

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



**SKRIPSI  
OPTIMALISASI PROSES PERPANJANGAN SERTIFIKAT  
KESELAMATAN KAPAL DI KSOP KHUSUS BATAM**

Oleh:

**MUHAMAD ILHAM**

**NRP: 804230037**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2024**

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



**SKRIPSI  
OPTIMALISASI PROSES PERPANJANGAN SERTIFIKAT  
KESELAMATAN KAPAL DI KSOP KHUSUS BATAM**

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

**Oleh:  
MUHAMAD ILHAM  
NRP: 804230037**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2024**

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




**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

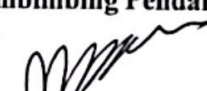
**Nama** : MUHAMAD ILHAM  
**NRP** : 804230037  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN  
LAUT DAN KEPELABUHAN  
**Judul** : OPTIMALISASI PROSES  
PERPANJANGAN SERTIFIKAT  
KESELAMATAN KAPAL DI KSOP  
KHUSUS BATAM

Jakarta, 19 Juli 2024

**Pembimbing Utama**

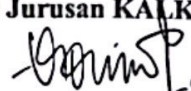
  
Dr. Arif Hidavat, S.Pel. MM  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19740717 199803 1 001

**Pembimbing Pendamping**

  
Niken Sitalaksmi Widjaja, SH., M.Sc.  
Pembina (IV/a)  
NIP.19750315 200604 2 001

**Mengetahui,**

**Ketua Jurusan KALK**

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

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



**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**Nama** : MUHAMAD ILHAM  
**NRP** : 804230037  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN  
LAUT DAN KEPELABUHAN  
**Judul** : OPTIMALISASI PROSES  
PERPANJANGAN SERTIFIKAT  
KESELAMATAN KAPAL DI KSOP  
KHUSUS BATAM

**Ketua Penguji**

**Drs. Sugiyanto, M.M.**  
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19620715 198411 1 001

**Anggota Penguji**

**Ronald Simanjuntak, M.T.**  
Pembina (IV/a)

NIP. 19750616 200604 1 001

**Anggota Penguji**

**Niken Sitalaksmi Widjaja, SH., M.Sc.**  
Pembina (IV/a)

NIP. 19750315 200604 2 001

**Mengetahui,**

**Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasдини, M.MTr**  
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul Optimalisasi Proses Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal di KSOP Khusus Batam.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis berusaha untuk menyumbangkan pemikiran yang dapat memecahkan masalah sesuai dengan kemampuan dan pengetahuan yang diperoleh selama pendidikan program Diploma IV dan pengalaman kerja penulis. Penulis sangat berharap agar skripsi ini dapat menjadi kontribusi ilmiah yang bermanfaat bagi civitas akademik Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta dan masyarakat maritim secara umum.

Meskipun demikian, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki kekurangan baik dari segi materi maupun penulisan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan masukan dan kritik yang membangun dari semua pihak untuk memperkaya dan menyempurnakan skripsi ini. Penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada semua yang telah memberikan dukungan dan bimbingan selama proses penulisan skripsi ini, Kepada yang terhormat :

1. Bapak Anwar Sadat dan Ibu Elsa Gusnawati selaku kedua orangtua yang senantiasa mendoakan, memberi semangat.
2. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Ketua STIP Jakarta.
3. Ibu Vidya Selasdini, M.MTr. selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan.
4. Bapak Arif Hidayat, S.Pel. MM. selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan waktu dan arahnya untuk membimbing materi skripsi ini hingga selesai.
5. Ibu Niken Sitalaksmi Widjaja, SH., M.Sc. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktu dan arahnya untuk membimbing penulisan skripsi ini hingga selesai.
6. Bapak dan Ibu dosen dan staff Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Kepala Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Bapak Rivilindo, S.H., M.M.
8. Rekan-rekan Rekognisi Pembelajaran Lampau STIP Angkatan V.

Karena penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, maka penulis menghimbau agar semua pihak yang membaca skripsi ini turut serta memberikan saran, kritik yang membangun, dan masukan lainnya agar skripsi ini dapat lebih baik lagi.

Jakarta, 19 Juli 2024

Penulis

**Muhamad Ilham**

# DAFTAR ISI

halaman

HALAMAN JUDUL.....	i
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI .....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR BAGAN.....	ix
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 Penyusunan Skripsi.....	5
F. Sistematika Penulisan.....	7
 BAB II LANDASAN TEORI.....	 9
A. Pengertian / Definisi Operasional.....	9
B. Teori.....	15
C. Kerangka Pemikiran .....	17
 BAB III METODE PENELITIAN .....	 20
A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	20
B. Metode Pendekatan.....	20
C. Subjek Penelitian .....	23
D. Teknik Analisis Data .....	23
 BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....	 25
A. Deskripsi Data .....	25
B. Analisis Data .....	31
C. Alternatif Pemecahan Masalah.....	34
D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah.....	34
E. Pemecahan Masalah.....	36

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....	38
A. Kesimpulan .....	38
B. Saran .....	39
DAFTAR PUSTAKA .....	42
LAMPIRAN .....	43
RIWAYAT HIDUP PENULIS .....	56



## DAFTAR BAGAN

	halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran .....	19
Bagan 3.1 Bagan terbentuknya Kantor KSOP Khusus Batam .....	25
Bagan 3.3 Bagan Terbitnya Sertifikat Keselamatan Kapal .....	28

## DAFTAR GAMBAR

	halaman
Gambar 2.1 Wawancara Terhadap Responden .....	22
Gambar 2.2 Pencatatan Pendokumentasian .....	23

## DAFTAR LAMPIRAN

	halaman
Lampiran 1 Website Pemohon.....	43
Lampiran 2 Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal .....	44
Lampiran 3 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal.....	46
Lampiran 4 Sertifikat Keselamatan Radio Kapal .....	52

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Penelitian mengenai optimalisasi proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam menjadi fokus penting dalam menanggapi tantangan keselamatan pelayaran di kawasan tersebut. Batam, sebagai pusat aktivitas maritim yang signifikan di Indonesia, menghadapi volume lalu lintas kapal yang tinggi, menjadikan keselamatan kapal dan pelayaran sebagai prioritas utama. Proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam merupakan elemen kunci dalam memastikan bahwa kapal-kapal yang beroperasi mematuhi standar keselamatan yang ditetapkan.

Signifikansi penelitian ini terletak pada esensi bahwa proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam adalah bagian integral dari regulasi keselamatan pelayaran Indonesia. Sistem ini dirancang untuk menegakkan standar keselamatan yang diperlukan oleh organisasi maritim internasional seperti IMO. Namun, dalam praktiknya, proses tersebut sering kali dihadapkan pada hambatan administratif yang dapat menghambat operasional kapal.

Dalam kerangka ini, pemahaman mendalam terhadap proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam menjadi krusial. Ini mencakup pemahaman terhadap regulasi, prosedur administratif, dan faktor-faktor lain yang mempengaruhi proses tersebut. Dengan pemahaman yang lebih baik, identifikasi potensi perbaikan dapat dilakukan untuk mengoptimalkan proses tersebut. Penting juga untuk mencatat bahwa keselamatan kapal adalah domain dinamis yang berkembang seiring waktu. Oleh karena itu, evaluasi kontinyu dan penyesuaian terhadap proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal diperlukan untuk menjaga relevansinya.

Dalam era globalisasi dan persaingan pasar yang ketat, efisiensi operasional menjadi krusial. Proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal yang lambat dan tidak efisien dapat berdampak negatif pada kinerja operasional perusahaan pelayaran. Oleh karena itu, penelitian ini juga mempertimbangkan aspek ekonomi dan bisnis

dalam optimalisasi proses tersebut. Kolaborasi antara berbagai pemangku kepentingan, termasuk pemerintah, otoritas maritim, perusahaan pelayaran, dan masyarakat maritim secara keseluruhan, menjadi kunci dalam penelitian ini. Dengan melibatkan semua pihak terkait, diharapkan solusi-solusi inovatif dan berkelanjutan dapat ditemukan untuk optimalisasi proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam, memberikan keuntungan optimal bagi semua pihak yang terkait.

Pemenuhan kebutuhan serta permintaan akan industri-industri baru membuat peran transportasi laut yang dimana kapal sebagai alat transportasinya dalam perdagangan menjadi peranan penting. Demikian, sangat perlu pada bisnis pelayaran, pemilik kapal, atau penyewa jasa pengiriman barang untuk memastikan dokumen atau sertifikat kapal lengkap, agar pengiriman produk berjalan dengan sukses. Untuk menjamin suatu kapal dapat beroperasi dengan aman dan mempunyai legalitas (izin) berlayar, maka sertifikat kapal merupakan prasyarat atau sistem manajemen keselamatan yang sangat penting. Sertifikat keselamatan kapal akan diberikan kepada kapal dalam negeri berbendera Indonesia yang memenuhi peraturan keselamatan.

Perjanjian SOLAS (Keselamatan Kehidupan di Laut) berisi aturan yang mengatur peralatan penyelamatan yang harus dibawa oleh kapal. Peraturan ini tercantum dalam Chapter III, yang berjudul *Life Saving Appliances* (Perangkat Penyelamatan dan Alat Pengaturnya). Dengan adanya ketentuan tersebut, diharapkan setiap kapal dapat memenuhi persyaratan terkait alat-alat penyelamatan, karena salah satu sertifikat kapal mencakup evaluasi terhadap kelengkapan dan keberfungsian alat-alat penyelamatan yang ada di atas kapal..

Pengawasan harus dilaksanakan secara maksimal untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal. Oleh karena peran dari pemerintah yaitu dalam hal ini syahbandar yang memiliki kewenangan tertinggi terkait keselamatan dan keamanan pelayaran sangat diperlukan. Mengingat signifikansi transportasi dan layanan pelayaran dalam memastikan kelancaran pergerakan individu dan barang, maka fasilitas transportasi laut menjadi salah satu elemen utama dan tepat. Seiring dengan meningkatnya jumlah layanan pengiriman barang dan perpindahan orang baik domestik maupun internasional yang memanfaatkan fasilitas transportasi laut.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016. Peraturan terkait pembuatan sertifikat keselamatan kapal sebagai persyaratan kapal agar kapal dinyatakan laiklaut.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. UU ini merupakan dasar hukum yang mengatur berbagai aspek terkait dengan pelayaran dan pengelolaan transportasi laut di Indonesia. Undang-undang tersebut juga menyebutkan bahwa salah satu syarat untuk mendapatkan sertifikat keselamatan suatu kapal adalah harus diklasifikasikan oleh organisasi klasifikasi menurut ukuran dan jenisnya. Kapal yang lolos tahap pemeriksaan dan pengujian persyaratan keselamatan akan mendapat sertifikat keselamatan kapal dari Syahbandar. Setelah mendapat sertifikat, kapal akan menjalani pemeriksaan rutin setiap enam bulan sekali hingga tidak dapat dipakai lagi.

Dengan demikian, sertifikat kapal adalah dokumen yang wajib dimiliki oleh sebuah kapal, baik sejak kapal tersebut baru dibangun di galangan maupun setelah diperoleh melalui proses pembelian. Setiap kapal baru akan menjalani survei dan pemeriksaan oleh hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang bertindak melalui Kantor Kesyahbandaran merupakan pemerintah yang berwenang melakukan penilaian, kelayakan dan tujuan operasional kapal berdasar peraturan dan undang-undang yang berlaku. Setelah proses pemeriksaan dan survei selesai, kapal akan diberikan sertifikat serta dokumen-dokumen lainnya. Dengan adanya sertifikat dan dokumen tersebut, kapal dinyatakan layak laut dan diizinkan untuk melaksanakan pelayaran sesuai fungsi dan tujuan yang tercantum dalam dokumen-dokumen tersebut.

Jika kapal belum memperoleh sertifikat dan dokumen yang diperlukan namun sudah melakukan pelayaran, kapal tersebut dianggap melakukan tindakan ilegal dan melanggar undang-undang yang berlaku. Hal ini dapat mengakibatkan kapal tersebut disita dan ditahan oleh pihak yang berwenang.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 126 Ayat (1) kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh meteri :

1. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang.
2. Sertifikat Keselamatan Kapal Barang; dan

### 3. Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan.

Jika semua persyaratan terpenuhi, proses sertifikasi keselamatan dapat dimulai. Pemilik kapal wajib memperoleh sertifikat keselamatan kapal untuk menjamin kelancaran operasional perusahaannya.

Untuk menghindari kecelakaan kapal, penting dilakukan pemeriksaan fisik kapal secara berkala sesuai dengan peraturan yang berlaku, termasuk pemeriksaan terhadap konstruksi kapal dan peralatan keselamatan. Sebagai bagian dari prosedur jaminan kelaikan laut kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam (KSOP) bertugas mengawasi dan melaksanakan peraturan terkait keamanan dan keselamatan navigasi kapal. Tanggung jawab KSOP Khusus Batam mencakup beberapa tugas pokok, sebagaimana tercantum dalam pasal kedua Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2018 tentang Susunan dan Tata Kerja Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dan Kantor Syahbandar. Pengendalian, pengarahan, pengawasan, dan administrasi penyelenggaraan pelabuhan pada pelabuhan-pelabuhan yang dioperasikan secara komersial di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam termasuk di antara tanggung jawab tersebut, begitu pula dengan mengawasi dan menegakkan hukum yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran. KSOP Khusus Batam juga bertanggung jawab atas wilayah kerjanya yang sesuai dengan kewenangannya.

Dari berbagai persyaratan kelaiklautan kapal yang telah disebutkan, tulisan ini akan fokus pada proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal. Hal ini mempunyai pengaruh langsung terhadap kondisi fisik kapal. Menurut UU Pelayaran, setiap jenis kapal yang berukuran lebih dari tujuh Gross Tonnage (GT) harus mendapatkan sertifikat keselamatan; Kapal yang digunakan untuk tujuan rekreasi, kapal negara, dan kapal perang tidak termasuk. Setiap tahap desain, pembangunan, dan pemeliharaan kapal, serta peralatan yang dibawanya, tunduk pada peraturan keselamatan kapal ini, serta saat kapal beroperasi di perairan Indonesia. Berdasarkan hal tersebut penulis tertarik untuk membuat laporan Skripsi ini yang berjudul **“Optimalisasi Proses Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal di KSOP Khusus Batam”**

## **B. Identifikasi Masalah**

1. Terjadinya hambatan administratif yang sering menghambat kelancaran proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam.
2. Terdapat kesenjangan pengetahuan atau pemahaman yang dapat menghambat proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.
3. Keterbatasan sumber daya, baik dari segi personil maupun infrastruktur.
4. Kurangnya kepatuhan terhadap regulasi keselamatan kapal dengan efisiensi operasional perusahaan pelayaran.

## **C. Batasan Masalah**

1. Terjadinya hambatan administratif yang sering menghambat kelancaran proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam.
2. Terdapat kesenjangan pengetahuan atau pemahaman yang dapat menghambat proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.

## **D. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah yang akan diangkat dan dibahas adalah sebagai berikut, berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah yang telah disebutkan sebelumnya.:

1. Bagaimana mengidentifikasi dan mengatasi hambatan administratif yang sering menghambat kelancaran proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam, termasuk prosedur yang rumit, persyaratan dokumen yang tidak jelas, dan kelambatan dalam proses administratif?
2. Bagaimana menyelesaikan kesenjangan pengetahuan atau pemahaman yang mungkin menghambat proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam, baik dari pihak operator kapal maupun pihak yang bertanggung jawab pada regulasi keselamatan kapal?

## **E. Tujuan dan Manfaat Penyusunan Skripsi**

1. Tujuan Penelitian
  - a. untuk melakukan analisis mendalam terhadap hambatan administratif yang sering menghambat proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam. Ini meliputi identifikasi prosedur yang rumit, persyaratan dokumen yang tidak jelas, dan kelambatan dalam proses administratif. Dengan pemahaman yang lebih baik tentang



hambatan-hambatan ini, dapat dirancang strategi untuk mengatasi atau mengurangi dampaknya terhadap kelancaran proses perpanjangan sertifikat dan mengembangkan Solusi untuk Meminimalkan Hambatan Administratif.

- b. untuk mengembangkan solusi konkret yang dapat membantu meminimalkan hambatan administratif dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam. Ini bisa meliputi penyederhanaan prosedur, penyediaan panduan yang jelas, atau penggunaan teknologi informasi untuk meningkatkan efisiensi proses administratif. Solusi-solusi tersebut diharapkan mampu meningkatkan kecepatan serta ketepatan dalam perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.
- c. untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran terkait regulasi keselamatan kapal, baik dari pihak operator kapal maupun pihak yang bertanggung jawab terhadap regulasi tersebut di KSOP Khusus Batam. Ini bisa dilakukan melalui penyediaan pelatihan atau penyuluhan yang intensif, serta kampanye informasi yang terarah. Dengan pemahaman yang lebih baik, diharapkan dapat mengurangi kesenjangan pengetahuan yang menjadi salah satu hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.

## 2. Manfaat Penelitian

### a. Secara Teoritis

Dari penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi serta sumbangan pemikiran dalam pengembangan ilmu pengetahuan mengenai hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengevaluasi upaya-upaya yang dilakukan oleh KSOP Khusus Batam dalam mengantisipasi dan mengatasi hambatan dalam pelayanan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal. Adapun beberapa manfaat teoritis adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya tentang hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam.

- 2) Untuk memotivasi para pembaca agar lebih memahami tentang upaya yang dilakukan oleh KSOP Khusus Batam dalam mengantisipasi adanya hambatan dalam pelayanan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.
- b. Secara Praktis
- 1) Untuk menjadi referensi yang terpercaya serta dapat memberikan informasi dan pengetahuan hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam dan upaya yang dilakukan oleh KSOP Khusus Batam dalam mengantisipasi adanya hambatan dalam pelayanan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.
  - 2) Untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan dalam program RPL Diploma IV pada program studi KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

## **F. Sistematika Penulisan**

Penyusunan skripsi ini mengadopsi pendekatan yang terstruktur, dibagi menjadi lima bab, yang masing-masing memiliki sub-bab yang menggambarkan fenomena penelitian dan menawarkan diskusi yang kohesif dalam menanggapi pertanyaan penelitian. Berikut ini adalah metode yang digunakan dalam penulisan penelitian ini:

### **Bab I Pendahuluan**

Bab Pendahuluan mencakup sejumlah komponen penting yang memberikan ringkasan luas tentang penelitian yang telah dilakukan. Subjek berikut ini dibahas dalam bab ini: sejarah masalah; identifikasi; batasannya; perumusan; tujuan dan manfaat penelitian; dan penulisan metodis. Uraian permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian diberikan pada bab ini.

### **Bab II Landasan Teori**

Uraian tentang pengetahuan yang ditemukan dalam literatur yang berkaitan dengan topik kajian disertakan dalam pembahasan tinjauan literatur pada bab ini. Bab ini memberikan penjelasan teoritis mengenai keterkaitan antar variabel yang dianalisis, serta penjelasan istilah-istilah yang berkaitan dengan permasalahan yang ditangani. Selain itu, temuan awal penulis mengenai isu utama yang diteliti dimasukkan dalam bab ini sebagai hipotesis.

### **Bab III Metodologi Penelitian**

Pada bab metode penelitian, penulis menjelaskan prosedur yang digunakan untuk ketika data dari objek penelitian. Ini mencakup informasi mengenai waktu dan lokasi penelitian, durasi penelitian, pendekatan yang diterapkan, serta metode pengumpulan data yang digunakan untuk mendapatkan informasi. Selain itu, bab ini juga memberikan deskripsi mengenai subjek penelitian, termasuk informasi tentang subjek atau informan yang menjadi pusat perhatian dalam penelitian tersebut.

### **Bab IV Analisa dan Pembahasan**

Pada bab ini, penulis menyajikan deskripsi data yang berkaitan dengan masalah yang diteliti dan menganalisis data yang relevan dengan isu tersebut. Tujuan dari analisis ini adalah untuk mengidentifikasi akar penyebab masalah yang ada. Selain itu, penulis juga mengusulkan berbagai alternatif solusi untuk mengatasi masalah, melakukan evaluasi terhadap setiap alternatif, dan berupaya untuk mencapai hasil yang optimal dari solusi yang diajukan.

### **Bab V Kesimpulan dan Saran**

Kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan langsung berdasarkan temuan analisis data yang berkaitan dengan subjek penelitian disajikan pada bab penutup. Selain itu, bab ini memberikan rekomendasi komentar singkat dan relevan yang diberikan sehubungan dengan hasil diskusi dengan tujuan memberikan panduan untuk pembangunan di masa depan dan meningkatkan hasil.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Pengertian / Definisi Operasional**

##### **1. Kapal**

Menurut Pemerintah Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal adalah segala jenis kendaraan air yang digerakkan dengan derek, tenaga mekanik, atau sumber tenaga lain. Ini termasuk mobil yang terendam, kendaraan dengan daya dukung dinamis, serta struktur dan mesin terapung yang tidak bergerak.

Kapal merupakan sarana transportasi air yang memiliki peran vital dalam sejarah peradaban manusia dan ekonomi global. Secara umum, kapal didefinisikan sebagai kendaraan yang dirancang khusus untuk mengapung dan bergerak di atas permukaan air, baik di laut, sungai, maupun danau. Struktur dasar kapal terdiri dari lambung, geladak, dan superstruktur, dengan berbagai sistem propulsi yang dapat mencakup layar, mesin uap, motor diesel, atau bahkan tenaga nuklir pada beberapa kapal modern. Kapal telah mengalami evolusi signifikan sejak bentuk primitifnya berupa rakit sederhana hingga menjadi kapal kontainer raksasa dan kapal pesiar mewah yang kita kenal saat ini.

Dalam konteks maritim, kapal diklasifikasikan berdasarkan berbagai kriteria seperti fungsi, ukuran, jenis muatan, dan area operasi. Kategori utama mencakup kapal penumpang, kapal kargo, kapal tanker, kapal perang, dan kapal khusus seperti kapal pengeboran lepas pantai atau kapal riset oseanografi. Setiap jenis kapal memiliki desain dan fitur yang disesuaikan dengan tujuan spesifiknya. Misalnya, kapal kontainer dilengkapi dengan sistem penanganan muatan yang canggih untuk memfasilitasi bongkar muat yang efisien, sementara kapal pesiar dirancang dengan fokus pada kenyamanan dan hiburan penumpang. Perkembangan teknologi terus mendorong inovasi dalam desain kapal, dengan tren terkini mengarah pada efisiensi bahan bakar yang lebih tinggi, pengurangan emisi, dan peningkatan keselamatan.

Kapal merupakan kendaraan pengangkut penumpang dan barang yang digunakan di perairan, baik laut maupun sungai. Berbeda dengan perahu atau sampan yang berukuran lebih kecil, kapal umumnya memiliki dimensi yang jauh

lebih besar sehingga mampu membawa muatan dalam jumlah besar serta melakukan perjalanan jarak jauh. Sejarah kapal telah berlangsung selama ribuan tahun, dimulai dari penemuan perahu sederhana hingga berkembang menjadi kapal-kapal modern berteknologi tinggi seperti yang kita kenal saat ini. Evolusi kapal mencerminkan kemajuan peradaban manusia dalam menguasai lautan dan mengembangkan teknologi maritim.

Awal mula kapal dapat ditelusuri hingga masa Neolitikum sekitar 10.000 tahun yang lalu. Pada masa itu, manusia mulai membuat perahu sederhana dari batang pohon yang dilubangi menggunakan peralatan batu. Seiring waktu, teknik pembuatan kapal terus berkembang. Sekitar 5.000 tahun lalu di Denmark, ditemukan inovasi berupa lambung terpisah yang memungkinkan pembuatan kapal berukuran lebih besar. Hal ini menjadi cikal bakal kapal-kapal kayu yang kita kenal hingga saat ini. Perkembangan desain dan teknologi kapal terus berlanjut seiring meningkatnya kebutuhan manusia akan transportasi air yang lebih besar, kuat, dan efisien.

Arsitektur kapal terdiri dari beberapa komponen utama yang menentukan fungsi dan kemampuannya di laut. Lambung kapal menjadi bagian terpenting yang memungkinkan kapal mengapung dan membelah air. Desain lambung terus disempurnakan untuk mengurangi hambatan air dan meningkatkan efisiensi. Selain itu, kapal dilengkapi sistem propulsi sebagai tenaga penggerak, yang telah berevolusi dari dayung dan layar hingga mesin uap, diesel, dan bahkan nuklir pada kapal-kapal modern. Sistem kemudi juga menjadi komponen krusial untuk mengarahkan kapal, biasanya berupa kemudi sepak di bagian buritan.

Bagian-bagian penting lainnya pada kapal meliputi haluan di bagian depan yang dirancang untuk memecah air, lunas sebagai tulang punggung kapal di bagian bawah, serta buritan di bagian belakang. Kapal juga dilengkapi geladak sebagai lantai utama, anjungan sebagai pusat komando dan navigasi, serta berbagai kompartemen seperti palka untuk menyimpan muatan, peropon atau dapur, dan tangki-tangki penyimpanan. Superstruktur di atas geladak berfungsi sebagai akomodasi kru dan penumpang. Desain dan konfigurasi komponen-komponen ini disesuaikan dengan jenis dan fungsi masing-masing kapal.

Perkembangan teknologi navigasi turut mewarnai evolusi kapal. Dari sekadar mengandalkan penanda di daratan, manusia mulai menggunakan bintang-bintang sebagai panduan dengan bantuan kompas dan astrolabe. Penemuan jam

pasir, jam mekanik, telegraf, dan radio semakin meningkatkan akurasi navigasi. Di era modern, teknologi GPS, radar, dan sonar telah merevolusi cara kapal bernavigasi di lautan. Sistem komunikasi canggih seperti GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*) dan INMARSAT (*International Maritime Satellite*) juga menjamin keselamatan pelayaran dengan kemampuan mengirim sinyal darurat secara cepat dan akurat.

Kapal dapat diklasifikasikan berdasarkan berbagai kriteria. Dari segi tenaga penggerak, terdapat kapal dayung, kapal layar, kapal uap, kapal motor diesel, hingga kapal bertenaga nuklir. Berdasarkan jenis pelayarannya, dikenal kapal permukaan, kapal selam, kapal mengambang, dan kapal bantalan udara. Sedangkan dari segi fungsinya, kapal memiliki beragam jenis seperti kapal perang, kapal penumpang, kapal barang, kapal tanker, kapal feri, kapal pemecah es, kapal tunda, kapal pandu, dan masih banyak lagi. Masing-masing jenis kapal ini memiliki desain dan fitur khusus yang disesuaikan dengan perannya.

Seiring meningkatnya kesadaran akan kelestarian lingkungan, industri perkapalan juga mulai mengeksplorasi teknologi propulsi yang lebih ramah lingkungan. Penggunaan bahan bakar alternatif seperti LPG (*Liquefied Petroleum Gas*) sudah mulai diterapkan untuk mengurangi emisi karbon. Sementara itu, teknologi berbasis hidrogen dan amonia sedang dalam tahap pengembangan sebagai solusi jangka panjang menuju pelayaran yang lebih hijau. Inovasi-inovasi ini menandai era baru dalam sejarah panjang kapal, di mana efisiensi dan keberlanjutan menjadi fokus utama pengembangan teknologi maritim.

## 2. Kelaiklautan Kapal

Suatu kapal dianggap laik laut bila memenuhi sejumlah persyaratan, seperti keselamatan kapal, pencegahan pencemaran air yang bersentuhan dengan kapal, awak kapal, jalur pemuatan dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang. Definisi tersebut terdapat dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Selain itu, aspek kelaikan laut lainnya meliputi status hukum, prosedur keselamatan, kemampuan menghindari polusi, dan kemampuan berlayar dengan aman di laut tertentu.

Lebih lanjut, Kelaiklautan kapal merupakan aspek krusial dalam industri pelayaran yang menjamin keselamatan dan keamanan operasional kapal. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

kelaiklautan kapal didefinisikan sebagai kondisi kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Definisi ini mencakup berbagai aspek yang harus dipenuhi oleh sebuah kapal sebelum dinyatakan laik laut dan diizinkan untuk berlayar.

Pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal merupakan tanggung jawab bersama dari berbagai pihak, termasuk pemilik kapal, operator, nahkoda, dan awak kapal. Proses verifikasi kelaiklautan kapal melibatkan pemeriksaan dan pengujian yang dilakukan oleh pejabat pemerintah yang berwenang, dalam hal ini Syahbandar. Pemeriksaan ini mencakup aspek material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan, serta perlengkapan kapal termasuk alat penolong dan peralatan komunikasi. Setelah melalui proses pemeriksaan dan pengujian yang ketat, kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan kelaiklautan akan diberikan sertifikat keselamatan oleh Menteri Perhubungan.

Kelaiklautan kapal tidak hanya terbatas pada kondisi fisik kapal, tetapi juga mencakup aspek operasional dan manajemen. Hal ini termasuk pencegahan pencemaran perairan dari kapal, yang menjadi perhatian penting dalam upaya melindungi lingkungan maritim. Selain itu, pengawakan kapal juga menjadi faktor penting dalam kelaiklautan, di mana jumlah dan kualifikasi awak kapal harus memenuhi standar yang ditetapkan. Aspek lain yang tidak kalah penting adalah penerapan garis muat kapal dan sistem pemuatan yang tepat, yang berperan penting dalam menjaga stabilitas kapal selama berlayar.

Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang juga menjadi bagian integral dari konsep kelaiklautan kapal. Hal ini mencakup penyediaan fasilitas yang memadai, kondisi kerja yang layak bagi awak kapal, serta jaminan kesehatan dan keselamatan bagi penumpang. Status hukum kapal juga harus jelas dan sesuai dengan peraturan yang berlaku, termasuk dokumen-dokumen resmi yang diperlukan untuk operasional kapal. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, serta manajemen keamanan kapal, juga merupakan aspek penting yang harus diimplementasikan dengan baik untuk memenuhi standar kelaiklautan.

Proses verifikasi kelaiklautan kapal tidak hanya dilakukan sekali, tetapi merupakan proses berkelanjutan. Setelah kapal memperoleh sertifikat kelaiklautan, pihak berwenang wajib melakukan penilikan secara terus-menerus untuk memastikan bahwa kapal tetap memenuhi persyaratan kelaiklautan selama masa operasionalnya. Hal ini penting untuk menjaga konsistensi keselamatan dan keamanan pelayaran. Nahkoda dan awak kapal juga memiliki kewajiban untuk melaporkan setiap kondisi yang dapat mempengaruhi kelaiklautan kapal kepada pejabat yang berwenang.

Pemeliharaan kapal menjadi aspek penting dalam menjaga kelaiklautan. Pemilik atau operator kapal wajib melakukan pemeliharaan secara berkala dan sewaktu-waktu untuk memastikan bahwa kapal tetap memenuhi persyaratan keselamatan. Dalam situasi tertentu, Menteri Perhubungan dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan kelaiklautan, namun hal ini harus dilakukan dengan pertimbangan yang matang dan tidak mengorbankan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran.

Penegakan hukum (law enforcement) terkait kelaiklautan kapal menjadi tantangan tersendiri. Meskipun sertifikat kelaiklautan telah dikeluarkan, masih ada kemungkinan bahwa kapal tidak memenuhi syarat kelaiklautan dalam praktiknya. Oleh karena itu, peran pengawasan yang ketat dan berkelanjutan dari pihak berwenang, serta kesadaran dan tanggung jawab dari pihak-pihak terkait seperti pemilik kapal, operator, nahkoda, dan awak kapal, menjadi sangat penting dalam menjamin kepatuhan terhadap standar kelaiklautan.

Kelaiklautan kapal merupakan pondasi utama dalam menjamin keselamatan pelayaran dan melindungi lingkungan maritim. Dengan memenuhi semua aspek kelaiklautan, mulai dari kondisi fisik kapal, sistem operasional, manajemen keselamatan, hingga kesejahteraan awak kapal dan penumpang, diharapkan dapat meminimalkan risiko kecelakaan kapal dan pencemaran lingkungan. Oleh karena itu, diperlukan komitmen dan kerja sama yang erat antara pemerintah, industri pelayaran, dan seluruh pemangku kepentingan untuk terus meningkatkan standar kelaiklautan kapal dan menegakkan peraturan yang berlaku demi terciptanya sistem pelayaran yang aman, efisien, dan berkelanjutan.

### 3. Keselamatan Kapal

Keadaan kapal yang memenuhi Peraturan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal yang ditinjau dari



bahan, konstruksi, struktur, permesinan, dan sistem kelistrikannya disebut dengan keselamatan kapal. Selanjutnya, stabilitas kapal, desain, dan peralatannya, termasuk sistem kelistrikan dan radionya, semuanya merupakan aspek keselamatan kapal. Sertifikat yang diberikan setelah kapal lulus pengujian dan inspeksi membuktikan kondisi keselamatan tersebut.

#### 4. Serifikasi Keselamatan Kapal

Setiap kapal yang ditetapkan memenuhi persyaratan keselamatan kapal berdasarkan hasil pemeriksaan dan pengujian akan diberikan sertifikat keselamatan kapal, sesuai Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2021 tentang tata cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Serifikasi Keselamatan Kapal. Di antara kredensial keselamatan kapal adalah :

- a. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang
- b. Sertifikat Keselamatan Kapal Kargo

Setelah Inspeksi Pertama atau Inspeksi Pembaruan, catatan perlengkapan kapal, yang meliputi hal-hal berikut:

- a. Keselamatan Konstruksi Kapal;
- b. Keamanan Peralatan Kapal; Dan
- c. Radio Keselamatan Kapal, diberikan bersamaan dengan sertifikat keselamatan kapal

#### 5. Pelabuhan

Pelabuhan diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 yang mendefinisikan pelabuhan sebagai suatu wilayah dengan batas tertentu yang meliputi daratan dan/atau lautan. Pelabuhan berfungsi sebagai lokasi sejumlah fungsi komersial dan pemerintahan, seperti dermaga kapal, naik dan turun penumpang, serta bongkar muat kargo. Pelabuhan terdiri dari tempat berlabuh dan terminal kapal dengan langkah-langkah keamanan dan keselamatan baik untuk kegiatan yang berhubungan dengan pelabuhan maupun pelayaran. Selain itu, pelabuhan ini juga berfungsi sebagai penghubung transit intra dan antar moda.

#### 6. Syahbandar

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang ditetapkan oleh Menteri dan mempunyai tanggung jawab utama terhadap pengukuran kapal, sebagaimana tercantum dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2013, mengawasi dan melaksanakan persyaratan hukum. Memastikan

kepatuhan yang tepat terhadap semua peraturan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran adalah tanggung jawab utama Syahbandar.

7. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam adalah lembaga yang bertanggung jawab untuk mengatur, mengawasi, dan melayani kegiatan pelayaran serta pengelolaan pelabuhan di wilayah Pelabuhan Batam. KSOP Batam bertindak sebagai otoritas pelabuhan di Batam dan memiliki wewenang khusus sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

8. Marine Inspector

Peraturan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal. Pengawas Kelautan adalah pejabat yang memiliki tanggung jawab untuk memeriksa keselamatan kapal dan telah memperoleh kualifikasi sebagai Asisten Marine Inspector yang secara resmi diangkat oleh Direktur Jenderal.

9. Asisten Marine Inspector

Asisten Inspektur Kelautan adalah pejabat yang telah menyelesaikan pendidikan dan lulus sebagai Perwira Pemeriksa Keselamatan Kapal dan bertugas melakukan pemeriksaan keselamatan kapal, sesuai dengan Peraturan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal. Orang tersebut belum mendapat konfirmasi resmi dari Direktur Jenderal, meski telah dicalonkan oleh Menteri.

## **B. Teori**

1. Pengertian Optimalisasi

Nurrohman (2017) mengartikan optimalisasi sebagai upaya untuk meningkatkan kinerja suatu unit kerja atau individu dalam kaitannya dengan kepentingan umum, dengan tujuan untuk berhasil dan merasa puas dalam proses pelaksanaan tindakan tersebut.

Menurut Winardi dalam Bayu (2017), optimalisasi diartikan sebagai ukuran yang memberikan kontribusi terhadap pencapaian tujuan. Dari sudut pandang bisnis, optimalisasi merupakan upaya untuk memaksimalkan aktivitas sehingga dapat menghasilkan keuntungan yang diinginkan atau diharapkan. Penjelasan ini menunjukkan bahwa optimasi hanya dapat dicapai melalui pelaksanaan yang hati-hati dan efisien. Agar hasil dapat dicapai dengan sebaik-baiknya, tujuan dalam

kerangka pengelolaan organisasi harus senantiasa difokuskan pada pencapaian hasil secara efektif dan efisien.

## 2. Pengertian Proses

Proses digambarkan sebagai rangkaian langkah-langkah dalam pembuatan atau pengolahan sehingga menghasilkan suatu produk yang diinginkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia. Dengan kata lain, proses adalah serangkaian tindakan yang digunakan untuk mencapai tujuan tertentu.

Proses tersebut digambarkan oleh Handyaningrat (2011:21) sebagai permintaan perubahan yang diakibatkan oleh kejadian atau perkembangan yang terus menerus.

Menurut Kotler (2006) mengartikan proses sebagai langkah-langkah yang diambil oleh sebuah organisasi untuk menghasilkan produk atau layanan, termasuk perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi untuk memenuhi kebutuhan pelanggan dan tujuan organisasi.

Proses adalah prosedur atau metode yang telah dirumuskan dan diwajibkan untuk melaksanakan pekerjaan. Biasanya, suatu proses mencakup aspek-aspek seperti bagaimana tugas tersebut dilakukan, kapan pelaksanaannya harus terjadi, dan siapa yang bertanggung jawab untuk menyelesaikannya (Marbun 2011: 294).

Proses adalah suatu aktivitas administratif yang biasanya terdiri dari sejumlah orang yang bekerja di satu atau lebih departemen, dengan tujuan memastikan bahwa transaksi bisnis rutin ditangani secara konsisten. (Mulyadi, 2010:5).

## 3. Pengertian Sertifikat

Menurut Ali Achmad Chomsah (2002), sertifikat didefinisikan sebagai "surat tanda bukti hak yang meliputi salinan buku tanah dan surat ukur, yang dibungkus, dijilid menjadi satu kesatuan, dan bentuknya ditetapkan oleh Menteri Negara Agraria atau Kepala Badan Pertanahan Nasional."

## 4. Pengertian Keselamatan

Panggabean (2012) mendefinisikan keselamatan sebagai gagasan dan tindakan yang diambil untuk menjamin integritas dan kesempurnaan dalam lingkungan kerja yang bebas dari kemungkinan bahaya dan kecelakaan. Ini mencakup keadaan personel, mesin, dan peralatan. Secara umum, keselamatan adalah keadaan aman secara finansial, sosial, dan fisik serta terlindung dari

bahaya yang dapat mengakibatkan kerugian pada kesehatan atau keuangan seseorang.

#### 5. Pengertian Kapal

Menurut Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. 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, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

### C. Kerangka Pemikiran

Dalam penulisan skripsi ini penulis menuangkan pokok-pokok pikiran kedalam sebuah kerangka berpikir dalam suatu skema alur, sebagai berikut :

Pembatasan masalah:

1. Terjadinya hambatan administratif yang sering menghambat kelancaran proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam.
2. Terdapat kesenjangan pengetahuan atau pemahaman yang dapat menghambat proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.

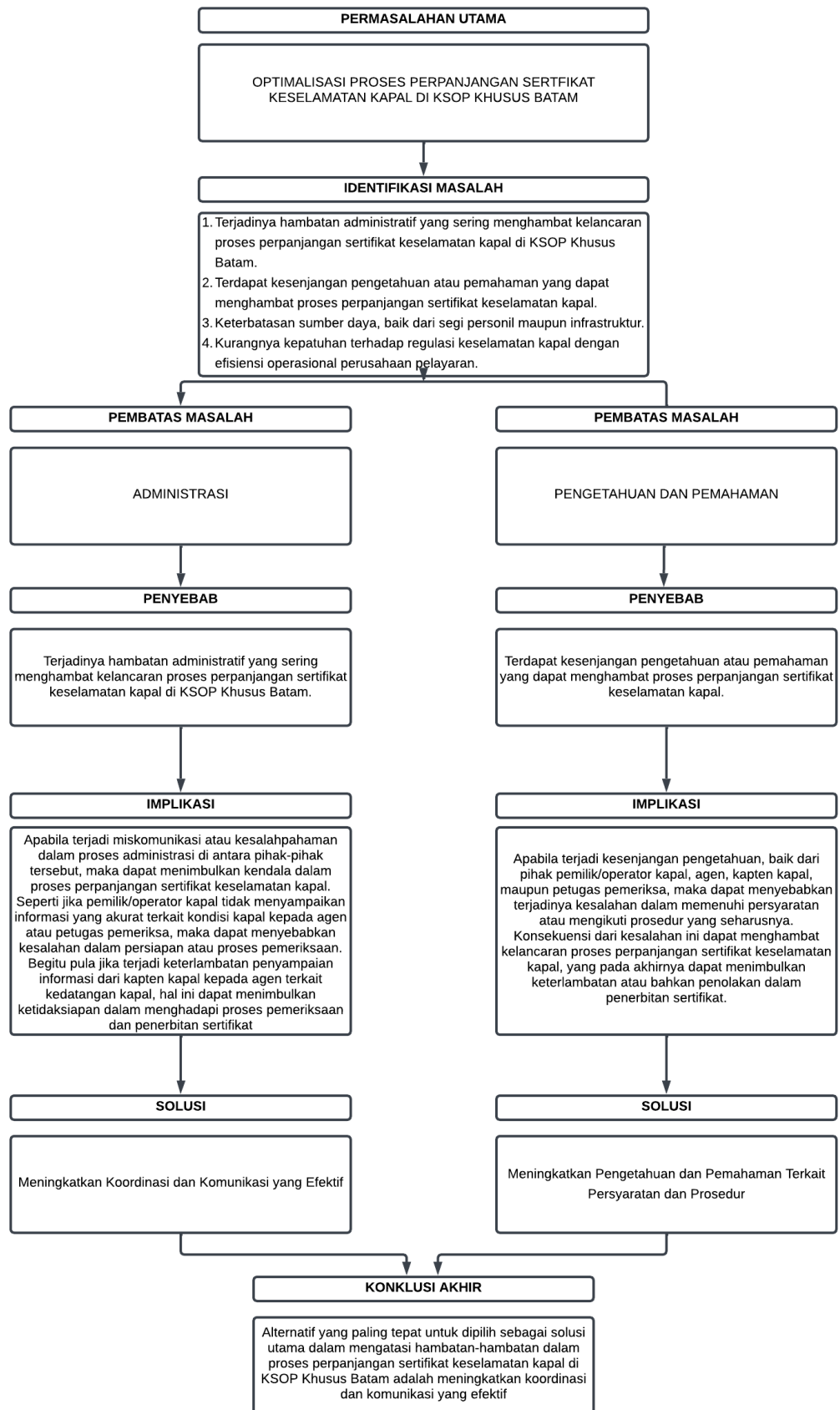
Berikut adalah alternatif pemecahan masalah yang dapat dipertimbangkan untuk mengatasi hambatan-hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam ;

1. Meningkatkan Koordinasi dan Komunikasi yang Efektif
  - a. Mengadakan pertemuan koordinasi secara rutin antara pihak-pihak terkait (pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, dan petugas pemeriksa)
  - b. Menyediakan saluran komunikasi yang memadai, seperti radio komunikasi atau sistem komunikasi satelit
  - c. Menetapkan prosedur dan tanggung jawab yang jelas bagi masing-masing pihak dalam proses komunikasi
2. Meningkatkan Pengetahuan dan Pemahaman Terkait Persyaratan dan Prosedur
  - a. Menyelenggarakan program pelatihan atau sosialisasi secara berkalaMenyediakan sumber informasi yang mudah diakses, seperti panduan atau pedoman prosedur yang up-to-date dan mudah dipahami

Solusi masalah :

1. Setelah mengevaluasi berbagai alternatif pemecahan masalah yang telah diidentifikasi, alternatif yang paling sesuai untuk diadopsi sebagai solusi utama dalam mengatasi hambatan-hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam adalah meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang efektif. Pilihan ini dianggap paling relevan dengan situasi dan kondisi subjek penelitian, yaitu proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal yang melibatkan banyak pihak dengan peran dan tanggung jawabnya sendiri. Koordinasi dan komunikasi yang efektif merupakan kunci untuk memastikan aliran informasi yang lancar, menyamakan persepsi, dan menghindari miskomunikasi atau kesalahpahaman di antara pihak-pihak terkait.

2. Meskipun meningkatkan pengetahuan dan pemahaman terkait persyaratan dan prosedur juga merupakan alternatif yang penting, namun upaya tersebut akan lebih efektif jika didasari oleh koordinasi dan komunikasi yang baik antara berbagai pihak yang terlibat. Dengan koordinasi dan komunikasi yang efektif, penyebaran informasi dan peningkatan pengetahuan akan lebih mudah dilakukan. Selain itu, alternatif meningkatkan koordinasi dan komunikasi juga dapat membantu mengatasi hambatan-hambatan lain seperti ketidakpastian jadwal kapal, komunikasi terkait keterlambatan kapal, dan ketersediaan petugas pemeriksa. Oleh karena itu, berdasarkan evaluasi terhadap situasi dan kondisi subjek penelitian, alternatif meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang efektif menjadi pilihan yang paling tepat untuk menjadi solusi.



Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Waktu dan Tempat Penelitian**

##### **1. Waktu**

Penulis menetapkan waktu penelitian selama periode Praktek Darat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, dimulai dari tanggal 1 Juli 2022 hingga 24 Februari 2023.

##### **2. Tempat**

Kantor KSOP Khusus Batam Terletak di Jl. RE Martadinata, Sungai Jodoh, Kecamatan Sekupang, Kota Batam, Kepulauan Riau 29425.

#### **B. Metode Pendekatan**

##### **1. Metode Pendekatan**

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan metode kualitatif, yang melibatkan pembahasan fenomena atau gejala melalui uraian berdasarkan teori, asumsi, atau anggapan tertentu. Kerangka kerja yang diberikan oleh pendekatan kualitatif membantu menggambarkan hubungan antara variabel-variabel yang diteliti. Data kualitatif, yang dipisahkan menjadi dua kategori, digunakan dalam penelitian ini :

###### **1. Data primer**

Data yang diperoleh langsung dari objek penelitian dikumpulkan melalui metode observasi.

###### **2. Data sekunder**

Data langsung yang diperoleh melalui studi pustaka, yaitu dengan mempelajari buku-buku dan literatur yang relevan dengan permasalahan dalam skripsi ini. Dengan metode ini, penulis dapat memperoleh pemahaman teoritis serta pengalaman praktis yang berkaitan dengan topik penelitian.

##### **2. Metode Pengumpulan Data**

Data merupakan informasi yang dikumpulkan melalui metode tertentu, lalu diolah dan dianalisis dengan teknik yang sesuai untuk menggambarkan atau mendeskripsikan fenomena yang diteliti. Dalam penelitian kualitatif, data

umumnya berbentuk kalimat atau narasi yang diperoleh dari subjek, dan dikumpulkan dengan teknik pengumpulan data yang relevan.

Teknik mengumpulkan data digunakan penulis untuk mengumpulkan informasi serta data yang lengkap tentang objek penelitian. Informasi dan data ini penting untuk mendukung penyelesaian skripsi serta memastikan bahwa analisis yang dilakukan didasarkan pada bukti yang memadai.

Ada beberapa teknik pengumpulan data yang sering digunakan dalam penelitian kualitatif, seperti :

a. Observasi

Observasi adalah kegiatan mengumpulkan data untuk mendapatkan kesimpulan. Inti dari observasi terletak pada pengamatan terhadap perilaku yang tampak serta pencapaian tujuan tertentu. Perilaku yang diamati harus dapat dilihat, didengar, dihitung, dan diukur secara langsung. Observasi harus dilakukan dengan tujuan yang jelas; pengamatan tanpa tujuan yang spesifik tidak dianggap sebagai observasi yang efektif.

Dalam konteks ini, penulis melakukan pengumpulan data melalui observasi visual, yaitu dengan mengamati langsung menggunakan indera penglihatan. Data dan informasi diperoleh dari pengamatan terhadap perkataan dan perilaku pegawai, yang sangat mendukung analisis penulis dalam penelitian ini.

Observasi dilakukan dengan cara mengamati secara langsung dan mencatat data dari objek penelitian, yaitu kegiatan-kegiatan yang berlangsung di KSOP Khusus Batam. Dengan metode ini, peneliti dapat mengidentifikasi informan yang relevan untuk penelitian, serta memperoleh informasi mengenai jabatan, tugas atau kegiatan, alamat, dan nomor telepon calon informan. Informasi tersebut mempermudah peneliti dalam mengakses data yang diperlukan untuk kepentingan penelitian.

b. Wawancara

Dalam upaya mengumpulkan data, penulis mengajukan pertanyaan langsung dan mendapat tanggapan langsung dari pegawai dengan objek yang dipelajari tentang proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam. Adapun wawancara dilakukan kepada :



- 1) Bapak Rohmansyah selaku Kepala Seksi Sertifikasi Kelaiklautan Kapal KSOP Khusus Batam.
- 2) Ibu Tanti Rahayu selaku Staff Administrasi Seksi Sertifikasi Kelaiklautan Kapal KSOP Khusus Batam.



Gambar 2.1 Wawancara Terhadap Responden

Sumber : Dokumentasi pribadi

#### c. Dokumentasi

Jenis pengumpulan data kualitatif yang dikenal sebagai "studi dokumentasi" melibatkan analisis dokumen yang dihasilkan oleh subjek atau pihak lain mengenai subjek tersebut. Diantara metode yang digunakan peneliti kualitatif untuk mendapatkan ringkasan objek kajian melalui media tertulis dan bahan lain yang dihasilkan atau dipublikasikan sesuai topik yang bersangkutan adalah studi dokumentasi. Surat pribadi dan resmi adalah dua jenis dokumen yang dapat digunakan dalam studi dokumentasi.



Gambar 2.2 Pencatatan Pendokumentasian

Sumber : Dokumentasi pribadi

#### d. Studi Pustaka

Mestika Zed (2003) mengartikan perpustakaan atau studi literatur sebagai serangkaian kegiatan yang berkaitan dengan teknik pengumpulan data dari sumber perpustakaan. Membaca, membuat catatan, dan menganalisis data penelitian yang diperoleh dari beberapa referensi dan publikasi merupakan bagian dari proses ini.

Moh Nazir (2013) mendefinisikan penelitian perpustakaan sebagai metode pengumpulan data yang melibatkan penelusuran buku, artikel, catatan, dan laporan yang berkaitan dengan masalah yang sedang dibahas.

### C. Subjek Penelitian

Yang dimaksud dengan “subjek penelitian” adalah menggambarkan individu, benda, atau peristiwa yang menjadi topik penelitian. Dalam hal ini penulis menyimpulkan bahwa peserta penelitian adalah staf KSOP Khusus Batam.

### D. Teknik Analisis Data

Analisis kualitatif terhadap data yang diperoleh dari hasil observasi di KSOP Khusus Batam merupakan pendekatan yang sangat tepat untuk memahami secara mendalam tentang implementasi kelaiklautan kapal di wilayah tersebut. Metode ini memungkinkan peneliti untuk mengeksplorasi berbagai aspek kelaiklautan kapal secara holistik, dengan mempertimbangkan konteks lokal dan dinamika yang mungkin tidak terungkap melalui analisis kuantitatif. Melalui analisis kualitatif, data observasi

dapat diinterpretasikan dengan lebih fleksibel, memungkinkan pemahaman yang lebih kaya akan kompleksitas situasi di lapangan, termasuk interaksi antar pemangku kepentingan, proses pengambilan keputusan, dan tantangan-tantangan operasional yang dihadapi dalam menjamin kelaiklautan kapal.

Proses analisis kualitatif ini melibatkan pengkajian mendalam terhadap catatan observasi, wawancara tidak terstruktur, dan dokumen-dokumen yang relevan. Peneliti akan mengidentifikasi tema-tema utama yang muncul dari data, seperti prosedur pemeriksaan kelaiklautan, mekanisme pengawasan, kendala-kendala yang dihadapi petugas KSOP, serta persepsi dan pengalaman operator kapal dalam memenuhi standar kelaiklautan. Analisis ini juga akan memperhatikan nuansa-nuansa dalam implementasi kebijakan, seperti bagaimana aturan-aturan formal diterjemahkan ke dalam praktik sehari-hari, dan bagaimana faktor-faktor kontekstual seperti budaya kerja, sumber daya yang tersedia, dan karakteristik geografis Batam mempengaruhi pelaksanaan standar kelaiklautan kapal.

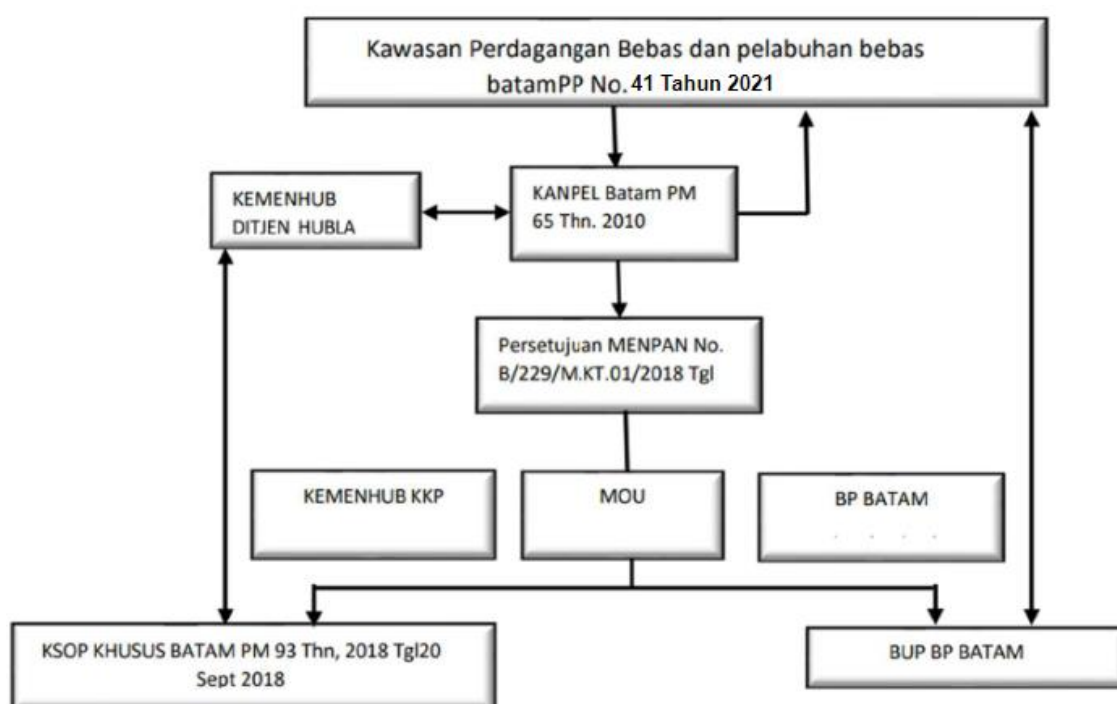
Hasil analisis akan disajikan dalam bentuk narasi yang kaya dan deskriptif, menggambarkan secara rinci temuan-temuan penting terkait kelaiklautan kapal di KSOP Khusus Batam. Penyajian ini akan mencakup kutipan-kutipan langsung dari partisipan penelitian untuk memberikan perspektif yang otentik, serta deskripsi detail tentang proses dan fenomena yang diamati. Narasi ini akan disusun secara sistematis, mengorganisir temuan-temuan ke dalam kategori-kategori yang logis dan bermakna, sehingga pembaca dapat memperoleh pemahaman yang komprehensif tentang situasi kelaiklautan kapal di wilayah tersebut. Analisis juga akan menyoroti pola-pola yang muncul, baik dalam hal praktik-praktik terbaik maupun area-area yang memerlukan perbaikan.

## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. Deskripsi Data

Dalam penulisan Laporan Skripsi ini, objek penelitian yang dipilih penulis adalah Kantor KSOP Khusus Batam di Kepulauan Riau. Adapun pemilihan KSOP Khusus Batam sebagai objek penelitian karena di KSOP Khusus Batam ini sistem informasinya sudah berjalan dengan cara online.



Bagan 3.1 Bagan terbentuknya Kantor KSOP Khusus Batam

Menurut peraturan pemerintah Republik Indonesia, Kantor Otoritas Pelabuhan dan Kesyahbandaran Khusus Batam yang disebut juga Kantor KSOP Khusus Batam merupakan Unit Pelaksana Teknis di bawah Kementerian Perhubungan yang diawasi oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam. Tanggung jawab Kantor KSOP Khusus Batam meliputi penegakan hukum dan pengawasan di bidang ini selain mengkoordinasikan kegiatan pemerintah di pelabuhan dan mengatur, pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan

pelabuhan di pelabuhan yang dikelola secara komersial di Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. keamanan dan keselamatan dalam pelayaran.

Dalam visi misi nya dapat di lihat sebagai berikut :

a. Visi KSOP Khusus Batam

Terwujudnya pelayaran transportasi laut nasional dan penyelenggaraan kepelabuhanan yang efektif, efisien dan akuntabel di wilayah kerja Kantor KSOP Khusus Batam sebagai pintu gerbang perekonomian di Pulau Batam.

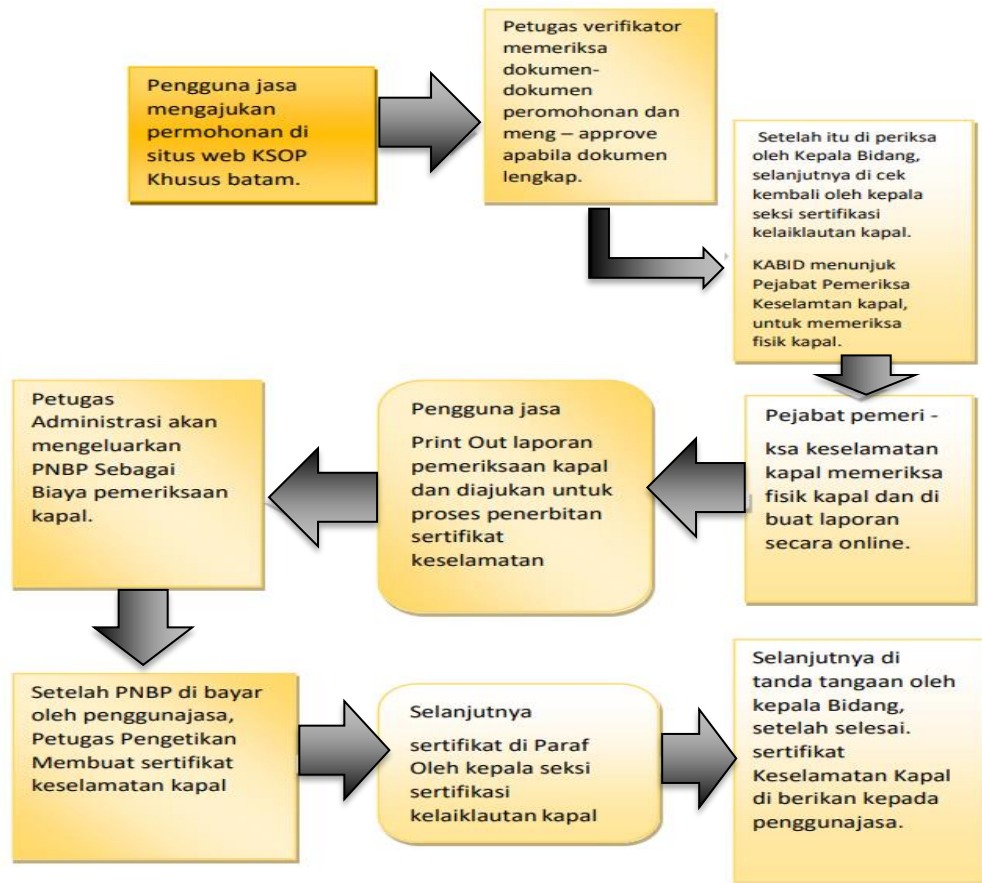
b. Misi KSOP Khusus Batam

- 1) Memastikan pengiriman efisien dan memenuhi persyaratan internasional dan nasional.
- 2) Meningkatkan keamanan dan keselamatan dalam transportasi.
- 3) Meningkatkan kontribusi transportasi laut terhadap pesatnya perkembangan dan perluasan perekonomian Pulau Batam.

Struktur organisasi, menurut Hasibuan (2004), menggambarkan jenis organisasi, bagaimana departemen dibagi di dalamnya, peran dan tanggung jawab pejabat, hubungan di tempat kerja dan di lapangan, rantai komando dan tanggung jawab, rentang kendali, dan struktur kepemimpinan organisasi.

Organisasi merupakan wadah bagi banyak orang bersama-sama mencapai tujuan yang sama. Selain itu, organisasi berfungsi sebagai alat bagi manajemen dalam pembagian tugas, tanggung jawab, dan wewenang di setiap bagian. Struktur organisasi mempermudah manajemen dalam melaksanakan pengawasan, pengkoordinasian, serta penentuan kedudukan setiap individu dalam fungsi kegiatan yang ada di dalamnya.





Bagan 3.3 Bagan Terbitnya Sertifikat Keselamatan Kapal

Sumber: Kantor KSOP Khusus Batam

Kesenjangan pengetahuan dan pemahaman juga menjadi hambatan signifikan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam. Persyaratan Teknis dan Tata Cara Penerbitan Sertifikat Kelaikan Kapal, Bidang Kelaiklautan Kapal pada KSOP Khusus Batam memiliki fungsi untuk melakukan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal guna penerbitan sertifikat keselamatan kapal. Dalam melaksanakan fungsi tersebut, diperlukan pemahaman secara mendalam mengenai persyaratan dan prosedur yang berlaku terkait keselamatan kapal. Namun, adanya kesenjangan pengetahuan, baik dari pihak pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, maupun petugas pemeriksa, dapat menyebabkan terjadinya kesalahan dalam memenuhi persyaratan atau mengikuti prosedur yang seharusnya, sehingga menghambat proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.

Kendala lain yang dapat menghambat proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam adalah keterbatasan sumber daya.

Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Penegakan Hukum pada KSOP Khusus Batam memiliki fungsi untuk melakukan pengawasan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan. Namun, dalam melaksanakan fungsi tersebut, seringkali terjadi kendala berupa keterbatasan jumlah petugas Marine Inspector atau fasilitas pendukung seperti peralatan pemeriksaan yang memadai. Jumlah petugas yang terbatas dan ketersediaan fasilitas yang kurang memadai dapat menyebabkan penundaan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal, sehingga menghambat kelancaran dan efisiensi proses tersebut.

Lebih lanjut, Berdasarkan Temuan di lapangan, Dalam pelaksanaan proses penerbitan sertifikat keselamatan kapal docking di PT. Putra Samudera Inti Batam pada KSOP Khusus Batam, beberapa hambatan atau kendala yang dapat memengaruhi kelancaran dan efisiensi prosesnya. Salah satu hambatan yakni adanya ketidakpastian jadwal kapal yang dapat disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kondisi cuaca yang kurang mendukung atau terjadinya gangguan pada mesin kapal selama dalam perjalanan menuju pelabuhan tujuan. Hal ini dapat menyebabkan keterlambatan dalam proses pengurusan sertifikat, sehingga memerlukan koordinasi yang lebih intensif antara pihak agen dan pemilik kapal agar proses dapat berjalan dengan lancar.

Dalam temuan juga didapati bahwa kurangnya komunikasi yang efektif antara kapten kapal dan pihak agen dalam memberikan informasi terkait keterlambatan kedatangan kapal dapat menjadi hambatan dalam proses pengurusan sertifikat. Informasi yang tidak akurat atau terlambat diterima oleh pihak agen dapat menyebabkan ketidaksiapan dalam menghadapi proses pemeriksaan dan penerbitan sertifikat, sehingga berpotensi menimbulkan penundaan atau keterlambatan dalam proses tersebut.

Hambatan lain yang diidentifikasi dalam materi adalah terkait dengan jarak lokasi pemeriksaan kapal menuju Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Batam (KSOP) yang cukup jauh. Hal ini dapat menyebabkan keterlambatan dalam proses penerbitan sertifikat karena waktu yang dibutuhkan untuk mencapai lokasi pemeriksaan menjadi lebih lama. Selain itu, kondisi peralatan keselamatan di atas kapal yang kurang lengkap atau kurang layak untuk digunakan juga dapat menjadi hambatan dalam proses pemeriksaan dan penerbitan sertifikat. Pihak agen harus



bekerja sama dengan pemilik kapal dan awak kapal untuk memastikan kelengkapan dan kelayakan peralatan keselamatan sebelum proses pemeriksaan dilakukan.

Terdapat pula kendala terkait ketersediaan petugas Marine Inspector yang bertanggung jawab dalam proses pemeriksaan kapal. Hal ini dapat disebabkan oleh adanya perjalanan dinas atau tugas lain yang harus dilakukan oleh petugas tersebut, sehingga dapat menghambat kelancaran proses penerbitan sertifikat. Selain itu, kurangnya koordinasi dan komunikasi yang efektif antara petugas Marine Inspector dengan pihak kapal saat melakukan pemeriksaan juga dapat menjadi hambatan dalam proses ini.

Adapun permasalahan dan hambatan diuraikan dalam tabel berikut :

Tabel 4.1 Identifikasi Permasalahan dan Hambatan

<b>Kategori Masalah</b>	<b>Identifikasi Masalah</b>
Hambatan Administratif	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurangnya koordinasi dan komunikasi yang efektif antara pihak-pihak terkait (pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, dan petugas pemeriksa).</li> <li>• Miskomunikasi, keterlambatan penyampaian informasi, atau kesalahpahaman terkait persyaratan dan prosedur yang harus dipenuhi.</li> </ul>
Kesenjangan Pengetahuan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kesenjangan pengetahuan dan pemahaman mengenai persyaratan dan prosedur yang berlaku terkait keselamatan kapal dari pihak pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, dan petugas pemeriksa.</li> <li>• Kesalahan dalam memenuhi persyaratan atau mengikuti prosedur yang seharusnya.</li> </ul>
Keterbatasan Sumber Daya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keterbatasan jumlah petugas Marine Inspector.</li> <li>• Fasilitas pendukung seperti peralatan pemeriksaan yang kurang memadai.</li> </ul>

Ketidakpastian Jadwal Kapal	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Kondisi cuaca yang kurang mendukung atau terjadinya gangguan pada mesin kapal selama dalam perjalanan menuju pelabuhan tujuan, yang menyebabkan ketidakpastian jadwal kapal.</li> </ul>
Komunikasi Terkait Keterlambatan Kapal	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Kurangnya komunikasi yang efektif antara kapten kapal dan pihak agen dalam memberikan informasi terkait keterlambatan kedatangan kapal.</li> <li>● Informasi yang tidak akurat atau terlambat diterima oleh pihak agen, menyebabkan ketidaksiapan dalam menghadapi proses pemeriksaan dan penerbitan sertifikat.</li> </ul>
Jarak Lokasi Pemeriksaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Jarak lokasi pemeriksaan kapal menuju Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Batam (KSOP) yang cukup jauh, menyebabkan keterlambatan dalam proses penerbitan sertifikat.</li> </ul>
Kondisi Peralatan Keselamatan Kapal	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Kondisi peralatan keselamatan di atas kapal yang kurang lengkap atau kurang layak untuk digunakan.</li> </ul>
Ketersediaan Petugas Pemeriksa	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ketersediaan petugas Marine Inspector yang terbatas akibat adanya perjalanan dinas atau tugas lain yang harus dilakukan.</li> <li>● Kurangnya koordinasi dan komunikasi yang efektif antara petugas Marine Inspector dengan pihak kapal saat melakukan pemeriksaan.</li> </ul>

## B. Analisis Data

Berdasarkan deskripsi data yang telah disajikan, terdapat beberapa hambatan atau kendala yang dapat memengaruhi kelancaran dan efisiensi proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam. Hambatan-hambatan tersebut dapat dikelompokkan menjadi beberapa kategori utama, yaitu hambatan administratif,

kesenjangan pengetahuan, keterbatasan sumber daya, ketidakpastian jadwal kapal, komunikasi terkait keterlambatan kapal, jarak lokasi pemeriksaan, kondisi peralatan keselamatan kapal, dan ketersediaan petugas pemeriksa.

#### 1. Hambatan Administratif

Hambatan administratif merupakan salah satu hambatan utama yang dapat memengaruhi kelancaran dan efisiensi proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam. Hambatan ini terutama disebabkan oleh kurangnya koordinasi dan komunikasi yang efektif antara pihak-pihak terkait, seperti pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, dan petugas pemeriksa. Sehingga pengguna jasa kurang dalam mengajukan pemberkasan.

Koordinasi dan komunikasi yang efektif sangat penting dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal karena melibatkan banyak pihak beserta peran dan tanggung jawabnya. Pemilik/operator kapal bertanggung jawab untuk memastikan kapal memenuhi persyaratan keselamatan dan menyiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan. Agen berperan sebagai penghubung antara pemilik/operator kapal dengan pihak otoritas pelabuhan. Kapten kapal bertanggung jawab atas keselamatan operasional kapal dan awak kapalnya. Sementara itu, petugas pemeriksa bertugas untuk melakukan pemeriksaan dan memastikan kapal memenuhi standar keselamatan yang berlaku.

Apabila terjadi miskomunikasi atau kesalahpahaman di antara pihak-pihak tersebut, maka dapat menimbulkan kendala dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal. Seperti jika pemilik/operator kapal tidak menyampaikan informasi yang akurat terkait kondisi kapal kepada agen atau petugas pemeriksa, maka dapat menyebabkan kesalahan dalam persiapan atau proses pemeriksaan. Begitu pula jika terjadi keterlambatan penyampaian informasi dari kapten kapal kepada agen terkait kedatangan kapal, hal ini dapat menimbulkan ketidaksiapan dalam menghadapi proses pemeriksaan dan penerbitan sertifikat.

Sangat penting bagi semua pihak yang terlibat dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal untuk meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang efektif. Hal ini dapat dilakukan dengan mengadakan pertemuan koordinasi secara rutin, menyediakan saluran komunikasi yang memadai, serta menetapkan prosedur dan tanggung jawab yang jelas bagi masing-masing pihak.

## 2. Kesenjangan Pengetahuan

Hambatan lain yang signifikan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam adalah kesenjangan pengetahuan dan pemahaman mengenai persyaratan dan prosedur yang berlaku terkait keselamatan kapal. Kesenjangan pengetahuan ini dapat terjadi baik dari pihak pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, maupun petugas pemeriksa.

Persyaratan dan prosedur yang berlaku terkait keselamatan kapal cukup kompleks dan seringkali mengalami perubahan atau pembaruan, diperlukan pemahaman secara mendalam dari berbagai pihak yang terlibat pada proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal. Apabila terjadi kesenjangan pengetahuan, maka dapat menyebabkan terjadinya kesalahan dalam memenuhi persyaratan atau mengikuti prosedur yang seharusnya, yang pada akhirnya dapat menghambat proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.

Untuk mengatasi hambatan ini, penting untuk semua pihak yang terlibat untuk terus meningkatkan pengetahuan dan pemahaman mereka terkait persyaratan dan prosedur yang berlaku. Hal ini dapat dilakukan melalui program pelatihan atau sosialisasi secara berkala, baik yang diselenggarakan oleh pihak otoritas pelabuhan maupun pihak-pihak lain yang kompeten di bidang keselamatan kapal. Selain itu, penyediaan sumber informasi yang mudah diakses juga dapat membantu mengurangi kesenjangan pengetahuan. Misalnya, dengan menyediakan panduan atau pedoman prosedur yang up-to-date dan mudah dipahami, baik dalam bentuk cetak maupun digital. Dengan demikian, semua pihak dapat dengan

mudah mengakses dan mempelajari informasi terkait persyaratan dan prosedur yang harus dipenuhi.

### **C. Alternatif Pemecahan Masalah**

Berikut adalah alternatif pemecahan masalah yang dapat dipertimbangkan untuk mengatasi hambatan-hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam ;

1. Meningkatkan Koordinasi dan Komunikasi yang Efektif
  - a. Mengadakan pertemuan koordinasi secara rutin antara pihak-pihak terkait (pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, dan petugas pemeriksa)
  - b. Menyediakan saluran komunikasi yang memadai, seperti radio komunikasi atau sistem komunikasi satelit
  - c. Menetapkan prosedur dan tanggung jawab yang jelas bagi masing-masing pihak dalam proses komunikasi
2. Meningkatkan Pengetahuan dan Pemahaman Terkait Persyaratan dan Prosedur
  - a. Menyelenggarakan program pelatihan atau sosialisasi secara berkala
  - b. Menyediakan sumber informasi yang mudah diakses, seperti panduan atau pedoman prosedur yang up-to-date dan mudah dipahami

### **D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah**

Berdasarkan analisis terhadap hambatan administratif dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam, dua alternatif pemecahan masalah yang paling sesuai untuk dipertimbangkan adalah:

1. Meningkatkan Koordinasi dan Komunikasi yang Efektif

Koordinasi dan komunikasi yang efektif merupakan kunci utama dalam memastikan kelancaran dan efisiensi proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal. Proses ini melibatkan banyak pihak dengan peran dan tanggung jawab berbeda, seperti pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, dan petugas pemeriksa. Jika terjadi miskomunikasi atau kesalahpahaman di antara pihak-pihak tersebut, maka dapat menimbulkan kendala dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal.

Untuk meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang efektif, beberapa langkah yang dapat diambil antara lain mengadakan pertemuan koordinasi secara rutin antara pihak-pihak terkait. Pertemuan ini dapat membantu menyamakan persepsi, membahas kendala yang dihadapi, dan menyusun strategi penyelesaian masalah. Selain itu, penyediaan saluran komunikasi yang memadai, seperti radio komunikasi atau sistem komunikasi satelit, juga sangat penting untuk memastikan aliran informasi yang lancar dan tepat waktu.

Langkah lain yang dapat diambil adalah menetapkan prosedur dan tanggung jawab yang jelas bagi masing-masing pihak dalam proses komunikasi. Hal ini akan membantu menghindari tumpang tindih atau kesalahpahaman dalam penyampaian informasi. Dengan koordinasi dan komunikasi yang efektif, maka hambatan-hambatan seperti miskomunikasi, keterlambatan penyampaian informasi, dan kesalahpahaman terkait persyaratan dan prosedur dapat diminimalkan, sehingga proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal dapat berjalan dengan lancar dan efisien.

## 2. Meningkatkan Pengetahuan dan Pemahaman Terkait Persyaratan dan Prosedur

Kesenjangan pengetahuan dan pemahaman mengenai persyaratan dan prosedur yang berlaku terkait keselamatan kapal merupakan salah satu hambatan signifikan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam. Persyaratan dan prosedur ini cukup kompleks dan seringkali mengalami perubahan atau pembaruan. Oleh karena itu, diperlukan pemahaman yang mendalam dari semua pihak yang terlibat, baik dari pihak pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, maupun petugas pemeriksa.

Untuk meningkatkan pengetahuan dan pemahaman terkait persyaratan dan prosedur, salah satu langkah yang dapat diambil adalah menyelenggarakan program pelatihan atau sosialisasi secara berkala. Program ini dapat diselenggarakan oleh pihak otoritas pelabuhan maupun pihak-pihak lain yang kompeten di bidang keselamatan kapal. Melalui pelatihan atau sosialisasi, semua pihak yang terlibat dapat memperoleh informasi terbaru dan meningkatkan pengetahuan mereka terkait persyaratan dan prosedur yang harus dipenuhi.

Penyediaan sumber informasi yang mudah diakses juga dapat membantu mengurangi kesenjangan pengetahuan. Misalnya, dengan menyediakan panduan atau pedoman prosedur yang up-to-date dan mudah dipahami, baik dalam bentuk cetak maupun digital. Dengan demikian, semua pihak dapat dengan mudah mengakses dan mempelajari informasi terkait persyaratan dan prosedur yang harus dipenuhi. Meningkatkan pengetahuan dan pemahaman terkait persyaratan dan prosedur akan membantu menghindari terjadinya kesalahan dalam memenuhi persyaratan atau mengikuti prosedur yang seharusnya, sehingga proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal dapat berjalan dengan lebih lancar dan efisien.

#### **E. Pemecahan Masalah**

1. Setelah mengevaluasi berbagai alternatif pemecahan masalah yang telah diidentifikasi, alternatif yang paling sesuai untuk diadopsi sebagai solusi utama dalam mengatasi hambatan-hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam adalah meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang efektif. Pilihan ini dianggap paling relevan dengan situasi dan kondisi subjek penelitian, yaitu proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal yang melibatkan banyak pihak dengan peran dan tanggung jawabnya sendiri. Koordinasi dan komunikasi yang efektif merupakan kunci untuk memastikan aliran informasi yang lancar, menyamakan persepsi, dan menghindari miskomunikasi atau kesalahpahaman di antara pihak-pihak terkait.
2. Meskipun meningkatkan pengetahuan dan pemahaman terkait persyaratan dan prosedur juga merupakan alternatif yang penting, namun upaya tersebut akan lebih efektif jika didasari oleh koordinasi dan komunikasi yang baik antara berbagai pihak yang terlibat. Dengan koordinasi dan komunikasi yang efektif, penyebaran informasi dan peningkatan pengetahuan akan lebih mudah dilakukan. Selain itu, alternatif meningkatkan koordinasi dan komunikasi juga dapat membantu mengatasi hambatan-hambatan lain seperti ketidakpastian jadwal kapal, komunikasi terkait keterlambatan kapal, dan ketersediaan petugas pemeriksa. Oleh karena itu, berdasarkan evaluasi terhadap situasi dan kondisi subjek penelitian, alternatif meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang efektif menjadi pilihan yang paling tepat untuk menjadi solusi utama dalam mengatasi

hambatan-hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam.



## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa hambatan utama dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam meliputi hambatan administratif, kesenjangan pengetahuan, keterbatasan sumber daya, ketidakpastian jadwal kapal, kurangnya komunikasi terkait keterlambatan kapal, jarak lokasi pemeriksaan yang jauh, kondisi peralatan keselamatan kapal yang kurang memadai, dan ketersediaan petugas pemeriksa yang terbatas. Solusi utama yang direkomendasikan adalah meningkatkan koordinasi dan komunikasi yang efektif antara semua pihak yang terlibat, seperti pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, dan petugas pemeriksa, dengan mengadakan pertemuan koordinasi secara rutin, menyediakan saluran komunikasi yang memadai, dan menetapkan prosedur serta tanggung jawab yang jelas bagi masing-masing pihak.

Adapun aspek – aspek yang penulis temukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Hambatan administratif dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal

Proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal seringkali terhambat oleh berbagai permasalahan administratif. Hal ini dapat berupa kelengkapan dokumen yang kurang memadai, kesalahan dalam pengisian formulir, atau ketidaksesuaian antara data yang tercatat dengan kondisi aktual kapal. Hambatan administratif ini tidak hanya memperlambat proses perpanjangan, tetapi juga dapat menyebabkan penolakan permohonan perpanjangan sertifikat.

2. Kesenjangan pengetahuan terkait persyaratan dan prosedur perpanjangan sertifikat

Banyak pemilik kapal atau operator yang kurang memahami secara menyeluruh tentang persyaratan dan prosedur yang diperlukan untuk perpanjangan sertifikat keselamatan kapal. Kesenjangan pengetahuan ini dapat

menyebabkan ketidaksiapan dalam memenuhi persyaratan yang diperlukan, yang pada akhirnya menghambat proses perpanjangan.

## **B. Saran**

Salah satu solusi utama yang direkomendasikan untuk mengatasi hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam adalah peningkatan koordinasi dan komunikasi yang efektif antara semua pihak yang terlibat. Pihak-pihak terkait, meliputi pemilik/operator kapal, agen, kapten kapal, dan petugas pemeriksa, harus berkomitmen untuk membangun jalur komunikasi yang lancar dan terbuka. Dengan adanya koordinasi yang baik, pihak-pihak tersebut dapat saling berbagi informasi penting, seperti jadwal kedatangan kapal, persiapan dokumen, dan kebutuhan khusus dalam proses pemeriksaan. Selain itu, pertemuan koordinasi secara rutin juga dapat membantu mengidentifikasi potensi masalah dan membahas solusi yang tepat sebelum masalah tersebut menjadi lebih besar.

Selain peningkatan koordinasi dan komunikasi, upaya lain yang perlu dilakukan adalah peningkatan pengetahuan dan pemahaman terkait persyaratan dan prosedur perpanjangan sertifikat keselamatan kapal. Kesenjangan pengetahuan yang ada dapat diatasi melalui program pelatihan atau sosialisasi secara berkala bagi semua pihak yang terlibat. Program tersebut dapat mencakup pemaparan materi terkait peraturan dan standar keselamatan terkini, prosedur pemeriksaan, serta peran dan tanggung jawab semua pihak. Dengan meningkatkan pengetahuan dan pemahaman, pihak-pihak terkait akan lebih siap dalam memenuhi persyaratan dan mengikuti prosedur yang ditetapkan, sehingga proses perpanjangan sertifikat dapat berjalan dengan lebih lancar.

Penyediaan sumber informasi yang mudah diakses juga merupakan langkah penting dalam upaya meningkatkan pemahaman terkait persyaratan dan prosedur perpanjangan sertifikat. Sumber informasi tersebut dapat berupa panduan tertulis, portal online, atau layanan konsultasi yang dapat dimanfaatkan oleh pihak-pihak terkait.

Dengan tersedianya sumber informasi yang lengkap dan terpercaya, pihak-pihak terkait dapat dengan mudah mengakses informasi yang dibutuhkan, sehingga mengurangi risiko kesalahpahaman atau ketidakpahaman yang dapat menyebabkan

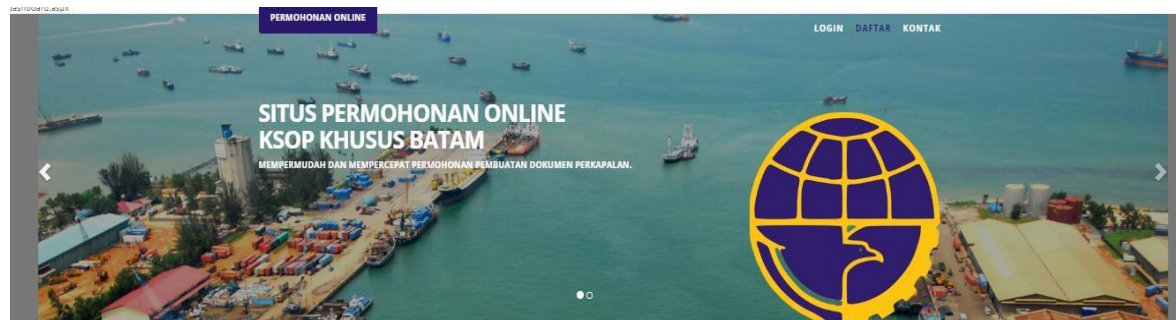
hambatan dalam proses perpanjangan sertifikat. Upaya ini, bersama dengan peningkatan koordinasi dan komunikasi serta program pelatihan, diharapkan dapat mendukung kelancaran proses perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP Khusus Batam.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arya, Maulana. (2021). *Proses Penerbitan dan Cara Penanganan Sertifikat Keselamatan Kapal Dalam Pemenuhan Kelaiklautan Kapal Di KSOP Kelas 1 Tanjung Balai Karimun*. Karya Tulis. Program Studi D3 KPN Universitas Maritim AMNI (UNIMAR AMNI) Semarang.
- Badudu J.S dan Zain, Sutan Mohammad. (1996). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Capt. R. P. Suyono, M.Mar. (2007). *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Lalu Edisi IV*. Jakarta.
- Chomsah, Ali Achmad. (2002). *Hukum Pertanahan Seri Hukum Pertanahan I- Pemberian Hak Atas Tanah Negara dan Seri Hukum Pertanahan II- Sertipikat dan Permasalahannya*. Jakarta: Prestasi Pustaka.
- Handayani. (2011). *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: Gunung Agung
- Hasibuan, Malayu S.P. (2004). *Organisasi dan Motivasi*. Jakarta : PT Bumi Aksara.
- Mulyadi. (2010). *Sistem Akuntansi*, Edisi ke-3. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Marbun. B.N . (2011). *Kamus Manajemen*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Nazir, Moh. (2013). *Metode Penelitian*. Bogor: Gahalia Indonesia.
- Nurkencana dan Sumartana. (1986). *Evaluasi Pendidikan*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Panggabean. (2012). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Ghalia
- Winarta. (2006). *Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 110 Tahun 2016 Tentang Kelaiklautan Kapal.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 8 Tahun 2013 Tentang Pengukuran Kapal.

# LAMPIRAN

## Lampiran 1 Website Pemohon



### Berita dan Pemberitahuan:



PERMOHONAN ONLINE

LOGIN DAFTAR KONTAK

### Lalu Lintas Kapal

**PERMOHONAN LAPORAN KEDATANGAN KAPAL (LK2)**  
Setiap perusahaan / agen kapal wajib melaporkan kedatangan kapal ke wilayah Batam paling lambat HH1 setelah kedatangan kapal.  
[Login](#)

**PERMOHONAN LAPORAN KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL (LK3)**  
Setiap perusahaan / agen kapal wajib melaporkan kedatangan dan keberangkatan kapal.  
[Login](#)

**SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK KAPAL (SPOGK)**  
Setiap kapal yang masuk ke wilayah Batam dan tidak langsung sandar diwajibkan untuk mengajukan permohonan Surat Peretujuan Olah Gerak Kapal.  
[Login](#)

**PERMOHONAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) / PORT CLEARANCE**  
Permohonan Surat Peretujuan Berlayar (SPB) dapat diajukan melalui situs ini dengan persyaratan telah mengajukan permohonan LK2 dan LK3.  
[Login](#)

**PENDAFTARAN ACCOUNT PERUSAHAAN / PERORANGAN**  
Bagi perusahaan / agen / perorangan yang belum terdaftar di Seksi Lala KSOP Khusus Batam dan ingin mengajukan permohonan online (hanya untuk status hukum / pengukuran / sertifikasi kapal dan kartu), harap mengklik tombol Daftar.  
[Daftar Perusahaan](#)  
[Daftar Perorangan](#)  
[SIUPAL / SIUPKK / SIUPPER / Endorse](#)

### Kapal Bunker Minyak

**PERMOHONAN SURAT PENGAWASAN BARANG BERBAHAYA (PENGISIAN BAHAN BAKAR MINYAK)**

**SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK KAPAL BUNKER**

Setiap perusahaan dapat mengajukan permohonan

LOGIN

## Lampiran 2 Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal



### SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

No. AL.501/ 60 / 14 /KSOP.Btm/2023

Diterbitkan menurut ketentuan  
Issued under the provisions of the

Perpanjangan

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

REPUBLIK INDONESIA  
The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenalan Distinctive number of letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
CLEMENT I	YDA 3031	BATAM	280

Jenis kapal <sup>1</sup> Type of ship <sup>1</sup>	Bobot mati kapal (ton) <sup>2</sup> Deadweight of ship (Metric tons) <sup>2</sup>	Nomor IMO <sup>3</sup> IMO Number <sup>3</sup>
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan di samping Cargo ship other than any of the aside	—	9646584
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker <input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier		

Tanggal pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
2011-03-04	18-03-2011	31-10-2011	—

DENGAN INI DINYATAKAN  
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Perundang-undangan  
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan  
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with relevant requirements
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal — dan 23-11-2021  
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on — and 23-11-2021 (date)

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

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

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

DIT: KAPPEL

G 617 462

4. Bahwa telah/tidak<sup>4</sup> diterbitkan Sertifikat Pembebasan  
*That an Exemption has/has not<sup>4</sup> been issued*
5. Bahwa kapal telah/tidak<sup>4</sup> mengalami perubahan bentuk dan susunan  
*That the ship was/was not<sup>4</sup> subject to an alternative design and arrangements*
6. Bahwa dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk keselamatan yang berkaitan dengan kebakaran ~~ditambah~~/tidak ditambah<sup>4</sup> pada catatan dalam sertifikat ini  
*That a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety ~~is/is not~~<sup>4</sup> appended to this Certificate*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan ..... **22 NOVEMBER 2023** .....<sup>5</sup> berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan bagian luar dari dasar kapal  
*This certificate is valid until ..... <sup>5</sup> subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini ..... **10 MEI 2023** .....  
*Completion date of the Survey on which this certificate is based*

Diterbitkan di ..... **BATAM** ..... Pada tanggal ..... **15 MEI 2023** .....  
*Issued at ..... Date on*

PUP 1 No. 820230515366950



AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN  
OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM  
KEPALA BIDANG KELAIKLAUTAN KAPAL  
U.h.  
KEPALA SEKSI SERTIFIKASI  
KELAIKLAUTAN KAPAL



**ROHANSYAH, ST. M.MT.**  
Benata Tk. I (III/d)  
Nfp 19830128 200712 1 001

**Catatan**  
*Notes*

**Tanggal Serah Terima** : 31-10-2011  
*Date of Delivery*  
**Dok Terakhir** : Tanggal 05-11-2021 S/D 23-11-2021 Di BELAWAN  
*Last Docking*  
**Daerah Pelayaran** : Semua Lautan (International Voyage)  
*Trading Area*  
**Dibuat dari** : BAJA di : BATAM  
*Build of*  
**Klasifikasi** : BK1, A100 P Tug  
*Classification*  
**Pemeriksaan umum y.a.d** : TAHUN 2024  
*Next intermediate / renewal Survey*  
**Lain-lain** : --  
*Others*

<sup>4</sup> Coret yang tidak perlu  
*Delete as appropriate*

<sup>5</sup> Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun  
*Insert the expiry date of this certificate, the date and the month of this date correspond to the anniversary date*

204 710 B



## Lampiran 3 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal



### SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

NO: AL-501/ 60 / 15 /KSOP.Btm/2023

Diterbitkan menurut ketentuan  
Issued under the provisions of the

Perpanjangan

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

REPUBLIK INDONESIA  
The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number of letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
CLEMENT I	YDA 3031	BATAM	280

Jenis kapal <sup>1</sup> Type of ship <sup>1</sup>	Bobot mati kapal (ton) <sup>2</sup> Deadweight of ship (Metric tons) <sup>2</sup>	Panjang kapal (Aturan III/3.12) Length of ship (Reg. III/3.12)	Nomor IMO <sup>3</sup> IMO Number <sup>3</sup>
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside	--	28.19	9646584

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal

18 MARET 2011

Date on which keel as laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

DENGAN INI DINYATAKAN

THIS IS TO CERTIFY

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

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

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

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

DIT. KAPPEL

9 617 463



- 2.4 kapal memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi pelayaran, sarana embarkasi pandu dan publikasi nautika  
*the ship complied with the requirements of the Act as regards ship borne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications.*
- 2.5 kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang-undangan dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut.  
*the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirement of the Act and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.*
- 2.6 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait peraturan Perundang-undangan  
*in all other respects the ship complied with the relevant requirement of the Act*
- 2.7 kapal ~~telah~~/tidak<sup>4</sup> mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan-aturan II-1/55 / II-2/17<sup>4</sup> dari Undang-undang  
*That the ship ~~was~~/was not<sup>4</sup> subject to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17<sup>4</sup> of the Act*
- 2.8 dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk mesin dan instalasi listrik/proteksi kebakaran ~~ditambah~~/tidak ditambah<sup>4</sup> pada catatan dalam sertifikat ini  
*That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical instalations/fire protection<sup>4</sup> ~~is/is~~ not<sup>4</sup> appended to this Certificate*
3. Bahwa ~~telah~~/tidak<sup>4</sup> diterbitkan Sertifikat Pembebasan  
*That an Exemption ~~has/has~~ not<sup>4</sup> been issued.*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **22 NOVEMBER 2023** <sup>5</sup> berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan bagian luar dari dasar kapal sesuai dengan aturan pada Bab IX Bagian Kesatu dari Undang-undang  
*This certificate is valid until* <sup>5</sup> *subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation under Chapter IX first Division of the Act*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **BATAM, 10 MEI 2023**  
*Completion date of the Survey on which this certificate is based*

Diterbitkan di **BATAM** Pada tanggal **15 MEI 2023**  
*Issued at* *Date on*

PUP 1 No. 820230515366950



AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
 OB. MINISTER OF TRANSPORTATION  
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
 KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN  
 OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM  
 KEPALA BIDANG KELAUKLAUTAN KAPAL  
 U.b.  
 KEPALA SEKSI SERTIFIKASI  
 KELAUKLAUTAN KAPAL



ROHANI ANSYAH, ST, M.MTr  
 Penata Tk. I (III/d)  
 NIP. 19830128 200712 1 001

Catatan :

4. Coret yang tidak perlu  
*Delete as appropriate*
5. Masukkan tanggal berakhirnya seperti ini, tanggal dan Bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun.  
*Insert the expiry date of this certificate, the date and the month of this date correspond to the anniversary date*

284 713 8

**CATATAN PERLENGKAPAN UNTUK MEMENUHI PERSYARATAN PERATURAN  
PERUNDANG-UNDANGAN REPUBLIK INDONESIA  
RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INDONESIA SHIPPING ACT**

(FORM E)

No. AL.501/ 60 / 15 /KSOP.Btm/2023

**1. Data Kapal**  
*Particulars of ship*

Nama Kapal : CLEMENT I

Nomor atau huruf pengenalan : YDA 3031

**2. Rincian sarana penyelamatan diri**  
*Distinctive number or letters*

1. Jumlah total pelayar dimana tersedia perlengkapan keselamatan jiwa <i>Total number of persons for which life saving appliances are provided</i>	12	
	Sisi Kiri <i>Port Side</i>	Sisi Kanan <i>Starboard Side</i>
2. Jumlah total sekoci yang dimiliki dewi-dewi <i>Total number of davit launched lifeboats</i>	—	—
2.1 Jumlah total pelayar yang dapat ditampung <i>Total number of person accommodated by them</i>	—	—
2.2 Jumlah sekoci semi tertutup yang dapat tegak sendiri <i>Number of self-righting partially enclosed lifeboats (regulation III/43<sup>1</sup>)</i>	—	—
2.3 Jumlah sekoci tertutup <i>Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.6)</i>	—	—
2.4 Jumlah sekoci dengan sistem udara dukungan sendiri <i>Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)</i>	—	—
2.5 Jumlah sekoci yang memiliki perlindungan dari api <i>Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)</i>	—	—
2.6 Sekoci lainnya <i>Other lifeboats</i>	—	
2.6.1 Jumlah <i>Number</i>	—	
2.6.2 Tipe <i>Type</i>	—	
2.7 Jumlah total sekoci jatuh bebas <i>Total number of free-fall lifeboats</i>	—	
2.7.1 Jumlah total pelayar yang dapat ditampung <i>Total number of persons accommodated by them</i>	—	
2.7.2 Jumlah sekoci tertutup <i>Number of totally enclosed lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.7)</i>	—	
2.7.3 Jumlah sekoci dengan sistem udara dukungan sendiri <i>Number of lifeboats with a self-contained air support system (regulation III/31 and LSA Code, section 4.8)</i>	—	
2.7.4 Jumlah sekoci yang memiliki perlindungan dari api <i>Number of fire-protected lifeboats (regulation III/31 and LSA Code, section 4.9)</i>	—	
3. Jumlah sekoci bermotor <i>Number of motor lifeboats (included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above)</i>	—	

3.1	Jumlah sekoci yang dilengkapi dengan lampu pencarian <i>Number of lifeboats fitted with searchlights</i>	--
4.	Jumlah perahu penolong <i>Number of rescue boat</i>	--
4.1	Jumlah perahu yang termasuk dalam jumlah sekoci yang disebutkan pada butir 2 dan butir 3 diatas <i>Number of boats which are included in the total lifeboats shown in 2 and 3 above</i>	--
5.	Rakit penolong <i>Liferafts</i>	
5.1	Rakit yang membutuhkan alat peluncur yang memenuhi syarat <i>Those for which approved launching appliances are required</i>	
5.1.1	Jumlah rakit penolong <i>Number of liferafts</i>	--
5.1.2	Jumlah orang yang dapat ditampung <i>Number of persons accommodated by them</i>	--
5.2	Rakit yang tidak membutuhkan alat peluncur yang memenuhi syarat <i>Those for which approved launching appliances are not required</i>	
5.2.1	Jumlah rakit penolong <i>Number of liferafts</i>	2
5.2.2	Jumlah orang yang dapat ditampung <i>Number of persons accommodated by them</i>	30
5.3	Jumlah rakit penolong yang dipersyaratkan peraturan III/31.1.4 <i>Number of liferafts required by regulation III/31.1.4</i>	--
6.	Jumlah pelampung <i>Number of lifebuoys</i>	8
7.	Jumlah jaket penolong <i>Number of lifejackets</i>	12
8.	Baju cebur <i>Immersion suits</i>	
8.1	Jumlah total <i>Total number</i>	--
8.2	Jumlah baju yang memenuhi persyaratan sebagai jaket penolong <i>Number of suits complying with the requirements for lifejackets</i>	--
9.	Jumlah baju perlindungan <i>Number of anti-exposure suits</i>	--
10.	Instalasi radio yang digunakan pada alat penyelamatan diri <i>Radio installations used in life saving appliance</i>	
10.1	Jumlah alat penentu lokasi pencarian dan pertolongan <i>Number of search and rescue locating device</i>	
10.1.1	Transponder Radio pencarian dan pertolongan <i>Radar search and rescue transponders</i>	1
10.1.2	Pemancar AIS pencarian dan pertolongan <i>AIS search and rescue transmitter (AIS-SART)</i>	--
10.2	Jumlah perangkat telepon radio VHF dua arah <i>Number of two-way VHF radiotelephone apparatus</i>	--
3.	Keterangan tentang sistem dan perlengkapan navigasi <i>Details of navigational system and equipment</i>	
1.1	Pedoman magnet standar <sup>1</sup> <i>Standard magnetic compass<sup>1</sup></i>	FITTED
1.2	Pedoman magnet cadangan <sup>1</sup> <i>Spare magnetic compass<sup>1</sup></i>	--
1.3	Pedoman Gasing <sup>1</sup> <i>Gyro-compass<sup>1</sup></i>	--
1.4	Repeater haluan pedoman gasing <sup>1</sup> <i>Gyro-compass heading repeater<sup>1</sup></i>	--

1. Tidak diwajibkan  
*Not required*
2. Coret yang tidak perlu  
*Delete as appropriate*

1.5 Repeter baringan pedoman gasing <sup>1</sup> <i>Gyro-compass bearing repeater<sup>1</sup></i>	—
1.6 Sistem kendali haluan atau lintasan <sup>1</sup> <i>Heading or track control system<sup>1</sup></i>	—
1.7 Pelorus atau alat baringan pedoman <sup>1</sup> <i>Pelorus or compass bearing device<sup>1</sup></i>	—
1.8 Alat koreksi garis haluan dan baringan <i>Means of correcting heading and bearings</i>	—
1.9 Alat pancar penuntun haluan (THD) <sup>1</sup> <i>Transmitting heading device (THD)<sup>1</sup></i>	—
2.1 Peta laut / Sistem peraga-peta dan informasi elektronik (ECDIS) <sup>2</sup> <i>Nautical charts / Electronic chart display and information system (ECDIS)<sup>2</sup></i>	PROVIDED
2.2 Penataan cadangan untuk ECDIS <i>Backup arrangements for ECDIS</i>	—
2.3 Publikasi Nautika <i>Nautical publication</i>	PROVIDED
2.4 Penataan cadangan untuk publikasi nautika elektronik <i>Backup arrangements for electronic nautical publication</i>	—
3.1 Alat penerima sistem satelit navigasi global / sistem navigasi radio terestrial <sup>1,2</sup> <i>Receiver for a global navigational satellite system / terrestrial radio navigation system<sup>1,2</sup></i>	FITTED
3.2 Radar 9 GHz <sup>1</sup> <i>9 GHz Radar<sup>1</sup></i>	FITTED
3.3 Radio kedua (3GHz/9GHz) <sup>1,2</sup> <i>Second Radar (3GHz/9GHz)<sup>1,2</sup></i>	—
3.4 Alat bantu plotting radar otomatis (ARPA) <sup>1</sup> <i>Automatic radar plotting aid (ARPA)<sup>1</sup></i>	—
3.5 Alat bantu garis haluan otomatis <sup>1</sup> <i>Automatic tracking aid<sup>1</sup></i>	—
3.6 Alat bantu garis haluan otomatis kedua <sup>1</sup> <i>Second automatic tracking aid<sup>1</sup></i>	—
3.7 Alat bantu plotting elektronika <sup>1</sup> <i>Electronic plotting aid<sup>1</sup></i>	—
4.1 Sistem identifikasi otomatis (AIS) <i>Automatic identification system (AIS)</i>	FITTED
4.2 Sistem identifikasi dan Penjejak kapal jarak jauh <i>Long-range identification and tracking of ships (LRIT)</i>	—
5.1 Pencatat data pelayaran (VDR) <sup>2</sup> <i>Voyage data recorder (VDR)<sup>2</sup></i>	—
5.2 Pencatat data pelayaran sederhana (SVDR) <sup>2</sup> <i>Simplified voyage data recorder (S-VDR)<sup>2</sup></i>	—
6.1 Alat ukur kecepatan dan jarak (melalui air) <sup>1</sup> <i>Speed and distance measuring device (through the water)<sup>1</sup></i>	—
6.2 Alat ukur kecepatan dan jarak (terhadap daratan pada arah depan dan samping) <sup>1</sup> <i>Speed and distance measuring device (over the ground in the forward and athwart ship direction)<sup>1</sup></i>	—
6.3 Perum gema <sup>1</sup> <i>Echo sounding device<sup>1</sup></i>	FITTED

1. Tidak diwajibkan  
*Not required*  
2. Coret yang tidak perlu  
*Delete as appropriate*



## Lampiran 4 Sertifikat Keselamatan Radio Kapal



### SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

No : AL.502/ 23 / 9 /KSOP.Btm/2023

Diterbitkan menurut ketentuan  
Issued under the provisions of the

Perpanjangan

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

REPUBLIK INDONESIA  
The Republic of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number of letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
CLEMENT I	YDA 3031	BATAM	280

Daerah Operasi Radio Kapal Sea areas in which ship is certified to operate	Nomor IMO <sup>1</sup> IMO Number <sup>1</sup>
A1	9646584

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

18-03-2011

DENGAN INI DINYATAKAN  
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan Peraturan Perundang-undangan  
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa:  
That the survey showed that
  - kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan instalasi radio  
the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations
  - fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan  
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Act
- Bahwa telah/tidak<sup>4</sup> diterbitkan Sertifikat Pembebasan  
That an Exemption has/has not<sup>4</sup> been issued

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15)  
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15)  
2. Coret yang tidak perlu  
Delete as appropriate

DIT. KAPPEL

G 617 464

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **22 NOVEMBER 2023** <sup>3</sup> berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara dan pemeriksaan bagian luar dari dasar kapal.  
*This certificate is valid until* <sup>3</sup> *subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini **BATAM, 10 MEI 2023**  
*Completion date of the Survey on which this certificate is based*

Diterbitkan di **BATAM** Pada tanggal **15 MEI 2023**  
*Issued at* *Date on*

PUP 1 No. 820230515366950



AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN  
OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM  
KEPALA BIDANG KELAIKLAUTAN KAPAL



<sup>3</sup>. Masukkan tanggal berakhirnya, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun.  
*Insert the expiry date of this certificate, the date and the month of this date correspond to the anniversary date*

434 713 0

**CATATAN PERLENGKAPAN MEMENUHI PERSYARATAN PERATURAN  
PERUNDANG-UNDANGAN REPUBLIK INDONESIA  
RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE INDONESIA SHIPPING ACT**

(FORM R)

No. AL.502/ 23 / 9 /KSOP.Btm/2023

**1 Data Kapal**  
*Particulars of ship*

Nama Kapal : CLEMENT I

Nomor atau huruf pengenal : YDA 3031

Jumlah minimum orang yang memenuhi syarat untuk mengoperasikan instalasi radio  
*Minimum number of persons with required qualification to operate the radio installation*

1 (ONE) PERSON GOC

**2 Rincian fasilitas radio**  
*Details of radio facilities*

	Butir <i>Item</i>	Ketersediaan <i>Actual Provision</i>
<b>1</b>	<b>Sistem Utama</b> <i>Primary System</i>	
<b>1.1</b>	<b>Instalasi radio VHF</b> <i>VHF radio installation</i>	
<b>1.1.1</b>	Encoder DSC <i>DSC Encoder</i>	FITTED
<b>1.1.2</b>	Pesawat jaga penerima DSC <i>DSC watch receiver</i>	FITTED
<b>1.1.3</b>	Radioteleponi <i>Radiotelephony</i>	FITTED
<b>1.2</b>	<b>Instalasi radio MF</b> <i>MF radio installation</i>	
<b>1.2.1</b>	Encoder DSC <i>DSC Encoder</i>	—
<b>1.2.2</b>	Pesawat jaga penerima DSC <i>DSC watch receiver</i>	—
<b>1.2.3</b>	Radioteleponi <i>Radiotelephony</i>	FITTED
<b>1.3</b>	<b>Instalasi radio MF/HF</b> <i>MF/HF radio installation</i>	
<b>1.3.1</b>	Encoder DSC <i>DSC Encoder</i>	—
<b>1.3.2</b>	Pesawat jaga penerima DSC <i>DSC watch receiver</i>	—
<b>1.3.3</b>	Radioteleponi <i>Radiotelephony</i>	—
<b>1.3.4</b>	Radiotelegrafi cetak langsung <i>Direct-printing radiotelegraphy</i>	—
<b>1.4</b>	Stasiun bumi kapal INMARSAT <i>INMARSAT ship earth station</i>	—
<b>2</b>	<b>Alat peringatan sekunder</b> <i>Secondary means of alerting</i>	FITTED



3	<b>Fasilitas penerima informasi keselamatan maritim</b> <i>Facilities for reception of maritime safety information</i>	
3.1	<b>Pesawat penerima NAVTEX</b> <i>NAVTEX receiver</i>	FITTED
3.2	<b>Pesawat penerima EGC</b> <i>EGC receiver</i>	--
3.3	<b>Pesawat penerima radiotelegrafi cetak langsung HF</b> <i>HF direct printing radiography receiver</i>	--
4	<b>EPIRB Satelit</b> <i>Satellite EPIRB</i>	
4.1	<b>COSPAS SARSAT</b> <i>COSPAS SARSAT</i>	FITTED
4.2	<b>INMARSAT</b> <i>INMARSAT</i>	--
5	<b>EPIRB VHF</b> <i>VHF EPIRB</i>	
6	<b>Transponder radar kapal</b> <i>Ship radar transponder</i>	FITTED

3 **Metode yang digunakan untuk menjamin ketersediaan fasilitas radio (Peraturan IV/15.6 dan 15.7)**  
*Methods used to ensure availability of radio facilities (regulation IV 15.6 and 15.7)*

3.1	<b>Duplikasi perlengkapan</b> <i>Duplication of equipment</i>	: --
3.2	<b>Pemeliharaan di darat</b> <i>Shore-based maintenance</i>	: --
3.3	<b>Kemampuan pemeliharaan di laut</b> <i>At sea maintenance capability</i>	: --

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa lampiran ini seluruhnya benar  
 THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all respect

Diterbitkan di BATAM Pada tanggal 15 MEI 2023



AN. MENTERI PERHUBUNGAN  
 OB. MINISTER OF TRANSPORTATION  
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
 KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN  
 OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM  
 KEPALA BIDANG KELAUKLAUTAN KAPAL  
 U.b.  
 KEPALA SEKSI SERTIFIKASI  
 KELAUKLAUTAN KAPAL



No. M.I. Endorsement :

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



NAMA : MUHAMAD ILHAM  
TEMPAT/TGL LAHIR : JAKARTA, 05 MEI 2000  
JENIS KELAMIN : LAKI-LAKI  
KEWARGANEGARAAN : INDONESIA  
STATUS : SINGLE  
AGAMA : ISLAM  
ALAMAT : PONDOK PINANG, KEBAYORAN LAMA,  
JAKARTA SELATAN  
NO TELEPON : 0877-7377-3518  
EMAIL : muhammdilhm87@gmail.com

### RIWAYAT PENDIDIKAN

- |                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| 1. SDN 12 PAGI JAKARTA           | LULUS TAHUN 2012 |
| 2. SMPN 29 JAKARTA               | LULUS TAHUN 2015 |
| 3. SMAN 74 JAKARTA               | LULUS TAHUN 2018 |
| 4. AKMI SUAKA BAHARI CIREBON     | LULUS TAHUN 2023 |
| 5. SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN | LULUS TAHUN 2024 |