

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



SKRIPSI

**ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN
KEBERANGKATAN KAPAL *TUG BOAT* MING SING
DAN TONGKANG JAAS 1801 YANG DIAGENI
OLEH PT. PELAYARAN DELTA
MANDIRI-BATAM**

Oleh :

MUHAMMAD RIDHO SYATRADI PA
NRP. 463200665

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



**SKRIPSI
ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN
KEBERANGKATAN KAPAL *TUG BOAT* MING SING
DAN TONGKANG JAAS 1801 YANG DIAGENI
OLEH PT. PELAYARAN DELTA
MANDIRI-BATAM**

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

Oleh :

**MUHAMMAD RIDHO SYATRADIPA
NRP. 463200665**

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama	: MUHAMMAD RIDHO SYATRADIPA
NRP	: 463200665
Program Pendidikan	: DIPLOMA IV
Program Studi	: KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN (KALK)
Judul	: ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN KAPAL <i>TUG BOAT</i> MING SING DAN TONGKANG JAAS 1801 YANG DIAGENI OLEH PT. PELAYARAN DELTA MANDIRI - BATAM

Jakarta, 23 Juli 2024

Pembimbing Utama

Roma Dormawaty, S.Si. T., MM
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

Pembimbing Pendamping

Ir. Junaidi, M.M.
Pembina Madya (IV/d)
NIP. 19630814 199403 1 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

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

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



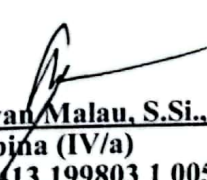
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI


Nama : MUHAMMAD RIDHO SYATRADIPA
NRP : 463200665
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN
KAPAL *TUG BOAT* MING SING DAN
TONGKANG JAAS 1801 YANG DIAGENI
OLEH PT. PELAYARAN DELTA MANDIRI -
BATAM


Ketua Penguji

Anggota Penguji

Anggota Penguji


Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M. M
Pembina (IV/a)
NIP. 19720413 199803 1 005


Susi Herawti, S.Si., M.Pd.
Penata (III/c)
NIP. 19840611 200912 2 002


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

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK


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

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin, Segala puji dan syukur Kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmatnya yang berlimpah sehingga Penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk menyelesaikan Program Diploma IV Jurusan KALK yang telah ditentukan sesuai dengan Kurikulum Pendidikan.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktik di PT. Pelayaran Delta Mandiri. Pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

**“ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN KEBERANGKATAN KAPAL
TUG BOAT MING SING DAN TONGKANG JAAS 1801 YANG DIAGENI
OLEH PT. PELAYARAN DELTA MANDIRI-BATAM”**

Berkat bimbingan dan pengarahan serta dorongan dari berbagai pihak, maka penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, antara lain :

1. Yth. Bapak Dr. Capt Tri Cahyadi, M.H., M. Mar., selaku Ketua STIP Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selas dini, S.Si.T., M. M. Tr., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Bapak Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M. M. Tr., selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Yth. Ibu Roma Dormawaty, S Si.T., M.M., Selaku Dosen Pembimbing Utama yang sudah memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Yth. Bapak Ir. Junaidi., MM. selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang sudah

memberikan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

6. Yth. Pimpinan dan seluruh karyawan PT. Pelayaran Delta Mandiri. Pak Danny Priabudi, Pak Jeremia Manurung, dan teman Arif Rahmat yang sudah memberi semangat dan kesempatan penulis dalam mencari ilmu selama praktik darat.
7. Yth. Keluarga besar Alumni Akademi Ilmu Pelayaran di Batam yang sudah memberikan semangat dan dukungan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Yang tercinta kedua orang tua saya yang telah berjuang keras, mendidik, dan membesarkan dengan penuh kasih sayang serta selalu menjadi penyemangat penulis dalam menyelesaikan skripsi. Serta Kakak Kandung yang saya cinta Almarhum Muhammad Faizal Febriansyah Alumni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta angkatan 48 yang senantiasa menjadi sosok kakak yang selalu memberikan masukan, motivator, dan menjadi kakak yang bertanggung jawab kepada adik-adiknya semasa hidup.
9. Teman-teman angkatan 63, sebagai teman satu angkatan penulis selama menjalani pendidikan di STIP Jakarta.
10. Semua pihak yang tidak penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat kekurangan. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan kritikan dan saran yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, 23 Juli 2024

Penulis

MUHAMMAD RIDHO SYATRADIKA

NRP. 463200665

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR BAGAN.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
 BAB I : PENDAHULUAN	 1
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah	5
C. Batasan Masalah.....	5
D. Rumusan Masalah	6
E. Tujuan Penelitian.....	6
F. Manfaat Penelitian.....	6
G. Sistematika Penelitian	6
 BAB II : LANDASAN TEORI.....	 8
A. Pengertian atau Definisi Operasional	8
B. Teori	19
C. Kerangka Pemikiran	20
 BAB III : METODE PENELITIAN	 23
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	23
B. Metode Pendekatan	24
C. Sumber Data	25
D. Teknik Pengumpulan Data.....	27
E. Teknik Analisis Data	28
 BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN	 30
A. Deskripsi Data	30

	B. Analisis Data.....	47
	C. Alternatif Pemecahan Masalah.....	51
	D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah.....	52
	E. Pemecahan Masalah	53
BAB V	: KESIMPULAN DAN SARAN	55
	A. Kesimpulan	55
	B. Saran.....	55

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Dokumen Syarat Persetujuan Pengeluaran Barang	4
Gambar 2.1 Proses <i>Clearance</i> Kapal Sistem <i>Inaportnet</i>	13
Gambar 2.2 Proses <i>Clearance</i> Kapal Sistem <i>Inaportnet</i>	14
Gambar 2.3 Proses <i>Clearance</i> Kapal Sistem <i>Inaportnet</i>	14
Gambar 2.4 Pemeriksaan Kesehatan Kapal oleh Petugas Karantina	16
Gambar 3.1 Diagram Fishbone	29
Gambar 4.1 Pernyataan Permasalahan.....	47
Gambar 4.2 Identifikasi Kategori Permasalahan.....	48
Gambar 4.3 Menentukan Sebab yang Terjadi Pada Permasalahan Pertama	49
Gambar 4.4 Menentukan Sebab yang Terjadi Pada Permasalahan Kedua	50

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Data Jumlah Kapal Penundaan di Wilayah Batu Ampar Milik Badan Pengusahaan Batam dan Pelabuhan Khusus PT. Tat Hong VME.....	3
Tabel 1.2 Lamanya Waktu Tunggu Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 Dalam Pelayanan Penundaan	4
Tabel 1.3 Dokumen Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing yang Sudah Habis Masa Berlakunya Saat Proses Keberangkatan Kapal 24 Desember 2022	4
Tabel 4.1 Daftar Kunjungan Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 yang di Agensi Oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri, Batam	36
Tabel 4.2 Data Hambatan yang dimiliki Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 pada 10 Desember 2022 dan 24 Desember 2022	38
Tabel 4.3 Laporan Kunjungan Kapal Tahun 2022-2023 di Pelabuhan Khusus PT. Tat Hong VME Batu Ampar Batam	42
Tabel 4.4 Laporan Kunjungan Kapal Tahun 2022-2023 di Pelabuhan Umum Batu Ampar Batam	42
Tabel 4.5 Hasil Wawancara 10 Perusahaan Keagenan di Batam Terhadap Pelayanan Penundaan di Wilayah Batu Ampar, Batam	45

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Prosedur Sebelum Kapal Tiba/Keluar.....	19
Bagan 2.1 Prosedur Perusahaan Sebelum Melakukan Keberangkatan Kapal.....	19
Bagan 2.3 Pelayanan Keberangkatan Kapal.....	20
Bagan 2.4 Kerangka Pemikiran.....	22
Bagan 3.1 Struktur Organisasi PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam.....	24

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 : Surat Izin Usaha Perusahaan Keagenan Kapal	59
Lampiran 2 : Aturan Menteri Perhubungan Wajib Memiliki <i>Wreck Removal</i>	60
Lampiran 3 : Pas Besar Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing	61
Lampiran 4 : Surat Ukur Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing	62
Lampiran 5 : Surat Laut Tongkang JAAS 1801	63
Lampiran 6 : Surat Ukur Tongkang JAAS 1801	64
Lampiran 7 : Laporan Kedatangan/Keberangkatan Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing	65
Lampiran 8 : Laporan Kedatangan/Keberangkatan Kapal Tongkang JAAS 1801	66
Lampiran 9 : Sertifikat <i>Wreck Removal</i> Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing yang Sudah Habis Masa Berlakunya.....	67
Lampiran 10 : Sertifikat <i>Wreck Removal</i> <i>Tug Boat</i> Ming Sing Terbaru	68
Lampiran 11 : <i>Inward</i> dan <i>Outward</i> Manifest.....	69
Lampiran 12 : Surat Persetujuan Berlayar <i>Tug Boat</i> Ming Sing.....	71
Lampiran 13 : Surat Persetujuan Berlayar Tongkang JAAS 1801	72
Lampiran 14 : Wawancara Terhadap Kepala Operasional dan Tim Operasional PT. Pelayaran Delta Mandiri-Batam	73
Lampiran 15 : Wawancara Terhadap Perusahaan Keagenan di Batam	75
Lampiran 16 : Cek <i>list</i> Jasa Kepelabuhanan.....	80
Lampiran 17 : <i>Memorandum</i> Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing.....	81
Lampiran 18 : <i>Memorandum</i> Kapal Tongkang JAAS 1801	82
Lampiran 19 : <i>Ship Particullar</i> <i>Tug Boat</i> Milik Terminal Khusus PT. Tat Hong	83
Lampiran 20 : Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801	84
Lampiran 21 : Foto Penulis Saat Melakukan Praktik Darat	86
Lampiran 22 : <i>Master Sailling</i>	87
Lampiran 23 : Surat Pernyataan Pemilik Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing	89
Lampiran 24 : Permohonan Saran Melalui <i>Email</i> Batam <i>Port</i>	90
Lampiran 25 : Surat Permohonan Saran Kepada Batam <i>Port</i>	91

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kota terbesar yang berada di provinsi Kepulauan Riau di Indonesia adalah Kota Batam. Kota Batam memiliki lokasi yang strategis untuk sektor perdagangan, kota ini terletak dekat dengan Singapura dan Malaysia, berjarak 12,5 mil, dan berada di jalur maritim internasional. Salah satu unit usaha pengelolaan Pelabuhan Batam memiliki keunikan karena dikendalikan oleh badan oleh Badan Pengusahaan Kawasan perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam daripada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Pelabuhan Batam Atau Badan Usaha Pelabuhan Batam sebagai pengelola Pelabuhan di Batam, merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis yang bersifat khusus karena tidak dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, tetapi dikelola oleh Badan Pengusahaan Batam. Salah satu seksi yang ada di Kantor Pelabuhan Laut Batam adalah seksi Pemanduan dan Penundaan yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada nakhoda kapal tentang keadaan perairan setempat yang penting untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran di lingkungan wilayah yang sudah ditetapkan. Wilayah yang ditetapkan untuk wajib pemanduan dan penundaan yaitu Batu Ampar dan Tanjung Uncang.

Kawasan Batam memiliki perkembangan yang pesat. Tidaklah mengherankan apabila Batam mampu menjelma menjadi Kawasan perekonomian yang diperhitungkan di Internasional. Kota Batam merupakan sebuah paket lengkap yang diidamkan oleh para *investor*. Ranah investasi, perekonomian, perdagangan, dan berbagai bidang lainnya mengalami kemajuan pesat. Salah satunya adanya Pelabuhan Batam. Pembangunan pelabuhan Batam merupakan sebuah strategi yang tepat dalam menyikapi keadaan bahwa wilayah perairan yang dimiliki oleh Batam lebih luas dibandingkan wilayah daratannya. Berbagai pelabuhan yang dibangun di Batam membuat aksesibilitas semakin mudah. Perpindahan manusia maupun barang juga semakin lancar. Pelabuhan Batam merupakan salah satu bentuk infrastruktur yang menjadi fokus untuk terus dikembangkan. Dalam

konteks investasi, pelabuhan memiliki peran sentral dalam meningkatkan pendapatan yang dihasilkan. Letak strategis yang dipunyai oleh Batam akan menjadi sia-sia jika tidak memiliki pelabuhan bertaraf internasional. Kota Batam mempunyai 1 Pelabuhan Utama/Umum untuk melayani kegiatan Kapal dalam negeri maupun luar negeri dalam jumlah besar dan memiliki 159 Terminal Khusus, dan 45 Terminal yang digunakan hanya untuk kepentingan sendiri.

Keagenan memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam industri pelayaran sebagai wakil pemilik kapal, Perusahaan keagenan bertindak sebagai perwakilan dalam urusan administrative, komersial, dan operasional. Perusahaan keagenan juga mengkoordinasikan proses logistik terkait kedatangan dan keberangkatan kapal di Pelabuhan serta menyiapkan dokumen yang diperlukan. PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam merupakan Perusahaan khusus keagenan kapal yang berdiri pada tanggal 18 September 2017 yang melayani kegiatan keagenan kapal dalam maupun luar negeri. PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam ini berfokus pada layanan bisnis seperti agen pengiriman, bongkar dan muat barang, *Crew Handling*, *Custom Clearance*, proses *Clearance In/Out* Kapal, Pelayanan *Docking*, dan Pengurusan Dokumen Kapal. Sebagai Perusahaan yang bergerak pada jasa keagenan kapal, dalam kegiatannya PT. Pelayaran Delta Mandiri menerima pengurusan keberangkatan kapal dari *owner* atau *Charterer* melalui surat penunjukan keagenan yang dikirim melalui email yang berisi data kapal dan rencana kegiatan kapal. Pada umumnya jenis kapal yang ditangani oleh PT. Pelayaran Delta mandiri yaitu Kapal *Tug Boat*, Tongkang, dan *Bulk Carrier*. PT. Pelayaran Delta Mandiri yang berlokasi di daerah Kepulauan Riau Batam, diharapkan dapat memberikan pelayanan terbaiknya guna melancarkan kegiatan transportasi laut serta dapat meningkatkan kualitas perusahaan agar dapat tetap menjaga kepercayaan pelanggan sebagai pemberi jasa keagenan kapal.

Selama penulis menjalani praktik darat di PT. Pelayaran Delta Mandiri, penulis mengalami kendala dalam proses *clearance in* dan *clearance out* kapal yang mereka ageni. Dalam penelitian ini penulis mengangkat permasalahan kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 yang beroperasi di Terminal Khusus PT. Tat Hong VME wilayah Batu Ampar Batam yang dialami penulis saat melaksanakan Praktik Darat pada 10 Desember 2022 dan 24 Desember 2022. Adapun permasalahan yang terjadi seperti adanya dokumen kapal berupa *Wreck Removal* milik Kapal *Tug Boat* Ming Sing yang berakhir masa berlakunya saat pemeriksaan oleh Syahbandar yang menyebabkan keterlambatan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, pada Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2022 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim disebutkan bahwa Pemilik Kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pencemaran lingkungan kepada Perusahaan Asuransi, dan lamanya menunggu waktu layanan Kapal Penundaan di Perairan Batu Ampar untuk membantu Kapal bergerak masuk atau keluar Dermaga. Wilayah Batu Ampar merupakan wilayah perairan yang mewajibkan pandu dan tunda hal ini diwajibkan dikarenakan untuk menunjang keamanan navigasi dan menghindari terjadinya kecelakaan karena Perairan Batu Ampar merupakan jalur lalu lintas yang banyak di lewati kapal. Badan Pengusahaan Batam hanya memiliki 4 kapal tunda untuk melayani penundaan kapal yang beroperasi di pelabuhan umum maupun Terminal Khusus, dan tidak semua Terminal Khusus memiliki layanan kapal tundanya sendiri. Terminal Khusus PT. Tat Hong memiliki 1 sarana Kapal Tunda yang hanya digunakan untuk membantu keluar atau masuknya kapal yang ingin beroperasi di Terminal Khusus PT. Tat Hong Vme Batu Ampar, Batam, dan juga permasalahan terhadap terhambatnya penerbitan Surat Persetujuan Pengeluaran Barang oleh Bea dan Cukai dikarenakan proses keberangkatan kapal pada hari sabtu, 24 Desember 2022 merupakan hari libur natal dan tahun baru.

Tabel 1.1
Jumlah Kapal Tunda di Wilayah Batu Ampar Milik Badan
Pengusahaan Batam dan Terminal Khusus PT. Tat Hong VME

No	Daftar kapal Tunda Milik Badan Pengusahaan Batam	Kondisi	Daftar Kapal Tunda Milik Terminal Khusus PT. Tat Hong VME	Kondisi
1.	MEDLIN III 2000 HP	Baik	King Fishers 700 HP	Dalam Perbaikan
2.	MEGAMAS SKY 1318 HP	Baik		
3.	HEMING WAY 2400 HP	Baik		
4.	MARTHA PRIMA 2000 HP	Baik		
Jumlah		4	1	

Sumber : Pusat Pelayanan Administrasi Terpadu Badan Usaha Pelabuhan Batu Ampar

Tabel 1.2
Lamanya Waktu Tunggu Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801
Dalam Pelayanan Penundaan

Waktu Layanan	Layanan Penundaan	Lamanya Waktu Tunggu
10 Desember 2022	Menunggu penundaan untuk bertambat di Dermaga	2 Jam
24 Desember 2022	Menunggu penundaan untuk keluar dari Dermaga	3 Jam

Sumber : PT. Pelayaran Delta Mandiri

Tabel 1.3
Dokumen Kapal *Tug Boat* Ming Sing yang Sudah Habis Masa Berlakunya Saat
Proses Keberangkatan Kapal 24 Desember 2022

Nama Dokumen Kapal	Masa Berlaku
<i>Wreck Removal</i>	22 Desember 2021 – 22 Desember 2022

Sumber : PT. Pelayaran Delta Mandiri

OUTWARD MANIFEST		No Pengukuran : 180830896225/20221221000386	Tgl : 24-12-2022	PELAYARAN DELTA MANDIRI / 826764043215000		BC 1.1
Kantor Pabean : 020400/KPU BATAM		No BC 1.0 : -	Tgl : -	PERUM SIRIAONI INDAH BLOK B NO.10 RT.001 RW.015 PATAM		
Kelompok : Barang atau peti kemas kosong tujuan Kawasan Bebas		No BC 1.1 : 037623	Tgl : 24-12-2022	LESTARI, SEKUPANG		
lain (31)						
Nama Serana Pengangkut : TB. MING SING / TK. JAAS	Pelabuhan Asal - Transit :	Batu Ampar - Batu Ampar	Jml. MBL/MAWB :	1	Bruto :	789.909.5000 Kgm
No. Voy/Flight : 0	Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya :	Tanjung Balai Karimun - Tanjung Balai Karimun	Jml. HBL/HAWB :	1	Volume :	568.9300 M3
Bendera : ID / INDONESIA	Perkiraan Waktu Tiba/Berat :	-25-12-2022 09:00:00	Jml. Peli Kemas :	-	GRT/LCA :	0 / 0
No. IMO/MMSI/Reg./Pol. : 0/0/-/-	Waktu Tiba/Bongkar/Muat :	-/-/-	Jml. Kemas :	29	Draft D/B :	0 / 0
No. Pos	Nomor & Tgl. BL/AWB/Lain.	Nama, NPWP, & Alamat Shipper Nama, NPWP, & Alamat Consignee Nama, NPWP, & Alamat Notify Party	Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peli Kemas	Uraian Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Muat/ Transit/Bongkar	
0001 0000 0000	Master : - 003BL-PDM/XII/2022 - 23/12/2022 House : - 003BL-PDM/XII/2022 - 23/12/2022 Dokumen SAD-PPFTZ : - 35734.1 - 23/12/2022 020400 Mother Vessel : -	Shipper : - PT. VME PROCESS (628036514217000) - JLN. TALAMATEA RT 004 / RW 003 KELURAHAN TANJUNG SENGKUANG BATU AMPAR, BATAM KEPULAUAN RIAU - INDONESIA Consignee : - PT. SAIPEM INDONESIA (-) - JE. RAJA HAJI FISABILILLAH, RT.000 RW. 000 PANGKE - MERAL TJ. BALAI KARIMUN - KEPRI RIAU, 29634 Notify Party : - 0 - 0 - 0	AS MARKED 29 PK ** 0 Kontainer **	7308 FOR THE SUPPLY OF 17TH BATCH TERTIARY STEEL FOR SIKB WORKING PLATFORM- JACKET FOR THE SUPPLY OF 17TH BATCH TERTIARY STEEL FOR SIKB ADDITIONAL PART FOR WORKING FOR THE SUPPLY OF 19TH BATCH TERTIARY STEEL FOR SIKB CABLE TRAY SUPPORT - TOPSIDE FOR THE SUPPLY OF 19TH BATCH TERTIARY STEEL FOR SIKB EQUIPMENT SUPPORT - TOPSIDE ETC Bruto Total : 789.909.5000 Kgm Volume Total : 568.9300 M3	IDBTU/Batu Ampar IDBTU/Batu Ampar IDTBK/Tanjung Balai Karimun IDTBK/Tanjung Balai Karimun	

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

PELAYARAN DELTA MANDIRI

Halaman: 1 dari 1

DANNY PRIABUDI

Gambar 1.1
Dokumen Surat Persetujuan Pengeluaran Barang
Sumber : PT. Pelayaran Delta Mandiri

Dalam permasalahan yang penulis alami selama praktik darat akan berakibat kurang baik terhadap kualitas pelayanan perusahaan yang akan berakibat kurangnya rasa kepuasan pelayanan oleh pengguna jasa. Untuk menjaga daya saing dan berkelanjutan bisnis, penting untuk mengidentifikasi dan menganalisis terjadinya penghambat proses keberangkatan kapal.

Dengan memahami akar penyebab masalah, perusahaan dapat mengambil langkah-langkah yang tepat untuk meningkatkan efisiensi dan meminimalisir keterlambatan yang ada

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis mengangkat judul :

**“ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN KEBERANGKATAN KAPAL
TUG BOAT MING SING DAN TONGKANG JAAS 1801 YANG DIAGENI OLEH
PT. PELAYARAN DELTA MANDIRI – BATAM”**

Dalam penelitian ini penulis mengidentifikasi beberapa masalah berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan yaitu :

B. IDENTIFIKASI MASALAH

1. Adanya Dokumen Kapal yang sudah habis masa berlakunya saat dilakukan pemeriksaan oleh Syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
2. Lamanya waktu tunggu layanan Penundaan dikarenakan terbatasnya Kapal Tunda di Perairan Batu Ampar untuk membantu kapal bergerak masuk dan keluar Dermaga.
3. Terlambatnya pengurusan Dokumen kapal oleh pihak *Owner*.
4. Terhambatnya penerbitan dokumen Surat Persetujuan Pengeluaran Barang oleh Bea dan Cukai dikarenakan hari libur.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah yang penulis uraikan, maka penulis dapat menentukan batasan masalah sebagai berikut :

1. Adanya Dokumencuki Kapal yang sudah habis masa berlakunya saat dilakukan pemeriksaan oleh Syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
2. Lamanya waktu tunggu layanan Penundaan dikarenakan terbatasnya Kapal Tunda di Perairan Batu Ampar untuk membantu kapal bergerak masuk dan keluar Dermaga.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah tersebut, maka penulis menyusun rumusan masalah sebagai

1. Bagaimana mengatasi Dokumen Kapal yang sudah habis masa berlakunya saat penerbitan Surat Persetujuan Berlayar oleh Syahbandar ?
2. Bagaimana mengatasi lamanya waktu tunggu dalam pelayanan kapal tunda untuk membantu kapal bergerak masuk dan keluar Dermaga?

E. TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mengetahui bagaimana upaya mengatasi Dokumen Kapal yang sudah habis masa berlakunya saat penerbitan Surat Persetujuan Berlayar oleh Syahbandar.
2. Untuk mengetahui bagaimana upaya mengatasi lamanya waktu tunggu dalam pelayanan kapal tunda untuk membantu kapal bergerak masuk dan keluar Dermaga?

F. MANFAAT PENELITIAN

a. Aspek Teoritis

Sebagai bahan referensi atau masukan untuk perkembangan ilmu pengetahuan dan dapat menambah kajian ilmu pelayaran khususnya bidang ilmu Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) sehingga dapat bermanfaat untuk bahan penelitian selanjutnya tentang bagaimana upaya mengatasi masalah keterlambatan keberangkatan kapal dan mengetahui penyebab masalah yang terjadi.

b. Aspek Praktis

Dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pihak-pihak terkait dalam hal bagaimana upaya memperlancar proses keberangkatan kapal tanpa adanya hambatan sehingga dapat meningkatkan kepuasan pelanggan.

G. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan pembahasan dalam penyajian isi materi yang dibahas, maka penulis mencoba mensistematisasikan penulisan dalam 5 (lima) bab yang saling berkaitan satu sama lain. Tergantung pada isi subjek, yang akan diperlakukan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pendahuluan ini, penulis memaparkan latar belakang permasalahan yang muncul di PT. Pelayaran Delta mandiri yaitu terhambatnya keberangkatan kapal yang diageni. Kemudian dilakukan identifikasi masalah dan kendala. Setelah dibatasi, muncul rumusan masalah yang kemudian menjadi dasar skripsi.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini, penulis menjelaskan tentang definisi keagenan kapal, jenis- jenis keagenan kapal, peran dan fungsi keagenan kapal, definisi kedatangan dan keberangkatan kapal, instansi-instansi yang terkait dalam proses keagenan kapal, serta proses keberangkatan kapal.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini penulis menjelaskan bagaimana informasi tentang topik penelitian dikumpulkan, teknik pengumpulan data yang menunjukkan metode apa yang digunakan untuk mengumpulkan data.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis menyajikan permasalahan yang berkaitan dengan masalah yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang berkaitan dengan masalah untuk mencari penyebab masalah tersebut.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini penulis memberikan kesimpulan yang berisi tentang jawaban yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta saran yang berguna sebagai bahan evaluasi bagian operasional di PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam untuk mencapai hasil yang optimal.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN ATAU DEFINISI OPERASIONAL

Bab ini menguraikan beberapa teori yang menjadi landasan dasar dari penulisan skripsi ini. Secara induktif beberapa teori berikut digunakan untuk menganalisa permasalahan pada skripsi, sehingga dapat diketahui penyebab dan cara penyelesaian dengan tepat.

1. Pengertian Keagenan

Menurut Suyono (2005) keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi jika dua pihak bersepakat membuat perjanjian dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. Apabila suatu kapal berlabuh disuatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi

2. Prosedur Penanganan Dokumen Kapal

Menurut Ibnu Syamsi (2003:10) mendefinisikan prosedur sebagai suatu rangkaian metode yang telah menjadi pola tetap dalam melakukan suatu pekerjaan yang saling terkait satu sama lainnya. Dalam kamus Bahasa Indonesia dikatakan bahwa prosedur adalah jalannya suatu peristiwa dari awal sampai akhir. Selain itu diterangkan bahwa, prosedur adalah jalur-jalur yang harus di tempuh untuk mencapai tujuan. Dokumen Kapal adalah dokumen yang berkaitan dengan kapal dan digunakan untuk kepentingan operasional, administratif, dan hukum.

Dokumen Kapal meliputi dokumen yang dikeluarkan oleh pihak berwenang,

seperti dokumen kargo, dokumen keamanan, dan dokumen kepelabuhanan. Penanganan dokumen kapal yang baik sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional kapal dan kepatuhan terhadap peraturan dan standar keselamatan maritim. Penanganan dokumen kapal yang buruk dapat menyebabkan penundaan dalam keberangkatan kapal.

3. Tenaga Kerja

Dalam Undang-undang 13 Tahun 2003 tentang Tenaga kerja memberikan pengertian tentang tenaga kerja yang terdapat dalam Pasal 1 ayat 2 bahwa tenaga kerja yaitu setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan/atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk Masyarakat.

Keberhasilan suatu Pembangunan ekonomi dipengaruhi oleh factor produksi. Faktor produksi sering didefinisikan sebagai setiap hal yang diperlukan secara teknis untuk memproduksi suatu barang atau jasa. Faktor-faktor produksi tersebut diantaranya yaitu bahan pokok perlatan Gedung, tenaga kerja, mesin dan modal yang secara garis besar dapat dikategorikan menjadi input manusia dan non manusia.

B. TEORI

1. Pengertian Analisis

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya. Analisis sangat dibutuhkan untuk menganalisis dan mengamati sesuatu yang tentunya bertujuan untuk mengamati sesuatu yang tentunya bertujuan untuk mendapatkan hasil akhir dari pengamatan yang sudah dilakukan.

2. Pengertian Keterlambatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengertian keterlambatan memiliki arti hal terlambat, keterlambatan adalah sesuatu hal yang telah lewat dari waktu yang telah ditentukan.

3. Pengertian *Clearance in* dan *Clearance Out* Kapal

Menurut Purwosutjipto (2003) *Clearance* adalah pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan bagi kapal, sangatlah penting bagi

keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang dan crewnya, dalam keagenan ada dua istilah *Clearance* yaitu :

a) *Clearance in*

Clearance in adalah suatu proses untuk mendapatkan izin dari pihak instansi pelabuhan untuk melakukan aktivitas di wilayah pelabuhan-pelabuhan tersebut.

b) *Clearance Out*

Clearance out adalah suatu proses untuk mendapatkan izin keluar pelabuhan untuk melanjutkan kegiatan pelayaran kepelabuhan berikutnya.

4. Peran dan Fungsi Keagenan Kapal.

Perusahaan Keagenan memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam industri pelayaran. Sebagai wakil pemilik atau operator kapal, perusahaan keagenan bertindak sebagai perawikilan dalam urusan administratif, komersial, dan operasional. Perusahaan keagenan juga mengkoordinasikan proses logistik terkait kedatangan dan keberangkatan kapal di Pelabuhan serta menyusun atau menyiapkan dokumen yang di perlukan.

a. Peran Keagenan Kapal

1) Perwakilan Pemilik Kapal

Sebagai Perwakilan dalam pengurusan administratif, komersial, dan operasional.

2) Koordinasi Logistik.

Bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan proses logistik terkait kedatangan dan keberangkatan kapal di Pelabuhan.

3) Penyusunan Dokumen

Perusahaan Keagenan membantu menyusun dokumen seperti *cargo manifest*, laporan kepabeanan, dan dokumen perizin yang diperlukan untuk kapal masuk dan keluar.

1) Layanan Pelanggan

Sebagai penghubung antara pemilik kapal dengan pihak terkait di Pelabuhan.

b. Fungsi Perusahaan Keagenan

1) Administratif Pelabuhan

Melakukan perizinan warta kedatangan dan keberangkatan kapal dan

pembayaran biaya Pelabuhan.

2) Koordinasi Operasional

Mengkordinasikan antara pemilik kapal dengan otoritas pelabuhan dalam hal penjadwalan kedatangan dan keberangkatan kapal, fasilitas bongkar muat, serta layanan pendukung lainnya.

3) Penyedia Informasi

Menyediakan informasi aktual mengenai jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal.

4) Manajemen Resiko

Membantu dalam manajemen resiko operasional terkait cuaca buruk, konflik, atau masalah teknis pada kapal agar dapat meminimalisir dampak negatif terhadap kelancaran kegiatan di pelabuhan.

5. Instansi-Instansi yang Terkait Dalam Proses Keagenan Kapal

Adapun instansi-instansi yang terkait menurut R.P. Suyono. (2010) dalam membantu proses keagenan kapal yang dapat menunjang kinerja keagenan agar berjalan sesuai dengan prosedur yang ada. Instansi tersebut diantaranya :

a. Bea dan Cukai

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

- 1) Mengadakan pemeriksaan terhadap keluar / masuknya barang di daerah Bea dan Cukai.
- 2) Pemeriksaan terhadap barang muatan di kapal maupun di Gudang.
- 3) Mengawal barang yang belum terkena bea masuk sesuai tarif untuk jenis barang yang sudah ditetapkan oleh pemerintah.
- 4) Mengawal barang yang belum terkena bea masuk dari pelabuhan enterport atau sebaliknya.

b. Syahbandar (*Harbour Master*)

Syahbandar adalah Instansi yang memiliki tugas sebagai penegak hukum dalam keselamatan berlayar untuk masuk dan keluarnya kapal di suatu Pelabuhan.

c. Imigrasi

Direktorat Imigrasi adalah badan yang berada di bawah Departemen Hukum dan Ham. Dipelabuhan, Imigrasi memiliki tugas untuk :

- 1) Mengawasi keluar dan masuk awak kapal.
- 2) Memeriksa penumpang dan awak kapal.
- 3) Memeriksa kelengkapan *Passport* penumpang asing.
- 4) Memberikan *Immigration Crewlist Clearance*.

d. Karantina/ Dinas Kesehatan

Sesuai dengan KM 26/1998, Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan. Adapun tugas Karantina di Pelabuhan adalah :

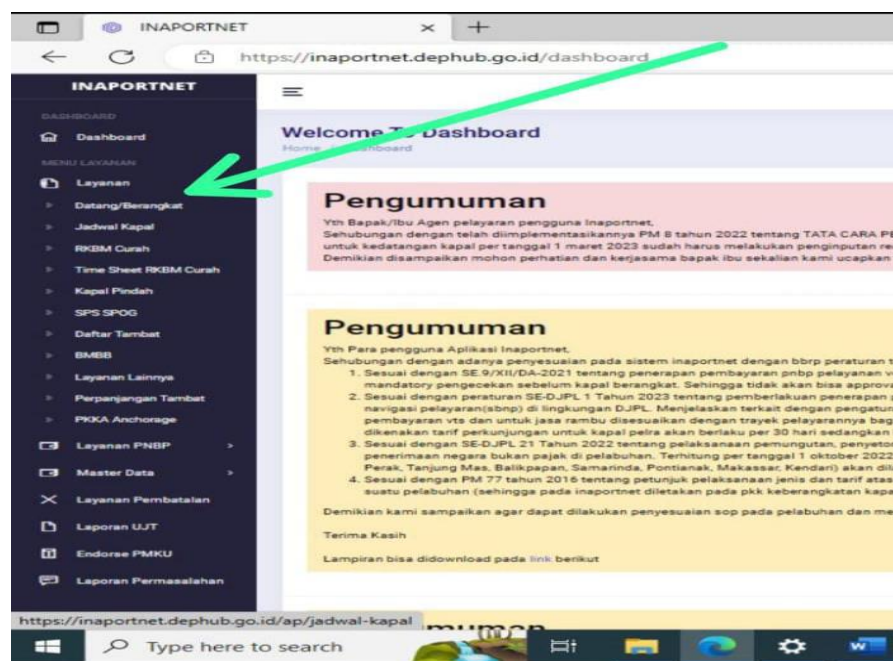
- 1) Melakukan pelayanan kesehatan.
- 2) Memeriksa Kesehatan kapal dan awak kapal.
- 3) Mengawasi tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar dan masuk Pelabuhan oleh kapal.
- 4) Memberikan *Health Certificate dan Health Clearance*. *Port Health Quarantine Certificate* diberikan kepada kapal lokal dan *Certificate of Praqtique* diberikan kepada kapal asing yang baru tiba.

6. Proses *Clearance* Kapal

Clearance in dan out merupakan kegiatan datangnya atau berlayarnya sebuah kapal dari port asal ke port tujuan. Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022) Surat Persetujuan Berlayar atau *Port Clearance* adalah dokumen yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Setiap kapal yang akan berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar sebagai pertanda bahwa kapal tersebut sudah layak meninggalkan Pelabuhan asal dengan keadaan aman. Surat Persetujuan berlayar ini hanya berlaku selama 1 x24 jam.

Setelah kapal selesai melakukan aktivitasnya di pelabuhan, maka agen yang ditunjuk oleh pemilik kapal akan mengurus segala perizinan di mulai dari permohonan kedatangan atau keberangkatan dengan sistem *Inaportnet*, Syahbandar, Kantor Kesehatan Pelabuhan, Imigrasi (Kapal dengan awak kapal asing / Kapal Indonesia yang akan berlayar ke luar negeri), Kantor Bea Cukai. Apabila agen sudah mengurus proses *Clearance*. Adapun proses dari pengurusan *Clearance* kapal :

- a. Membuat laporan *Clearance In* atau *Out* pada sistem *Inaportnet* Menurut (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022) Sistem Layanan Kepelabuhanan Secara Elektronik atau Indonesia *Portnet* adalah sistem layanan tunggal untuk kapal dan kegiatan lainnya yang terkait dengan kapal yang diterapkan secara elektronik dan terstandar.
- 1) Agen pelayaran yang mengajukan kedatangan atau keberangkatan kapal terlebih dahulu *regist* pada sistem *Inaportnet* melalui alamat *Inaportnet.dephub.go.id*. Setelah masuk pada sistem, agen dapat membuat layanan kedatangan atau keberangkatan dengan cara memilih *icon* layanan kedatangan atau keberangkatan.



Gambar 2.1

Proses *Clearance* Kapal Sistem *Inaportnet*
Sumber : PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam

- 2) Agen memasukan nomor layanan untuk dapat mengakses layanan kedatangan atau keberangkatan kapal dengan cara *copy* nomor layanan kapal yang akan di *Clearance*.

Gambar 2.2

Proses *Clearance* Kapal Sistem *Inaportnet*
 Sumber : PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam

- 3) Nomor layanan dimasukan, selanjutnya agen akan mengisi *tools* pada sistem *Inaportnet* dimulai dari *manifest* kapal, data awak kapal, *data manifest* bongkar muat, dokumen kapal, dan data permohonan pandu dan tunda keluar.

Gambar 2.3

Proses *Clearance* Kapal Sistem *Inaportnet*
 Sumber : PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam

- 4) Dalam proses *Clearance Out*, Agen melunasi pembayaran biaya Rambu dan VTS (*Vessel Traffic Service*) pada sistem *Inaportnet* dengan menginformasikan nomor layanan kapal pada petugas Syahbandar untuk menyetujui pembayaran *billing* PNB (Pembayaran Negara Bukan Pajak) pada sistem *Inaportnet*. *Billing* akan keluar secara otomatis apabila petugas sudah menyetujui pembayaran pada sistem. Untuk melihat *billing* dengan cara memilih *icon* layanan PNB (Pendapatan Negara Bukan Pajak) pada sistem *Inaportnet*. Hasil Pembayaran akan di *upload* agen pada *tools* dokumen kapal.
- b. Mengajukan berkas permohonan Kedatangan atau Keberangkatan pada Kantor Syahbandar
- Agen akan memberikan berkas pada Syahbandar untuk proses pemeriksaan kelengkapan dokumen kapal sebagai syarat kapal dapat keluar dan berangkat dari suatu Pelabuhan. Adapun dokumen yang harus disiapkan oleh agen :
- 1) Surat permohonan kedatangan atau keberangkatan Kapal.
 - 2) *Memorandum* / Daftar kelengkapan dokumen Kapal.
 - 3) *Crew List* Kapal.
 - 4) *Master Sailling* / Surat Pernyataan Kesiapan Berlayar oleh Nakhoda.
 - 5) Bukti pembayaran Rambu dan VTS (*Vessel Traffic Service*).
- c. Melaporkan kedatangan atau keberangkatan Kapal pada Kantor Kesehatan Pelabuhan
- Agen akan melaporkan kedatangan atau keberangkatan kapal kepada Kantor Kesehatan Pelabuhan dengan membayar *billing* penerbitan *Port Health Quarantine Certificate* pada sistem karantina melalui halaman *Simponi.kemenkeu.go.id*, untuk biaya pemeriksaan kapal berbeda berdasarkan kecil atau besarnya ukuran kapal. Sebagai syarat pemeriksaan kapal oleh petugas Kesehatan di perlukan beberapa dokumen yang perlu di siapkan oleh agen. Pemeriksaan dilakukan agar kapal dan awak kapal dapat keluar dari Pelabuhan dengan keadaan sehat. Adapun dokumen yang disiapkan oleh Agen :
- 1) Surat Permohonan kedatangan atau keberangkatan Kapal.

- 2) Bukti Pembayaran *Port Health Quarantine Certificate*.
- 3) *Crew List*.
- 4) *Crew List* Vaksin.
- 5) *Health Book*.
- 6) Sertifikat Kesehatan Kapal.
- 7) Sertifikat Kelengkapan Obat.
- 8) *Voyage memo* / Laporan 10 pelabuhan terakhir kapal



Gambar 2.4

Pemeriksaan Kesehatan Kapal oleh Petugas Karantina

Sumber : PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam

- d. Mengurus kedatangan atau keberangkatan Pada Kantor Imigrasi
 Agen akan mengurus proses *Clearance* pada imigrasi apabila menangani kapal dan *crew* asing, dan kapal Indonesia dengan *crew* lokal yang akan berlayar ke luar negeri. Agen tidak perlu mengurus *Clearance* Imigrasi apabila menangani kapal yang beroperasi dalam negeri. Untuk proses *Clearance* di Batam Instansi Imigrasi menggunakan *website E-Clearance kanimbatam.kemenkumham.go.id*. Proses yang dilakukan Agen dalam mengurus *Clearance Out* Imigrasi :
 - 1) Agen akan *Login* dalam *website E-Clearance kanimbatam.kemenkumham.go.id*. Kemudian memilih bagian form keberangkatan.
 - 2) Agen akan mengisi Informasi data Kapal yang akan diberangkatkan.
 - 3) Agen membuat *Crewlist* Keberangkatan dengan memasukan data *Passport crew*.

- 4) Agen akan mengupload dokumen berupa Permohonan Keberangkatan, *Crewlist*, *Port Health Quarantine Certificate* sebagai syarat persetujuan *Clearance Out* pada Instansi Imigrasi, kemudian agen akan membawa *Passport* ke Kantor Imigrasi yang nantinya akan di *stamp departure*, kemudian Petugas Imigrasi nantinya akan memeriksa data *Crewlist* yang di *upload* oleh Agen dengan *Passport Crew*. Apabila data sudah sesuai dengan *Passport*, maka petugas Imigrasi akan menerbitkan *Crewlist* Keberangkatan.
- e. Mengurus kedatangan dan keberangkatan Kapal pada Kantor Bea dan Cukai

Agen akan mendaftarkan *Inward* atau *Outward Manifest* (dokumen daftar muatan yang diangkut kapal saat ingin datang atau meninggalkan pelabuhan) pada aplikasi *modul manifest* dan melaporkan keberangkatan pada aplikasi *Ion Beta* (Izin Online Bea dan Cukai Batam) dengan melampirkan data kapal dan ada atau tidaknya muatan pada kapal yang ingin kita urus keberangkatannya.

Batam merupakan salah satu wilayah di Indonesia yang menerapkan bebas pajak atau kawasan bebas, maka setiap kapal yang keluar dari wilayah Batam akan mendapatkan dokumen SPPB (Surat Perizinan Pengeluaran Barang) yang dikeluarkan oleh Kantor Bea dan Cukai. Adapun dokumen yang diperlukan dan Proses mengurus keberangkatan kapal pada Kantor Bea dan Cukai

1) Dokumen yang diperlukan :

- a) *Cargo Manifest*.
- b) *Bill of Lading*.
- c) *Packing List*.
- d) Permohonan Keberangkatan Kapal.
- e) *Outward Manifest*.
- f) *Crew List*.
- g) Surat Persetujuan Berlayar dari Syahbandar.

2) Proses kedatangan dan keberangkatan Kapal pada Kantor Bea dan Cukai :

- a) Agen akan mendaftarkan dokumen *Inward* atau *Outward* pada sistem *Modul Manifest* dengan memasukkan data kapal dan dokumen

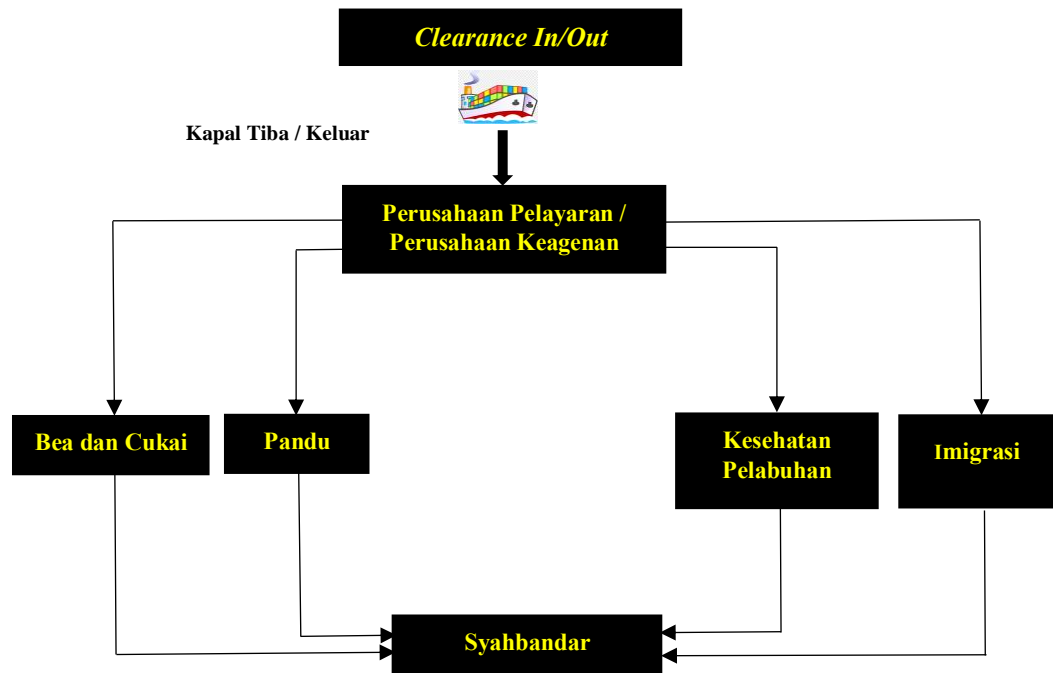
yang diangkut sesuai dengan *Packing List* yang agen terima dari pengirim barang.

- b) Setelah *Inward* atau *Outward* sudah diproses, agen akan melaporkan ke Pos Bea dan Cukai setempat dengan membawa dokumen *Copy Outward Manifest, Packing List, Cargo Manifest dan Bill of Lading* untuk dilakukan pengecekan kapal oleh petugas.
- c) Setelah petugas melakukan pengecekan muatan pada kapal selanjutnya agen akan mengajukan laporan keberangkatan pada sistem *Ion Beta* dengan memasukkan data kapal, jumlah dan jenis muatan kapal, *Crew List, Cargo Manifest, Bill of Lading*, dan surat persetujuan berlayar oleh Syahbandar.

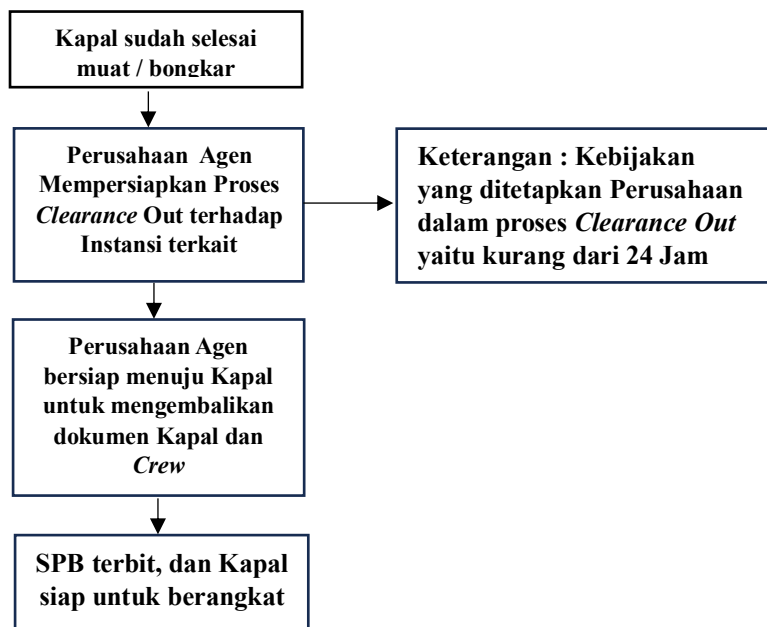
7. Terjadinya Keterlambatan Pengurusan *Clearance*

Hambatan – hambatan yang ditemui pada saat kegiatan *Clearance* yang dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan diantaranya yaitu faktor kelalaian manusia, dalam pengurusan dokumen *Clearance* kapal khususnya sertifikat – sertifikat kapal dengan instansi-instansi terkait yang masih kurang optimal serta kurangnya perhatian terhadap informasi cuaca terlambatnya proses *Clearance*. Selain itu, sistem *Inaportnet* yang masih kurang maksimal yang masih sering terjadi *maintenance* dan pihak agen masih diharuskan untuk menyertakan *hardfile* yang terkadang masih terjadi antrian sehingga kegiatan pengurusan dokumen *Clearance* jadi terhambat. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi penghambat selama proses *Clearance* agar dapat berjalan dengan baik dan lancar, maka dibutuhkan SDM (Sumber daya Manusia) yang mumpuni di bidang IT baik itu dari pihak Perusahaan pelayaran ataupun beberapa instansi terkait agar dapat mengantisipasi gangguan jaringan sehingga kapal bisa *Clearance* sesuai waktu yang telah ditentukan.

Bagan 2.1
Prosedur Sebelum Kapal Tiba/Keluar



Bagan 2.2
Prosedur Perusahaan Sebelum Melakukan Keberangkatan Kapal

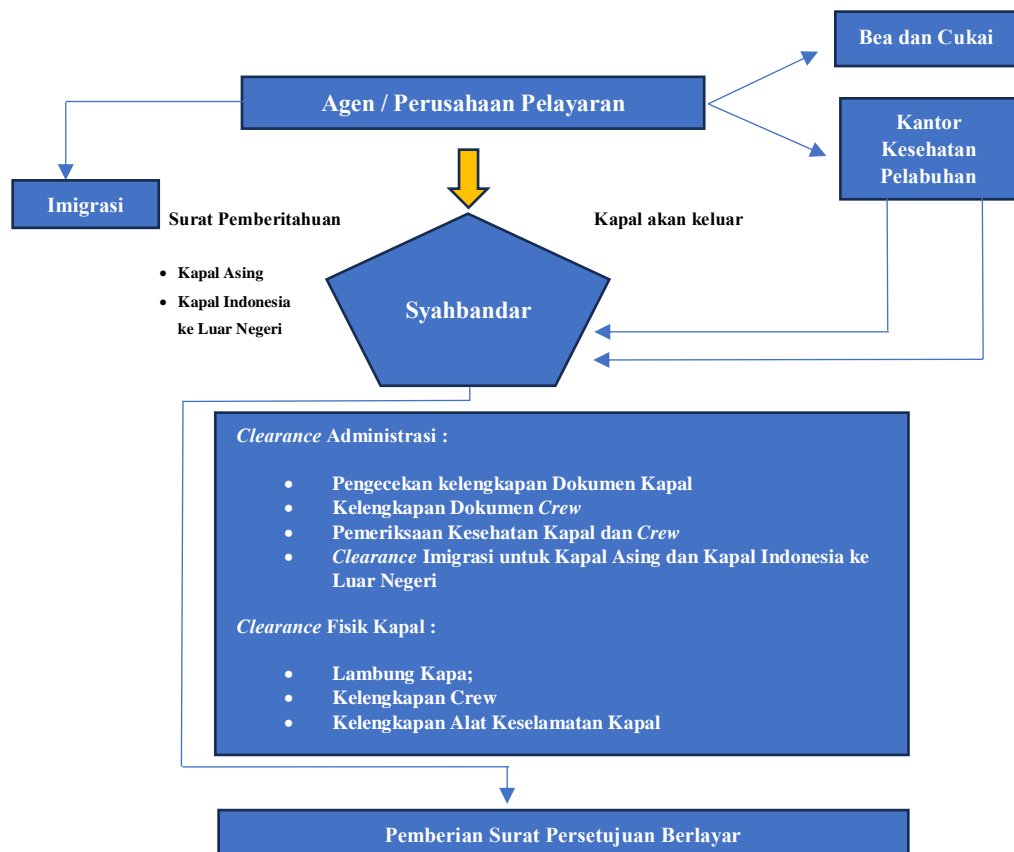


Fungsi keagenan secara umum adalah bertanggung jawab atas kelancaran tugas-tugas keagenan baik untuk kapal pemilik, *charter*, maupun pihak ketiga lainnya, serta aktif dalam usaha peningkatan dan pengembangan kegiatan

keagenan dalam rangka pelaksanaan kebijakan, rencana bisnis komersial dan anggaran biaya yang telah ditetapkan.

Berdasarkan uraian di atas, penulis menyimpulkan bahwa kecepatan pelayanan jasa keagenan dalam hal ini *Clearance* merupakan suatu evaluasi yang berbentuk penilaian konsumen terhadap kualitas pelayanan yang diberikan perusahaan. Jasa *Clearance* memberikan kontribusi yang signifikan terhadap jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Pelayaran Delta Mandiri, karena jika pelayanan jasa *Clearance* semakin cepat, maka kapal-kapal yang diageni tidak perlu menunggu waktu lama.

Bagan 2.3
Pelayanan Keberangkatan Kapal



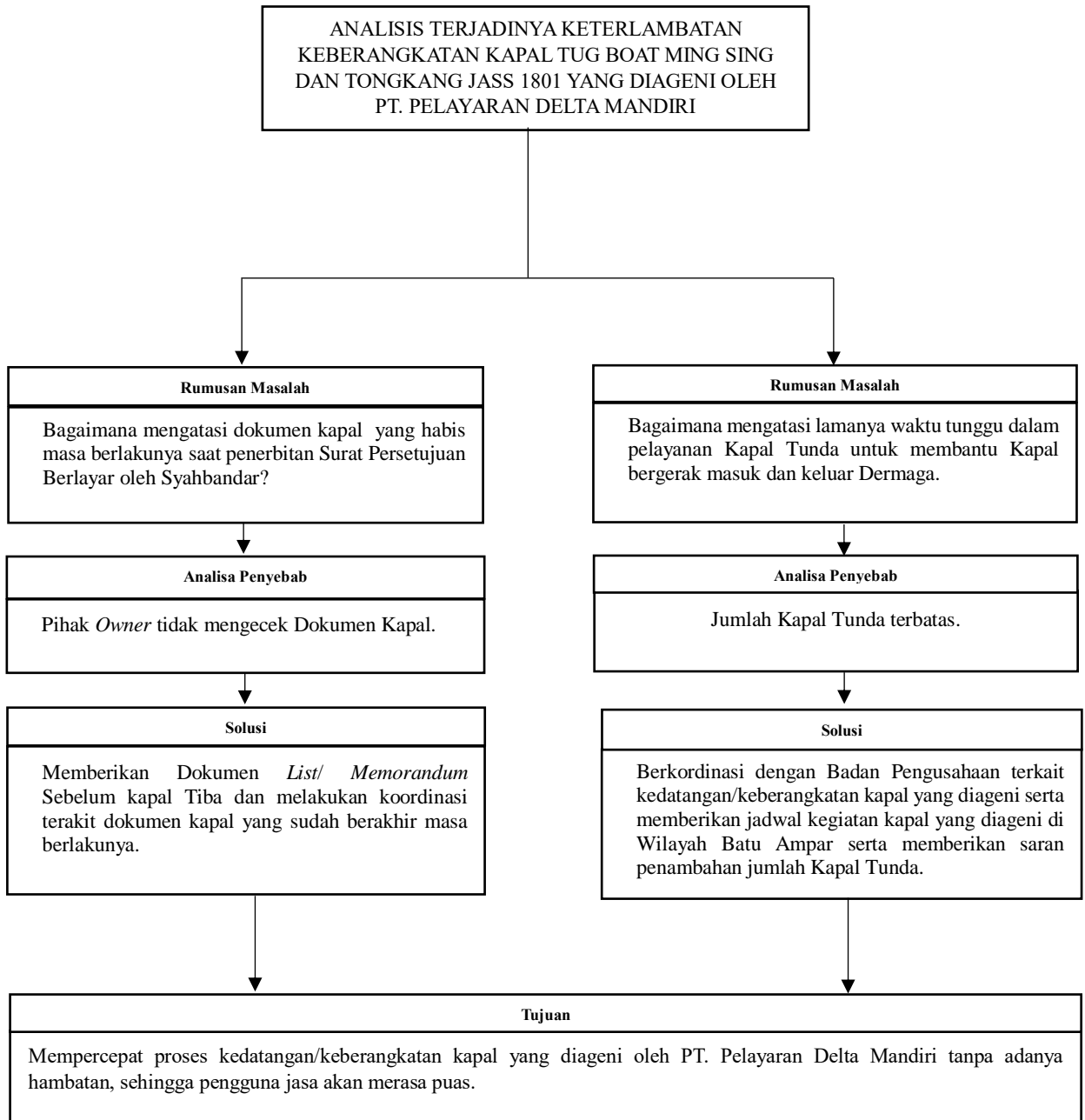
C. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk Menguraikan skripsi tersebut secara sistematis, penulis membuat suatu kerangka berpikir terhadap aspek-aspek yang menjadi fokus utama permasalahan yang terjadi di bagian operasional. Penulis menyajikan informasi yang terkait

dengan permasalahan penelitian, sehingga penulis memilih dan menggunakan konsep yang paling cocok dan relevan untuk digunakan dalam penyelesaian permasalahan penelitian. Dari pemilihan konsep tersebut dapat memberikan arah strategi dan pendekatan pemecahan masalah penelitian serta Langkah selanjutnya dapat direncanakan dan dikembangkan. Pada penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif, penulisan ini dilatar belakangi oleh terjadinya keterlambatan dalam proses *Clearance Out* yang mempengaruhi lama atau tidaknya kegiatan operasional di PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam.

Untuk dapat meminimalisir waktu pengurusan *Clearance Out* yang kurang efisien, maka diperlukan koordinasi dan Kerjasama yang baik terhadap instansi terkait, memiliki sarana dan prasarana Perusahaan yang lengkap, dan menyiapkan dokumen dengan tepat waktu. Hal tersebut berguna untuk memaksimalkan pelayanan jasa keagenan. Bila semua itu terpenuhi dan dapat dilaksanakan dengan baik, maka kinerja pelayanan jasa keagenan dapat berjalan dengan lancar tanpa adanya hambatan, seluruh target tercapai dan tentunya rasa puas pelanggan menjadi lebih meningkat.

Bagan 2.4 Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis menentukan waktu penelitian pada saat melaksanakan Praktek Darat di Perusahaan PT. Pelayaran Delta Mandiri - Batam Terhitung mulai tanggal 01 November 2022 sampai dengan 06 Agustus 2023.

2. Tempat penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut, adalah pada PT. Pelayaran Delta Mandiri. Berikut adalah data – data perusahaan:

Nama Perusahaan : PT. Pelayaran Delta Mandiri

Alamat Perusahaan : Jl. Ir. Sutami, Komplek Siriaon Indah N0. 10, Batam

Jenis Usaha : Keagenan Kapal

Telp : (+62) 7783541000

Fax : (+62) 81372649082

Email : inquiry@deltams.co.id

3. Struktur Organisasi Perusahaan

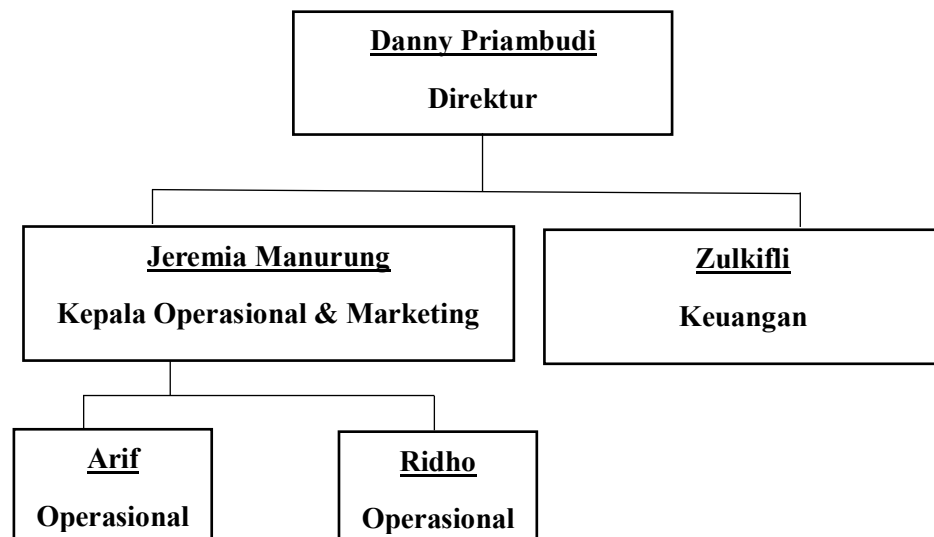
Struktur Organisasi Perusahaan merupakan suatu tingkatan atau struktur yang memuat pembagian tugas dan peran tiap individu sesuai posisinya di dalam suatu Perusahaan. Struktur Organisasi suatu Perusahaan disusun dalam bentuk bagan organisasi dan uraian dari setiap bagian Perusahaan. Pembentukan struktur organisasi Perusahaan berguna untuk menunjukkan hubungan formal dimana di

dalam struktur tersebut ditetapkan suatu pembagian, pengelompokkan dan pengkoordinasian tugas yang dilakukan, pembatasan tanggung jawab serta wewenang dari masing-masing bagian dan menghindari kerancuan di dalamnya. Tujuan utamanya adalah untuk memudahkan Perusahaan dalam mengalokasikan tugas dan tanggung jawab kepada setiap individu dalam pengelolaan Perusahaan atau bisnis.

Untuk terciptanya suatu perpaduan semua aktivitas dalam mencapai usaha dan tujuan Perusahaan, PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam membentuk struktur organisasi yang sesuai dengan karakteristik Perusahaan sebagai berikut :

Bagan 3.1

Struktur Organisasi PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam



B. METODE PENDEKATAN

Metode pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kualitatif. Menurut Sugiyono (2018:213) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat yang digunakan untuk meneliti pada kondisi ilmiah (eksperimen) dimana peneliti sebagai instrumen, teknik pengumpulan data dan dianalisis yang bersifat kualitatif lebih menekan pada makna. Analisis dan ketajaman penelitian kualitatif sangat terpengaruh pada kekuatan kata dan kalimat yang digunakan. Oleh karena itu, fokus dari penelitian kualitatif adalah pada prosesnya dan pemaknaan hasilnya. Penelitian kualitatif lebih tertuju pada elemen manusia, objek, dan institusi, serta hubungan atau interaksi diantara elemen-elemen tersebut, dalam

Upaya memahami suatu, peristiwa, perilaku, fenomena. Dalam penelitian kualitatif pengumpulan data lazimnya menggunakan metode observasi, dokumentasi dan wawancara. Juga tidak diabaikan kemungkinan menggunakan sumber-sumber non-manusia (*non-human source of information*), seperti dokumen, dan rekaman yang tersedia. Pelaksanaan pengumpulan data ini juga melibatkan berbagai aktivitas pendukung lainnya, seperti menciptakan raport, pemilihan informan, pencatatan data/informasi hasil pengumpulan data. Untuk metode deskriptif kualitatif yaitu gambaran peristiwa yang terjadi secara menyeluruh dan mendalam, dimana objek penelitian dari skripsi ini adalah bagaimana cara mengatasi adanya dokumen kapal yang sudah habis masa berlakunya saat proses penerbitan Surat Izin Berlayar serta mengatasi keterbatasan kapal tunda di Wilayah perairan Batu Ampar, hal tersebut dilakukan agar pengurusan *clearance out* dapat berjalan sesuai waktu yang telah ditetapkan dan untuk pengoptimalan kegiatan operasional di PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam. Perusahaan ini adalah perusahaan yang bergerak dibidang keagenan yang tidak jauh dengan peran serta sumber daya manusianya, yang memerlukan efisiensi dalam memberikan pelayanan yang optimal serta meminimalisir kesalahan yang terjadi dalam memberikan pelayanan jasa keagenan kapal.

C. SUMBER DATA

Dalam penyusunan skripsi ini penulis memperoleh informasi dan data-data yang diperoleh dan dianalisis berupa data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data-data yang diperoleh dan dikumpulkan secara langsung dari hasil wawancara dan observasi secara langsung. Sedangkan data sekunder yaitu data yang diperoleh dengan mempelajari buku-buku atau jurnal terkait permasalahan yang ada di skripsi ini, sehingga dapat diperoleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman langsung di lapangan.

1. Data Primer

Data primer menurut Danang Sunyoto data asli yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti untuk menjawab masalah penelitiannya secara khusus. Penulis memperoleh data primer dengan melakukan pengambilan data secara langsung dari sumbernya dengan cara observasi.

a. Observasi

Menurut Sugiyono Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi juga tidak terbatas pada orang, tetapi juga objek-objek alam yang lain. Melalui kegiatan observasi peneliti dapat belajar tentang perilaku dan makna dari perilaku tersebut. Metode penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan informasi atau data-data yang diperlukan secara langsung dari objek penelitian. Untuk memperoleh data tersebut, penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi. Penulis melakukan observasi secara langsung pada saat melaksanakan Praktek Darat (PRADA) selama kurang lebih 10 bulan di PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam.

b. Wawancara

Menurut Sugiyono menyatakan bahwa wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data jika peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, serta juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam. Penulis melakukan wawancara terhadap kepala Operasional dan Tim Operasional PT. Pelayaran Delta Mandiri serta wawancara terhadap beberapa Perusahaan Keagenan di Batam.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Data diperoleh dengan cara mempelajari dokumen referensi yang berhubungan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini, sehingga diperoleh beberapa pengertian teori maupun pengalaman di lapangan. Data yang peneliti gunakan adalah data yang peneliti dapatkan secara langsung sehingga merupakan data yang valid. Data sekunder yang dipakai adalah sumber tertulis seperti, dokumen Perusahaan Keagenan PT. Pelayaran Delta Mandiri, sertifikat kapal, dan surat ijin operasional kapal dari setiap instansi pemerintah terkait yaitu KSOP Batam, Karantina, Bea Cukai. Untuk memperoleh data pada penelitian ini, penulis menggunakan metode sebagai berikut :

a. Dokumentasi

Menurut Sugiyono dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan keterangan yang dapat mendukung penelitian. Dokumentasi menurut kamus besar Bahasa Indonesia adalah suatu proses pengumpulan, pengolahan, pemilihan, dan juga penyimpanan informasi dalam bidang pengetahuan yang memberikan atau mengumpulkan bukti terkait dengan keterangan, seperti halnya kutipan, gambar, sobekan koran, dan bahan referensi lainnya. Pengumpulan data dengan cara melihat dan mempelajari dokumen, dari awal prosedur kapal masuk dan keluar wilayah perairan Batam. Dokumentasi yang peneliti ambil contohnya, dokumen yang berkaitan dengan masalah yang terdapat pada PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam. Dokumen yang di pelajari antara lain proses Clearance Out yang terdapat dibagian operasional pada Perusahaan PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Metode pengumpulan data adalah proses memperoleh informasi atau data melalui berbagai teknik seperti survei studi Pustaka, observasi, atau dokumentasi, dengan tujuan untuk menjawab pertanyaan dalam sebuah penelitian. Adapun beberapa metode pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini antara lain:

1. Observasi

Orang seringkali mengartikan observasi sebagai suatu aktiva yang sempit, yakni memperhatikan sesuatu dengan menggunakan mata. Didalam pengertian psikologi observasi atau yang disebut pula dengan pengamatan melalui kegiatan pemuatan perhatian terhadap suatu objek dengan menggunakan seluruh alat indra. Jadi observasi dapat dilakukan melalui penglihatan, penciuman, pendengaran, peraba, dan pengecap. Apa yang dikatakan ini sebenarnya adalah pengamatan langsung didalam arti penelitian observasi dapat dilakukan dengan test, kuesioner, rekaman, gambar, rekaman suara.

2. Wawancara

Menurut Sugiyono (2016) berpendapat bahwa wawancara merupakan teknik pengumpulan data untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti.

3. Dokumentasi

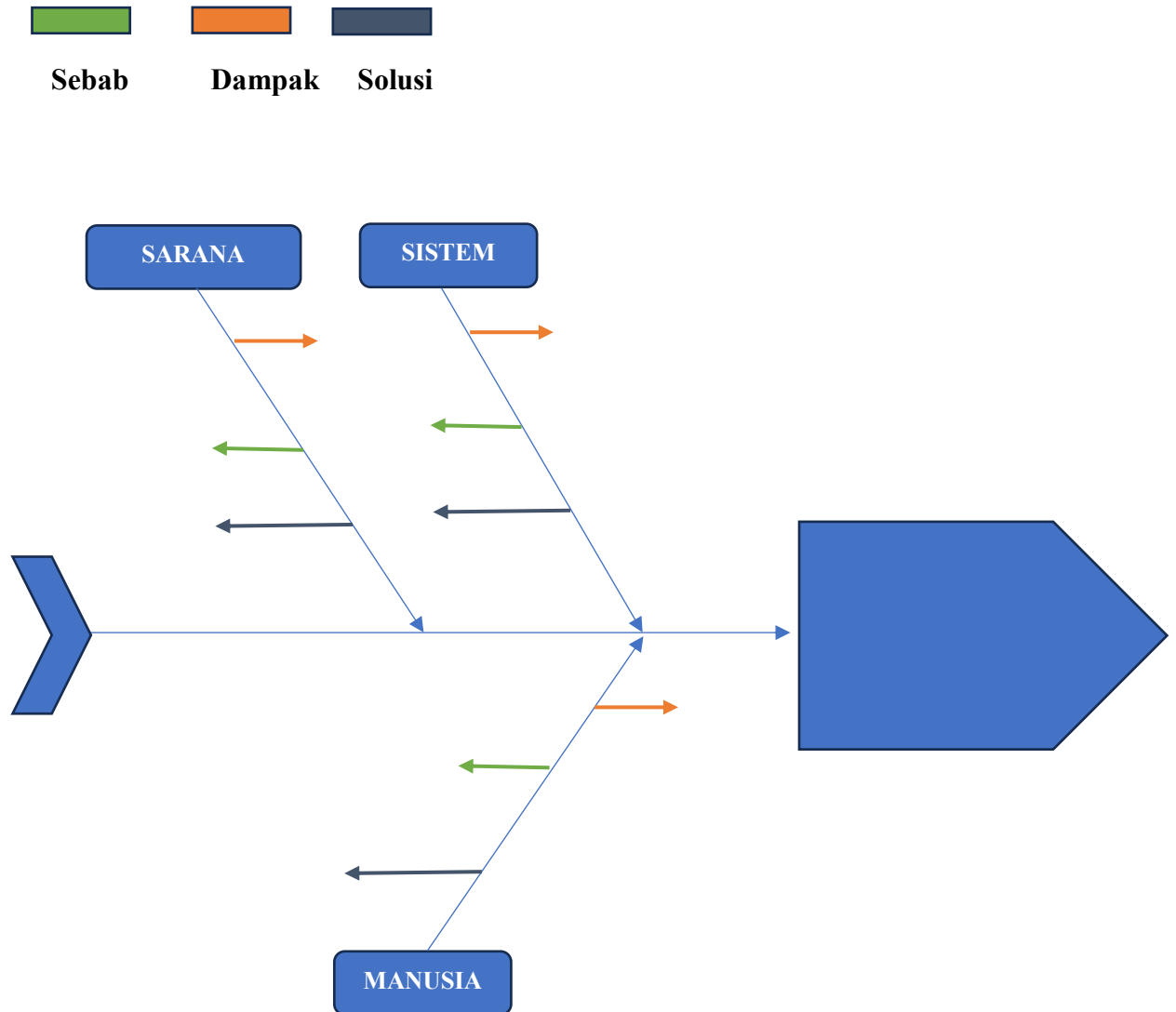
Menurut Sugiyono (2018) dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan teknis analisis akar masalah sebagai teknis analisis data. Penulis akan menggunakan diagram tulang ikan (*fishbone*) untuk mempermudah menganalisis sebab dan akibat dari permasalahan yang ada guna menentukan Solusi. *Fishbone diagram* (diagram tulang ikan karena bentuknya seperti tulang ikan) sering juga disebut *Cause-and-effect Diagram* atau *Ishikawa Diagram* diperkenalkan oleh Dr. Kaoru Ishikawa, seorang ahli pengendalian kualitas dasar (*7 basic quality tools*). Menurut A. Vandy Pramujaya (2019), *fishbone diagram* merupakan suatu metode analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi masalah kualitas dan check point yang meliputi jenis bahan atau peralatan, tenaga kerja dan metode.

Suatu tindakan dan langkah *improvement* akan lebih mudah dilakukan jika masalah dan akar penyebab masalah sudah ditemukan. Manfaat *fishbone diagram* ini dapat menolong kita untuk menemukan akar penyebab masalah secara *user friendly tools* yang *user friendly* disukai orang-orang di industri manufaktur dimana proses di sana terkenal memiliki banyak ragam yang berpotensi menyebabkan munculnya permasalahan. *Fishbone diagram* akan mengidentifikasi berbagai sebab potensial dari suatu efek atau masalah, dan menganalisis masalah tersebut melalui sesi *brainstorming*. Masalah akan dipecah menjadi sejumlah kategori yang berkaitan, mencakup produk, harga, tempat, promosi, proses, dan lain sebagainya. Setiap kategori mempunyai sebab-sebab yang perlu diuraikan melalui sesi *brainstorming*. Dengan adanya *Fishbone diagram* sebenarnya dapat memperbanyak sekali keuntungan di dalam dunia bisnis. Adapun Langkah-langkah yang harus ditempuh adalah mengidentifikasi masalah yang harus ditentukan, mencari penyebab utama persoalan sebagai tulang dan mencari faktor apa yang menyebabkan, berikut merupakan tahapan dalam pembuatan *Fishbone diagram* :

1. Langkah 1 ; Mengidentifikasi masalah.
2. Langkah 2 : Mengidentifikasi berbagai kategori sebab utama.
3. Langkah 3 : Menemukan sebab potensial dengan cara brainstorming.
4. Langkah 4 : Mengkaji Kembali setiap kategori sebab utama.
5. Langkah 5 : Menentukan atas sebab yang paling memungkinkan.



Gambar 3.1

Diagram *Fishbone*

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang analisis terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 yang diageni oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri-Batam.

1. Profil Perusahaan

PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam merupakan Perusahaan khusus keagenan kapal yang berdiri pada tanggal 18 September 2017 yang melayani kegiatan keagenan kapal dalam maupun luar negeri. PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam ini berfokus pada layanan seperti Agen pengiriman, Bongkar/Muat barang, *Crew Handling*, *Custom Clearance*, *Ekspor Impor*, Pelayanan *Docking*, Pengurusan Dokumen Kapal dan lain-lain. Perusahaan ini mempunyai tim manajemen operasional yang kegiatannya mengurus segala sesuatu yang dibutuhkan kapal saat akan melaksanakan kegiatan di Pelabuhan Batam dari awal kedatangan kapal sampai keberangkatan kapal di Pelabuhan Batam.

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

2. Terjadinya Keterlambatan Keberangkatan Kapal *Tug Boat* MING SING dan Tongkang JAAS 1801 Yang di Agensi Oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri-Batam

Kementerian Perhubungan merupakan instansi pemerintah yang mempunyai tugas untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membuat perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang keselamatan dan keamanan transportasi. Dalam pelaksanaan keamanan dan keselamatan transportasi di laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai tugas merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perhubungan laut, Adapun fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut ,sebagai berikut :

- a. Perumusan kebijakan di bidang perhubungan laut.
- b. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan laut.
- c. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang perhubungan laut.
- d. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan evaluasi di bidang perhubungan laut.
- e. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Dalam Permasalahan pertama yang di ambil oleh penulis dalam skripsi ini, yaitu adanya dokumen *wreck removal* yang sudah habis masa berlakunya, *wreck removal* merupakan dokumen asuransi sebagai kewajiban atas biaya-biaya dan pengeluaran untuk pengangkatan, pemindahan, penghancuran, pengapungan, atau penandaan bangkai kapal atau cargo milik tertanggung, peralatan harta benda yang berada atau dibawa di atas kapal tersebut. Dalam prosedur kelaiklautan kapal kelengkapan dokumen merupakan salah satu syarat persetujuan untuk suatu kapal dapat beroperasi, sesuai dengan PM Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal dijelaskan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan 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, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Kemudian permasalahan kedua yang diambil oleh penulis dalam skripsi ini, yaitu terbatasnya jumlah layanan jasa kapal tunda yang dimiliki oleh Badan Pengusahaan di Wilayah Batu Ampar, Batam. Sesuai dengan PM 57 Tahun 2015 tentang Pamanduan dan Penundaan Kapal. Penundaan Kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal, dan membantu kapal yang berolah gerak di alur pelayaran, daerah labuh, maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga untuk kepentingan keselamatan, keamanan berlayar, perlindungan lingkungan maritim, serta kelancaran berlalu lintas di perairan, pelabuhan, dan terminal khusus, serta perairan tertentu dapat ditetapkan sebagai perairan pandu. Badan Pengusahaan Batam melakukan Kerjasama dengan Perusahaan Penundaan dalam penyediaan sarana layanan jasa transportasi laut berupa kapal tunda di lingkungan kerja kawasan bebas Batam.

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil observasi terjadinya keterlambatan dalam proses keberangkatan kapal disebabkan oleh beberapa faktor yaitu adanya dokumen kapal milik *Tug Boat* Ming Sing berupa sertifikat *Wreck Removal* (Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal) yang sudah habis masa berlakunya. Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2022 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim disebutkan bahwa Pemilik Kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pencemaran lingkungan kepada Perusahaan Asuransi, dan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2022 tentang perubahan ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 tahun 2013 tentang Pekerjaan Bawah Air disebutkan bahwa kapal berbendera indonesia yang berukuran mulai dari 35 GT wajib memiliki sertifikat *Wreck Removal*, Kapal Ming Sing memiliki ukuran GT 87 (gross Tonnage) maka wajib memiliki sertifikat *Wreck Removal*. Seharusnya *Ship Owner* melakukan pengecekan dokumen kapal miliknya dan

memperbarui sertifikat yang sudah habis masa berlakunya sebulan sebelum tanggal habisnya masa berlaku sertifikat, dan permasalahan berikutnya yaitu terbatasnya sarana transportasi laut berupa kapal tunda untuk proses Pemanduan dan Penundaan kapal bergerak masuk atau keluar dari Dermaga di Wilayah Batu Ampar Batam, jumlah jasa kapal tunda milik Badan Pengusahaan Batam hanya ada 4 kapal yang beroperasi di Wilayah Batu Ampar Batam. Terminal Khusus PT. Tat Hong VME tempat dimana Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 beroperasi juga memiliki 1 kapal tunda yang digunakan hanya untuk kapal yang berkegiatan di Terminal khusus tersebut. Kapal Tunda yang dimiliki sendiri oleh PT. Tat Hong VME tidak dapat beroperasi saat kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 yang diageni oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri dikarenakan sedang dalam perbaikan.

Adapun Proses dan syarat dokumen yang dibutuhkan untuk melakukan perpanjangan sertifikat Wreck Removal:

- a. Ship Owner/ Agen mengajukan permohonan perpanjangan di *website* Kantor Kesyahbandaran Otoritas pelabuhan setempat.
- b. Ship Owner/Agen mempersiapkan dokumen yang dibutuhkan untuk di *upload* pada *website*, Adapun dokumen yang diperlukan sebagai berikut :
 - 1) Surat Permohonan
 - 2) Surat Ukur Kapal
 - 3) Surat Laut Kapal
 - 4) Sertifikat bebas Pencemaran
 - 5) Polis Asuransi kapal
- c. Ketika Ship Owner/Agen telah melengkapi semua persyaratan maka pihak agen hanya menunggu verifikasi dan terbitnya dokumen terbaru dari Kantor Perhubungan Pusat, sertifikat ini paling cepat terbit dari perhubungan pusat 1 minggu setelah pengajuan perpanjangan jika tidak ada kendala dalam kelengkapan dokumen atau kesalahan dokumen yang di *upload* pada *website*.

Adapun uraian kegiatan yang penulis pelajari selama praktek 10 bulan mengenai pengurusan dokumen dari kapal tiba sampai kapal berangkat yaitu :

- a. Sebelum kapal tiba, agen pada divisi operasional melakukan pemberian Surat ijin kedatangan kapal 1 x 24 jam sebelum kapal memasuki wilayah perairan Batu Ampar Batam pada semua instansi pemerintah terkait yaitu :

- 1) Syahbandar

Dokumen yang wajib dilaporkan adalah Surat kedatangan Kapal.

- 2) Kantor Kesehatan Pelabuhan

Dokumen yang dilaporkan berupa Surat pemberitahuan kedatangan kapal disertai *Crewlist*, *list Vaccine Crew*, dan keterangan 10 pelabuhan singgah terakhir).

- b. Agen memesan layanan Pandu dan Kapal Tunda pada sistem inaport . Untuk proses Pemanduan dan Penundaan Kapal sandar di Dermaga dengan aman dan selamat diperlukan bantuan jasa Pandu dan Tunda.
- c. Setelah kapal tiba di Dermaga / Pelabuhan ada beberapa dokumen kapal yang harus dilaporkan kepada instansi pemerintah, seperti :

- 1) Syahbandar

Beberapa dokumen yang harus dilaporkan pada saat pemeriksaan di atas kapal antara lain :

- a) Surat Persetujuan Berlayar dari pelabuhan terakhir dengan mencantumkan tujuan Batu Ampar Batam.
 - b) Surat Laut.
 - c) Surat Ukur.
 - d) Sertifikat Keselamatan Konstruksi.
 - e) Sertifikat Alat Keselamatan.
 - f) Sertifikat Keselamatan Radio.
 - g) Sertifikat Lambung Kapal.
 - h) *Safety Management Certificate*.
 - i) Sertifikasi Klasifikasi Lambung dan Mesin.
 - j) Sertifikat Kesehatan Kapal.
 - k) Sertifikat Kelengkapan Obat.
 - l) Document of Compliance.

- m) Sertifikat Alat Pemadam Kebakaran.
 - n) Sertifikat *Life Raft* / Kelayakan Alat Bantu keselamatan.
 - o) Sertifikat Bebas Pencemaran.
 - p) Sertifikat Anti Fouling System.
 - q) *Wreck Removal Certificate*.
- 2) Kantor Kesehatan Pelabuhan
- Dokumen yang harus dilaporkan pada saat pemeriksaan di atas kapal antara lain :
- a) Buku Kesehatan Kapal.
 - b) Sertifikat Kesehatan Kapal
 - c) Sertifikat Kelengkapan Obat di atas Kapal.
 - d) *Vaccine List Crew*
- 3) Kapal berlayar meninggalkan pelabuhan
- Setelah kapal menyelesaikan kegiatan di pelabuhan dan kapal diinstruksikan untuk lepas tali, kemudian sejumlah dokumen harus diberikan ke berbagai instansi pemerintah dan melalui proses *Clearance Out* bertahap sesuai prosedur yang berlaku. Untuk mengajukan permohonan dan lampiran berkas yang di legalkan oleh agen dan Nakhoda kapal, yaitu :
- a) Syahbandar
 - (1) Pengajuan Laporan Keberangkatan Kapal.
 - (2) *Master Sailling* (Pernyataan dari Nakhoda bahwa kapal sudah siap berangkat).
 - b) Kantor Kesehatan Pelabuhan
 - (1) Pengajuan Laporan Keberangkatan Kapal.
 - (2) Buku Kesehatan Kapal.
 - c) Layanan Jasa Pandu dan Kapal Tunda
- Setelah proses *Clearance Out* dokumen Kapal sudah selesai, kapal sudah bisa meninggalkan dermaga dengan dibantu oleh pandu dan kapal tunda untuk keluar dari kolam dermaga menuju perairan dengan aman dan selamat.

Berikut adalah beberapa jenis dokumen kapal yang umum digunakan untuk proses *Clearance Out* :

- a. *Bill of Lading* : Dokumen Kontrak pengangkutan barang antara pengirim dan penerima. *Bill of Lading* berisi informasi tentang jenis dan jumlah barang yang dimuat, tujuan pengiriman dan syarat-syarat pengiriman
- b. *Manifest Kapal* : Dokumen ini berisi daftar lengkap dari semua kargo yang ada di kapal. Manifest kapal mencakup rincian tentang kargo, termasuk deskripsi barang, berat, jumlah, dan tujuan pengiriman.
- c. *Cargo Manifest* : Dokumen ini memuat informasi tentang semua barang atau kargo yang diangkut di kapal. Daftar kargo berisi rincian tentang nama pengirim, penerima, deskripsi barang, jumlah, dan berat.
- d. *Daftar Awak Kapal* : Dokumen ini memuat informasi tentang semua anggota awak kapal yang berangkat. Daftar awak kapal mencakup nama, jabatan, warga negara.
- e. *Bukti pelunasan pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak.*
- f. *Surat Pemenuhan Keselamatan* : Dokumen ini menyatakan bahwa kapal memenuhi standar keselamatan berisi informasi tentang kondisi kapal, sistem keselamatan. Dan kelengkapan peralatan keselamatan.

Terjadi hambatan yang dialami agen atau pengguna jasa dalam kegiatan *clearance out*. Sebagaimana tabel dibawah ini

Tabel 4.1

Daftar Kunjungan Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang Jaas 1801 yang di Agensi Oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri, Batam

No	Nama Kapal	Pelabuhan Asal & Tanggal Tiba	Tempat & Selesai Kegiatan	Pelabuhan Tujuan & Tanggal Berangkat	Hambatan yang terjadi
1.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	Tanjung Balai Karimun / 12.10.2022	Tersus PT. Tat Hong Batu Ampar / 12.16.2022	Tanjung Balai Karimun / 12.16.2022	1. Sulitnya mencari assist Kapal Tunda untuk proses Penundaan Kapal untuk bertambat di Dermaga

2.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	Tanjung Balai Karimun / 12.21.2022	Tersus PT. Tat Hong Batu Ampar / 12.24.2022	Tanjung Balai Karimun / 12.24.2022	1. Habisnya masa berlaku Sertifikat <i>Wreck Removal</i> milik Kapal <i>Tug Boat</i> Ming Sing 2. Sulitnya mencari assist Kapal Tunda untuk proses Penundaan kapal keluar dari Dermaga
3.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	Tanjung Balai Karimun / 12.29.2022	Tersus PT. Tat Hong Batu Ampar / 01.03.2023	Tanjung Balai Karimun / 01.03.2023	Tidak Ada
4.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	Tanjung Balai Karimun / 01.07.2023	Tersus PT. Tat Hong Batu Ampar / 01.10.2023	Cilegon / 01.10.2023	Tidak ada
5.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	Cilegon / 01.26.2023	Tersus PT. Bangun Adyabahan, Batu Ampar / 01.28.2023	Tanjung Balai karimun / 01.28.2023	Tidak ada
6.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	Tanjung Balai karimun / 02.02.2023	Tersus PT. Bangun Adyabahan, Batu Ampar / 02.08.2023	Tanjung Balai karimun / 02.08.2023	Tidak ada
7.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	Tanjung Balai karimun / 03.18.2023	Tersus PT. Bangun Adyabahan, Batu Ampar / 03.24.2023	Tanjung Balai karimun / 03.24.2023	Tidak ada
8.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	Tanjung Balai karimun / 04.18.2023	Tersus PT. Tat Hong Batu Ampar / 04.29.2023	Tanjung Balai karimun / 02.08.2023	Tidak Ada

Sumber : PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam

Dari tabel 4.1 di atas dapat dibuktikan dari penelitian berupa data yang didapatkan di PT. Pelayaran Delta Mandiri- Batam tentang keterlambatan yang dialami agen dalam proses kegiatan *Clearance*.

Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk penanganan dokumen keberangkatan kapal dapat bervariasi tergantung pada kebijakan dan prosedur yang ditetapkan oleh perusahaan pelayaran atau otoritas pelabuhan setempat. Namun, berikut adalah contoh umum dari SOP yang mungkin digunakan dalam penanganan dokumen keberangkatan kapal :

- 1) Mengajukan Warta Keberangkatan : Ketika Kapal sudah selesai kegiatan di pelabuhan, petugas administrasi harus mengajukan warta keberangkatan kapal dalam sistem Inaportnet dan mengumpulkan informasi dasar tentang kapal tersebut, seperti nama kapal, nomor registrasi, negara bendera, tujuan pelayanan.
- 2) Persiapan Dokumen : agen harus mempersiapkan dokumen yang diperlukan untuk keberangkatan kapal.
- 3) Verifikasi Dokumen : Petugas harus memverifikasi keabsahan dan kelengkapan dokumen.
- 4) Koordinasi dengan Otoritas : Petugas agent harus berkoordinasi dengan otoritas pelabuhan terkait, seperti Kantor Syahbandar, Kantor Kesehatan Pelabuhan, Bea dan Cukai, dan Badan Usaha Pelabuhan.
- 5) Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar : Setelah semua dokumen diverifikasi dan disetujui, Syahbandar akan menerbitkan persetujuan keberangkatan. Dokumen ini akan menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan dan boleh berangkat.

Dalam mengurus jasa *clearance out* PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam mengalami kendala yang terjadi pada tanggal 24 Desember 2022, beberapa kendala yang terjadi seperti dokumen *clearance* kapal yang tidak lengkap, informasi yang kurang tepat dari *ship owner* mengenai kesiapan kapal baik secara dokumen maupun fisik saat kedatangan kapal, sehingga kapal belum siap untuk melakukan *clearance*, selain itu terbatasnya kapal tunda yang dimiliki Badan Usaha Pelabuhan di Wilayah Batu Ampar Batam untuk proses Pemanduan dan Penundaan kapal bergerak keluar dan masuk dermaga.

Kebijakan yang diterapkan oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam mengenai pengurusan dokumen *clearance out* adalah dapat menyelesaikannya dalam waktu kurang dari 24 jam. Oleh karena itu, perusahaan harus mempercepat waktu pengurusan *clearance* agar dapat memberi pelayanan yang lebih cepat.

Keterlambatan keberangkatan kapal dapat memiliki beberapa akibat yaitu :

- a. Kehilangan Keberangkatan : Jika dokumen yang diperlukan untuk keberangkatan kapal tidak selesai diproses tepat waktu, penumpang atau kargo yang terkait mungkin akan kehilangan kesempatan untuk berangkat. Hal ini bisa menyebabkan kerugian finansial, penundaan rencana perjalanan, atau hilangnya peluang bisnis.
- b. Biaya Tambahan : Keterlambatan dalam pengurusan dokumen keberangkatan kapal dapat menyebabkan biaya tambahan. Misalnya, jika perusahaan harus membayar denda atau biaya perpanjangan jasa penggunaan layanan kepelabuhanan, hal ini dapat berdampak negative pada keuangan perusahaan.
- c. Gangguan Operasional : Keterlambatan dalam pengurusan dokumen juga dapat menyebabkan gangguan operasional bagi perusahaan pengangkut dan pihak terkait lainnya. Hal ini dapat mempengaruhi jadwal kapal, logistik, rantai pasokan, dan koordinasi dengan pihak lain yang terlibat dalam proses pengiriman
- d. Dampak Reputasi : Keterlambatan yang berulang dalam pengurusan dokumen keberangkatan kapal dapat merusak reputasi perusahaan. Pelanggan mungkin kehilangan kepercayaan terhadap perusahaan dan beralih ke penyedia layanan jasa yang lain.
- e. Penundaan dalam Pengiriman Barang : Dokumen yang tidak lengkap dapat menyebabkan penundaan dalam pengiriman barang. Jika dokumen pengiriman tidak diproses dengan benar, barang mungkin tidak dapat dikirimkan dengan tepat waktu.

Untuk menghindari akibat tersebut, penting bagi perusahaan atau individu yang terlibat dalam proses pengurusan dokumen keberangkatan kapal untuk mengikuti prosedur yang ditetapkan dengan hati-hati, bekerja sama dengan

otoritas yang relavan, dan memastikan bahwa dokumen yang diperlukan tersedia dan valid sebelum proses keberangkatan kapal.

Tabel 4.2

Data Hambatan yang dimiliki Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 pada 10 Desember 2022 dan 24 Desember 2022

No	Nama Kapal	Waktu Tiba	Selesai Kegiatan	Waktu Berangkat	Muatan Bongkar/Muat	Hari	Jetty	Perusahaan Bongkar Muat
1.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	12.10.2022 Pukul: 10.00	12.16.2022 Pukul: 15.00	12.16.2022 Pukul: 16.10	Bongkar : Material Proyek Jumlah : 134 Berat : 515.830 m3 Muat : Material Proyek Jumlah : 3 Berat : 345.500 m3	6	PT. TAT HONG VME BATU AMPAR	PT. TRANS GLOBAL OCEANA LOGISTIK
2.	<i>Tug Boat</i> Ming Sing & Tongkang JAAS 1801	12.21.2022 Pukul: 11.30	12.24.2022 Pukul: 14.00	12.24.2022 Pukul: 19.10	Bongkar : Material Proyek Jumlah : 1499 Berat : 440.640 m3 Muat : Material Proyek Jumlah : 29 Berat : 568.9300m3	4	PT. TAT HONG VME BATU AMPAR	PT. TRANS GLOBAL OCEANA LOGISTIK

Sumber : PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam

Permasalahan yang terjadi pada (Tabel 4.3) terjadi keterlambatan pada proses *Clearance* Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 yang datang dari Terminal Khusus PT. Saipem Tanjung Balai Karimun menuju Terminal Khusus PT. Tat Hong Batu Ampar Batam pada tanggal 10 Desember 2022 dan 21 Desember 2022 untuk melakukan kegiatan bongkar dan muat. Padal tanggal 10 Desember 2022 Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 mengalami lamanya waktu tunggu

pelayanan penundaan saat ingin bertambat di Dermaga, Kapal tiba di Perairan Batu Ampar pada pukul 07:00, tetapi kapal tidak dapat melakukan penyandaran langsung karena harus menunggu pelayanan kapal tunda selama 2 jam. Kapal mendapatkan pelayanan pada pukul 9:30, dan kapal baru bisa sandar di Dermaga pada pukul 10:00. Pada tanggal 21 Desember 2022 Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 mengalami lamanya waktu tunggu pelayanan penundaan saat ingin keluar dari Dermaga. PT. Pelayaran Delta Mandiri sebagai agen melakukan proses *Clearance Out* pada 24 Desember 2022, tetapi, kapal tidak dapat berangkat meninggalkan pelabuhan dikarenakan pihak Syahbandar tidak menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar yang disebabkan adanya Sertifikat *Wreck Removal* milik Kapal *Tug Boat* Ming Sing yang sudah habis masa berlakunya sertifikat. Pihak agen menginformasikan permasalahan terhadap pemilik kapal dan melakukan koordinasi dengan Syahbandar untuk dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar dengan melakukan perjanjian antara ship owner dengan Kepala Pos Syahbandar Wilayah Batu Ampar bahwa sanggup untuk memperbarui sertifikat kapalnya sebelum berangkat dari pelabuhan tujuan. Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan oleh Syahbandar pada 24 Desember 2022 pukul 16:13 Sore hari dengan tujuan Tanjung Balai Karimun Terminal Khusus PT. Saipem. Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 tidak dapat berangkat langsung, dan harus menunggu waktu pelayanan penundaan selama 3 jam pada 24 Desember 2022, kapal berangkat pada 24 Desember 2022 pukul 19:10 dikarenakan terbatasnya ketersediaan jumlah layanan Kapal Penundaan. Kapal Penundaan milik Terminal Khusus PT. Tat Hong tidak dapat beroperasi karena sedang dalam perbaikan. Arus di perairan batu Ampar sangatlah kencang maka diwajibkannya Pemanduan dan Penundaan guna meningkatkan keamanan dan keselamatan berlayar.

Jumlah Kunjungan Kapal Tahun 2022-2023 di Terminal Khusus PT. Tat Hong VME Batu Ampar Batam. Sebagaimana tabel dibawah ini :

Tabel 4.3

Laporan Kunjungan Kapal Tahun 2022-2023 di Terminal Khusus PT. Tat Hong Vme Batu Ampar, Batam

No	Bulan	Tahun 2022	Tahun 2023
1.	Januari	4	8
2.	Februari	14	5
3.	Maret	7	7
4.	April	12	12
5.	Mei	13	11
6.	Juni	18	13
7.	Juli	7	13
8.	Agustus	9	14
9.	September	7	10
10.	Oktober	10	14
11.	November	19	5
12.	Desember	19	8
	Jumlah Kapal	139 Kapal	120 Kapal

Sumber: Dataset Terminal Khusus PT. Tat Hong VME Batu Ampar, Batam

Jumlah Kunjungan Kapal Tahun 2022-2023 di Pelabuhan Umum Batu Ampar Sebagaimana tabel dibawah ini :

Tabel 4.4

Laporan Kunjungan Jumlah Kapal Masuk di Pelabuhan Umum Batu Ampar, Batam

No	Bulan	Tahun 2022	Tahun 2023
1.	Januari	610	568
2.	Februari	533	588
3.	Maret	625	657
4.	April	632	542

5.	Mei	535	631
6.	Juni	600	603
7.	Juli	604	602
8.	Agustus	602	588
9.	September	638	558
10.	Oktober	604	604
11.	November	609	608
12.	Desember	611	605
	Jumlah Kapal	7.203 Kapal	7.154 Kapal

Sumber: Dataset Pelabuhan Umum Batu Ampar, Batam

Berdasarkan Tabel 4.4 jumlah kapal yang masuk di Terminal Khusus PT. Tat Hong VME dan Tabel 4.5 jumlah kapal yang masuk di Pelabuhan Umum Batu Ampar menunjukkan bahwa jumlah kapal yang masuk di Wilayah Batu Ampar Batam tidak sebanding dengan jumlah Kapal layanan Penundaan, maka diperlukannya penambahan sarana kapal tunda oleh Badan Pengusahaan untuk menghindari resiko terhambatnya kapal dalam menjalankan kegiatannya. Dalam permasalahan kedua yang penulis alami mengenai terbatasnya Kapal Tunda di perairan Batu Ampar, penulis melakukan wawancara terhadap beberapa perusahaan keagenan di Batam yang pernah mengalami permasalahan yang sama.

3. Hasil Wawancara

- a. Berdasarkan hasil wawancara terhadap Kepala Operasional dan Tim Operasional PT. Pelayaran Delta Mandiri, Batam terhadap permasalahan keterlambatan keberangkatan kapal.
 - 1) Saran terhadap permasalahan adanya dokumen kapal yang sudah habis masa berlakunya saat proses keberangkatan kapal : Melakukan Koordinasi dengan Ship Owner terkait permasalahan dokumen dengan cara memberikan informasi sebelum estimasi keberangkatan, dan melakukan pemeriksaan dokumen secara berkala.

- 2) Saran terhadap permasalahan layanan pemanduan dan penundaan yang terbatas di Wilayah Batu Ampar Batam : Melakukan koordinasi kepada Badan Pengusahaan dengan memberikan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal yang akan diageni, dan memberikan saran kepada Badan Pengusahaan untuk menambah jumlah armada penundaan.
- b. Berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan terhadap 10 Perusahaan Keagenan di Batam yang pernah mengalami kendala lamanya menunggu layanan Penundaan di Wilayah Batu Ampar, Batam dengan waktu tunggu lamanya 1-3 jam. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal pada Pasal 3 yaitu penggunaan Kapal Tunda digunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran dan perlindungan maritim dalam pelayaran dan pemanduan kapal di pelabuhan, perairan dan alur-alur pelayaran, dengan ketentuan berikut:
 - 1) Panjang Kapal 70 – 150 m menggunakan paling sedikit 1 Kapal Tunda dengan jumlah daya paling rendah 2.000 HP dan jumlah gaya tarik paling rendah 24 ton.
 - 2) Panjang Kapal 150 – 250 m menggunakan paling sedikit 2 Kapal Tunda dengan jumlah daya paling rendah 6.000 HP dan jumlah daya tarik paling rendah 65 ton.
 - 3) Panjang Kapal 250 m ke atas menggunakan paling sedikit 3 Kapal Tunda dengan jumlah daya paling rendah 11.000 HP dan daya tarik paling rendah 125 ton.

Tabel 4.5**Hasil Wawancara 10 Perusahaan Keagenan di Batam Terhadap Pelayanan Penundaan di Wilayah Batu Ampar, Batam**

NO	PERUSAHAAN KEAGENAN	TANGGAL & TEMPAT	LAMANYA WAKTU TUNGGU LAYANAN PENUNDAAN
1.	PT. Pelayaran Batam Samudera	22 Agustus 2023/ Terminal Khusus Bintang 99 Batu Ampar	45 Menit
2.	PT. Bahtera Maju Selaras	22 Februari 2022/ Tersus Tat Hong Batu Ampar	3 Jam
3.	PT. Pelayaran Rickmus	24 Oktober 2022/ Terminal Khusus McDermot Batu Ampar	2 Jam
4.	PT. Buana Lintas Lautan	5 Desember 2022/ Terminal Khusus McDermot Batu Ampar	2 Jam
5.	PT. Pelayaran Nan Jaya	30 Mei 2023/ Pelabuhan Batu Ampar	2 Jam
6.	PT. Bhineka Maritim Logistik	12 Maret 2023/ Terminal Khusus McDermot Batu Ampar	3 Jam
7.	PT. Haswarpin Group	22 November 2022/ Pelabuhan Batu Ampar Dermaga	2 Jam

		Selatan	
8.	PT. Andalas Bahtera Baruna	28 Agustus 2023/ Terminal Khusus Semen Andalas Makobar Batu Ampar	3 Jam
9.	PT. Gemalindo Shipping Batam	12 Desember 2023/ Pelabuhan Batu Ampar	3 Jam
10.	PT. Athotama Batam Mandiri	20 November 2024/ Terminal Khusus Profab Batu Ampar	3 Jam

Sumber : Hasil Wawancara Penulis Terhadap 10 Perusahaan Keagenan di Batam

Adapun Kesimpulan dari hasil wawancara adalah kekuatan daya kapal penundaan yang beroperasi di Wilayah Batu Ampar sudah sesuai kriteria yang ditetapkan pada PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal, akan tetapi perlu adanya penambahan Sarana Kapal Tunda untuk membantu Penundaan di Wilayah Batu Ampar, Batam, karena rata-rata jumlah kapal yang berkunjung tiap harinya mencapai 20 Kapal, hal ini dibutuhkan guna menghindari waktu tunggu yang lama dalam pelayanan penundaan yang dapat mengakibatkan keterlambatan waktu kedatangan dan keberangkatan kapal.

Penulis melakukan perhitungan dan memberikan saran kepada Badan Pengusahaan melalui email dari hasil hitungan terhadap penambahan jumlah kapal tunda yang harus tersedia. Adapun hasil hitungan yang dilakukan penulis :

Jumlah kapal tunda yang tersedia X 1 Bulan

Jumlah kapal perhari

4 Kapal Tunda X 30 Hari

20 Kapal/Hari

= 6 Kapal Tunda

Hasil hitungan yang dilakukan penulis terhadap penambahan jumlah kapal tunda di Wilayah Batu Ampar, Batam untuk mengurangi waktu tunggu yang lama dalam pelayanan adalah 6 kapal yang harus dimiliki.

B. ANALISIS DATA

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teknik analisis data *Fishbone* yaitu dengan mencari penyebab-penyebab permasalahan.

Langkah 1 : Mengidentifikasi masalah

1. Penulis akan menentukan permasalahan utama yang terjadi bahwa permasalahan tersebut merupakan (*problem statement*). Pernyataan masalah akan diinterpretasikan sebagai “Dampak”
2. Dampak yang akan dibahas yaitu : Analisis Terjadinya Penghambat Keberangkatan Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801 yang diageni oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri-Batam.
3. Berikut gambar diagramnya :



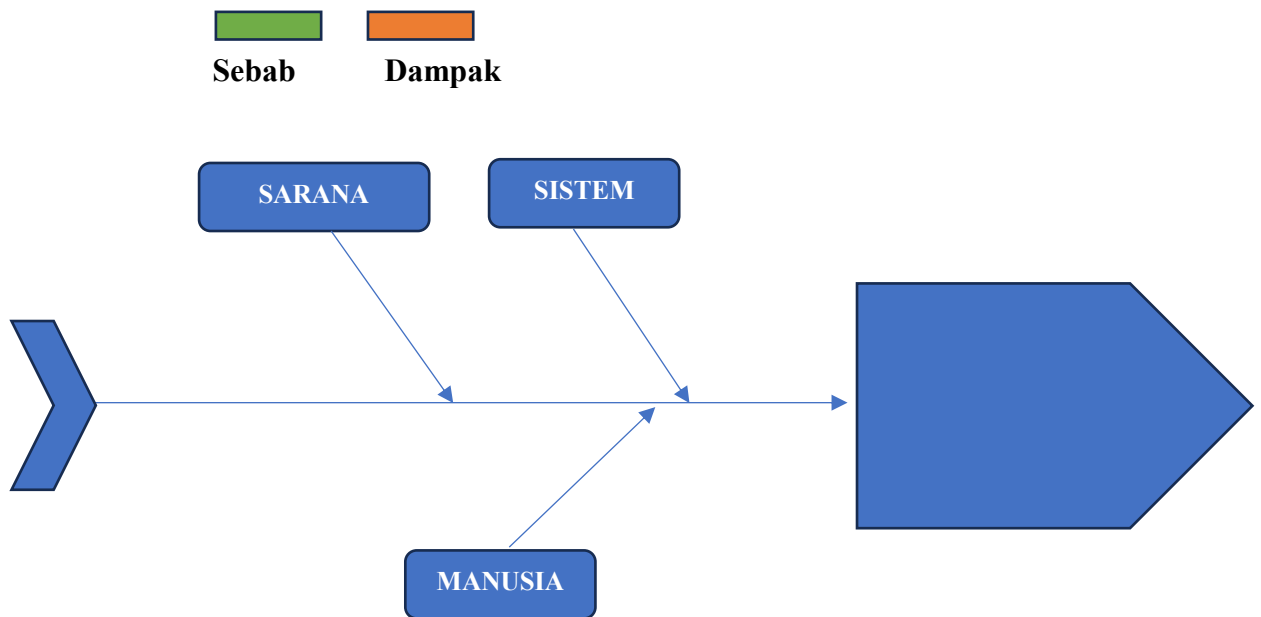
Sumber : Hasil Olahan data peneliti dari PT. Pelayaran Delta Mandiri- Batam

Gambar 4.1

Pernyataan Permasalahan

Langkah 2 : Mengidentifikasi berbagai kategori sebab utama

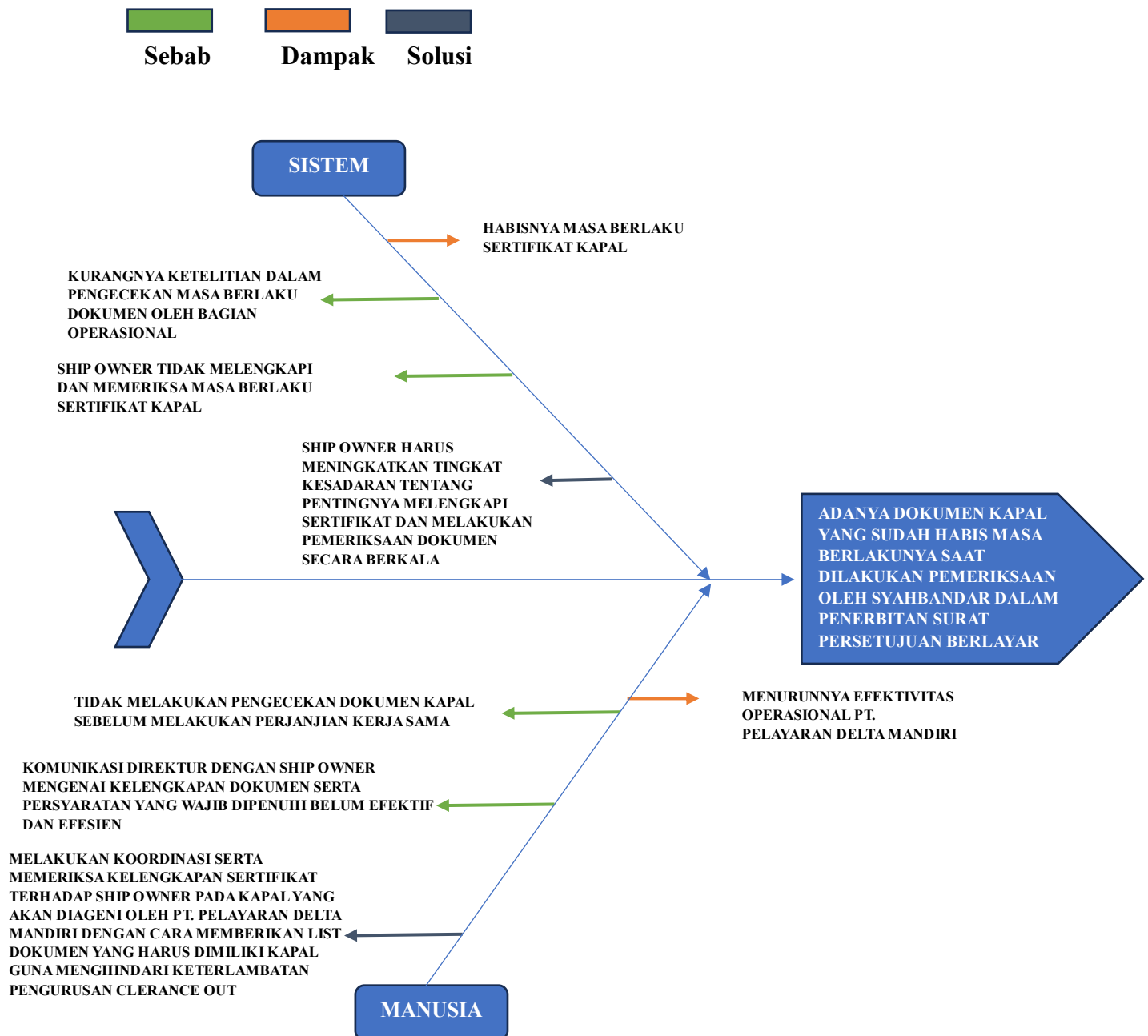
1. Dari garis horizontal utama, penulis membuat garis diagonal yang menjadi cabang dan setiap cabang mewakili sebab utama dari masalah yang ditulis. Sebab ini diinterpretasikan sebagai *cause*, atau secara visual dalam *fishbone* seperti tulang ikan.
2. Menentukan Kategori sebab utama dari permasalahan.
3. Berikut kategori-kategori penulis berikan :



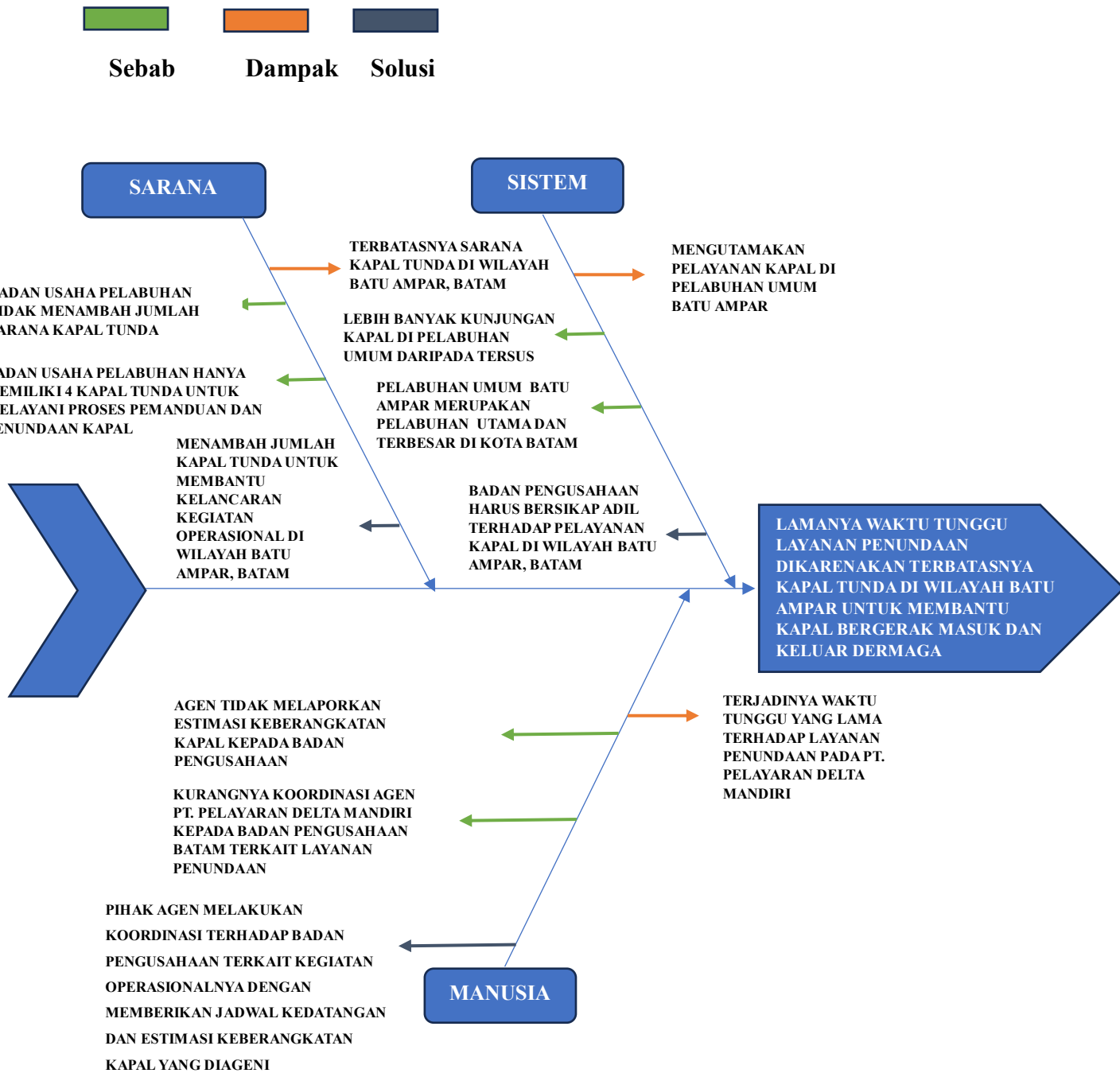
Gambar 4.2
Identifikasi Kategori Permasalahan

Langkah 3 : Menentukan sebab potensial dengan cara *brainstorming*

1. Pemilihan terhadap sebab yang paling mungkin diantara semua sebab-sebab dan sub-subnya.
2. Jika ada sebab-sebab yang muncul pada lebih dari satu kategori, kemungkinan merupakan petunjuk sebab yang paling mungkin.
3. Mengkaji Kembali sebab-sebab yang telah tentukan dan mengapa ini sebabnya?
4. Pertanyaan “Mengapa” akan membantu kita sampai pada sebab pokok dari permasalahan teridentifikasi.
5. Lingkari sebab yang paling memungkinkan dalam diagram *fishbone*.



Gambar 4.3
Menentukan Sebab yang Terjadi Pada Permasalahan Pertama



Gambar 4.4

Menentukan Sebab yang Terjadi Pada Permasalahan Kedua

1. Adanya Dokumen Kapal yang sudah habis masa berlakunya saat dilakukan pemeriksaan oleh Syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
Sebab : a. Ship Owner tidak melengkapi dokumen kapal dan memeriksa masa berlaku Dokumen Kapal.

- b. Komunikasi Direktur PT. Pelayaran Delta Mandiri dengan *Ship Owner* mengenai kelengkapan Dokumen serta persyaratan yang wajib dipenuhi belum efektif dan efisien.

Akibat : a. Dapat menyebabkan biaya tambahan operasional berupa denda.
b. Proses pengiriman barang menjadi terhambat.
c. Proses pengurusan keberangkatan Kapal menjadi terhambat.

- c. Lamanya waktu tunggu layanan penundaan dikarenakan terbatasnya Terbatasnya Kapal Tunda di perairan Batu Ampar untuk membantu Kapal bergerak masuk dan keluar Dermaga.

Sebab : Badan Usaha Pelabuhan hanya memiliki 4 Kapal Tunda dan Kapal Tunda miliknya di prioritaskan untuk membantu proses Penundaan Kapal yang melakukan kegiatan di Pelabuhan Umum.

Akibat : Dapat menghambat proses keberangkatan Kapal.

Dengan adanya Dokumen Kapal yang tidak lengkap atau adanya dokumen kapal yang telat masa pembaruannya dan terbatasnya jumlah layanan Kapal Tunda yang beroperasi di Wilayah Batu Ampar, Batam dapat menghambat keberangkatan kapal pada waktu yang sudah ditentukan. Hal ini akan mengakibatkan keterlambatan dalam proses pengiriman barang dan perusahaan akan rugi karena harus membayar biaya tambahan atau denda.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan hasil yang didapat pada saat wawancara yang dilakukan berdasarkan identifikasi masalah. Penulis beserta Kepala Operasional dan Staff Operasional membahas mengenai penyebab terjadinya keterlambatan proses *Clearance Out* pada Kapal yang diageni oleh PT. Pelayaran Delta Mandiri, Batam dengan melakukan pemilihan alternatif pemecahan masalah. Setiap anggota staff memberikan saran terbaik dan efektif untuk masalah yang ada. Dibawah ini adalah deskripsi masalah yang diberikan oleh setiap anggota dan Solusi alternatif untuk masalah tersebut.

1. Adanya Dokumen Kapal yang sudah habis masa berlakunya saat dilakukan pemeriksaan oleh Syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar:

- a. Melakukan pengecekan ulang terutama mengecek masa berlaku dokumen kapal maupun dokumen Crew dan melakukan pemeriksaan secara berkala sebelum melakukan proses clearance serta melakukan perencanaan yang lebih matang dan mengkoordinasikan dengan semua pihak terkait sebelum jadwal keberangkatan kapal untuk menghindari keterlambatan dalam proses keberangkatan kapal
2. Lamanya waktu tunggu layanan penundaan dikarenakan terbatasnya Terbatasnya Kapal Tunda di perairan Batu Ampar untuk membantu Kapal bergerak masuk dan keluar Dermaga Oleh sebab itu diperlukan alternatif pemecahan masalah yaitu :
 - a. Memberikan saran kepada Badan Pengusahaan untuk melakukan perbaikan, peningkatan, dan menambah sarana Kapal Tunda.
 - b. Pihak agen melakukan koordinasi terhadap Badan Pengusahaan terkait layanan Penundaan untuk kegiatan operasionalnya dengan memberikan jadwal kedatangan dan estimasi keberangkatan kapal yang diageni.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah yang telah disepakati di atas, penulis beserta Kepala operasional dan Staff Operasional melakukan evaluasi Kembali mengenai pemecahan masalah tersebut dan hasilnya adalah sebagai berikut :

1. Melakukan pengecekan ulang terutama mengecek masa berlaku dokumen kapal maupun dokumen Crew dan melakukan pemeriksaan secara berkala sebelum melakukan proses clearance serta melakukan perencanaan yang lebih matang dan mengkoordinasikan dengan semua pihak terkait sebelum jadwal keberangkatan kapal untuk menghindari keterlambatan dalam proses keberangkatan kapal . Proses ini memiliki kelebihan dan kekurangan.
 - a. Kelebihan :
 - 1) Mengurangi biaya operasional.
 - 2) Meminimalisir waktu keterlambatan keberangkatan.
 - 3) Menindak lanjuti dokumen yang sudah habis masa berlakunya dengan cepat.

- 4) Mempercepat proses keberangkatan kapal.
- b. Kekurangan :
 - 1) Diperlukan waktu yang lebih untuk melakukan pengecekan ulang dokumen.
 - 2) Diperlukan waktu untuk melakukan koordinasi.
 - 3) Membutuhkan ketelitian dalam pengecekan dokumen.
2. Memberikan saran kepada Badan Pengusahaan untuk melakukan perbaikan, peningkatan, dan menambah sarana Kapal Tunda. Proses ini memiliki kelebihan dan kekurangan.
 - a. Kelebihan :
 - 1) Kegiatan Operasional Perusahaan Keagenan dapat berjalan lancar.
 - 2) Menghindari terjadinya keterlambatan dalam proses keberangkatan kapal.
 - 3) Kegiatan Operasional dapat selesai dengan waktu yang cepat
 - b. Kekurangan :
 - 1) Memerlukan biaya tambahan.
3. Pihak agen melakukan koordinasi terhadap Badan Pengusahaan terkait layanan Penundaan untuk kegiatan operasionalnya dengan memberikan jadwal kedatangan dan estimasi keberangkatan kapal yang diageni. Proses ini memiliki kelebihan dan kekurangan.
 - a. Kelebihan :
 - 1) Divisi Operasional dapat menyelesaikan proses keberangkatan dengan waktu yang cepat.
 - 2) Mendapatkan layanan penundaan dengan cepat.
 - b. Memerlukan waktu untuk melakukan koordinasi.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah mengevaluasi beberapa alternatif Solusi di atas, berikut adalah opsi Solusi yang telah penulis tentukan melalui wawancara dengan mempertimbangkan situasi, kondisi, dan subjek penelitian yang relevan di PT. Pelayaran Delta Mandiri – Batam :

1. Adanya Dokumen Kapal yang sudah habis masa berlakunya saat dilakukan pemeriksaan oleh Syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Penulis menentukan Solusi sebagai berikut :
 - a. Melakukan pengecekan ulang terutama mengecek masa berlaku dokumen kapal maupun dokumen awak kapal dan melakukan pemeriksaan secara berkala sebelum melakukan proses keberangkatan kapal serta melakukan perencanaan yang lebih matang dan mengkoordinasikan dengan semua pihak terkait sebelum jadwal keberangkatan kapal untuk menghindari keterlambatan dalam proses keberangkatan kapal.
2. Lamanya waktu tunggu layanan penundaan dikarenakan terbatasnya Terbatasnya Kapal Tunda di perairan Batu Ampar untuk membantu Kapal bergerak masuk dan keluar Dermaga. Penulis menentukan Solusi sebagai berikut :
 - a. Memberikan saran kepada Badan Pengusahaan untuk melakukan perbaikan, peningkatan, dan menambah sarana Kapal Tunda.
 - b. Pihak agen melakukan koordinasi terhadap Badan Pengusahaan terkait layanan Penundaan untuk kegiatan operasionalnya dengan memberikan jadwal kedatangan dan estimasi keberangkatan kapal yang diageni.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang penulis berikan dari 2 permasalahan tersebut adalah:

1. Cara mengatasi Dokumen Kapal yang sudah habis masa berlakunya saat penerbitan Surat Persetujuan Berlayar oleh Syahbandar dengan melakukan pengecekan ulang terutama mengecek masa berlaku Dokumen Kapal maupun Dokumen *Crew* dan melakukan pemeriksaan secara berkala sebelum melakukan proses keberangkatan kapal serta melakukan perencanaan yang lebih matang dan mengkoordinasikan dengan semua pihak terkait sebelum jadwal keberangkatan Kapal untuk menghindari keterlambatan dalam proses keberangkatan Kapal.
2. Cara mengatasi lamanya waktu tunggu dalam pelayanan Kapal Tunda untuk membantu Kapal masuk dan keluar Dermaga dengan melakukan koordinasi dan memberikan masukan saran kepada Badan Pengusahaan terkait penambahan sarana Kapal Tunda. Pihak agen melakukan koordinasi terhadap Badan Usaha Pelabuhan terkait kegiatan operasionalnya dengan memberikan jadwal kedatangan dan estimasi keberangkatan Kapal yang diageni.

B. SARAN

Adapun saran yang penulis berikan untuk masukan sebagai berikut :

1. Melakukan pengecekan ulang terutama mengecek masa berlaku Dokumen Kapal maupun Dokumen *Crew* dan melakukan pemeriksaan secara berkala sebelum melakukan proses keberangkatan Kapal serta melakukan perencanaan yang lebih matang dan mengkoordinasikan dengan semua pihak terkait sebelum jadwal keberangkatan kapal untuk menghindari keterlambatan dalam proses keberangkatan Kapal.

2. Meningkatkan ketelitian sebelum melakukan kerja sama antara pihak agen dengan *owner* Kapal.
3. Disarankan kepada Perusahaan untuk menjalin kerja sama yang baik dengan instansi-instansi terkait dan pemilik Kapal demi mempererat hubungan dan komunikasi guna memperlancar kegiatan operasional .
4. Berkoordinasi dan Memberikan masukan saran kepada Badan Pengusahaan terkait penambahan sarana Kapal Tunda. Pihak agen melakukan koordinasi terhadap Badan Usaha Pelabuhan terkait kegiatan operasionalnya dengan memberikan jadwal kedatangan dan estimasi keberangkatan Kapal yang diageni.

DAFTAR PUSTAKA

- Amiruddin, Rahmi Paramitha, Guasman Tatawu, and Kamaruddin Jafar. "*Delegasi Wewenang dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)*." *Halu Oleo Legal Research* 1.3 (2019): 382-396.
- Andromeda, Vega F.; Putra, I. Made Wahyu S. *Penyelesaian Clearance Dengan Sistem Inaportnet Guna Memperlancar Estimated Time Departure*. Jurnal Transportasi, Surabaya, (2020).
- Eunike, Gressiya. *Dualisme Kewenangan Pemerintah Kota Batam Dan Badan Pengusahaan Batam Dalam Bidang Perizinan*. Diss. Uajy, (2018).
- International Maritime Organization. (2014). *International Safety Management (ISM) Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code*. London: IMO Publishing. (2014).
- Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, (2008).
- Patmasari, Eka, et al. "*Analisis Pelayanan Keagenan Kapal Pada PT. Cemerlang Makmur Abadi*." *Jurnal Maritim* 12.1 (2022): 9-16.
- Perhubungan, Kementerian. "*Optimalisasi Sistem Inaportnet Terhadap Efisiensi Proses Clearance Kapal di Batam*."
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 tahun 2014 *tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemandu Kapal*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 *tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2021 *tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 *tentang Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 tahun 2022 *tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 tahun 2022 *tentang Pekerjaan Bawah Air*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 *tentang Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan*.
- Perhubungan, Kementerian. "*Data TERSUS & TUKS Provinsi Kepulauan Riau*." (2024)
- Purba, H.H. , *Diagram Fishbone dari Ishikawa*, (2008).

- Ridwan, Agus Pamungkas. *"Implementasi Clearance In Out Kapal Dengan Sistem Inaportnet di Pelabuhan Banjarmasin."* Prosiding Seminar Nasional .” Semarang, (2021).
- Semiwan R., Conny. *Metode Penelitian Kualitatif*, Jakarta, PT. Grasindo, (2017).
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung; Alfabeta, (2018).
- Surat Edaran Dirjen Perhubungan Laut Nomor 3 Tahun 2023 *tentang Pemenuhan dan Pengawasan Sertifikat Dana Jaminan Ganti Rugi Penyingkiran Kerangka Kapal Sebagai Kewajiban Persyaratan Kelaiklautan Kapal*.
- Tawaris, Marliani Tineke. *"Pelayanan Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudra Di Pelabuhan Batu-Ampar Pulau Batam."* *Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara 1.1* (2021): 18-22.
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 *tentang Tenaga kerja*.
- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 *tentang Kepabeanan*.

Lampiran 1: Surat Izin Usaha Perusahaan Keagenan Kapal

000100


**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN KEAGENAN KAPAL (SIUPKK)
Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 jo PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan
Nomor : AL.310/222/DA-2017

Berdasarkan surat permohonan Saudara Nomor 001/DIR-POM/IX/2017 tanggal 23 September 2017 diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Keagenan Kapal (SIUPKK) kepada :

Nama Perusahaan	: PT PELAYARAN DELTA MANDIRI
Alamat Perusahaan	: PERUM. SIRIADN INDAH BLOK B NO. 10 RT. 001 RW. 015 KELURAHAN PATAM LESTARI KECAMATAN SEKUPANG, KOTA BATAM, PROVINSI KEPULAUAN RIAU - 29427
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: DANNY PRIABUDI
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: BATAM NIRWANA RESIDENCE BLOK D5 NO 7 RT. 001 RW. 007 KELURAHAN PATAM LESTARI KECAMATAN SEKUPANG KOTA BATAM PROVINSI KEPULAUAN RIAU
Nomor Pokok Wajib Pajak	: 828764043215000

Kewajiban Pemegang SIUPKK :

- Memaksanakan ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin usahanya;
- Perusahaan keagenan wajib melakukan kegiatan operasional paling lama 3 (tiga) bulan setelah izin usaha diberikan;
- Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan ketentuan peraturan perundangan-undangan lainnya;
- Menyampaikan laporan bulanan secara tertulis kepada pemberi izin;
- Melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan penanggung jawab dan / atau pemilik perusahaan dan / atau domisili perusahaan kepada pemberi izin.

SIUPKK ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan lain yang membahayakan keamanan Negara, mengageni kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha Perusahaan Keagenan Kapal ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : J A K A R T A
Pada Tanggal : 16 OCT 2017

AN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTOR LAYAN LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

BAYU OKHAMAD HASANI
Kepala Muda (IV/c)
NIP. 195710231979031002





Lampiran 2: Aturan Menteri Perhubungan Wajib Memiliki *Wreck Removal*



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

Nomor : AL.801/1/2 Phb 2014

Jakarta, 8 Desember 2014

Lampiran :

Perihal : Kewajiban Mengasuransikan
Kapal dengan Asuransi
Penyingkiran Kerangka Kapal
dan/atau Perlindungan Ganti Rugi

Kepada

Yth. Ketua DPP INSA

di

JAKARTA

1. Bersama ini disampaikan, sesuai ketentuan Pasal 203 ayat (5) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 119 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dan Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air, diatur bahwa pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal dan/atau perlindungan dan ganti rugi.
2. Terhadap pemilik kapal sebagaimana tersebut butir 1 di atas yang tidak mengasuransikan kapalnya, dikenakan sanksi administratif berupa :
 - a. Peringatan; atau
 - b. Pembekuan izin; atau
 - c. Pencabutan izin.
3. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, kiranya Saudara menginstruksikan kepada seluruh pemilik kapal yang memiliki kapal motor ukuran tonase kotor \geq GT 35 (tiga puluh lima *grosse tonnage*) wajib untuk mengasuransikan kapalnya dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Dan Ganti Rugi yang diberlakukan mulai tanggal 1 Maret 2015.
4. Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

MENTERI PERHUBUNGAN,

IGNASIUS JONAN

Tembusan :

1. Sekretaris Jenderal;

Lampiran 3 : Pas Besar Kapal *Tug Boat* Ming Sing

REPUBLIK INDONESIA



PAS BESAR

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 57
Permenhub Nomor 39 tahun 2017

Yang bertanda tangan di bawah ini : KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS III KUANG
menyatakan bahwa : KAPAL MOTOR TUNDA

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
MING SING	YD 3365	TANJUNGPINANG	2006 GGa No 5416/L

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

PENGGERAK UTAMA	MEREK TK/KW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING- BALNG
MESIN	CUMMINS No 33123552 - 700 PK	B A J A	S A T U	S A T U

Milik PT. BINTANG KARTIKA berkedudukan di KOTA TANJUNGPINANG
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-
undangan, oleh karena itu berhak bertayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai
bendera kebangsaan kapal.

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

Diketahui dan disetujui
 Register Pas Besar di: KSOP KUANG
 No. Urut : 334
 No. Halaman : 135
 Buku Register : II

Tanda Selar : GT 87 No.348/PPq

PUP 8 No.504702

SEBAGAI PENGANTI YANG RUSAK


Diterbitkan di : KUANG
 Pada tanggal : 24 FEBRUARI 2020

Atas NAMA KEPALA KANTOR
 KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
 KLASIS III KUANG



MUACHROBIN, S.Si
 Penata Tk.I (IIIId)
 NIP. 19780120 200604 1 001

Lampiran 4: Surat Ukur Kapal *Tug Boat Ming Sing*



REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
NO. : **344 / PPq.**

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republic of Indonesia.

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Nomor atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Tempat Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tanggal *) <i>* Date</i>
" MING SING "	YD.3365-	TANJUNGPINANG	THN 1992.

*) Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa ini (Pas. 2(b), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Pas. 3(2)(b)).
*) *Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2(b), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3(2)(b), as appropriate.*

UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS

Panjang (pasal 2 (b)) <i>Length (article 2(b))</i>	Lebar (Peraturan 2(3)) <i>Breadth (Reg. 2(3))</i>	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas. (Peraturan 2(2)) <i>Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))</i>
21.25 Meter	6.26 Meter	3.20 Meter

ISI KAPAL ADALAH
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE

TONASE KOTOR <i>GROSS TONNAGE</i>	87
TONASE BERSIH <i>NET TONNAGE</i>	- 27 -

Dengan ini dinyatakan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.
This is to certify that the tonnage of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : **PY.671/40/13/DK.06 TANGGAL 02 NOPEMBER 2006.**

Dikeluarkan di **KIJANG,**


Issued at

Tanggal **10 OKTOBER 2006.**

date

A6. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
06. DIRECTOR GENERAL OF SEA COMMUNICATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KEPALA KANTOR
ADMINISTRATOR PELABUHAN
BAYU M. HASANI
NIP.120105325

DKP-B-22



Lampiran 5: Surat Laut Tongkang JAAS 1801

REPUBLIK INDONESIA



SURAT LAUT

No. 520/16/14/01/2020
Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012
Sebagaimana telah diubah dengan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017

Yang berkedudukan sebagai di bawah ini
menyatakan bahwa : **Deck Barge**

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
JAAS 1801	-	BATAM	2016 PPh No. 4285/L

UKURAN P x L x D (M)	TONASE KOTOR (G.T.)	TONASE BERSIH (N.T.)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
43.89 x 12.19 x 3.85	407	123	2016	-

PENGGERAK UTAMA	MEREK TK/KW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING- BALING
-	-	BAJA	1(SATU)	-

PT. PELAYARAN SINARBAHTERA INDAHSEMESTA berkedudukan di **KOTA TANJUNG PINANG** memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

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

Tanda Selar : GT. 407 No. 6992/PPh

Diterbitkan di : **JAKARTA**
Pada tanggal : **5 Februari 2020**

Didaftarkan dalam Register Surat Laut

No. Urut : 8351

No. Halaman : 548

Buku Register : XII

POP NO. 800000211640370

DKPE-02

An. MENTERI PERHUBUNGAN

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN

U. b.

KEPALA BIDANG PENGUKURAN, PENDAFTARAN

DAN KEBANGSAAN KAPAL



Cap. HENDOTUA MUNTAHA, M.Si, M.Mar

(Pembina Tk.I (IVb))

NIP. 19670712 199808 1 001

Lampiran 6: Surat Ukur Tongkang JAAS 1801



REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969) INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

NO. : 4992 / PPM

UNDANG-UNDAN TENTANG KETERANGAN-KETERANGAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of the Republic of Indonesia.

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Tempat Pendaftaran Port of Registry	Tanggal *) * Date
JAAS 1801		BATAM	29 - 04 - 2016.

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Pasal 2(b)), atau tanggal saat/dimana kapal mengalami perubahan atau pemrosesan besar (Pasal 3 (2) (b)).
Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2 (b)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.

UKURAN-UKURAN POKOK MAIN DIMENSIONS

Panjang (Pasal 2 (1)) Length (Article 2 (1))	Lebar (Pasal 2 (3)) Breadth (Reg. 2 (3))	Ukuran Dalam Terbesar di tengah kapal hingga geladak teratas (Pasal 2 (2)) Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2 (2))
43.89 Meter	12.19 Meter	3.05 Meter

TONASE KAPAL ADALAH THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

TONASE KOTOR GROSS TONNAGE	407
TONASE BERSIH NET TONNAGE	123

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional tentang Pengukuran Kapal 1969.
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Notor dan tanggal pengesahan : PK. 202 / 41 / 01 / DK - 16 TANGGAL : 22 DESEMBER 2016.
Number and date of approval

Dikeluarkan di : BATAM
Issued at

Tanggal, 04 JANUARI 2017,
date

PUP 2 NO. 16210958

DKP. II - 22

As. MENTERI PERHUBUNGAN
As. DIRECTOR FOR TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
As. KEPALA KANTOR PELABUHAN BATAM
KABO KESYAHBANDARAN
Kantor Pelabuan
Batam
Capt. THOMAS CHANDRA SE.MSI
Penata Tk. I (HEM)
NIP.19640526 198401 1 001

Lampiran 7: Laporan Kedatangan/Keberangkatan Kapal *Tug Boat* Ming Sing

5/15/24, 9:58 AM

simpadu-inaportnet.dephub.go.id/document/pdfs/lk3_nakhoda/SL003.DN.IDBTM.2212.001308

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

NAMA : MING SING
UKURAN : 87 GT
NAKHODA : NURTANIO

NO	TIBA			BERANGKAT		
1	Dari : TANJUNG BALAI KARIMUN			Tujuan : TANJUNG BALAI KARIMUN		
2	Tanggal : 21-12-2022 09:00:00			Tanggal : 24-12-2022 23:00:00		
3	Bongkar			Muat		
4	Jenis Barang		Jumlah Unit/Ton/M ³	Jenis Barang		Jumlah Unit/Ton/M ³
	Turun			Naik		
	No.	Penumpang	Jumlah	No.	Penumpang	Jumlah

, 24 Dec 2022,
PT PELAYARAN DELTA MANDIRI
MING SING

NURTANIO
NAKHODA



Lampiran 8: Laporan Kedatangan/Keberangkatan Kapal Tongkang JAAS 1801

5/15/24, 9:56 AM

simpadu-inaportnet.dephub.go.id/document/pdfs/lk3_nakhoda/SL003.DN.IDBTM.2212.001309

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

NAMA : JAAS 1801
 UKURAN : 407 GT
 NAKHODA :

NO	TIBA		BERANGKAT										
1	Dari : TANJUNG BALAI KARIMUN		Tujuan : TANJUNG BALAI KARIMUN										
2	Tanggal : 21-12-2022 09:00:00		Tanggal : 24-12-2022 23:00:00										
3	Bongkar		Muat										
4	<table><tr><th>Jenis Barang</th><th>Jumlah Unit/Ton/M³</th></tr><tr><td>MATERIAL PROYEK</td><td>1,499/482/441</td></tr></table>		Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³	MATERIAL PROYEK	1,499/482/441	<table><tr><th>Jenis Barang</th><th>Jumlah Unit/Ton/M³</th></tr><tr><td>MATERIAL PROYEK</td><td>440/342/572</td></tr></table>			Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³	MATERIAL PROYEK	440/342/572
	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³											
	MATERIAL PROYEK	1,499/482/441											
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³												
MATERIAL PROYEK	440/342/572												
Turun		Naik											
	<table><tr><th>No.</th><th>Penumpang</th><th>Jumlah</th></tr></table>	No.	Penumpang	Jumlah	<table><tr><th>No.</th><th>Penumpang</th><th>Jumlah</th></tr></table>			No.	Penumpang	Jumlah			
No.	Penumpang	Jumlah											
No.	Penumpang	Jumlah											

, 24 Dec 2022,
 PT PELAYARAN DELTA MANDIRI
 JAAS 1801

NAKHODA



Lampiran 9: Sertifikat *Wreck Removal* Milik Kapal *Tug Boat* Ming Sing yang Sudah Habis Masa Berlakunya

<p>To: Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Gedung Karya Lantai 12 s.d. 17 Jl. Medan Merdeka Barat No.8 Jakarta 10110</p>	<p>Certificate No. COI - 211227 01.C000385.V674.1112.1297.870.00.1</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> WRECK REMOVAL & POLLUTION LIABILITY </div> <p>COI Need Survey: NO</p>
---	--

CERTIFICATE FURNISHED AS EVIDENCE OF INSURANCE PURSUANT TO ARTICLE 353 PARAGRAPH (B) UNDANG-UNDANG NO.17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN, ARTICLE 118 PERATURAN PEMERINTAH NO. 5 TAHUN 2010 TENTANG KENAYAGASIAN AND ARTICLE 18 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO PM 71 TAHUN 2013 TENTANG SALVAGE DAN/ATAU PEKERJAAN BAWAH AIR INCLUDING ARTICLE 38 PERATURAN MENTERI NO. 29 TAHUN 2014 TENTANG PENERAPAN DANA JAMINAN GANTI RUGI NASIONAL TERHADAP KERUSAKAN AKIBAT PENCEMARAN MINYAK BAHAN BAKAR DAN MUATAN.

SERTIFIKAT INI SEBAGAI BUKTI ASURANSI MENURUT PASAL 353 AYAT (B) UNDANG-UNDANG NO.17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN, PASAL 118 PERATURAN PEMERINTAH NO. 5 TAHUN 2010 TENTANG KENAYAGASIAN DAN PASAL 18 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO PM 71 TAHUN 2013 TENTANG SALVAGE DAN/ATAU PEKERJAAN BAWAH AIR SERTA PASAL 38 PERATURAN MENTERI NO.29 TAHUN 2014 TENTANG PENERAPAN DANA JAMINAN GANTI RUGI NASIONAL TERHADAP KERUSAKAN AKIBAT PENCEMARAN MINYAK BAHAN BAKAR DAN MUATAN.

Ship Owner <i>Pemilik Kapal</i>	:	PT Pal Bintang Kartika
Name of Ship <i>Nama Kapal</i>	:	MING SING
Call Sign <i>Nama Panggil</i>	:	—
Port Registry <i>Perabuhan Terdaftar</i>	:	TANJUNG PINANG
IMO Number <i>Nomor IMO</i>	:	
Name and address of the principal place of business of the registered Owner <i>Nama dan alamat tempat usaha pemilik kapal yang terdaftar</i>	:	Jl. Kp. Baru Keko, RT. 001 / RW. 011, Kel. Kijang Kota, Kec. Binten Timur, Kepulauan Riau

THIS IS TO CERTIFY there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance satisfying the requirement of Article 18 of Regulation Number PM 71 year 2013 and Article 38 of Regulation Number PM 29 year 2014 issued by the Ministry of Transportation.

CEKASAN INI MENYERTAKAN bahwa kapal yang namanya tersebut di atas telah memiliki polis asuransi yang memenuhi persyaratan Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 tahun 2013 dan Pasal 38 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 tahun 2014.

Type of Security <i>Jenis Jaminan</i>	:	Liability Insurance
Duration of Security <i>Waktu berlaku jaminan</i>	:	22 December 2021 To 22 December 2022

Lampiran 10: Sertifikat Wreck Removal *Tug Boat Ming Sing* Terbaru

To: Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Gedung Karya Lantai 12 s.d 17 Jl. Medan Merdeka Barat No.8 Jakarta 10110	Certificate No. COI - 221216.01.C000385.V562.2707.3008.2385.00.1 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> WRECK REMOVAL & POLLUTION LIABILITY </div> COI Need Survey: NO

CERTIFICATE FURNISHED AS EVIDENCE OF INSURANCE PURSUANT TO ARTICLE 203 PARAGRAPH (5) UNDANG-UNDANG NO.17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN, ARTICLE 119 PERATURAN PEMERINTAH NO. 5 TAHUN 2010 TENTANG KENAVIGASIAN AND ARTICLE 18 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO PM 71 TAHUN 2013 TENTANG SALVAGE DAN/ATAU PEKERJAAN BAWAH AIR INCLUDING ARTICLE 39 PERATURAN MENTERI NO. 29 TAHUN 2014 TENTANG PENERAPAN DANA JAMINAN GANTI RUGI NASIONAL TERHADAP KERUSAKAN AKIBAT PENCEMARAN MINYAK BAHAN BAKAR DAN MUATAN.

SERTIFIKAT INI SEBAGAI BUKTI ASURANSI MENURUT PASAL 203 AYAT (5) UNDANG-UNDANG NO.17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN, PASAL 119 PERATURAN PEMERINTAH NO. 5 TAHUN 2010 TENTANG KENAVIGASIAN DAN PASAL 18 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO PM 71 TAHUN 2013 TENTANG SALVAGE DAN/ATAU PEKERJAAN BAWAH AIR SERTA PASAL 39 PERATURAN MENTERI NO.29 TAHUN 2014 TENTANG PENERAPAN DANA JAMINAN GANTI RUGI NASIONAL TERHADAP KERUSAKAN AKIBAT PENCEMARAN MINYAK BAHAN BAKAR DAN MUATAN.

Ship Owner <i>Pemilik Kapal</i>	:	PT Pal Bintang Kartika
Name of Ship <i>Nama Kapal</i>	:	MING SING
Call Sign <i>Nama Panggil</i>	:	—
Port Registry <i> Pelabuhan Terdaftar</i>	:	TANJUNG PINANG
IMO Number <i>Nomor IMO</i>	:	
Name and address of the principal place of business of the registered Owner <i>Nama dan alamat tempat usaha pemilik kapal yang terdaftar</i>	:	Jl. Kp. Baru Kelu, RT. 001 / RW. 011, Kel. Kijang Kota, Kec. Bintan Timur, Kepulauan Riau

THIS IS TO CERTIFY there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance satisfying the requirement of Article 18 of Regulation Number PM 71 year 2013 and Article 39 of Regulation Number PM 29 year 2014 issued by the Ministry of Transportation.

DENGAN INI MENERANGKAN bahwa kapal yang namanya tersebut di atas telah memiliki polis asuransi yang memenuhi persyaratan Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 tahun 2013 dan Pasal 39 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 tahun 2014.

Type of Security <i>Jenis Jaminan</i>	:	Liability Insurance
Duration of Security <i>Masa berlaku jaminan</i>	:	22 December 2022 To 22 December 2023

Lampiran 11: *Inward dan Outward Manifest*

RKSP		No. Pengajuan : 1808306962250221209000383	Tgl. : -	BC 1.0	
Kantor Pabean : 020400/KPU BATAM		No. BC 1.0 : 035664	Tgl. : 09-12-2022	PELAYARAN DELTA MANDIRI / 828764043215000	
Kelompok : Barang atau peti kemas kosong Asal Kawasan Bebas lain yang kewajiban pabeannya diselesaikan di Kanto (22)		No. BC 1.1 : -	Tgl. : -	PERUM SIRIAON INDAH BLOK B NO. 10 RT. 001 RW. 015 PATAM LESTARI, SEKUPANG	
Nama Sarana Pengangkut: TB. MING SING / TK. JAAS Pelabuhan Asal - Transit : Tanjung Balai Karimun - Tanjung Balai Karimun		Jml. MBL/MAWB : 1		Bruto : 601.205.7000 Kgm	
No. Voy/Flight : 0		Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya: Batu Ampar - Batu Ampar		Jml. HBL/HAWB : 1	
Bendera : ID / INDONESIA		Perkiraan Waktu Tiba/Brgkt : 10-12-2022 07:00:00/-		Volume : 515.8300 M3	
No. IMO/MMSI/Reg./Pol. : 0/0/-/-		Waktu Tiba/Bongkar/Muat : -/-/-		Jml. Peti Kemas : 0	
				Draft DB : 0 / 0	
				Jml. Kemasan : 134	
No. Pos	Nomor & Tgl BL/AWB/Lain, Nomor & Tgl PEB	Nama, NPWP, & Alamat Shipper Nama, NPWP, & Alamat Consignee Nama, NPWP, & Alamat Notify Party	Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peti Kemas	Uraian Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Muat/ Transit/Bongkar
0001 0000 0000	Master : - 708/CMS.TBK/2022 - 07/12/2022 House : - 708/CMS.TBK/2022 - 07/12/2022 Dokumen PEB : - - - - Mother Vessel : - -	Shipper : - PT. SAIPEM INDONESIA (-) - JL. RAJA HAJI FISABILILLAH, RT.000 RW. 000 PANGKE - MERAL TJ. BALAI KARIMUN - KEPRI RIAU, 29634 Consignee : - PT. VME PROCESS (029038514217000) - JL. TAMALATEA RT. 004 RW. 003, KEL. TANJUNG SEKUANG, KEC. BATU AMPAR, BATAM KEPULAUAN RIAU - INDONESIA Notify Party : - 0 - 0	AS MARKED 134 PK ** 0 Kontainer **	7304 NEW, DIA: 609.6 MM - THK: 31,75 MM TUBULAR STD.; - - MATERIAL : API 2W GRADE 50 NEW, DIA: 609.6 MM - THK: 38,1 MM TUBULAR STD.; - - MATERIAL : API 5L GRADE X52 #NON NEW, DIA: 273 MM - THK: 12,7 MM TUBULAR STD.; - - MATERIAL : API 5L GRADE X52 - NT ETC. Bruto Total : 601.205.7000 Kgm Volume Total : 515.8300 M3	IDTBK/Tanjung Balai Karimun IDTBK/Tanjung Balai Karimun IDBTU/Batu Ampar IDBTU/Batu Ampar

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

PELAYARAN DELTA MANDIRI

Halaman: 1 dari 1

DANNY PRIABUDI

OUTWARD MANIFEST		No Pengajuan :	1808306962252022122100386	Tgl. :	24-12-2022	PELAYARAN DELTA MANDIRI / 828764043215000
Kantor Pabean :	020400/KPU BATAM	No.BC 1.0 :		Tgl. :	-	PERUM SIRIACIN INDAH BLOK B NO.10 RT.001 RW.015 PATAM
Kelompok	Barang atau peti kemas kosong tujuan Kawasan Bebas	No.BC 1.1 :	037623	Tgl. :	24-12-2022	LESTARI, SEKUPANG

Nama Sarana Pengangkut : TB. MING SING / TK. JAAS		Pelabuhan Asal - Transit	Batu Ampar - Batu Ampar	Jml. MBL/MAWB	: 1	Bruto	: 789,909 5000 Kgm
No. Voy/Flight	: 0	Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya	: Tanjung Balai Karimun - Tanjung Balai Karimun	Jml. HBL/HAWB	: 1	Volume	: 568 9300 M3
Bendera	: ID / INDONESIA	Perkiraan Waktu Tiba/Brgkt	: -25-12-2022 09:00:00	Jml. Peti Kemas	: -	GRT/LOA	: 0 / 0
No IMO/MMSI/Reg./Pol.	: 0/0/-/-	Waktu Tiba/Bongkar/Muat	: -/-/-	Jml. Kemasan	: 29	Draft D/B	: 0 / 0
No. Pos	Nomor & Tgl BL/AWB/Lain, Nomor & Tgl PEB	Nama, NPWP, & Alamat Shipper Nama, NPWP, & Alamat Consignee Nama, NPWP, & Alamat Notify Party	Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peti Kemas	Uraian Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Muat/ Transit/Bongkar		
0001 0000 0000	Master : - 003/BL-PDM/XII/2022 - 23/12/2022 House : - 003/BL-PDM/XII/2022 - 23/12/2022 Dokumen SAD-PPFTZ : - 357341 - 23/12/2022 - 020400 Mother Vessel : -	Shipper : - PT. VME PROCESS (029036514217000) - JLN. TALAMATEA RT 004 / RW 003 KELURAHAN TANJUNG SENGKUANG BATU AMPAR, BATAM KEPULAUAN RIAU - INDONESIA Consignee : - PT. SAIPEM INDONESIA (-) - JL. RAJA HAJI FISABILILLAH, RT.000 RW. 000 PANGKE - MERAL TJ. BALAI KARIMUN - KEPRI RIAU, 29634 Notify Party : - 0 - 0	AS MARKED 29 PK ** 0 Kontainer **	7308	FOR THE SUPPLY OF 17TH BATCH TERTIARY STEEL FOR SIKB WORKING PLATFORM- JACKET FOR THE SUPPLY OF 17TH BATCH TERTIARY STEEL FOR SIKB ADDITIONAL PART OF WORKING FOR THE SUPPLY OF 19TH BATCH TERTIARY STEEL FOR SIKB CABLE TRAY SUPPORT- TOPSIDE FOR THE SUPPLY OF 19TH BATCH TERTIARY STEEL FOR SIKB EQUIPMENT SUPPORT- TOPSIDE ETC.	IDBTU/Batu Ampar IDBTU/Batu Ampar IDTBK/Tanjung Balai Karimun IDTBK/Tanjung Balai Karimun	Bruto Total : 789,909.5000 Kgm Volume Total : 568 9300 M3

Lampiran 12: Surat Persetujuan Berlayar *Tug Boat* Ming Sing

		BATAM SPB.IDBTM.1222.0001333			
 REPUBLIK INDONESIA <i>THE REPUBLIC OF INDONESIA</i>					
<u>SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR</u> <u>PORT CLEARANCE</u> Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219 <i>Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219</i>					
Nama Kapal <i>Ship</i>	MING SING	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	YD 3366 / <i>Flag</i>	Bendera <i>Flag</i>	ID
Nakhoda <i>Master</i>	NURTANIO	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	87	Perusahaan <i>Company</i>	PT PELAYARAN DELTA MANDIRI
Sesuai dengan pernyataan nakhoda <i>In accordance with Master Sailing Declaration</i>					
Nomor <i>Number</i>	: SPB.IDBTM.1222.0001333				
Tanggal <i>Date</i>	: 24 Dec 2022				
Jam <i>Time</i>	: 04:31:43				
Dengan ini kapal tersebut diatas. <i>The above mentioned vessel is hereby</i>					
Disetujui <i>Approved</i>					
Bertolak dari <i>Departure from</i>	: BATAM	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 24 DEC 2022 23:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: TANJUNG BALAI KARIMUN
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 8 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: NIHIL
Tempat diterbitkan <i>Place of issued</i>	: BATAM				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 24 DEC 2022			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 16:13:44				

Lampiran 13: Surat Persetujuan Berlayar Tongkang JAAS 1801

5/15/24, 9:33 AM

api-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/apb/cetak/BDN.IDBTM.2212.001335



BATAM
SPB.IDBTM.1222.0001335



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal / Ship	JAAS 1801	Tanda Panggilan / IMO / Call Sign / IMO	/	Bendera / Flag	ID
Nakhoda / Master		Tonnase Kotor / Gross Tonnage	407	Perusahaan / Company	PT PELAYARAN DELTA MANDIRI

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor / Number	: SPB.IDBTM.1222.0001335
Tanggal / Date	: 24 Dec 2022
Jam / Time	: 04:32:39

Dengan ini kapal tersebut diatas.
The above mentioned vessel is hereby

Disetujui
Approved

Bertolak dari / Departure from	: BATAM	Tanggal / Jam / Date Time	: 24 DEC 2022 23:00:00	Pelabuhan tujuan / Port of destination	: TANJUNG BALAI KARIMUN
Jumlah awak kapal / Number Of Ship Crews	: 0 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan / With cargoes	: SESUAI MANIFEST		
Tempat diterbitkan / Place of issued	: BATAM				
Pada Tanggal / Date	: 24 DEC 2022			SYAHBANDAR / HARBOUR MASTER	
Jam / Time	: 16:14:05				

Lampiran 14: Wawancara Terhadap Kepala Operasional dan Tim Operasional PT. Pelayaran Delta Mandiri-Batam

1. Wawancara terhadap Kepala Operasional PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam

Penulis melakukan wawancara yang dilakukan melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 11 Juni 2024 untuk meminta saran mengenai permasalahan keterlambatan keberangkatan kapal yang disebabkan karena adanya dokumen yang sudah habis masa berlakunya dan terbatasnya layanan pemanduan dan penundaan kapal di Wilayah Batu Ampar Batam. Hasil wawancara yang didapat sebagai berikut:

- 1) Saran terhadap permasalahan adanya dokumen kapal yang sudah habis masa berlakunya saat proses keberangkatan kapal : Melakukan Koordinasi dengan Ship Owner terkait permasalahan dokumen dengan cara memberikan informasi sebelum estimasi keberangkatan, dan melakukan pemeriksaan dokumen secara berkala.
- 2) Saran terhadap permasalahan layanan pemanduan dan penundaan yang terbatas di Wilayah Batu Ampar Batam : Melakukan koordinasi kepada Badan Pengusahaan dengan memberikan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal yang akan diageni, dan memberikan saran kepada Badan Pengusahaan untuk menambah jumlah armada penundaan.

2. Wawancara terhadap Tim Operasional PT. Pelayaran Delta Mandiri Batam

Penulis melakukan wawancara yang dilakukan melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 15 May 2024 untuk meminta saran mengenai permasalahan keterlambatan keberangkatan kapal yang disebabkan karena adanya dokumen yang sudah habis masa berlakunya dan terbatasnya layanan pemanduan dan penundaan kapal di Wilayah Batu Ampar Batam. Hasil wawancara yang didapat sebagai berikut:

- 1) Saran terhadap permasalahan adanya dokumen kapal yang sudah habis masa berlakunya saat proses keberangkatan kapal : Agen melakukan pendataan dan mengecek untuk setiap dokumen kapal yang diterima pada saat hand over

dokumen kapal, melakukan pelaporan kepada owner sebagai bentuk perhatian untuk segera melakukan pembaruan apabila ada dokumen yang sudah habis masa berlakunya.

- 2) Saran terhadap permasalahan layanan pemanduan dan penundaan yang terbatas di Wilayah Batu Ampar Batam : Meningkatkan koordinasi antara pihak terkait seperti otoritas pelabuhan, operator kapal tunda, dan pemilik kapal. Selain itu, bisa juga dilakukan evaluasi terhadap kebutuhan kapal tunda dan mempertimbangkan untuk menambah jumlah kapal tunda atau meningkatkan efisiensi penggunaan yang ada.

Lampiran 15: Wawancara Terhadap Perusahaan Keagenan di Batam

1. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Pelayaran Batam Samudera

Penulis melakukan wawancara kepada Pak Budin sebagai Karyawan PT. Pelayaran Batam Samudera melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 5 Juni 2024. Penulis menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Pelayaran Batam Samudera pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 2 Agustus 2023 di tarsus Bintang 99 Batu Ampar. PT. Pelayaran Batam Samudera membutuhkan waktu 30-45 menit untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan tersebut adalah kapal yang diageni PT. Pelayaran Batam Samudera terlambat mencapai tujuan dari waktu yang sudah ditentukan.

2. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Bahtera Maju Selaras

Penulis melakukan wawancara kepada Pak Fajri sebagai Karyawan PT. Bahtera Maju Selaras melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 5 Juni 2024. Penulis menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Bahtera Maju Selaras pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 22 Februari 2022 di tarsus Tat Hong Batu Ampar. PT. Bahtera Maju Selaras membutuhkan waktu 2-3 jam untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan tersebut adalah membutuhkan waktu yang lama untuk menunggu, kapal lain yang diageni PT. Bahtera Maju Selaras terabaikan, estimasi kedatangan kapal menjadi tertunda, dan pelayanan PT. Bahtera Maju Selaras dianggap kurang baik oleh Ship Owner.

3. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Pelayaran Rickmus

Penulis melakukan wawancara kepada Dapa sebagai Cadet Operasional PT. Pelayaran Rickmus melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 10 Juni 2024. Penulis menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Pelayaran Rickmus pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 24 Oktober 2022 di Tersus McDermot Ampar. PT. Pelayaran Rickmus membutuhkan waktu 1-2 jam untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan tersebut adalah membutuhkan waktu yang lama untuk menunggu, kapal tidak bisa berangkat pada waktu yang ditentukan, dan PT. Pelayaran Rickmus mendapat complain dari penerima barang karena kapal tidak dapat berangkat pada waktu yang terjadwal.

4. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Buana Lintas Lautan

Penulis melakukan wawancara kepada Kibe sebagai Cadet Operasional PT. Buana Lintas Lautan melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 15 Juni 2024. Penulis menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Buana Lintas Lautan pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 5 Desember 2022 di Tersus McDermot. PT. Buana Lintas Lautan membutuhkan waktu 1-2 jam untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan tersebut adalah beban biaya pelabuhan meningkat, dan pengiriman barang terlambat.

5. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Pelayaran Nan Jaya

Penulis melakukan wawancara kepada Pak Vinki sebagai Karyawan PT. Pelayaran Nan Jaya melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 14 Juni 2024. Penulis menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena

terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Pelayaran Nan Jaya pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 30 Mei 2023 di Pelabuhan Batu Ampar. PT. Pelayaran Nan Jaya membutuhkan waktu 1-2 jam untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan tersebut adalah terhambatnya kegiatan terhadap kapal yang diageni PT. Pelayaran Nan Jaya di pelabuhan lainnya, dan kapal tertunda untuk tiba di pelabuhan tujuan.

6. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Bhineka Maritim Logistik

Penulis melakukan wawancara kepada Pak Ijar sebagai Karyawan PT. Bhineka Maritim Logistik melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 14 Juni 2024. Penulis menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Bhineka Maritim Logistik pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 12 Maret 2023 di Tersus Mcdermot. PT. Bhineka Maritim Logistik membutuhkan waktu 2-3 jam untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan tersebut adalah membutuhkan waktu tunggu yang lama, menghambat kegiatan kapal yang harus dilayani di pelabuhan lain.

7. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Haswarpin Group

Penulis melakukan wawancara kepada Pak Rahman sebagai Karyawan PT. Haswarpin Group melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 14 Juni 2024. Penulis menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Haswarpin Group pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 22 November 2022 di Pelabuhan Batu Ampar Dermaga Selatan. PT. Haswarpin Group membutuhkan waktu 1-2 jam untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan

tersebut adalah waktu kegiatan operasional menjadi lama dari waktu yang ditentukan dan mendapat penilaian yang negatif dari pemilik kapal.

8. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Andalas Bahtera Baruna

Penulis melakukan wawancara kepada Pak Yogi sebagai Karyawan PT. Andalas Bahtera Baruna melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 16 Juni 2024. Penulis menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Andalas Bahtera Baruna pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 28 Agustus 2023 di Tersus Semen Andalas Makobar Batu Ampar. PT. Andalas Bahtera Baruna membutuhkan waktu 1-3 jam untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan tersebut beban biaya pelabuan menambah dan pengiriman barang terhambat.

9. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Gemalindo Shipping Batam

Penulis melakukan wawancara kepada Pak Arif sebagai Karyawan PT. Gemalindo Shipping Batam melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 16 Juni 2024. Penulis menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Gemalindo Shipping Batam pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 12 Desember 2023 di Pelabuhan Batu Ampar. PT. Gemalindo Shipping Batam membutuhkan waktu 1-3 jam untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan tersebut beban biaya pelabuan menambah dan kapal tiba di pelabuhan tujuan menjadi terlambat.

10. Wawancara Terhadap Karyawan PT. Athotama Batam Mandiri

Penulis melakukan wawancara kepada Pak Roy sebagai Karyawan PT. Athotama Batam Mandiri melalui pesan aplikasi Whatsapp pada 26 Juni 2024. Penulis

menanyakan pengalaman mengenai keterlambatan yang disebabkan karena terbatasnya jumlah layanan kapal penundaan dan kerugian yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut. Adapun hasil wawancara sebagai berikut:

- 1) PT. Athotama Batam Mandiri pernah mengalami lamanya menunggu layanan penundaan kapal saat proses clearance pada 20 November 2022 di Tersus Profab Batu Ampar. PT. Andalas Bahtera Baruna membutuhkan waktu 2-3 jam untuk mendapat layanan, dan kerugian yang timbul dari permasalahan tersebut yaitu waktu tunggu yang lama, kegiatan bongkar muat terhambat karena kapal tidak sandar pada waktu yang ditentukan, beban biaya pelabuan menambah dan mendapat complain dari penerima barang karena pengiriman barang tidak sesuai jadwal.

Lampiran 16: Cek *list* Jasa Kepelabuhanan

Pusat Pelayanan Administrasi Terpadu
BADAN USAHA PELABUHAN
Jalan Yos Sudarso No.3 Batu Ampar

CEK LIST PERMOHONAN KEGIATAN JASA KEPELABUHANAN

NAMA KAPAL :
NAMA TERMINAL :

Pembayaran
Bank Mandiri
Bank BNI

I. PERUSAHAAN PELAYARAN (KEAGENAN)

☐ Penytatan Umum Kapal (PUK)
☐ Surat Pemberitahuan Rencana kedatangan Kapal
☐ Surat Permohonan Kedatangan Kapal (Form 1A)
☐ Surat Ukur Kapal
☐ Surat Luncuran Kapal (*Kapal Baru Bangun)
☐

☐ Surat Serah Terima Kapal (*Kapal Baru Bangun)
☐ Surat Serah Terima Keagenan
☐ Surat Olah Gerak Kapal
☐ Surat BA Pindah Keagenan
☐ Port Clereance In/Out

II. PERUSAHAAN BONGKAR MUAT (PBM)

☐ Surat Permohonan Kegiatan Bongkar Muat (Form 18)
☐ Daftar Muatan Barang Kapal (Manifest/Laoding list/Packing list)

III. PERUSAHAAN KSO (PELAYANAN PEMANDUAN)

☐ PT. PELABUHAN INDONESIA
☐ PT. BIAS DELTA PRATAMA
☐ PT. GEMA SAMUDERA SARANA
☐ PT. SEGARA CATUR PERKASA

☐ PT. MACCAHMA DHINA HARTIENSPIN
☐ PT. SNEPAC INDO SERVICE
☐ PT. MANDIRI CIPTA MARITIM INTERNASIONAL

IV. PERUSAHAAN KSO (PELAYANAN PENUNDAAN)

☐ PT. SEGARA CATUR PERKASA (Wilayah Perairan Pelabuhan Batam)

☐ TB. MARTHA PRIMA (2000 HP)
☐ TB. PUTRA I (760 HP)
☐ TB. ASL PHOENIX (3000 HP)
☐ TB. ELISYAH I (3600 HP)

☐ TB. SUMBER STRONG 3600 (3600 HP)
☐ TB. SUMBER TRACTOR I (3400 HP)
☐ TB. SUMBER TRACTOR II (3400 HP)

☐ PT. GEMA SAMUDERA SARANA (Wilayah Perairan Pelabuhan Batam)

☐ TB. GEMA 2 (2160 HP)
☐ TB. GEMA 5 (3000 HP)

☐ PT. PELABUHAN INDONESIA (Wilayah Perairan Pelabuhan Batam)

☐ TB. ANUGERAH BERSAMA 17 (2000 HP)

☐ PT. BIAS DELTA PRATAMA (Wilayah Perairan Pelabuhan Batam)

☐ TB. HEMINGWAY 4 (1600 HP)
☐ TB. HEMINGWAY 8 (1600 HP)
☐ TB. HEMINGWAY 1400 (1400 HP)
☐ TB. ASD Z POLYTAMA (2500 HP)

☐ TB. HEMINGWAY 3200 (3200 HP)
☐ TB. ASL CREST (3000 HP)
☐ TB. ASL CALYPSO (3200 HP)

☐ PT. MACCAHMA DHINA HARTIENSPIN (Wilayah Perairan Pelabuhan Batam)

☐ TB. ALJECHINE ONE (1200 HP)
☐ TB. ALJECHINE TWO (1000 HP)
☐ TB. MAIDEN II (2900 HP)

☐ PT. SNEPAC INDO SERVICE (Wilayah Perairan Pelabuhan Batam)

☐ TB. HEMINGWAY 2400 (2400 HP)
☐ TB. MEDELIN III (2000 HP)
☐ TB. MEGAMAS SKY (1318 HP)

PT. Perusahaan Pelayaran

()

Lampiran 17: Memorandum Kapal Tug Boat Ming Sing

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

Nama Kapal : TB. MING SING	Jumlah ABK : 8
Bendera : INDONESIA	Call Sign : YD 3365
Isi Kotor (GT) : 87	Tahun Pembuatan : 1992
Nama Nahkoda : NURTANIO	Jenis Kapal : TUG BOAT
IMO Number : -	Agen/Pemilik : PT. Pelayaran Delta Mandiri

SURAT DAN DOKUMEN KAPAL		DITERBITKAN OLEH	PADA TANGGAL	MASA BERLAKU
PEMERIKSAAN ADMINISTRATIF	Surat Kebangsaan Kapal			
	Surat Ukur	KIJANG	10-Oct-2006	
	Surat Laut	KIJANG	16-Apr-2015	
	Load Line	JAKARTA	02-Dec-2020	10-Jul-2025
	Susunan Perwira			
	Minimum Safe Manning Certificate	BATAM	03-Feb-2023	02-May-2023
	Daftar ABK			
	Sertifikat Keselamatan Kapal			
	Sertifikat Keselamatan Penumpang			
	Sertifikat Keselamatan Kapal Cepat			
	Passenger Ship Safety Certificate			
	Noxious Liquified Substance Certificate			
	Cargo Ship Safety Construction Certificate	TANJUNG BALAI KARIMUN	18-Nov-2022	02-May-2023
	Cargo Ship Safety Equipment Certificate	KIJANG	03-Nov-2022	02-May-2023
	Cargo Ship Safety Radio Certificate	KIJANG	03-Nov-2022	02-May-2023
	Safety Management Certificate			
	Document of Compliance			
	International Oil Pollution Prevention Certificate	KIJANG	30-Jan-2023	29-Apr-2023
	International Ship Security Certificate			
	International Sewage Pollution Prevention Certificate			
	International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP)			
	Anti Foulung (AF)	JAKARTA	16-Nov-2020	18-Apr-2023
	Exemption Certificate			
	Sertifikat Klas Lambung	JAKARTA	02-Dec-2020	10-Jul-2025
	Sertifikat Klas Mesin	JAKARTA	02-Dec-2020	10-Jul-2025
	Port State Control (PSC)			
	Last Port Clearance	TANJUNG BALAI KARIMUN	01-Feb-2023	
	Buku Kesehatan	KIJANG	15-Nov-2022	
	Surat Pembebasan Tikus	KIJANG	04-Nov-2022	03-May-2023
	Surat Pernyataan Nahkoda tentang Kedatangan Kapal	BATAM	24-Mar-2023	
	Izin Trayek: RPK/PKKA/PPKN/IPKA	JAKARTA	05-Feb-2023	04-May-2023
	Pemberitahuan Kedatangan & Keberangkatan Kapal	BATAM	24-Mar-2023	
	ILR Sertifikat	BATAM	08-Feb-2023	08-Feb-2024
	PMK Sertifikat	BATAM	08-Feb-2023	08-Feb-2024
	Asuransi Pencemaran dari Keg. Bunker Kapal (CLC Bunker)			
	Asuransi Pencemaran dari Keg. Pengangkutan (CLC Muatan)			
	Asuransi Pengangkutan Kerangka Kapal	JAKARTA	22-Dec-2022	22-Dec-2023
	Maritime Labour Certificate			
	Ballast Water Management Certificate			
PEMERIKSAAN FISIK *) :				

Lampiran 18: Memorandum Kapal Tongkang JAAS 1801

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

Nama Kapal : TK. JAAS 1801	Jumlah ABK : 0
Bendera : INDONESIA	Call Sign : -
Isi Kotor (GT) : 407	Tahun Pembuatan : 2016
Nama Nahkoda : -	Jenis Kapal : TONGKANG
IMO Number : -	Agen/Pemilik : PT. Pelayaran Delta Mandiri

SURAT DAN DOKUMEN KAPAL		DITERBITKAN OLEH	PADA TANGGAL	MASA BERLAKU
PEMERIKSAAN ADMINISTRATIF	Surat Kebangsaan Kapal			
	Surat Ukur	BATAM	04-Jan-2017	
	Surat Laut	BATAM	23-Jan-2020	
	Load Line	JAKARTA	08-Feb-2022	12-Jan-2027
	Susunan Perwira			
	Minimum Safe Manning Certificate			
	Daftar ABK			
	Sertifikat Keselamatan Kapal			
	Sertifikat Keselamatan Penumpang			
	Sertifikat Keselamatan Kapal Cepat			
	Passenger Ship Safety Certificate			
	Noxious Liquified Substance Certificate			
	Cargo Ship Safety Construction Certificate	KIJANG	21-Jul-2022	20-Oct-2023
	Cargo Ship Safety Equipment Certificate			
	Cargo Ship Safety Radio Certificate			
	Safety Management Certificate			
	Document of Compliance			
	International Oil Pollution Prevention Certificate			
	International Ship Security Certificate			
	International Sewage Pollution Prevention Certificate			
	International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP)			
	Anti Fouling (AF)	TANJUNG UBAN	27-Jan-2023	26-Apr-2023
	Exemption Certificate			
	Sertifikat Klas Lambung	JAKARTA	06-Feb-2022	12-Jan-2027
	Sertifikat Klas Mesin			
	Port State Control (PSC)			
	Last Port Clearance	TANJUNG BALAI KARIMUN	01-Feb-2023	
	Buku Kesehatan	BATAM	25-Jul-2017	
	Surat Pembebasan Tikus	KIJANG	07-Oct-2022	07-Apr-2023
	Surat Pernyataan Nahkoda tentang Kedatangan Kapal	BATAM	24-Mar-2023	
	Izin Trayek: RPK/PKKA/PPKN/IPKA	JAKARTA	28-Feb-2023	27-May-2023
	Pemberitahuan Kedatangan & Keberangkatan Kapal	BATAM	24-Mar-2023	
	ILR Sertifikat			
	PMK Sertifikat			
	Asuransi Pencemaran dari Keg. Bunker Kapal (CLC Bunker)			
	Asuransi Pencemaran dari Keg. Pengangkutan (CLC Muatan)			
	Asuransi Pengangkutan Kerangka Kapal	JAKARTA	17-Jan-2023	17-Jan-2024
	Maritime Labour Certificate			
	Ballast Water Management Certificate			
PEMERIKSAAN FISIK *) :				

[illegible]

Lampiran 20: Kapal *Tug Boat* Ming Sing dan Tongkang JAAS 1801





Lampiran 21: Foto Penulis Saat Melakukan Praktik Darat



Lampiran 22: Master Sailing

SURAT PERNYATAAN NAKHODA TENTANG KEBERANGKATAN (MASTER SAILING DECLARATION)

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

Yang bertanda tangan dibawah ini :
The undersign below :
Nama Nakhoda : NURTANIS
Master of the Ship's Name

Dengan ini menyatakan bahwa :
Herewith declare that

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

Nama Kapal	: <u>TB. MING SING</u>	Kebangsaan	: <u>INDONESIA</u>
Ship's Name		Nationality	
Tanda panggilan	: <u>YD 3356</u>	GT / NT	: <u>07.</u>
Call Sign		GT / NT	
Nomor IMO	:	Pelabuhan Pendaftaran	: <u>PG. PINANG.</u>
IMO Number		Port Registry	

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

URAIAN Description	JUMLAH Amount	KETERANGAN Explanation
Jenis dan Jumlah Muatan Type and Total of cargo Onboard	<u>440</u> Ton/m3	<u>MATERIAL PROYEK.</u>
Jumlah muatan berbahaya diatas kapal Total dangerous cargo on board	Ton/m3	
Penumpang yang diangkut sesuai dengan daftar penumpang Passenger on board must be concerned by passenger list	person	Dewasa. Anak. Bayi. Adult Children Baby
Sarat kapal saat Bertolak Departure Draft		Dengan m, Tengah m, Belakang m Fore Middle After
Stabilitas Kapal saat bertolak Departure Stability		Kondisi kapal tidak miring, muatan dideck telah diikat/dilashing dengan baik dan kapal tidak kelebihan muatan Ship condition not list, the cargo on deck has been secure properly and ship not over draft

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

<u>JABATAN DIATAS KAPAL</u> Position on Board	<u>JUMLAH</u> Amount	<u>KETERANGAN</u> Explanation
Perwira Deck Deck Officer	2 person	<input checked="" type="checkbox"/> Perwira deck sesuai dengan sertifikat pengawakan Deck officer according to the manning certificate <input type="checkbox"/> Perwira deck tidak sesuai dengan sertifikat pengawakan Deck officer not in accordance to the manning certificate
Perwira Mesin Engine Officer	3 person	<input checked="" type="checkbox"/> Perwira mesin sesuai dengan sertifikat pengawakan engine officer according to the manning certificate <input type="checkbox"/> Perwira mesin tidak sesuai dengan sertifikat pengawakan engine officer not in accordance to the manning certificate
ABK Rating	3 person	
ABK lainnya Other Rating	person	

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

JENIS PERALATAN TYPE OF EQUIPMENT	JUMLAH Amount	KETERANGAN Explanation
<u>Peralatan Navigasi</u> Navigational Equipment	4	<input checked="" type="checkbox"/> Seluruh peralatan navigasi berfungsi dengan baik <i>All navigational equipment works properly</i> <input type="checkbox"/> Beberapa peralatan navigasi tidak berfungsi <i>some navigation equipment is not working</i>
<u>Peralatan Penolong</u> Life Saving Equipment	Life Jacket <u>6</u> Life buoy <u>8</u> Life raft <u>2</u> Lainnya/other.....	Kondisi baik /good condition <input checked="" type="checkbox"/> Rusak/ defective Kondisi baik /good condition <input checked="" type="checkbox"/> Rusak/ defective Kondisi baik /good condition <input checked="" type="checkbox"/> Rusak/ defective Kondisi baik /good condition <input checked="" type="checkbox"/> Rusak/ defective Rusak/ defective :
<u>Peralatan Pemadam Kebakaran</u> Fire fighting Equipment	6	
<u>Peralatan pencegahan pencemaran</u> Pollution prevention equipment		Kondisi baik /good condition <input checked="" type="checkbox"/> Rusak/ defective Rusak/ defective :

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

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

Herewith this declaration is true and all responsibility by master

Tempat dan Tanggal
Place & Date

Nakhoda Kapal
Master's Signature

Batam, 24 Desember 2022



Lampiran 23: Surat Pernyataan Pemilik Kapal *Tug Boat* Ming Sing



PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT NASIONAL

PT. BINTANG KARTIKA

Jl. Kp. Baru Keke RT.001 RW.011 Kel. Kijang Kota Telp. 0771 - 462776 Fax 0771 - 61578
Kecamatan Bintan Timur - Kepulauan Riau

SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

Nama Kapal : TB. Ming Sing
Bendera : Indonesia
GT : 87

Bahwa Kapal TB. Ming Sing memiliki kekurangan pada sertifikat Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal yang belum di perpanjang, sedangkan sesuai PM. Nomor 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air, Bahwa pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal.

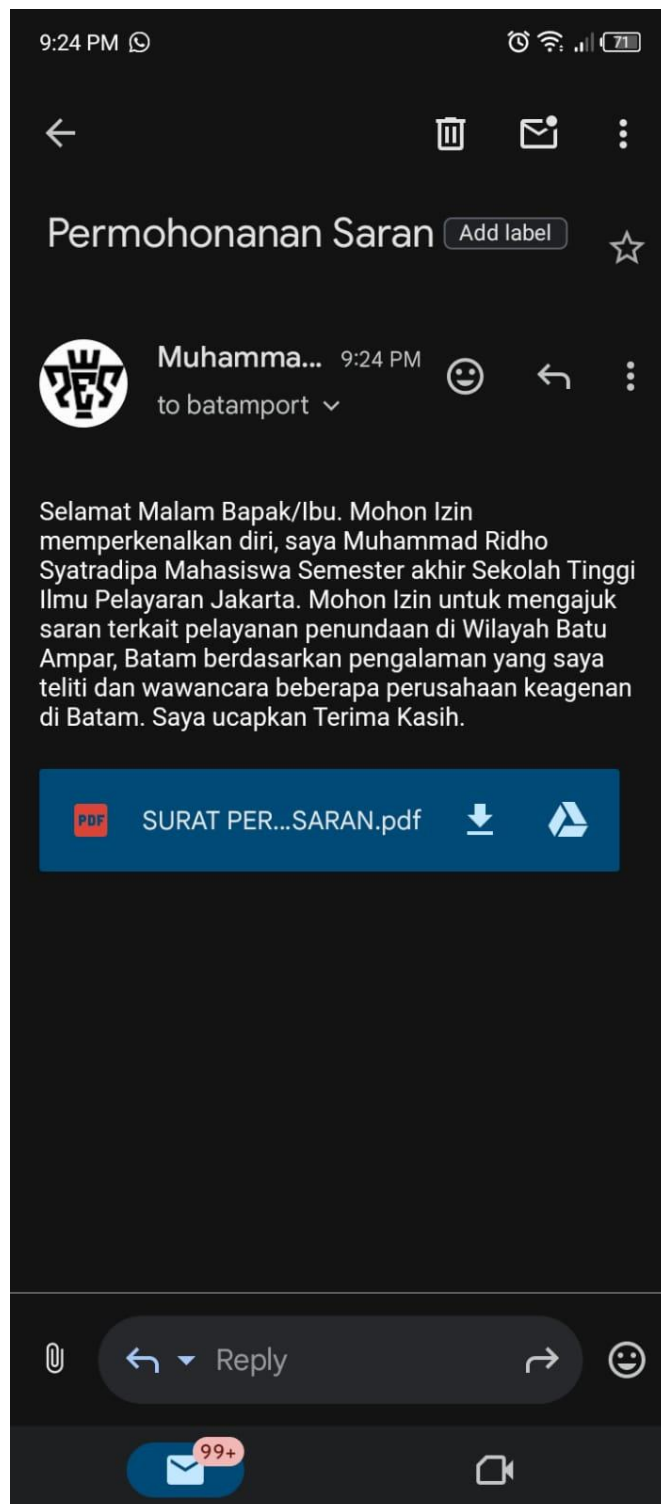
Kapal milik kami telah melakukan pengurusan sertifikat tersebut. Adapun segala resiko yang terjadi selama dalam perjalanan dari Pelabuhan Batam menuju Pelabuhan Tanjung Balai Karimun adalah menjadi tanggung jawab kami sepenuhnya, dan kami juga bertanggung jawab terhadap pencemaran yang terjadi yang diakibatkan oleh kapal tersebut, begitu juga dengan dampak hukum yang timbul akibat kekurangan tersebut juga menjadi tanggung jawab kami sepenuhnya tanpa melibatkan pihak lain. Apabila kapal belum mempunyai sertifikat tersebut maka kami bersedia tidak dilayani untuk berkegiatan.

Demikian Surat ini saya buat, dengan sebenarnya untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya dan dipertanggung jawabkan.

Kijang, 24 Desember 2022
Yang membuat pernyataan

H. ABDUL KARIM
Direktur

Lampiran 24 : Permohonan Saran Melalui *Email Batam Port*



Lampiran 25 : Surat Permohonan Saran Kepada Batam Port

SURAT PERMOHONAN SARAN

Kepada Yth

Jakarta, 10 Juli 2024

Badan Pengusahaan Batam Port

Di

Tempat

Perihal : Saran Terhadap Penambahan Jumlah Kapal Tunda di Wilayah Batu Ampar

Dengan Hormat,

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Muhammad Ridho Syatradipa

Pendidikan : Mahasiswa Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta

Mengajukan permohonan saran terhadap penambahan jumlah kapal tunda untuk membantu pergerakan kapal masuk/keluar dermaga. Saran ini diajukan sebagai penelitian tugas akhir saya yang berdasarkan hasil wawancara terhadap beberapa perusahaan keagenan di Batam yang mengalami waktu tunggu 2 jam dan pengalaman saya dalam menjalankan masa praktik darat di perusahaan keagenan PT. Pelayaran Delta Mandiri di Batam yang pernah mengalami lamanya menunggu waktu pelayanan penundaan di wilayah Batu Ampar karena jumlah kapal tunda di Wilayah Batu Ampar berjumlah 4 sedangkan kapal yang masuk dan keluar di wilayah Batu Ampar cukup banyak. Adapun Perhitungan yang saya lakukan terhadap penambahan jumlah kapal yang harus tersedia guna menghindari waktu tunggu yang lama dalam pelayanan.

Jumlah kapal tunda yang tersedia X 1 Bulan

Jumlah kapal perhari

4 Kapal Tunda X 30 Hari

20 Kapal/Hari

= 6 Kapal Tunda

Hasil hitungan yang dilakukan terhadap penambahan jumlah kapal tunda di Wilayah Batu Ampar, Batam untuk mengurangi waktu tunggu yang lama dalam pelayanan adalah 6 kapal yang harus dimiliki.

No	Bulan	Tahun 2022	Tahun 2023
1.	Januari	610	568
2.	Februari	533	588
3.	Maret	625	657
4.	April	632	542
5.	Mei	535	631
6.	Juni	600	603
7.	Juli	604	602
8.	Agustus	602	588
9.	September	638	558
10.	Oktober	604	604
11.	November	609	608
12.	Desember	611	605
	Jumlah Kapal	7.203 Kapal	7.154 Kapal

Sumber: Dataset Pelabuhan Umum Batu Ampar, Batam

Demikian permohonan saran ini saya sampaikan buat atas perhatiannya saya ucapkan terima kasih.

Hormat Saya,



Muhammad Ridho Syatradipa