterlambatan :

a. Faktor internal

Faktor internal adalah yang menjelaskan tentang pembahasan permasalahan inti pokok suatu kegiatan atau mengenai sumber-sumber permasalahan dari inti dalam suatu kegiatan. Faktor internal penyebab keterlambatan ini dapat dijelaskan sebagai berikut :

- 1) Kesalahan teknis pekerjaan
- 2) Gangguan fungsi struktural pekerjaan
- 3) *Human error*

b. Faktor eksternal adalah yang menjelaskan tentang pembahasan dari luar suatu kegiatan permasalahan atau gejala alam yang tidak bisa diprediksikan/rencanakan oleh suatu sistem permasalahan. Faktor eksternal penyebab keterlambatan ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

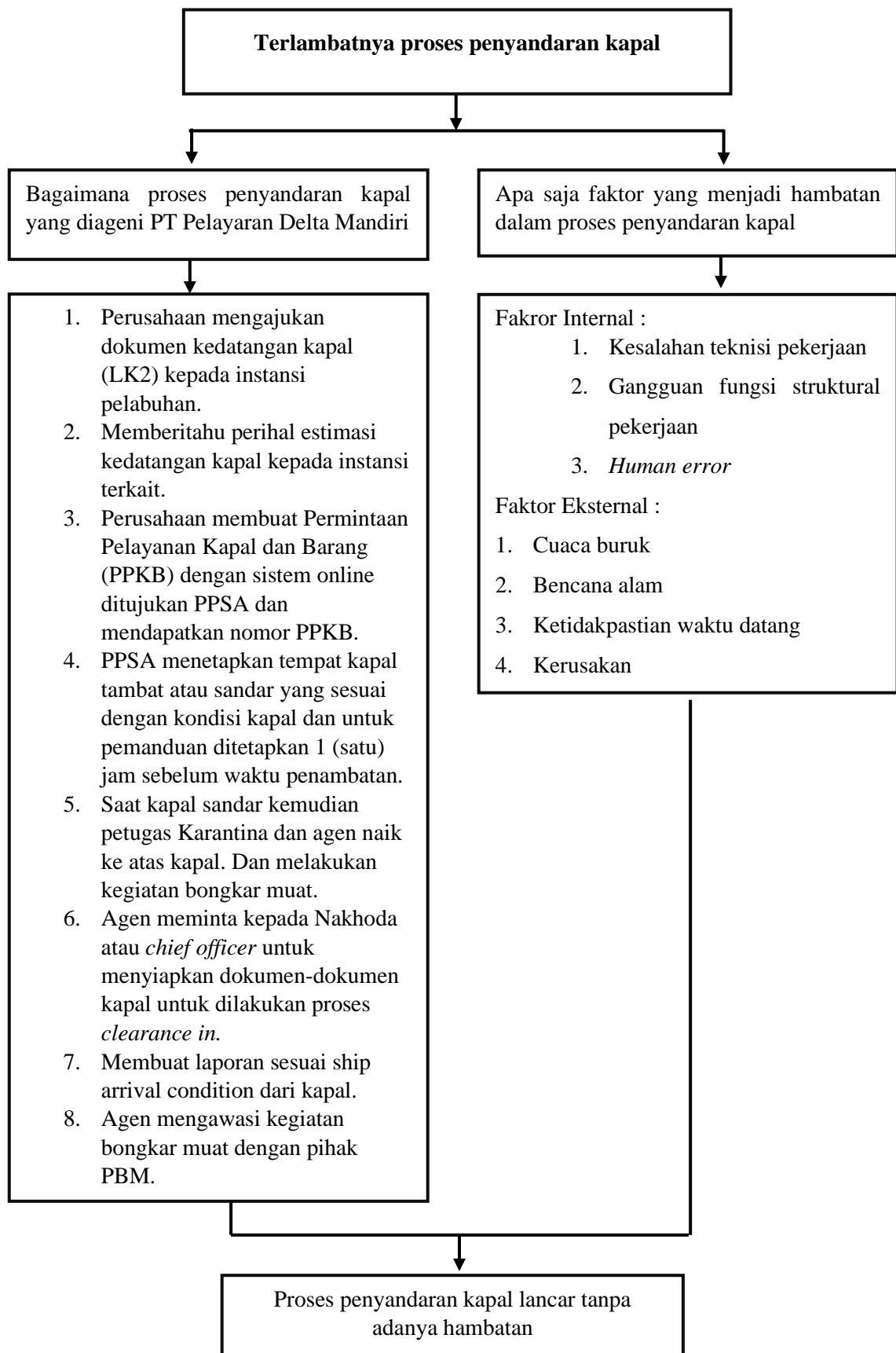
- 1) Cuaca buruk
- 2) Bencana alam
- 3) Waktu
- 4) Ketidakpastian waktu datang
- 5) Kerusakan

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi masalah dalam kegiatan proses penyandaran kapal serta solusi sebagai pemecahan masalah secara garis besar sebagai berikut :

Gambar 2.1

Kerangka Pemikiran



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian terhadap keterlamabatan proses penyandaran kapal guna mengetahui faktor yang menjadi hambatan terlambatnya proses clearance in terhadap kapal TB. MINGSING TK. NUMBING SATU yang diageni oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri pada saat melakukan praktek darat (Prada) di Batam selama 8 bulan terhitung dari bulan November 2020 sampai dengan Juni 2021.

2. Tempat Penelitian

- a. Nama Perusahaan : PT. Pelayaran Delta Mandiri
- b. Alamat : Jln. Ir. Sutami, Komplek Siriaon Indah Blok B
No. 10, Kel. Patam Lestari, Kec. Sekupang,
Batam, Indonesia
- c. Telp : (+62) 7783541000
(+62) 81372649082
- d. E-mail : inquiry@deltams.co.id

B. METODE PENDEKATAN

Dalam penelitian ini, penulis menerapkan metode penelitian deskriptif kualitatif. “Data kualitatif yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang tepat diamati” (Uhar Saputra, 2012:121). Dalam hal ini digunakan metode deskriptif kualitatif karena penyebab terjadinya masalah tidak disebabkan oleh satu faktor

saja melainkan banyak faktor sehingga perlu adanya penjelasan tentang faktor-faktor tersebut. Penggunaan metode ini berdasarkan bukti yang nyata atau objektif dan menggunakan analisis, perlu dilakukan secara sistematis, teratur, dan cermat dengan segala keadaan yang terjadi. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan hasil yang baik serta bertujuan untuk memecahkan masalah-masalah actual yang dihadapi untuk mengumpulkan Data-data atau informasi untuk disusun, dijelaskan dan dianalisa menyeluruh dalam menggambarkan rincians segala sesuatu yang terjadi pada kegiatan atau situasi tertentu.

C. SUMBER DATA

Dalam menulis skripsi ini, peneliti tentunya memerlukan data-data untuk mendukung penelitian yang dilakukan. Adapun data yang diperlukan oleh peneliti pada PT. Pelayaran Delta Mandiri yaitu :

1. Data Primer

Data tangan pertama (data primer) biasanya diperoleh melalui observasi yang bersifat langsung sehingga akurasi lebih tinggi. Dalam penelitian ini peneliti melakukan pengamatan secara langsung di PT. Pelayaran Delta Mandiri dan juga melalui wawancara dengan figur tertentu yang terkait dan mengetahui kegiatan penyandaran kapal di PT. Pelayaran Delta Mandiri serta yang bertanggung jawab atas lingkup kerja tersebut.

2. Data Sekunder

Adapun dalam penelitian ini data sekunder diperoleh dari referensi yang berkaitan dengan penyusunan skripsi, serta data yang diperoleh dari instansi terkait dalam penelitian. Dalam penyusunan skripsi peneliti mengambil data tentang sistematika atau prosedur proses penyandaran kapal di PT. Pelayaran Delta Mandiri. Peneliti juga mendapatkan data tentang dokumen-dokumen yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang dianalisis oleh peneliti serta keterangan tentang proses penyandaran kapal di PT. Pelayaran Delta Mandiri. Data-data tersebut diharapkan dapat memberikan informasi dalam pemecahan masalah yang terdapat dalam skripsi ini.

D. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian adalah subjek berupa orang, benda maupun peristiwa yang menjadi pusat perhatian penelitian. Dalam hal ini peneliti menentukan subjek yang merupakan orang-orang yang mengetahui situasi peristiwa tersebut, dimana subjek peneliti yaitu narasumber para karyawan PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam dan aktivitas penelitian ini merupakan proses clearance in kapal TB. Mingsing dan TK. Numbing Satu.

E. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam penyusunan skripsi ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang didasarkan pada pedoman penulisan skripsi. Beberapa cara teknik pengumpulan data yaitu :

a. Observasi

Teknik penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan secara langsung dari obyek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut penulis menggunakan teknik penelitian data berupa observasi. Observasi yaitu pengumpulan data yang berupa informasi berdasarkan pengamatan langsung oleh penulis yang dilakukan selama melaksanakan praktek darat (Prada) di perusahaan PT. Pelayaran Delta Mandiri.

b. Wawancara

Merupakan teknik pengumpulan data dengan melakukan tanya jawab secara langsung dengan pihak-pihak yang terkait untuk mendapatkan data-data serta informasi yang sesuai dengan permasalahan yang ada. Pada kesempatan ini, peneliti melakukan wawancara langsung kepada Manager operasional serta Staff operasional lainnya.

c. Dokumentasi

Pengumpulan data dengan cara melihat dan mempelajari dokumen yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti yang terdapat pada perusahaan keagenan PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam.

Dokumen yang dipelajari dan sebagai penunjang dalam penelitian ini yaitu :

1. Dokumen clearance in
2. Hasil wawancara sumber daya manusia
3. Foto-foto saat proses penyandaran kapal

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisa yang digunakan untuk menganisa data yang ada dalam skripsi ini adalah dengan menggunakan analisis deskriptif, yaitu data-data yang didapatkan selama melakukan penelitian dikumpulkan dan kemudian dipaparkan serta digambarkan sesuai dengan keadaan dan kondisi pada saat itu dan berdasarkan atas pengamatan dengan melihat data-data yang ada. Data-data yang yang telah diperoleh ini kemudian dianalisa dan hasil dari analisa ini diharapkan akan menghasilkan suatu gambaran yang lebih jelas dari penyusunan skripsi ini baik dari permasalahannya maupun hasil akhirnya. Dan diharapkan pula dapat memberikan solusi mapun pemecahan masalah yang tepat dan akurat, baik dalam mengamati dan menangani tentang permasalahan yang diangkat.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi mengenai data yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini

1. Profil perusahaan

PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam merupakan perusahaan khusus keagenan kapal yang berdiri pada tanggal 18 September 2017 yang melayani kegiatan keagenan kapal dalam maupun luar negeri. PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam ini berfokus pada layanan bisnis seperti agen pengiriman, bongkar/muat barang, crew handling, custom clearance, ekspor impor, dan lain-lain. Perusahaan ini mempunyai tim manajemen operasional yang kegiatannya mengurus segala sesuatu yang dibutuhkan kapal saat akan melaksanakan kegiatan di pelabuhan batam dari awal kedatangan kapal sampai keberangkatan kapal dari pelabuhan batam.

PT Pelayaran Delta Mandiri Batam yang berlokasi di daerah Kepulauan Riau Batam, yang diharapkan dapat memberikan pelayanan terbaiknya guna untuk melancarkan kegiatan transportasi laut serta dapat meningkatkan kualitas perusahaan agar dapat tetap menjaga kepercayaan pelanggan dan masyarakat sebagai pemberi jasa keagenan kapal dengan cara mengelola secara efektif dan efisien, sehingga pihak-pihak yang telah bekerja sama dengan PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam memperoleh kepuasan atas layanan yang diberikan dan tidak berpindah ke perusahaan lain yang bergerak dalam bidang yang sama.

a. Alamat Kedudukan Perusahaan

Nama Perusahaan : PT Pelayaran Delta Mandiri

Usaha : Perusahaan keagenan Kapal

Akte Pendirian Perusahaan

Notaris : Vidia Cherria Chairunisa, S.H., M.Kn.

Nomoe dan Tanggal : No. 04 / 18 September 2017

Penanggung Jawab : Danny Priabudi

Alamat Perusahaan : Jl. Ir. Sutami, Komp. Siriaon Indah Blok B
No.10 Kel. Patam Lestari Kec. Sekupang Batam.

Jumlah Tenaga Kerja : 6 orang

2. Proses penyadaran kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam

Dalam melaksanakan pekerjaannya, PT Pelayaran Delta Mandiri Batam memiliki standar operasi prosedur (SOP) kerja yang telah ditetapkan untuk melakukan kegiatan layanan jasa keagenan.

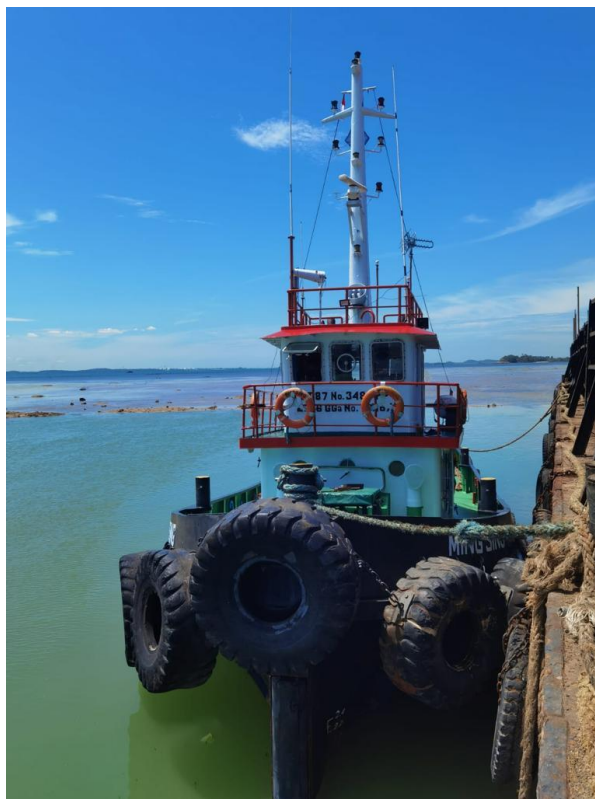
Alur proses penyadaran kapal di dermaga yang dilakukan oleh PT Pelayaran Delta Mandiri yaitu :

- a. Perusahaan mengajukan dokumen kedatangan kapal (LK2) kepada instansi pelabuhan.
- b. Memberitahu perihal estimasi kedatangan kapal kepada instansi terkait.
- c. Perusahaan membuat Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dengan sistem online ditujukan PPSA dan mendapatkan nomor PPKB.
- d. PPSA menetapkan tempat kapal tambat atau sandar yang sesuai dengan kondisi kapal dan untuk pemanduan ditetapkan 1 (satu) jam sebelum waktu penambatan.
- e. Saat kapal sandar kemudian petugas Karantina dan agen naik ke atas kapal. Dan melakukan kegiatan bongkar muat.
- f. Agen meminta kepada Nakhoda atau *chief officer* untuk menyiapkan dokumen-dokumen kapal untuk dilakukan proses *clearance in*.
- g. Membuat laporan sesuai ship arrival condition dari kapal.
- h. Agen mengawasi kegiatan bongkar muat dengan pihak PBM.

Pada saat melakukan penginputan sistem online pada PPSA, staff kurang memahami sistem yang digunakan dan masih bertanya-tanya bagaimana proses yang benar sehingga proses penyandaran menjadi terhambat.

Alur proses penyandaran kapal yang dilakukan oleh perusahaan atau agen sudah sesuai dengan prosedur yang ditetapkan tetapi masih terjadi keterlambatan yang disebabkan oleh adanya hambatan dari faktor internal dan eksternal.

Gambar 4.1
Penyandaran Kapal



Sumber : PT Pelayaran Delta Mandiri

3. Faktor hambatan yang terjadi pada proses penyandaran kapal di PT Pelayaran Delta Mandiri

Terjadinya keterlambatan dalam proses penyandaran kapal disebabkan oleh 2 faktor, yakni faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal terkait dengan adanya miskomunikasi antar sataff mengenai jobdesk masing-masing. Hal ini terjadi karena kurangnya pemahaman terhadap konteks

pekerjaan masing-masing staff dan masih kurangnya memahami sistem kinerja di PT Pelayaran Delta Mandiri Batam.

Hambatan selanjutnya mengenai kurang optimalnya koordinasi antar staff operasional, baik staff yang berada di kantor maupun staff yang berada di lapangan. Kurangnya mengkoordinasikan mengenai pembagian tugas serta tanggung jawab dan pelaksanaannya pun bersifat individual.

Koordinasi merupakan suatu hal yang penting dalam melakukan kerjasama tim untuk menunjang kelancaran dan kesuksesan suatu pekerjaan. Kerjasama yang dilakukan oleh perusahaan kurang.

Sedangkan untuk faktor eksternal didapatkan dari berbagai hal yang terjadi di luar perusahaan berkaitan dengan penyandaran kapal yaitu kapal tunda yang membantu proses penyandaran kapal mengalami kerusakan mesin seperti black out, serta kurangnya daya dorong untuk melakukan bantuan penyandaran kapal. Hal tersebut dikarenakan karena kapal tunda yang digunakan memiliki DWT yang kecil serta kondisi kapal yang sudah tua untuk membantu menyandarkan kapal ke dermaga pelabuhan.

B. ANALISIS DATA

Data hasil dari penelitian ini diperoleh dari hasil observasi, wawancara, kepustakaan serta dokumentasi yang dilakukan peneliti saat melaksanakan praktek darat di PT Pelayaran Delta Mandiri. Seluruh hasil informasi peneliti dapatkan dengan melakukan wawancara dengan manajer dan kepala operasional.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis saat melaksanakan Praktek Darat Pada tanggal 06 Juni 2021 terjadi permasalahan yang dialami oleh PT Pelayaran Delta Mandiri Batam di perairan Batu Ampar saat proses penyandaran kapal tongkang dan tugboat. Permasalahan yang terjadi adalah terlambatnya kapal dalam proses penyandaran oleh pihak pelabuhan. Hal tersebut melibatkan pihak terkait dari instansi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam, Karantina Kesehatan Pelabuhan (KKP), Badan Pengelola Pelabuhan (BP) Batam, serta pihak instansi lain yang terkait dalam proses

penyandaran kapal. Kurangnya komunikasi dan koordinasi serta sumber daya manusia diyakini sebagai faktor penyebabnya.

PT Pelayaran Delta Mandiri Batam mengalami kerugian baik dari segi biaya untuk penambatan maupun kapal- kapal dari agen lain yang akan bersandar menjadi terhambat dan hal tersebut berdampak cukup besar. Oleh karena itu, pihak PT Pelayaran Delta Mandiri Batam dan pihak instansi terkait membantu dalam penanganan masalah tersebut.

Berdasarkan hasil penelitian di PT Pelayaran Delta Mandiri Batam, peneliti mendapat data bagaimana proses penyandaran kapal, hambatan-hambatan, serta upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan tersebut.

Dari hasil gambaran umum yang dijelaskan kemudian dilakukan analisa berdasarkan pengalaman penulis dan menarik garis besar dari pokok permasalahan yang dibahas yang kemudian akan dipaparkan serta memberikan solusi sebagai pemecahan masalah untuk meminimalisir masalah yang akan timbul dikemudian hari. Adapun masalah-masalah yang akan dianalisa yaitu :

1. Bagaimana proses penyandaran kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam dalam proses clearance in?

Dalam proses penelitian penulis melakukan observasi dilapangan pada tanggal 06 Juni 2021 saat penyandaran kapal dilakukan, dan penulis melakukan wawancara kepada Bapak Jeremia Manurung selaku Kepala Operasional di PT Pelayaran Delta Mandiri Batam, pernyataannya sebagai berikut :

“Sistem penyandaran kapal di PT Pelayaran Delta Mandiri Batam ini sudah diinformasikan dengan pihak kapal yang akan sandar di pelabuhan, tetapi masih terjadi kurang pemahaman diantara karyawan pada saat proses penerimaan informasi dan proses pelaporan kepada instansi terkait, sehingga yang terjadi adalah keterlambatan proses penyandaran kapal”.

Setelah mengetahui alur proses penyandaran, dapat diketahui bahwa perusahaan sudah memberikan pelayanan yang baik sesuai dengan prosedur yang ada, mulai kapal tiba hingga kapal sandar agen selalu standby memberikan pelayanan. Namun, masih terjadi keterlambatan penyandaran kapal yang dapat dikatakan kurang optimal dikarenakan koordinasi tugas dan tanggung jawab masih bersifat individual serta instansi-instansi terkait yang bergantung kepada perusahaan agen untuk menangani penyandaran kapal sepenuhnya.

Gambar 4.2
Penyandaran kapal



Sumber : PT Pelayaran Delta Mandiri

2. Apa saja faktor yang menjadi hambatan dalam proses penyandaran kapal di PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam?

Pada tanggal 06 Juni 2021 saat penyandaran kapal dilakukan, adapun permasalahan yang terjadi yaitu belum terlaksananya secara optimal proses penyandaran kapal, dimana masih terjadi keterlambatan pada proses penyandaran kapal. Oleh karena itu, dapat diketahui hambatan yang terjadi dengan adanya faktor internal dan eksternal, yaitu :

a. Faktor Internal

1) Kesalahan teknis pekerjaan

Komunikasi dan koordinasi merupakan hal penting dalam setiap proses kegiatan operasional di PT Pelayaran Delta Mandiri Batam. Hal tersebut perlu dilakukan agar tidak terjadi miskomunikasi dan dapat menghindari terjadinya kesalahan pekerjaan. Sama halnya pada PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam miskomunikasi terjadi seperti perbedaan persepsi antar staff, perbedaan pengetahuan, pengalaman, serta perbedaan gaya bahasa yang digunakan.

Seperti yang dikatakan Bapak Jeremia Manurung, kendala terjadi saat proses bagian dokumen Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) salah satu staff yang mengurus sistem pada saat itu kurang paham tentang sistem yang digunakan. Hal tersebut mengakibatkan terjadinya hambatan pada proses penyandaran kapal.

2) Gangguan fungsi struktural

Struktur organisasi perusahaan yang baik menjadi hal yang sangat penting bagi perusahaan. Struktur didalam organisasi dibuat untuk menjalankan perusahaan sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing jabatan. Struktur organisasi mampu memisahkan tanggung jawab dan wewenang anggotanya. Dalam hal ini, PT Pelayaran Delta Mandiri tidak mempunyai kendala atau gangguan dalam fungsi struktural perusahaan.

3) *Human error* / kelalaian manusia

Human error dapat didefinisikan merupakan suatu keputusan atau perilaku manusia yang tidak tepat yang dapat mengakibatkan kurangnya efektifitas, keselamatan, atau performa sistem. Hal ini menjelaskan ada banyak dampak yang menyebabkan kerugian perusahaan maupun karyawan itu sendiri. Dalam hal ini, PT Pelayaran Delta Mandiri tidak mengalami masalah terhadap *human error*.

b. Faktor Eksternal

1) Cuaca buruk

Cuaca buruk merupakan keadaan cuaca diluar keadaan normal dimana ombak lebih dari 4 meter dan kecepatan angin lebih dari 6 pada skala beaufort. Laporan kejadian cuaca buruk harus dibuat kapal untuk menghindari kerusakan dan pencemaran. Pada saat penyandaran kapal berlangsung, cuaca pada hari itu cukup bagus untuk dilakukan penyandaran kapal.

2) Bencana alam

Bencana alam adalah suatu bencana yang disebabkan oleh peristiwa yang mengancam serta mengganggu kehidupan masyarakat sehingga berakibat timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, dan dampak psikologis. Pada saat penyandaran kapal tidak terjadi bencana alam dilingkungan sekitar.

3) Ketidakpastian waktu datang

Waktu kedatangan kapal sudah sesuai dengan estimasi yang diberitahukan. Tetapi waktu sandar kapal terjadi keterlambatan.

4) Kerusakan

Kerusakan terjadi pada mesin kapal tunda. Kapal tunda yang digunakan untuk membantu menyandarkan kapal sudah tua dan sering mengalami engine trouble seperti black out. Black out adalah sebuah kondisi ketika tegangan listrik di kapal hilang atau mati listrik, sehingga hanya lampu emergency yang menyala di dalamnya. Selain itu juga terdapat kurangnya daya dorong pada kapal untuk melakukan bantuan penyandaran kapal dikarenakan kapal tunda yang dipakai memiliki DWT yang kecil untuk dapat membantu menyandarkan kapal ke dermaga pelabuhan.

Hal tersebut didukung dengan pernyataan Capt Medi selaku Nahkoda kapal TB. MINGSING TK. NUMBING SATU yaitu :

“Penyandaran kapal kali ini terjadi karena beberapa faktor, salah satunya yaitu kerusakan mesin yang terjadi secara tiba-tiba disaat penyandaran sedang berlangsung, kapal tunda mengalami blackout atau suatu keadaan dimana tidak ada *supply* listrik diatas kapal atau biasa disebut mati listrik. Hal tersebut juga mempengaruhi waktu sandar kapal.”

Setelah mengetahui proses penyandaran, faktor yang menjadi hambatan dalam proses penyandaran kapal disebabkan oleh 2 faktor yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal yaitu terjadi kesalahan teknis pekerjaan atau kurangnya pemahaman tentang sistem yang digunakan. Hal tersebut mengakibatkan terjadinya hambatan pada proses penyandaran kapal.

Sedangkan untuk faktor eksternal yaitu terjadi kerusakan mesin pada kapal tunda atau tugboat yang membantu untuk proses penyandaran kapal sehingga hal tersebut mempengaruhi waktu sandar kapal.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisa terhadap permasalahan yang telah dikemukakan di atas, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan. Dalam pemecahan masalah, penulis menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan mana yang paling tepat untuk dipilih sebagai pemecahan masalah. Adapun pemecahan masalah yang dapat penulis uraikan adalah sebagai berikut :

1. Proses penyandaran kapal yang diageni oleh PT Pelayaran Delta Mandiri Batam
Pada kegiatan proses penyandaran kapal yang diageni oleh PT Pelayaran Delta Mandiri Batam sudah sesuai dengan standar operasional prosedur (SOP), namun masih terjadi keterlambatan penyandaran kapal.

2. Faktor hambatan yang menyebabkan keterlambatan penyandaran kapal.

Berdasarkan kegiatan proses penyandaran kapal yang telah diuraikan, faktor yang menjadi hambatan dalam proses penyandaran kapal disebabkan oleh 2 faktor yaitu :

a. Melakukan pelatihan mengenai Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan

Dilakukanya pelatihan mengenai SOP agar meminimalisir kesalahan pekerjaan yang dilakukan. Pelatihan dilakukan juga agar tidak terjadi miskomunikasi, menghindari konflik bahkan melepaskan tanggung jawab masing-masing yang pada akhirnya menyebabkan terlambatnya proses penyandaran kapal.

b. Melakukan koordinasi dengan perusahaan kepanduan untuk mencari kapal pengganti.

Berkoordinasi dengan perusahaan kepanduan agar dapat segera mencarikan kapal tunda untuk menggantikan sementara dan melanjutkan kegiatan penyandaran kapal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. Proses penyandaran kapal yang diageni oleh PT Pelayaran Delta Mandiri Batam sudah sesuai dengan prosedur, namun masih saja terjadi keterlambatan proses penyandaran kapal di Perairan Batu Ampar, Batam.
2. Dari keterlamabatan tersebut dapat diketahui faktor yang menjadi hambatan pada proses penyandaran kapal yakni terdiri dari faktor internal dan eksternal. Faktor internal yaitu terjadi kesalahan teknis pekerjaan atau kurangnya pemahaman tentang sistem yang digunakan. Solusi yang diberikan yaitu dengan melakukan pelatihan mengenai Standar Operasional Prosedur (SOP) yang diterapkan PT Pelayaran Delta Mandiri Batam. Dengan dilakukanya pelatihan akan sangat membantu para staff/karyawan untuk mengetahui tugas dan tanggung jawab serta standar operasional prosedur yang diterapkan perusahaan.

Sedangkan untuk faktor eksternal yaitu terjadi kerusakan mesin atau *trouble engine* pada kapal tunda atau tugboat yang membantu untuk proses penyandaran kapal. Solusi yang dapat dilakukan yaitu dengan berkoordinasi dengan perusahaan kepanduan agar dapat segera mencari kapal tunda untuk menggantikan sementara dan melanjutkan kegiatan penyandaran kapal.

B. SARAN

Berkaitan dengan pembahasan yang telah dijelaskan, maka penulis memberikan beberapa saran, antara lain :

1. Sebelum melakukan proses penyandaran kapal, perusahaan melakukan koordinasi dan kerjasama dengan pihak terkait maupun antar staff sehingga pekerjaan yang dilakukan dapat diupayakan berjalan dengan optimal.
2. Melaksanakan pelatihan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang diberikan perusahaan dengan baik agar karyawan lebih memahami tugas dan tanggung jawab masing-masing.
3. Perusahaan lebih meningkatkan hubungan yang baik dengan instansi terkait di pelabuhan baik instansi pemerintah maupun swasta.
4. Perusahaan kepanduan turut mendukung dengan memperhatikan segala sarana dan prasarana yang digunakan agar meminimalisir kerusakan maupun keterlambatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. 2006. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Radja Grafindo.
- Arikunto, S. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Arwintas, Dirgahayu. 2012. *Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*. Jakarta: Herindo Ergatama.
- F. D. C. Sudjatmiko. 2007. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: CV. Akademika Pressindo.
- Hasibuan, Malayu. 2016. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Penerbit Bumi Aksara.
- Herman, Budi. 2015. *Manajemen Kapal Niaga*. Jakarta: Andi Publisher.
- Kosasih dan Soewondo. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Meleong, Lexy J. 2015. *Metode Penelitian Kualitatif, cetakan ke-36*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset.
- Nimpuno, Hanjoyo Bono, dkk. 2014. *Kamus Bahasa Indonesia Edisi Baru*. Jakarta: Pandom Media Nusantara.
- Peraturan Menteri Perhubungan. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57*.
- Peraturan Menteri Perhubungan. 2012. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan*.
- Republik Indoonesia. 2008. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&B*. Bandung: Alfa Beta.

Lampiran Wawancara

Hasil Wawancara

Wawancara dilakukan kepada Manager

Nama : Marwanto

Jabatan : KA. Bisnis Unit / Manager

Daftar pertanyaan wawancara

Penulis : “tugas agen dalam proses penyandaran kapal atau *clearance in* apa saja?”

Narasumber : “proses penyandaran kapal yang diageni oleh PT Pelayaran Delta Mandiri Batam sebelumnya sudah dilakukan koordinasi dengan pihak kapal yang melalui perwakilan perusahaan atau agen. Selanjutnya agen akan memberitahukan mengenai Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) kepada instansi terkait seperti Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam, Karantina Kesehatan Pelabuhan (KKP), Badan Pengelola Pelabuhan (BP) Batam. Lalu setelah itu agen dapat berkoordinasi dengan perusahaan kepanduan untuk mempersiapkan kapal yang akan digunakan untuk membantu menyandarkan kapal”

Penulis : “apa saja kendala yang terjadi selama proses penyandaran kapal dilakukan?”

Narasumber : “untuk sejauh ini beberapa kendala yang terjadi dalam proses penyandaran kapal seperti masalah koordinasi yang dilakukan antara staff kantor dengan staff operasional yang tidak sinkron yang dapat menyebabkan miskomunikasi, selain itu juga adanya kendala terhadap mesin kapal tunda / *tugboat* yang digunakan untuk membantu proses penyandaran kapal mengalami *trouble engine* yakni terjadi *black out* dan masalah lainnya”

Penulis : “lalu tindakan apa yang dilakukan ketika masalah tersebut masih terjadi?”

Narasumber : “untuk masalah ini biasanya kantor akan melakukan koordinasi lagi untuk mengatasi masalah yang ada seperti masalah *tugboat* yang *black out* maka dari itu segera dicarikan kapal pengganti sementara untuk tetap membantu proses penyandaran kapal yang dilakukan.”

Wawancara dilakukan kepada Kepala Operasional

Penulis : “apa saja tugas pokok serta peran bapak sebagai kepala operasional dilapangan?”

Narasumber : “tugas pokok saya yang menjabat sebagai kepala operasional dilapangan yaitu mengawasi dan memberikan arahan kepada karyawan yang lain serta memberi panduan tentang keselamatan kerja pada saat kegiatan dilaksanakan. Peran saya yaitu mengkoordinasikan kegiatan selama dilapangan dan melaporkan seluruh kegiatan yang dilakukan dilapangan.”

Penulis : “apa saja kendala yang terjadi saat mengkoordinasikan semua kegiatan dilapangan?”

Narasumber : “ada beberapa kendala saat mengkoordinasikan kegiatan dilapangan yakni salah satunya masih terjadi kesalahan dalam pekerjaan yang dilakukan karyawan, dan juga karyawan yang lalai atau lupa untuk melaporkan ketika ada kendala sehingga dapat menjadi hambatan pada proses penyandaran kapal.”

Wawancara dilakukan kepada Capt. Medi selaku Nahkoda kapal

Penulis : “apa saja kendala yang terjadi pada saat penyandaran kapal?”

Narasumber : “penyandaran kali ini terjadi keterlambatan yang dikarenakan beberapa faktor, salah satunya yaitu terjadi kerusakan mesin yang secara tiba-tiba disaat penyandaran sedang berlangsung, kapal tunda mengalami blackout atau suatu keadaan dimana tidak ada supply listrik diatas kapal atau biasa disebut mati listrik. Hal tersebut juga mempengaruhi waktu sandar kapal”

Penulis : “lalu bagaimana yang anda lakukan ketika masalah tersebut terjadi?”

Narasumber : “sejauh ini ketika kapal yang membantu kami mengalami trouble engine, yang kami lakukan yaitu menunggu kapal tunda pengganti sementara agar kegiatan clearance tetap berjalan sehingga tidak memakan waktu yang terbuang”

Lampiran Wawancara

Hasil Wawancara

Wawancara dilakukan kepada Manager

Nama : Marwanto

Jabatan : KA. Bisnis Unit / Manager

Daftar pertanyaan wawancara

Penulis : “tugas agen dalam proses penyandaran kapal atau *clearance in* apa saja?”

Narasumber : “proses penyandaran kapal yang diageni oleh PT Pelayaran Delta Mandiri Batam sebelumnya sudah dilakukan koordinasi dengan pihak kapal yang melalui perwakilan perusahaan atau agen. Selanjutnya agen akan memberitahukan mengenai Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) kepada instansi terkait seperti Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Khusus Batam, Karantina Kesehatan Pelabuhan (KKP), Badan Pengelola Pelabuhan (BP) Batam. Lalu setelah itu agen dapat berkoordinasi dengan perusahaan kepanduan untuk mempersiapkan kapal yang akan digunakan untuk membantu menyandarkan kapal”

Penulis : “apa saja kendala yang terjadi selama proses penyandaran kapal dilakukan?”

Narasumber : “untuk sejauh ini beberapa kendala yang terjadi dalam proses penyandaran kapal seperti masalah koordinasi yang dilakukan antara staff kantor dengan staff operasional yang tidak sinkron yang dapat menyebabkan miskomunikasi, selain itu juga adanya kendala terhadap mesin kapal tunda / *tugboat* yang digunakan untuk membantu proses penyandaran kapal mengalami *trouble engine* yakni terjadi *black out* dan masalah lainnya”

Penulis : “lalu tindakan apa yang dilakukan ketika masalah tersebut masih terjadi?”

Narasumber : “untuk masalah ini biasanya kantor akan melakukan koordinasi lagi untuk mengatasi masalah yang ada seperti masalah tugboat yang black out maka dari itu segera dicarikan kapal pengganti sementara untuk tetap membantu proses penyandaran kapal yang dilakukan.”

Wawancara dilakukan kepada Kepala Operasional

Penulis : “apa saja tugas pokok serta peran bapak sebagai kepala operasional dilapangan?”

Narasumber : “tugas pokok saya yang menjabat sebagai kepala operasional dilapangan yaitu mengawasi dan memberikan arahan kepada karyawan yang lain serta memberi panduan tentang keselamatan kerja pada saat kegiatan dilaksanakan. Peran saya yaitu mengkoordinasikan kegiatan selama dilapangan dan melaporkan seluruh kegiatan yang dilakukan dilapangan.”

Penulis : “apa saja kendala yang terjadi saat mengkoordinasikan semua kegiatan dilapangan?”

Narasumber : “ada beberapa kendala saat mengkoordinasikan kegiatan dilapangan yakni salah satunya masih terjadi kesalahan dalam pekerjaan yang dilakukan karyawan, dan juga karyawan yang lalai atau lupa untuk melaporkan ketika ada kendala sehingga dapat menjadi hambatan pada proses penyandaran kapal.”

Wawancara dilakukan kepada Capt. Medi selaku Nahkoda kapal

Penulis : “apa saja kendala yang terjadi pada saat penyandaran kapal?”


Narasumber : “penyandaran kali ini terjadi keterlambatan yang dikarenakan beberapa faktor, salah satunya yaitu terjadi kerusakan mesin yang secara tiba-tiba disaat penyandaran sedang berlangsung, kapal tunda mengalami blackout atau suatu keadaan dimana tidak ada supply listrik diatas kapal atau biasa disebut mati listrik. Hal tersebut juga mempengaruhi waktu sandar kapal”

Penulis : “lalu bagaimana yang anda lakukan ketika masalah tersebut terjadi?”

Narasumber : “sejauh ini ketika kapal yang membantu kami mengalami trouble engine, yang kami lakukan yaitu menunggu kapal tunda pengganti sementara agar kegiatan clearance tetap berjalan sehingga tidak memakan waktu yang terbuang”

Lampiran 2 PAS BESAR TB. MINGSING

NO. PK.205/ 10 / 7 /KSOP-KJG/2015


PAS BESAR
Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 59
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

REPUBLIK INDONESIA

Yang bertanda tangan di bawah ini **KAPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN**
menyatakan bahwa : **KAPAL MOTOR TUNDA**

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
MING SING	YD 3365	TANJUNGPINANG	2008 GGa No.5766/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN
21.25 X 6.20 X 3.20 (M)	- 87 -	- 27 -	1992

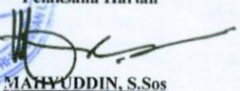
PENGGERAK UTAMA	MEREK TK/KW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
MESIN	CUMMINS No.33123552 - 700 PK	BAJA	SATU	SATU

Milik **PT. BINTANG KARTIKA** 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.

Diterbitkan di : **KIJANG**
Pada tanggal : **16 APRIL 2015**

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Ub.
KAPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KIJANG
Pelaksana Harian



M. H. UDDIN, S.Sos
Penata (III/c)
NIP. 19700206 199309 1 001

Didaftarkan dalam
Register Pas Besar di **KANTOR KSOP KIJANG**
No. Urut : - 334 -
No. Halaman : - 135 -
Buku Register : - II -

Tanda Selar : GT. 87 No.348/PPq

PUP 6 No.299904

Lampiran 3 TB. MINGSING SURAT UKUR



SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
NO. : 343 / PPq.

REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

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 <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>
" MING SING "	YD.3365-	TANJUNGPINANG	THN 1992.

* 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)) <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>
21.25 Meter	6.20 Meter	3.20 Meter

ISI KAPAL ADALAH
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE

- 87 -
TONASE KOTOR
GROSS TONNAGE

- 27 -
TONASE BERSIH
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 : **PY.671/40/13/DK.06 TANGGAL 02 NOPEMBER 2006.**

Dikeluarkan di **KIJANG,**
Issued at

Tanggal **10 OKTOBER 2006.** 20
date

AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Ob. DIRECTOR GENERAL OF SEA COMMUNICATION


DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KEPALA KANTOR
ADMINISTRATOR PELABUHAN
KIJANG

BAYU M. HASANI
NIP.120105325

DKP.II-22

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Lampiran 4 RPT

 <p>KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17</p>	
<p>Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8 JAKARTA - 10110</p>	
<p>TEL. 3813008, 3505008, 3813259, 3447017, 3842440 PST. 4213, 4227, 4209, 4135</p>	<p>TEL. 3844492, 3455543 FAX. 3811788, 3845430, 3507578</p>


Nomor	: AL 103/2009/97400/93541/21	Jakarta, 23 April 2021
Klasifikasi	:	
Lampiran	:	
Perihal	: Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri	Yth Kepada Direktur Utama PT. PELAYARAN ANGKUTAN LAUT BINTANG KARTIKA Jl. Kp. Baru (Kp. Melayu) Keke RT 001 RW 11 Kel. Kijang Kota, Kec. Bintan Timur
		di Bintan - 29100

- Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Angkutan Laut, Pasal 48 ayat 4 dan menunjuk surat Saudara No. 42/BK-Ditlala/IV/2021 tanggal 21 April 2021 perihal Laporan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri.
- Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini disampaikan bahwa kapal Saudara telah dicatat sebagai armada naga nasional dan dioperasikan pada trayek tidak tetap dan tidak teratur dengan data kapal sebagai berikut :

a. Nama Kapal	: MING SING
b. Nomor Pendaftaran	: 2008 GGa No 5416/L
c. Type	: motor tug boat
d. Isi Kotor (GT)/Bobot Mati (DWT)	: 87 / -
e. Tenaga Penggerak (HP)	: -
f. Kapasitas Angkut	: -
g. Status Kepemilikan Kapal	: Milik
h. Pelabuhan Singgah	: Kijang, Kijang/Sel Kolak, Kijang/Tuka Pertamina, Tanjung Pinang, Dabo Singkep, Kabil, Batam/Sekupang, Batam/Batu Ampar, Pamau Nongsa, Tanjung Uban, Tanjung Balai Karimun, Pekanbaru, Bengkalis, Panjang, Selat Panjang, Kuala Enok, Ranai, Dumai, Jambi (Talang Duku), Tanjung Pandan, Pontanak, Marunda, Pangkajene, Palembang/Boom Baru, Belawan, Merak, Bojonegara, Tanjung Priok, Mesuji, Perawang, Tarempa, Tembilahan, Sungai Siak, Siak Sri Indrapura, Daik Lingga, Senayang, Rengat, Tanjung Batu, Moro, Sungai Guntung, Menarik, Tongkang
i. Urgensi	: Menarik
j. Nomor dan Tanggal SIUPAL/SIOPSUS	: B XXXIV-68/AT.54 TANGGAL 28 Januari 2008
k. Nomor dan Tanggal Spesifikasi Kapal	: -
- Sehubungan dengan perihal tersebut di atas, saudara wajib memperhatikan :
 - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 pasal 46 ayat (2).
 - Persyaratan nautika teknis dan keselamatan pelayaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - Melaporkan realisasi perjalanan kapal (voyage report) per triwulan.
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pemilik barang dengan pengangkut.
 - Regulasi dan Peraturan yang ditetapkan, khususnya dalam pengangkutan MINERBA (Mineral dan Batubara).
 - Bagi pemilik barang / perusahaan pelayaran (pengoperasi kapal) yang mengangkut barang jenis minerba (mineral dan batubara) dan tidak mempunyai izin dari Dirjen Perhubungan Laut Cq. Dir. Keppel, maka tidak diizinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di terminal khusus yang telah ditetapkan.
 - Untuk pengangkutan barang berbahaya / limbah berbahaya harus dilengkapi dengan rekomendasi dari instansi yang berwenang.
 - Tidak diperkenankan menyalahgunakan BBM menurut peraturan yang berlaku.
- Rencana pengoperasian kapal ini diajukan untuk 3 (tiga) bulan terhitung mulai tanggal 23 April 2021 s/d tanggal 22 Juli 2021.
- Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan Yth.

- Direktur Jenderal Perhubungan Laut,
- Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Setempat,
- Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Setempat,
- Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Setempat,
- Kepala Kantor Pelabuhan Batam,
- Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat,
- Badan Usaha Pelabuhan Setempat.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
 U b
 KEPALA SUBDIREKTORAT ANGKUTAN LAUT DALAM
 NEGERI DIT LALA

Ttd

MEDY PURWANTO, S.T., M.T.
 NIP. 198005062000121001

Lampiran 5 Crewlist

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IDKID.0621.000034

NAMA KAPAL : MING SING NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN ANGKUTAN LAUT BINTANG KARTIKA TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-06-06 09:00:00
 ASAL : TEREMPA TUJUAN : Batam/Batu Ampar JUMLAH AWAK : 8 ORANG

DATA AWAK KAPAL

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	MAT MEDI	M	25-05-1976	Indonesia	6200145724	F097768	15-01-2023	NAKHODA	ANT - IV	6200145724M40211
2.	RAKJAN	M	16-12-1964	Indonesia	6200134068	F210139	12-03-2022	MUALIM - I	ANT - V	6200134068M50211
3.	ANDRIS	M	10-12-1967	Indonesia	6200031967	F214887	07-02-2022	KKM	ATT - V	6200031967S53811
4.	SUBHAN	M	17-02-1981	Indonesia	6200396224	F245198	01-07-2022	MASINIS - II	ATT - V	6200396224T50211
5.	YUWINDRA SATRIO	M	28-03-1986	Indonesia	6200216925	G002254	06-10-2023	JURU MUJI	RATING	6200216925010719
6.	ZAMAN	M	04-02-1971	Indonesia	6201113331	E138473	07-03-2022	JURU MUJI	RATING	6201113331010720
7.	ARPAN	M	21-02-1983	Indonesia	6201294876	F243687	27-06-2022	JURU MUJI	RATING	6201294876012416
8.	INSAN MUHAMAD	M	29-10-1995	Indonesia	6211718296	F034192	08-08-2022	JURU MINYAK	RATING	6211718296015117



DIKELUARKAN : KIJANG
 PADA TANGGAL : 06 JUN 2021
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS III
 KIJANG

Lampiran 6 Penunjukan Keagenan



PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL
PT. BINTANG KARTIKA
Jl. Kp. Baru Keke RT.001 RW.011 Kel. Kijang Kota Telp. 0771 - 462776 Fax. 0771 - 61578
Kecamatan Bintang Timur - Kepulauan Riau

Kijang, 05 Juni 2021

No. : 017/BK-KJG/VI/2021
Perihal : Surat Penunjukan Keagenan Kapal

Kepada Yth,
PT. PELAYARAN DELTA MANDIRI
Di - Batam

Dengan hormat,

Bersama ini kami pemilik kapal PT. BINTANG KARTIKA menunjuk kepada PT. PELAYARAN DELTA MANDIRI untuk mengurus segala sesuatu dokumen kapal dari Kijang menuju ke Batam dengan data sebagai berikut :

Nama Kapal : TB. MING SING / TK. NUMBING SATU
Bendera : INDONESIA
Gross Tonnage : GT. 87 / GT. 1423
Nahkoda : MAT MEDI

Demikianlah surat penunjukan ini kami sampaikan kepada Bapak/Ibu untuk sekiranya mengurus dokumen kapal kami tersebut diatas. Atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,

Perusahaan Pelayaran Nasional
PT. BINTANG KARTIKA

H. ABDUL KARIM
DIREKTUR

Lampiran 7 Pengesahan Awak Kapal TB. MINGSING



PENGESAHAN AWAK KAPAL

Nomor : SL019.IDKID.0621.000034
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : PENGESAHAN AWAK KAPAL

KIJANG, 06-06-2021

Yth. Kepada
Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas
Pelabuhan Kelas III Kijang
-
di
KIJANG

Dengan Hormat,

- 1 Dasar Hukum:
 - a. Undang Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - b. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
- 2 Berdasarkan butir 1 (satu), kami laporkan rencana keberangkatan kapal dengan data sebagai berikut :

a. Nama Kapal / Voyage	: MING SING
b. Bendera / IMO Number	: ID /
c. Nama Perusahaan	: PT. PELAYARAN ANGKUTAN LAUT BINTANG KARTIKA
d. Alamat / Telp. / Fax	: JL. USMAN HARUN GG. ILHAM No.64 RT.006/ RW.015 TANJUNG PINANG BARAT, KOTA TANJUNGPINAG, KEPULAUAN RAIU. / 0771462776 / 077161578
e. Type Kapal	: KAPAL MOTOR TUNDA (TUG BOAT)
f. DWT / GT	: 87 / 87
g. Panjang Kapal / LOA	: 23
h. Draft Depan / Belakang	: 0.6/0.6
i. Pelabuhan Asal (ETA)	: TEREMPA (21-04-2021 13:00:00)
j. Pelabuhan Tujuan (ETD)	: Batam/Batu Ampar (06-06-2021 09:00:00)
k. Dengan Jumlah Awak	: 8 Orang (Terlampir)
- 3 Demikian laporan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS III
KIJANG

PIMPINAN
PT. PELAYARAN ANGKUTAN LAUT BINTANG KARTIKA
Ferdy Yohanes



Lampiran 8 Pengesahan Awak Kapal TK. NUMBING SATU

PENGESAHAN AWAK KAPAL

Nomor : SL019.IDKID.0621.000035
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : PENGESAHAN AWAK KAPAL

KIJANG, 06-06-2021

Yth.

Kepada
Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas
Pelabuhan Kelas III Kijang

di
KIJANG

Dengan Hormat,

1 Dasar Hukum:

- a. Undang Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

2 Berdasarkan butir 1 (satu), kami laporkan rencana keberangkatan kapal dengan data sebagai berikut :

- a. Nama Kapal / Voyage : NUMBING SATU
- b. Bendera / IMO Number : ID /
- c. Nama Perusahaan : PT. PELAYARAN ANGKUTAN LAUT BINTANG KARTIKA
- d. Alamat / Telp. / Fax : JL. USMAN HARUN GG. ILHAM No.64 RT.006/ RW.015
TANJUNG PINANG BARAT, KOTA TANJUNGPINAG,
KEPULAUAN RAIU. / 0771462776 / 077161578
- e. Type Kapal : TONGKANG / BARGE
- f. DWT / GT : 4,000 / 1,423
- g. Panjang Kapal / LOA : 70.1
- h. Draft Depan / Belakang : 0.6/0.6
- i. Pelabuhan Asal (ETA) : TEREMPA (21-04-2021 13:00:00)
- j. Pelabuhan Tujuan (ETD) : Batam/Batu Ampar (06-06-2021 09:00:00)
- k. Dengan Jumlah Awak : 0 Orang (Terlampir)

3 Demikian laporan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS III
KIJANG

PIMPINAN
PT. PELAYARAN ANGKUTAN LAUT BINTANG KARTIKA
Ferdy Yohanes



Lampiran 9 LK2

PT. Pelayaran Delta Mandiri			
LAPORAN KEDATANGAN KAPAL			
Nomor	: 032/PDM-OPS/BTM/VI/2021	Batam, 07 Juni 2021	
Klasifikasi	:	Kepada	
Lampiran	:	Yth. Kantor KSOP Khusus Batam	
Perihal	: Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)	Jl. RE Martadinata	
		di Batam	
<p>Menunjuk Permenhub No. PM 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal, dengan ini diberitahukan bahwa akan tiba di pelabuhan Batam Kapal Keagenan sebagai berikut:</p>			
1. Nama Kapal / Voyage	:	TB. MING SING / TK. NUMBING SATU	
2. Bendera	:	INDONESIA / INDONESIA	
3. Nomor IMO	:	- / -	
4. DWT / GT	:	DWT: 174.00 / 2,846.00, GT: 87 / 1423	
5. Draft	:	3.20 meter / 4.27 meter	
6. LOA	:	21.25 meter / 67.30 meter	
7. Pemilik / Principle	:	PT. BINTANG KARTIKA	
8. Nama Agen	:	PT. PELAYARAN DELTA MANDIRI	
9. Nama Nakhoda	:	MAT MEDI	
10. Trayek	:	Tidak Tetap dan Tidak Teratur (Tramper)	
11. Jenis Pelayaran	:	SIUPKK	
12. ETA / ETD	:	07 Juni 2021 /	
13. Pelabuhan Asal / Tujuan	:	Dari KIJANG / Tujuan TANJUNG BALAI KARIMUN	
14. Posisi Kapal Sekarang	:	PERAIRAN BATU AMPAR	
15. Tambat / Labuh yang Diminta	:	TAMBAT	
16. Jenis barang yang akan di	:		
a. Bongkar	:	1) Non Kontainer	
		Isi	20" / 40" Boxes
		2) Kontainer	Kosong 20" / 40" Boxes
b. Muat	:	1) Non Kontainer	Barang Umum (GC)
		2) Kontainer	Isi 20" / 40" Boxes
17. PBM yang ditunjuk	:	PT. TAMAYASA SENTRA MARINE	
18. Rencana Kerja Bongkar Muat	:	08/06/2021	
19. Jenis Barang (sesuai manifest)	:		

Uraian	Bongkar	Muat	
a. General Cargo (Barang Campuran)		T/M3	T/M3
b. Bag. Cargo (Barang Karungan)		T/M3	T/M3
c. Bulk Cargo (Barang Curah)		T/M3	T/M3
d. Liquid Cargo (Barang Cair)		T/M3	T/M3
e. Barang Berbahaya		T/M3	T/M3
f. Lain-Lain		T/M3	PCS EXCAVATOR CAT 320D
Jumlah		T/M3	dan EXCAVATOR HITACHI PC
Penumpang Naik / Turun		Org	300
Hewan Turun		Ekor	50.893

NO. SURAT LK2 : AL.10/18096/VI/KSOP.Btm/2021 TANGGAL : 07 Juni 2021 SEKSI LALA : Muhammad Sholihuddin, A.Md	 LK20479471G 
--	---

No. RPK: AL.103/2000/97400/93541/21 | AL.103/2000/90593/86688/21
 Berlaku: 23/04/2021 - 22/07/2021 | 30/03/2021 - 29/06/2021
 No. PPKN: - | -
 Berlaku: - | -
 No. PPKA: - | -
 Berlaku: - | -

Perusahaan Pelayaran
 Ttd
PT. Pelayaran Delta Mandiri
DANNY PRIABUDI

KEBENARAN DATA DAN KEASLIAN DOKUMEN YANG DIAJUKAN MENJADI TANGGUNG JAWAB PENUH PEMOHON.

SURAT PERNYATAAN KEDATANGAN KAPAL

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : DANNY PRIABUDI
Pemegang KTP dengan NIK : 2171030210840004
Pekerjaan : WIRASWASTA
No. HP : 081372649082
Alamat : BATAM NIRWANA RESIDENCE BLOK D

Dalam hal ini bertindak secara sah untuk dan atas nama serta mewakili Perusahaan PT. Pelayaran Delta Mandiri yang beralamat di PERUM. SIRIAON INDAH BLOK B NO. 10 RT. 001 RW.015 KELURAHAN PATAM LESTARI KECAMATAN SEKUPANG, KOTA BATAM, PROVINSI KEPULAUAN RIAU - 29427 menyatakan dengan sesungguhnya hal-hal sebagai berikut:

1. Data yang diisi dan dokumen yang dilampirkan pada registrasi laporan kedatangan dan keberangkatan kapal secara online melalui upload ke website www.ksopkhususbatam.id adalah sesuai yang saya miliki;
2. Data dan seluruh dokumen yang saya gunakan untuk memenuhi persyaratan Laporan Kedatangan (LK2) dan Keberangkatan Kapal (LK3) adalah **Benar dan Sah**;
3. Dokumen yang saya lampirkan diperoleh dengan cara yang benar dan diterbitkan oleh institusi yang mendapat izin dari instansi berwenang;
4. Bila di kemudian hari diketahui bahwa data isian dan dokumen yang dilampirkan atau yang saya gunakan tidak benar dan / atau palsu, maka saya bersedia dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku;
5. Apabila selama kapal berada di wilayah kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam terdapat sengketa, tuntutan hukum maupun permintaan ganti rugi dari pihak manapun terkait status kapal yang kami agensi beserta kebenaran dokumen yang kami lampirkan, maka kami wajib menyelesaikan sendiri sengketa, tuntutan hukum maupun permintaan ganti rugi tersebut tanpa melibatkan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dan membebaskan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dari segala tuntutan hukum baik perdata, pidana maupun tata usaha negara serta tuntutan ganti rugi yang timbul tersebut.

Demikian Surat Pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya dan penuh tanggung jawab tanpa paksaan dari siapapun, dan ditanda tangani bermeterai cukup untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Batam, 07 Juni 2021

Yang membuat pernyataan,
PT. Pelayaran Delta Mandiri

Meterai 10000

DANNY PRIABUDI

Lampiran 10 Permohonan Umum Kapal (PUK) TB. MINGSING

Pusat Pelayanan Administrasi Terpadu
BADAN PENGELOLA PELABUHAN BATAM
Jalan Yos Soedarmo No. 3
Batu Ampar - Batam

210009501-LL 07/06/2021 ayahnd77

LAPORAN KEDATANGAN KAPAL

Nama Kapal*	TB. MING SING	Call Sign	YD 3365
Nama Nahkoda	MAT MEDI	Gross Tonnage	87 GT
Data Kapal			Status*
Jenis Kapal: TB Pendaftaran: TB Lokasi: BATAM Periode: 01/01/2021 - 31/12/2021			<input type="checkbox"/> Pemilik <input type="checkbox"/> Charter <input checked="" type="checkbox"/> Keagenan

Rencana Kegiatan*			Trayek*	
<input type="checkbox"/> Pengisian Bahan Bakar <input type="checkbox"/> Tank Cleaning - STS <input type="checkbox"/> Ganti Awak Kapal	<input type="checkbox"/> Repair - Docking <input type="checkbox"/> Bongkar - Muat <input checked="" type="checkbox"/> Waiting Order	<input type="checkbox"/> Kapal Baru <input type="checkbox"/> Lay Up	<input type="checkbox"/> Liner <input checked="" type="checkbox"/> Temper	
<input checked="" type="checkbox"/> Lain-lain				
Volume (ton) I	Jenis*	<input type="checkbox"/> MDO <input type="checkbox"/> MGO <input type="checkbox"/> MFO	Kode Perusahaan	PT. PEL DELTA MANDIRI
Kode PBM II	-			
(diisi oleh sistem)			(diisi oleh sistem)	

*J) Pilih salah satu I) Untuk Pengisian Bahan Bakar II) Untuk Bongkar Muat

Terminal / Pelabuhan	PT. BINTANG 99 PERSADA - BATU AMPAR			
Kedatangan (Tgl/Jam)	07 JUNI 2021 / 09.00		Keberangkatan (Tgl/Jam)	
Pelabuhan Asal	KIJANG		Pelabuhan Tujuan	
Negara	INDONESIA		Negara	
Penumpang	-	Awak	8	Muatan
Formulir ini dibuat 5 rangkap dan disertakan bersama pada saat mengajukan pelayanan dokumen kepada : 1. Bidang Administrasi PPAT / Pendapatan 2. Bidang Operasional Pelabuhan 3. Bidang Komersial / Satker 4. Bagian Keuangan 5. Pelayanan Pandu		Saya menyatakan bahwa informasi diatas adalah benar. Batam, 07/06/2021 (hari/bulan/tahun)  Perusahaan Keagenan (tanda tangan + nama lengkap + stempel perusahaan)		

Lampiran 11 Permohonan Umum Kapal (PUK) TK. NUMBING SATU

Pusat Pelayanan Administrasi Terpadu
BADAN PENGELOLA PELABUHAN BATAM
Jalan Yos Soedarmo No. 3
Batu Ampar - Batam

210009505BM 07/06/2021 syahrul77


LAPORAN KEDATANGAN KAPAL

Nama Kapal*	TK. NUMBING SATU	Call Sign	-
Nama Nakhoda	-	Gross Tonnage	1423 GT
Data Kapal	Kapal: CAG Cigo Nombor: NOMBING SATU, TK Pendaftaran No (MDO): BATAM LOKASI, GT, DOK: 67.3 0 1423 4.27 Penilik: PT. SIMAR BANTERAIN, HSEIEMETA Indonesia		Status*
			<input type="checkbox"/> Pemilik <input type="checkbox"/> Charter <input checked="" type="checkbox"/> Keagenan

Rencana Kegiatan *		Trayek*	
<input type="checkbox"/> Pengisian Bahan Bakar <input type="checkbox"/> Tank Cleaning - STS <input type="checkbox"/> Ganti Awak Kapal <input type="checkbox"/> Lain-lain	<input type="checkbox"/> Repair - Docking <input checked="" type="checkbox"/> Bongkar - Muat <input checked="" type="checkbox"/> Waiting Order	<input type="checkbox"/> Kapal Baru <input type="checkbox"/> Lay Up	<input type="checkbox"/> Liner <input checked="" type="checkbox"/> Temper
Volume (ton) I	Jenis* <input type="checkbox"/> MDO <input type="checkbox"/> MGO <input type="checkbox"/> MFO	Kode Perusahaan	PT. PEL DELTA MANDIRI
Kode PBM II	PT. TAMAYASA SENTRA MARINE		
(diisi oleh sistem)		(diisi oleh sistem)	

* Pilih salah satu I) Untuk Pengisian Bahan Bakar II) Untuk Bongkar Muat

Terminal / Pelabuhan	BINTANG 99 PERSADA - BATU AMPAR		
Kedatangan (Tgl/Jam)	07 JUNI 2021 / 09.00	Keberangkatan (Tgl/Jam)	
Pelabuhan Asal	KIJANG	Pelabuhan Tujuan	
Negara	INDONESIA	Negara	
Penumpang	-	Awak	-
		Muatan	-

Formulir ini dibuat 5 rangkap dan disertakan bersama pada saat mengajukan pelayanan dokumen kepada : 1. Bidang Administrasi PPAT / Pendapatan 2. Bidang Operasional Pelabuhan 3. Bidang Komersial / Satker 4. Bagian Keuangan 5. Pelayanan Pandu	Saya menyatakan bahwa informasi diatas adalah benar. Batam, 07/06/2020 (hari/bulan/tahun)  M. CHANDRA Perusahaan Keagenan (tanda tangan + nama lengkap + stempel perusahaan)
---	---

SETIAP KAPAL YANG AKAN MASUK DAN KELUAR PADA PELABUHAN BATAM HARAP MELAPOR PADA VTS CENTRE BATAM
Pusat Pelayanan Administrasi Terpadu • BADAN PENGELOLA PELABUHAN BATAM Halaman 1 dari 1

