

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



**SKRIPSI
ANALISIS PELAKSANAAN PROSEDUR PENANGANAN
KECELAKAAN KAPAL ASING *CONTAINER* OLEH PT
BUANA LINTAS LAUTAN, DI PERAIRAN BATAM
INDONESIA**

ELINTINA INRINYANTI SAMOSIR

NRP. 463200624 . K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**ANALISIS PELAKSANAAN PROSEDUR PENANGANAN
KECELAKAAN KAPAL ASING *CONTAINER* OLEH PT
BUANA LINTAS LAUTAN, DI PERAIRAN BATAM
INDONESIA**

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

Oleh :

ELINTINA INRINYANTI SAMOSIR

NRP. 463200624 . K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



TANDA TANGAN PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : ELINTINA INRINYANTI SAMOSIR
NRP : 463200624
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS PELAKSANAAN PROSEDUR PENANGANAN
KECELAKAAN KAPAL ASING KONTAINER OLEH PT
BUANA LINTAS LAUTAN, DI PERAIRAN BATAM
INDONESIA.

Jakarta, 30 Juli 2024

Pembimbing Utama

M. Nurdin, SE.MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19590612 198003 1 002

Pembimbing Pendamping

Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.Si.M.M.Tr.
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 : ELINTINA INRINYANTI SAMOSIR
NRP : 463200624
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS PELAKSANAAN PROSEDUR PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL ASING *CONTAINER* OLEH PT BUANA LINTAS LAUTAN, DI PERAIRAN BATAM INDONESIA.


Ketua Penguji


Yudhiyono, S.S.I., M.T.
Penata (III/c)
NIP. 19820130 200912 1 004

Anggota Penguji

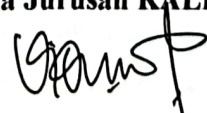

Drs. Roy Kasiono, M. Sc.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19650107 199203 1 001

Anggota Penguji


M. Nurdin, SE, MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19590612 198003 1 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK


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

KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa Penulis ucapkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah mencurahkan rahmat dan kasihnya-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini, dengan baik dan tepat waktu. Skripsi ini merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, sebagaimana ditetapkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sebagai salah satu syarat kelulusan program D-IV tahun ajaran 2024.

Penulis menyadari berkat kerja keras melalui proses bimbingan, pengarahan, dan motivasi dari orang-orang yang berilmu pengetahuan, serta do'a yang selalu diberikan oleh orang-orang yang ada di sekeliling Penulis sehingga penulisan Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H.,M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan pendidiakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta ini.
2. Ibu Dr. Vidya Selas dini, S.SiT.,M.MTr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, dan juga Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT.,M.MTr selaku sekretaris jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Ibu Roma Dormawati, S.SiT.,MM selaku Dosen Pembimbing akademik, Bapak M. Nurdin, SE,MM. selaku dosen pembimbing materi, dan Ibu Capt. Suhartini,S.SiT.,M.M.,M.M.Tr yang telah banyak memberikan bimbingan, masukan, saran serta tata cara penulisan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Segenap Dosen Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmunya kepada saya selaku peneliti dan seluruh staf, civitas akademika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan dukungan moril kepada peneliti.
5. Senior saya Bapak Fauzan Wakid angkatan 50 selaku Direktur Kepala Cabang dan Bapak Ian Pandi Siregar angkatan 55 selaku manager officer di PT Buana Lintas Lautan cabang Batam.
6. Yang teristimewa untuk keluarga terutama kedua orangtuaku Ayahanda Joel Samosir dan Ibunda Sorta Sihombing, adik-adik ku tercita Jodi Johannes Samosir, Fitriani

Samosir, Sander Bonatua Samosir, dan Noel Samosir, serta seluruh keluarga besarku atas do'a, bimbingan, serta kasih sayang yang selalu tercurah selama ini.

7. Kepada teman-teman yang selalu membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini khususnya sahabat ku winda, rika, mega, azmi, juga karin, ajoe, fifi, dwi, fatma, dan jeje yang telah kebersamai penulis dalam menempuh Pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
8. Untuk teman-teman Angkatan LXVIII, *Female cadet* LXVIII dan *Dormitory* J-202 yang telah menjadi bagian dari cerita selama dikampus tercinta, kalian luar biasa.
9. Teman-teman KALK VIII *Charlie* yang telah kebersamai dan memberikan banyak cerita serta menjadi saudara sekelas selama 1 tahun yang sangat berkesan.
10. Juga untuk Michael Andreas Aji Putra Tamarindang, Mama Indriasari Sunarso, Papa Stendly Rooy Tamarindang sekaligus senior saya angkatan 35, dan dua adik tersayang Jhenet Kristin Tamarindang, dan Shandy Nathanael Tamarindang yang telah bersedia menjadi rumah kedua saya selama setahun terakhir.
11. Dan kepada seluruh Taruna/i Jurusan urusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta Angkatan ke-LXVIII yang banyak membantu dari segi pemikiran dan informasi selama penyusunan Skripsi ini.
12. *Last but not least*, di penghujung perjalanan panjang penyusunan skripsi ini, ijin kan saya untuk mengucapkan terima kasih yang paling dalam kepada diri saya sendiri, karena telah mampu berusaha keras dan berjuang sampai sejauh ini, mampu mengendalikan diri dari berbagai tekanan diluar kemampuan diri dan memutuskan tidak menyerah sesulit apapun proses dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari Skripsi ini tidak luput dari berbagai kekurangan. Penulis mengharapkan saran dan kritik demi kesempurnaan dan perbaikannya sehingga akhirnya dapat memberikan manfaat di bidang pendidikan dan penerapan dilapangan serta bisa dikembangkan lagi lebih lanjut.

Jakarta, 30 Juli 2024

PENULIS,

Elintina Inrinyanti Samosir

NRP.463200624

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	i
TANDA TANGAN PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR BAGAN.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	5
C. BATASAN MASALAH.....	5
D. RUMUSAN MASALAH	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	6
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	7
BAB II LANDASAN TEORI.....	9
A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL.....	9
B. TEORI	17
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	26
BAB III METODE PENELITIAN.....	28
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	28
B. METODE PENELITIAN	29
C. SUMBER DATA	29
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	29
E. TEKNIK ANALISIS DATA	30
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	31
A. DESKRIPSI DATA.....	31
B. ANALISIS DATA.....	36
C. ALTERNATIF PEMECAH MASALAH	40
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAH MASALAH ..	45
E. PEMECAHAN MASALAH.....	52
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	54
A. KESIMPULAN.....	54

B. SARAN.....	55
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 jenis – jenis kapal.	23
Gambar 2.2 lambang perusahaan BULL.....	24
Gambar 4.3 kapal msc faith by marine trafic	31
Gambar 4.4 gambar penanganan kapal menggunakan kapal patroli	35

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Bagan Kerangka Pemikiran	27
--	----

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Data Display I	37
Tabel 4.2 Data Display II	39

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Daftar Pemeriksaan Kelengkapan Validasi Surat Dan Dokumen Kapal.	60
Lampiran 2 Yellow Fever Imo Vaccination List	61
Lampiran 3 statement 1	62
Lampiran 4 statement of facts I	63
Lampiran 5 statement of fact II.....	64
Lampiran 6 IMO list of ports of call	65
Lampiran 7 Permanent Certificate Of Registry	66
Lampiran 8 Permohonan Pelayanan Kapal Kepada Pt Asinusa	67
Lampiran 9 Port Clearance Certificate Of Singapore	68
Lampiran 10 Surat Pernyataan Dispensasi PKKA Urgensi	69
Lampiran 11 Ship Particular.....	70
Lampiran 12 IMO Crew List.....	71
Lampiran 13 Permohonan Pengawasan Security Patroli Kapal.....	72
Lampiran 14 Pemberitahuan Keberangkatan Kapal Singapura – P.Nipa Kepada Pos VTS	73
Lampiran 15 Pemberitahuan Tamu WNA.....	74
Lampiran 16 Permohonan Pembuatan PKKA kepada KSOP Kelas I Tg. Balai Karimun..	75
Lampiran 17 Permohonan Barang Untuk Diangkut Terus.....	76
Lampiran 18 Surat Pernyataan Melakukan CO Secara Manual	77
Lampiran 19 Surat Keterangan PKKA.....	78
Lampiran 20 Laporan LK3 (Kedatangan & Keberangkatan Kapal)	79
Lampiran 21 Pemberitahuan Keberangkatan Kapal (Urgensi/emergency)	80
Lampiran 22 Master Sailing Declaration	81
Lampiran 23 Email Antar Instansi Yang Terlibat	83
Lampiran 24 Pendaftara Inward Manifest Dan Hasilnya	84
Lampiran 25 Pendaftaran Outward Manifest Dan Hasilnya.....	86
Lampiran 26 Permohonan Penerbitan SPB	88
Lampiran 27 Penerbitan RKSP.....	89
Lampiran 28 Ballas Water Record Book.....	90
Lampiran 29 deck log book.....	91
Lampiran 30 Certificate Of Insurance For Removal Og Wrecks	92
Lampiran 31 Certificate Of Insurance For Bunker Oil Pollution Damage.....	93
Lampiran 32 INSPECTION REPORT.....	94

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia, yang dikenal dengan nama resmi Republik Indonesia atau lebih lengkapnya Negara Kesatuan Republik Indonesia, merupakan negara kepulauan di Asia Tenggara. Negara ini dilintasi oleh garis khatulistiwa, berada di antara daratan benua Asia dan *Oceania*, serta terletak di antara Samudra Pasifik dan Samudra Hindia. Indonesia adalah negara terluas ke-14 di dunia dan memiliki 17.504 pulau, menjadikannya negara kepulauan terbesar keenam di dunia. Dalam konteks maritim, Indonesia adalah salah satu negara yang menyaksikan banyak aktivitas pelayaran. Saat ini, di era persaingan bisnis yang cepat, industri pelayaran mengalami kemajuan yang pesat. Berbagai jenis bisnis dan jasa pelayanan maritim telah diperkenalkan, menawarkan berbagai macam layanan mulai dari efisiensi operasional hingga kualitas layanan yang terjamin. Di tengah kemajuan ini, teknologi memainkan peran penting dalam pelayanan maritim, bahkan merambah ke berbagai sektor lainnya. Namun, sementara banyak kemajuan terjadi, masih ada tradisi turun-temurun yang bertahan dalam sistem pelayaran, menciptakan kerangka kerja yang kompleks.

Menurut Undang - undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008, pelayaran adalah satu sistem yang mencakup angkutan di perairan, operasional pelabuhan, keselamatan, keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Perairan Indonesia mencakup laut teritorial beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Untuk mengelola bisnis di sektor maritim, berbagai perusahaan pelayaran telah didirikan. Perusahaan pelayaran, baik milik negara maupun swasta, berperan dalam menyediakan kapal yang mematuhi standar keselamatan internasional. Mereka bertanggung jawab dalam pengelolaan angkutan laut, mengangkut muatan penumpang dan barang dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan, baik dalam negeri maupun internasional. Dalam upaya memperbaiki pelayanan maritim, penggunaan teknologi modern menjadi kunci, sistem peringatan tabrakan dan sensor canggih membantu dalam mengidentifikasi dan menghindari potensi bahaya di laut.

Namun, di balik potensi kemajuan ini, ada berbagai jenis tantangan yang harus dihadapi. Salah satunya adalah kecelakaan kapal, termasuk kapal yang tenggelam, terbakar, bertabrakan, atau mengalami kecelakaan lainnya. Kecelakaan kapal menjadi kendala utama dalam pelayaran. Oleh karena itu, analisis mendalam dan penanganan yang tepat diperlukan. Perusahaan pelayaran memiliki tanggung jawab besar dalam situasi ini. Mereka harus berkoordinasi dengan otoritas maritim dan berbagai pihak berwenang untuk memastikan keselamatan kru, penumpang, serta lingkungan.

Dalam mengatasi kendala dan risiko, perusahaan pelayaran harus terus meningkatkan kualifikasi kru kapal dan memanfaatkan teknologi terkini. Selain itu, kerjasama dengan otoritas maritim menjadi sangat penting. Kolaborasi yang efektif memungkinkan pertukaran informasi yang cepat, koordinasi tanggap darurat yang efisien, serta penyelamatan dan perlindungan lingkungan yang maksimal. Dengan memahami tantangan dan landasan teoritis ini, perusahaan pelayaran dapat meningkatkan keselamatan pelayaran, mencegah kecelakaan, dan mengelola bencana laut dengan lebih efektif. Kesadaran akan peran penting perusahaan pelayaran dalam menjaga keamanan dan keselamatan maritim tidak hanya mendukung pertumbuhan industri ini, tetapi juga melindungi nyawa manusia dan menjaga keberlanjutan lingkungan laut, yang merupakan warisan berharga bagi Indonesia dan dunia.

Seperti pengertian yang telah dijabarkan sebelumnya penulis akan menjelaskan sedikit tentang salah satu perusahaan pelayaran yang ada di Batam di mana penulis melakukan penelitian di perusahaan pelayaran PT Buana Lintas Lautan TBK cabang Batam, PT Buana Lintas Lautan (BULL) Batam adalah sebuah perusahaan yang beroperasi dalam berbagai bidang bisnis pelayaran, terutama di peran sebagai perusahaan agensi kapal. Sebagai agen kapal, perusahaan ini bertindak sebagai perantara antara pemilik kapal dan otoritas pelabuhan, serta penyedia jasa lainnya. Perusahaan agensi kapal memiliki tanggung jawab besar dalam mengurus semua persyaratan administratif dan operasional kapal yang masuk atau keluar dari pelabuhan.

Sebagai perusahaan agensi kapal, BULL Batam memberikan layanan penting kepada pemilik kapal. Mereka mengurus proses masuk dan keluar kapal dari pelabuhan, termasuk koordinasi waktu tiba dan keberangkatan, penanganan dokumen kepabeanan, dan komunikasi dengan pihak berwenang setempat. Perusahaan ini juga mungkin bertanggung jawab untuk menyusun jadwal perawatan dan memastikan kepatuhan kapal terhadap standar keamanan dan lingkungan yang berlaku. Selain

menjadi agen kapal, BULL Batam juga mungkin terlibat dalam berbagai aspek bisnis pelayaran lainnya. Ini termasuk manajemen armada, pengangkutan dan distribusi kargo, serta penyediaan layanan dukungan logistik. Dengan keahlian dan pengalaman dalam industri pelayaran, perusahaan ini dapat memberikan solusi yang komprehensif dan efisien bagi klien-kliennya.

Dalam masa melakukan penelitian di perusahaan BULL Batam, penulis mendapatkan satu insiden yang diambil dan dituangkan dalam skripsi ini yaitu tentang penanganan kecelakaan kapal dimana ditemukan berita kapal kargo MV MSC Faith, yang benderanya merupakan bendera Liberia, mengalami kecelakaan di perairan Kecamatan Belakang Padang, Kota Batam, Kepulauan Riau. Dugaan sementara kecelakaan tersebut terjadi akibat kapal terbawa derasnya arus laut. Kepala Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjungbalai Karimun, Jon Kenedi, mengonfirmasi bahwa kapal kargo MV MSC Faith kini sudah berhasil dikeluarkan dari lokasi kejadian, yang berada di atas karang perairan Batu Berhanti, Kelurahan Tanjung Sari, Kecamatan Belakang Padang, Batam.

Dapat disimpulkan bahwasanya Indonesia merupakan negara kepulauan dengan perairan yang luas dan strategis bagi jalur perdagangan internasional. Batam, sebagai salah satu kota pelabuhan utama di Indonesia, menjadi titik penting bagi aktivitas maritim, termasuk kapal-kapal asing yang melintas atau berlabuh. Salah satu kejadian penting yang terjadi adalah kecelakaan kapal Container MSC Faith, yang melibatkan perusahaan PT Buana Lintas Lautan. Kejadian ini menyoroti pentingnya prosedur penanganan kecelakaan kapal asing di perairan Indonesia, khususnya di wilayah Batam.

PT Buana Lintas Lautan sebagai perusahaan yang bertanggung jawab atas penanganan kecelakaan tersebut, harus memastikan bahwa prosedur penanganan yang diterapkan sudah sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh otoritas maritim nasional dan internasional. Dalam menangani kecelakaan kapal, perusahaan ini harus berkoordinasi dengan berbagai instansi terkait seperti Badan SAR Nasional (Basarnas), Kepolisian Perairan, Otoritas Pelabuhan, dan instansi lainnya. Koordinasi yang efektif dan efisien sangat penting untuk memastikan keselamatan kru kapal dan meminimalisir dampak lingkungan serta kerugian ekonomi.

Namun Kru kapal yang tidak kooperatif dapat menghambat proses investigasi dan pembuatan laporan resmi. Hal ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk bahasa, kepanikan, atau ketidakpahaman akan prosedur. Lokasi kecelakaan yang sulit

dijangkaupun memerlukan perencanaan logistik yang matang. Kendala akses dapat memperlambat respon tim penyelamat dan penanganan kecelakaan. Kecelakaan yang terjadi sebelum kapal mencapai pelabuhan tujuan dapat menimbulkan masalah tambahan, seperti kerugian ekonomi, dampak pada jadwal pelayaran, dan kewajiban hukum yang harus dipenuhi.

Koordinasi yang melibatkan banyak pihak membutuhkan komunikasi yang efektif dan efisien. Proses ini sering kali memakan waktu karena melibatkan berbagai instansi dengan prosedur dan birokrasi masing-masing. Sistem perizinan online meskipun memudahkan, tetap memerlukan waktu untuk proses verifikasi dan persetujuan. Dalam situasi darurat, waktu yang dibutuhkan untuk mendapatkan izin bisa menjadi kendala. Kondisi cuaca buruk adalah faktor eksternal yang tidak dapat dikendalikan, cuaca buruk dapat memperburuk kondisi kecelakaan dan menyulitkan upaya penyelamatan serta penanganan.

Kecelakaan ini terjadi pada Kamis (2/1) dini hari sekitar pukul 00.44 WIB. Dalam penanganan insiden ini, pasang air laut yang cukup tinggi memungkinkan kapal untuk keluar dari lokasi kandasnya. Saat ini, kapal tersebut telah dipindahkan ke perairan Batam dan akan menunggu penyelidikan lebih lanjut terkait insiden tersebut. Dapat dipastikan perusahaan agensi kapal seperti BULL Batam memiliki peran vital dalam menjaga kelancaran operasional kapal-kapal di pelabuhan. Dengan memahami peraturan dan prosedur lokal maupun internasional, serta memiliki jaringan yang kuat dengan otoritas pelabuhan dan pemilik kapal, perusahaan agensi kapal ini memastikan bahwa kapal-kapal yang mereka layani dapat beroperasi dengan efisien dan sesuai dengan regulasi yang berlaku.

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk mengambil pembahasan dengan judul:

” ANALISIS PELAKSANAAN PROSEDUR PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL ASING CONTAINEROLEH PT BUANA LINTAS LAUTAN, DI PERAIRAN BATAM INDONESIA. ”

Penulis berharap dapat memberikan masukan yang bermanfaat dalam meningkatkan pelayanan bidang keagenan kapal untuk membawa kemajuan bagi perusahaan dalam hal ini pelayanan jasa bagi perusahaan PT Buana Lintas Lautan cabang Batam, karena jika kualitas pelayanan jasa yang diberikan oleh PT Buana Lintas Lautan cabang Batam, maka kapal-kapal yang di ageni akan berangkat dan melakukan pembongkaran serta pengeluaran barang tepat waktu serta mendapatkan

pelayanan yang baik dan benar sesuai standar. Dengan demikian pelanggan akan merasa puas yang pada akhirnya mengakibatkan semakin besar pengaruh terhadap pelayanan yang menggunakan jasa agen PT Buana Lintas Lautan cabang Batam.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

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

1. Banyaknya waktu yang dibutuhkan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait.
2. Adanya kendala dalam pelaksanaan prosedur penanganan kecelakaan kapal asing Container terutama proses perizinan online.
3. Terkendalanya pembuatan berita acara dikarenakan kurang kooperatifnya crew kapal.
4. Sulitnya akses menuju daerah kecelakaan karena berada ditengah perairan.
5. Terjadinya kecelakaan kapal saat kapal akan berlayar menuju pelabuhan bongkar di luar negeri

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi dan rumusan masalah yang disajikan, peneliti menyusun batasan masalah sebagai berikut :

1. Analisis faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait, dengan fokus pada jenis koordinasi tertentu atau jenis kasus yang sering mengalami kendala waktu.
2. Hambatan-hambatan yang muncul dalam proses perizinan menggunakan sistem online, dengan penekanan pada jenis perizinan tertentu, faktor penyebab keterlambatan, dan potensi solusi untuk meningkatkan efisiensi waktu dalam proses tersebut.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah, peneliti menyusun rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apa saja faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk

melakukan koordinasi dengan instansi terkait ?

2. Apa yang menjadi kendala dalam proses perizinan *online* ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk menganalisis dan mengetahui apa saja faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait.
- b. Untuk mengidentifikasi hambatan menganalisis pelaksanaan prosedur penanganan kecelakaan kapal asing.

2. Manfaat Penelitian

Ada dua (2) aspek manfaat dalam penelitian yaitu :

a. Aspek Teoritis :

- (1) Penelitian ini dapat memperkaya teori keselamatan pelayaran dengan memberikan pemahaman mendalam tentang dampak cuaca buruk terhadap kapal, menyediakan wawasan baru terkait faktor geografis dan jenis kapal yang rentan. Hal ini dapat memperluas pengetahuan dalam domain keselamatan maritim.
- (2) Memberikan kontribusi signifikan terhadap pengembangan teori koordinasi dengan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi lamanya waktu koordinasi. Hal ini dapat membantu membangun kerangka kerja teoritis yang lebih baik untuk memahami dinamika koordinasi dalam konteks pelayaran dan industri terkait.

b. Aspek Praktis :

- (1) Hasil penelitian dapat memberikan panduan keselamatan maritim praktis bagi operator kapal, pemerintah, dan pihak terkait untuk mengembangkan langkah-langkah mitigasi dan kebijakan yang dapat mengurangi risiko kecelakaan akibat cuaca buruk.
- (2) Memberikan wawasan kepada pembaca, pelaku industri dan instansi terkait untuk memahami faktor-faktor penghambat dalam proses koordinasi. Dengan demikian, hasil penelitian dapat membantu perbaikan prosedur koordinasi, meningkatkan efisiensi, dan mengurangi waktu yang diperlukan untuk mendapatkan persetujuan dan perizinan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi menyajikan secara garis besar tentang skripsi, mulai dari pendahuluan sampai dengan kesimpulan. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menguraikan tentang pengertian dan definisi operasional dalam skripsi, teori mengenai pendapat atau pandangan seorang ahli yang sudah teruji dan terbukti kebenarannya yang mempunyai dimensi ruang dan waktu, kerangka pemikiran menjelaskan secara teoritis pertautan antara variabel yang diteliti dan secara teoritis menuntun peneliti dalam memecahkan masalah serta hipotesis merupakan kesimpulan sementara dari masalah yang diteliti berdasarkan kajian teori dan kerangka pikir.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini diuraikan mengenai metode-metode penelitian yang digunakan penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan penelitian, sumber data yang merupakan subjek dari mana data yang diperoleh penulis, teknik pengumpulan data yang mengungkapkan teknik apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, populasi, sampel dan teknik sampling serta teknik analisis data yang merupakan pengolahan data menjadi informasi baru agar karakteristik data menjadi dimengerti dan berguna untuk solusi suatu permasalahan yang berhubungan dengan penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas analisis dan pembahasan penelitian yang ditulis. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data hasil pengolahan untuk variabel yang dianalisis pengaruh atau hubungannya sehingga dapat dilakukan analisa dan pembahasan dengan metode pendekatan dan teknik analisis sesuai dengan yang digunakan dalam penelitian, serta pemecahan masalah dengan memilih alternatif yang tepat sebagai pemecahan masalah dengan memperhatikan situasi dan kondisi subjek penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini membahas kesimpulan dan saran dimana akan diuraikan mengenai kesimpulan yang merupakan gambaran tujuan yang tercapai dalam penelitian, pernyataan singkat tentang hasil analisis deskripsi dan pembahasan yang berisi jawaban atas pertanyaan yang diajukan pada bagian rumusan masalah, serta juga berisi saran yang merupakan solusi untuk menyelesaikan permasalahan yang diteliti dan bersifat objektif sesuai dengan topik yang dibahas, saran dirumuskan berdasarkan penelusuran penulis yang dianggap bermanfaat secara praktis maupun bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

Dalam bab ini, penulis mengemukakan beberapa pemahaman tentang masalah yang akan dibahas, mengutip jurnal yang ditulis oleh para pendahulu dan mencari data melalui situs web. Agar mempermudah penulis dan pembaca untuk memahami penulisan dalam skripsi yang berjudul “ANALISIS PELAKSANAAN PROSES PENANGANAN KECELAKAAN KAPAL ASING CONTAINEROLEH PT BUANA LINTAS LAUTAN, DI PERAIRAN BATAM INDONESIA”, maka dikemukakan beberapa sudut pandang, pendapat dan pengertian sebagai berikut:

1. Pengertian Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia “Analisis/ana·li·sis/ n 1 penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya)”. Selain itu ada juga pendapat beberapa para ahli seperti :

- a. Menurut Gary Klein (2023): Analisis adalah proses kognitif yang melibatkan identifikasi, penguraian, dan evaluasi elemen-elemen utama dalam suatu situasi atau masalah untuk memperoleh wawasan yang dapat digunakan untuk pengambilan keputusan yang lebih baik.
- b. Menurut Jonathan Gottschall (2022): Analisis adalah proses sistematis untuk memecah informasi kompleks menjadi komponen-komponen yang lebih sederhana dengan tujuan memahami, menginterpretasi, dan mengevaluasi makna dan keterkaitan dari informasi tersebut.
- c. Menurut Sugiono (2015: 335), Analisis adalah kegiatan untuk mencari pola, atau cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antarbagian, serta hubungannya dengan keseluruhan.
- d. Menurut Satori dan Komariyah (2014: 200), Definisi Analisis adalah usaha untuk mengurai suatu masalah menjadi bagian-bagian. Sehingga, susunan

tersebut tampak jelas dan kemudian bisa ditangkap maknanya atau dimengerti duduk perkaranya.

Analisis didefinisikan juga sebuah penjabaran setelah pengkajian yang sebaik-baiknya. Dan pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya. Dua pengertian ini lebih dekat dengan proses berpikir sistematis menggunakan metode analitik.

a. Fungsi dan tujuan analisis

- 1) Analisis berfungsi untuk menguraikan sesuatu menjadi komponen-komponen kecil yang diketahui hubungan-hubungannya. Kemudian uraian komponen tersebut dapat lebih mudah dipahami, baik setiap bagiannya maupun secara keseluruhan.
- 2) Analisis bertujuan untuk memperoleh pemahaman lebih mendetail mengenai suatu hal. Pemahaman tersebut nantinya dapat dijelaskan kepada publik. Sehingga publik mendapatkan informasi bermanfaat dari analisis tersebut.
- 3) Analisis juga memiliki fungsi dan tujuan untuk menentukan keputusan. Yang dimaksud dalam hal ini adalah pengambilan keputusan berdasarkan dugaan, teori, atau prediksi dari sesuatu yang sebelumnya telah dipahami dengan metode analisis.

b. Jenis – jenis analisis

Terdapat dua macam metode penelitian, yakni kuantitatif dan kualitatif. Setiap metode penelitian memiliki teknik analisis masing-masing yang terdiri dari beberapa jenis.

- 1) Analisis Deskriptif. Menggambarkan data yang diperoleh dengan apa adanya, menggunakan satuan variabel umum dalam statistik, seperti mean (rata-rata), median (nilai tengah), modus (nilai paling sering muncul), dan standar deviasi (ukuran keragaman data).
- 2) Analisis Komparatif. Teknik analisis perbandingan, baik antara satu tema dengan tema lainnya, maupun beberapa tema pada kelompok-kelompok subjek yang berbeda. Analisis ini dapat menemukan persamaan dan perbedaan antara beberapa hal yang diperbandingkan.
- 3) Analisis Korelasi. Kebalikan dari analisis komparatif, analisis korelasi mencari keterkaitan antara beberapa tema yang berbeda. Tema-tema berbeda tersebut tidak pernah diuji atau dibuktikan sebelumnya.

- 4) Analisis Kausalitas. Kausalitas juga bersifat menemukan keterkaitan. Namun jenis analisis satu ini lebih mengkhususkan pencarian informasi tentang bagaimana hubungan antara setiap tema dapat saling memengaruhi satu sama lainnya.

Metode penelitian kuantitatif menggunakan data-data yang diolah secara matematis atau dibuat dalam bentuk statistik. Metode ini umumnya dipakai pada bidang ilmu pasti, seperti ekonomi, teknik, kedokteran, fisika, dan sebagainya. Sedangkan, metode kualitatif lebih mengutamakan pengolahan data secara mendalam. Data-data tersebut berbentuk hasil observasi, wawancara, sumber-sumber literatur, dan lain-lain. Oleh karena itu, metode ini lebih banyak menggunakan teknik analisis deskriptif.

2. Pengertian Pelaksanaan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia “Pelaksanaan adalah Proses, cara, perbuatan, atau tindakan untuk melaksanakan atau menjalankan sesuatu”.

Dan adapula pengertian pelaksanaan menurut para ahli yaitu:

- a. Menurut Matland (2022): Pelaksanaan adalah interaksi antara perumusan kebijakan dan konteks lapangan yang melibatkan adaptasi dan interpretasi kebijakan dalam praktek sehari-hari untuk mencapai tujuan yang ditetapkan oleh pembuat kebijakan.
- b. Menurut Goggin et al. (2021): Pelaksanaan adalah proses dinamis yang melibatkan komunikasi, koordinasi, dan kerjasama antara berbagai pihak terkait untuk mengimplementasikan kebijakan publik dengan efektif, memperhatikan faktor-faktor kontekstual yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan
- c. Menurut Michael Fullan (2007), Pelaksanaan melibatkan upaya untuk menerjemahkan kebijakan atau inovasi menjadi praktik nyata di tingkat lapangan atau di dalam organisasi.
- d. Menurut James W. Altschuld dan David D. Kumar (2010), Pelaksanaan adalah fase implementasi dari sebuah program atau kebijakan yang mencakup proses perubahan di tingkat operasional.

Berdasarkan pandangan ini diketahui bahwa proses pelaksanaan kekhawatiran kebijakan yang sebenarnya tidak hanya perilaku badan administratif bertanggung jawab untuk melaksanakan program dan menimbulkan ketaatan kepada diri kelompok sasaran, melainkan menyangkut jaringan kekuatan politik,

ekonomi, sosial dan secara langsung atau tidak langsung mempengaruhi perilaku dari semua pihak yang terlibat untuk menetapkan arah yang tujuan kebijakan publik dapat terwujud sebagai hasil dari kegiatan pemerintah.

a. Faktor-faktor yang mempengaruhi berhasilnya suatu pelaksanaan adalah :

- 1) Komunikasi, merupakan suatu program yang dapat dilaksanakan dengan baik apabila jelas bagi para pelaksana. Hal ini menyangkut proses penyampaian informasi, kejelasan informasi dan konsistensi informasi yang disampaikan.
- 2) *Resources* (sumber daya), dalam hal ini meliputi empat komponen yaitu terpenuhinya jumlah staf dan kualitas mutu, informasi yang diperlukan guna pengambilan keputusan atau kewenangan yang cukup guna melaksanakan tugas sebagai tanggung jawab dan fasilitas yang dibutuhkan dalam pelaksanaan.
- 3) Disposisi, sikap dan komitmen dari pada pelaksanaan terhadap program khususnya dari mereka yang menjadi implementasi program khususnya dari mereka yang menjadi implementer program
- 4) Struktur birokrasi, yaitu SOP (*Standar Operating Procedures*) yang mengatur tata aliran dalam pelaksanaan program. Jika hal ini tidak sulit dalam mencapai hasil yang memuaskan, karena penyelesaian masalahmasalah akan memerlukan penanganan dan penyelesaian khusus tanpa pola yang baku.

Keempat faktor di atas, dipandang mempengaruhi keberhasilan suatu proses implementasi, namun juga adanya keterkaitan dan saling mempengaruhi antara factor yang satu dengan factor yang lain. Selain itu dalam proses implementasi sekurang-kurangnya terdapat tiga unsure yang penting dan mutlak menurut Abdullah (1987 : 398) yaitu :

- a) Adanya program (kebijaksanaan) yang dilaksanakan.
- b) Kelompok masyarakat yang menjadi sasaran dan manfaat dari program perubahan dan peningkatan,
- c) Unsur pelaksana baik organisasi maupun perorangan yang bertanggungjawab dalam pengelolaan pelaksana dan pengawasan dari proses implementasi tersebut.

Berdasarkan beberapa kutipan dan penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan adalah suatu kegiatan untuk merealisasikan rencana-rencana yang telah ditetapkan sebelumnya, sehingga tujuan dapat tercapai dengan memperhatikan kesesuaian, kepentingan dan kemampuan dari implementor dan

suatu kelompok sasaran.

3. Pengertian Penanganan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Penanganan adalah Proses, cara, perbuatan, atau tindakan. Sedangkan menurut Michael Fullan (2021), menyatakan bahwa pelaksanaan melibatkan upaya untuk menerjemahkan kebijakan atau inovasi menjadi praktik nyata di tingkat lapangan atau di dalam organisasi. Dan menurut James W. Altschuld dan David D. Kumar (2022), Pelaksanaan adalah fase implementasi dari sebuah program atau kebijakan yang mencakup proses perubahan di tingkat operasional.

Umumnya penanganan adalah proses, tindakan, atau cara dalam mengelola sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu. Penanganan bisa merujuk pada berbagai bidang, seperti penanganan masalah, penanganan medis, penanganan sampah, dan sebagainya. Berikut adalah beberapa jenis, fungsi, dan tujuan penanganan dalam berbagai konteks:

a. Penanganan Masalah

1) Jenis:

- a) Penanganan Preventif: Upaya untuk mencegah masalah sebelum terjadi.
- b) Penanganan Korektif: Mengatasi masalah yang telah terjadi.
- c) Penanganan Proaktif: Mengambil langkah-langkah sebelum masalah berkembang.

2) Fungsi:

- a) Mengidentifikasi dan memahami masalah.
- b) Menentukan penyebab masalah.
- c) Mengimplementasikan solusi yang efektif.

3) Tujuan:

- a) Menyelesaikan masalah dengan cepat dan efisien.
- b) Mencegah terulangnya masalah yang sama.
- c) Meningkatkan kinerja dan produktivitas.

Penanganan dalam berbagai konteks memiliki fungsi dan tujuan yang spesifik tergantung pada masalah yang dihadapi. Secara umum, penanganan bertujuan untuk menyelesaikan masalah, mencegah dampak negatif, dan meningkatkan kondisi yang diinginkan.

4. Pengertian Kecelakaan

Pengertian kecelakaan Menurut Heinrich W. Heinrich (2022): Kecelakaan adalah kejadian tak terduga dan tidak diinginkan yang mengakibatkan kerugian atau cedera, sering kali disebabkan oleh kombinasi faktor manusia, mekanis, dan lingkungan yang tidak terkendali. Sedangkan menurut James Reason (2023): Kecelakaan adalah hasil dari serangkaian kesalahan atau kegagalan dalam sistem yang dapat melibatkan manusia, teknologi, dan lingkungan kerja, yang secara bersama-sama berkontribusi pada terjadinya kejadian yang merugikan.

Berdasarkan pengertian di atas penulis berpendapat bahwa Kecelakaan kapal adalah insiden atau peristiwa yang tidak diharapkan dan tidak diinginkan yang terjadi pada kapal atau kapal laut, yang dapat mengakibatkan kerusakan pada kapal, kerugian pada kargo, cedera atau kematian pada penumpang atau awak kapal, serta kerusakan lingkungan laut.

Adapun jenis-jenis Kecelakaan Kapal yaitu:

- a. Tabrakan (*Collision*): Terjadi ketika dua kapal bertabrakan di laut atau di pelabuhan.
- b. Kandas (*Grounding*): Terjadi ketika kapal terjebak di dasar laut atau terdampar di pantai.
- c. Kebakaran dan Ledakan (*Fire and Explosion*): Terjadi kebakaran atau ledakan di atas kapal, baik di ruang mesin maupun di ruang muatan.
- d. Kebocoran (*Flooding*): Terjadi ketika air masuk ke dalam kapal melalui kerusakan lambung atau bocoran lainnya.
- e. Tenggelam (*Sinking*): Kapal tenggelam di laut akibat berbagai penyebab, seperti cuaca buruk, kerusakan struktural, atau serangan.
- f. Tumpahan Minyak (*Oil Spill*): Terjadi ketika minyak atau bahan berbahaya lainnya tumpah ke laut dari kapal.
- g. Kerusakan Mesin (*Machinery Damage*): Kerusakan pada mesin atau peralatan kapal yang dapat mengakibatkan kapal kehilangan kemampuan navigasi.
- h. Person Overboard (*Man Overboard*): Insiden di mana seseorang terjatuh dari kapal ke laut.
- i. *Piracy and Armed Robbery*: Serangan oleh perompak atau perampok bersenjata yang dapat menyebabkan kerusakan dan kehilangan.

5. Pengertian Kapal asing kontainer

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI): Kapal Asing Kontainer adalah Kapal yang berasal dari negara lain dan dirancang khusus untuk membawa kontainer sebagai muatan. Sedangkan ITF (*International Transport Forum*) (2022), ITF mendefinisikan kapal asing kontainer sebagai kapal kargo yang dirancang untuk membawa kontainer, mendukung efisiensi dalam pengelolaan muatan dan distribusi.

Menurut para ahli seperti, Alan E. Branch (2021), Kapal asing kontainer adalah jenis kapal kargo yang telah dimodifikasi untuk memfasilitasi pengangkutan kontainer dengan efisien dan aman.

Dan dari pandangan umum Kapal asing kontainer adalah jenis kapal yang beroperasi di perairan internasional dan dirancang khusus untuk mengangkut kontainer, yang merupakan wadah standar untuk memudahkan pengiriman barang dalam jumlah besar. Kapal ini dimiliki dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran dari negara lain, bukan negara tempat kapal tersebut beroperasi atau berlabuh. Berikut adalah beberapa aspek penting mengenai kapal asing kontainer:

a) Definisi

Kapal asing kontainer adalah kapal yang membawa kontainer-kontainer berisi barang-barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya di berbagai negara. Kapal ini biasanya memiliki bendera negara asing dan dioperasikan oleh perusahaan pelayaran internasional.

b) Jenis-jenis Kapal Kontainer

- 1) *Feeder Vessel*: Kapal dengan kapasitas kecil yang biasanya menghubungkan pelabuhan-pelabuhan regional dengan pelabuhan utama.
- 2) *Panamax*: Kapal dengan ukuran maksimal yang dapat melewati Terusan Panama.
- 3) *Post-Panamax*: Kapal yang lebih besar dari Panamax dan tidak dapat melewati Terusan Panama.
- 4) *Ultra Large Container Vessel (ULCV)*: Kapal dengan kapasitas sangat besar, biasanya digunakan di rute perdagangan utama antara Asia dan Eropa atau Amerika.

c) Fungsi

- 1) Transportasi Barang: Mengangkut berbagai jenis barang dalam kontainer standar, dari barang konsumsi, bahan baku, hingga produk manufaktur.
- 2) Efisiensi Logistik: Memudahkan pengelolaan logistik global dengan mengurangi biaya pengangkutan dan waktu transit.
- 3) Keamanan Barang: Menyediakan perlindungan yang lebih baik untuk barang-barang selama pengangkutan dengan menggunakan kontainer yang aman dan terlindungi dari cuaca.

d) Tujuan

- 1) Memfasilitasi Perdagangan Internasional: Memungkinkan pertukaran barang antar negara dengan lebih efisien.
- 2) Mengurangi Biaya Pengiriman: Dengan menggunakan kontainer, biaya pengiriman dapat ditekan karena efisiensi dalam pemuatan dan pembongkaran.
- 3) Meningkatkan Kecepatan Pengiriman: Kapal kontainer dapat mengangkut banyak kontainer sekaligus, sehingga mempercepat proses pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lain.

e) Manfaat

- 1) Skalabilitas: Kapal kontainer dapat mengangkut berbagai jenis barang dalam jumlah besar.
- 2) Standardisasi: Penggunaan kontainer standar memudahkan pemindahan barang antar moda transportasi, seperti dari kapal ke truk atau kereta.
- 3) Pengurangan Kerusakan: Kontainer yang tertutup rapat melindungi barang dari kerusakan selama perjalanan.

f) Regulasi

- 1) Konvensi Internasional: Kapal asing kontainer harus mematuhi berbagai peraturan internasional, seperti yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO)*.
- 2) Kepabeanan: Barang-barang yang diangkut oleh kapal asing kontainer harus melalui proses kepabeanan di setiap pelabuhan tujuan.
- 3) Keselamatan dan Keamanan: Kapal harus memenuhi standar

keselamatan dan keamanan untuk mencegah kecelakaan dan melindungi muatan serta awak kapal.

Kapal asing kontainer memainkan peran penting dalam rantai pasokan global dan mendukung pertumbuhan ekonomi dengan memastikan barang-barang dapat dikirim dengan efisien dan aman di seluruh dunia.

B. TEORI

Menurut KBBI, adalah suatu sistem gagasan atau pandangan yang mendasari suatu ilmu pengetahuan atau cabang ilmu pengetahuan tertentu. Teori menyajikan konsep-konsep yang bersifat umum dan abstrak untuk menjelaskan fenomena atau masalah tertentu dalam suatu bidang. Menurut Sugiyono (2018) Teori adalah alur logika atau penalaran yang merupakan seperangkat konsep, definisi dan proporsisi yang disusun secara sistematis.

Dalam penulisan skripsi ini penulis tentunya mengambil beberapa teori yang akan dijadikan landasan dalam pengembangan pembahasan berikut adalah beberapa teori yang relevan;

1. Teori Keselamatan Maritim :

Dalam pelaksanaan kecelakaan tentunya ada prinsip – prinsip dan praktik keselamatan yang harus diterapkan dalam operasi maritim, termasuk penanganan kecelakaan kapal. Dapat mencakup konsep-konsep seperti Manajemen Keselamatan Maritim dan kebijakan keselamatan. Teori keselamatan maritim dapat mencakup beberapa aspek antara lain;

- a. Manajemen Keselamatan Maritim.
- b. Budaya Keselamatan Maritim.
- c. Pelatihan dan Sertifikasi Keselamatan.
- d. Peraturan Keselamatan Maritim.
- e. Manajemen Krisis dan Tanggap Darurat.
- f. Ergonomi dan Desain Kapal

Teori keselamatan maritim berkaitan dengan prinsip-prinsip, metode, dan praktik yang diterapkan untuk memastikan keamanan kapal, awak kapal, kargo, dan lingkungan laut. Berikut adalah beberapa konsep utama dalam teori keselamatan maritim:

1) Teori Sistem Keselamatan

Teori ini melihat keselamatan maritim sebagai sebuah sistem yang terdiri

dari berbagai elemen yang saling terkait, termasuk kapal, awak kapal, peralatan navigasi, prosedur operasi, dan lingkungan. Keselamatan dicapai melalui interaksi yang efektif dari semua elemen ini.

Prinsip Utama:

- a) Redundansi: Menyediakan sistem cadangan untuk mengurangi risiko kegagalan total.
- b) Diversifikasi: Menggunakan berbagai metode dan teknologi untuk meningkatkan keselamatan.
- c) Integrasi: Memastikan bahwa semua elemen bekerja bersama secara harmonis.

2) Teori *Human Factors* (Faktor Manusia)

Keselamatan maritim sangat dipengaruhi oleh perilaku manusia. Teori ini berfokus pada bagaimana faktor-faktor manusia seperti pelatihan, kelelahan, komunikasi, dan budaya kerja mempengaruhi keselamatan di laut.

Prinsip Utama:

- a) Ergonomi: Desain peralatan dan lingkungan kerja yang sesuai dengan kebutuhan dan keterbatasan manusia.
- b) Pelatihan dan Pendidikan: Menyediakan pelatihan yang memadai untuk semua anggota awak kapal.
- c) Manajemen Stres dan Kelelahan: Mengelola beban kerja dan waktu istirahat untuk mencegah kelelahan.

3) Teori Keselamatan Berbasis Risiko

Pendekatan ini menekankan identifikasi, analisis, dan mitigasi risiko sebagai cara untuk meningkatkan keselamatan maritim. Ini mencakup penilaian risiko untuk berbagai operasi maritim dan penerapan langkah-langkah untuk mengurangi risiko tersebut.

Prinsip Utama:

- a) Identifikasi Risiko: Mengidentifikasi semua potensi risiko yang dapat mempengaruhi keselamatan.
- b) Analisis Risiko: Menilai kemungkinan dan dampak dari setiap risiko yang diidentifikasi.
- c) Mitigasi Risiko: Menerapkan langkah-langkah untuk mengurangi risiko yang teridentifikasi.

4) Teori Keselamatan Berbasis Kepatuhan

Teori ini berfokus pada kepatuhan terhadap peraturan dan standar keselamatan yang ditetapkan oleh badan-badan regulasi maritim, seperti *International Maritime Organization* (IMO) dan negara-negara bendera.

Prinsip Utama:

- a) Kepatuhan Regulasi: Memastikan bahwa semua kapal dan operasi maritim mematuhi peraturan dan standar keselamatan internasional dan nasional.
- b) Audit dan Inspeksi: Melakukan pemeriksaan rutin untuk memastikan kepatuhan.
- c) Sertifikasi: Memperoleh sertifikat keselamatan yang diperlukan untuk operasi maritim.

5) Teori Keselamatan Organisasi

Pendekatan ini melihat keselamatan maritim sebagai hasil dari budaya dan struktur organisasi di perusahaan pelayaran. Ini mencakup bagaimana kebijakan perusahaan, kepemimpinan, dan budaya keselamatan mempengaruhi perilaku dan kinerja awak kapal.

Prinsip Utama:

- a) Budaya Keselamatan: Membangun budaya organisasi yang menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama.
- b) Kepemimpinan dan Manajemen: Memastikan bahwa manajemen memberikan contoh dan dukungan untuk praktik keselamatan.
- c) Komunikasi dan Pelaporan: Memastikan bahwa ada sistem yang efektif untuk melaporkan dan menangani masalah keselamatan.

6) Teori Keselamatan Teknologi

Teori ini menyoroti peran teknologi dalam meningkatkan keselamatan maritim. Ini mencakup penggunaan teknologi navigasi canggih, sistem deteksi dan peringatan dini, serta teknologi manajemen kapal.

Prinsip Utama:

- a) Automasi dan Kontrol: Menggunakan sistem otomatis untuk mengurangi kesalahan manusia.
- b) Sistem Deteksi dan Peringatan: Menggunakan teknologi untuk mendeteksi bahaya dan memberikan peringatan dini.
- c) Pemeliharaan dan Perawatan: Memastikan bahwa semua peralatan dan

sistem teknologi dalam kondisi baik melalui pemeliharaan rutin.

Implementasi dalam Praktik

- a) Pelatihan dan Simulasi: Menggunakan simulasi untuk melatih awak kapal dalam situasi darurat.
- b) Prosedur Operasi Standar (SOP): Mengembangkan dan menerapkan SOP untuk semua operasi maritim.
- c) Investigasi Insiden: Melakukan investigasi menyeluruh terhadap insiden untuk mengidentifikasi penyebab dan mencegah kejadian serupa di masa depan.

Keselamatan maritim adalah bidang yang kompleks dan memerlukan pendekatan yang holistik, melibatkan kombinasi teori-teori di atas untuk menciptakan lingkungan maritim yang aman dan efisien.

2. Teori Hukum Maritim

Teori Hukum Maritim membahas prinsip-prinsip hukum yang berlaku dalam konteks kegiatan maritim dan perairan internasional. Isi dari Teori Hukum Maritim mencakup sejumlah konsep dan aspek, antara lain;

- a. Hukum Laut Internasional
- b. Hukum Pelayaran dan Hukum Kapal
- c. Hukum Asuransi Maritim
- d. Hukum Bencana Maritim
- e. Hukum Lingkungan Maritim
- f. Hukum Kepelabuhanan

Teori Hukum Maritim seringkali melibatkan pendekatan multidisiplin, melibatkan hukum internasional, hukum perdata, dan hukum laut. Ini mencakup aspek-aspek yang melibatkan negara-negara, perusahaan, dan individu dalam konteks operasi maritim global. Definisi dan isinya dapat bervariasi tergantung pada sumber-sumber hukum, regulasi, dan perkembangan terkini dalam dunia maritim.

Dalam teori hukum maritim dapat di jabarkan beberapa Hukum atau Peraturan umum yang Mengatur Tentang Kecelakaan Kapal yaitu:

a. *International Maritime Organization (IMO) Conventions:*

- keselamatan operasional kapal dan pencegahan pencemaran.

b. Undang-Undang Nasional:

- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Indonesia): Mengatur tentang keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan maritim, dan hak-hak penumpang serta awak kapal.
- Peraturan Menteri Perhubungan: Berbagai peraturan yang lebih spesifik terkait keselamatan dan operasional pelayaran di Indonesia.

c. *International Conventions on Liability and Compensation:*

- CLC (*Civil Liability Convention*): Mengatur tentang tanggung jawab sipil atas kerusakan akibat tumpahan minyak.
- FUND *Convention*: Menyediakan dana kompensasi tambahan untuk kerusakan akibat tumpahan minyak jika kompensasi dari CLC tidak mencukupi.

d. Regulasi Lokal dan Regional:

Setiap negara memiliki peraturan pelayaran nasional yang mengatur tentang kecelakaan kapal, keselamatan pelayaran, dan perlindungan lingkungan laut yang sesuai dengan standar internasional.

3. Peran PT Buana Lintas Lautan TBK dalam Keselamatan Maritim.

Menurut Mintzberg (2023): Peran mengacu pada tindakan dan tanggung jawab yang diemban oleh individu dalam konteks kerja atau organisasi, yang mencerminkan tugas dan fungsi yang perlu dilakukan untuk mendukung tujuan organisasi. Sedangkan peranan menurut Poerwadarminta (1995:751) adalah “tindakan yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dalam suatu peristiwa”. Sedangkan menurut Herry Gianto dan Arso Martopo (1990:1) tentang perusahaan pelayaran adalah badan hukum atau badan usaha yang mengusahakan jasa angkutan laut dengan menggunakan kapal. Undang-Undang No.17 Tahun 2008, yang dimaksud dengan agen umum adalah: “perusahaan angkutan nasional atau perusahaan nasional yang khusus dilakukan untuk didirikan untuk melaksanakan keagenan kapal, yang ditunjukan oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada dipelabuhan.

Umumnya agent adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terdiri bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak dinamakan agen (agent) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agensya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya . dan menurut Stuart Russell dan Peter Norvig (2022): Agen adalah entitas yang mampu mengamati lingkungannya melalui sensor, dan bertindak atas lingkungan tersebut melalui aktuator, dengan tujuan mencapai tujuan tertentu atau memaksimalkan utilitasnya. Dalam dunia pelayaran menurut Lars Jensen (2023): Agen pelayaran adalah perantara yang bertindak sebagai wakil dari pemilik kapal atau penyewa kapal dalam menangani operasi kapal di pelabuhan, termasuk koordinasi dengan otoritas pelabuhan, pengurusan dokumentasi, dan fasilitasi layanan kargo.

Secara garis besar dikenal jenis agen kapal yaitu:

- a. *General agent* : Perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing.
- b. *Sub agent* : Perusahaan pelayaran yang ditunjuk General Agent.
- c. *Cabang agent*: Cabang dari General Agent di pelabuhan tertentu.
- d. *Principal* : Pihak (orang, badan hukum atau perusahaan pelayaran) yang menunjuk badan hukum, perusahaan sebagai agen dari perusahaan pelayaran nya.\
- e. *Letter of Agency Appointment* : Merupakan surat penunjukan keagenan yang dikeluarkan dan ditandatangani oleh pihak perusahaan pelayaran (principal).
- f. *General Agency Agreement* : Merupakan dokumen perjanjian atau kesepakatan keagenan yang ditandatangani oleh pihak perusahaan pelayaran (principal) dan agen yang ditunjuk.

Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat 1, pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dalam menjalankan suatu sistem pelayaran tentunya di perlukan persyarata kelaiklautan yang dapat di tinjau melalui dokumem - dokumen pendukung atau setifikat kapal. Sertifikat Kapal adalah syarat atau sistem manajemen keselamatan yang bertujuan untuk menjamin kelayakan oprasional

kapal dengan aman serta legalitas kapal yang akan berlayar dan mengerjakan sebuah proyek. Sertifikat yang merupakan dokumen legalitas operasional pelayaran terdiri dari :

- a. Surat Tanda Kebangsaan (*Certificate Of Registry*), Surat Ukur.
- b. Sertifikat Layak Laut (*Sea Worthy Certificate*).
- c. Sertifikat Lambung Timbul (*Loadline Certificate*).
- d. Daftar Anak Buah Kapal (Surat Sijil, *Crew List*).
- e. Sertifikat Keamanan Radio (*Radio Safety Certificate*).
- f. Sertifikat Keselamatan Kapal Barang (*Cargo Ship Safety Construction*).

Kapal menurut UU no 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat 36, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air. Berikut adalah beberapa jenis – jenis kapal :



Gambar 2.1 jenis – jenis kapal.

- a. *Bulk Carrier* merupakan kapal barang yang berfungsi untuk mengangkut barang-barang seperti batu bara, batu split, semen, sugar, biji-bijian, biji logam, dan sebagainya.
- b. *Tug Boat* (Kapal Tunda) sebagai pendorong atau menarik kapal-kapal lainnya. Beberapa kapal tunda berfungsi sebagai pembuka pintu laut pelabuhan atau kapal penyelamatan.

- c. Kapal Tongkang atau kapal sebagai pengangkut barang yang tidak mempunyai mesin sendiri dan ABK, sehingga harus di gandeng dengan kapal tunda.
- d. Kapal Tangker Minyak (*Oil Tanker*).

Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar.



Gambar 2.2 lambang perusahaan BULL.

PT Buana Lintas Lautan TBK memiliki sejarah dan pengalaman yang solid dalam industri pelayaran, termasuk dalam penanganan kecelakaan kapal. Riwayat perusahaan mungkin mencakup pencapaian signifikan, kerjasama strategis, dan proyek-proyek penanganan kecelakaan kapal sebelumnya. Informasi ini dapat memberikan konteks tentang kemampuan dan keahlian perusahaan dalam mengatasi situasi darurat

Perusahaan ini dapat memainkan peran penting dalam mendukung keselamatan maritim di Indonesia. Ini melibatkan implementasi praktik keselamatan tingkat tinggi, pelibatan dalam inisiatif industri, serta kerjasama dengan otoritas maritim dan badan internasional untuk meningkatkan standar keselamatan di sektor pelayaran. Perusahaan ini mungkin juga terlibat dalam pelatihan awak kapal dan inovasi teknologi untuk memperkuat sistem keselamatan mereka.

Penting untuk merinci kontribusi spesifik perusahaan terhadap keselamatan maritim dan bagaimana mereka berperan dalam upaya pencegahan kecelakaan kapal. Informasi ini memberikan gambaran tentang komitmen perusahaan terhadap keamanan dan keselamatan di laut.

4. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah lembaga pemerintah non-struktural di Indonesia yang bertugas melakukan investigasi kecelakaan transportasi. KNKT didirikan berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden Indonesia. Komite ini terdiri dari lima anggota yang ditunjuk oleh Presiden untuk masa jabatan lima tahun, termasuk Ketua, Wakil Ketua, dan empat Tugas utama KNKT adalah melakukan investigasi kecelakaan transportasi, mengumpulkan dan menganalisis data untuk menemukan penyebab kecelakaan, serta memberikan rekomendasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan serupa di masa depan. KNKT juga berkoordinasi dengan berbagai pihak terkait, baik di tingkat nasional maupun internasional, untuk meningkatkan keselamatan transportasi. Berikut adalah beberapa fungsi utama KNKT:

a. Investigasi Kecelakaan:

- Melakukan investigasi menyeluruh terhadap kecelakaan dan insiden transportasi untuk menemukan penyebab utama dan faktor penyebab lainnya.

b. Rekomendasi Keselamatan:

- Mengeluarkan rekomendasi untuk mencegah terulangnya kecelakaan serupa di masa depan. Rekomendasi ini ditujukan kepada pihak-pihak terkait, seperti operator transportasi, otoritas regulasi, dan entitas lainnya.

c. Pelaporan:

- Menyusun dan menerbitkan laporan investigasi yang menjelaskan temuan, analisis, dan rekomendasi. Laporan ini biasanya dipublikasikan untuk memberikan transparansi kepada masyarakat.

d. Kerjasama Internasional:

- Bekerjasama dengan badan investigasi kecelakaan dari negara lain dan organisasi internasional untuk berbagi informasi dan praktik terbaik dalam bidang keselamatan transportasi.

e. Peningkatan Keselamatan:

- Berkontribusi pada peningkatan keselamatan transportasi nasional melalui penelitian, pengumpulan data, dan analisis tren kecelakaan.

KNKT beroperasi secara independen untuk memastikan bahwa investigasi kecelakaan dilakukan dengan objektivitas dan integritas, tanpa adanya tekanan dari pihak-pihak yang berkepentingan. Hasil investigasi dan rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT bertujuan untuk meningkatkan standar keselamatan transportasi di Indonesia.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

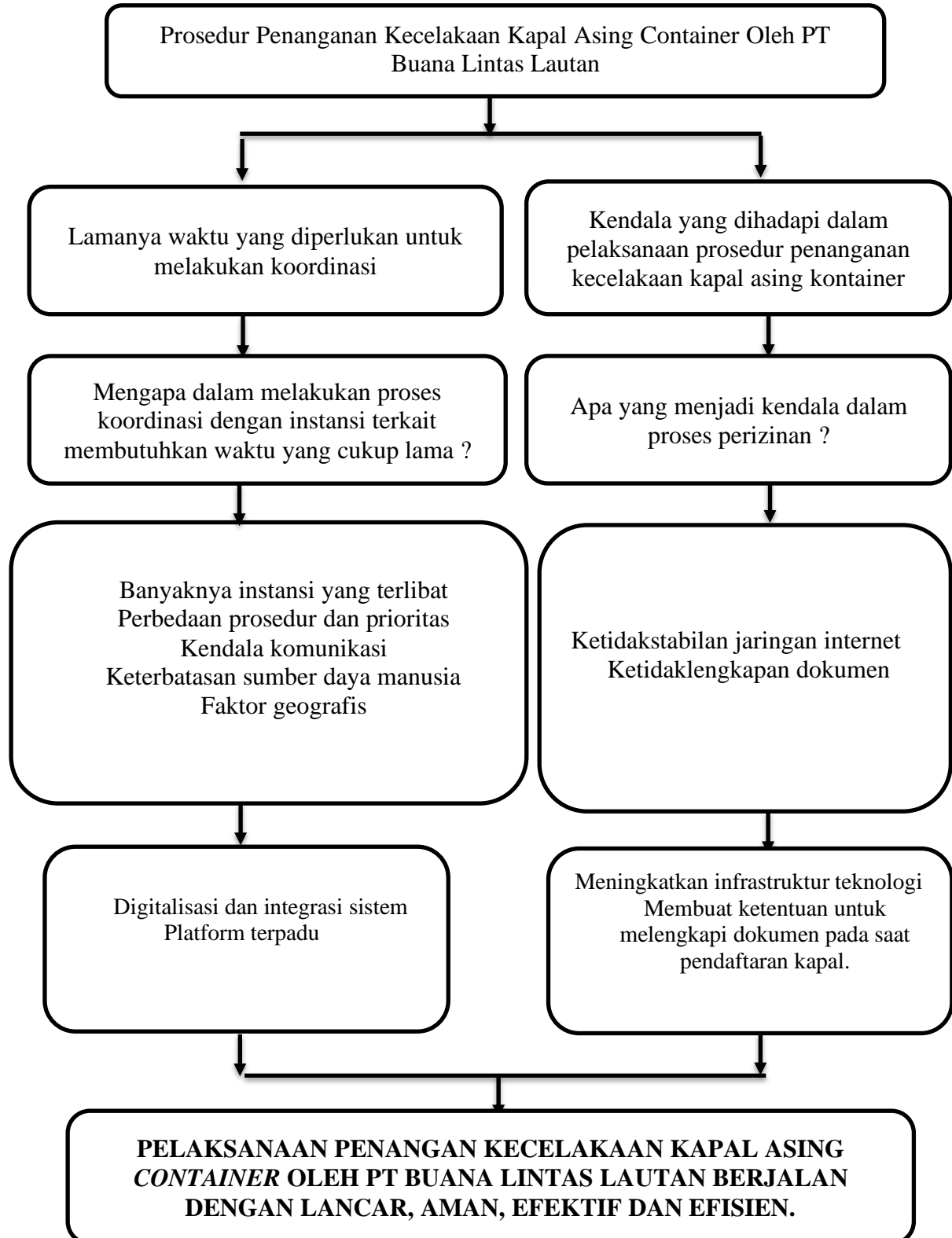
Pengertian kerangka pemikiran menurut Sugiyono (2018: 60) adalah model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Berdasarkan pengertian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa kerangka berpikir adalah sintesa atau model konseptual yang menjelaskan bagaimana teori itu berhubungan satu dengan lainnya berdasarkan teori-teori yang dikumpulkan. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal – hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai ;

“ANALISIS PELAKSANAAN PENANGANAN PROSEDUR KECELAKAAN KAPAL ASING *CONTAINER* OLEH PT BUANA LINTAS LAUTAN, DI PERAIRAN BATAM INDONESIA”

Penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok yang terjadi dalam penanganan kecelakaan kapal yang diduga berpengaruh terhadap kelancaran lalu lintas transportasi laut serta peranan perusahaan pelayaran yaitu PT Buana Lintas Lautan TBK, cabang Batam. Tujuan dari kerangka pemikiran ini adalah untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, maka penulis merangkumnya dalam suatu kerangka pemikiran yang dilihat suatu bagian kerangka pemikiran secara garis besar. Kerangka pemikiran yang menunjukkan adanya hubungan atau pertautan anatar variabel yang diteliti di atas, dapat di gambarkan dalam bentuk bagan sebagai berikut :

Bagan 2.1

Bagan Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada saat penulis melaksanakan praktik darat selama 6 bulan terakhir masa praktik darat dari februari 2023 sampai September 2023 di PT Buana Lintas Lautan Tbk, cabang Batam.

2. Tempat Penelitian

Penelitian bertempat di Perairan Sambu, Belakang Padang, Batam. Tempat penelitian yang digunakan penulis adalah daerah dimana kejadian kecelakaan kandasnya kapal Msc Faith Berlangsung, dan dimana Perusahaan pelayaran tempat penulis sedang menjalankan praktik yaitu PT Buana Lintas Lautan yang bergerak di bidang angkutan muatan cair, yang layanan utamanya adalah jasa pengangkutan laut komoditi minyak dan gas cair.

Berikut adalah data Perusahaan ;

Nama : PT Buana Lintas Lautan Tbk

Tahun berdiri : Didirikan tanggal 12 Mei 2005

Alamat :

- Kantor Pusat ; Jl. Mega Kuningan Timur, Blok C6 Kav. 12A, Kawasan

Mega Kuningan, Jakarta Selatan, 12950 – Indonesia

Phone : +62 21 2249 3773

Email : bull.tanjungpriok@bull.co.id

- Kantor Cabang Batam ; Ruko Grand Niaga Mas Blok A-42 Jl. Raja Isa, Belian,

Batam Kota, Batam - Kepulauan Riau 29432

Phone : +62 778 4161276

Email : bull.Batam@bull.co.id

Berikut ini adalah data Kapal yang akan di jadikan subjek penelitian ;

Nama	: MSC FAITH
Bendera	: Liberia
IMO	: 9842085
MMSI	: 636019213
Call Sing	: D5TM2
AIS Transponder Class	: Class A
General Vessel Type	: Cargo – Hazard A (Major)
Detailed Vessel Type	: Countainer Ship

B. METODE PENELITIAN

Metode pendekatan yang peneliti gunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif menekankan pada penilaian pembangunan naratif atau deskripsi tekstual atas fenomena yang terjadi.

Metode penelitian kualitatif menurut Sugiyono (2018:213) adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, yang digunakan untuk meneliti pada kondisi ilmiah di mana peneliti sendiri adalah instrumennya, teknik pengumpulan data dan di analisis yang bersifat kualitatif lebih menekan pada makna.

C. SUMBER DATA

Sumber data adalah subjek dari mana data dapat diperoleh, baik secara langsung maupun tidak langsung ke objek yang di teliti. Data yang penulis sajikan dalam skripsi ini adalah dengan menggunakan;

1. Data Primer adalah data yang diperoleh langsung oleh peneliti dari sumber asli atau pihak pertama. Contohnya adalah data yang penulis dapatkan selama masa praktik di PT Buana Lintas Lautan.
2. Data Sekunder adalah data yang diperoleh oleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara. Contohnya berita yang tersebar di website online dan lainnya.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Adapun teknik pengumpulan data yang digukan penulis sebagai berikut :

1. Teknik Observasi (berupa pengamatan)

Teknik observasi adalah proses pengambilan data melalui pengamatan dan

pencatatan secara sistematis mengenai gejala-gejala yang diteliti, yang telah direncanakan, dicatat secara sistematis serta dapat dikontrol keandalan dan kesahihannya

2. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi adalah suatu teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari dokumen untuk mendapatkan data atau informasi yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Dokumentasi internal Perusahaan.

3. Studi Pustaka

Studi dokumentasi adalah suatu teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari dokumen untuk mendapatkan data atau informasi yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis merupakan Teknik Analisis Deskriptif. Menurut Miles & Huberman (dalam Sugiyono, 2017, hlm. 132) mengemukakan bahwa teknik analisis data dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. *Data Reduction* (Reduksi Data)

Setelah mendapatkan data tahap selanjutnya yaitu menganalisis data tersebut melalui reduksi data, mereduksi data yaitu merangkum, memilih dan memilah hal-hal pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting dicari temanya dan polanya.

2. *Data Display* (Penyajian Data)

Dalam penyajian data yang paling sering digunakan dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif/kata-kata dan mudah dipahami.

3. *Conclusion Drawing atau Verification* (Simpulan atau verifikasi)

Selanjutnya peneliti membuat kesimpulan berdasarkan data yang telah diproses melalui reduksi data dan pemaparan data.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

- 1. Faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait**



Gambar 4.3 kapal msc faith by marine trafic

Koordinasi merupakan proses dimana suatu organisasi atau individu membentuk sebuah kelompok untuk melakukan suatu kegiatan yang memiliki satu tujuan yang sama. Koordinasi pelaksanaan prosedur penanganan kecelakaan kapal dengan instansi terkait merupakan proses penting untuk memastikan respon yang cepat dan efektif terhadap insiden yang terjadi di perairan. Koordinasi pelaksanaan prosedur penanganan kecelakaan kapal dengan instansi terkait adalah suatu proses terpadu yang melibatkan berbagai pihak untuk menangani insiden kapal dengan efisien dan efektif. Proses ini bertujuan untuk memastikan keselamatan manusia, perlindungan lingkungan, serta pemulihan dan penyelamatan kapal dan kargo. Koordinasi ini mencakup beberapa langkah dan melibatkan berbagai instansi yang memiliki peran dan tanggung jawab spesifik.

Berikut adalah elemen-elemen utama dari koordinasi pelaksanaan prosedur

penanganan kecelakaan kapal dengan instansi terkait:

- 1) Pelaporan Awal dan Komunikasi:
 - Insiden kecelakaan kapal dilaporkan oleh kapten atau kru kapal ke otoritas pelabuhan atau pusat koordinasi penyelamatan (MRCC).
 - Informasi awal mengenai lokasi, jenis kecelakaan, jumlah korban, dan kondisi kapal disampaikan secara cepat dan akurat.
- 2) Aktivasi Prosedur Darurat:
 - Setelah menerima laporan, MRCC dan instansi terkait mengaktifkan prosedur darurat.
 - Tim darurat dan sumber daya dikerahkan ke lokasi kecelakaan.
- 3) Koordinasi Antara Instansi Terkait:
 - BASARNAS (Badan SAR Nasional): Bertanggung jawab untuk operasi pencarian dan penyelamatan korban.
 - TNI Angkatan Laut: Menyediakan bantuan operasional di laut, termasuk kapal dan personel.
 - Polisi Air dan Udara (POLAIRUD): Menangani aspek keamanan dan membantu operasi penyelamatan.
 - Otoritas Pelabuhan: Mengelola lalu lintas kapal di sekitar lokasi kecelakaan dan memastikan jalur pelayaran aman.
 - Kementerian Perhubungan: Mengawasi dan memastikan semua prosedur keselamatan maritim diikuti.
 - Tim Medis dan Rumah Sakit: Menyediakan perawatan medis darurat bagi korban yang dievakuasi.
- 4) Operasi Penyelamatan dan Evakuasi:
 - Tim penyelamat tiba di lokasi kecelakaan dan memulai operasi penyelamatan.
 - Korban diselamatkan dan dievakuasi ke tempat aman, kemudian dibawa ke fasilitas medis jika diperlukan.
- 5) Manajemen Lingkungan dan Keamanan:
 - Menangani potensi bahaya lingkungan seperti tumpahan minyak atau bahan berbahaya lainnya.
 - Memastikan area kecelakaan aman dari ancaman lebih lanjut.

6) Investigasi dan Pelaporan:

- Setelah operasi penyelamatan selesai, investigasi dilakukan untuk menentukan penyebab kecelakaan.
- Laporan investigasi disusun dan diserahkan kepada otoritas maritim serta instansi terkait lainnya.

7) Evaluasi dan Pembaruan Prosedur:

- Melakukan evaluasi terhadap respons keseluruhan untuk mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan.
- Pembaruan prosedur dan pelatihan dilakukan berdasarkan temuan dari evaluasi untuk meningkatkan kesiapan di masa mendatang.

Koordinasi yang baik antara semua pihak yang terlibat memastikan bahwa penanganan kecelakaan kapal dapat dilakukan secara efisien, meminimalkan kerugian jiwa dan harta benda, serta mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan.

Menurut Prayoga dan Susilowati (2021), konteks hambatan terhadap penegakan hukum terkait kecelakaan kapal, hambatan ini sering kali berasal dari pihak penegak hukum sendiri. Hal ini mencakup awak kapal yang melakukan pelayaran dan petugas yang terlibat langsung dalam kegiatan maritim ini. Hambatan lainnya dapat timbul dari aparat yang bekerja dengan kurang baik dalam etos kerja mereka, serta dari kurangnya koordinasi antara berbagai pihak seperti BMKG, angkatan laut, polisi air, bea cukai, Tim SAR, dan pihak terkait lainnya.

Lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait dapat bervariasi tergantung pada beberapa hal. Pertama, kompleksitas dan jumlah instansi yang terlibat dalam koordinasi dapat memperlambat proses. Misalnya, dalam kasus kecelakaan kapal, koordinasi mungkin melibatkan berbagai pihak seperti otoritas pelabuhan, badan keamanan pelayaran, pihak berwenang maritim, dan organisasi penyelamat. Ketidaksiapan atau keterbatasan infrastruktur komunikasi juga dapat menjadi faktor yang memperlambat koordinasi, terutama di daerah yang terpencil atau dengan kondisi infrastruktur yang kurang mendukung. Faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu koordinasi antar instansi dalam penanganan kecelakaan kapal asing kontainer di perairan Batam, Indonesia, kita perlu mempertimbangkan beberapa aspek:

- a. Kompleksitas birokrasi: Indonesia memiliki sistem birokrasi yang cukup kompleks, melibatkan berbagai instansi pemerintah di tingkat pusat dan daerah. Dalam kasus kecelakaan kapal asing, koordinasi mungkin melibatkan Kementerian Perhubungan, Kementerian Luar Negeri, Bea Cukai, Imigrasi, Syahbandar, Pemerintah Daerah Batam, dan lainnya. Menurut teori birokrasi Max Weber (1922), birokrasi ideal seharusnya efisien dan rasional. Namun, dalam praktiknya, sering terjadi apa yang disebut Robert Merton sebagai "*trained incapacity*" kecenderungan birokrasi untuk menjadi kaku dan tidak fleksibel.
- b. Perbedaan prosedur dan prioritas: Setiap instansi memiliki prosedur dan prioritas yang berbeda. Menyelaraskan kepentingan dan prosedur ini dapat memakan waktu, terutama jika ada perbedaan pendapat tentang pendekatan yang harus diambil. Seperti contohnya dalam penanganan kasus ini perusahaan BULL harus berkoordinasi dengan beberapa instansi yang terkait yaitu, Pemerintah Kota Batam, Syahbandar atau Otoritas Pelabuhan, Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina yang di mana semua instansi ini memiliki sistem prosedur masing - masing mulai dari penginputan dokumen di tiap sistem atau aplikasi yang berbeda dan persyaratan yang berbeda.
- c. Kendala komunikasi: Meskipun teknologi komunikasi sudah maju, masih ada kemungkinan terjadi *miscommunication* atau keterlambatan dalam penyampaian informasi antar instansi, terutama jika melibatkan banyak pihak.
- d. Keterbatasan sumber daya: Kemungkinan adanya keterbatasan sumber daya manusia atau peralatan yang diperlukan untuk penanganan kecelakaan dapat memperlambat proses koordinasi dan eksekusi. Karena banyaknya instansi yang terkait yang harus di hubungi untuk menginput persyaratan dalam sistem online maupun offline di butuhkan banyak tenaga kerja atau karyawan.
- e. Faktor geografis: Lokasi Batam yang strategis namun juga berpotensi menimbulkan tantangan logistik dalam mobilisasi sumber daya dari berbagai daerah.

Faktor-faktor ini saling terkait dan dapat berdampak pada lamanya waktu yang diperlukan untuk koordinasi efektif dalam penanganan kecelakaan kapal asing kontainer di perairan Batam. Pemahaman dan penanganan faktor-faktor ini dapat membantu meningkatkan efisiensi koordinasi penanganan kecelakaan kapal atau lalu lintas laut di masa depan.

2. Tantangan dan Kendala yang Dihadapi dalam Pelaksanaan Prosedur Penanganan Kecelakaan Kapal Asing Kontainer



Gambar 4.4 gambar penangan kapal menggunakan kapal patroli.

Kecelakaan kapal MV MSC Faith di perairan Belakang Padang ini menjadi peringatan bagi semua pihak terkait tentang pentingnya keselamatan maritim dan pengembangan upaya pencegahan dan penanganan keadaan darurat dalam operasi pelayaran yang kompleks dan penuh tantangan. Dimana proses perizinan penanganan kecelakaan kapal baik kapal berbendera nasional maupun kapal berbendera asing menggunakan sistem online, beberapa hambatan dapat muncul dan memperlambat proses. Jenis perizinan yang sering mengalami kendala adalah izin operasi penyelamatan dan izin pengangkutan bangkai kapal.

Penyebab keterlambatan meliputi :

- a. ketidakstabilan jaringan internet di wilayah perairan
- b. ketidaklengkapan dokumen yang diunggah oleh pemohon

Untuk meningkatkan efisiensi waktu, beberapa solusi potensial dapat diterapkan, seperti peningkatan infrastruktur jaringan di wilayah pesisir, penyederhanaan formulir pengajuan online dengan panduan yang lebih jelas, serta pengembangan sistem notifikasi otomatis untuk memantau progres perizinan. Berikut merupakan proses perizinan yang sering mengalami hambatan:

- 1) Izin operasi penyelamatan: Izin ini diperlukan sebelum tim penyelamat dapat memulai operasi di lokasi kecelakaan. Proses ini bisa rumit karena melibatkan penilaian risiko dan koordinasi dengan berbagai pihak. Menurut Dr. Siti Aminah (2023) dalam jurnal "Modernisasi Sistem Perizinan Maritim", izin operasi

penyelamatan dan pengangkutan bangkai kapal sering terkendala karena kompleksitas regulasi. Ia menyatakan, "Tumpang tindih wewenang antar instansi masih menjadi kendala utama, bahkan dalam sistem online."

- 2) Izin pengangkutan bangkai kapal: Setelah operasi penyelamatan, diperlukan izin khusus untuk mengangkut bangkai kapal. Ini melibatkan pertimbangan lingkungan dan keselamatan.

Menurut (Riyanto, 2024), kinerja *E-Government* pada Sektor Maritim" mengidentifikasi tiga faktor utama, yaitu infrastruktur digital, literasi digital, dan *interoperabilitas system*. Faktor-faktor penyebab keterlambatan:

- 1) Ketidakstabilan jaringan internet: Di wilayah perairan, sinyal internet sering kali lemah atau tidak stabil, menghambat proses pengajuan online.
- 2) Ketidaklengkapan dokumen: Pemohon mungkin tidak memahami sepenuhnya persyaratan dokumen, menyebabkan pengajuan yang tidak lengkap.
- 3) Kurangnya koordinasi antar instansi: Meskipun menggunakan sistem online, masih ada tantangan dalam koordinasi antara berbagai instansi pemerintah yang terlibat, serta akses perizinan online tidak dapat dilakukan di saat hari libur atau di luar jam kerja.

Hambatan-hambatan ini saling terkait dan dapat berdampak signifikan pada kecepatan dan efektivitas proses perizinan dalam penanganan kecelakaan kapal asing. Mengatasi hambatan-hambatan ini memerlukan pendekatan holistik yang melibatkan reformasi regulasi, peningkatan kapasitas, dan inovasi teknologi.

B. ANALISIS DATA

1. faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait.

a. Data Reduction

Pengurangan Data bertujuan untuk merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, serta mencari tema dan pola. Berdasarkan data yang ada, berikut faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait:

1) Kompleksitas Birokrasi:

- Sistem birokrasi yang kompleks dan melibatkan banyak instansi (Kementerian Perhubungan, Kementerian Luar Negeri, Bea Cukai,

Imigrasi, Syahbandar, Pemerintah Daerah Batam).

- Birokrasi ideal seharusnya efisien (Weber, 1922) tetapi sering menjadi kaku dan tidak fleksibel (Merton).

2) Perbedaan Prosedur dan Prioritas:

- Setiap instansi memiliki prosedur dan prioritas berbeda yang perlu diselaraskan.

3) Kendala Komunikasi:

- *Miscommunication* dan keterlambatan informasi antar instansi meskipun teknologi komunikasi sudah maju.

4) Keterbatasan Sumber Daya Manusia:

- Terbatasnya sumber daya manusia atau peralatan yang diperlukan untuk penanganan kecelakaan.

5) Faktor Geografis:

- Lokasi Batam yang strategis namun menimbulkan tantangan logistik.

b. Data Display

Penyajian Data bertujuan untuk menyusun informasi secara sistematis sehingga mudah dipahami dan dianalisis lebih lanjut. Berikut adalah display data yang sudah diringkas:

Tabel 4.1 Data Display

Faktor	Deskripsi
Kompleksitas Birokrasi	Melibatkan banyak instansi dengan birokrasi yang kaku.
Perbedaan Prosedur dan Prioritas	Prosedur dan prioritas yang berbeda antar instansi.
Kendala Komunikasi	<i>Miscommunication</i> dan keterlambatan informasi.
Keterbatasan Sumber Daya	Terbatasnya sumber daya manusia dan peralatan.
Faktor Geografis	Lokasi Batam yang strategis namun menimbulkan tantangan logistik.

c. Conclusion Drawing / Verrification

Penarikan Kesimpulan/Verifikasi bertujuan untuk membuat kesimpulan yang valid dari data yang sudah diolah dan dipajang.

Kesimpulan:

- 1) Kompleksitas Birokrasi: Sistem birokrasi yang melibatkan banyak

instansi menyebabkan proses koordinasi menjadi lambat. Perubahan atau penyederhanaan prosedur birokrasi dapat mempercepat proses.

- 2) Perbedaan Prosedur dan Prioritas: Harmonisasi prosedur dan prioritas antar instansi diperlukan untuk meningkatkan efisiensi koordinasi.
- 3) Kendala Komunikasi: Peningkatan efektivitas komunikasi melalui pelatihan dan penggunaan teknologi yang lebih baik dapat mengurangi keterlambatan informasi.
- 4) Keterbatasan Sumber Daya: Menambah sumber daya manusia dan peralatan yang memadai sangat penting untuk mempercepat proses penanganan kecelakaan.
- 5) Faktor Geografis: Peningkatan infrastruktur logistik di daerah strategis seperti Batam dapat membantu mengatasi tantangan ini.

Pemahaman dan penanganan yang baik terhadap faktor-faktor ini dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas koordinasi antar instansi dalam penanganan kecelakaan kapal atau lalu lintas laut di masa depan.

2. Tantangan dan Kendala yang Dihadapi dalam Pelaksanaan Prosedur Penanganan Kecelakaan Kapal Asing Kontainer

a. Data Reduction

Pengurangan Data bertujuan untuk merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, serta mencari tema dan pola. Berdasarkan data yang ada, berikut adalah hambatan-hambatan dalam persyaratan dan proses perizinan:

- 1) Ketidakstabilan Jaringan Internet:
 - Di wilayah perairan, sinyal internet sering kali lemah atau tidak stabil, menghambat proses pengajuan online.
- 2) Ketidaklengkapan Dokumen:
 - Pemohon mungkin tidak memahami sepenuhnya persyaratan dokumen, menyebabkan pengajuan yang tidak lengkap.
- 3) Literasi Digital:
 - Pemohon mungkin kurang memahami penggunaan sistem online.

b. Data Display

Penyajian Data bertujuan untuk menyusun informasi secara sistematis sehingga mudah dipahami dan dianalisis lebih lanjut. Berikut adalah display data yang sudah diringkas:

Tabel 4.2

Hambatan	Deskripsi
Ketidakstabilan Jaringan Internet	Sinyal internet yang lemah atau tidak stabil di wilayah perairan menghambat proses pengajuan online.
Ketidaklengkapan dokumen	Pemohon sering tidak memahami persyaratan dokumen, menyebabkan pengajuan yang tidak lengkap.
Literasi Digital	Pemohon mungkin kurang memahami penggunaan sistem online.

c. Conclusion Drawing/Verification

Penarikan Kesimpulan/Verifikasi bertujuan untuk membuat kesimpulan yang valid dari data yang sudah diolah dan dipajang.

Kesimpulan:

- 1) Ketidakstabilan Jaringan Internet: Infrastruktur jaringan di wilayah perairan perlu ditingkatkan untuk memastikan sinyal internet yang stabil sehingga proses pengajuan online tidak terhambat.
- 2) Ketidaklengkapan Dokumen: Penyederhanaan formulir pengajuan online dengan panduan yang lebih jelas dapat membantu pemohon memahami persyaratan dokumen dengan lebih baik.
- 3) Literasi Digital: Pelatihan literasi digital bagi pemohon dan staf instansi terkait dapat membantu meningkatkan pemahaman dan penggunaan sistem online.

Rekomendasi:

- 1) Peningkatan Infrastruktur: Mengembangkan dan memperbaiki infrastruktur jaringan internet di wilayah pesisir dan perairan.
- 2) Panduan dan Edukasi: Menyediakan panduan yang jelas dan pelatihan bagi pemohon untuk mengurangi ketidaklengkapan dokumen.
- 3) Pelatihan Literasi Digital: Menyelenggarakan pelatihan literasi digital bagi pemohon dan staf instansi terkait.

Mengatasi hambatan-hambatan ini memerlukan pendekatan holistik yang melibatkan reformasi regulasi, peningkatan kapasitas, dan inovasi teknologi. Pemahaman dan penanganan yang baik terhadap hambatan-hambatan ini dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses perizinan dalam penanganan kecelakaan kapal asing di masa depan.

C. ALTERNATIF PEMECAH MASALAH

1. faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait.

Berdasarkan analisis data di atas, berikut adalah dua alternatif pemecahan masalah untuk mengatasi lamanya waktu dalam proses koordinasi dengan instansi terkait.

- a. Alternatif Pemecahan Masalah 1: Digitalisasi dan Integrasi Sistem Birokrasi dengan menerapkan sistem digitalisasi dan integrasi antara berbagai instansi yang terlibat dalam penanganan kecelakaan kapal dapat mengurangi kompleksitas birokrasi dan meningkatkan efisiensi komunikasi.

Langkah-langkah Implementasi:

1) Pengembangan Sistem Manajemen Koordinasi Terpadu:

- a) Membangun platform digital yang mengintegrasikan berbagai instansi terkait, seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Luar Negeri, Bea Cukai, Imigrasi, Syahbandar, dan Pemerintah Daerah Batam.
- b) Platform ini harus mencakup modul-modul untuk pengajuan izin, pelacakan status, dan komunikasi antar instansi.

2) Penyederhanaan dan Standarisasi Prosedur:

- a) Melakukan review dan penyederhanaan prosedur yang ada agar lebih mudah diakses dan dipahami oleh semua pihak yang terlibat.
- b) Mengembangkan standar operasional prosedur (SOP) yang seragam untuk seluruh instansi.

3) Pelatihan dan Edukasi:

- a) Melakukan pelatihan rutin bagi staf instansi terkait untuk memastikan pemahaman yang baik tentang penggunaan sistem digital.

- b) Menyediakan panduan online dan offline yang jelas dan mudah diakses.

4) Peningkatan Infrastruktur Digital:

- a) Meningkatkan jaringan internet dan infrastruktur teknologi informasi di wilayah pesisir dan perairan untuk mendukung operasional platform digital.
- b) Menyediakan perangkat keras dan perangkat lunak yang diperlukan untuk mendukung sistem manajemen koordinasi terpadu.

Manfaat:

- 1) Mempercepat proses pengajuan dan penanganan izin.
 - 2) Mengurangi risiko miscommunication dan keterlambatan informasi.
 - 3) Meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam proses koordinasi.
- b. Alternatif Pemecahan Masalah 2: Pembentukan Tim Koordinasi Antar Instansi yaitu membentuk tim koordinasi antar instansi yang berfungsi sebagai unit penghubung dan pengendali dalam penanganan kecelakaan kapal, serta berperan dalam harmonisasi prosedur dan peningkatan koordinasi antar instansi.

Langkah-langkah Implementasi:

- 1) Pembentukan Tim Koordinasi:
 - a) Membentuk tim yang terdiri dari perwakilan berbagai instansi terkait, termasuk Kementerian Perhubungan, Kementerian Luar Negeri, Bea Cukai, Imigrasi, Syahbandar, Pemerintah Daerah Batam, dan pihak kedutaan atau perwakilan negara asing jika diperlukan.
 - b) Tim ini bertanggung jawab untuk memantau dan mengkoordinasikan seluruh proses penanganan kecelakaan kapal.
- 2) Pengembangan Protokol Koordinasi:
 - a) Mengembangkan protokol koordinasi yang jelas dan rinci untuk menangani berbagai aspek penanganan kecelakaan kapal.
 - b) Protokol ini harus mencakup prosedur standar untuk komunikasi, pengambilan keputusan, dan penanganan situasi darurat.

3) Pelaksanaan Rapat Koordinasi Rutin:

- a) Melakukan rapat koordinasi rutin untuk membahas progres penanganan kecelakaan kapal dan mengatasi hambatan yang muncul.
- b) Menggunakan teknologi komunikasi modern seperti video conferencing untuk memfasilitasi rapat jika pertemuan fisik tidak memungkinkan.

4) Evaluasi dan Pengembangan Berkelanjutan:

- a) Melakukan evaluasi berkala terhadap kinerja tim koordinasi dan protokol yang ada.
- b) Mengembangkan strategi dan solusi baru berdasarkan hasil evaluasi untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas koordinasi.

5) Manfaat:

- a) Meningkatkan kecepatan dan efektivitas dalam penanganan kecelakaan kapal.
- b) Mengurangi tumpang tindih wewenang dan perbedaan prosedur antar instansi.
- c) Meningkatkan kolaborasi dan komunikasi antar instansi.

Kesimpulan

Kedua alternatif pemecahan masalah di atas menawarkan pendekatan yang berbeda namun saling melengkapi untuk mengatasi lamanya waktu dalam proses koordinasi dengan instansi terkait. Digitalisasi dan integrasi sistem birokrasi dapat meningkatkan efisiensi operasional dan transparansi, sementara pembentukan tim koordinasi antar instansi dapat memperkuat kolaborasi dan harmonisasi prosedur. Implementasi kombinasi dari kedua alternatif ini akan memberikan solusi holistik untuk masalah yang dihadapi.

2. Tantangan dan Kendala yang Dihadapi dalam Pelaksanaan Prosedur Penanganan Kecelakaan Kapal Asing Kontainer

a. Alternatif Pemecahan Masalah 1: Peningkatan Infrastruktur dan Teknologi Digital

Deskripsi: Meningkatkan infrastruktur digital dan jaringan internet di wilayah perairan serta mengadopsi teknologi modern untuk mendukung proses perizinan online yang lebih efisien.

Langkah-langkah Implementasi:

1) Penguatan Infrastruktur Jaringan Internet:

- a) Mengembangkan dan memperluas jaringan internet di wilayah perairan dan pesisir untuk memastikan sinyal yang stabil dan kuat.
- b) Bekerja sama dengan penyedia layanan internet untuk meningkatkan aksesibilitas dan kualitas jaringan di daerah yang sering mengalami gangguan.

2) Peningkatan Infrastruktur Digital:

- a) Menyediakan perangkat keras dan perangkat lunak yang diperlukan untuk mendukung sistem perizinan online.
- b) Mengimplementasikan teknologi cloud untuk penyimpanan dan pengelolaan data yang lebih efisien.

3) Pengembangan Sistem Notifikasi Otomatis:

- a) Mengembangkan sistem notifikasi otomatis yang memberikan update real-time kepada pemohon dan instansi terkait mengenai status pengajuan perizinan.
- b) Sistem ini harus dapat diakses 24/7, termasuk pada hari libur dan di luar jam kerja.

4) Integrasi Sistem Perizinan Antar Instansi:

- a) Membangun platform digital yang mengintegrasikan semua instansi terkait dalam satu sistem terpadu untuk meminimalisir tumpang tindih wewenang dan mempercepat proses koordinasi.

Manfaat:

- 1) Memastikan proses pengajuan perizinan online berjalan tanpa hambatan akibat ketidakstabilan jaringan.
 - 2) Meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam pemantauan progres perizinan.
 - 3) Memperkuat koordinasi antar instansi melalui platform terpadu.
- b. Alternatif Pemecahan Masalah 2: Reformasi Regulasi dan Edukasi Literasi Digital

Deskripsi: Melakukan reformasi regulasi untuk menyederhanakan dan mengharmonisasikan peraturan antar instansi serta meningkatkan literasi digital bagi pemohon dan staf instansi terkait.

Langkah-langkah Implementasi:

1) Reformasi Regulasi:

- a) Melakukan review dan penyederhanaan regulasi yang tumpang tindih untuk menciptakan prosedur perizinan yang lebih efisien dan terkoordinasi.
- b) Membentuk tim khusus yang terdiri dari perwakilan berbagai instansi untuk mengembangkan regulasi yang harmonis dan mudah diikuti.

2) Penyederhanaan Formulir Pengajuan:

- a) Mengembangkan formulir pengajuan yang lebih sederhana dan mudah dipahami, dilengkapi dengan panduan yang jelas dan langkah-langkah yang rinci.
- b) Memastikan bahwa semua persyaratan dokumen dijelaskan secara lengkap untuk mengurangi ketidaklengkapan pengajuan.

3) Pelatihan Literasi Digital:

- a) Menyelenggarakan pelatihan literasi digital bagi pemohon dan staf instansi terkait untuk meningkatkan pemahaman dan kemampuan dalam menggunakan sistem online.
- b) Menyediakan sumber daya edukatif seperti tutorial video, webinar, dan materi pelatihan

4) Pengembangan Layanan Bantuan:

- a) Membentuk pusat bantuan dan dukungan teknis yang dapat diakses oleh pemohon untuk membantu mengatasi masalah teknis dan administratif yang mungkin dihadapi selama proses pengajuan.
- b) Layanan ini harus tersedia melalui berbagai saluran komunikasi, seperti telepon, email, dan chat online.

Manfaat:

- 1) Mengurangi kompleksitas dan tumpang tindih regulasi, sehingga proses perizinan menjadi lebih cepat dan efisien.
- 2) Meningkatkan pemahaman pemohon dan staf instansi terkait terhadap penggunaan sistem online.
- 3) Mengurangi ketidaklengkapan dokumen dan mempercepat proses pengajuan perizinan.

Kesimpulan

Kedua alternatif pemecahan masalah di atas menawarkan pendekatan yang komprehensif untuk mengatasi hambatan dalam persyaratan dan proses perizinan. Peningkatan infrastruktur dan teknologi digital dapat memastikan kelancaran proses perizinan online, sementara reformasi regulasi dan edukasi literasi digital dapat meningkatkan efisiensi dan pemahaman terhadap sistem perizinan. Implementasi kombinasi dari kedua alternatif ini akan memberikan solusi yang holistik dan efektif untuk mengatasi masalah yang dihadapi.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAH MASALAH

1. Faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait.

- a. Alternatif Pemecahan Masalah 1: Digitalisasi dan Integrasi Sistem Birokrasi Deskripsi: Menerapkan sistem digitalisasi dan integrasi antara berbagai instansi yang terlibat dalam penanganan kecelakaan kapal dapat mengurangi kompleksitas birokrasi dan meningkatkan efisiensi komunikasi.

Langkah-langkah Implementasi:

- 1) Pengembangan Sistem Manajemen Koordinasi Terpadu
- 2) Penyederhanaan dan Standarisasi Prosedur
- 3) Pelatihan dan Edukasi
- 4) Peningkatan Infrastruktur Digital

Manfaat:

- 1) Mempercepat proses pengajuan dan penanganan izin.
- 2) Mengurangi risiko miscommunication dan keterlambatan informasi.
- 3) Meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam proses koordinasi.

Evaluasi:

Kekuatan:

- 1) Efisiensi Operasional: Digitalisasi mengurangi waktu dan usaha yang dibutuhkan untuk pemrosesan dokumen dan koordinasi antar instansi.
- 2) Transparansi: Sistem digital memungkinkan pemantauan status pengajuan izin secara real-time, meningkatkan transparansi.

- 3) Reduksi Miscommunication: Platform terpadu mengurangi kesalahan komunikasi antar instansi.

Kelemahan:

- 1) Ketergantungan pada Infrastruktur Digital: Ketergantungan tinggi pada kualitas jaringan internet dan perangkat keras yang memadai.
- 2) Biaya Implementasi: Investasi awal untuk pengembangan dan pemasangan infrastruktur digital bisa sangat mahal.
- 3) Adaptasi dan Pelatihan: Membutuhkan waktu dan sumber daya untuk melatih staf agar mahir menggunakan sistem baru.

Keuntungan:

- 1) Penghematan Waktu: Proses perizinan dapat diselesaikan lebih cepat dibanding dengan metode manual.
- 2) Akuntabilitas: Semua transaksi dan komunikasi tercatat dengan baik, meningkatkan akuntabilitas.

Kerugian:

- 1) Biaya Tinggi: Pengembangan, pemeliharaan, dan peningkatan sistem memerlukan biaya yang signifikan.
- 2) Resistensi Perubahan: Kemungkinan adanya resistensi dari staf yang tidak terbiasa dengan teknologi baru.

b. Alternatif Pemecahan Masalah 2: Pembentukan Tim Koordinasi Antar Instansi

Deskripsi: Membentuk tim koordinasi antar instansi yang berfungsi sebagai unit penghubung dan pengendali dalam penanganan kecelakaan kapal, serta berperan dalam harmonisasi prosedur dan peningkatan koordinasi antar instansi.

Langkah-langkah Implementasi:

- 1) Pembentukan Tim Koordinasi
- 2) Pengembangan Protokol Koordinasi
- 3) Pelaksanaan Rapat Koordinasi Rutin
- 4) Evaluasi dan Pengembangan Berkelanjutan

Manfaat:

- 1) Meningkatkan kecepatan dan efektivitas dalam penanganan kecelakaan kapal.

- 2) Mengurangi tumpang tindih wewenang dan perbedaan prosedur antar instansi.
- 3) Meningkatkan kolaborasi dan komunikasi antar instansi.

Evaluasi:

Kekuatan:

- 1) Kolaborasi yang Lebih Baik: Tim khusus memfasilitasi kerjasama yang lebih baik antar instansi.
- 2) Kecepatan Respon: Koordinasi langsung memungkinkan respon yang lebih cepat terhadap situasi darurat.
- 3) Fleksibilitas: Dapat menangani berbagai situasi dengan adaptasi cepat terhadap perubahan.

Kelemahan:

- 1) Koordinasi yang Kompleks: Mengelola tim dari berbagai instansi dapat menjadi rumit dan memerlukan usaha yang signifikan.
- 2) Keterbatasan Waktu dan Sumber Daya: Anggota tim mungkin memiliki tanggung jawab lain yang dapat mengurangi fokus mereka pada tugas ini.

Keuntungan:

- 1) Efektivitas Pengambilan Keputusan: Protokol koordinasi yang jelas memungkinkan pengambilan keputusan yang lebih cepat dan tepat.
- 2) Penanganan Masalah Spesifik: Tim dapat fokus pada masalah spesifik yang membutuhkan koordinasi antar instansi.

Kerugian:

- 1) Biaya Operasional: Memerlukan alokasi anggaran untuk membentuk dan mengoperasikan tim koordinasi.
- 2) Kesulitan Komunikasi: Komunikasi antar instansi masih dapat menghadapi hambatan meskipun ada tim koordinasi.

Kesimpulan

Alternatif yang Paling Tepat: Mengingat situasi dan kondisi subjek penelitian, kombinasi dari kedua alternatif pemecahan masalah tampaknya menjadi pilihan yang paling efektif.

- 1) Digitalisasi dan Integrasi Sistem Birokrasi: Meningkatkan efisiensi operasional dan transparansi dalam proses perizinan serta mengurangi risiko miscommunication.

- 2) Pembentukan Tim Koordinasi Antar Instansi: Memastikan kolaborasi yang lebih baik dan kecepatan respon terhadap situasi darurat melalui koordinasi langsung antar instansi.

Dengan menggabungkan kedua alternatif ini, kita dapat memanfaatkan kelebihan dari masing-masing pendekatan sambil memitigasi kelemahan mereka. Digitalisasi akan mengurangi beban administratif dan meningkatkan transparansi, sedangkan tim koordinasi akan memastikan bahwa kolaborasi antar instansi berjalan lancar dan responsif terhadap situasi darurat.

2. Tantangan dan Kendala yang Dihadapi dalam Pelaksanaan Prosedur Penanganan Kecelakaan Kapal Asing Kontainer

- a. Alternatif Pemecahan Masalah 1: Peningkatan Infrastruktur dan Teknologi Digital

Deskripsi: Meningkatkan infrastruktur digital dan jaringan internet di wilayah perairan serta mengadopsi teknologi modern untuk mendukung proses perizinan online yang lebih efisien.

Langkah-langkah Implementasi:

- 1) Penguatan Infrastruktur Jaringan Internet
 - a) Mengembangkan dan memperluas jaringan internet di wilayah perairan dan pesisir.
 - b) Bekerja sama dengan penyedia layanan internet untuk meningkatkan aksesibilitas dan kualitas jaringan di daerah yang sering mengalami gangguan.
- 2) Peningkatan Infrastruktur Digital
 - a) Menyediakan perangkat keras dan perangkat lunak yang diperlukan untuk mendukung sistem perizinan online.
 - b) Mengimplementasikan teknologi cloud untuk penyimpanan dan pengelolaan data yang lebih efisien.
- 3) Pengembangan Sistem Notifikasi Otomatis
 - a) Mengembangkan sistem notifikasi otomatis yang memberikan update real-time kepada pemohon dan instansi terkait mengenai status pengajuan perizinan.
 - b) Sistem ini harus dapat diakses 24/7, termasuk pada hari libur dan di luar jam kerja.

4) Integrasi Sistem Perizinan Antar Instansi

- a) Membangun platform digital yang mengintegrasikan semua instansi terkait dalam satu sistem terpadu untuk meminimalisir tumpang tindih wewenang dan mempercepat proses koordinasi.

Manfaat:

- 1) Memastikan proses pengajuan perizinan online berjalan tanpa hambatan akibat ketidakstabilan jaringan.
- 2) Meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam pemantauan progres perizinan.
- 3) Memperkuat koordinasi antar instansi melalui platform terpadu.

Evaluasi:

Kekuatan:

- 1) Efisiensi Operasional: Mengurangi waktu dan usaha yang dibutuhkan untuk pemrosesan dokumen dan koordinasi antar instansi.
- 2) Transparansi: Sistem digital memungkinkan pemantauan status pengajuan izin secara real-time.
- 3) Reduksi Miscommunication: Platform terpadu mengurangi kesalahan komunikasi antar instansi.

Kelemahan:

- 1) Ketergantungan pada Infrastruktur Digital: Ketergantungan tinggi pada kualitas jaringan internet dan perangkat keras yang memadai.
- 2) Biaya Implementasi: Investasi awal untuk pengembangan dan pemasangan infrastruktur digital bisa sangat mahal.
- 3) Adaptasi dan Pelatihan: Membutuhkan waktu dan sumber daya untuk melatih staf agar mahir menggunakan sistem baru.

Keuntungan:

- 1) Penghematan Waktu: Proses perizinan dapat diselesaikan lebih cepat dibandingkan dengan metode manual.
- 2) Akuntabilitas: Semua transaksi dan komunikasi tercatat dengan baik, meningkatkan akuntabilitas.

Kerugian:

- 1) Biaya Tinggi: Pengembangan, pemeliharaan, dan peningkatan sistem memerlukan biaya yang signifikan.

- 2) Resistensi Perubahan: Kemungkinan adanya resistensi dari staf yang tidak terbiasa dengan teknologi baru.

b. Alternatif Pemecahan Masalah 2: Reformasi Regulasi dan Edukasi Literasi Digital

Deskripsi: Melakukan reformasi regulasi untuk menyederhanakan dan mengharmonisasikan peraturan antar instansi serta meningkatkan literasi digital bagi pemohon dan staf instansi terkait.

Langkah-langkah Implementasi:

- 1) Reformasi Regulasi

- a. Melakukan review dan penyederhanaan regulasi yang tumpang tindih.
- b. Membentuk tim khusus yang terdiri dari perwakilan berbagai instansi untuk mengembangkan regulasi yang harmonis dan mudah diikuti.

- 2) Penyederhanaan Formulir Pengajuan

- a. Mengembangkan formulir pengajuan yang lebih sederhana dan mudah dipahami, dilengkapi dengan panduan yang jelas.
- b. Memastikan bahwa semua persyaratan dokumen dijelaskan secara lengkap untuk mengurangi ketidaklengkapan pengajuan.

- 3) Pelatihan Literasi Digital

- a. Menyelenggarakan pelatihan literasi digital bagi pemohon dan staf instansi terkait.
- b. Menyediakan sumber daya edukatif seperti tutorial video, webinar, dan materi pelatihan yang dapat diakses secara online.

- 4) Pengembangan Layanan Bantuan

- a. Membentuk pusat bantuan dan dukungan teknis yang dapat diakses oleh pemohon untuk membantu mengatasi masalah teknis dan administratif.
- b. Layanan ini harus tersedia melalui berbagai saluran komunikasi, seperti telepon, email, dan chat online.

Manfaat:

- 1) Mengurangi kompleksitas dan tumpang tindih regulasi.
- 2) Meningkatkan pemahaman pemohon dan staf instansi terkait terhadap penggunaan sistem online.

- 3) Mengurangi ketidaklengkapan dokumen dan mempercepat proses pengajuan perizinan.

Evaluasi:

a) Kekuatan:

- 1) Sederhana dan Terkoordinasi: Regulasi yang disederhanakan dan harmonis memudahkan proses perizinan.
- 2) Pemahaman yang Lebih Baik: Pelatihan literasi digital meningkatkan kemampuan pemohon dan staf dalam menggunakan sistem online.
- 3) Dukungan Teknis: Layanan bantuan mempermudah pemohon dalam mengatasi masalah yang dihadapi.

b) Kelemahan:

- 1) Waktu untuk Reformasi: Reformasi regulasi memerlukan waktu yang cukup lama untuk pelaksanaan dan penerimaan dari berbagai pihak.
- 2) Kebutuhan Pelatihan Berkelanjutan: Literasi digital memerlukan pelatihan berkelanjutan untuk mengikuti perkembangan teknologi.

c) Keuntungan:

- 1) Prosedur yang Lebih Mudah: Prosedur perizinan menjadi lebih mudah dipahami dan diikuti.
- 2) Peningkatan Efisiensi: Mengurangi kesalahan dalam pengajuan dokumen, mempercepat proses perizinan.

d) Kerugian:

- 1) Proses yang Panjang: Reformasi regulasi dan penyederhanaan prosedur bisa memakan waktu yang lama.
- 2) Biaya Pelatihan: Memerlukan alokasi dana untuk pelatihan dan pengembangan literasi digital.

Kesimpulan

Alternatif yang Paling Tepat: Kombinasi dari kedua alternatif pemecahan masalah ini tampaknya menjadi pilihan yang paling efektif.

- 1) Peningkatan Infrastruktur dan Teknologi Digital: Meningkatkan efisiensi operasional dan transparansi dalam proses perizinan serta mengurangi risiko miscommunication.
- 2) Reformasi Regulasi dan Edukasi Literasi Digital: Meningkatkan pemahaman dan kemampuan pemohon serta staf dalam menggunakan sistem online, serta menyederhanakan dan mengharmonisasikan regulasi untuk mempercepat proses perizinan.
- 3) Dengan menggabungkan kedua alternatif ini, kita dapat memanfaatkan kelebihan dari masing-masing pendekatan sambil memitigasi kelemahan mereka. Infrastruktur digital yang kuat dan regulasi yang sederhana akan memastikan bahwa proses perizinan berjalan lancar, sementara literasi digital yang baik dan dukungan teknis akan memastikan bahwa semua pihak dapat menggunakan sistem online dengan efisien.

E. PEMECAHAN MASALAH

1. faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait.

Alternatif Pemecahan Masalah 1: Digitalisasi dan Integrasi Sistem Birokrasi adalah pilihan yang paling tepat untuk mengatasi faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait. Berikut adalah alasannya:

- a. Efisiensi Operasional yang Tinggi: Digitalisasi dan integrasi sistem birokrasi dapat mengurangi waktu dan usaha yang diperlukan untuk pemrosesan dokumen dan koordinasi antar instansi secara signifikan.
- b. Transparansi dan Akuntabilitas: Sistem digital memungkinkan pemantauan status pengajuan izin secara real-time, yang meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam proses koordinasi.
- c. Pengurangan Risiko Miscommunication: Dengan adanya platform terpadu, kesalahan komunikasi antar instansi dapat diminimalisir, sehingga mempercepat proses pengambilan keputusan.

Pembentukan Tim Koordinasi Antar Instansi juga penting sebagai langkah pendukung, namun digitalisasi dan integrasi sistem birokrasi memiliki dampak yang lebih signifikan dalam meningkatkan efisiensi dan transparansi koordinasi antar instansi. Kombinasi kedua alternatif ini dapat memberikan hasil yang optimal, tetapi prioritas utama sebaiknya diberikan pada digitalisasi dan integrasi sistem birokrasi.

2. Tantangan dan Kendala yang Dihadapi dalam Pelaksanaan Prosedur Penanganan Kecelakaan Kapal Asing Kontainer

Alternatif yang Paling Tepat: Berdasarkan evaluasi kedua alternatif, Alternatif Pemecahan Masalah 1: Peningkatan Infrastruktur dan Teknologi Digital merupakan pilihan yang paling tepat untuk mengatasi hambatan dalam proses perizinan online. Berikut adalah alasannya:

1. Efisiensi dan Transparansi: Meningkatkan infrastruktur digital dan teknologi akan secara langsung meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam proses perizinan online.
2. Koordinasi Antar Instansi: Integrasi sistem perizinan antar instansi akan mempermudah koordinasi dan mengurangi kesalahan komunikasi.
3. Notifikasi Otomatis: Sistem notifikasi otomatis akan memastikan bahwa pemohon dan instansi terkait selalu mendapatkan update real-time mengenai status pengajuan perizinan, yang akan mengurangi kebingungan dan ketidakpastian.

Meskipun biaya implementasi dan ketergantungan pada infrastruktur digital merupakan kelemahan, manfaat yang diperoleh dari peningkatan efisiensi, transparansi, dan koordinasi antar instansi lebih besar dibandingkan dengan kelemahan tersebut. Reformasi regulasi dan edukasi literasi digital tetap penting, tetapi sebagai langkah sekunder yang mendukung keberhasilan peningkatan infrastruktur dan teknologi digital.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

1. faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait adalah birokrasi yang rumit, kurangnya teknologi dan sistem informasi terpadu, keterbatasan sumber daya manusia, perbedaan prosedur dan kebijakan antar instansi, hambatan komunikasi, serta kondisi geografis dan infrastruktur.

Lamanya waktu yang diperlukan untuk melakukan koordinasi dengan instansi terkait disebabkan oleh beberapa faktor yang signifikan. Birokrasi yang rumit seringkali menjadi penghambat utama, karena prosedur administrasi yang berbelit-belit dan memerlukan banyak persetujuan dapat memperlambat proses koordinasi. Selain itu, kurangnya teknologi dan sistem informasi terpadu menyebabkan informasi tidak dapat diakses dengan cepat dan efisien oleh semua pihak yang terlibat. Keterbatasan sumber daya manusia, baik dalam hal jumlah maupun kompetensi, juga berkontribusi pada lambatnya koordinasi. Perbedaan prosedur dan kebijakan antar instansi sering menimbulkan kebingungan dan ketidakseragaman dalam pelaksanaan tugas. Hambatan komunikasi, baik yang disebabkan oleh perbedaan bahasa, budaya, maupun teknologi, turut memperumit koordinasi. Selain itu, kondisi geografis dan infrastruktur yang tidak memadai, seperti jalan yang rusak atau jaringan komunikasi yang buruk, dapat menghambat pertemuan dan pertukaran informasi secara langsung. Secara keseluruhan, kombinasi dari faktor-faktor ini membuat koordinasi antar instansi menjadi lebih lambat dan kurang efisien.

2. Tantangan dan Kendala yang Dihadapi dalam Pelaksanaan Prosedur Penanganan Kecelakaan Kapal Asing Kontainer adalah ketidakstabilan jaringan internet dan ketidaklengkapan dokumen

Tantangan dan kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan prosedur penanganan kecelakaan kapal asing Containersangat dipengaruhi oleh ketidakstabilan jaringan internet dan ketidaklengkapan dokumen. Ketidakstabilan jaringan internet menyebabkan komunikasi dan pertukaran informasi menjadi terhambat, sehingga memperlambat respon dan koordinasi antar pihak yang terlibat. Hal ini bisa mengakibatkan keterlambatan dalam penanganan kecelakaan, penilaian kerusakan, dan pengambilan keputusan yang krusial. Di sisi lain, ketidaklengkapan dokumen dapat memperlambat proses verifikasi dan validasi data yang diperlukan untuk penanganan kecelakaan. Dokumen yang tidak lengkap atau tidak sesuai standar mengharuskan adanya proses tambahan untuk melengkapi atau memperbaiki informasi yang hilang, yang pada gilirannya menunda tindakan penanganan. Akibatnya, efisiensi dan efektivitas dalam menangani kecelakaan kapal asing Containermenjadi berkurang, dan potensi risiko serta kerugian yang lebih besar dapat meningkat.

B. SARAN

Untuk mengatasi tantangan-tantangan tersebut dan meningkatkan efektivitas penanganan kecelakaan kapal asing, berikut beberapa saran dari saya pribadi yang dapat dipertimbangkan:

1. Kepada badan perhubungan atau instansi terkait seperti syahbandar, bea cukai, karantina, dan lain lain saya menyarankan untuk ;
 - a. Reformasi Birokrasi: Implementasi sistem "one-stop service" untuk penanganan krisis maritim dan Penyederhanaan prosedur dan pengurangan tumpang tindih kewenangan antar instansi.
 - b. Inovasi Teknologi: Implementasi sistem perizinan elektronik terpadu untuk mempercepat proses dan penggunaan teknologi blockchain untuk meningkatkan transparansi dan efisiensi dalam pertukaran data antar instansi.
 - c. Harmonisasi Regulasi: Peninjauan dan pembaruan regulasi secara berkala untuk menyelaraskan hukum nasional dengan standar internasional dan pengembangan panduan yang jelas tentang penerapan hukum dalam kasus kecelakaan kapal asing.

2. Dan kepada Perusahaan pelayaran yang menangani di sarankan untuk ;
 - a. Penguatan Koordinasi: Pembentukan tim koordinasi antar-instansi permanen dengan otoritas pengambilan keputusan yang jelas dan pengembangan sistem informasi terpadu yang dapat diakses oleh semua karyawan perusahaan.
 - b. Peningkatan Kapasitas: Pelatihan intensif bagi personel terkait tentang hukum maritim internasional dan prosedur penanganan kecelakaan dan investasi dalam teknologi dan infrastruktur untuk mendukung respons cepat.
 - c. Evaluasi dan Perbaikan Berkelanjutan: Pelaksanaan evaluasi berkala terhadap proses penanganan kecelakaan untuk identifikasi area perbaikan dan implementasi sistem umpan balik dari stakeholder untuk perbaikan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Subagyo. (2021). *Manajemen Perusahaan Pelayaran (Shipping Management)*.
- Aktual. (2023). Kapal Kargo MSC Faith Kandas di Perbatasan Indonesia-Singapura.
- Altschuld, J. W., & Kumar, D. D. (2010). Pelaksanaan Program. *Program Evaluation Journal*, 8(3), 345-360.
- Altschuld, J. W., & Kumar, D. D. (2022). Implementasi Program di Tingkat Operasional. *Journal of Program Implementation*, 14(2), 223-239.
- Andi Darmawan. (2018). *Kamus Kepelabuhanan dan Pelayaran*.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik* (Edisi Revisi 2010). Jakarta: Rineka Cipta.
- Batamnews. (2023). Terungkap Penyebab Kapal Kargo MV MSC Faith Kandas di Perairan Belakangpadang Batam..
- Branch, A. E. (2021). *International Transport Forum*. ITF.
- Detikcom. (2023). Penyebab Kapal MV MSC Faith Angkut Kontainer Kandas di Perairan Batam.
- Fullan, M. (2007). *The Implementation of Educational Change*. New York: Teachers College Press.
- Fullan, M. (2021). Pelaksanaan dalam Organisasi. *Journal of Organizational Change*, 12(3), 45-56.
- Gary Klein. (2023). Analisis Kognitif dalam Pengambilan Keputusan. *Journal of Cognitive Psychology*, 15(2), 87-95.
- Ghozali, I. (2013). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Goggin, M. L., Bowman, A. O., Lester, J. P., & O'Toole, L. J. (2021). *Implementation Theory and Practice: Toward a Third Generation*. New York: HarperCollins.
- Google Search. (n.d.). Kecelakaan Kapal Adalah.

- Gottschall, J. (2022). Proses Sistematis dalam Analisis. *Journal of Systematic Reviews*, 18(1), 23-31.
- Haryono, S. (2016). *Metode SEM untuk Penelitian Manajemen dengan AMOS LISREL PLS*. Jakarta: Luxima Metro Media.
- Heinrich, H. W. (2022). *Industrial Accident Prevention*. New York: McGraw-Hill.
- InfoPublik. (2023). Hubla Berhasil Evakuasi Kapal Kargo MSC Faith yang Kandas di Perbatasan Indonesia-Singapura.
- Jogloabang. (2019). *PP 9/2019 Pemeriksaan Kecelakaan Kapal*.
- JPNN. (2023). Kemenhub Mengevakuasi Kapal Kargo Kandas di Perbatasan Indonesia-Singapura.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (n.d.). *Analisis*.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (n.d.). *Kapal Asing Kontainer*.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (n.d.). *Pelaksanaan*.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (n.d.). *Penanganan*.
- (Kementerian Komunikasi dan Informatika). (Kementerian Komunikasi dan Informatika).
- Klein, G. (2023). *Sources of Power: How People Make Decisions*. Cambridge: MIT Press.
- MarineTraffic. (n.d.). MSC Faith.
- Matland, R. E. (2022). Pelaksanaan Kebijakan dalam Konteks Lapangan. *Public Policy Journal*, 19(4), 56-78.
- Peraturan. (2019). *Pemeriksaan Kecelakaan Kapal*.
- Reason, J. (2023). Kecelakaan dalam Sistem Kompleks. *Journal of Risk Analysis*, 22(5), 101-115.
- Satori, D., & Komariyah, A. (2014). Definisi Analisis. *Indonesian Journal of Social Research*, 10(2), 200-210.
- Sufren. (2013). *Panduan Praktis Analisis Data dan Statistika dengan SPSS*. Bandung: Alfabeta.

- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono.** (2018). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, V. W. (2015). *Metodologi Penelitian Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Sunyoto, D. (2016). *Statistika untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Tribun Batam*. (2023). Kapal Kargo MV MSC Faith Kandas di Batam dengan Kedalaman Delapan Meter.
- Tribun Batam*. (2023). Terungkap, Ini Penyebab Kandasnya Kapal MV MSC Faith di Perairan Batam.
- Ulasan*. (2023). Kapal Kargo Tujuan China Berhasil Dievakuasi Setelah Kandas di Batam.
- Wiratma Sujarweni, V. (2012). *Panduan Lengkap SPSS Versi 20*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.

Data Perusahaan

PT Buana Lintas Lautan Tbk. (n.d.). Diakses dari <https://www.bull.co.id/>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Daftar Pemeriksaan Kelengkapan Validasi Surat Dan Dokumen Kapal.

DAFTAR PEMERIKSAAN KELENGKAPAN DAN VALIDITAS SURAT DAN DOKUMEN KAPAL DALAM RANGKA PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

Nama Kapal : MV. MSC FAITH
 Bendera : LIBERIA
 Isi Kotor (GT) : 140976
 Nama Nahkoda : CAPT. MYRONOV VALERIY
 IMO Number : 984085
 Jumlah ABK : 24
 Call Sign : D5TM2
 Tahun Pembuatan : 2019
 Jenis Kapal : MOTOR VESSEL
 Agen/Pemilik : PT. Buana Lintas Lautan Tbk

SURAT DAN DOKUMEN KAPAL		DITERBITKAN OLEH	PADA TANGGAL	MASA BERLAKU
PEMERIKSAAN ADMINISTRATIF	Surat Kebangsaan Kapal			
	Surat Ukur	KOREA	14-Jun-2019	
	Surat Laut	LIBERIA	12-Aug-2019	
	Load Line	KOREA	11-Jul-2019	10-Jul-2024
	Susunan Perwira			
	Minimum Safe Manning Certificate	USA	11-Jul-2019	
	Daftar ABK			
	Sertifikat Keselamatan Kapal	VALPARAISO	13-Dec-2019	12-Dec-2024
	Sertifikat Keselamatan Penumpang			
	Sertifikat Keselamatan Kapal Cepat			
	Passenger Ship Safety Certificate			
	Noxious Liquified Substance Certificate			
	Cargo Ship Safety Construction Certificate	KOREA	11-Jul-2019	09-Jul-2024
	Cargo Ship Safety Equipment Certificate	LIMASSOL	11-Jul-2019	10-Jul-2024
	Cargo Ship Safety Radio Certificate	KOREA	11-Jul-2019	10-Jul-2024
	Safety Management Certificate	VALPARAISO	13-Dec-2019	12-Dec-2024
	Document of Compliance	LIMASSOL	19-May-2022	19-May-2027
	International Oil Pollution Prevention Certificate	KOREA	11-Jul-2019	10-Jul-2024
	International Ship Security Certificate	VALPARAISO	13-Dec-2019	12-Dec-2024
	International Sewage Pollution Prevention Certificate	KOREA	11-Jul-2019	10-Jul-2024
	International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP)	SHANGHAI	11-Jul-2019	10-Jul-2024
	Anti Foulng (AF)	KOREA	11-Jul-2019	10-Jul-2024
	Exemption Certificate			
	Sertifikat Klas Lambung			
	Sertifikat Klas Mesin	LOS ANGELES	11-Jul-2019	10-Jul-2024
	Port State Control (PSC)			
	Last Port Clearance	P. SAMBU	09-Feb-2023	
	Buku Kesehatan			
	Surat Pembebasan Tikus			
	Surat Pernyataan Nahkoda tentang Kedatangan Kapal			
	Izin Trayek: RPK/PKKA/PPKN/IPKA			
	Pemberitahuan Kedatangan & Keberangkatan Kapal			
	ILR Sertifikat			
	PMK Sertifikat			
	Asuransi Pencemaran dari Keg. Bunker Kapal (CLC Bunker)			
	Asuransi Pencemaran dari Keg. Pengangkutan (CLC Muatan)			
	Asuransi Pengangkutan Kerangka Kapal			
	Maritime Labour Certificate			
	Ballast Water Management Certificate	SHANGHAI	11-Jul-2019	10-Jul-2024
PEMERIKSAAN FISIK *) :				

Lampiran 2 Yellow Fever Imo Vaccination List

YELLOW FEVER IMO VACCINATION LIST				
1. NAME OF SHIP: MSC. Faith		2. PORT OF ARRIVAL: Sambu		3. DATE OF ARRIVAL: 01-Feb-23
4. NATIONALITY OF SHIP: Liberia		5. PORT ARRIVED FROM: Singapore		
6.No	7.FAMILY NAME, GIVEN NAME	8. RANK OF RAITING	9.Vaccination date	10. Vaccination validity Yellow Fever
1	Myronov Valeriy	Master	26/08/2016	26/08/2026
2	Izhakovsky Yuriy	Ch. Off.	19/03/2019	UNLIMITED
3	Byendus Mykyta	2nd Off.	16/09/2011	UNLIMITED
4	Burdeinyi Sergii	2nd Off.	15/02/2010	UNLIMITED
5	Reznichenko David	Deck Cadet	26/09/2022	UNLIMITED
6	Balchev Vitaliy	Ch. Eng.	10/07/2017	UNLIMITED
7	Lvov Roman	2nd Eng.	24/09/2010	UNLIMITED
8	Borovetsky Dmytro	3rd Eng.	19/03/2019	UNLIMITED
9	Kovalchuk Kostiantyn	4th Eng.	20/02/2019	UNLIMITED
10	Muthuthanthrige Nuwan Nilupul Fernando	Engine Cadet	11/12/2020	UNLIMITED
11	Porskalo Oleksandr	ETO	22/02/2017	UNLIMITED
12	Samarasekara Malaka Dananjaya	El.Trainee	19/04/2022	UNLIMITED
13	Nikitin Mykola	Bosun	19/05/2017	19-May-27
14	Sagala Oleksandr	AB	30/06/2011	UNLIMITED
15	Aseervatham George Kildan	AB	03/04/2013	UNLIMITED
16	Chaynykov Vasyl	AB	22/12/2014	UNLIMITED
17	Prykhodko Oleksandr	OS	19/06/2009	UNLIMITED
18	Donets Ivan	Fitter	16/11/2012	UNLIMITED
19	Poiarkov Anatolii	MTM	20/08/2018	UNLIMITED
20	Mufti Fadly	MTM	07/11/2013	07-Nov-23
21	Cherepanov Pavlo	MTM	04/10/2021	UNLIMITED
22	Gunawan Gunawan	Cook	17/07/2020	UNLIMITED
23	Manamperi Koralalage Kavidu Kanishka	Messman	10/06/2016	UNLIMITED
24	Aleksieienko Rostyslav	Wiper	26/01/2022	UNLIMITED

MASTER OF M/V "MSC Faith":

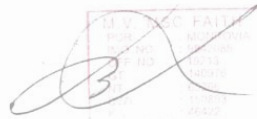
Myronov Valeriy

Lampiran 3 statement 1

MSC FAITH

Statement

This is to confirm that Indonesian agent representative have been asked for copies for other document except of Seaman Passports. He has had a phone call for copies confirmation.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'V. Myronov', is written over a red rectangular stamp. The stamp contains the following text: 'M.V. MSC FAITH', 'REG. NO. 0021005', 'P. NO. 0014', '00015', '11-08', and '06422'.

Master _____ Capt. V. Myronov

Lampiran 5 statement of fact II

On board mv "MSC FAITH"

At sea on 4st of February

Statement of fact

MV MSC FAITH departure from Singapore 31 of January on 19:48 lt.

17:50 Steering gear tested, Pre departure checklists 2 A/B/E completed no remarks.

18:30 POB.

18:48 Cast off all lines.

19:48 Pilot off.

20:30 BOSP

20:40 OOW take a CON. Vessel speed 6 kn. and increasing, HDG 075, COG 085, M. Engine full ahead in order to minimize drift of vessel. Instruction to increase speed until full manoeuvring and safely proceeding.

20:41 Leave Nav. Bridge.

20:43 The OOW define sailing vessel on our starboard side, he alter course to starboard to avoid collision.

20:44 Due to sailing vessel identified with very close distance, the speed reduced.

20:46 Realize that vessel proceeding out of the TSS area the OOW call Master on the bridge.

20:47 Ship communication announcement system was announce Master come on bridge urgently.

20:48 Vessel HDG 077 COG 090, MEDSLA Speed 7 kn. Vessel proceeding aground, direction to the land Beacon BATU BERHANTI. Vessel in that position have no chance due to small room and distance for manoeuvring.

20:50 In order avoid collision with Beacon and minimize vessel damages hard to port rudder, ME kick ahead.

20:54 vessel aground.

Master of mv "MSC FAITH "

Capt. Valeriy Myronov

Lampiran 6 IMO list of ports of call

IMO LIST OF PORTS OF CALL						Page No. 1 of 1	
1 Name of ship				2 Port of arrival/departure		3 Date of arrival/departure	
MSC Faith				Sambu		01-Feb-23	
4 Nationality of ship				5 Port arrived from/ Port of destination		6 Security level	
Liberia				Singapore	Yantian	Port Security Level	Ship Security Level
No.	Name of port, Country, Unlocode			Arrival date	Departure date		
1	Sinapore	Sinapore	SGSIN	29/Jan/23	31/Jan/23	1	1
2	Abu Dhabi	UAE	AEAUH	16/Jan/23	16/Jan/23	1	1
3	King Abdullah	Saudi Arabia	SAKAC	09/Jan/23	10/Jan/23	1	1
4	Tekirdag	Turkey	TRTEK	30/Dec/22	31/Dec/22	1	1
5	Ambarli	Turkey	TRIST	29/Dec/22	30/Dec/22	1	1
6	Yarimca	Turkey	TRYAR	28/Dec/22	29/Dec/22	1	1
7	Piraeus	Greece	GRPIR	25/Dec/22	26/Dec/22	1	1
8	Ashdod	Israel	ILASH	21/Dec/22	24/Dec/22	1	1
9	King Abdullah	Saudi Arabia	SAKAC	17/Dec/22	18/Dec/22	1	1
10	Sinapore	Sinapore	SGSIN	07/Dec/22	08/Dec/22	1	1
<p>Master: Myronov Valeriy _____ 01/Feb/23</p>							

Lampiran 7 Permanent Certificate Of Registry

		THE REPUBLIC OF LIBERIA LIBERIA MARITIME AUTHORITY		99 Park Avenue, Suite 830 New York, NY, 10016, USA Tel: +1 212 697 3434 Fax: +1 212 697 5655 E-mail: registrations@liscr.com
Permanent Certificate of Registry				
Certificate Number: <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2299-19-NYC</div>				
VESSEL NAME: <u>MSC FAITH</u>				
OFFICIAL NUMBER: <u>19213</u>		CALL SIGN: <u>D5TM2</u>		HOME PORT: <u>Monrovia, Liberia</u>
IMO NUMBER: <u>9842085</u>		FORMER NAME: <u>N/A</u>		
Vessel Particulars				
TYPE: <u>CONTAINER</u>		YEAR BUILT: <u>2019</u>		
HULL MATERIAL: <u>Steel</u>	NO. OF DECKS: <u>2</u>	BUILDER: <u>Korea</u>		
	NO. OF MASTS: <u>2</u>	COUNTRY BUILT: <u>Hyundai Heavy Industries Limited</u>		
CLASS SOCIETY: <u>Lloyd's Register</u>				
LENGTH OVERALL: <u>365.84 M</u>	LENGTH (ITC): <u>350.59 M</u>	PROPELLING POWER (KW): <u>46422</u>		
BREADTH: <u>48.2 M</u>	DEPTH: <u>25.63 M</u>	NO. AND TYPE OF ENGINES: <u>1x Hyundai-WinGD 10X92</u>		
NET TONS: <u>65266</u>	GROSS TONS: <u>140976</u>	ENGINE MAKER: <u>Hyundai</u>		
<small>*acc. International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969</small>				
Ownership declaration				
<p><i>THIS IS TO CERTIFY THAT pursuant to the provisions of Chapter 2 of Title 21 of the Liberian Code of Laws 1956, as amended Jia Hao, having submitted the required declaration of ownership, does depose and say that:</i></p>				
<p>COMPANY NAME: <u>HAI FENG 1816 LIMITED (Foreign Maritime Entity)</u></p>				
RESIDENCE: <u>Monrovia, Liberia</u>		CITIZENSHIP: <u>Marshall Islands</u>		PROPORTION: <u>100%</u>
<p><i>is (are) the sole owner(s) of the herein named and described vessel.</i></p>				
<p><i>and WHEREAS the Maritime Administrator, on behalf of the Government of Liberia, approved the application of the aforesaid owner for registration of the vessel and whereas the owner has complied with the requirements for registration and submitted same, the vessel is therefore duly registered under the Laws and Flag of the Republic of Liberia.</i></p>				
<p><i>Issued by the Authority of the Government of the Republic of Liberia at New York, USA this 12th day of August, 2019.</i></p>				
				
<p>Yvonne Clinton Deputy Commissioner Maritime Affairs R. L.</p>				
<small>TO WHOM IT MAY CONCERN: Authenticity of this certificate can be verified on the Flag Administration website at www.liscr.com based on Tracking Identification Number TID and IMO number or issue date, or by contacting the Flag Administration directly at DutyOfficer@liscr.com or Registrations@liscr.com or by calling the number at the top of the certificate.</small>				
RLM-200-PM		TID: 08061 - 99842 - 08509 - 30273		REV. 06/12

Lampiran 8 Permohonan Pelayanan Kapal Kepada Pt Asinusa



PERMOHONAN PELAYANAN KAPAL

Form LA

✓

Kedatangan

Keberangkatan

Pembatalan

Data Kapal

1. Nama Kapal	: MV. MSC FAITH
2. Pemilik Kapal / Owner	: HAI FENG 1816 LIMITED
3. Bendera Kebangsaan	: LIBERIA
4. Jenis Kapal	: MOTOR VESSEL
5. LOA	: 365.84 Meter
6. GT	: 140.976 Ton
7. Kegiatan	: STS / WO / Bunker (coret yang tidak dipilih)
- Bongkar (nama cargo)	: / MT
- Muat (nama cargo)	: / MT
8. Pelabuhan Asal	: SINGAPORE
9. Pelabuhan Tujuan	: P. Nipa
10. Estimasi Waktu Tiba	: 2300 LT
11. Estimasi Waktu Berangkat	: TBA

I Jasa Labuh

1. Berlabuh di	: Pulau Nipah Anchorage
2. Mulai Tgl	: 08 Februari 2023
3. Estimasi selesai Tgl	: 15 Februari 2023

II Kegiatan STS

1. STS Provider	:
2. STS dengan kapal	:
3. Rencana Mulai Giat	:
4. Rencana Selesai Giat	:

Pemohon



(. FAUZAN WAKID .)

PT. Buaha Lintas Lautan Tbk

Mengetahui

PT. Asinusa Putra Sekawan

Tembusan : 1. BUP

2. Agan

3. Anip

Keterangan

1. Form ini diajukan paling lambat 1x24 Jam sebelum kapal tiba (kecuali ada keadaan khusus)
2. Form bisa diajukan setiap saat (24jam)
3. Pengajuan form diluar jam kerja kantor 08:00 - 17:00 akan direspon secara pemjutan email konfirmasi pelayanan saja
4. Konfirmasi pelayanan dikirim paling lambat 2jam setelah Form ini kami terima

Lampiran

1. RK SHPKK
2. Cargo Manifest
3. Crewlist
4. Q88 atau Ship particular

Lampiran 9 Port Clearance Certificate Of Singapore

 M P A MARITIME AND PORT AUTHORITY	
MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE REPUBLIC OF SINGAPORE	
THE MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT (CHAPTER 170A)	
PORT CLEARANCE CERTIFICATE	
Certificate No.	E35768
GDV No.	507065
Name Of Vessel	MSC FAITH
IMO No.	9842085
Gross Tonnage	140976
Flag	LIBERIA
Name Of Master	MYRONOV VALERIY
Cargo	81525 Freight Tonnes
Next Port Of Call	YANTIAN CHINA
Date And Time Of Departure	31/01/2023 1700 hrs
Date And Time Of Issue	31/01/2023 1327 hrs
Remarks	Valid Till 02/02/2023 1326 hrs And For One Trip ONLY

TO CONFIRM THE AUTHENTICITY OF THIS DOCUMENT, PLEASE VISIT OUR WEBSITE AT:
https://marinet.mpa.gov.sg/psmn2/cv/public_service/pcc/loadEnquiryPCC.action



THIS IS A COMPUTER GENERATED CERTIFICATE
NO SIGNATURE IS REQUIRED

FOR PORT MASTER

Lampiran 10 Surat Pernyataan Dispensasi PKKA Urgensi



ClassNK
ISO 9001
ISO 14001
ISO 45001



SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Fauzan Wakid
Jabatan : Kepala Cabang – PT Buana Lintas Lautan Tbk
Alamat : Costarica Residence Cluster Delmonte No. 9, Batam Kota, Batam

Menerangkan dengan data-data sebagai berikut :

Nama Kapal : MV. MSC Faith
Tanda Panggilan/IMO : DSTM2 / 9842085
Bendera : LIBERIA
GT/DWT : 140.976 GT / 149.831 GT

Dengan ini menyatakan :

Sehubungan dengan kecelakaan kapal kandas pada kapal keagenan kami MV. MSC Faith yang terjadi di Perairan Batu Beranti pada tanggal 31 Januari 2023 dari pelabuhan asal Singapura. Dengan ini kami mohon bantuannya kepada bapak/ibu agar kapal MV. MSC Faith dapat diberikan dispensasi PKKA dikarenakan kapal dalam keadaan urgensi.

Demikian surat pernyataan ini kami buat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pulau Sambo, 09 Februari 2023

Yang Menyatakan,
PT Buana Lintas Lautan Tbk

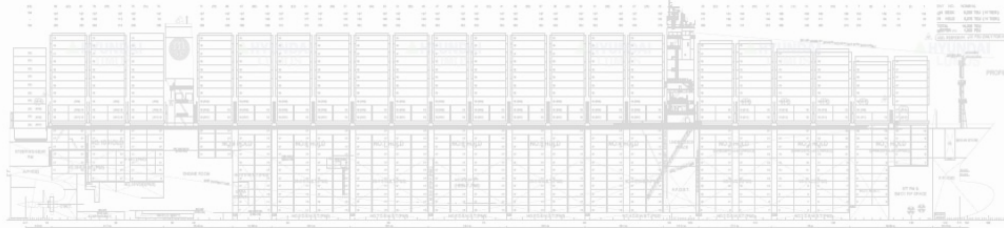


Fauzan Wakid
Kepala Cabang

Lampiran 11 Ship Particular

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

M/V "MSC FAITH"



LENGTH O.A. :	365.86 m	DELIVERED TO MSC :	10 July 2019
LENGTH B.P. :	347.00 m	BUILT :	Ulsan, Korea
BREADTH MLD. :	48.20 m	SHIPYARD :	Hyundai Heavy Industries Limited.
DEPTH MOULDED :	29.85 m	YARD NO. :	H3026
DRAFT ON Design :	14.50 m	DATE KEEL LAID :	29-Jan-2019
DRAFT ON S.L.L. :	(extreme) 16.02 m	TYPE :	14,300 TEU Class Container Carrier
DEADWEIGHT at Design/Draft	127,531 mt	OWNER :	Hai Feng 1816 Ltd ; Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Republic of the Marshall Islands; Phone: 0086-1081013307
DEADWEIGHT at Scatling/D	150,154 mt	FLAG/HOME PORT :	LIBERIA / MONROVIA
LIGHTSHIP :	40743 mt	CALL SIGN :	D5TM2
SUMMER F.B. :	4,455 m	IMO NO. :	9842085
F.W. ALLOWANCE :	0.316 m	MMSI NO. :	636019213
SERV. SPEED at Sc. draft 14.5m 85%MCR with 15%S.M	22 knots	OFFICIAL NO. :	19213
FUEL CAPACITY(HFO/LSHFO) :	7,631.3 m3	MANAGING CO. :	MSC Shipmanagement Ltd; MSC House, 8 Spyrou Kyprianou Avenue, Limassol CY-3070, Cyprus
MDO & LSMGO	1,295.1 m3	ASSIGNED CLUB :	WEST of ENGLAND
F.W. GENERATOR :	40 tons/day	INMARSAT C :	SATC1 - 463725861 / SATC2-463725862
F.W. CAPACITY :	532.2 m3	LRIT	463728248
BALLAST WATER CAPACITY :	35,528.7 m3	E-MAIL ADDRESS :	msc.faith@mscfleet.com
HEIGHT KEEL/TOP MAST :	72.80 m	SWISS mobile phone:	+41 (0)794718599
LESS HINGED MAST :	68.30 m	FBB Phone:	+870773252357
HATCH TYPE :	Pontoon	V-Sat Phone 1 CYP:	+35725054819
CARGO HOLD/HATCH NO. :	10/21	V-Sat Phone 2 SWISS:	+41225189063
CARGO GEAR :	Gearless	V-Sat Phone 2 USA:	+13463262155
PROVISION CRANE :	Monorail, SWL 12.5 T	Satcom C 1:	463725861@c12.stratosmobile.net
REEFER CAPACITY :	1,000	Satcom C 2:	463725862@c12.stratosmobile.net
Additional Reefer plugs	120	CLASS(LR) :	100 A1 Container ship, ShipRight (SDA, FDA Plus(25,WW), FDA SPR, WDA2, CM, ACS(B)), BoxMax(V, W), CCSA, IWS, LI LMC, BWTS, UMS, NAV1, EGCS(Hybrid)
MAIN ENGINE :	Hyundai WINGD10X92	DISCRIPTIVE NOTE :	GR(A), ShipRight(BWMP(T), IHM, SCM), EDD
SMCR :	46,422 kW x 75.7 rpm		
NCR :	37,730 kW x 70.6 rpm		
T/C Type	HYUNDAI-ABB A Type		
AUXILIARY ENG. :	Hyundai Himsen 7H32/40 x 4 sets		
	3354KW @ 720 RPM		
EMERG. GENER. :	250 kW x 1 set		
Daily FOC	139.3 mt/day- Tier II mode		
BUNKERING POINT :	ENGINE CASING Upper Deck		

CONTAINER CAPACITY

On Deck	8,258 TEU
In Hold	6,078 TEU
Total	14,336 TEU

Aux.Boiler	7 Kg/cm2 x 8,000 Kg/hr
ME EGB	7 bar x 2,400 Kg/h at NCR
PROPELLER :	10 m
PROPELLER PITCH	9,4823
BOWTHRUSTER:	1,800 kW x 2 sets
BALLAST PUMP	1,000 m3/h x 35m th x 2 sets
BWTS	ALFA-LAVAL 1,000 m3/h x 2 sets
SPARE PROPELLER :	Nil
SPARE ANCHOR :	Nil
SPARE TAILSHAFT :	Nil

TONNAGE

	Gross	Net
International	140.976	65.266
Suez		
Panama		

STACK WEIGHT

LOCATION	20' CONT	40' CONT
ON DECK (sea side)	N/A	180 mt
HATCH COVER	All hatch covers 90 mt	All hatch covers 180 mt
IN HOLD	24 mt / 20 ft	30.5 / 40 ft

Lampiran 12 IMO Crew List

IMO CREW LIST												Page No. 1
1.1 Name and description of ship			1.2 IMO number			1.3 Call Sign						
MSC Faith			9842085			D5TM2						
			2. Port of arrival / departure			3. Next port of call						
			Sambu			Yantian						
4. Nationality of ship			5. Port arrived from			6. Date of Arrival			7. Nature and No. of identity document (include both Passport and Seaman book) and validity			
Liberia			Singapore			01/02/2023						
No.	8. Family name - given names (Please do not add Filipino crew's MIDDLE NAME into the crew list.)	Sex	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth	12. Date and place of Embarkation	Passport	Seaman Book				
1	Myronov Valeriy	M	Master	Ukrainian	03/11/1968 Ukraine	17/12/2022 King Abdullah	FE026469	24/12/2025	AB 669846	04/01/2026		
2	Izhakovskiy Yuriy	M	Ch. Off.	Ukrainian	02/08/1972 Ukraine	23/08/2022 Tanjung Pelepas	FL518022	02/02/2028	AB 675508	17/03/2026		
3	Byendus Mykyta	M	2nd Off.	Ukrainian	11/09/1990 Ukraine	09/01/2023 King Abdullah	FJ763817	27/10/2027	AB 612517	18/10/2027		
4	Burdeinyi Sergii	M	2nd Off.	Ukrainian	28/06/1982 Ukraine	21/10/2022 Salalah	FN975317	24/05/2028	AC 001171	28/09/2027		
5	Reznichenko David	M	Deck Cadet	Ukrainian	03/05/2004 Ukraine	07/12/2022 Singapore	FU028962	04/02/2027	AB 693573	21/06/2027		
6	Balchev Vitaliy	M	Ch. Eng.	Ukrainian	14/04/1979 Ukraine	22/09/2022 Rotterdam	FJ352335	24/10/2027	AB 670517	23/11/2025		
7	Lvov Roman	M	2nd Eng.	Ukrainian	27/06/1975 Russia	30/05/2022 Singapore	FG792452	04/07/2027	AB 571427	17/08/2026		
8	Borovetsky Dmytro	M	3rd Eng.	Ukrainian	26/11/1971 Ukraine	07/12/2022 Singapore	FE946543	09/09/2026	AB 649316	04/03/2024		
9	Kovalchuk Kostiantyn	M	4th Eng.	Ukrainian	29/01/1998 Ukraine	07/12/2022 Singapore	FB879242	21/10/2025	AB 577436	03/08/2025		
10	Muthubanthrige Nuwan Nilupul Fernando	M	Engine Cadet	Sri Lankan	28/03/1997 Sri Lanka	23/08/2022 Tanjung Pelepas	N7197570	28/09/2027	C051496	10/08/2025		
11	Porsko Oleksandr	M	ETO	Ukrainian	28/08/1997 Ukraine	29/01/2023 Singapore	FB883601	22/10/2025	AB 576526	28/03/2024		
12	Samarasekara Malaka Dananjaya	M	El.Trainee	Sri Lankan	06/09/1995 Sri Lanka	23/08/2022 Tanjung Pelepas	N8874435	25/01/2031	C053314	28/12/2026		
13	Nikitin Mykola	M	Bosun	Ukrainian	28/06/1975 Ukraine	29/01/2023 Singapore	FF927410	22/03/2027	AB 571185	02/08/2026		
14	Sagala Oleksandr	M	AB	Ukrainian	07/01/1992 Ukraine	07/12/2022 Singapore	FL786139	14/02/2028	AB 637563	30/05/2024		
15	Aseervatham George Kildan	M	AB	Sri Lankan	28/08/1982 Sri Lanka	23/08/2022 Tanjung Pelepas	N8904254	08/03/2031	C036170	24/10/2025		
16	Chaynykov Vasyi	M	AB	Ukrainian	29/07/1980 Ukraine	22/09/2022 Rotterdam	FM904506	10/04/2028	AB 524638	27/02/2023		
17	Prykhodko Oleksandr	M	OS	Ukrainian	26/10/1989 Ukraine	07/12/2022 Singapore	FL573895	05/02/2028	AB 611714	04/11/2027		
18	Donets Ivan	M	Fitter	Ukrainian	13/07/1970 Ukraine	07/12/2022 Singapore	FL683258	08/02/2028	AA 0023951	17/11/2027		
19	Poliarkov Anatolii	M	MTM	Ukrainian	23/10/1989 Moldova	07/12/2022 Singapore	FM485711	27/03/2028	AB 657944	19/07/2024		
20	Mufli Fadly	M	MTM	Indonesian	26/10/1993 Indonesia	29/05/2022 Singapore	C8908187	11/04/2027	G 017004			
21	Cherepanov Pavlo	M	MTM	Ukrainian	26/01/1983 Ukraine	09/01/2023 King Abdullah	FT247169	16/11/2028	AB 544946			
22	Gunawan Gunawan	M	Cook	Indonesian	05/06/1982 Indonesia	29/05/2022 Singapore	C7932036	06/05/2026	H 031090			
23	Manampert Korakiatage Kaviku Kanishika	M	Messman	Sri Lankan	21/01/1997 Sri Lanka	23/08/2022 Tanjung Pelepas	N5396200	18/02/2025	C045352	07/09/2025		
24	Aleksienko Rostyslav	M	Wiper	Ukrainian	02/04/1997 Ukraine	07/12/2022 Singapore	FF697792	17/02/2027	AB 648281	29/01/2024		

12. Date and signature by master, authorized agent or officer




Date: 01/02/2023


Capt. Valeriy Myronov

Lampiran 13 Permohonan Pengawasan Security Patroli Kapal

	 ISO 9001 ISO 14001 ISO 45001	 MS CM005
Pualu Sambu, 08 Februari 2023		
Nomor	: 032 / BULL-SAMBU / II / 2023	
Perihal	: <u>Permohonan Pengawasan Security Patroli Kapal MV. MSC Faith</u>	
Kepada Yth,		
KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun		
Di –		
Pulau Sambu		
Dengan Hormat,		
Bersama surat kami beritahukan kepada Bapak / untuk dapat sekiranya memberikan izin Pengawasan Security Patrol oleh KN.P 366 untuk pengawasan Kapal MV. MSC Faith dari Batu Ampar ke P. Nipah (01° 05,65 N / 103° 40,55 E). Adapun data-data Kapal kami sebagai berikut :		
Nama Kapal	: MSC FAITH	
Tanda Panggilan	: D5TM2	
IMO Number	: 9842085	
Bendera	: LIBERIA	
Gross Tonnage	: 140.976 GT	
DWT	: 149.831 DWT	
NT	: 65266 NT	
LOA	: 365.84 M	
Nama Nakhoda	: CAPT. MYRONOV VALERIY	
Jumlah Awak Kapal	: 24 ORANG	
Pelabuhan Asal	: P. SAMBU	
Pelabuhan Tujuan	: P. NIPA (01° 05,65 N / 103° 40,55 E)	
Keperluan	: EMERGENCY	
Posisi Kapal	: BATU AMPAR	
Demikianlah pemberitahuan ini kami sampaikan atas bantuan dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.		
Hormat Kami, PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk		
 IAN PANDI SIREGAR OPERATION DEPART		
PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk Batam Branch Ruko Grand Niaga Mas Blok A-42, Jl. Raja Isa, Belian, Batam Kota, Batam 29432, Indonesia		
+62 778 - 4161276		
www.bull.co.id		

Lampiran 14 Pemberitahuan Keberangkatan Kapal Singapura – P.Nipa Kepada Pos VTS

	 ISO 9001 ISO 14001 ISO 45001	 MS CM005
Pulau Sambu, 09 Februari 2023		
Nomor	: 027 / BULL-SAMBU / II / 2023	
Perihal	: <u>Pemberitahuan Keberangkatan Kapal</u>	
Kepada Yth,		
Ka. Pos VTS		
Di –		
Pulau Sambu		
Dengan Hormat,		
Bersama surat kami beritahukan kepada Bapak rencana keberangkatan Kapal keagenan kami, adapun data-data Kapal kami sebagai berikut :		
Nama Kapal	: MSC FAITH	
Tanda Panggilan	: D5TM2	
IMO Number	: 9842085	
Bendera	: LIBERIA	
Gross Tonnage	: 140.976 GT	
DWT	: 149.831 DWT	
NT	: 65266 NT	
LOA	: 365.84 M	
Nama Nakhoda	: CAPT. MYRONOV VALERIY	
Jumlah Awak Kapal	: 24 ORANG	
Pelabuhan Asal	: SINGAPORE, 01 FEBRUARI 2023	
Pelabuhan Tujuan	: XIAMEN, CHINA. 09 FEBRUARI 2023	
Posisi (Labuh/Sandar) Di	: P. NIPA	
Keperluan	: EMERGENCY	
Demikianlah pemberitahuan ini kami sampaikan atas bantuan dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.		
Hormat Kami, PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk		
 IANPANDI SIREGAR OPERASIONAL DEPT		
<div>PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk Batam Branch Ruko Grand Niaga Mas Blok A-42, Jl. Raja Isa, Belian, Batam Kota, Batam 29432, Indonesia</div> <div>+62 778 - 4161276</div> <div style="text-align: right;">www.bull.co.id</div>		

Lampiran 15 Pemberitahuan Tamu WNA



Batam, 03 Februari 2023

Nomor : 024 / BULL-BTM / II / 2023 (Number of Letter)
Perihal : Pemberitahuan Tamu Warga Asing (Subject : Foreign Guest Report)
Naik di Atas Kapal

Kepada Yth,
Kepala Kantor Imigrasi Kelas 1 Khusus Batam
(For the Head of the Batam Special Class I Immigration Office)

Sehubungan dengan rencana kedatangan tamu asing kami yang melakukan kegiatan inspeksi, pada tanggal 04 Februari 2023 – 10 Februari 2023, berada di MV. MSC FAITH di BATU AMPAR ANCHORAGE, sesuai dengan pasal 71 UU No.6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian, maka bersama ini kami laporkan keberadaan tamu asing dengan data sebagai berikut :

"In connection with our foreign visitor arrival plan that conducts the inspection activities, consultant on 04th February 2023 – 10th February 2023 in company MV. MSC FAITH at BATU AMPAR ANCHORAGE, in accordance with the section 71 of Act. No. 6 of 2011 on Immigration, we herewith inform you of foreign guests with the following data".

NO	Nama (Name)	Kebangsaan (Nationality)	No. Passport (Passport Number)	Masa Berlaku Passport (Expired Passport)	Keterangan (Remark)
1	REUBEN CHAUHAN	INDIA	T3230819	25 APR 2029	SUPERITENDENT



Hormat Kami,
PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk



IANPANDI SIREGAR
Operational Depart.

PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk Batam Branch Ruko Grand Niaga Mas Blok A-42, Jl. Raja Isa, Belian, Batam Kota, Batam 29432, Indonesia
+62 778 - 4161276

www.bull.co.id

Lampiran 16 Permohonan Pembuatan PKKA kepada KSOP Kelas I Tg. Balai Karimun

 BULL <small>PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk</small>	 ClassNK ISO 9001 ISO 14001 ISO 45001	 JAB MS CM005
Pulau Sambu , 09 Februari 2023		
Nomor	: 038 / BULL-SAMBU / II / 2023	
Lamp	: 1 (Satu) Berkas	
Perihal	: <u>Permohonan Pembuatan PKKA Kapal MV. MSC Faith</u>	
Kepada Yth,		
KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun		
Di –		
P. SAMBU		
Dengan Hormat,		
Bersama surat kami beritahukan kepada Bapak / Ibu untuk dapat kiranya membantu membuatkan PKKA untuk kapal keagenan kami MV. MSC Faith, Adapun data-data kapal sebagai berikut:		
Nama Kapal	: MSC FAITH	
Tanda Panggilan	: DSTM2	
IMO Number	: 9842085	
Bendera	: LIBERIA	
Gross Tonnage	: 140.976 GT	
DWT	: 149.831 DWT	
NT	: 65266 NT	
LOA	: 365.84 M	
Owner / Principal	: HAI FENG 1816 LIMITED	
Port Agent	: PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk	
Pelabuhan Singgah	: PERAIRAN PULAU NIPA	
ETA / ETD	: 01 FEBRUARI 2023 / 09 FEBRUARI 2023	
Pelabuhan Tujuan	: XIAMEN, CHINA	
Jumlah Awak Kapal	: 24 ORANG (2 WNI, 22 WNA)	
Demikianlah pemberitahuan ini kami sampaikan atas bantuan dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.		
Hormat Kami,		
PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk		
 IANPANDI SIREGAR Operation Dept		
PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk Batam Branch Ruko Grand Niaga Mas Blok A-42, Jl. Raja Isa, Belian, Batam Kota, Batam 29432, Indonesia		
 +62 778 - 4161276		
www.bull.co.id		

Lampiran 17 Permohonan Barang Untuk Diangkut Terus

 BULL <small>PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk</small>	 ClassNK ISO 9001 ISO 14001 ISO 45001	 JAB MS CMSS
Pulau Sambu, 09 Februari 2023		
Nomor	: 036 / BULL-SAMBU / II / 2023	
Perihal	: <u>Permohonan Barang untuk Diangkut Terus</u>	
Kepada Yth,		
KA. KANTOR PELAYANAN UTAMA BEA & CUKAI TIBE B BATAM		
Di –		
Pulau Sambu		
Dengan Hormat,		
Bersama ini kami sampaikan mengenai Kecelakaan Kapal Kandas MV. MSC Faith pada tanggal 31 Januari 2023 di Perairan Pulau Sambu (Batu Beranti) dengan data-data kapal sebagai berikut :		
Nama Kapal	: MSC FAITH	
Tanda Panggilan / IMO	: D5TM2 / 9842085	
Bendera	: LIBERIA	
Gross Tonnage / DWT	: 140.976 GT / 149.831 DWT	
<p>Sehubungan dengan hal tersebut, setelah kapal MV. MSC Faith telah menyelesaikan proses investigasi kecelakaan yang dilakukan oleh pihak Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), serta oleh Tim Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Kantor KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun meminta kapal untuk dapat dipindahkan dari Posisi Labuh (Batu Ampar Anchorage) ke Perairan Pulau Nipah. Maka dengan ini kami ingin mengajukan permohonan agar barang dapat diangkut terus dari Batu Ampar Anchorage ke Perairan Pulau Nipah.</p>		
<p>Demikianlah kami sampaikan, atas bantuan dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.</p>		
<p>Hormat Kami, PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk</p>  IANPANDI SIREGAR Operation Dept		
<p>PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk Batam Branch Ruko Grand Niaga Mas Blok A-42, Jl. Raja Isa, Belian, Batam Kota, Batam 29432, Indonesia</p> <p>+62 778 - 4161276</p> <p style="text-align: right;">www.bull.co.id</p>		

Lampiran 18 Surat Pernyataan Melakukan CO Secara Manual



SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Fauzan Wakid
Jabatan : Kepala Cabang – PT Buana Lintas Lautan Tbk
Alamat : Costarica Residence Cluster Delmonte No. 9, Batam Kota, Batam

Menerangkan dengan data-data sebagai berikut :

Nama Kapal : MV. MSC Faith
Tanda Panggilan/IMO : DSTM2 / 9842085
Bendera : LIBERIA
GT/DWT : 140.976 GT / 149.831 GT

Dengan ini menyatakan :

Sehubungan dengan keberangkatan kapal keagenan kami MV. MSC Faith dari P. Nipah pada hari ini Kamis tanggal 09 Februari 2023 dengan tujuan Xiamen, China. Dengan ini kami mohon bantuannya agar kapal MV. MSC Faith melakukan *Clearance Out* secara manual dikarenakan urgensi keberangkatan kapal.

Demikian surat pernyataan ini kami buat agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pulau Sambu, 09 Februari 2023

Yang Menyatakan,
PT Buana Lintas Lautan Tbk




Fauzan Wakid
Kepala Cabang

PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk Batam Branch Ruko Grand Niaga Mas Blok A-42, Jl. Raja Isa, Belian, Batam Kota, Batam 29432, Indonesia

+62 778 - 4161276

www.bull.co.id

Lampiran 19 Surat Keterangan PKKA



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
TANJUNG BALAI KARIMUN

Jalan Yos Sudarso No. 2 Telp. : (0777) 21070 Tgm : 5316;6926;9158,5
Tg. Balai Karimun (29161) E-mail : ksotanjungbalaikarimun@dephub.go.id 11103,5;11488,5
Web-site : Fax : (0777) 31233, 328263

SURAT KETERANGAN
No. AL.011/1 / 3/KSOP.TBK-2023

1. Menunjuk surat PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk Nomor 038/BULL-SAMBU/II/2023 Tanggal 09 Februari 2023 Perihal Surat Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA).

2. Berdasarkan surat pernyataan PT. BUANA LINTAS LAUTAN Nomor 038/BULL-SAMBU/II/2023 Tanggal 09 Februari 2023 yang Menerangkan bahwa Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) Kapal Keagenan kami dalam proses di simlala.dephub.co.id dengan data – data kapal sebagai berikut:

Nama Kapal	: MSC FAITH
Jenis Kapal	: MV / Motor Vessel
Ukuran (DWT/GT/HP)	: 140,976. GT
Bendera	: LIBERIA
Nakhoda	: MYRONOV VALERIY
Jumlah Muatan	: 7441 Teus (Container)
Pelabuhan Tujuan	: XIAMEN, CHINA
Pelabuhan Asal	: PERAIRAN P. NIPAH

Dalam Rangka Pengawasan dan Kelancaran Pelayanan Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun dapat dipertimbangkan untuk dilayani 1 (satu) kali keberangkatan dari Pelabuhan Perairan Pulau Nipah ke Xiamen, China.


3. Segala dampak yang timbul atas 1 (satu) kali keberangkatan tersebut diatasi menjadi tanggung jawab sepenuhnya PT. BUANA LINTAS LAUTAN dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Tanjung Balai Karimun tidak bertanggung jawab terhadap permasalahan hukum dari pihak-pihak terkait lainnya.

4. Apabila Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) dimaksud sudah diterbitkan oleh Direktur Lalu Lintas Dan Angkutan Laut, PT. BUANA LINTAS LAUTAN pada kesempatan pertama wajib menyampaikan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun pada kesempatan pertama.

5. Surat Keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Tanjung Balai Karimun, 10 Februari 2023

A.n. KEPALA KANTOR
Kabid Lala Dan Usaha Kepelabuhanan
Kasi Lalu Lintas dan Angkutan Laut



Anthony, S.E.
NIP. 19740626 199903 1 002

Tembusan:

1. Kepala KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun

"Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Terseptanya Keselamatan Berlayar"

Model Takah 02

Lampiran 20 Laporan LK3 (Kedatangan & Keberangkatan Kapal)

Nomor : 030/BULL-SAMBU/II/2023
Lampiran : 1 (Satu) Berkas
Perihal : Laporan LK3

Kepada :
Yth. Kepala Kantor Kesyahbandaran
Dan Otoritas Kelas I Tanjung Balai Karimun

LAPORAN KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL

(Dasar Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 93 Tanggal 13 Desember 2013)

NAMA KAPAL : MSC FAITH
BENDERA : LIBERIA
UKURAN / ISI KOTOR : GT. 140.976 DWT. 149.831
TYPE : CONTAINER
STATUS : KEAGENAN
TRAYEK : TRAMPER
PEMILIK / PRINSIPAL : HAI FENG 1816 LIMITED (FOREIGN MARITIME ENTITY)
AGEN PELAYARAN : PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk
POSISI KAPAL : PERAIRAN PULAU NIPA
NAMA NAKHODA : CAPT. MYRONOV VALERIY

NO	TIBA	N O	BERANGKAT
1	Dari : SINGAPORE Tanggal : 01.02.2023 Bongkar a. Jenis Barang : AS MARK b. Jumlah : 7441 NE c. Container - Kosong 20" : ----- Boxes 40" : ----- Boxes - Isi 20" : ----- Boxes 40" : ----- Boxes Turun a. Penumpang : ----- Boxes b. Hewan : ----- Boxes Keterangan : NIL		Ke : XIAMEN, CHINA Tanggal : 09.02.2023 Bongkar d. Jenis Barang : AS MARK e. Jumlah : 7441 NE f. Container - Kosong 20" : ----- Boxes 40" : ----- Boxes - Isi 20" : ----- Boxes 40" : ----- Boxes Turun c. Penumpang : ----- Boxes d. Hewan : ----- Boxes Keterangan : NIL

DITERIMA TANGGAL : NOMOR AGENDA : <input type="checkbox"/> PROSES SESUAI KETENTUAN <input type="checkbox"/> AWASI PELAKSANAAN <input type="checkbox"/> TUNDA PROSES	KASIE LALA / PETUGAS LALU LINTAS ANGKUTAN LAUT TANDA TANGAN
---	--




Pulau Sambu, 09 Februari 2023
PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk


IAN PANDI SIREGAR
Operasional Depart.

Melampirkan Dokumen sebagai berikut :

1. Foto Copy RPT/PPKN/PKKA/IPKA
2. Foto Copy Surat Penunjukan Keagenan Umum / Sub Agen (apabila keagenan)
3. Manifest

Lampiran 21 Pemberitahuan Keberangkatan Kapal (Urgensi/emergency)

 BULL <small>PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk</small>	 ClassNK ISO 9001 ISO 14001 ISO 45001	 JAB <small>MS CMOS</small>
---	---	---

Pulau Sambu , 09 Februari 2023

Nomor : 028 / BULL-SAMBU / II / 2023
Lamp : 1 (Satu) Berkas
Perihal : Pemberitahuan Keberangkatan Kapal

Kepada Yth,
KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun
Di –
P. SAMBU


Dengan Hormat,

Bersama surat kami beritahukan kepada Bapak / Ibu rencana keberangkatan Kapal keagenan kami, adapun data-data Kapal kami sebagai berikut :

Nama Kapal	: MSC FAITH
Tanda Panggilan	: D5TM2
IMO Number	: 9842085
Bendera	: LIBERIA
Gross Tonnage	: 140.976 GT
DWT	: 149.831 DWT
NT	: 65266 NT
LOA	: 365.84 M
Nama Nakhoda	: CAPT. MYRONOV VALERIY
Jumlah Awak Kapal	: 24 ORANG
Pelabuhan Asal	: SINGAPORE, 01 FEBRUARI 2023
Pelabuhan Tujuan	: XIAMEN, CHINA. 09 FEBRUARI 2023
Posisi (Labuh/Sandar) Di	: P. SAMBU
Keperluan	: EMERGENCY

Demikianlah pemberitahuan ini kami sampaikan atas bantuan dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk


IANPANDI SIREGAR
Operation Dept

PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk Batam Branch Ruko Grand Niaga Mas Blok A-42, Jl. Raja Isa, Bellen, Batam Kota, Batam 29432, Indonesia
+62 778 - 4161276

www.bull.co.id

Lampiran 22 Master Sailing Declaration

SURAT PERNYATAAN NAKHODA TENTANG KEBERANGKATAN (MASTER SAILING DECLARATION)

Berdasarkan undang-undang Republik Indonesia No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 138
In accordance with Republic of Indonesia Law Number 17 year 2008 act article 138.
Sebelum kapal berlayar, nakhoda wajib memastikan bahwa kapalnya telah memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada syahbandar.
Before ship sail, the master shall ensure that the vessel meets the seaworthiness requirements and reported according to the harbour master :

Yang bertanda tangan dibawah ini :
The undersign below :
Nama Nakhoda : CAPT. MYRONOV VALERIY
Master of the Ship's Name

Dengan ini menyatakan bahwa :
Herewith declare that

A, Kapal dibawah ini dengan data-data :
Data of the ship below

Nama Kapal Ship's Name	: MV. MSC FAITH	Kebangsaan Nationality	: LIBERIA
Tanda panggilan Call Sign	: D5 TM2	GT / NT GT / NT	: 140.976 GT
Nomor IMO IMO Number	: 9842085	Pelabuhan Pendaftaran : Port Registry	

B. Telah dimuati dengan aman, Sarat kapal dan stabilitas yang baik :
Has been loaded with safe ship draft and stability

URAIAN Description	JUMLAH Amount	KETERANGAN Explanation
Jenis dan Jumlah Muatan Type and Total of cargo Onboard	7441 Ton/m3	
Jumlah muatan berbahaya diatas kapal Total dangerous cargo on board	Ton/m3	
Penumpang yang diangkut sesuai dengan daftar penumpang Passenger on board must be concerned by passenger list	NIL person	Dewasa.....Anak.....Bayi..... Adult Children Baby
Sarat kapal saat Bertolak Departure Draft		Depan.....m, Tengah.....m, Belakang.....m Fore Middle After
Stabilitas Kapal saat bertolak Departure Stability		Kondisi kapal tidak miring, muatan di deck telah di ikat/dilashing dengan baik dan kapal tidak kelebihan muatan Ship condition not list, the cargo on deck has been secure properly and ship not over draft

C Telah diawaki dengan jumlah dan kompetensi yang cukup
Manned with proper amount and competency

<u>JABATAN DIATAS KAPAL</u> <i>Position on Board</i>	<u>JUMLAH</u> <i>Amount</i>	<u>KETERANGAN</u> <i>Explanation</i>
<u>Perwira Deck</u> <i>Deck Officer</i>	person	<div>Perwira deck sesuai dengan sertifikat pengawakan <i>Deck officer according to the manning certificate</i></div> <div>Perwira deck tidak sesuai dengan sertifikat pengawakan <i>Deck officer not in accordance to the manning certificate</i></div>
<u>Perwira Mesin</u> <i>Engine Officer</i>	person	<div>Perwira mesin sesuai dengan sertifikat pengawakan <i>engine officer according to the manning certificate</i></div> <div>Perwira mesin tidak sesuai dengan sertifikat pengawakan <i>engine officer not in accordance to the manning certificate</i></div>
<u>ABK</u> <i>Rating</i>	person	
<u>ABK lainnya</u> <i>Other Rating</i>	person	

D. Telah dilengkapi dengan peralatan Navigasi, alat Keselamatan, alat Pemadam Kebakaran dan Alat Pencegahan Pencemaran dalam kondisi baik dan berfungsi.
Has been equipped With navigational equipment , life saving appliance ,fire fighting equipment and Marine pollution prevention equipment should be good condition and well perform

JENIS PERALATAN TYPE OF EQUIPMENT	JUMLAH Amount	KETERANGAN Explanation
<u>Peralatan Navigasi</u> Navigational Equipment		Seluruh peralatan navigasi berfungsi dengan baik All navigational equipment works properly Beberapa peralatan navigasi tidak berfungsi some navigation equipment is not working
<u>Peralatan Penolong</u> Life Saving Equipment	Life Jacket Life buoy Life raft Lainnya/other.....	Kondisi baik /good condition Rusak/ defective Kondisi baik /good condition Rusak/ defective Kondisi baik /good condition Rusak/ defective Kondisi baik /good condition Rusak/ defective Rusak/ defective :
<u>Peralatan Pemadam Kebakaran</u> Fire fighting Equipment		
<u>Peralatan pencegahan pencemaran</u> Pollution prevention equipment		Kondisi baik /good condition Rusak/ defective Rusak/ defective :

Berdasarkan keterangan tersebut diatas,kapal telah memenuhi persyaratan Kelaiklautan untuk berlayar
Based on the above statement,ship has fully complied with the requirement of seaworthiness to sail

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan nahkoda bertanggung jawab sepenuhnya

Herewith this declaration is true and all responsibility by master

Tempat dan Tanggal
Place & Date

P.NIPA, 09th FEBRUARY 2023

Nakhoda Kapal
Master's Signature

[illegible]

Lampiran 23 Email Antar Instansi Yang Terlibat

Alfia Rifdah Al Ponco

From: Fauzan Wakid
Sent: 01 February 2023 14:32
To: BULL Batam
Subject: Fwd: PENUNJUKAN KEAGENAN KAPAL DI PULAU SAMBU (PT. BUANA LINTAS LAUTAN)

Fyi

Get [Outlook for iOS](#)

From: muh.chilmi@msc.com <muh.chilmi@msc.com>
Sent: Wednesday, February 1, 2023 2:15:33 AM
To: Fauzan Wakid <fauzan.wakid@bull.co.id>
Cc: Lukas Sumayku Tuwaidan <lukas.tuwaidan@bull.co.id>; Ianpandi Siregar <ianpandi.siregar@bull.co.id>; Rudy Hartono <rudy.hartono@bull.co.id>; jeremy.franc@msc.com <jeremy.franc@msc.com>; philippe.olivero@msc.com <philippe.olivero@msc.com>; hanna.tazkiya@msc.com <hanna.tazkiya@msc.com>
Subject: PENUNJUKAN KEAGENAN KAPAL DI PULAU SAMBU (PT. BUANA LINTAS LAUTAN)

[EXTERNAL EMAIL] DO NOT CLICK Links or attachments unless you recognise the sender and know the content is safe.
[PLEASE] Double check the sender again to make sure the right person if you want to reply the message.

-IT BULL-

Dengan Hormat,

Dengan ini kami sebagai perwakilan dari MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A., GENEVA) di Jakarta

Nama : Muh Chilmi
Jabatan : Manager Operation

Menunjuk PT. BUANA LINTAS LAUTAN sebagai agent (perwakilan) kami di Pulau Sambu guna mengurus semua formalitas terkait process penyelematan kapal MSC sebagai berikut

Nama Kapal : MSC FAITH
Nomor IMO : 9842085
Call Sign : D5TM2
Status / Posisi : Kandas di Pulau Sambu

Demikian surat penunjukan ini kami buat agar dipergunakan sebagai mana mestinya

Jakarta 01 Feb 2023

English version

Sincerely,

We hereby as representatives of MSC - MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A., GENEVA) in Jakarta

Name : Muh Chilmi
Position: Operations Manager

Appoint PT. BUANA LINTAS LAUTAN as our agent (representative) on Sambu Island to take care of all the formalities related to the MSC ship rescue process as follows:

Vessel Name : MSC FAITH
IMO number : 9842085
Call Sign : D5TM2
Status/Position : Grounded at Sambu Island area

Lampiran 24 Pendaftara Inward Manifest Dan Hasilnya

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR PELAYANAN UTAMA BEA DAN CUKAI TIPE B BATAM

PENDAFTARAN INWARD MANIFEST
OPERATOR SARANA PENGANGKUT

Pemberitahuan Pabean : INWARD MANIFES (BC 1.1)
Nomor/Kode Aju : 18091956822520230209000249
Nomor Pendaftaran : 004665 Tanggal: 09 Februari 2023

Kepada :

Pengangkut

NPWP : 024668733081000
Nama : BUANA LINTAS LAUTAN TBK
Alamat : DANATAMA SQUARE II LT. 1-3 JL. MEGA KUNINGAN TIMUR BLOK C-6 KAV.12A
Status : Operator Sarana Pengangkut

Waktu Aktual Kedatangan : 09 Februari 2023 5:0:0
Waktu Perkiraan Bongkar : -
Waktu Perkiraan Pemuatan : -
Waktu Penerimaan : 09 Februari 2023 2:18:14

Nama Sarana Pengangkut : MSC FAITH
Nomor Voyage : 0
Tanggal Tiba : 09 February 2023

Catatan:
-

Batam , 09 Februari 2023 2:18:14
Pejabat yang menangani manifes

Nama : SYSTEM
NIP : 3.160unknown

**Dokumen ini tidak memerlukan tanda tangan pejabat terkait karena diterbitkan secara otomatis oleh Sistem*

INWARD MANIFEST									
Kantor Pabean : 020400/KPU BATAM/		No.Pengajuan : 1809195682252032090000249		Tgl. : 09-02-2023		BUANA LINTAS LAUTAN TBK / 024668733081000			
Kelompok : Barang impor yang diangkut terus (03)		No.BC 1.0 : 004665		Tgl. : 09-02-2023		DANATAMA SQUARE II LT. 1-3 JL. MEGA KUNINGAN TIMUR			
		No.BC 1.1 : 004665		Tgl. : 09-02-2023		BLOK C-6 KAV.12A			
Nama Sarana Pengangkut: MSC FAITH		Pelabuhan Asal - Transit		Pelabuhan - Nipah		Jml. MBL/MAWB : 1		Bruto : 81,299,000.0000 Kgm	
No. Voy/Flight : 0		Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya :		Yantian - Yantian		Jml. HBL/HAWB : 1		Volume : 0.0000 M3	
Bendera : LR / LIBERIA		Perkiraan Waktu Tiba/Brght		: 09-02-2023 05:00:00/-		Jml. Peti Kemas : -		GRT/LOA : 140976 / 366	
No.IMO/MMSI/Reg./Pol. : 9842085/636019213/-/-		Waktu Tiba/Bongkar/Muat		: 09-02-2023 05:00:00/-/-		Jml. Kemasan : 7441		Draft D/B : 9.4 / 12.5	
No. Pos		Nama, NPWP, & Alamat Shipper		Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peti Kemas		Uraian Barang, Bruto/Volume		Keterangan, Pelabuhan Asal/Muat/Transit/Bongkar	
BL/AWB/Lain, Nomor & Tgl PEB		Nama, NPWP, & Alamat Notify Party							
Master : - 001/BL-BULL/II/2023		Shipper : - MEDITERANEAN SHIPPING CO. (SWITZERLAND) ASIA REGIONAL		AS MARK 7441 NE		8609 CONTAINERS		IDBTU/Batu Ampar	
House : - 01/02/2023		OFFICE PTE LTD (-)		** 0 Kontainer **		Bruto Total : 81,299,000.0000 Kgm		IDNTA/Nipah	
House : - 001		- 6 TEMASEK BOULEVARD, #34-05 SUNTEC TOWER FOUR, SINGAPORE 038986				Volume Total : 0.0000 M3		CNYTNYantian	
Dokumen PEB : - - -		Consignee : - MEDITERANEAN SHIPPING COMPANY (SHANGHAI) TD ()							
Mother Vessel : -		- FLOOR 26, SHANGHAI RUIFENG INTERNATIONAL BUILDING, NO.248, YANGSHUPU ROAD, HONGKOU SHANGHAI, SHANGHAI, 200082 CHINA.							
		Notify Party : - MEDITERANEAN SHIPPING COMPANY (SHANGHAI) LTD							
		- FLOOR 26, SHANGHAI RUIFENG INTERNATIONAL BUILDING, NO.248, YANGSHUPU ROAD, HONGKOU SHANGHAI, SHANGHAI, 200082 CHINA.							
Keterangan: (B) Pembatalan; (P) Pecah Pos; (E) Partial; (C) Konsolidasi; (*) Kontainer Tertinggal									
BUANA LINTAS LAUTAN TBK									
FAUZAN WAKID									
Halaman: 1 dari 1									

Lampiran 25 Pendaftaran Outward Manifest Dan Hasilnya

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI
KANTOR PELAYANAN UTAMA BEA DAN CUKAI TIPE B BATAM

PENDAFTARAN OUTWARD MANIFEST

Pemberitahuan Pabean : OUTWARD MANIFES (BC 1.1)
Nomor/Kode Aju : 18091956822520230209000250
Nomor Pendaftaran : 004760 Tanggal : 09 Februari 2023

Kepada :

Pengangkut

NPWP : 024668733081000
Nama : BUANA LINTAS LAUTAN TBK
Alamat : DANATAMA SQUARE II LT. 1-3 JL. MEGA KUNINGAN TIMUR BLOK C-6 KAV.12A
Status : Operator Sarana Pengangkut

Jumlah Master BL/AWB/Lain : 1
Jumlah House BL/AWB/Lain : 1
Jumlah Peti Kemas : 0
Jumlah Kemasan : 7441
Jumlah Konsolidasi : 0
Jumlah Peng. Kontraktual/
Penyelenggara Pos : 0

Nama Sarana Pengangkut : MSC FAITH
Nomor Voyage : 0
Tanggal Keberangkatan : 10 February 2023

Catatan:

-

Batam , 09 Februari 2023
Pejabat yang menangani manifes

Nama : SYSTEM
NIP : 3.160unknown

**Dokumen ini tidak memerlukan tanda tangan pejabat terkait karena diterbitkan secara otomatis oleh Sistem*

OUTWARD MANIFEST

Kantor Pabean : 020400/KPU BATAM

Kelompok : Barang Impor yang diangkut terus (03)

No.Pengajuan : 18091956822520230209000250 Tgl. : 09-02-2023
 No.BC 1.0 : Tgl. : -
 No.BC 1.1 : 004760 Tgl. : 09-02-2023

BUANA LINTAS LAUTAN TBK / 02468733081000
 DANATAMA SQUARE II LT. 1-3 JL. MEGA KUNINGAN TIMUR
 BLOK C-6 KAV.12A

Nama Sarana Pengangkut: MSC FAITH Pelabuhan Asal - Transit : Nipah - Nipah Bruto : 81,299,000.0000 Kgm
 No. Voy/Flight : 0 Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya : Yantian - Yantian Volume : 0.0000 M3
 Bendera : LR / LIBERIA Perkiraan Waktu Tiba/Brigt : -/10-02-2023 18:00:00 Jml. HBL/HAWB : 1
 No.IMO/MMSI/Reg./Pol. : 9842085/636019213/- Waktu Tiba/Bongkar/Muat : -/- Jml. Peli Kemas : -
 GRT/LOA : 140976 / 366
 Draft D/B : 9.4 / 12.5

No. Pos.	Nomor & Tgl BL/AWB/Lain, Nomor & Tgl PEB	Nama, NPWP, & Alamat Shipper Nama, NPWP, & Alamat Notify Party	Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peli Kemas	Uraian Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Muat/ Transit/Bongkar
0001 0000 0000	Master : - 007/BL-BULL/II/2023 - 01/02/2023 House : - 001/BL-BULL/II/2023 - 01/02/2023 Dokumen LAINNYA : - 000001 - 01/02/2023 - 020400 Mother Vessel : -	Shipper : - MEDITERANEAN SHIPPING CO. (SWITZERLAND) ASIA REGIONAL OFFICE PTE LTD (I) - 6 TEMASEK BOULEVARD, #34-05 SUNTEC TOWER FOUR, SINGAPORE 038986 Consignee : - MEDITERANEAN SHIPPING COMPANY (SHANGHAI)LTD (-) - FLOOR 26, SHANGHAI RUIFENG INTERNATIONAL BUILDING, NO 248, YANGSHUPU ROAD, HONGKOU SHANGHAI, SHANGHAI, 200082 CHINA. Notify Party : - MEDITERANEAN SHIPPING COMPANY (SHANGHAI)LTD - FLOOR 26, SHANGHAI RUIFENG INTERNATIONAL BUILDING, NO 248, YANGSHUPU ROAD, HONGKOU SHANGHAI, SHANGHAI, 200082 CHINA.	AS MARK 7441 NE ** 0 Kontainer **	8609 CONTAINERS Bruto Total : 81,299,000.0000 Kgm Volume Total : 0.0000 M3	IDENTA/Nipah IDENTA/Nipah CNYTN/Yantian CNYTN/Yantian





Keterangan: (B) Pembatalan; (P) Pecah Pos; (E) Partial; (C) Konsolidasi; (*) Kontainer Tertinggal

BUANA LINTAS LAUTAN TBK

FAUZAN WAKID

Halaman: 1 dari 1

Lampiran 26 Permohonan Penerbitan SPB

 BULL <small>PT. BUANA LINTAS LAUTAN Tbk</small>	 ISO 9001 ISO 14001 ISO 45001	
Pulau Sambu, 09 Februari 2023		
Nomor : 029 / BULL-SAMBU / II / 2023		
Lamp : 1 (satu) BERKAS		
Hal : <u>Permohonan Penerbitan</u> <u>Surat Persetujuan Berlayar</u>	Kepada Yth. KSOP Kelas 1 Tg. Balai Karimun di - Pulau Sambu	
<p>1. Dengan memperhatikan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 10 tahun 2010 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (<i>Port Clearance</i>), maka dengan ini kami mengajukan permohonan diberikan Surat Persetujuan Berlayar (<i>Port Clearance</i>) terhadap kapal milik/keagenan</p> <ul style="list-style-type: none">• Nama kapal : MSC FAITH• Ukuran (GT/DWT) : 140.976 GT / 149.831 DWT• Bendera / Call Sign : LIBERIA / D5TM2• Nakhoda/ Jumlah Crew : CAPT MYRONOV VALERIY (24 ORANG)• Tiba dari / Tanggal : SINGAPORE, 01 FEBRUARI 2023• Berangkat ke / Tanggal : XIAMEN, CHINA. 09 FEBRUARI 2023• Muat / Jumlah Berat : 7441 NE• Pemilik : HAI FENG 1816 LIMITED (FOREIGN MARITIME ENTITY)• Lokasi Kegiatan Kapal : PERAIRAN P.NIPA <p>2. Sebagai bahan pertimbangan terlampir disampaikan 1 (satu) berkas dokumen untuk melengkapi permohonan dimaksud yang terdiri dari:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Surat Pernyataan Nakhoda / <i>Master Sailing Declaration</i>b. Dokumen Muatan :<ul style="list-style-type: none">- Manifest Muatan / daftar penumpang- Manifest Khusus Barang Berbahaya- Rencana Pemuatan / <i>Stowage Plan</i>- Perhitungan Stabilitas Kapal- Surat Pernyataan <i>Lashing</i> (untuk muatan berat dan kendaraan)c. Daftar awak kapal / <i>crew List</i>d. Clearance dari instansi terkait (CIQ)e. Bukti pelunasan pemenuhan kewajiban kapal lainnya :<ul style="list-style-type: none">- Bukti Pembayaran Pelayanan Jasa Kepelabuhan- Bukti Pembayaran PMBP <p>3. Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.</p>		
<p>Hormat Kami, PT. BUANA LINTAS LAUTAN</p> <div style="text-align: center;"> IANPANDI SIREGAR Operational Dept</div>		
<small>PT BUANA LINTAS LAUTAN Tbk Batam Branch Ruko Grand Niaga Mas Blok A-42, Jl. Raja Isa, Bellian, Batam Kota, Batam 29432, Indonesia</small>		
<small>+62 778 - 4161276</small>		
<small>www.bull.co.id</small>		

Lampiran 27 Penerbitan RKSP

BC 1.0

BUANA LINTAS LAUTAN TBK (NPWP : 024668733081000)
DANATAMA SQUARE II LT. 1-3 JL. MEGA KUNINGAN TIMUR BLOK C-6 KAV.12A

RENCANA KEDATANGAN SARANA PENGANGKUT (RKSP)

No. & Tgl BC 1.0 : 000797 / 02-02-2023
Nomor Pengajuan : 18091956822520230202000247

KEPADA :
KANTOR PELAYANAN BEA DAN CUKAI
KPU BATAM

Nama Sarana Pengangkut : MSC FAITH
G.R.T. : 140976.0
LOA : 366.0
Draft Depan : 9.4
Draft Belakang : 12.5
Bendera : LIBERIA (LR)
No. Register : 9842085
No.Voy/Flight : 0 Tanggal Tiba : 03-02-2023
Nama Pengangkut : BUANA LINTAS LAUTAN TBK

Pelabuhan Asal : Pulau Sambu (IDPSS)
Pelabuhan Singgah Terakhir : Batu Ampar (IDBTU)
Pelabuhan Tujuan (Bongkar) : Yantian (CNYTN)
Pelabuhan Tujuan Berikutnya : Yantian (CNYTN)

Tanggal/Jam Kedatangan : 03-02-2023 Jam : 02:00:00
Tanggal/Jam Keberangkatan : - Jam : -

Pengangkut
BUANA LINTAS LAUTAN TBK

FAUZAN WAKID

Lampiran 28 Ballas Water Record Book

BALLAST WATER RECORD BOOK OPERATIONS												MSC SHIPMANAGEMENT LIMITED			
PART I - BALLAST WATER HANDLING LOG															
Page No entries brought from												Entries forwarded to page No: 102			
Name of Ship: NSC FAITH												Ballast Tank: 105WBT(P)			
IMO No: 984085												Capacity (m³): 1305.5			
Call Sign: D51M2												Initial retention (m³): 5			
Master's Signature (see Note 3)	Start point				End point				Operation performed	Pump(s) used/Gravity	BWTS ²	Density	Remarks	Ch/Off's Signature	
	Date	Time	Location	Vol	Depth	Date	Time	Location							Vol
	10-Nov-2017	19:24	25°27'22"N 110°21'22"E	900	50	10-Nov-2017	20:44	25°05'22"N 110°05'55"E	40	50	3.3	51	Y	1-025	
	19-Nov-2017	10:13	30°21'14"N 115°00'55"E	40	47	19-Nov-2017	12:50	11°17'55"E 110°40'52"E	100	60	3.1	52	Y	1-025	
	29-Nov-2017	04:14	50°46'32"N 112°51'12"E	1100	46	29-Nov-2017	05:16	12°05'22"N 112°53'22"E	20	44	3.3	52	Y	1-025	
	01-Dec-2017	11:31	25°07'32"N 110°01'32"E			01-Dec-2017									
	01-Feb-2018	09:21	01°11'14"N 103°52'57"E	20	28	01-Feb-2018	10:35	01°11'14"N 103°52'57"E	307	28	3.2	51	Y	1-025	

1) In case Internal transfer (it. 3.2) is implemented, indicate in "Remarks" to/from which tank(s) BW transfer is done
2) BWTS - Ballast Water Treatment System

Notes: 1. Vessels fitted with BWTS should always use the BWTS for all ballasting/deballasting operation, irrespective of the vessel's trade.
2. If any particular ballast tank is having interface with an oil tank and is being deballasted after a long time, physical inspection of the tank must be carried out from best possible means (from tank manhole, air pipe, sounding pipe etc).
3. No ballasting/deballasting should be carried out in port, as per company's standing instructions. However in exceptional circumstances when this cannot be avoided due to operational reasons, Master must obtain prior approval from the Office explaining reasons why it cannot be avoided. Master should sign in the first column only in such cases, once the office approval is received and before the ballasting/deballasting operation starts.

BALLAST WATER RECORD BOOK OPERATIONS												MSC SHIPMANAGEMENT LIMITED			
PART I - BALLAST WATER HANDLING LOG															
Page No entries brought from												Entries forwarded to page No: 103			
Name of Ship: NSC FAITH												Ballast Tank: 105WBT(S)			
IMO No: 984085												Capacity (m³): 1304.6			
Call Sign: D51M2												Initial retention (m³): 2			
Master's Signature (see Note 3)	Start point				End point				Operation performed	Pump(s) used/Gravity	BWTS ²	Density	Remarks	Ch/Off's Signature	
	Date	Time	Location	Vol	Depth	Date	Time	Location							Vol
	10-Nov-2017	15:03	25°05'51"N 115°03'11"E	900	62	10-Nov-2017	16:23	25°05'51"N 115°03'11"E	40	55	3.2	No.1	N	1-025	
	19-Nov-2017	10:10	30°21'14"N 115°00'55"E	40	47	19-Nov-2017	10:30	30°21'14"N 115°00'55"E	640	60	3.2	52	Y	1-025	
	19-Nov-2017	10:10	30°21'14"N 115°00'55"E	640	47	19-Nov-2017	12:50	11°17'55"E 110°40'52"E	100	60	3.1	51	Y	1-025	
	29-Nov-2017	04:14	50°46'32"N 112°51'12"E	1100	46	29-Nov-2017	05:16	12°05'22"N 112°53'22"E	20	44	3.3	51	Y	1-025	
	01-Dec-2017	11:31	25°07'32"N 110°01'32"E			01-Dec-2017									

1) In case Internal transfer (it. 3.2) is implemented, indicate in "Remarks" to/from which tank(s) BW transfer is done
2) BWTS - Ballast Water Treatment System

Notes: 1. Vessels fitted with BWTS should always use the BWTS for all ballasting/deballasting operation, irrespective of the vessel's trade.
2. If any particular ballast tank is having interface with an oil tank and is being deballasted after a long time, physical inspection of the tank must be carried out from best possible means (from tank manhole, air pipe, sounding pipe etc).
3. No ballasting/deballasting should be carried out in port, as per company's standing instructions. However in exceptional circumstances when this cannot be avoided due to operational reasons, Master must obtain prior approval from the Office explaining reasons why it cannot be avoided. Master should sign in the first column only in such cases, once the office approval is received and before the ballasting/deballasting operation starts.

BALLAST WATER RECORD BOOK OPERATIONS												MSC SHIPMANAGEMENT LIMITED			
PART I - BALLAST WATER HANDLING LOG															
Page No entries brought from												Entries forwarded to page No: 104			
Name of Ship: NSC FAITH												Ballast Tank: 01WBT(C)			
IMO No: 984085												Capacity (m³): 2675.4			
Call Sign: D51M2												Initial retention (m³): 1700			
Master's Signature (see Note 3)	Start point				End point				Operation performed	Pump(s) used/Gravity	BWTS ²	Density	Remarks	Ch/Off's Signature	
	Date	Time	Location	Vol	Depth	Date	Time	Location							Vol
	01-Dec-2017	09:07	25°44'58"N 110°53'18"E	1000	20	01-Dec-2017	11:31	25°05'51"N 115°03'11"E	20	60	3.3	52	Y	1-025	

Lampiran 29 deck log book

Lampiran 30 Certificate Of Insurance For Removal Og Wrecks



THE REPUBLIC OF LIBERIA LIBERIA MARITIME AUTHORITY

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS

Issued in accordance with the provisions of Article 12 of the
Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Name of ship	Gross tonnage	Distinctive number or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner
MSC FAITH	140,976	D5TM2	9842085	Monrovia, Liberia	HAI FENG 1816 LIMITED Marshall Islands registered as a Foreign Maritime Entity in Monrovia, Liberia

This is to certify that there is in force, in respect of the above-named ship, a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security POLICY OF INSURANCE

Duration of Security February 20, 2022 to February 20, 2023

Name and address of insurer(s) and/or guarantor(s)

Name The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited

Address 90 Fenchurch Street

London EC3M 4ST, United Kingdom

This Certificate is valid until February 20, 2023

Issued by the Government of the Republic of Liberia, Liberia Maritime Authority
DATE : February 8, 2022
At: Dulles, Virginia USA



Margaret Ansumana
Senior Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Republic of Liberia



RLM - 114

TID: 24786 - 96080 - 22202 - 46705

REV. 10/16

Lampiran 31 Certificate Of Insurance For Bunker Oil Pollution Damage



THE REPUBLIC OF LIBERIA LIBERIA MARITIME AUTHORITY

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE

Issued in accordance with the provisions of Article 7 of the International
Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the registered owner
MSC FAITH	DSTM2	9842085	Monrovia, Liberia	HAI FENG 1816 LIMITED Marshall Islands registered as a Foreign Maritime Entity in Monrovia, Liberia

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 7 of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

Type of Security POLICY OF INSURANCE

Duration of Security February 20, 2022 to February 20, 2023

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s)

Name: The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited

Address: 90 Fenchurch Street
London EC3M 4ST, United Kingdom

This Certificate is valid until February 20, 2023.

Issued by the Government of the Republic of Liberia, Liberia Maritime Authority
DATE : February 8, 2022
At: Dulles, Virginia USA



Margaret Ansumana
Senior Deputy Commissioner of Maritime Affairs
Republic of Liberia



RLM 223B (1)

TID: : 24786 - 94080 - 22202 - 46799

REV. 10/16



SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE CAPITANÍAS DE PUERTO Y ASUNTOS MARÍTIMOS
DIRECCIÓN GENERAL ADJUNTA DE PROTECCIÓN Y CERTIFICACIÓN MARÍTIMA
DIRECCIÓN DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN MARÍTIMA



Formulario A/1
Form A/1

Copia a:/ Copy to:
Capitán / Master
Central de Supervisión / Head office
Funcionario supervisor / PSCO

Si el buque es detenido copia a:/ If ship is detained, copy to:
Estado de abanderamiento / Flag State
OMI / IMO
Organización reconocida / Recognized organization, if applicable

d) Información sobre el último reconocimiento intermedio o anual (*)

Fecha de inspección Date of survey	Autoridad que efectuó el reconocimiento Surveying authority	Puerto - País Port / Country
18.05.2022	LR	SINGAPORE
18.05.2022	LR	SINGAPORE
18.05.2022	LR	SINGAPORE
18.05.2022	LR	SINGAPORE
18.05.2022	LR	SINGAPORE
18.05.2022	LR	SINGAPORE

20 Buque detenido () Si / Yes

(X) No / No

Ship detained

21 Documentación de apoyo () Si / Yes (vease el anexo) / see attached

(X) No / No

22 Puerto de Procedencia:

Leaf port

Long Beach, USA

23 Puerto de Destino:

Next port

Nung Tay, Vietnam

24 Estimativa de arribo:

ETA

14/08/2022

DETALLE ESTADO RECTOR DEL PUERTO / PORT STATE PARTICULARS

Dirección oficina expedidora / Address of office issued

Teléfono-Fax/Telephone-Fax:

E-mail:

Nombre del funcionario debidamente autorizado
Name duly authorized PSCO of reporting authority

Capitanía de Puerto de Lazaro Cardenas, Mich
17535320197 ext 121

lazarocardenas.depinsnav1@semar.gob.mx

Ing. Petrolero Carlos Eduardo Vázquez Meza
Port State Control Inspector



Firma / Signature

Este informe ha de conservarse a bordo durante un periodo de dos años, y en todo momento estará a disposición de los funcionarios de supervisión del Estado rector del puerto.
This report must be retained on board for a period of at least two years and must be readily available for consultation by Port State Control Officers at all times.
El presente informe de la inspección se ha expedido con la única finalidad de comunicar al capitán y otros Estados rectores de puertos que se ha realizado la inspección por el Estado rector del puerto mencionado precedentemente. El presente informe de inspección no puede considerarse como un certificado como un certificado de navegabilidad además de los certificados que el buque está obligado a llevar a bordo.
This inspection report has been issued solely for the purposes of informing the master and other port States that an inspection by the port State has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificate the ship is required to carry.
(*) Se completará en caso de retención. / To be completed in the event of a detention.

(*) Se hace saber a los capitanes, propietarios de buques y armadores que es posible que los pormenores de una retención sean publicados ulteriormente.
Masters, shipowners and/or operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication.