

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



SKRIPSI

**UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN KEGIATAN *SHIP
TO SHIP* DI PERAIRAN PULAU NIPAH OLEH PT
BHINNEKA MARITIME LOGISTIK**

Oleh:

**FIKRI ALFAN JHORA
NRP. 461189631**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



SKRIPSI

**UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN KEGIATAN *SHIP
TO SHIP* DI PERAIRAN PULAU NIPAH OLEH PT
BHINNEKA MARITIME LOGISTIK**

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

Oleh:

**FIKRI ALFAN JHORA
NRP. 461189631**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : FIKRI ALFAN JHORA
Nrp : 461189631
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS PELAYANAN KEGIATAN *SHIP TO SHIP* DI PERAIRAN PULAU NIPAH OLEH PT
BHINNEKA MARITIME LOGISTIK

Jakarta, 16 Juli 2024

Pembimbing Utama

Dr. Eka Budi Tjahjono, MH
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19590316 198503 1 001

Pembimbing Pendamping

Roma Dormawaty, S.SIT., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, 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 : FIKRI ALFAN JHORA
Nrp : 461189631
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
Judul : UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN KEGIATAN *SHIP TO SHIP* DI PERAIRAN PULAU NIPAH OLEH PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK

Ketua penguji

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

Anggota Penguji

Sari Kusumaningrum, M.Hum
Penata (III/c)
NIP. 19810106 201503 2 001

Anggota Penguji

Dr. Eka Budi Tjahjono, MH
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19590316 198503 1 001

Ketua Jurusan KALK

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua sehingga dengan izin-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh pendidikan sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2024.

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

“UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN KEGIATAN *SHIP TO SHIP* DI PERAIRAN PULAU NIPAH OLEH PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK”

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

1. Bapak Dr.Capt. Tri Cahyadi, MH., M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selas dini, M.M.Tr selaku Ketua Jurusan prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Dr. Eka Budi Tjahjono, MH selaku Dosen Pembimbing 1 yang bersedia memberikan motivasi, masukan, dan arahan dalam penulisan skripsi ini.
4. Ibu Roma Dormawaty, S.SIT., MM selaku Dosen Pembimbing 2 yang bersedia memberikan motivasi, masukan, dan arahan dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh civitas akademika, staf, dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
6. Ayahanda Yohanis dan Ibunda Rasmida tercinta yang telah memberikan kasih sayang dan doa sejak lahir hingga saat ini. Kakak-kakak dan abang-abang terbaik Fadhila

Ulfa Jhora, Fauzan Furqon Jhora, Ilham Ardhatul Putra, Layla Ratna Putri, dan Ukkasya Baihaqi Ilfha yang telah ikut membantu mendoakan dan memberi semangat demi kelancaran skripsi ini.

7. Keluarga besar PT Bhinneka Maritime Logistik yang telah membantu dan telah baik menerima saya melaksanakan praktek kerja nyata.
8. Seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu atas seluruh doa, dukungan dan bantuan dalam penulisan skripsi ini.

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

Jakarta, 16 Juli 2024
Penulis



Fikri Alfian Jhora

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR BAGAN.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	2
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
F. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Pengertian/Definisi Operasional	6
B. Teori	7
C. Kerangka Pemikiran.....	18
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian	20
B. Metode Pendekatan	20
C. Sumber Data.....	21
D. Teknik Pengumpulan Data.....	22
E. Teknik Analisis Data.....	23
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Analisi Data.....	33
B. Alternatif Pemecahan Masalah	34
C. Evaluasi Terhadap Alternatif	36
D. Pemecahan Masalah	37

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan39

B. Saran.....39

DAFTAR PUSTAKA.....41

LAMPIRAN42

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Laporan Kunjungan Kapal Periode Oktober-Desember 2022.....	25

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 <i>Coordinate Deep Drafted Vessel</i>	8
Tabel 2.2 <i>Coordinate of Transit Anchorage Area</i>	9

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka pemikiran	19

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Sinopsis skripsi.....	42
Lampiran 2 Formulir bimbingan dosen utama.....	44
Lampiran 3 Formulir bimbingan dosen pendamping.....	45
Lampiran 4 Dokumentasi kegiatan <i>ship to ship</i>	46
Lampiran 5 Proses penyandaran kapal oleh <i>mooring master</i>	47
Lampiran 6 Fender & <i>flexible hose</i> pada kegiatan <i>ship to ship</i>	47
Lampiran 7 Pemeriksaan kapal tiba oleh petugas karantina kesehatan.....	48
Lampiran 8 Surat penunjukan keagenan kapal.....	49
Lampiran 9 Surat Persetujuan Berlayar (SPB).....	50
Lampiran 10 Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA).....	51
Lampiran 11 <i>Ship Particular</i>	52
Lampiran 12 Struktur Organisasi PT Bhinneka Maritime Logistik.....	53

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Salah satu cara pendistribusian barang dengan menggunakan angkutan laut yaitu dengan kegiatan *ship to ship*. *Ship to ship* merupakan kegiatan pemindahan barang baik berupa cairan maupun curah kering dari suatu kapal ke kapal lainnya yang saling ditambatkan. Kegiatan *ship to ship* harus didukung oleh sarana dan prasarana yang mendukung serta sumber daya manusia yang berpengalaman agar kegiatan *ship to ship* dapat berjalan dengan lancar. Selain itu, kegiatan *ship to ship* juga harus memiliki izin dari otoritas terkait untuk bisa melakukan kegiatan pemindahan muatan tersebut.

Kota Batam adalah sebuah kota terbesar di Provinsi Kepulauan Riau, Indonesia. Batam dikenal sebagai daerah pelabuhan bebas paling ramai dikunjungi oleh kapal asing di Indonesia, apalagi sejak diberlakukannya *Free Trade Zone* (FTZ) atau daerah perdagangan bebas untuk kawasan BBK (Batam, Bintan, Karimun) setidaknya ada tujuh tempat *anchorage* area (lepas jangkar atau labuh jangkar) kapal di perairan Batam dan sekitarnya, salah satunya Nipah *Transit Anchorage Area* (NTAA). Pulau Nipah, pulau paling luar di sebelah utara pulau Batam yang berbatasan langsung dengan negeri Singapura di Selat Malaka dan Singapore *Straits* ini, saat ini sudah diizinkan oleh Dinas Perhubungan Pusat untuk dijadikan daerah *ship to ship* (STS) atau transfer muatan khususnya untuk kapal bertonase besar seperti *Very Large Cargo Carrier* (VLCC). Terdapat banyak Perusahaan pemilik muatan yang mengalihkan kapalnya untuk berkegiatan *ship to ship* di perairan Nipah, salah satu perusahaannya yaitu Eminence Shipping L.L.C yang berasal dari Iran. Adapun Eminence Shipping L.L.C menunjuk PT Bhinneka Maritime Logistik sebagai agent untuk melaksanakan kegiatan operasional *ship to ship* di perairan Nipah. PT Bhinneka Maritime Logistik merupakan salah satu Perusahaan pelayaran yang berada di Kota Batam yang bergerak dibidang usaha keagenan kapal.

Di perairan Nipah sendiri terdapat dua Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang mempunyai hak konsesi untuk menyediakan pelayanan kegiatan *ship to ship*. Dua Badan Usaha Pelabuhan (BUP) tersebut yaitu PT Pelindo yang berada dibawah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan PT Asinusa Putra Sekawan yang berada di bawah perusahaan swasta. PT Bhinneka Maritime Logistik membangun kerjasama dengan PT Pelindo dalam menyediakan sarana dan prasarana kegiatan *ship to ship* seperti menyediakan daerah perairan untuk kegiatan *ship to ship transfer*, pelayanan pandu masuk dan pandu pada kapal yang akan melakukan kegiatan *ship to ship transfer*, pelayanan *mooring master*, *tug assist* atau kapal tunda yang membantu manuver kedua kapal untuk saling bertambat, serta peralatan bongkar muat seperti fender dan *flexible hose* untuk mentransfer muatan cair.

Kerjasama ini telah dijalin sejak tahun 2021 atau kurang lebih sudah berjalan 3 tahun lamanya. Dalam perjalanan kerjasama ini, terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaan teknisnya baik dari PT Pelindo maupun PT Bhinneka Maritime Logistik sendiri. Sedikitnya lebih dari 2 kegiatan yang mengalami keterlambatan yang diakibatkan oleh beberapa faktor yaitu minimnya jumlah fender dan *flexible hose* pada kegiatan *ship to ship transfer* serta lambatnya proses *clearance in/out* sehingga mengakibatkan keterlambatan pada kegiatan *ship to ship transfer*. Pada saat pelaksanaan bongkar muatan secara *ship to ship* (STS), sering kali terjadi kendala yang mengakibatkan keterlambatan proses bongkar muatan, antara lain dalam proses pengurusan dokumen, kondisi alat bongkar muat yang kurang terawat, cuaca buruk serta kurangnya koordinasi yang baik antar pihak terkait.

Pada proses pelaksanaan kegiatan *ship to ship* (STS) beberapa kali mengalami keterlambatan dikarenakan beberapa kendala baik dari faktor internal maupun faktor eksternal. Sehubungan dengan uraian di atas maka penulis tertarik untuk meneliti dan membahas skripsi dengan judul **“Upaya Peningkatan Pelayanan Kegiatan Ship To Ship Di Perairan Pulau Nipah Oleh PT Bhinneka Maritime Logistik.”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Identifikasi masalah yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut :

1. Belum maksimalnya pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer* oleh PT Bhinneka Maritime Logistik dengan PT Pelindo di perairan pulau Nipah.
2. Terlambatnya proses *clearence in/out* pada kapal yang diageni oleh PT Bhinneka Maritime Logistik.
3. Kurangnya jumlah sarana dan prasarana pendukung pada kegiatan *ship to ship transfer* di perairan pulau Nipah.
4. Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang kurang mumpuni untuk bisa melaksanakan kegiatan *ship to ship transfer* dengan baik.

C. BATASAN MASALAH

Dalam penyusunan skripsi ini penulis akan membatasi masalah di seputar faktor:

1. Belum maksimalnya pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer* oleh PT Bhinneka Maritime Logistik dengan PT Pelindo di Perairan Pulau Nipah.
2. Terlambatnya proses *clearence in/out* pada kapal yang diageni oleh PT Bhinneka Maritime Logistik.

D. RUMUSAN MASALAH

Untuk dapat menganalisis dan memecahkan masalah suatu masalah perusahaan yang diangkat maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah faktor penyebab pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer* antara PT Bhinneka Maritime Logistik dengan PT Pelindo di Perairan Pulau Nipah belum maksimal?
2. Apakah faktor penyebab terjadi keterlambatan proses *clearence in/out* di area *ship to ship* pada kapal yang diageni oleh PT Bhinneka Maritime Logistik?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENYUSUNAN SKRIPSI

1. Tujuan Penyusunan

- a. Untuk mengetahui faktor penyebab belum maksimalnya kegiatan *ship to ship transfer* antara PT Bhinneka Maritime Logistik dengan PT Pelindo di Nipah *anchorage*.
- b. Untuk mengetahui upaya pencegahan keterlambatan yang diakibatkan oleh proses *clearence in/out* pada kapal yang diageni oleh PT Bhinneka Maritime Logistik.

2. Manfaat Penyusunan

a. Aspek Teoritis

Menemukan model pelayanan kegiatan *ship to ship transfer* yang lebih efektif dan efisien.

b. Aspek Praktis

Sebagai pedoman bagi perusahaan untuk melaksanakan kegiatan *ship to ship transfer*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah dalam penyusunan skripsi secara menyeluruh dan agar lebih mudah memahami isi dari skripsi tersebut. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini di susun sebagai berikut :

BAB I: PENDAHULUAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II: LANDASAN TEORI

Dalam bab ini diuraikan mengenai tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai pengertian analisis, pengertian keterlambatan, pengertian kapal/jenis-jenis kapal dan muatan kapal, kegiatan *ship to ship*, pengertian keagenan kapal, dokumen keagenan kapal, pihak-pihak yang terkait dengan keagenan kapal, *nipah transit anchorage area* (NTAA), serta mengenai kerangka pikir.

BAB III: METODE PENELITIAN

Dalam bab ini penulis mengemukakan tentang metode penelitian yang dilakukan oleh penulis dalam penelitian yang penulis teliti.

BAB IV: ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi analisis dari hasil pengolahan data dan pembahasan tentang gambaran umum perusahaan dan mengenai pelayanan pada kegiatan *ship to ship*.

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan dan saran penulis yang berisi jawaban terhadap penelitian yang telah diteliti berdasarkan hasil analisis dan pembahasan. Serta menyampaikan saran yang mungkin bermanfaat bagi penulis, PT. Bhinneka Maritime Logistik dan bagi pembaca skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

Guna menunjang pemahaman terhadap penulisan penelitian di PT Bhinneka Maritime Logistik, maka peneliti akan melampirkan beberapa teori penunjang dan definisi dari berbagai istilah yang dapat digunakan agar mempermudah pembaca untuk memahaminya, Adapun penulisan beberapa pendapat dan pengertian yang berhubungan dengan judul skripsi ini :

1. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.¹
2. Keagenan kapal adalah pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut asing atau perusahaan angkutan laut nasional dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing atau perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.²
3. *Ship to ship* adalah kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal dari kapal tanker atau kapal curah ke kapal dengan jenis yang sama atau jenis kapal lain di mana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama.³
4. Kapal *tanker* yaitu kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya.⁴
5. Analisis adalah aktivitas yang terdiri dari memilah, mengurai, dan membedakan sesuatu yang kemudian digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari makna dan kaitannya masing-masing.

¹ UU Pelayaran : Pasal 1 angka 36.

² Nomor PM 11 tahun 2016 pasal 1.

³ Chandresa Elfa Sadewa, Jurnal Patria Bahari, Sorong, 2023, hlm. 14.

⁴ Annex II Marpol 73/78.

B. TEORI

1. Analisis

Analisis berasal dari istilah Yunani kuno yang artinya melepaskan. Analisa dapat diartikan sebagai sebuah usaha untuk mengamati dengan rinci terhadap objek dengan cara menguraikan komponen penyusunannya. Terdapat juga pengertian analisa menurut beberapa ahli, sebagai berikut :

- a. Menurut Wiradi G (2006), analisis adalah aktivitas yang terdiri dari memilah, mengurai, dan membedakan sesuatu yang kemudian digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari makna dan kaitannya masing-masing.⁵
- b. Menurut Robert K. Yin (2018), Dalam penelitian kasus, Yin menjelaskan analisis sebagai upaya untuk mengidentifikasi dan menjelaskan pola-pola dari data yang dikumpulkan. Analisis ini bertujuan untuk membangun pemahaman mendalam mengenai kasus yang diteliti, termasuk hubungan antara berbagai variabel.

2. Keterlambatan

Keterlambatan di pelabuhan berdasarkan para ahli yang diambil dari L. M. Davis (2014), memandang keterlambatan di pelabuhan sebagai bagian dari dinamika manajerial yang lebih besar yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan, termasuk pengelola pelabuhan, perusahaan pengiriman, dan otoritas pemerintah. Davis menekankan pentingnya analisis data dan perencanaan untuk meminimalkan dampak keterlambatan terhadap rantai pasokan.⁶

3. *Ship to ship*

Ship to ship merupakan kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal (bisa dalam bentuk minyak, gas, curah) dari kapal tanker atau kapal curah ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain di mana kedua kapal di posisikan berdekatan bersama-sama. Kegiatan *ship to ship* membutuhkan kondisi dan situasi yang tepat, tidak dalam kondisi sembarangan, peralatan dan perlengkapan kapal juga harus tepat tersedia. Secara umum berdasarkan

⁵ Pengertian analisis menurut para ahli

⁶ Pengertian keterlambatan menurut para ahli

konfigurasi *lay out* antara kapal yang satu dengan yang lain, operasi *ship to ship transfer* dapat dibedakan menjadi dua kategori utama sebagai berikut :

- a. Operasi *tandem offloading* adalah dimana antara kapal yang satu dengan yang lain terletak dalam satu garis lurus berposisi depan belakang (dimana haluan kapal yang satu tepat menghadap buritan kapal yang lain), diklaim sebagai konfigurasi yang lebih aman namun demikian kurang banyak digunakan.
- b. Operasi *double bank transfer* adalah konfigurasi dimana antara kapal yang satu dengan yang lain terletak sejajar saling bersebelahan (sisi kiri/*portside* kapal yang satu berdekatan dengan sisi kanan/*starboard* kapal yang lain), konfigurasi ini yang umum disebut sebagai konfigurasi *ship to ship*, dan lebih banyak digunakan.

4. Pelabuhan-pelabuhan yang ada di wilayah Batam

- a. Pulau Nipah, pulau paling luar disebelah utara pulau Batam yang berbatasan langsung dengan negeri Singapura di Selat Malaka dan *Singapore Straits* ini, saat ini sudah diizinkan oleh Dinas Perhubungan Pusat untuk dijadikan daerah *Ship to Ship* atau transfer muatan khususnya untuk kapal bertonase besar seperti *Very Large Cargo Carrie* (VLCC). Adapun kedalaman draf kapal pada wilayah *Nipah Transit Anchorage Area* (NTAA) terbagi menjadi beberapa titik seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 2.1. Coordinate Deep Drafted Vessel

<i>Point</i>	<i>Latitude N</i>	<i>Longitude N</i>
A.	01° 04" 9'	103° 39" 6'
B.	01° 04" 5'	103° 38" 9'
C.	01° 07" 3'	103° 34" 4'
D.	01° 08" 0'	103° 34" 6'
E.	01° 04" 9'	103° 39" 0'

Sumber: PT Bhinneka Maritime Logistik

Adapun yang menjadi titik koordinat kapal untuk melakukan kegiatan *ship to ship* terbagi menjadi tujuh titik dengan garis lintang dan bujur yang berbeda-beda seperti tabel di bawah ini.

Tabel 2.2. *Coordinate of Transit Anchorage Area*

<i>Point</i>	<i>Latitude N</i>	<i>Longitude N</i>
A.	1° 09" 5'	103° 35" 3'
B.	1° 09" 1'	103° 38" 6'
C.	01° 05" 5'	103° 40" 8'
D.	01° 04" 9'	103° 39" 6'
E.	01° 04" 5'	103° 38" 9'
F.	01° 07" 3'	103° 34" 2'
G.	01° 08" 0'	103° 34" 6'

Sumber: PT Bhinneka Maritime Logistik

- b. Perairan Pulau Galang, tidak jauh dari jembatan enam Bareleng (jembatan ikon kota Batam) juga dibuat *anchorage area* untuk kapal kapal yang ingin berlabuh dan lego jangkar disana, terutama kapalkapal besar dari Singapore yang sedang menunggu muatan atau charteran.
- c. Batu Ampar, sebelum masuk ke Pelabuhan Batu Ampar, seringkali kapal-kapal akan melego jangkar di laut perairan Batu Ampar sembari menunggu jadwal sandar, karena pelabuhan yang pertama kali dibangun di Batam ini terkenal dengan padatnya jadwal keluar masuk kapal dalam antrian.
- d. Kabil, untuk daerah Kabil ada dua pelabuhan umum yang bisa digunakan yaitu Pelabuhan CPO Kabil dan Pelabuhan Citra Nusa Kabil, sangat ramai kapal-kapal kargo berukuran besar yg akan sandar disini Pelabuhan Citra Nusa Kabil karena di sana berdiri kawasan industri berat terpadu kepunyaan Citramas *Group*, sedangkan di Pelabuhan CPO Kabil banyak antrian kapal tanker untuk produk minyak dan *chemical* ke perusahaan seperti *Ecogreen Oleochemiclas*, Patra Niaga, *Synergy Oil Nusantara* dan Musim Mas.

- e. Tanjung Uncang, untuk industri galangan kapal berpusat diperairan Tanjung Uncang dan termasuk Sagulung dan Dapur 12, disinilah kawasan pembuatan kapal tongkang maupun industri galangan kapal untuk *dry docking* berada, banyak kapal melego jangkar di depan perairan Tanjung Uncang menunggu jadwal masuk *docking*.
- f. Karimun *ship to ship*, perairan Karimun berjarak satu jam perjalanan laut dengan *speed boat* atau ferry dari Batam, di Karimun *ship to ship* banyak dilakukan oleh kapal *chemical* yang menggunakan fasilitas *ship to ship* untuk melakukan kegiatan bongkar muat ke *Mother Vessel*.
- g. Sekupang, seperti halnya Tanjung Uncang, saat ini di kawasan pantai Sekupang mulai banyak berdiri industri *ship yard*, padahal sebelumnya pelabuhan Sekupang khusus digunakan untuk pelabuhan penumpang domestik antar pulau di sekitar Batam, ataupun angkutan penumpang ke pulau Belakang Padang. Tidak jauh dari kawasan Sekupang terdapat Pulau Sambu yang sejak dulu digunakan oleh Pertamina sebagai *homebase* kegiatan bongkar muatan minyak petroleum.

5. Pengertian kapal dan jenis-jenis kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.⁷

Jenis jenis kapal antara lain :

a. Kapal Kontainer (*Container Cargo*)

Kapal kontainer adalah kapal khusus untuk membawa semua beban atau muatan dalam bentuk atau ukuran intermodal. Dengan membentuk sarana umum angkutan komersial system intermodal *containerization transport*. Maka dengan cara ini pemuatan/pembongkaran barang lebih cepat dan efisien dan kapal tersebut siap untuk berlayar kembali.

b. Kapal Curah (*Bulk Carrier*)

Kapal curah adalah kapal untuk dagang yang dirancang untuk mengangkut kargo curah *unpackaged*, seperti contoh batu bara dan semen. Adapun kelebihan dari kapal curah adalah memiliki daya angkut yang besar.

⁷ UU Pelayaran : Pasal 1 angka 36

c. Kapal Tanker (*Tanker Ship*)

Kapal tanker adalah kapal yang sudah dirancang khusus untuk mengangkut muatan cair atau minyak dalam jumlah besar. Adapun jenis kapal tanker yang sering kita dengar antara lain tanker minyak, pembawa gas alam cair. Kapal tanker ini mempunyai desain khusus sesuai dengan muatan yang akan diangkut, sehingga kapal tanker ini mempunyai sistem keselamatan yang canggih.

d. Kapal Feri

Kapal feri merupakan kapal laut yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan dari suatu Pelabuhan ke Pelabuhan lainnya dalam jumlah yang cukup besar. Kapal feri ini biasanya digunakan untuk transportasi antar pulau.

e. Kapal Pesiar

Kapal pesiar merupakan kapal wisata yang menawarkan pengalaman berbeda dan menarik. Serta memiliki fasilitas yang dapat dinikmati oleh para penumpangnya seperti kolam renang, pusat kebugaran restoran mewah, hingga pertunjukan-pertunjukan menarik yang bertujuan untuk menghibur para penumpang.

f. Kapal Tunda

Kapal tunda adalah kapal kecil yang digunakan untuk melakukan manuver terhadap kapal lain dengan cara menarik atau mendorongnya. Selain itu, kapal tunda juga memiliki kemampuan untuk memindahkan kapal yang tidak dapat bergerak sendiri, seperti tongkang atau kapal rusak.

g. Kapal Perang

Kapal ini dirancang khusus untuk keperluan militer oleh sebuah negara. Kapal ini dilengkapi dengan persenjataan dan memiliki ruang khusus untuk penyimpanan amunisi perang.

h. Kapal Nelayan

Jenis kapal ini digunakan oleh nelayan untuk menangkap ikan dan bahan makanan laut lainnya. Kapal nelayan umumnya lebih kecil daripada kapal komersial dan dapat beroperasi di perairan dangkal. Kapal nelayan biasanya dilengkapi dengan mesin tempel, alat tangkap ikan seperti jaring, pancing, dan perangkap. Kapal nelayan juga dilengkapi dengan peralatan

keselamatan seperti jaket pelampung dan alat komunikasi untuk memastikan keselamatan awak kapal.

i. Kapal Samudra

Jenis kapal berikutnya adalah kapal samudra. Kapal ini umumnya dikaitkan dengan kapal penumpang seperti kapal pesiar. Kapal ini dilengkapi dengan fasilitas serupa seperti penginapan dan perlengkapan yang dapat ditemukan di kapal pesiar. Perbedaan utama antara kapal samudra dan kapal pesiar terletak pada rute perjalanan yang diambil. Kapal samudra umumnya beroperasi antara pelabuhan-pelabuhan tertentu, berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Sebagai contoh, Kapal Titanic adalah salah satu contoh dari jenis kapal samudra ini.

6. Keagenan kapal

Keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut nasional dan/atau kapal perusahaan angkutan laut asing selama berada di Indonesia.⁸ Pelayanan jasa yang dilakukan oleh keagenan kapal terdiri atas:

- a. Pelaporan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada Menteri melalui Direktur Jenderal.
- b. Penyerahan dokumen kapal kepada syahbandar utama, Otoritas Pelabuhan utama, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, atau unit penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya.
- c. Pengurusan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut.
- d. Penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan pemilik kapal.
- e. Penyelesaian dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal.
- f. Pemungutan uang tambang atas perintah pemilik kapal.
- g. Pembukuan dan pencarian muatan.
- h. Penerbitan konosemen untuk dan atas nama pemilik kapal.
- i. Penyelesaian tagihan atas nama pemilik kapal.

⁸ PM No. 11 tahun 2016 pasal 1

- j. Penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak dan air tawar, serta pemenuhan kebutuhan perlengkapan dan perbekalan.
- k. Pemberian informasi yang diperlukan oleh pemilik kapal.
- l. Pelaksanaan kegiatan lainnya yang disepakati antara pemilik kapal atau operator kapal dengan pelaksana kegiatan keagenan kapal.⁹

7. Jasa keagenan kapal

Jenis keagenan kapal yaitu :

a. *General Agent*

Agen umum adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Adapun persyaratan sebagai *general agent* :

- 1. Perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran minimal 500 GT.
- 2. Memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*Agency Agreement*) atau surat keagenan umum (*Letter of Appointment*). Salah satu tugas *general agent* adalah menunjuk *sub agent* yang berada di luar wilayah *general agent* dengan mengeluarkan surat PKK (Penunjukan Keagenan Kapal).

b. *Sub Agent / Local Agent*

Sub agent adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu. Adapun tugas *sub agent* sebagai berikut :

- 1. Pelayanan kapal (*ship's husbanding*) contoh pelayanan kapal adalah pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan suku cadang kapal dan sebagainya.
- 2. Operasi keagenan (*cargo operation*) contoh operasi keagenan adalah pengurusan bongkar muat, *stowage*, *lashing*, dan dokumen muatan.

8. Jenis-jenis fender

Jenis-jenis fender yaitu :

- a. *Cylindrical Fenders*: Fender silinder adalah fender yang umum digunakan dan memiliki bentuk silinder panjang. Mereka biasanya terbuat dari karet yang diperkuat dengan lapisan baja di dalamnya untuk meningkatkan

⁹ PM No. 11 tahun 2016 pasal 3

kekuatan dan daya tahan. Fender ini efektif untuk menyerap energi kinetik saat kapal berlabuh atau berinteraksi dengan dermaga.

- b. *Pneumatic Fenders*: Fender pneumatik menggunakan udara bertekanan tinggi di dalamnya untuk menyerap energi dari benturan kapal. Mereka terbuat dari lapisan karet yang tahan lama dan memiliki kemampuan untuk mengembang dan menyusut sesuai dengan beban yang diterima. Fender ini cocok untuk kondisi dermaga yang berubah-ubah dan dapat menangani kapal-kapal besar dengan baik.
- c. *D-Type Fenders*: Fender tipe D memiliki profil setengah lingkaran dan biasanya dipasang secara horizontal di dermaga atau di sepanjang sisi kapal. Mereka terbuat dari karet yang kuat dan elastis untuk memberikan perlindungan yang baik terhadap benturan dan gesekan.
- d. *W-Type Fenders*: Fender tipe W memiliki profil ganda yang memberikan area kontak yang lebih luas dengan kapal. Mereka sering digunakan di dermaga yang menerima kapal-kapal dengan berbagai ukuran dan bentuk.
- e. *Conical Fenders*: Fender konis memiliki bentuk kerucut dan digunakan untuk memberikan perlindungan di sudut-sudut tajam dari dermaga atau struktur lainnya. Mereka dapat mengurangi tekanan yang ditimbulkan oleh kapal pada dermaga.
- f. *Cell Fenders*: Fender sel adalah fender yang terdiri dari sel-sel karet terpisah yang diisi dengan tekanan rendah untuk menyerap energi dari benturan kapal. Mereka memberikan fleksibilitas yang tinggi dan cocok untuk berbagai aplikasi dermaga dan kapal.
- g. *Arch Fenders*: Fender lengkung memiliki bentuk melengkung dan digunakan untuk memberikan perlindungan di tempat-tempat yang memiliki kebutuhan khusus, seperti sudut dermaga yang lancip atau di sekitar tiang penyangga.

9. Jenis-jenis *flexible hose*

Jenis-jenis *flexible hose* yaitu :

a. *Rubber Hose* (Selang Karet):

Air Hose: Digunakan untuk transfer udara, baik di darat maupun di laut.

Fuel Hose: Untuk transfer bahan bakar seperti diesel atau bahan bakar lainnya. *Oil Suction & Discharge Hose*: Untuk transfer minyak dan bahan

bakar cair lainnya, baik di kapal maupun di dermaga.

b. *Metal Hose* (Selang Logam):

Stainless Steel Hose: Terbuat dari *stainless steel* yang fleksibel dan tahan terhadap korosi, digunakan untuk transfer bahan kimia dan gas.

c. *Composite Hose* (Selang Komposit):

Terdiri dari lapisan-lapisan material berbeda seperti karet, plastik, dan bahan pelindung lainnya yang dikombinasikan untuk menciptakan selang yang tahan terhadap kimia korosif dan transfer bahan berbahaya.

d. *PVC Hose* (Selang PVC):

Water Hose: Untuk transfer air bersih atau air berat. *Suction & Delivery Hose*: Untuk aplikasi di mana selang perlu menyerap dan mengirimkan cairan atau bahan padat.

e. *Hydraulic Hose* (Selang Hidrolik):

Digunakan dalam sistem hidrolik untuk mentransfer cairan hidrolik di mesin atau peralatan yang memerlukan tekanan tinggi.

f. *Ducting Hose* (Selang Penghawa Dingin):

Digunakan untuk sistem ventilasi, penghawa dingin, atau dalam aplikasi di mana aliran udara atau gas perlu diarahkan atau disalurkan.

g. *Fire Hose* (Selang Pemadam Kebakaran):

Khusus dirancang untuk pemadam kebakaran dan transfer air dalam situasi darurat.

10. Dokumen keagenan kapal

Dokumen kapal adalah dokumen yang harus dimiliki oleh sebuah kapal dan harus berada di atas kapal. Dokumen-dokumen tersebut meliputi seluruh persyaratan dan pernyataan bahwa kapal benar-benar memenuhi persyaratan laik laut. Maka dari itu, kelayakan kapal dapat dibuktikan dengan memiliki dokumen-dokumen sebagai berikut :

- a. Surat kebangsaan yaitu sertifikat yang menyatakan tanda kebangsaan suatu kapal yang diberikan oleh pemerintah dimana kapal didaftarkan. Atas daftar pendaftaran ini kapal berhak mengibarkan bendera dari negara yang memberikan sertifikat kebangsaan dan berhak pula atas perlindungan hukum tertentu dari negara yang bersangkutan.
- b. Surat Ukur (*International Tonnage Certificate*) yaitu *certificate* atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari kapal

seperti ukuran dari panjang, ukuran lebar, ukuran dalam dan ukuran dari tiap-tiap palka.

- c. Sertifikat Lambung Timur (*International Load Line Certificate*) yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul di atas permukaan air laut baik batas minimum dan maksimumnya.
- d. Sertifikat Keselamatan (*Certificate of Seaworthiness*) yaitu sertifikat yang menyatakan kesentosaan kapal dalam berbagai fungsi dan alat-alat perlengkapan kapal.
- e. Daftar Anak Buah Kapal (*Crew List*) yaitu suatu daftar yang menerangkan tentang jumlah anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masing-masing termasuk nahkoda.
- f. Sertifikat Keamanan Radio (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*) yaitu surat yang menerangkan bahwa kapal dilengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan *class* kapal yang bersangkutan.
- g. Sertifikat Keamanan Perlengkapan (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*) yaitu surat sertifikat yang menerapkan bahwa perlengkapan kapal/peralatan keamanan kapal siap digunakan apabila terjadi kecelakaan di laut.
- h. Sertifikat Kesehatan (*Health Book*) yaitu sertifikat/buku yang dikeluarkan oleh dinas kesehatan pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal beserta anak buah kapal (ABK, termasuk Nahkoda) bebas dari suatu wabah penyakit.
- i. Sertifikat Klasifikasi Lambung (*Certificate of Classification Hull*) yaitu sertifikat yang menerangkan dimana kapal didaftarkan dan dibuat dari bahan apa kapal bersangkutan tersebut.
- j. Sertifikat Bangunan Kapal (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*) yaitu sertifikat yang menerangkan tahun berapa kapal dibuat dan sampai kapan kapal yang bersangkutan dinyatakan siap beroperasi atau diperbaharui kembali.
- k. IOPP (*International Oil Pollution Prevention Certificate*) yaitu sertifikat yang menerangkan bahwa bangunan, perlengkapan, dan bahan kapal serta keadaannya telah memenuhi persyaratan dimana kapal yang bersangkutan telah bebas dari penyebab terjadinya pencemaran minyak di laut.

- l. Sertifikat Klasifikasi Mesin (*Certificate of Classification Machinery*) yaitu sertifikat yang menerangkan jenis mesin, merek dan kekuatan/kecepatan mesin yang digunakan oleh kapal.
- m. Kondisi Kapal (*Ship Condition*) yaitu surat yang menerangkan tentang keadaan kapal pada waktu tiba (*Ship Arrival Condition*) dan berangkat (*Ship Departure Condition*). Keadaan kapal antara lain:
 - 1) Draft Kapal.
 - 2) Memuat muatan atau dalam keadaan kosong/nil.
 - 3) Keadaan bahan bakar
 - 4) Air tawar
 - 5) Air ballast

Selain beberapa dokumen-dokumen di atas, terdapat juga dokumen yang diperlukan oleh kapal antara lain:

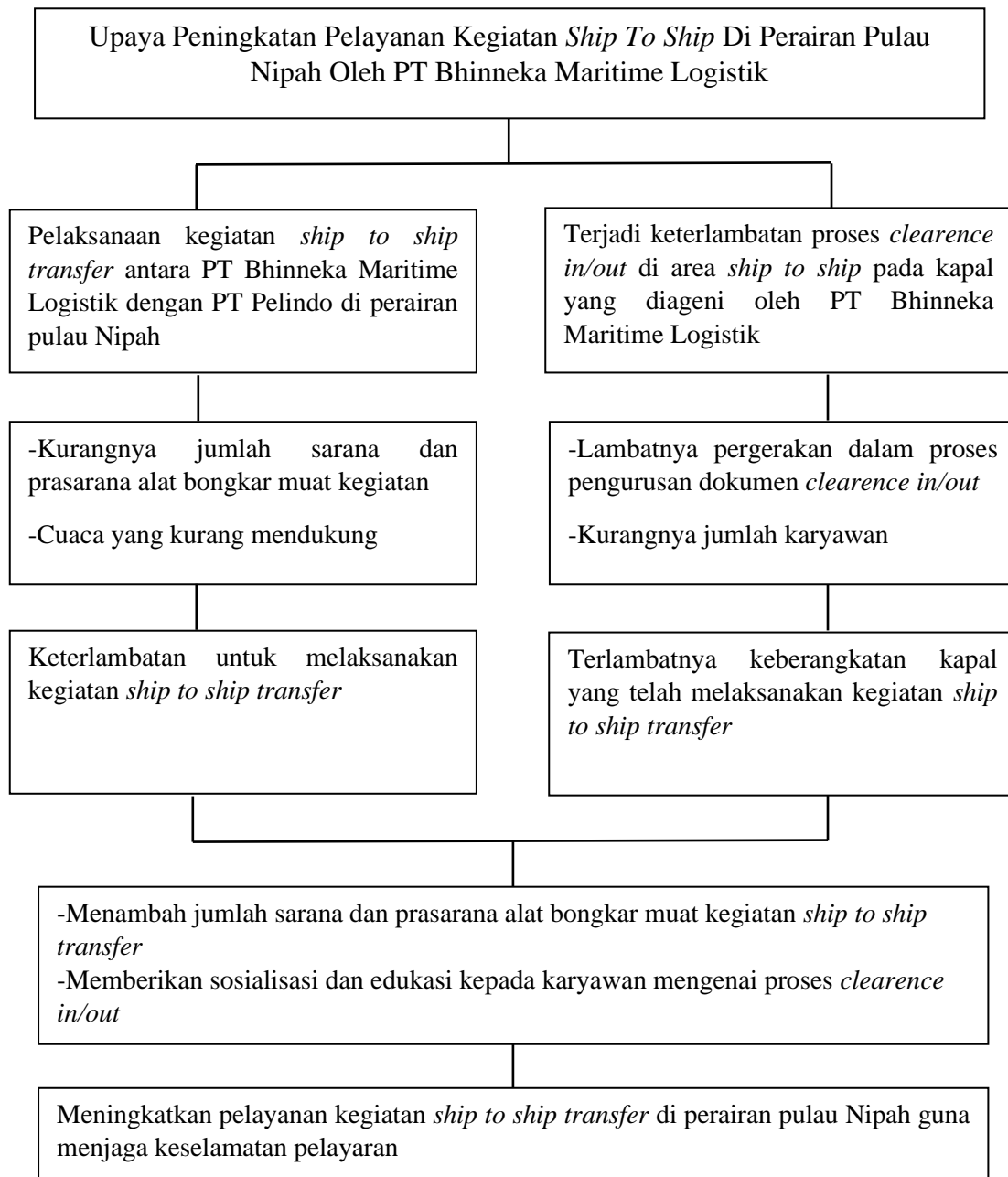
- a. Warta Kapal, yaitu dokumen yang dikeluarkan oleh syahbandar, dimana nahkoda yang baru sampai di pelabuhan harus mengisi warta kapal dan mengembalikan warta kapal tersebut dengan sempurna dan diisi dengan sebenarnya. Warta kapal ini berisi :
 - 1) Nama Kapal
 - 2) Pemilik Kapal
 - 3) Nama Nahkoda
 - 4) Ukuran Kapal/GRT
 - 5) Jumlah anak buah kapal/ABK
 - 6) Bendera (kebangsaan)
 - 7) Kemungkinan di atas kapal terjangkit penyakit
 - 8) Dan lain-lain
- b. Surat Persetujuan Berlayar, yaitu surat yang dikeluarkan oleh syahbandar yang menerangkan bahwa kapal boleh/diijinkan untuk melakukan perjalanan atau pelayaran ke pelabuhan lain.
- c. Surat Penunjuk Keagenan, yaitu surat yang menjelaskan tentang hal penunjukkan keagenan yang dibuat dan ditanda tangani oleh *principal*. Dalam surat penunjukkan keagenan juga terdapat ketentuan atau batasan-batasan yang harus dilakukan agen.

- d. Susunan Perwira, yaitu surat yang dikeluarkan oleh syahbandar menunjuk perwira yang ada di *deck* (*perwira deck*) dan jumlah perwira untuk kamar mesin (*perwira mesin*).
- e. Daftar Pemeriksaan (*Check List*) dalam rangka penertiban Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Adalah dokumen yang menjelaskan tentang hasil pemeriksaan terhadap :
 - 1) Sertifikat-sertifikat kapal dan dokumen-dokumen awak kapal yang masih berlaku.
 - 2) Awak kapal dan susunan dan susunan perwira sesuai persyaratan.
 - 3) Kapal telah dilengkapi alat-alat penokong sesuai dengan ketentuan.
 - 4) Jumlah dan kondisi alat-alat navigasi yang cukup baik.
 - 5) Permesinannya dan perlengkapannya dalam kondisi baik dan memenuhi kebutuhan.
 - 6) Semua pompa bila dalam keadaan baik.
 - 7) Instalasi serta perlengkapannya radio dan telekomunikasi.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

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

Bagan 2.1 Kerangka pemikiran



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan praktik darat (prada) terhitung 12 bulan sejak tanggal 16 Agustus 2022 sampai dengan 17 Agustus 2023.

2. Tempat Penelitian

Penulis mengambil tempat penelitian di PT Bhinneka Maritime Logistik. Berikut adalah data perusahaan:

Nama : PT Bhinneka Maritime Logistik

Alamat : Jalan Raja Haji Fisabilillah, Ruko OPBC Blok B3 No. 11, Baloi Permai, Batam Kota, Kepulauan Riau

Telepon : +62 778 4890037

E-mail : ops@bmaritimelogistic.co.id

B. METODE PENDEKATAN

Kata “Metode” dalam bahasa Yunani yaitu “*Methodos*” yang maksudnya adalah “Cara/Jalan”. Metode adalah cara atau teknik yang digunakan untuk riset.¹⁰

Metode merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berhubungan dengan suatu cara kerja untuk memahami suatu objek penelitian, sebagai upaya untuk menemukan suatu jawaban yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, termasuk keabsahannya.¹¹

Penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang temuan-temuannya tidak diperoleh melalui prosedur kuantitatif, perhitungan statistik, atau bentuk cara-cara

¹⁰ Rachmat Kriyantono, *Teknis Praktis Riset Komunikasi* (Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2014), 84.

¹¹ Rosady Ruslan, *Metode Penelitian: Public Relations & Komunikasi*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006), 24.

lainnya yang menggunakan ukuran angka. Penelitian kualitatif prinsipnya untuk memahami objek yang diteliti secara mendalam. Penelitian kualitatif memiliki ciri khusus yaitu di dalamnya memiliki :

1. Sumber data kualitatif berdasarkan dari lingkungan alamiah, yaitu dari peristiwa yang terjadi dalam situasi sosial.
2. Penelitian kualitatif mengumpulkan data dengan metode pengumpulan data, observasi, wawancara, dan studi literasi yang diperoleh dari lokasi penelitian di mana berupa pemaparan tentang situasi dalam uraian narasi. Fokus terhadap proses data dan informasi yang diperlukan untuk mengungkapkan proses. Pertanyaan yang mengungkapkan gambaran keadaan kegiatan, prosedur, tahapan, alasan dan interaksi yang terjadi dalam proses penelitian dilakukan.
3. Bersifat induktif yaitu data yang masih berhubungan satu dengan yang lainnya. dengan diawali riset lapangan, yaitu fakta empiris dimana penelitian harus melakukan peninjauan langsung ke lapangan

Dalam penelitian ini digunakan jenis penelitian kualitatif deskriptif, penelitian ini menggambarkan atau melukiskan objek penelitian berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Jenis data yang digunakan oleh penulis yaitu data primer yang penulis dapatkan keterangannya dari pihak operasional PT Bhinneka Maritime Logistik melalui hasil wawancara. Adapun data sekunder yang didapatkan oleh penulis yaitu dari sumber referensi penunjang penelitian seperti data-data terkait faktor keterlambatan *ship to ship* kapal serta memilih berbagai sumber pustaka yang berkaitan dengan topik penelitian ini.

C. SUMBER DATA

Penelitian ini menggunakan sumber data sebagai berikut :

1. Data Primer, merupakan data yang dikumpulkan oleh penulis secara langsung dari sumber utama melalui wawancara dan survei. Dalam penelitian ini, penulis melakukan pengamatan langsung di PT Bhinneka Maritime Logistik yang berkaitan dengan faktor yang menghambat proses kegiatan *ship to ship* di perairan pulau Nipah yang diageni oleh PT Bhinneka Maritime Logistik.

2. Data Sekunder data yang dikumpulkan dari sumber lain seperti catatan atau dokumen perusahaan. Penulis menggunakan data sekunder dari pihak ketiga berupa dokumen perusahaan yaitu jadwal tiba kedatangan kapal yang diageni oleh PT Bhinneka Maritime Logistik pada periode bulan Oktober – Desember 2022.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Metode pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan. Berdasarkan manfaat empiris, bahwa pengumpulan data kualitatif yang paling *independent* terhadap semua metode pengumpulan data dan teknik analisis data adalah metode wawancara mendalam serta observasi.¹² Beberapa teknik pengumpulan data pada penelitian ini yaitu :

1. Observasi

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

2. Wawancara

Untuk mendapatkan data dan informasi dalam penyusunan skripsi, penulis mengajukan beberapa pertanyaan sesuai dengan permasalahan yang diteliti seperti karyawan PT Bhinneka Maritime Logistik. Teknik wawancara ini harus sesuai pada situasi dengan aspek yang menjadi perhatian penelitian.

3. Studi Literasi

Pengumpulan peristiwa dengan cara melihat pengamalan selama melaksanakan prada (Praktek Darat) di PT Bhinneka Maritime Logistik. Peristiwa yang dipelajari yaitu kesalahan yang ada selama peneliti melakukan prada (Praktek Darat) di perusahaan tersebut, mengenai

¹² Burhan Bungin. Penelitian Kualitatif, (Jakarta: Kencana, 2008), 107

dokumen *clearence* kapal, kegiatan *ship to ship*, proses *clearance in* dan *clearance out* oleh PT. Bhinneka Maritime Logistik.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Penulis menggunakan analisis deskriptif kualitatif, menurut (Sugiyono, 2018) Analisis deskriptif kualitatif adalah metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas.

Beberapa tahapan model analisis menurut (Miles, M. B; Huberman, A. M dan Saldana, J 2014) melalui empat tahap, yakni pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan :

1. Pengumpulan Data

Tahap pertama dalam model ini adalah pengumpulan data. Pada tahap ini, peneliti mengumpulkan data dari berbagai sumber yang relevan dengan topik penelitian. Data dapat berupa teks, gambar, audio, atau materi lain yang berkaitan. Metode pengumpulan data dapat beragam, termasuk wawancara, observasi, studi dokumen, atau analisis arsip. Penulis akan menggunakan pengumpulan data seperti gambar, studi pustaka selama praktek di PT Bhinneka Maritime Logistik.

2. Reduksi Data

Setelah data terkumpul, langkah berikutnya adalah reduksi data. Pada tahap ini, peneliti menyederhanakan data dengan cara mengurutkan, menyaring, dan mengidentifikasi pola atau temuan penting. Ini membantu peneliti untuk mengidentifikasi inti dari data yang relevan dan bermakna

3. Penyajian Data

Tahap berikutnya adalah penyajian data. Di sini, peneliti mengorganisir hasil reduksi data secara sistematis untuk disajikan kepada pembaca. Penyajian data dapat dilakukan melalui tabel, grafik, diagram, atau narasi deskriptif. Hal ini bertujuan agar temuan yang diungkapkan dapat dipahami dengan jelas dan komprehensif.

4. Penarikan Kesimpulan

Tahap terakhir adalah penarikan kesimpulan. Pada tahap ini, peneliti mengevaluasi temuan yang telah diungkapkan melalui analisis data dan menarik kesimpulan yang relevan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Profil Perusahaan

PT Bhinneka Maritime Logistik merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang jasa keagenan kapal yang berlokasi di Jalan Raja Haji Fisabilillah, Ruko OPBC Blok B Nomor 11, Kecamatan Taman Baloi, Kota Batam. Perusahaan yang didirikan pada tahun 2021 ini berada di bawah *holding company* yaitu PT Agung Dragura Group yang juga membawahi PT Operator Pelabuhan Indonesia sebagai penyedia *equipment ship to ship* serta PT Bestari Marine Surveyor sebagai surveyor muatan. Perusahaan ini berkomitmen untuk memenuhi kebutuhan keagenan pelayaran di pelabuhan dengan layanan terbaik dan efisien. Sudah melayani lebih dari 50 kegiatan *ship to ship transfer* di perairan pulau Nipah. Seiring berjalannya waktu, perusahaan ini semakin eksis dan berkembang serta mampu bekerja sama dengan beberapa mitra untuk melaksanakan kegiatan *ship to ship transfer* secara rutin. Dalam mencapai tujuan perusahaan serta kepuasan pelanggan, PT Bhinneka Maritime Logistik mempunyai visi dan misi sebagai berikut :

a. Visi :

Memberikan layanan yang komprehensif dan efisien untuk mendukung pengoperasian kapal maritim, memastikan mampu berlayar dengan aman dan efisien. Hal ini biasanya melibatkan penyediaan berbagai layanan, termasuk pengurusan pelabuhan dan bea cukai, pengisian bahan bakar dan penyediaan *fresh water*, penggantian awak kapal (*crew change*), dan tanggap darurat. Agen pelayaran dengan visi yang kuat akan berusaha untuk terus meningkatkan layanan dan menawarkan solusi inovatif untuk

memenuhi kebutuhan industri maritim yang terus berkembang, dengan tetap memprioritaskan keselamatan, kepatuhan, dan kepuasan pelanggan.

b. Misi :

- 1) Memberikan pelayanan yang terbaik, aman, tepat waktu, dan efisien kepada pelanggan.
- 2) Mematuhi hukum yang berlaku dalam setiap kegiatan operasional dengan pengelolaan dan keselamatan perusahaan yang baik.
- 3) Mengikuti dinamika bisnis logistik serta mengembangkan sumber daya terkini dan kompetitif.
- 4) Memberikan komitmen prinsip bisnis berkelanjutan dan bertanggung jawab terhadap lingkungan sekitar.

2. Pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer* antara PT Bhinneka Maritime Logistik dan PT Pelindo

Gambar 4.1

Laporan kunjung kapal Oktober - Desember 2022 yang mengalami keterlambatan



RECORD STS ACTIVITY NIPAH ANCHORAGE

PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK

NO	MOTHER VESSEL	DAUGHTER VESSEL	Date	QUANTITY IN MT	POAC	EQUIPMENT	MARKS
35	MT WEN YAO	MT OCEAN HERMANA	Wednesday, 26 October 2022	55.000	Capt. Rolan	OPI	
36	MT AVENTUS I	MT EAGLE BRENDA	Saturday, 29 October 2022	65.000	Capt. Yoseph Tamba	OPI	



RECORD STS ACTIVITY NIPAH ANCHORAGE

PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK

NO	MOTHER VESSEL	DAUGHTER VESSEL	Date	QUANTITY IN MT	POAC	EQUIPMENT	MARKS
37	MT WEN YAO	MT AVENTUS I	Tuesday, 01 November 2022	65.000	Capt. Sangap	OPI	
38	MT AMELIA	MT CHAO XING	Friday, 18 November 2022	15.000	Capt. Kamaruddin	OPI	
39	MT AMELIA	MT ROSSONERI	Wednesday, 23 November 2022	10.000	Capt. Rustam	OPI	
40	MT AMELIA	MT MARTINA	Sunday, 27 November 2022	25.000	Capt. Rustam	OPI	
41	MT DP 7	MT ROSSONERI	Monday, 28 November 2022	65.000	Capt. Rolan	OPI	WAITING EQUIPMENT
42	MT AVENTUS I	MT MARTINA	Tuesday, 29 November 2022	40.000	Capt. Adlin	OPI	WAITING EQUIPMENT
43	MT AMELIA	MT OCEAN HERMANA	Tuesday, 29 November 2022	15.000	Capt. Kamaruddin	OPI	WAITING EQUIPMENT



RECORD STS ACTIVITY NIPAH ANCHORAGE

PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK

NO	MOTHER VESSEL	DAUGHTER VESSEL	Date	QUANTITY IN MT	POAC	EQUIPMENT	MARKS
44	MT. AMELIA	MT. AVENTUS I	Wednesday, 21 December 2022	40.000	Capt. Amrizal	OPI	
45	MT RANI	MT AVENTUS I	Wednesday, 21 December 2022	55.000	Capt. Kamaruddin	OPI	
46	MT TITAN	MT MARTINA	Thursday, 22 December 2022	35.000	Capt. Adlin	OPI	WAITING EQUIPMENT
47	MT VIGOR	MT AVENTUS I	Friday, 23 December 2022	70.000	Capt. Kamaruddin	OPI	WAITING EQUIPMENT
48	MT TITAN	MT OCEAN HERMANA	Thursday, 29 December 2022	45.000	Capt. Adlin	OPI	
49	MT VIGOR	MT NYANTARA	Friday, 30 December 2022	55.000	Capt. Rustam	OPI	

Sumber : PT Bhinneka Maritime Logistik

Berdasarkan data yang penulis dapatkan pada saat penulis melaksanakan kegiatan praktek darat di PT Bhinneka Maritime Logistik, terdapat 2 keterlambatan kegiatan *ship to ship transfer* pada bulan Desember 2022 yang diakibatkan oleh kurangnya jumlah *equipment (fender & flexible hose)*. Hal ini tentu saja menjadi masalah yang sangat serius apabila tidak segera dibenahi. Minimnya jumlah *fender & flexible hose* pada saat ramainya jumlah kunjungan kapal akan menyebabkan keterlambatan untuk melakukan kegiatan *ship to ship transfer*. Pada kegiatan *ship to ship transfer*, membutuhkan 1 set *equipment* dengan rincian, 4 unit *fender* dengan ukuran 3.3 meter x 6.5 meter, 1 unit *baby fender* dengan ukuran 1.2 meter x 2.5 meter, serta 1 unit *flexible hose* dengan ukuran 10 x 12 inch.

Fakta yang terjadi di lapangan, jumlah *equipment (fender & flexible hose)* yang dimiliki oleh pihak vendor yaitu PT Operator Pelabuhan Indonesia hanya berjumlah 1 set *equipment* sehingga ketika ada kegiatan yang memiliki jadwal bersamaan, maka akan terjadi keterlambatan pelaksanaan *ship to ship transfer*. Satu kegiatan *ship to ship transfer* bisa menghabiskan waktu selama 18-24 jam hingga selesai. Semestinya, perusahaan mampu menyediakan minimal 2 set *equipment* untuk kegiatan *ship to ship transfer*. Hal ini guna mencegah terjadinya keterlambatan kegiatan *ship to ship transfer* yang sangat berpengaruh terhadap kualitas layanan yang diberikan kepada *customer (shipowner)*. Selain itu, cuaca yang tidak mendukung juga berpengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer*. Kondisi cuaca yang buruk dapat menyebabkan resiko kecelakaan dan keselamatan kegiatan sehingga terkadang kegiatan terpaksa harus dihentikan/ditunda.

Untuk mendukung kelancaran kegiatan *ship to ship transfer* di perairan pulau Nipah, diperlukan beberapa sarana dan prasarana sebagai berikut:

a. Assist Tug (Kapal Tunda)

Kapal tunda merupakan kapal yang membantu dan memudahkan pergerakan (*manuver*) kedua kapal yang akan melakukan kegiatan *ship to ship transfer*. Kapal tunda ini disediakan oleh PT Pelindo. Penggunaan kapal tunda dapat dikategorikan menjadi 3 bagian yaitu:

- 1) Panjang kapal 70 meter – 150 meter menggunakan minimal 1 kapal tunda dengan daya tarik minimal 24 ton *bollard pull*.

- 2) Panjang kapal 150 meter – 250 meter menggunakan minimal 2 kapal tunda dengan daya tarik minimal 65 ton *bollard pull*.
 - 3) Panjang kapal di atas 250 meter menggunakan minimal 3 kapal tunda dengan daya tarik minimal 125 ton *bollard pull*.
- b. *Mooring Master* (POAC)
Mooring master adalah seorang yang memiliki wewenang dan tanggung jawab atas segala kegiatan kapal mulai dari kapal sandar hingga kapal lepas tali yang disediakan oleh PT Pelindo.
 - c. *Pilotage* (Pemanduan)
Pemanduan merupakan jasa memandu suatu kapal guna mencegah terjadinya kecelakaan ataupun kandas pada bagian kapal. Pemanduan juga bertujuan untuk menjamin keselamatan dan ketertiban pelayaran yang disediakan oleh PT Pelindo. Pemanduan biasanya diwajibkan untuk kapal yang berukuran di atas 500 GT.
 - d. *Fender* (*Rubber*)
Fender merupakan struktur yang dipasang di tepi kapal untuk melindungi lambung kapal dari benturan dengan lambung kapal lain ketika melaksanakan kegiatan *ship to ship transfer*. Tujuan utama fender adalah meredam energi benturan yang timbul saat kedua kapal ditambatkan secara bersamaan. Fender yang digunakan yaitu dengan ukuran 3,3 x 6,5 meter sebanyak 4 unit, dan *baby fender* dengan ukuran 1,2 x 2,5 meter sebanyak 1 unit. Masing-masing fender memiliki tekanan maksimal 50 Kpa. Untuk fender disediakan oleh anak perusahaan PT Agung Dragura Group yaitu PT Operator Pelabuhan Indonesia.
 - e. *Flexible Hose*
Flexible hose merupakan selang yang gunanya untuk mentransfer muatan cair (*oil*) yang saling dilekatkan di *manifold* kedua kapal. Pada saat pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer*, ukuran *flexible hose* yang digunakan yaitu 10 x 12 inch. Untuk fender disediakan oleh anak perusahaan PT Agung Dragura Group yaitu PT Operator Pelabuhan Indonesia.

f. Cargo Surveyor

Cargo surveyor adalah orang yang memiliki tanggung jawab untuk menghitung jumlah muatan yang dibongkar dan dimuat. Cargo surveyor memakai jasa PT Bestari Maritime Logistik yang merupakan anak perusahaan dari Agung Dragura Group.

3. Proses *clearence in/out* pada kapal yang diageni oleh PT Bhinneka Maritime Logistik

Terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal yang disebabkan oleh lambatnya proses *clearence in/out*. Untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), terkadang ada beberapa sertifikat kapal yang masa berlakunya telah habis dan harus diperbaharui. Salah satu contoh sertifikat dari kapal yang masa berlakunya telah habis yaitu *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* (SSCEC). Maka sertifikat tersebut harus diperbaharui dan memakan waktu yang cukup lama yaitu minimal 1 x 24 jam. Selain itu, dalam proses pengurusan dokumen kapal terkendala akibat kurangnya jumlah karyawan serta jarak antara instansi satu ke instansi lainnya berjauhan sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama dalam pengurusan dokumen kapal.

Pihak-pihak atau instansi pemerintahan yang terkait dalam proses keagenan kapal diantaranya adalah :

- a. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam melaksanakan tugasnya, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal;
- 2) Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
- 3) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan

fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;

- 4) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan *maritime* dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
- 5) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
- 6) Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan menteri;
- 7) Pelaksaaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
- 8) Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan, dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
- 9) Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan;
- 10) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan; dan
- 11) Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

b. Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC)

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) merupakan instansi pemerintah yang melayani masyarakat dibidang kepabeanan dan cukai. Tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai DJBC adalah berkaitan erat

dengan pengelolaan keuangan negara, antara lain memungut bea masuk berikut pajak dalam rangka impor (PDRI) meliputi (PPN Impor, PPh Pasal 22, PPnBM dan cukai). Sebagaimana diketahui bahwa pemasukan terbesar ke dalam kas negara adalah dari sektor pajak dan termasuk di dalamnya adalah bea masuk dan cukai yang dikelola oleh DJBC. Selain itu, tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) adalah mengawasi kegiatan ekspor dan impor, mengawasi peredaran minuman yang mengandung alkohol atau *etil alcohol*, peredaran rokok atau barang hasil pengolahan tembakau lainnya. Seiring perkembangan zaman, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) bertambah fungsi dan tugasnya sebagai fasilitator perdagangan yang berwenang melakukan penundaan atau bahkan pembebasan pajak dengan syarat-syarat tertentu.

c. Kantor Kesehatan Pelabuhan (*Port Health Authority*)

Kantor Kesehatan Pelabuhan (*Port Health Authority*) sebagai perangkat pusat mengawal peraturan perundang-undangan bidang kesehatan dipintu masuk negara. Melaksanakan tugas dan fungsi kementerian kesehatan di pelabuhan laut, bandar udara, dan pos lintas batas negara. Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) sangat menentukan keselamatan negara melalui pencegahan masuk dan keluarnya penyakit berpotensi menular (wabah) ke wilayah negara (dengan deteksi pada orang, barang, dan alat angkut) melalui pintu masuk negara. Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) berhak menolak masuknya alat angkut, dan merekomendasikan untuk menolak barang, dan orang di pintu masuk negara yang berpotensi mengganggu kesehatan bangsa yang berdampak pada keselamatan negara.

d. Kantor Imigrasi

Kantor Imigrasi adalah unit pelaksana teknis yang menjalankan fungsi pengawasan terhadap orang asing (WNA) yang keluar masuk wilayah NKRI. Sebuah Kantor Imigrasi dapat membawahi satu area kabupaten/kota atau lebih. Dalam proses keagenan kapal, petugas Imigrasi melakukan pemeriksaan dokumen perjalanan, stempel cap masuk bagi *crew* kapal dipaspor, dan cap *clearance* dimanifest *crew list*.

Guna kelancaran proses *clearence out* kapal, PT Bhinneka Maritime Logistik mempunyai standar operasional dalam pengurusan *clearence out* kapal. Adapun dokumen-dokumen yang disiapkan antara lain:

1) Kantor Kesehatan Pelabuhan/Karantina (*Quarantine*)

Setelah mendapatkan informasi aktual terkait jadwal keberangkatan kapal, pihak agen akan membuat permohonan keberangkatan kapal kemudian menyiapkan pembayaran untuk keberangkatan kapal tersebut melalui aplikasi Sistem Informasi PNB Online (SIMPONI) dengan melampirkan dokumen kapal sebagai berikut :

- a) Foto *copy Certificate of Pratique* (COP)
- b) *Maritime Declaration of Health*
- c) *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* (SSCEC)
- d) *Crew list*
- e) Bukti pembayaran *Port Health Quarantine Clearance* (PHQC).

Setelah semua dokumen sudah lengkap, maka pihak agen mengajukan permohonan keberangkatan kapal ke Kantor Kesehatan Pelabuhan/Karantina (*Quarantine*) untuk diterbitkannya *Port Health Quarantine Clearance* (PHQC).

2) Imigrasi (*Immigration*)

- a) Permohonan Keberangkatan Kapal
- b) Melampirkan *crew list departure* yang telah ditanda tangani oleh Nahkoda kapal dan pihak agen.
- c) Membawa permohonan keberangkatan kapal dan paspor *crew* ke kantor imigrasi untuk mendapatkan pengesahan berlayar (*stamp out*)

3) Bea dan Cukai (*Costums*)

- a) Mengajukan laporan hasil sarana pengangkut (BC 1.0 dan BC 1.1) yang akan di serahkan ke petugas Bea dan Cukai.
- b) Mengajukan Manifest Outward (BC 1.1)

4) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

- a) Permohonan Keberangkatan Kapal
- b) Surat Permohonan Berlayar (SPB)
- c) Memorandum
- d) Mengajukan LK3 (Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal)
- e) Permohonan Persetujuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA)

f) *Cargo Manifest*

g) Laporan hasil *ship to ship*

h) Laporan Bongkar Muat Barang Berbahaya (BMBB). Setelah dokumen selesai, pihak agen akan melakukan kembali kegiatan *on board*. Sebelum *agent on board*, agen terlebih dahulu memberikan informasi ke pandu terkait keberangkatan kapal. Kemudian agen mengajukan permohonan keberangkatan kapal dan dokumen pendukung lainnya ke Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Sebelum Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan, petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) akan memeriksa dokumen pendukung sebagai persyaratan untuk diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Apabila telah dinyatakan lengkap dan memenuhi persyaratan, maka Surat Persetujuan Berlayar (SPB) akan diterbitkan.

Setelah Surat Persetujuan Berlayar (SPB) terbit serta dokumen keberangkatan kapal lengkap, pihak agen berangkat menuju ke kapal untuk memberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan dokumen keberangkatan kapal lainnya. Setelah tiba di kapal, pihak agen memberikan dokumen-dokumen kepada nahkoda kapal. Adapun dokumen-dokumen yang diserahkan yaitu:

- 1) Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- 2) *Port Health Quarantine Clearance* (PHQC).
- 3) *Crew List Departure*.
- 4) *Stemp out* paspor kru kapal oleh petugas imigrasi.

Setelah kapal mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) maka kapal dinyatakan sudah bisa meninggalkan daerah labuh jangkar. Kemudian pihak agen turun dari kapal dan selanjutnya kapal akan di pandu untuk meninggalkan daerah labuh jangkar.

B. ANALISIS DATA

Setiap perusahaan pelayaran yang memberikan pelayanan jasa, seperti keagenan kapal, tentunya akan berusaha semaksimal mungkin untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada *customer*. Keterlambatan pada proses kegiatan kapal tentunya bukan menjadi hal yang biasa, perusahaan tentunya terus mengevaluasi masalah-masalah yang menyebabkan terjadinya keterlambatan pada pelayanan kapal agar ke depannya tidak terjadi hal yang sama. Oleh sebab itu, penulis akan meneliti masalah-masalah yang menyebabkan keterlambatan pada pelayanan, sebagai berikut :

1. Belum maksimalnya pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer* antara PT Bhinneka Maritime Logistik dan PT Pelindo.
 - a. Kurangnya jumlah *equipment (fender & flexible hose)* yang tersedia
Pada kegiatan *ship to ship transfer*, sering terjadi keterlambatan yang diakibatkan oleh kurangnya jumlah *equipment (fender & flexible hose)*. Minimnya jumlah *fender & flexible hose* pada saat dua kunjungan kapal atau lebih yang datang secara bersamaan akan menyebabkan keterlambatan untuk melakukan kegiatan *ship to ship transfer*. Pada kegiatan *ship to ship transfer*, membutuhkan 1 set *equipment* dengan rincian, 4 unit *fender* dengan ukuran 3.3 meter x 6.5 meter, 1 unit *baby fender* dengan ukuran 1.2 meter x 2.5 meter, serta 1 unit *flexible hose* dengan ukuran 10 x 12 inch. Fakta yang terjadi di lapangan, jumlah *equipment* yang dimiliki oleh pihak vendor hanya berjumlah 1 set *equipment* sehingga ketika ada kegiatan yang memiliki jadwal bersamaan, maka akan terjadi keterlambatan pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer*.
 - b. Kondisi cuaca yang kurang mendukung
Cuaca buruk seperti gelombang tinggi atau angin kencang dapat menghambat proses kegiatan *ship to ship transfer* antar kapal. Kondisi cuaca yang tidak stabil dapat menyebabkan resiko kecelakaan atau kerusakan pada kapal, sehingga kegiatan *ship to ship transfer* harus ditunda atau dihentikan demi alasan keselamatan dan keamanan.
2. Terdapatnya keterlambatan pengurusan dokumen *clearance in/out* yang dilakukan oleh PT Bhinneka Maritime Logistik.

a. Terdapat sertifikat kapal yang *expired*

Terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal yang disebabkan oleh lambatnya proses *clearence in/out*. Untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), terkadang ada beberapa sertifikat kapal yang masa berlakunya telah habis dan harus diperbaharui. Salah satu contoh sertifikat dari kapal yang masa berlakunya telah habis yaitu *Ship Sanitation Control Exemption Certificate* (SSCEC). Maka sertifikat tersebut harus diperbaharui dan memakan waktu yang cukup lama.

b. Kurangnya jumlah karyawan

Kurangnya jumlah karyawan pada PT Bhinneka Maritime Logistik mejadi salah satu faktor yang menyebabkan keterlambatan pada proses *clearence in/out* ditambah lagi jarak antara instansi satu ke instansi lainnya berjauhan. Pada saat penulis melaksanakan praktik darat, jumlah karyawan untuk mengerjakan kegiatan operasional hanya berjumlah 4 orang karyawan sehingga membutuhkan waktu yang lama untuk bisa menyelesaikan suatu pekerjaan. Oleh karena itu, menurut penulis guna menunjang kelancaran kegiatan operasional, perusahaan sebaiknya menambah 2 orang karyawan lagi agar mengurangi resiko terjadinya keterlambatan pengurusan dokumen *clearence in/out* kapal.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dari uraian permasalahan di atas, maka penulis mencoba untuk mengamati agar mendapatkan solusi terbaik dari permasalahan yang ada. Dengan menemukan alternatif pemecahan masalah yang dapat digunakan untuk menyelesaikan suatu permasalahan.

1. Belum maksimalnya pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer* antara PT Bhinneka Maritime Logistik dan PT Pelindo.

a. Menambah jumlah *equipment* untuk kegiatan *ship to ship transfer*

Menambah jumlah *equipment* (*fender & flexible hose*) pada kegiatan *ship to ship transfer* dengan membeli *equipment* yang baru. Ini merupakan langkah strategis dalam melakukan upaya pencegahan terjadinya keterlambatan kegiatan *ship to ship transfer*. Dengan adanya penambahan jumlah *equipment*, maka kegiatan yang mempunyai kesamaan waktu

kegiatan tidak akan menunggu antrian untuk pemakaian *equipment*. Karena keterbatasan jumlah *equipment* akan mengakibatkan keterlambatan pada kegiatan *ship to ship transfer*.

b. Memonitor keadaan cuaca secara rutin

Dengan memantau perkembangan cuaca secara rutin serta berkoordinasi dengan pihak terkait seperti BMKG setempat, kita dapat memprediksi potensi perubahan cuaca buruk dan mengambil langkah-langkah pencegahan sebelumnya.

2. Terdapat keterlambatan pengurusan dokumen *clearence in/out* yang dilakukan oleh PT Bhinneka Maritime Logistik.

a. Memberikan edukasi dan pelatihan kepada karyawan

Perusahaan perlu meningkatkan wawasan dan pengetahuan kepada karyawan mengenai sistematis pengurusan dokumen *clearence in/out* kapal guna meminimalisir terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal. Seorang karyawan diharapkan bisa mengatur waktu serta urutan-urutan proses pengerjaan dokumen *clearence in/out* mengingat jarak antar instansi yang berjauhan yang akan menghabiskan waktu jika seorang karyawan tidak bisa mengatur waktunya. Selain itu, karyawan juga diharapkan bisa membuat perencanaan suatu pekerjaan yang akan dikerjakan. Seperti sertifikat yang *expired*, seorang karyawan harus lebih teliti diawal ketika memeriksa semua dokumen yang didapat dari pihak kapal.

b. Penambahan jumlah karyawan

Perusahaan perlu mempertimbangkan penambahan 2 orang karyawan lagi karena sumber daya manusia merupakan peranan yang sangat penting dalam perusahaan. Sumber daya manusia menyebabkan sumber daya yang lain dapat berfungsi dan dijalankan. Kekurangan karyawan di kantor membuat proses pengurusan dokumen *clearence in/out* menjadi tidak efisien sehingga menyebabkan terjadinya keterlambatan.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Penulis akan mengevaluasi alternatif pemecahan masalah yang ada di atas, sehingga penulis dapat menemukan pemecahan masalah yang terbaik. Berikut evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah :

1. Belum maksimalnya pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer* antara PT Bhinneka Maritime Logistik dan PT Pelindo.

a. Menambah jumlah *equipment* untuk kegiatan *ship to ship transfer*

Menambah jumlah *equipment* (*fender & flexible hose*) tentunya dapat menjadi solusi yang efektif dalam upaya pencegahan terjadinya keterlambatan kegiatan *ship to ship transfer*. Akan tetapi, langkah ini tentunya mempunyai kelebihan serta kekurangan yang perlu dipertimbangkan, antara lain :

Kelebihan :

1) Dengan banyaknya jumlah *equipment* (*fender & flexible hose*), maka hal ini dapat meminimalisir terjadinya keterlambatan kegiatan *ship to ship transfer* karena tidak perlu menunggu antrian untuk melakukan kegiatan *ship to ship transfer* pada waktu yang bersamaan.

Kekurangan :

1) Penambahan jumlah *equipment* (*fender & flexible hose*) tentunya akan mengeluarkan biaya yang harus disiapkan oleh perusahaan vendor. Biaya ini dapat menjadi beban bagi perusahaan vendor.

b. Memonitor keadaan cuaca secara rutin

Dengan rutin memonitor perkembangan keadaan cuaca maka dapat mempersiapkan kegiatan agar terhindar dari resiko keselamatan dan keamanan kegiatan *ship to ship transfer*. Akan tetapi, langkah ini tentunya memiliki kelebihan serta kekurangan, antara lain:

Kelebihan :

1) Mengetahui perkembangan cuaca serta bisa mempersiapkan untuk melaksanakan kegiatan *ship to ship transfer* guna menghindari resiko terjadinya kecelakaan kerja.

Kekurangan :

1) Kesalahan dalam memprediksi cuaca karena setiap sistem monitoring cuaca memiliki keterbatasan dalam hal akurasi maupun cakupan wilayah yang diprediksi.

2. Terdapat keterlambatan pengurusan dokumen *clearence in/out* yang dilakukan oleh PT Bhinneka Maritime Logistik.

a. Memberikan edukasi dan pelatihan kepada karyawan

Dengan memberikan edukasi dan pelatihan kepada karyawan mengenai pengetahuan dan wawasan pengurusan dokumen *clearence in/out* kapal agar tidak terjadi keterlambatan keberangkatan kapal, hal ini merupakan langkah strategis dalam mengatasi lambatnya pengurusan dokumen *clearence in/out* kapal. Akan tetapi, langkah ini tentunya juga mempunyai kelebihan serta kekurangan yang perlu dipertimbangkan, antara lain :

Kelebihan :

- 1) Meningkatkan pemahaman dan keterampilan karyawan dalam melakukan pengurusan dokumen *clearence in/out* kapal.

Kekurangan :

- 1) Terbatasnya waktu untuk mengadakan sosialisasi kepada karyawan karena padatnya tuntutan kerja yang ada.

b. Penambahan jumlah karyawan

Penambahan jumlah karyawan guna meningkatkan efisiensi terhadap pengurusan dokumen *clearence in/out* merupakan Solusi yang bisa diambil oleh perusahaan. Akan tetapi, strategi ini juga memiliki kekurangan serta kelebihan yang bisa dipertimbangkan, antara lain:

Kelebihan :

- 1) Proses pengurusan dokumen *clearence in/out* menjadi cepat karena penambahan jumlah personel karyawan sehingga meminimalisir resiko keterlambatan kapal.

Kekurangan :

- 1) Dengan adanya penambahan karyawan tentu saja akan menambah beban biaya perusahaan untuk bisa memberikan gaji kepada karyawan tersebut.
- 2) Penambahan karyawan juga memerlukan penambahan ruang kerja serta fasilitas pendukung.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah melakukan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah, serta dengan pertimbangan kelebihan dan kekurangan yang didapat, maka penulis akan

memilih pemecahan masalah yang dianggap paling tepat untuk dilakukan. Berikut pemecahan masalah yang dapat diterapkan oleh PT Bhinneka Maritime Logistik:

1. Belum maksimalnya pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer* antara PT Bhinneka Maritime Logistik dan PT Pelindo

Menambah jumlah *equipment*. Dengan adanya penambahan jumlah *equipment (fender & flexible hose)* maka akan mengurangi resiko terjadinya keterlambatan kegiatan *ship to ship transfer* karena tidak perlu menunggu antrian untuk melaksanakan kegiatan *ship to ship transfer*. Di samping itu, memonitor kondisi cuaca secara rutin sangatlah penting guna kelancaran dan keselamatan kegiatan *ship to ship transfer*.

2. Terdapat keterlambatan pengurusan dokumen *clearence in/out* yang dilakukan oleh PT Bhinneka Maritime Logistik

Memberikan edukasi dan pelatihan kepada karyawan mengenai pengurusan dokumen *clearence in/out* kapal serta menambah jumlah karyawan tentunya dapat mengurangi resiko terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal. Oleh karena itu, sosialisasi dan penambahan karyawan ini sangatlah penting guna mencegah terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang penulis dapat berikan adalah :

1. Belum maksimalnya pelaksanaan kegiatan *ship to ship* yang disebabkan oleh:
 - a. Jumlah *equipment (fender & flexible hose)* yang hanya ada 1 set pada kegiatan *ship to ship transfer* sehingga menyebabkan terjadinya keterlambatan ketika terdapat dua kegiatan yang memiliki jadwal bersamaan untuk melaksanakan kegiatan *ship to ship transfer*.
 - b. Cuaca yang terkadang kurang mendukung untuk melaksanakan kegiatan *ship to ship transfer* seperti angin kencang maupun gelombang tinggi yang menyebabkan kegiatan *ship to ship transfer* harus ditunda untuk sementara waktu demi alasan keselamatan.
2. Adanya keterlambatan pada proses *clearence in/out* dokumen yang disebabkan oleh:
 - a. Terdapat sertifikat kapal yang *expired* serta kurangnya edukasi kepada karyawan mengenai sistematis pengurusan dokumen *clearence in/out*.
 - b. Kurangnya jumlah karyawan yang ada sehingga pada saat kunjungan kapal lebih dari dua pada saat waktu yang bersamaan menyebabkan kesulitan dalam menyelesaikan pekerjaan.

B. SARAN

Adapun saran yang penulis dapat berikan adalah :

1. Sebaiknya perusahaan menambah jumlah *equipment (fender & flexible hose)* serta memonitor kondisi cuaca secara rutin dan berkoordinasi dengan pihak

terkait seperti BMKG setempat guna mencegah terjadinya keterlambatan pelaksanaan kegiatan *ship to ship transfer*.

2. Sebaiknya pihak perusahaan memberikan edukasi serta pelatihan kepada karyawan mengenai sistematis pengurusan *clearance in/out* dokumen kapal serta menambah jumlah karyawan yang ada. Selain itu, diharapkan pihak kapal agar lebih teliti dalam pengecekan dokumen yang *expired* sebelum diserahkan kepada pihak agent agar tidak menghambat proses *clearance in/out*.

DAFTAR PUSTAKA

- Bungin, B. (2008). *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Kencana.
- Chen, J., & O'Rourke, T. D. (2012). *Marine Fender Systems: Design and Application*. London: CRC Press.
- Davis, B. (2018). *Flexible Hose and Tubing: Technology and Applications*. Cambridge: Cambridge University Press.
- E, C., & Sadewa, I. (2023). *Jurnal Patria Bahari* , 14.
- Heideman, P. (2018). *Marine Engineering: The Design and Operation of Ship Machinery*. London: Routledge.
- Kriyantono, R. (2014). *Teknis Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- L. M. Davis (2014) : "An integrated model for port performance evaluation and optimization." *Maritime Policy & Management*.
- MARPOL Consolidated Edition 2022*. (2022). London: IMO Publisher.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal
- Ruslan, R. (2006). *Metode Penelitian: Public Relations & Komunikasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Smith, A. (2018). *Ship Agency and Operations: The Basics of Agency Services*. London: Routledge.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Vincenzo, P., & Calabrese, F. (2015). *Ship-to-Ship Transfer Operations: Guidelines for Safe and Efficient Practices*. London: Routledge.
- Wiradi, G. (2006). *Perencanaan Wilayah dan Kota: Teori dan Praktik*. Yogyakarta: Penerbit Universitas Kristen Satya Wacana.
- Yin, R. K. (2018). *Case Study Research and Applications: Design and Methods* (6th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Lampiran 1 : Sinopsis skripsi



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M
PERHUBUNGAN SEKOLAH TINGGI ILMU
PELAYARAN
JAKARTA**



PENGAJUAN SINOPSIS SKRIPSI

NAMA : FIKRI ALFAN JHORA
NRP : 461189631
BIDANG KEAHLIAN : KALK
SEMESTER : 7

Mengajukan Sinopsis Skripsi sebagai berikut:

A. JUDUL :

"ANALISIS PELAYANAN KEGIATAN SHIP TO SHIP DI PERAIRAN PULAU NIPAH OLEH PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK "

B. LATAR BELAKANG MASALAH :

Kota Batam adalah sebuah kota terbesar di Provinsi Kepulauan Riau, Indonesia. Kota Batam dikenal sebagai daerah pelabuhan bebas paling ramai dikunjungi oleh kapal asing di Indonesia, apalagi sejak diberlakukannya Free Trade Zone (FTZ) atau daerah perdagangan bebas untuk kawasan BBK (Batam, Bintan, Karimun) setidaknya ada tujuh tempat anchorage area (lepas jangkar atau labuh jangkar) kapal di perairan Batam dan sekitarnya, salah satunya Nipah Transit Anchorage Area (NTAA). Pulau Nipah merupakan pulau paling luar di sebelah utara pulau Batam yang berbatasan langsung dengan negara Singapura di Selat Malaka dan Selat Singapura ini, saat ini sudah mendapatkan izin oleh Dinas Perhubungan Pusat untuk dijadikan daerah Ship To Ship (STS) atau transfer muatan khususnya muatan minyak untuk kapal bertonase besar seperti Very Large Cargo Carrier (VLCC).

Terdapat banyak Perusahaan pemilik muatan yang mengalihkan kapalnya untuk berkegiatan ship to ship di perairan Nipah, salah satu perusahaannya yaitu Eminence Shipping L.L.C yang berasal dari Iran. Adapun Eminence Shipping L.L.C menunjuk PT Bhinneka Maritime Logistik sebagai agent untuk melaksanakan kegiatan operasional ship to ship di perairan Nipah. PT Bhinneka Maritime Logistik merupakan salah satu Perusahaan pelayaran yang berada di Kota Batam yang bergerak dibidang usaha keagenan kapal.

Di Perairan Nipah sendiri terdapat dua Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang mempunyai hak konsesi untuk menyediakan pelayanan kegiatan ship to ship. Dua Badan Usaha Pelabuhan (BUP) tersebut yaitu PT Pelindo yang berada dibawah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan PT Asinusa Putra Sekawan yang berada di bawah perusahaan swasta. PT Bhinneka Maritime Logistik membangun kerjasama dengan PT Pelindo dalam menyediakan

sarana dan prasarana kegiatan ship to ship seperti menyediakan daerah perairan untuk kegiatan ship to ship, pelayanan pandu masuk dan pandu pada kapal yang akan melakukan kegiatan ship to ship, pelayanan mooring master, tug assist atau kapal tunda yang membantu manuver kedua kapal untuk saling bertambat, serta peralatan bongkar muat seperti fender dan hose connect untuk mentransfer muatan cair.

Kerjasama ini telah dijalin sejak tahun 2021 atau kurang lebih sudah berjalan 3 tahun lamanya. Dalam perjalanan kerjasama ini, terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaan teknisnya baik dari PT Pelindo maupun PT Bhinneka Maritime Logistik sendiri. Sedikitnya lebih dari 2 kegiatan yang mengalami keterlambatan yang diakibatkan oleh beberapa faktor. Kendala yang terjadi seperti minimnya jumlah fender dan hose connect pada kegiatan ship to ship serta lambatnya proses clearance in/out sehingga mengakibatkan keterlambatan pada kegiatan ship to ship.

Sehubungan dengan fakta-fakta di atas maka penulis tertarik untuk meneliti dan membahas skripsi dengan judul sebagai berikut:

"Analisis Pelayanan Kegiatan Ship To Ship Di Perairan Pulau Nipah Oleh PT Bhinneka Maritime Logistik."

C. RUMUSAN MASALAH :

1. Bagaimana pelaksanaan kegiatan ship to ship antara PT Bhinneka Maritime Logistik dengan PT Pelindo di Nipah Anchorage?
2. Mengapa terjadi keterlambatan proses clearance in/out di area ship to ship pada kapal yang diageni oleh PT Bhinneka Maritime Logistik?

D. PENJELASAN PENELITIAN :

PENDEKATAN MASALAH PENELITIAN : **Kualitatif**

1. Metode Pengumpulan Data :

Penulis menjelaskan tentang waktu dan tempat penulis dalam mengamati dan melakukan penelitian melalui teknik pengumpulan data yang penulis pilih. Teknik tersebut dapat berupa observasi, dokumentasi dan wawancara serta teknik analisis data yang penulis gunakan.

Menyetujui,

Jakarta, 13 Desember 2023

PEMBIMBING UTAMA

PEMBIMBING PENDAMPING

PENULIS



Dr. Eka Budi Tjahjono, SH., MH
NIP : 19590316 198503 1 001



Pande Irianto Subandrio Siregar, MM
NIP : 19620522 198703 1 001



Fikri Aman Jhora
NRP : 461189631

KETUA JURUSAN KALK



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

Lampiran 2 : Formulir bimbingan dosen utama



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



Judul Skripsi :

"ANALISIS PELAYANAN KEGIATAN SHIP TO SHIP DI PERAIRAN PULAU NIPAH OLEH PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK"

Dosen Pembimbing I Skripsi : Dr. Eka Budi Tjahjono, MH

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	12/12 2023	Uraian disetujui Simposium	
2	13/12 2023	Perbaiki KMAI Arahan	
3	13/12 2023	Simposium mdat dihandbook	
4	11/1 2024	Perbaiki bab I KMAI Arahan	
5	22/1 2024	Perbaiki Bab I dan Bab II Pelajaran pertama, kedua dan referensi	
6	24/1 2024	Acc Bab I	
7	5/3 2024	Perbaiki Bab II	
8	6/3 2024	Lampir Bab III, Kontak Daratan II	
9	28/3 2024	Perbaiki Bab III, Lampir Bab III Kontak ke perairan Indonesia	
10	28/3 2024	Ok Bab III, Lampir Bab IV	

Lampiran 3 : Formulir bimbingan dosen pendamping



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



Judul Skripsi :

"ANALISIS PELAYANAN KEGIATAN SHIP TO SHIP DI PERAIRAN PULAU NIPAH OLEH PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK"

Dosen Pembimbing II Skripsi : Roma Dormawaty Manurung, S.Si.T.,MM

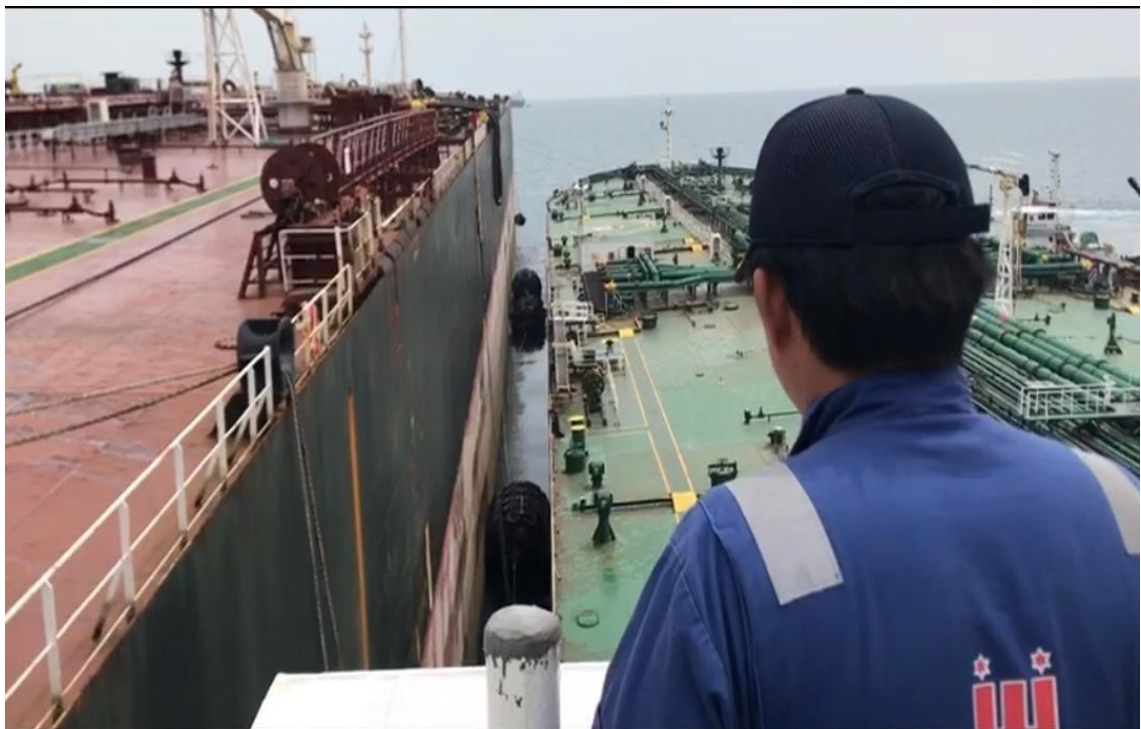
Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	12-12-23	Pengantar Skripsi	<i>[Signature]</i>
2.	25-01-24	Pengantar BAB I dan II	<i>[Signature]</i>
3.	29-04-24	Pengantar BAB III dan IV	<i>[Signature]</i>
4.	29-04-24	Pengantar BAB V dan VI	<i>[Signature]</i>
5.	26/6-24	Pengantar BAB VII dan VIII	<i>[Signature]</i>
6.	9/7-24	Pengantar BAB IX dan X	<i>[Signature]</i>
7.	9/7-24	Pengantar BAB XI dan XII	<i>[Signature]</i>
8.	10/7-24	Pengantar BAB XIII dan XIV	<i>[Signature]</i>
9.	10/7-24	Pengantar BAB XV dan XVI	<i>[Signature]</i>
10.	13/7-24	Bab 1 - VI dan VII	<i>[Signature]</i>

Lampiran 4 : Kegiatan *ship to ship*



Lampiran 5 : Proses penyandaran kapal oleh *mooring master*



Lampiran 6 : *Fender & flexible hose* pada kegiatan *ship to ship*



Lampiran 7 : Pemeriksaan kapal tiba oleh Petugas Karantina Kesehatan



Lampiran 8 : Surat Penunjukan Keagenan (*Agency Appointment Letter*)



AGENCY APPOINTMENT LETTER

TO: PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK
PIC: RIDHO(Mr.)

CC: PELINDO 1 STS PROVIDER COMPANY
PIC: Capt. OSMOND (Mr.)

Pleased to nominate your good company "PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK" as exclusive owner agent for our expected STS operation at NIPAH anchorage, as we are intended to send MT SATINA to Load cargo on 10th JULY- 11th JULY 2023 as follows;

- 1- MT SATINA, daughter vessel, Cargo to be Loaded from BRAVA LAKE: 10,000 MT.

Our company "EMINENCE SHIPPING L.L.C" will take the expected charges to be paid for whole the operations as mentioned above,

For and on Behalf of

Eminence Shipping L.L.C

Capt. Hakan H.S

OPERATION MANAGER

DATE: 08.07.2023



Lampiran 9 : Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Firefox

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cet...>



NIPAH
SPB.IDTJB.0723.0000855

REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

No. : SPB.IDTJB.0723.0000855

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

Nama Kapal <i>Ship Name</i>	MT BRAVA LAKE	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	57171
Bendera Kebangsaan <i>Nationality Flag</i>	PANAMA	Nakhoda <i>Master</i>	ASAMBADZE TENGIZ
Nomor IMO <i>IMO Number</i>	9232876	Tanda Panggilan <i>Call Sign</i>	3EMP8

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda kapal tanggal 12 Jul 2023 Pukul 03:49:05 WS,
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated 12 Jul 2023 Time 03:49:05 LT,

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

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

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: PT. PELINDO I (PERSERO)	Pada tanggal / jam <i>on date/time</i>	: 12 JUL 2023 10:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: KHOR AL FAKKAN
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 24 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: NIHIL
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: NIPAH				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 12 JUL 2023				
Jam <i>Time</i>	: 10:58:40				

SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER

Perhatian :

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

Lampiran 10 : Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)

Firefox

<https://simpadu-inaportnet.dephub.go.id/document/pkka/cetak/SL034.L>



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

Jalan Yos Sudarso No.2 Tg. Balai
Karimun (29161)

Telp : (0777) 21070
Hotline :

Fax :
Email :
ksoptanjungbalaikarimun@dephub.go.id

Nomor : AL.020/162/11/07/DA-2023
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)

TG. BALAI KARIMUN, 11 July 2023

Kepada
Direktur Utama
PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK
di
TANJUNG BALAI KARIMUN

1. Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Permohonan Saudara No. **SL034.L.IDTJB.2307.000020** tanggal **11 July 2023** bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara ageni dengan data sebagai berikut :

a. Nama Kapal / Voyage	: MT BRAVA LAKE /
b. Bendera / IMO Number	: Panama / 9232876
c. Ukuran (DWT/GT/HP)	: 106074 / 57171 / 18420
d. Owner/Principal	: KARMEN HOLDING CORP / KARMEN HOLDING CORP
e. Nomor dan Tanggal	: AL.310/141/DA-2021 / 2021-07-14
f. Status	: Trampler
g. Pelabuhan Singgah	: NIPAH
h. Port Agent / Sub Agent	: PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK / PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK
i. ETA / ETD	: 2023-07-02 / 2023-07-12
j. Kegiatan	: STS
k. B/M	: B:Bongkar CRUDE OIL 10000 ton
l. Pelabuhan Asal/Tujuan	: PORT DICKSON / KHOR AL FAKKAN
m. Crew List/Kebangsaan	: 24 (4 GEORGIA , 1 UKRAINE, 1 BANGLADESH, 1 PAKISTAN, 17 INDIAN)
n. Keterangan	: STS BONGKAR 10.000 KE MT SATINA

2. Sehubungan dengan butir 1 (satu), dengan ini diberitahukan bahwa rencana kedatangan / keberangkatan kapal asing yang diageni oleh perusahaan Saudara telah memenuhi persyaratan dan dicatat dalam daftar kapal keagenan di Ditjen Perhubungan Laut, dengan ketentuan sebagai berikut :

- Mematuhi segala ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional.
- Mengurus kepentingan kapal asing yang diageni dan bertanggung jawab atas biaya kapal selama berada di pelabuhan Indonesia.
- Dilarang untuk mengangkut muatan dan / atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (Azas Cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan / atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Permenhub No. PM 10 Tahun 2014.
- Mematuhi ketentuan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/14 Phb-2005 tanggal 28 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Peti Kemas dan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya.
- Surat ini hanya berlaku sebagai Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri di wilayah perairan Republik Indonesia.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap kapal-kapal asing yang menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang belum comply dengan ketentuan SOLAS 1974 Chapter XI-2 (ISPS Code 2002).
- Melaporkan realisasi kegiatan keagenan kapal asing setiap 3 (tiga) bulan.
- Jika dikemudian hari ditemukan perbedaan antara dokumen dan kenyataan di lapangan, maka pengakuan sebagai ET-Batubara dapat ditinjau kembali atau dicabut.
- Bertanggung jawab terhadap segala akibat hukum yang timbul disebabkan oleh perbuatan, tindakan, pelanggaran baik disengaja atau tidak disengaja, dan kelalaian yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku atas ekspor Batubara dan Produk Batubara yang dilakukan.
- Pemohon dengan ini menyatakan dan bertanggung jawab bahwa isi data yang dimasukkan adalah benar dan bersedia menerima sanksi pidana apabila data yang dimasukkan tidak benar.

Lampiran 11 : Ship Particulars

SHIP'S PARTICULARS

SHIP'S NAME	DP 7
FLAG	GABON
PORT OF REGISTRY	LIBREVILLE
CALL SIGN	TRAL 4
OFFICIAL NUMBER	GB290276
IMO NUMBER	9171357
MMSI	626141000
CLASSIFICATION SOCIETY	IRS
BUILT(PLACE/DATE)	BRODOSSPLIT-CROATIA /12 JUNE 2000
TYPE OF HULL	DOUBLE
OWNERS	DP SHIPPING LTD
OWNER'S IMO: 6217795	LIBREVILLE-GABON
OPERATORS	BSM MARINE LLP
OPERATOR'S IMO: 1252195	BSM MARINE LLP. GF - 20, AUGUSTA POINT. GURUGRAM. HARYANA. INDIA 122003.
	TEL: +97145917782
	E-MAIL: info@bsmmarine.com
P & I CLUB	MARITIME MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION. LEVEL 6, 36 KITCHNER STREET. AUCKLAND 1010 , NEW ZEALAND. TEL:+64 9 915 1099.
SHIP'S TLX NBR(INM-C)	462614110
SHIP'S TLX NBR(INM-C)	462614111
SHIP'S FLEET BROADBAND	+870773275010
V.SAT TEL.Number	+65-31585162 / +44-1244646024
SHIP'S E-MAIL ADDRESS	DP7 @STATIONSATCOMMMAIL.COM
GROSS TONNAGE	2 725 4
NET TONNAGE	1 297 3
SUMMER DEADWEIGHT	44,990
SUMMER DRAFT	12,019 MTS
LIGHT SHIP	10,129
SUMMER DISPLACEMENT	55,119
SUMMER FREEBOARD	4,619 MM
TPC ON SUMMER DRAFT	51 ,54T
WINTER DEADWEIGHT	43 704
WINTER DRAFT	11 ,769 MTRS
WINTER FREEBOARD	4,869 MM
FRESH WATER ALLOWANCE	265 MM
DIMENSIONS	
L. O. A	182,40 MTRS
L. B. P.	174,00 MTRS
BREADTH	32,18 MTRS
MOULDED DEPTH	17,59 MTRS
BOW TO BRIDGE	148,60 MTS
KEEL TO MASTHEAD	46,00 MTRS
DISTANCE BOW TO BRIDGE	148,60 MTRS
PARALLEL MID-BODY DIAGRAM	
BOW TO MID POINT MANIFOLD	91,01 MTRS
STERN TO MID POINT MANIFOLD	91,39 MTRS
LIGHT SHIP PARALLEL BODY	48,80 MTRS
NORMAL BALLAST PARALLEL	82,4 MTRS
PARALLEL BODY AT SDWT	91,6 MTRS
HEIGHT W'L TO CENTER OF MANIFOLDS	1.BALLAST: 13,29 MTRS 2.SUMMER DRAFT:07,73 MTRS

Lampiran 12 : Struktur Organisasi PT Bhinneka Maritime Logistik

PT BHINNEKA MARITIME LOGISTIK

