

**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL TANKER OLEH
PT ORELA BAHARI MANDIRI DI PELABUHAN TEGAR
MARUNDA**



NITA LUPIANTI

NIT : 18.43.053

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHAHAN**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL TANKER OLEH
PT ORELA BAHARI MANDIRI DI PELABUHAN TEGAR
MARUNDA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Diploma

IV Pelayaran

Jurusan Kalk

Disusun dan diajukan oleh

NITA LUPIANTI

NIT.18.43.053

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

SKRIPSI

**ANALISIS PENYANDARAN KAPAL TANKER OLEH
PT. ORELA BAHARI MANDIRI DI PELABUHAN TEGAR
MARUNDA**

Disusun dan Diajukan Oleh

NITA LUPIANTI

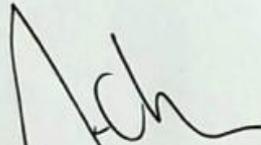
NIT. 18.43.053

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 29 Maret 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Rosliawati A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001



Dr. Ir. Abdoellah Djabier, DESS
NIP. 19620427 198803 1 001

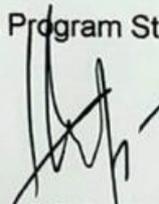
Mengetahui :

An. DIREKTUR PIP MAKASSAR
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK



Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar
NIP. 19751224 199808 1 001



Jumriani, SE., M.Adm., SDA
NIP. 19731201 199803 2 008

PRAKATA

Segala Puji dan Syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul :

“ANALISIS PENYANDARAN KAPAL TANKER OLEH PT ORELA BAHARI MANDIRI DI PELABUHAN TEGAR MARUNDA”

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi, waktu dan data yang diperoleh.

Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm.SDA selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
4. Ibu Rosliawati A. Kosman, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing I;
5. Bapak Dr. Ir. Adboellah Djabir, DESS selaku Dosen Pembimbing II;
6. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
8. Seluruh Karyawan dan Karyawati PT. Orela Bahari Mandiri terutama kepada Bapak Dharma Kala'Tiku selaku Direktur, Ibu Ruth Kristiani Laila, Senior Miftahul Haq, Senior Crysa Meryni Palayukan, Senior Hastuty Sampe Galugu dan Kak Bela serta Kak Ina yang telah membantu memberikan ilmu dalam penyusunan Skripsi ini;

9. Ayahanda saya Bonadi dan Ibunda tercinta saya Samiaseh dan Kakak sekandung saya Neneng Wahyuni yang selalu mensupport saya dalam kondisi apapun;
10. Seluruh Taruna/I PIP Makassar dan Angkatan XXXIX terutama kepada Nurul Fatih Pirdaus dan Melani yang selalu membantu dalam menyelesaikan revisi saat bimbingan;
11. Sahabat saya Cemara dan Kudik yang selalu menyemangati saya;
12. Rachel Venya yang menyadarkan saya bahwa hidup tidak selalu diatas dan tidak selalu dibawah.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan-kekurangan bila dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun demikian dengan segala kerendahan hati penulis memohon saran-saran dari para pembaca yang bersifat membangun demi penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, 29 Maret 2022



NITA LUPIANTI
18.43.053

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : NITA LUPIANTI
Nomor Induk Taruna : 18.43.053
Jurusan : Ketatalaksanaan Angkatan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS PENYANDARAN KAPAL TANKER OLEH PT ORELA BAHARI MANDIRI DI PELABUHAN TEGAR MARUNDA

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 29 Maret 2022


NITA LUPIANTI
NIT 18.43.053

ABSTRAK

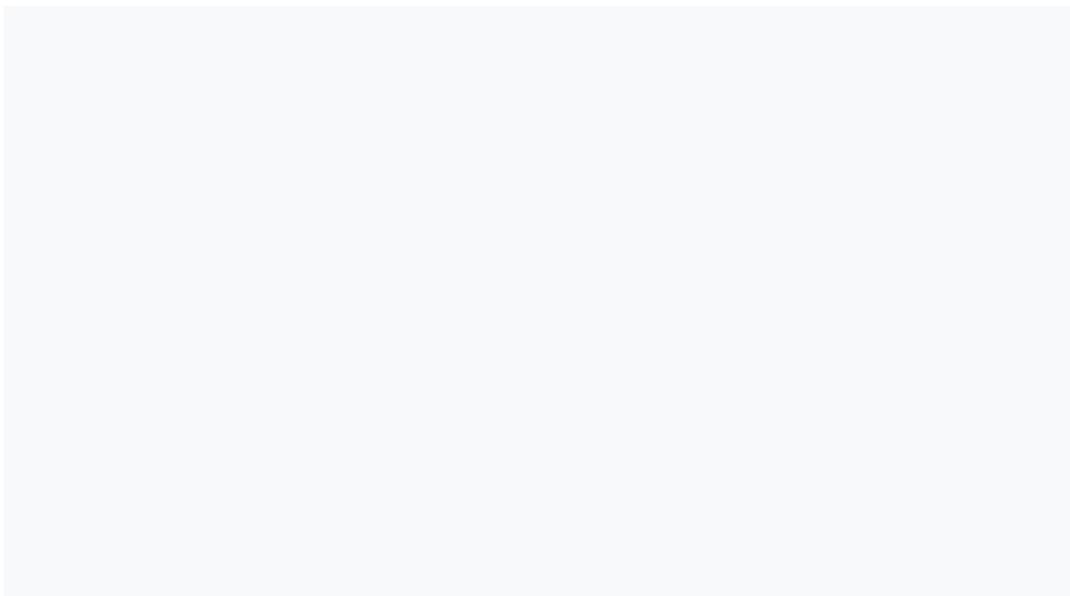
NITA LUPIANTI, 2022. Analisis Penyandaran Kapal Tanker oleh PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda (Dibimbing oleh Rosliawaty dan Abdoellah Djabir).

Tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hambatan yang terjadi pada saat pelaksanaan penyandaran kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam mengatasi hambatan yang terjadi pada saat pelaksanaan penyandaran Kapal Tanker oleh PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda.

Penelitian ini dilaksanakan di kantor PT Orela Bahari Mandiri, selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari bulan Agustus 2020 hingga bulan Juli 2021. Sumber data yang diperoleh merupakan data primer yang langsung didapat dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung kepada Karyawan PT Orela Bahari Mandiri serta sumber data sekunder yaitu literature-literature yang berkaitan dengan judul skripsi.

Teknik Analisis Data yang digunakan adalah Teknik Analisa deskriptif dan pembahasan penelitian ini, menunjukkan bahwa keterlambatan Kapal Tanker disebabkan oleh keterbatasan dermaga dan terlambatnya kapal pandu atau kapal tunda saat cuaca buruk karena tidak adanya kolam Pelabuhan sebagai pemecah gelombang saat arus kencang. Solusi untuk mengurangi keterlambatan penyandaran kapal maka perlu menambah dermaga dan membangun kolam Pelabuhan.

Kata Kunci : Penyandaran, Kapal Tanker, PT Orela Bahari Mandiri.



ABSTRACT

NITA LUPIANTI, 2022. *Analysis of Tanker Ships by PT Orela Bahari Mandiri at Tegar Marunda Port (Supervised by Rosliawaty and Abdoellah Djabir).*

The objectives to be achieved from this research are to find out the obstacles that occur during the implementation of the docking of tankers at the Tegar Marunda Port and to find out the efforts made to overcome the obstacles that occur during the implementation of the berthing of tankers by PT Orela Bahari Mandiri at the Tegar Marunda Port.

This research was carried out at the PT Orela Bahari Mandiri office, as long as the authors carried out onshore practice (PRADA) from August 2020 to July 2021. The source of the data obtained was primary data directly obtained from the research site by means of observation, direct interviews with employees of PT Orela Bahari Mandiri as well as secondary data sources, namely literature related to the title of the thesis.

The data analysis technique used is descriptive analysis technique and the discussion of this research shows that tanker ship delays are caused by the limitations of the pier and the delay of pilot boats or tugboats during bad weather due to the absence of a harbor pool as a breakwater during high currents. The solution to reduce ship docking delays is to add a pier and build a harbor pool.

Keywords: berthing, tanker, PT Orela Bahari Mandiri.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTARCT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Analisis	4
B. Pengertian Prosedur	4
C. Proses Penyandaran Kapal	5
D. Pengertian Dokumen Kapal	7
E. Instansi Pemerintahan Di Pelabuhan	10
F. Pengertian Pelabuhan	15
G. Kerangka Pikir	17
H. Hipotesis	18
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Desain Penelitian	19

B. Defenisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus	19
C. Populasi dan Sampel	20
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrument Penelitian	20
E. Teknik Analisis	21
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum PT Orela Bahari Mandiri	22
B. Proses <i>Clearance In</i> Kapal Oleh PT. Orela Bahari Mandiri	25
C. Proses <i>Clearance Out</i> Kapal Oleh PT. Orela Bahari Mandiri	32
D. Hambatan Yang Dihadapi Dan Pemecahannya	35
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	40
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR GAMBAR

No		Halaman
2.1	Kerangka Fikir	17
4.2	Struktur Organisasi PT. Orela Bahari Mandiri	24
4.3	Gambar Dermaga Tegar Marunda	38
4.4	Penyandaran Kapal MT EAGLE ASIA 07	39

DAFTAR TABEL

No		Halaman
4.1	Data Dermaga Tegar Marunda Bulan Desember 2020- Januari/Februari 2021	35
4.2	Data Dermaga Tegar Marunda	39

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau tunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah tempat, semuanya itu memerlukan penyandaran pada suatu pelabuhan.

Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran, menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi lainnya yang ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhanan sesuai dengan tingkat kebutuhan.

Pelayanan terhadap kapal dimulai sejak kapal berada di luar atau di anchorage area dimana kapal boleh lego jangkar, berlabuh atau menunggu kedatangan pandu, selanjutnya dipandu/tunda hingga di dermaga atau *mooring buoy* dan dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang sampai berangkat kembali meninggalkan pelabuhan.

Penyandaran kapal merupakan kegiatan untuk membantu nahkoda agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan air setempat untuk menjaga keselamatan kapal dan lingkungan.

Kegiatan penyandaran kapal di pelabuhan Tegar, Marunda yang dilakukan oleh PT Orela Bahari Mandiri merupakan salah satu pengurusan dokumen-dokumen penyandaran kapal ke instansi-instansi terkait agar kapal yang diageni dapat sandar dan melakukan aktivitas di dermaga. Maka agen harus memahami apa dan bagaimana

pengurusan dokumen penyandaran kapal dilaksanakan secara profesional dan efisien.

Peningkatan produktifitas pelabuhan sangat ditentukan oleh adanya kelancaran dan kecepatan pelayanan administratif dan operasional dari seluruh aparat di pelabuhan dan semua pihak yang terkait dalam pengurusan keluar masuknya kapal dan barang di pelabuhan.

PT Orela Bahari Mandiri adalah salah satu perusahaan yang bergerak dibidang keagenan kapal yang mengageni kapal-kapal bukan milik. Aktivitas yang dilakukan disini adalah mengurus *clearance in/out* kapal dan juga dokumen muatan kapal.

Dalam kegiatan penyandaran kapal juga sering muncul hambatan karena banyaknya aktifitas bongkar muat. Dari sisi inilah penulis tertarik untuk mengangkat skripsi dengan judul : **ANALISIS PENYANDARAN KAPAL TANKER OLEH PT ORELA BAHARI MANDIRI DI PELABUHAN TEGAR MARUNDA.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang diatas, maka penulis merumuskan permasalahan penelitian yang akan dibahas pada skripsi penelitian ini yaitu :

1. Hambatan apa yang terjadi pada saat pelaksanaan Penyandaran Kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda?
2. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi hambatan yang terjadi pada saat pelaksanaan Penyandaran Kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui hambatan yang terjadi pada saat pelaksanaan Penyandaran Kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda.

2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam mengatasi hambatan yang terjadi pada saat pelaksanaan penyandaran Kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dalam penelitian ini.

1. Manfaat Praktis

- a. Dapat menjadi bahan masukan untuk meningkatkan mutu pelayanan terhadap pelaksanaan penyandaran kapal tanker oleh PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda
- b. Dapat menjadi informasi pelayanan pelabuhan dan pelayaran terutama bagi pengusaha dan pengguna jasa pelabuhan.

2. Manfaat Teoritis

- a. Untuk menambah wawasan dan ilmu pengetahuan dibidang KALK khususnya dalam proses penyandaran kapal tanker yang dilaksanakan oleh PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda.
- b. Dapat dijadikan bahan dan acuan referensi bagi taruna/taruni pada penelitian dimasa mendatang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

Pengertian Analisis menurut para ahli :

1. Komarudin (2001:53), Analisis adalah aktivitas berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen-komponen kecil sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungan masing-masing komponen, dan fungsi setiap komponen dalam satu keseluruhan yang terpadu.
2. Wiradi (2006), Analisis adalah aktivitas yang memuat kegiatan memilah mengurai, membedakan sesuatu yang kemudian digolongkan dan dikelompokkan menurut kriteria tertentu lalu dicari makna dan kaitannya masing-masing.
3. Dwi Prastowo Darminto (2005), Analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.
4. Robert J. Schreiter (1991), Analisis adalah “membaca” teks yang melokalisasikan berbagai tanda dan menempatkan tanda-tanda tersebut dalam interaksi yang dinamis, dan pesan-pesan yang disampaikan.
5. Husein Umar (2021), Analisis adalah suatu proses kerja dari rangkaian tahapan pekerjaan sebelum riset, didokumentasikan dengan tahapan pembuatan laporan.

B. Pengertian prosedur

Prosedur pada dasarnya merupakan suatu elemen yang saling berhubungan antara satu dengan yang lainnya yang berfungsi bersama-sama untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Setiap prosedur dibuat untuk menangani suatu yang berulang kali atau rutin yang terjadi dan harus sesuai telah ditentukan atau ditetapkan. Dalam menangani suatu hal tersebut, prosedur memiliki suatu proses tertentu yang dibuat dengan pola terpadu untuk melaksanakan fungsi pokok sistem.

Hal ini sesuai dengan defenisi prosedur yang dikemukakan oleh Zulkifli Amsyah (2005) dalam bukunya Manajemen Sistem Informasi yaitu tata cara atau pedoman kerja yang harus diikuti dalam melaksanakan suatu kegiatan agar mendapat suatu hasil yang maksimal.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa prosedur terdiri dari struktur dan proses dimana setiap proses harus dilalui dengan berpedoman kepada peraturan dan perUndang-undangan yang berlaku sehingga apa yang diharapkan atau tujuan suatu perusahaan tercapai.

Struktur merupakan elemen yang berbentuk suatu sistem, sementara proses sistem menjelaskan cara kerja tiap-tiap elemen sistem tersebut dalam upaya mencapai tujuan prosedur.

C. Prosedur Penyandaran Kapal

Sebelum melakukan kegiatan di pelabuhan, perusahaan pelayaran mengajukan permintaan pelayanan kapal dan barang dengan mengisi blanko PPKB (permintaan pelayanan kapal dan barang) yang didalamnya berisi permintaan :

1. Pelayanan labuh/tambat kapal
2. Pelayanan air Kapal (*Supply Fresh Water*)
3. Pelayanan pandu/tunda

Dengan melengkapi/dilampiri dokumen pendukung, antara lain :

1. Surat ukur kapal
2. *Ship's particular*
3. *Manifest*
4. *Crew list*

5. PKKA untuk kapal berbendera asing.

Setelah perusahaan pelayaran mengajukan PPKB yang dilampiri dokumen-dokumen pendukung ke otoritas pelabuhan, kemudian membuat RKSP yang ditujukan ke bea cukai 1x24 jam sebelum kapal tiba.

Kemudian setelah RKSP diajukan ke bea cukai lalu perusahaan pelayaran membuat Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) untuk diajukan ke bea cukai, pelindo, imigrasi, karantina dan otoritas Pelabuhan.

Sebelum kapal tiba, perusahaan pelayaran mengupdate jetty, vessel line up dari marunda center selaku pemilik Pelabuhan dan memberitahukan ke *General Agent* bahwa dermaga sudah siap atau belum dengan prosedur yang sudah ditetapkan sehingga *General Agent* dapat memberitahukan ke *shipper*, *consignee* dan master kapal dan menginformasikan ke *shipper* apakah cargonya sudah siap. dan juga letak hose yang akan dipakai.

Setelah ada penetapan maka operasional pelayanan kapal dan barang dapat disampaikan sebagai berikut :

1. Pelayanan kapal masuk
 - a. Secara berkala (mingguan) perusahaan pelayaran melaporkan kedatangan kapal untuk perencanaan periode satu minggu yang akan datang kepelabuhan tujuan yang dilampiri PKK (pemberitahuan kedatangan kapal)..
 - b. Perusahaan pelayaran mengajukan permintaan pelayanan kapal masuk dengan mengisi form PPKB.
 - c. Otoritas menetapkan keputusan penyandaran kapal.
2. Pelayanan kapal tambat
 - a. Selambat-lambatnya 1X24 jam sebelum kapal tiba perusahaan pelayaran mengajukan permintaan pelayanan tambat kapal, kegiatan bongkar muat barang dengan mengisi form PPKB ke PPSA.

- b. Pihak pelabuhan merencanakan dan menetapkan serta menyetujui pelayanan penambatan kapal, kegiatan bongkar muat barang berdasarkan urutan kedatangan kapal.
 - c. Pelayanan teknik kapal tambat, kegiatan bongkar muat barang.
3. Pelayanan pindah tambat kapal
- a. Perusahaan pelayaran mengajukan permintaan pelayanan pindah tambat kapal dan kegiatan bongkar muat barang dengan mengisi form PPKB.
 - b. Pihak pelabuhan merencanakan dan menetapkan serta menyetujui pemindahan penambatan kapal dan kegiatan bongkar muat barang.
 - c. Pelaksanaan teknis pindah tambat kapal. Kegiatan bongkar muat barang.
 - d. Perusahaan pelayaran dengan mengisi form PPKB ke pihak pelabuhan.

Setelah ditetapkan, dilakukan pelayanan fisik kapal yang meliputi pelayanan pandu, tunda, kepil dan sandar kapal yang secara garis besar dibagi menjadi dua antara lain : pelayanan kapal yaitu pelayanan pemanduan (pandu, tunda dan kepil) dan pelayanan tambat kapal (dermaga yang digunakan kapal untuk tambat/sandar).

D. Pengertian Dokumen Kapal

Dokumen kapal adalah dokumen yang wajib dimiliki dan wajib berada di atas kapal. Dokumen-dokumen tersebut menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi atau bidang-bidang tertentu. Dokumen-dokumen tersebut antara lain :

1. Surat Kebangsaan

Yaitu sertifikat yang menunjukkan tanda kebangsaan suatu kapal yang diserahkan oleh pemerintah dimana kapal didaftarkan. Atas daftar pendaftaran ini kapal berhak membentangkan bendera dari

Negara yang menyerahkan sertifikat kebangsaan dan berhak pula atas perlindungan hukum tertentu dari Negara bersangkutan.

2. Surat Ukur (*International Tonnage Certificate*)

Yaitu sertifikat atau surat keterangan yang menyebutkan ukuran-ukuran terpenting dari kapal seperti ukuran dari panjang, lebar ukuran dalam dan ukuran dari tiap-tiap palka.

3. Sertifikat Lambung Timbul (*International Load Line Certificate*)

yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul diatas permukaan air laut batas minimum dan maksimumnya.

4. Sertifikat Keselamatan (*Certificate Of Seaworthiness*)

Yaitu sertifikat yang menyatakan kesentosaan kapal dalam berbagai fungsi dan alat-alat perlengkapan kapal.

5. Daftar Anak Buah Kapal (*Crew List*)

Yaitu suatu daftar yang menerangkan tentang jumlah anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masing-masing termasuk nahkoda atau master.

6. Sertifikat Keamana Radio (*Cargoship Safety Radio Certificate*)

Yaitu surat yang menerangkan bahwa kapal dilengkapi pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan classs kapal yang bersangkutan.

7. Sertifikat Kesehatan (*Health Book*)

Yaitu buku yang dikeluarkan oleh dinas kesehatan pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal beserta anak buah kapal (ABK, termasuk Nahkoda) bebas dari suatu wabah penyakit.

8. IOPP (*International Oil Pollution Prevention certificate*)

Yaitu sertifikat yang menerangkan bahwa bangunan ,perlengkapan, dan bahan kapal serta keadaannya telah memenuhi syarat dimana kapal yang bersangkutan telah bebas dari penyebab terjadinya pencemaran minyak dilaut.

Selain dokumen-dokumen diatas, ada beberapa dokumen yang sangat penting dan diperlukan kapal antara lain :

1. Warta Kapal

Yaitu dokumen yang dikeluarkan oleh syahbandar, dimana nahkoda yang baru sampai di pelabuhan harus mengisi warta kapal dan mengembalikan warta kapal tersebut dengan segera melalui agen. Dokumen warta kapal harus diisi dengan sempurna dan diisi dengan sebenarnya.

Warta kapal berisi :

- a. Nama kapal
- b. Pemilik kapal
- c. Nama nahkoda
- d. Ukuran kapal
- e. Jumlah anak buah kapal
- f. Bendera kapal
- g. Kemungkinan diatas kapal terjangkit penyakit
- h. Dan lain-lain

2. Surat Ijin Berlayar

Yaitu surat yang dikeluarkan oleh syahbandar yang menerangkan bahwa kapal boleh/diijinkan untuk melakukan perjalanan atau pelayaran kepelabuhan lain.

3. Daftar pemeriksaan (*Check List*) dalam rangka penertiban SIB.

Adalah dokumen yang menjelaskan tentang hasil pemeriksaan terhadap:

- a. Sertifikat-sertifikat kapal dan dokumen-dokumen awak kapal yang masih berlaku.
- b. Awak kapal dan susunan perwira sesuai persyaratan.
- c. Kapal telah dilengkapi alat-alat penolong sesuai ketentuan
- d. Jumlah dan kondisi alat navigasi yang baik
- e. Permesinan dan perlengkapannya dalam kondisi baik dan memenuhi standar
- f. Semua pompa dalam keadaan baik instalasi serta perlengkapan radio dan telekomunikasi.

E. Instansi Pemerintahan di Pelabuhan

Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang berfungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan. Fungsi pelabuhan yang dikemukakan oleh Herry Gianto dan Arso Martopo (Pengoperasian Pelabuhan Laut 1990:5).

Adapun instansi pemerintahan yang berperan adalah sebagai berikut :

1. Bea dan cukai

Sesuai dengan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang kepabeanan menyatakan bahwa Direktorat Jenderal Bea dan Cukai adalah unsur pelaksana tugas pokok dan fungsi Departemen Keuangan dibidang Kepabeanan dan cukai. Jadi, secara umum tugas instansi bea dan cukai adalah mengenakan pakaj cukai terhadap barang ataupun muatan yang masuk keluar daerah dimana pemerintah telah mengenakan kewajiban untuk membayar Bea.

Instansi Bea dan cukai di pelabuhan memiliki tugas :

- a. Melakukan pencegahan masuknya barang-barang dari luar negeri tanpa didasari dokumen-dokumen resmi.
- b. Mengawasi langsung lalu lintas barang-barang ekspor dan Impor.
- c. Menindak pelaksanaan kegiatan dalam hal barang-barang ekspor atau impor yang tidak dilengkapi dokumen-dokumen resmi.
- d. Menarik bea masuk dari keluar untung barang ekspor dan impor.
- e. Melakukan Tindakan sesuai hukum terhadap pembawa barang-barang terlarang yang masuk kewilayah Negara Indonesia.

Dokumen yang di lampirkan :

- 1) Surat pemberitahuan ijin kawasan di luar Pabean
- 2) *Bill Of Loading*
- 3) *Manifest*
- 4) *Inward*
- 5) Ijin bongkar.

2. Syahbandar

Menurut Undang-Undang RI nomor 17 tahun 2008 pasal 1 ayat 56 Syahbandar adalah pejabat pemerintah di Pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Instansi Syahbandar mempunyai tugas:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban dipelabuhan.
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan Pelabuhan dan alur-pelayaran.
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan Pelabuhan.
- d. Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air.
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal
- f. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
- g. Mengawasi pemanduan.
- h. Mengawasi pegisian bahan bakar.
- i. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas Pelabuhan
- j. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan
- k. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran dipelabuhan, dan
- l. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime.

Dokumen yang dilampirkan :

- 1) Surat Pemberitahuan
- 2) *Ship Particular*
- 3) *Crew List*
- 4) Sertifikat *Tonnage*
- 5) Sertifikat ISSC
- 6) Sertifikat *Safe Manning*

- 7) Surat Penunjukan
- 8) Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA)
- 9) LK3
- 10) PKK
- 11) Pembayaran VTS
- 12) Momoremum

3. Imigrasi

Imigrasi adalah melaksanakan pengawasan lalu lintas orang yang keluar masuk wilayah negara dengan atau tanpa visa yang berwenang untuk memeriksa paspor setiap orang yang keluar masuk wilayah negara. Di pelabuhan, instansi ini mempunyai tugas untuk :

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

Dokumen yang di lampirkan :

- 1) Surat Pemberitahuan
- 2) *Crew List* = 4 Lembar
- 3) *Passport*
- 4) *Master Statment*

4. Instansi Karantina Dan Instansi Kesehatan

Fungsi Instansi karantina adalah untuk mengkarantina penyakit menular bagi hewan maupun tumbuhan. Karantina berwenang memeriksa setiap hewan dan tumbuhan yang masuk wilayah Indonesia dan dapat menahan untuk mengkarantina bila diketahui terdapat gejala penyakit menular.

Karantina bertugas :

- a. Upaya perlindungan tanaman dan hewan dalam negeri dari ancaman organisme pengganggu dari luar negeri.
- b. Sebagai Tindakan pengawasan dan pengamatan lebih lanjut terhadap tumbuhan, hewan dan bagian-bagiannya.
- c. Kegiatan yang berhubungan dengan Tindakan pencegahan terhadap meluasnya penyakit tumbuhan dan hewan di wilayah negara.
- d. Merupakan kegiatan yang bersifat pelayanan sesuai persyaratan tujuan apabila diminta.

Instansi Kesehatan berfungsi untuk memeriksa penyakit manusia yang memasuki Pelabuhan dan berwenang memeriksa setiap manusia yang masuk di wilayah Indonesia serta dapat menahan apabila terbukti mengidap penyakit.

Dinas kesehatan pelabuhan memiliki tugas untuk :

- a. Memeriksa kelengkapan dokumen kapal dalam hal kesehatan dari awak kapal.
- b. Melakukan penahanan terhadap awak kapal yang terbukti mengidap penyakit.
- c. Mencegah masuknya penyakit manusia yang berasal dari luar negeri ke wilayah negara Indonesia.
- d. Pemeriksaan merupakan kegiatan rutin yang harus dilakukan terhadap awak kapal yang berasal dari luar negeri.

Dokumen yang di lampirkan :

- 1) Surat Permohonan
- 2) *Crew List* = 4 Lembar
- 3) *Passport*
- 4) *Master Statement*

5. Pelindo

Pelindo II Tg.Priok merupakan instansi yang terpercaya untuk menyediakan fasilitas keperluan bagi kelancaran angkutan laut di pelabuhan. Fasilitas yang dimaksud adalah semua sarana dan

prasarana yang menunjang aktifitas kapal di pelabuhan yang diusahakan yaitu menyediakan pelayanan jasa pemanduan kapal.

Dokumen yang di lampirkan :

- a. Sertifikat Tonnage
- b. *Bill Of Loading Manifest*
- c. Surat Pemberitahuan Pengeluaran Barang (SPPB)

6. Otoritas Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2015 Tentang Kepelabuhanan menyatakan bahwa Otoritas Pelabuhan adalah Lembaga pemerintah dipelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.

- a. Menyediakan lahan daratan dan perairan Pelabuhan
- b. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam Pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan
- c. Menyediakan dan memelihara SBNP
- d. Menjamin keamanan, dan ketertiban di Pelabuhan
- e. Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan dipelabuhan.
- f. Menyusun RIP, DLKR, dan DLKP
- g. Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan dan fasilitas Pelabuhan yang disediakan oleh pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- h. Menjamin kelancaran arus barang.

7. Sucofindo

Sucofindo merupakan bagian dari departemen perdagangan yang bertugas menilai mutu, harga, dan jumlah harga dari muatan yang keluar/masuk Indonesia disamping itu, sucofindo juga bertindak

sebagai lembaga penelitian pemerintahan mengenai jumlah dan mutu dari muatan.

F. Pengertian Pelabuhan

Berdasarkan Undang-undang No.17 tahun 2008 tentang pelayaran, yang menyatakan bahwa Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan moda transportasi.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri 57 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut menyatakan bahwa Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan merupakan suatu daerah atau tempat perairan yang dirancang khusus sehingga terlindung terhadap gelombang ataupun arus, sehingga kapal bebas untuk berputar, bersandar dan melakukan bongkar muat barang dan penumpang. Adapun kegunaan fungsi dari pelabuhan yakni adanya dermaga, gudang, alat komunikasi, dan fasilitas untuk penerangan agar semua proses yang terjadi di pelabuhan berjalan dengan lancar. Sedangkan Bandar merupakan

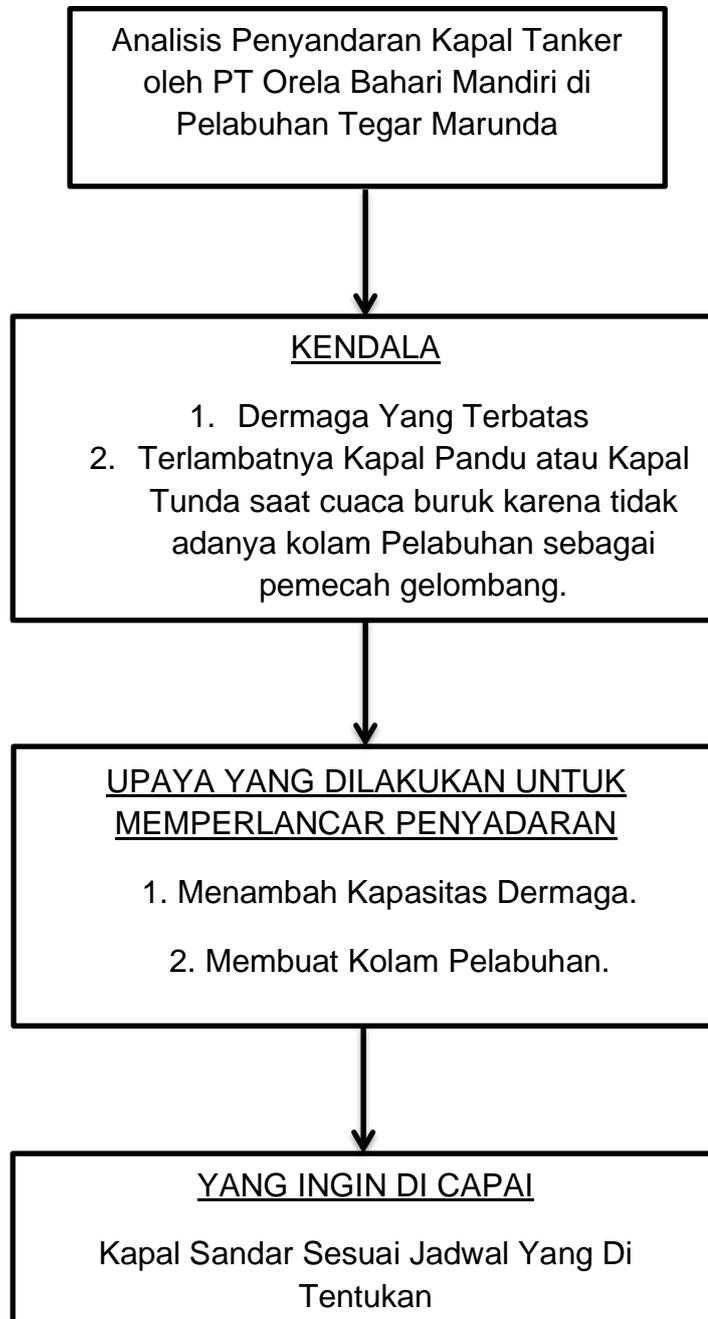
tempat dimana suatu pelabuhan yang terlindung pada gelombang serta angin yang ditempati kapal untuk berlabuh.

Selain pengertian yang sudah dijelaskan diatas banyak referensi tentang pelabuhan antara lain sebagai berikut :

1. Pelabuhan atau *port* merupakan tempat atau daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang yang sudah dilengkapi dengan fasilitas terminal laut yang meliputi dermaga yang merupakan tempat kapal untuk bertambat melakukan bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat penyimpanan barang-barang dan dapat disimpan dalam jangka waktu lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan. (Triatmojo, B. 2007)
2. Pelabuhan adalah sebagai tempat terlindung dari berbagai gerakan gelombang laut, sehingga dalam melakukan bongkar muat dapat dilaksanakan dengan aman. (Kramadibrata 1935).

G. Kerangka Pikir

Gambar 2.1



H. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang penulis kemukakan, diduga bahwa proses penyandaran kapal di Pelabuhan Tegar Marunda, Khususnya kapal Tanker masih belum maksimal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain Penelitian

Jenis desain Penelitian ini merupakan penelitian lapangan secara studi kasus yang menggunakan desain deskriptif, yaitu dengan menggambarkan suatu sistem pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal oleh perusahaan PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda.

B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus

Judul penelitian adalah analisis prosedur penyadaran kapal tanker di pelabuhan Tegar Marunda, Pengertian operasional yang di gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Jasa Keagenan adalah suatu jenis kegiatan untuk mengurus kapal yang berada di dalam atau diluar negeri karena tidak adanya kantor cabang/perwakilan/*owner representative* di pelabuhan tempat kapal berada atau sandar, maka ditunjukkan suatu agen dari perusahaan pelayaran setempat untuk mengurus dokumen saat kapal sandar.
2. Kapal adalah kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu yang mengangkut penumpang dan barang melalui perairan menuju Kawasan atau pulau tertentu.
3. Perusahaan PT Orela Bahari Mandiri adalah badan usaha yang bergerak dalam bidang jasa keagenan kapal untuk mengurus keluar masuknya kapal dan memenuhi apa yang dibutuhkan anak buah kapal dan kapal tersebut.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan jumlah objek secara keseluruhan atau generalisasi dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh penelitian ini untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh kapal yang diageni perusahaan PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah 5 kapal yang diageni oleh perusahaan PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda. Cara pengambilan sampel menggunakan metode acak sederhana yaitu penarikan sampel dimana pemilihan elemen-elemen populasinya dilakukan sedemikian rupa sehingga setiap elemen mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode adalah sebagai berikut :

1. Teknik observasi

Dalam metode ini penulis mengamati secara langsung di lapangan untuk mengetahui sesuatu yang belum jelas sampai penulis betul-betul mengerti. Maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah *checklist*.

2. Wawancara (*interview*)

Untuk mendapatkan data melalui temu wicara dan wawancara langsung dengan pegawai atau staf dan pihak-pihak terkait. Maka instrumen penelitian dari wawancara (*interview*) adalah pedoman wawancara.

3. Teknik Dokumentasi

Untuk memperoleh atau mengumpulkan data melalui gambar dan dokumen lainnya yang sesuai. Dalam metode ini penulis mengumpulkan data melalui profil perusahaan yaitu perusahaan PT Orela Bahari Mandiri yang beroperasi di pelabuhan Tegar Marunda dan literature yang ada kaitannya dengan masalah ini baik melalui buku-buku, laporan penelitian, artikel, jurnal penelitian dan lain-lain. Maka instrumen penelitian dari teknik dokumentasi adalah *checklist*.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dipakai dalam laporan ini adalah teknik analisis deskriptif yaitu teknik yang menjelaskan atau menggambarkan penelitian ini sebagaimana judul yang penulis ambil yaitu mengenai tugas perusahaan PT Orela Bahari Mandiri sebagai keagenan kapal dalam melayani kapal dan muatan dipelabuhan Tegar Marunda.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT Orela Bahari Mandiri

PT Orela Bahari Mandiri di dirikan pada tahun 2007 dan mulai beroperasi pada Mei 2008. Memiliki kantor pusat di Jakarta Utara. PT Orela Bahari Mandiri, sekarang menjadi salah satu perusahaan yang cukup diperhitungkan di Indonesia pada bidang jasa ke maritim. Perusahaan ini berfokus pada layanan bisnis keagenan kapal. Sebagai perusahaan keagenan kapal, PT Orela Bahari Mandiri memiliki komitmen untuk menyediakan segala kebutuhan pengguna jasa keagenan.

Setiap jasa yang disediakan pasti disesuaikan dengan kebutuhan pengguna jasa dan pengguna jasa dapat mengajukan permintaan pelayanan jasa keagenan ke PT Orela Bahari Mandiri selama 24 jam dengan mudah dan cepat. Dalam hal ini PT Orela Bahari Mandiri adalah salah satu perusahaan keagenan yang termasuk baru dalam wilayah Indonesia dan termasuk salah satu perusahaan keagenan yang memiliki pelayanan yang berstandar internasional.

Untuk memperkuat daya saing antar perusahaan keagenan lainnya, PT.Orela Bahari Mandiri membuka cabang di Balikpapan pada tahun 2020 akhir. Hal ini membuktikan bahwa kinerja pelayanan jasa PT Orela Bahari Mandiri dapat bersaing dengan perusahaan lainnya.

Dengan demikian, PT.Orela Bahari Mandiri akan menjadi pilihan utama bagi para pengguna jasa keagenan kapal.

1. Visi dan Misi Perusahaan

PT. Orela Bahari Mandiri mempunyai value untuk menjadikan perusahaan keagenan menjadi perusahaan terbaik di Indonesia Maritim yaitu Perusahaan yang sangat menjunjung nilai

kepercayaan dan dapat menciptakan hubungan yang saling menguntungkan ditingkat manapun, kedua adalah komitmen yang bertujuan untuk merubah hubungan bisnis menjadi sebuah keluarga yang harmonis. Adapun Visi dan Misi perusahaan sebagai berikut:

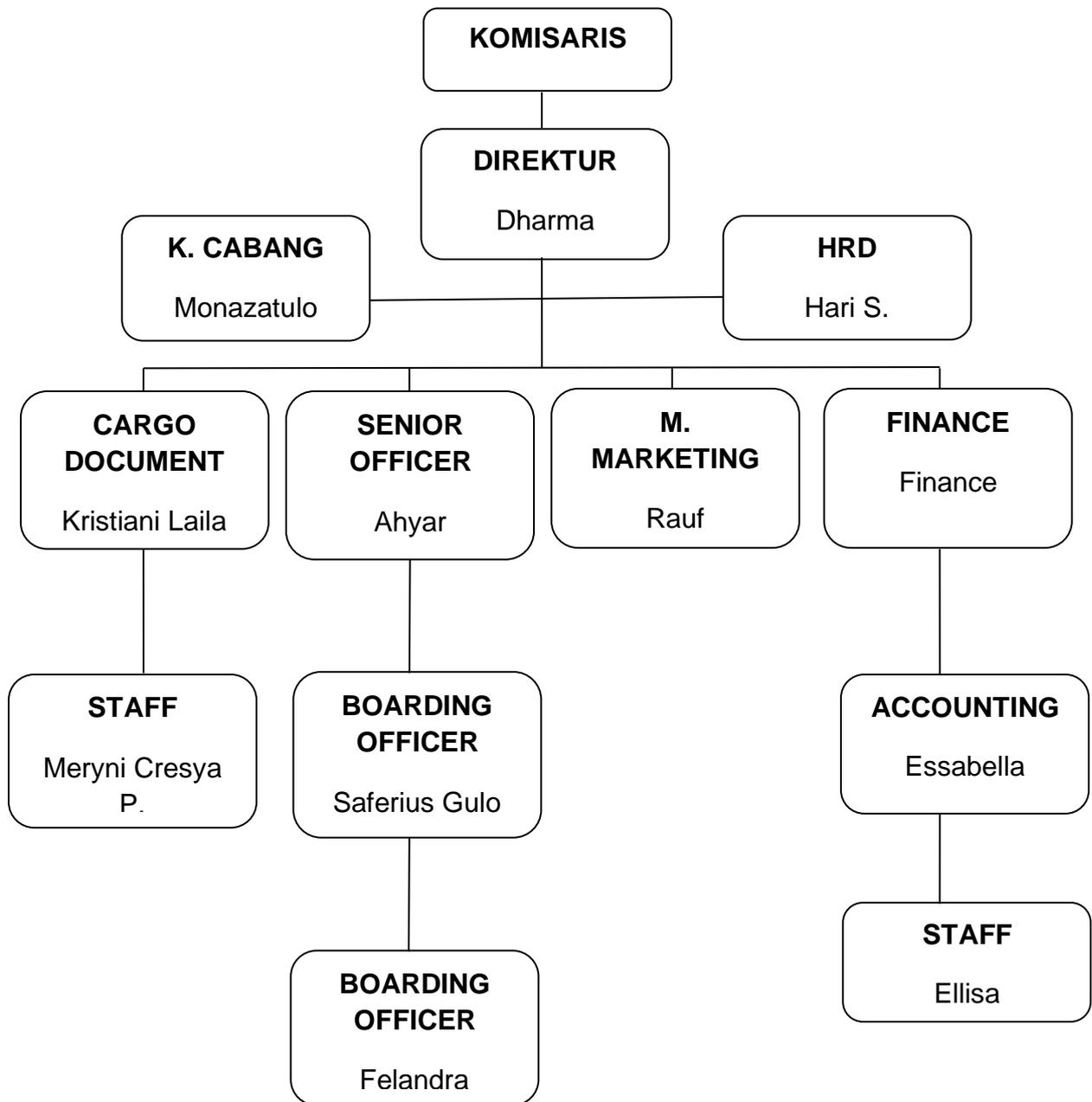
Visi

Menjadi salah satu dari lima puluh perusahaan keagenan terbaik di Indonesia Maritime.

Misi

- a. Menyediakan jasa keagenan pelayaran yang berkualitas, akuntabel, dan mengutamakan keselamatan.
- b. Bekerja dengan prosedur standar tinggi, integritas dan profesionalisme.
- c. Kinerja dengan sumber daya yang efektif dan efisien
- d. Mengoptimalkan layanan dengan teknologi.
- e. Tanggap untuk mengakomodasi kebutuhan pelanggan dengan solusi terbaik.

Gambar 4.2
STRUKTUR ORGANISASI PT. ORELA BAHARI MANDIRI



2. Tugas dan Kewajiban

a) Komisaris

Komisaris adalah orang yang memiliki wewenang tertinggi diperusahaan, dan orang yang paling bertanggung jawab,

baik dikantor maupun di kapal, sehubungan dengan kegiatan bisnis/komersial, keuangan dan hukum perusahaan.

b) Direktur

Direktur adalah seseorang yang telah ditunjuk untuk mengetuai Perseroan Terbatas (PT). Direktur mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk menjadi koordinator, komunikator, pengambil keputusan, pengelola, sekaligus pemimpin dalam perusahaan yang ia pimpin.

c) Kepala Cabang

Kepala cabang adalah seseorang yang diberi tanggung jawab untuk memimpin cabang perusahaan dalam menjalankan manajemen sesuai standar dari kantor pusat. Kepala cabang mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk mengawasi setiap aktivitas yang berkaitan dengan perusahaan yang dipimpin, monitoring segala kegiatan kapal yang diageni, dan membuat rencana kegiatan untuk perusahaan yang dipimpin.

d) HRD (*Human Resources Department*)

HRD merupakan bagian atau departemen dari perusahaan yang bertugas untuk mengelola sumber daya manusia di perusahaan. HRD mempunyai tanggung jawab untuk melakukan identifikasi fungsi pekerjaan, kompetensi karyawan serta keterampilan individu karyawan.

B. Proses Clearance in kapal Oleh PT. Orela Bahari Mandiri

Rencana kedatangan sebuah kapal yang akan ditangani (diageni) oleh perusahaan PT. Orela Bahari Mandiri, terlebih dahulu memonitoring *schedule* dimana untuk memudahkan atau mengetahui kapan kapal itu akan tiba. *Schedule* itu diberikan 2 bulan sebelumnya oleh pihak perusahaan asing kepada *General Agent* yang ada di Indonesia lalu *General Agent* memberitahukan ke PT. Orela Bahari Mandiri sebagai *Local Agent* yang ditunjuk sebagai agen untuk

menyiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan kapal tiba *Estimated Time Arrival* (ETA), kapal telah diketahui oleh PT. Orela Bahari Mandiri selaku agen sebelum kedatangan kapal.

Sebelum kapal tiba, Nahkoda atau principal mengirimkan berita melalui telex maupun E-mail (*Master Cable*) dan pemberitahuan 3 hari/7 hari sebelum kapal tiba di pelabuhan tujuan, kapal tersebut memberikan data kapal dan ketentuan perkiraan kapal akan tiba lalu disampaikan ke kantor perusahaan pelayaran PT. Orela Bahari Mandiri yang mengageni kapal tersebut. Antara kantor pusat sebagai *General Agent* dari kantor cabang sebagai *Local Agent* mengadakan rapat koordinasi yang berhubungan dengan kedatangan kapal tersebut. Informasi yang didapat baik dari *Principal* atau dari kapal tersebut kepada perusahaan pelayaran yang mengageni (Bagian Operasional) dalam hal ini *Boarding Agent* sehingga bagian operasional sebelumnya telah mempersiapkan segala sesuatu yang berhubungan dengan kedatangan kapal.

Adapun persiapan-persiapan yang dilakukan oleh keagenan PT. Orela Bahari Mandiri antara lain :

1. Persiapan Terhadap kapal

- a. Penerimaan dokumen penunjukan keagenan

Kantor agen PT. Orela Bahari Mandiri harus sudah menerima dokumen-dokumen yang menyatakan bahwa perusahaannya sebagai *Local Agent* yang akan melayani segala keperluan kapal yang bersangkutan selama sandar di pelabuhan.

Adapun dokumen-dokumen yang harus sudah diterima antara lain sebagai berikut :

- 1) *Letter Of Appointment* (Surat Penunjukan Kegaenan).
- 2) Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA) dari dirjen Perhubungan Laut jika kapal yang diageni adalah kapal asing.
- 3) Permohonan Rencana Kedatangan Kapal (PRKK).
- 4) *Ship's particular* data-data kapal.

- b. Mengajukan surat Permohonan Rencana Kedatangan Kapal (PRKK) dan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) ke Bea Cukai. *Boarding Agent* membuat Permohonan Rencana Kedatangan Kapal (PRKK) dan RKSP ke Bea dan Cukai yang dijadikan sebagai bahan informasi bahwa terdapat kapal yang diageni akan sandar dan melakukan proses bongkar muat di pelabuhan
- c. Membuat Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) ke PT. PELINDO II Tanjung Priok. *Boarding Agent* dari PT. Orela Bahari Mandiri membuat Pemintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) yang ditujukan kepada Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) untuk memberikan ijin tambat, pandu serta tunda dimana pembuatan PPKB dilakukan 24 jam sebelum kapal tiba.
- d. Rapat Pra Rencana di PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap). *Boarding Agent* dari PT. Orela Bahari Mandiri mengikuti rapat bersama perwakilan PBM yang di tunjuk PPSA yang diadakan oleh PT. PELINDO II Tanjung Priok guna membahas dan menetapkan waktu kapal melaksanakan pembongkaran/pemuatan. Biasanya rapat dilaksanakan keesokan harinya, setelah dari loket laporan Pra Rencana dengan melampirkan 1 (satu) lembar *fotocopy* RKSP yang disetujui oleh PPSA.
- e. Keputusan Penetapan Penyandaran Kapal (KPPK) dari PT. PELINDO II Tanjung Priok. Setelah adanya Keputusan Penetapan Penyandaran Kapal dari PT. PELINDO II Tanjung Priok setelah itu *Boarding Agent* PT. Orela Bahari Mandiri dapat melakukan pelaksanaan dari kedatangan kapal.

Adapun proses kerjanya sebagai berikut :

- 1) Aksi *Boarding Agent* selanjutnya membuat permohonan dan juga penetapan PPKB tambat di PPSA adapun dokumen-

dokumen yang digunakan sebagai lampiran penetapan PPKB antara lain :

- a) Form RKSP
 - b) *Copy Bay plan/stowage plan* dari pelabuhan muat.
 - c) *Manifest* bongkar muat
 - d) *Container loading list* (jika kapal container)
- 2) Setelah penetapan PPKB selesai kemudian mengajukan permohonan pandu.
2. Persiapan terhadap muatan
- a. Penerimaan terhadap dokumen-dokumen muatan
 - 1) *Manifest*
 - 2) *Bill of Loading*
 - 3) *Stowage/cargo loading plan*
 - 4) *Dangerous cargo list*, jika kapal membawa muatan berbahaya
 - 5) *Cargo hatch list* (daftar muatan dalam palka)
 - 6) *Store list/provision*
 - 7) *Notice of radines*
 - b. Persiapan pengeluaran *Delivery Order* atau *Shipping Order*

Sebelum kapal tiba agen PT. Orela Bahari sudah menyiapkan *Dilevery Order* atau *Shipping Order* yang akan diserahkan kepada masing-masing *consignee* sesuai masing-masing *Bill Of Loading* nya.
3. Proses pengambilan *shipping order* dari agen cabang sebagai berikut
- a. Dengan menggunakan *Bill Of Loading* asli. Jika menggunakan *Bill Of Loading* asli diperhatikan apakah datanya serta endorsenya pada *Bill of Loading* tersebut sesuai dengan *manifest* dan sudah melunasi *freight*.

Jika diambilnya melalui ekspediter maka harus ada tanda tangan pimpinannya dan jika diurus sendiri harus ada surat kuasa dari perusahaannya.

b. Dengan menggunakan *Bill of Loading* copy

Harus melampirkan dokumen-dokumen yang menjaminkannya seperti

- 1) Surat jaminan bank
- 2) *Invoice* (copy)
- 3) Packing list
- 4) Laporan pemeriksaan *surveyor* (copy)
- 5) Menyerahkan *manifest copy* dan *cargo list* ke PBM yang melaksanakan pembongkaran dan pemuatan ke kapal.

4. Pelaksanaan yang dilakukan oleh keagenan PT. Orela Bahari Mandiri dalam pengurusan *Clearance In* kapal

Maksud dari *clearance in* kapal adalah proses pengurusan dokumen dari penyandaran kapal, hingga kapal siap melakukan kegiatannya di pelabuhan. Proses penanganan *clearance in* (kapal masuk) sebagai berikut:

a. Pemeriksaan kedatangan kapal. Kapal yang akan masuk harus diperiksa oleh :

- 1) Karantina dan kesehatan pelabuhan, yaitu memeriksa kapal, *crew* dan penumpang kapal serta muatan, memeriksa *health book* (buku kesehatan) dan *yellow book* (buku vaksinasi) serta *manifest* muatan dan mengeluarkan *free pratique* (bebas penyakit), memeriksa persediaan obat-obatan di atas kapal sesuai ketentuan yang ada dan memberikan sanitasi kapal. Dimana 2 jam sebelum kapal tiba pihak *boarding agent* membuat laporan perihal kedatangan kapal ke pihak karantina dan kesehatan pelabuhan.

2) Imigrasi

Boarding agent PT. Orela Bahari Mandiri membuat laporan ke pihak imigrasi 6 jam sebelum kapal tiba, hal Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) dimana PKK tersebut akan diperiksa dan distempel oleh Imigrasi yang menyatakan bahwa kapal

tersebut layak masuk pelabuhan. Setelah kapal tiba, pihak Imigrasi memeriksa kewarganegaraan crew (*Crew list* dan *passport*) bila dalam keadaan baik maka akan diterbitkan *clearance in* (disetujui diperiksa).

3) Bea dan Cukai

Yaitu memeriksa barang-barang dan dokumen-dokumen muatan yang ada diatas kapal yang tertera dalam dokumen *Storage List*.

b. Pemeriksaan dokumen-dokumen kapal

Kapal yang akan masuk harus diperiksa dokumennya terlebih dahulu yaitu :

- 1) Dokumen tersebut dibawah ini harus dipersiapkan sebelum tiba di pelabuhan, khususnya untuk kapal-kapal yang berbendera asing :
 - a) PKKA (pembertahuan keagenan kapal asing)
 - b) PPKB (pusat pelayanan kapal dan barang)
 - c) RKSP (rencana kedatangan sarana pengangkut) diajukan oleh agen ke Bea dan Cukai
 - d) Memorandum pemeriksaaan dokumen kapal diajukan ke *harbor master*
 - e) *Letter of appointment* dari *owners/kapal*
 - f) *International Tonnage Certificate* (Surat Ukur Kapal)
 - g) *Master cable* dari master yang mengatakan bahwa kapal akan masuk ke pelabuhan
 - h) ISSC (*International Ship Security Certificate*) dari *owners*
 - i) *Ship particular* dari *owners/kapal*
 - j) *Crew list*
 - k) *Cargo manifest, bill of lading*
 - l) *Last Port Clearance* (surat ijin berlayar pelabuhan terakhir)
 - m) *Deratting Certificate* (sertifikat bebas tikus)

- n) Indonesian *health book* yang sudah di *clearance in* (disetujui dan diperiksa oleh karantina)
 - o) *Passport*
 - p) *Minimum safe manning certificate* (sertifikat muatan berharga)
 - q) *Document of compliance* (dokumen ijin pelaksanaan aktifitas kapal)
 - r) *Seaman book* (buku pelaut)
 - s) *Maritime declaration of health* (peraturan kesehatan laut)
 - t) *Arrival condition of ship*
- 2) Untuk kapal berbendera Indonesia, selain dokumen diatas ditambah :
- a) Sertifikat kesempurnaan
 - b) Buku siji awak kapal
 - c) Surat keterampilan pelaut
- 3) Surat-surat muatan
- a) *Manifest* (jika kapal membawa muatan)
 - b) *Store list* (daftar inventaris kapal)
 - c) *Personnel effect list* (daftar barang bawaan awak kapal)
 - d) *List port of call* (daftar pelabuhan yang disinggahi)
 - e) *The letter of drug* (surat ijin penggunaan obat)
- 4) Dokumen-dokumen yang diisi dan yang disahkan oleh nahkoda yaitu, warta kapal yang terdiri dari :
- a) *General declaration*/pernyataan umum kapal
 - b) *Cargo declaration*/pernyataan muatan kapal
 - c) *Passenger list* (daftar penumpang) jika kapal membawa penumpang yang telah disahkan oleh imigrasi
5. Penyerahan buku kesehatan ke karantina dan kesehatan pelabuhan Boarding agent PT. Orela Bahari Mandiri menyerahkan buku kesehatan yang sudah di *clearance in*/diperiksa oleh karantina maksud untuk diperiksa adalah memastikan apakah masih berlaku

dan kapal dalam keadaan sehat dan layak untuk memasuki pelabuhan tersebut.

6. Melaporkan kedatangan kapal ke kantor syahbandar

Setelah dokumen dan surat kapal diisi dan di tanda tangani oleh nahkoda dan diterima, selanjutnya dilaporkan dan diserahkan untuk diperiksa oleh syahbandar dengan melampirkan memorandum pemeriksaan dokumen kapal dan *ship condition*. Dokumen ini diambil kembali ketika kapal akan berlayar kembali, yang pelapornya tidak lebih dari 1 (satu) hari setelah kapal sandar.

C. Proses *Clearance Out* Kapal oleh PT. Orela Bahari Mandiri

Sebuah kapal baru dapat berangkat (meninggalkan) pelabuhan jika kapal tersebut sudah menyelesaikan kegiatannya di pelabuhan dan telah mendapatkan *Clearance Out* dari instansi-instansi terkait di pelabuhan.

Untuk mempermudah *Clearance Out* kapal, sebelum meminta ijin ke Syahbandar, *boarding agent* PT. Orela Bahari Mandiri terlebih dahulu membuat laporan perihal *clearance out* kapal ke pihak penguasa pelabuhan diantaranya :

1. Permintaan PPKB keberangkatan kapal ke pihak PT. Krakatau Style bagian PPSA. Selambat-lambatnya 3 jam sebelum kapal berangkat, *boarding agent* mengajukan permintaan pelayanan kapal kepada pihak (PPSA) perihal keberangkatan kapal. Untuk pembayaran biaya upper dilakukan paling lama 7 hari setelah kapal berangkat
2. *Clearance out* dari karantina dan kesehatan pelabuhan.

Dalam hal ini, pihak karantina dan kesehatan pelabuhan akan mengeluarkan sertifikat *Port Health Clearance* dan dinyatakan dalam Buku Kesehatan Indonesia dengan catatan *Port Health Clearance* sudah diketahui sehingga *Deratting Certificate* dan Buku Kesehatan dapat diambil.

3. *Clearance out* Imigrasi

Clearance out dikeluarkan oleh imigrasi jika seluruh crew dan penumpang kapal memiliki surat-surat kewarganegaraan yang lengkap dan masih berlaku.

Clearance dari imigrasi dinyatakan dalam crew list kapal, pengajuan sebagai berikut :

- a. Mengajukan *clearance out* ke imigrasi dengan dilampirkan crew list yang sudah disetujui dan diperiksa oleh imigrasi sebanyak 5 lembar.
- b. Setelah disetujui, crew list diberikan kembali kepada petugas *boarding agent*.

4. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)/*Port Clearance* dari seksi kesyahbandaran.

Untuk mengurus SPB, *boarding agent* harus melaksanakan prosedur sebagai berikut :

- a. Mengajukan permohonan SPB ke seksi kesyahbandaran, dengan melampiri :
 - 1) *Sailing declaration* / surat keberangkatan kapal yang ditandatangani oleh Nahkoda.
 - 2) *Crew list* yang sudah di *clearance out* dari imigrasi
 - 3) Kuitansi pembayaran uang rambu
 - 4) Buku Kesehatan/*Port Health Clearance*
 - 5) *Manifest*, jika kapal memuat muatan.
- b. Pengembalian surat-surat dan dokumen kapal
Setelah permohonan *Port Clearance* disetujui oleh syahbandar, diadakan pemeriksaan surat-surat dan dokumen kapal, jika semuanya dinyatakan masih berlaku baru diselesaikan dan dikembalikan ke *Boarding agent*, dan disiapkan *port clearance*.
- c. Pemeriksaan fisik kapal, yaitu :
 - 1) Pemeriksaan pelaksanaan bongkar muat kapal apakah sudah benar-benar selesai.

2) *Crew on board* (crew sudah di atas kapal)

3) Pemeriksaan *equipment* (perlengkapan) kapal, apakah semuanya berfungsi dengan baik dimana pemeriksaan ini dilakukan oleh pihak KPLP (Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai) atau PSC (*Public Safety Center*).

d. Penyerahan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)/*Port Clearance*

SPB diserahkan setelah segala sesuatunya dinyatakan baik dan masih berlaku termasuk dalam pemeriksaan yang dilakukan oleh pihak KPLP/PSC sebagaimana yang telah dijelaskan pada proses pemeriksaan kapal sebelum kapal sandar, maka syahbandar mengizinkan kapal untuk berlayar dengan dikeluarkannya SPB dan *boarding agent* menyerahkan SPB dari syahbandar dan mengembalikan kembali surat-surat dan dokumen kapal serta awak kapal ke kapal. Jika kapal tersebut melaksanakan pemuatan maka diserahkan juga dokumen-dokumen muatan, yaitu :

1) *Manifest* muatan yang baru dimuat

2) *Copy Bill of Loading* muatan yang baru dimuat

5. Booking pandu dan kapal tunda keluar

Setelah SPB diterima dan waktu pemberangkatan sudah ditentukan *boarding agent* melakukan booking pandu dan kapal tunda untuk menarik kapal luar pelabuhan dengan pelaksanaannya sebagai berikut:

a. Pelaksanaan *booking* pandu sama dengan dijelaskan terdahulu pada sub bab pelaksanaan pandu kapal masuk tetapi dengan menggunakan PPKB keberangkatan

b. Pengajuan *booking* pandu keluar tidak kurang dari 2 (dua) jam sebelum kapal keluar

6. Melaporkan kegiatan kapal (bongkar-muat)

Setelah kapal meninggalkan pelabuhan, *boarding agent* harus melaporkan kegiatan bongkar muat kapalnya selama di pelabuhan ke administrator pelabuhan.

D. Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi dan Pemecahaanya.

Dalam melaksanakan atau menjalankan tugasnya dalam proses penyandaran kapal, khususnya PT. ORELA BAHARI MANDIRI tidak luput pula dari hambatan-hambatan yang terjadi selama melaksanakan prosedur penyandaran kapal. Hal-hal yang biasanya menjadi hambatan kelancaran dalam kegiatan penyandaran kapal di pelabuhan yaitu : Dermaga dalam keadaan penuh. Jika dermaga penuh dengan kapal, maka kapal yang datang harus menunggu sampai kade tersebut dalam keadaan kosong sehingga kapal tidak dapat sandar dan tidak dapat memulai melaksanakan kegiatannya, selain itu hambatan yang terjadi lainnya adalah karena cuaca buruk yang mengakibatkan kapal Pandu atau Kapal Tunda yang terlambat karena tidak adanya kolam Pelabuhan yang berfungsi sebagai pemecah gelombang sehingga kapal langsung kontak langsung dengan dermaga. Menurut PP No 64 Tahun 2015 tentang Pelayaran, Kolam Pelabuhan adalah perairan didepan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan Olah Gerak.

Tabel 4.1 Data kunjungan Kapal selama Bulan
Desember 2020-Januari/Februari 2021

No	Nama Kapal	Arrival Time	Berthing Time	Keterangan	Alasan
1	MT EAGLE ASIA 02	05/12/2020 10:42	05/12/2020 21:50	Labuh 11 Jam	Dermaga Penuh
2	ST KAMBRIA 2	19/12/2020 10:10	19/12/2020 11:52	Labuh 1 Jam	Terlambatnya Kapal Tunda
3	ST KAMBRIA 2	25/01/2021 19:45	25/01/2021 20:02	Labuh 1 Jam	Terlambatnya Kapal Tunda
4	MT YOU SHEEN 3	29/01/2021 19:30	29/01/2021 20:10	Labuh 1 Jam	Terlambatnya Kapal Pandu
5	MT EAGLE SAKURA	14/02/2021 02:54	14/02/2021 09:12	Labuh 8 Jam	Dermaga Penuh

Sumber:PT Orela Bahari Mandiri

Berdasarkan tabel diatas dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kapal MT EAGLE ASIA 02 yang seharusnya sandar jam 10:42 terlambat sandar hingga jam 21:50 yang mengakibatkan 11 jam labuh dan Kapal MT EAGLE SAKURA yang seharusnya sandar jam 02:54 terlambat sandar hingga jam 09:12 yang mengakibatkan 8 jam labuh.
2. Kapal ST KAMBRIA 2 pada tanggal 19 Desember 2020 yang seharusnya sandar jam 10:10 terlambat sandar hingga jam 11:25 yang mengakibatkan labuh selama 1 jam, Kapal ST KAMBRIA 2 pada tanggal 25 Januari 2021 yang harusnya sandar jam 19:45 terlambat sandar hingga jam 20:02 yang mengakibatkan labuh selama 1 jam, dan Kapal MT YOU SHEEN 3 yang seharusnya sandar jam 19:30 terlambat sandar hingga jam 20:10 yang mengakibatkan labuh selama 1 jam.

Hambatan yang terjadi saat pelaksanaan penyandaran Kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda sebagai berikut :

1. Dermaga dalam Keadaan penuh

Hambatan yang terjadi saat penyandaran Kapal Tanker yang mengakibatkan terlambatnya semua aktivitas bongkar muat dikarenakan dermaga di Pelabuhan Tegar Marunda dalam keadaan penuh sehingga kapal-kapal yang di ageni oleh PT Orela Bahari Mandiri harus menunggu antrian dengan kapal yang sebelumnya sedang melakukan kegiatan bongkar muat di jetty yang akan di tempati oleh kapal-kapal tersebut untuk melaksanakan aktivitas bongkar muat. Hal ini disebabkan kapasitas Dermaga Pelabuhan Tegar Marunda hanya mampu menampung 10 kapal dalam 1 Jetty. Jadi kapal yang akan sandar selanjutnya harus menunggu di luar pelabuhan sampai jetty yang telah ditetapkan kapal tersebut untuk sandar kosong dari kapal yang sebelumnya melakukan kegiatan bongkar muat.

2. Terlambatnya Kapal Pandu atau Kapal Tunda saat cuaca buruk karena tidak adanya kolam Pelabuhan

Cuaca buruk mempengaruhi proses penyandaran kapal di karena tidak adanya kolam Pelabuhan di Pelabuhan Marunda, yang mengakibatkan proses penyandaran kapal mengalami keterlambatan. Dimana hal tersebut terjadi karena saat cuaca buruk pilot yang akan on board ke kapal mengalami kesulitan membawa kapal pandu atau tunda keluar ditempat kapal berlabuh dan susah nya kapal pandu dalam menjangkau kapal yang akan disandarkan pada saat cuaca buruk dan jika dipaksakan kapal untuk bersandar dengan kondisi tidak adanya kolam Pelabuhan bisa mengakibatkan arus yang dibawa oleh kapal tersebut langsung masuk ke dermaga. Resiko terbesar kapal tersebut akan mengalami tabrakan dengan dermaga.

Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan yang terjadi saat pelaksanaan penyandaran Kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda sebagai berikut :

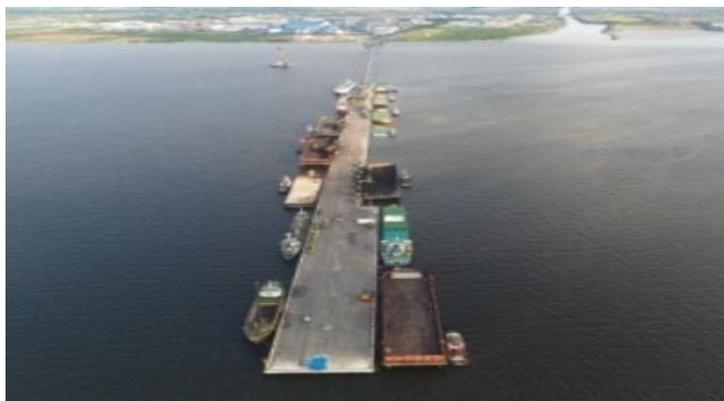
1. Pada Pelabuhan Tegar Marunda terdapat dua terminal yaitu terminal 1A dan 1B, Terminal 1A telah dioperasikan sejak tahun 2014 yang memiliki Panjang dermaga 600 m, kedalaman dermaga 7 m, serta mampu melayani kapal sandar hingga kapasitas 10.000 DWT dan hanya 4 kapal yang bisa sandar. Sedangkan Terminal 1B memiliki Panjang dermaga 1020 m, kedalaman dermaga 9,5 m, dan mampu melayani kapal sandar hingga kapasitas 40.000 DWT, di terminal ini mampu melayani kapal sandar hanya 6 kapal. Jadi dalam satu jetty hanya 10 kapal yang bisa sandar sedangkan kapal yang akan sandar dalam sehari kurang lebih 8 kapal, sehingga kapal yang akan sandar selanjutnya harus menunggu dermaga kosong. Dalam hal ini sebaiknya pihak Pelabuhan menambah Panjang dermaga agar kapal yang akan sandar tidak mengantri terlalu lama hingga 8 jam-11 jam lamanya.

2. Kolam Pelabuhan berguna untuk memecah gelombang agar arus yang kencang tidak langsung mengenai dermaga, dan mempermudah kapal pandu atau kapal tunda yang berukuran kecil untuk menjemput kapal yang labuh dan kapal yang akan sandar saat cuaca buruk. Di Pelabuhan Tegar Marunda hanya mempunyai 2 kapal pandu dan 2 kapal Tunda. Maka dalam hal ini sebaiknya pihak Pelabuhan membangun kolam Pelabuhan agar aktivitas saat penyandaran kapal saat cuaca buruk atau tidak, dapat berjalan dengan baik ataupun tidak menunggu terlalu lama. Jika kapal Pandu dan Tunda terlambat menjemput kapal yang berlabuh dan akan sandar maka Pihak Pelabuhan mengkonfirmasi kepada pihak Agent agar tidak terjadi kesalahpahaman dan tidak menghambat aktivitas lainnya

Demikianlah kegiatan agen dalam melaksanakan kegiatan dari penanganan penyandaran kapal, sebelum kedatangan kapal, serta kegiatan-kegiatan operasional lainnya yang ada kaitannya dengan kunjungan kapal di Pelabuhan Tegar Marunda Oleh PT Orela Bahari Mandiri.

Gambar 4.3

Gambar Dermaga Tegar,Marunda



Sumber : Dermaga Tegar Marunda

Tabel 4.2

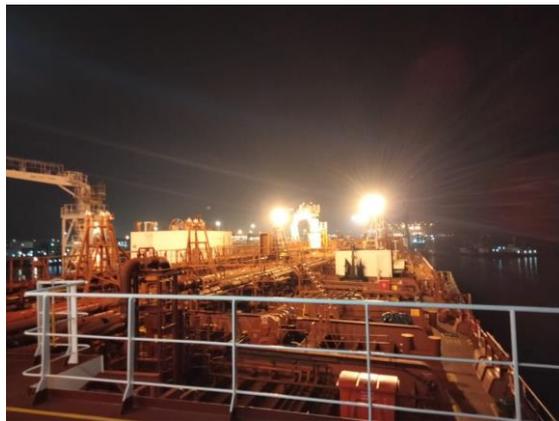
Data Dermaga Tegar Marunda

Nama Terminal	Panjang Dermaga	Kedalaman Dermaga	Kapasitas Muatan	Jumlah Kapal Sandar
1A	600 m	7 m	Max 10.000 DWT	4 Kapal
1B	1020 m	9.5 m	Max 40.000 DWT	6 Kapal

Sumber : Dermaga Tegar Marunda

Gambar 4.4

Penyadaran Kapal MT EAGLE ASIA 07



(sumber : lokasi penelitian di pelabuhan Tegar, Marunda 2020)

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dalam pembahasan masalah pokok yang telah diuraikan di atas, maka dapatlah penulis menarik kesimpulan dan memberikan saran-saran tentang Penyandaran Kapal Tanker oleh PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda. Berdasarkan hal tersebut terdapat kesimpulan yaitu Dermaga dalam keadaan penuh dan terlambatnya Kapal Pandu atau Kapal Tunda dikarenakan tidak adanya kolam Pelabuhan sehingga kapal harus antri untuk sandar dan data yang diperoleh adalah 2 (Dua) Kapal tunggu Dermaga, 1 (Satu) Kapal tunggu Pandu, dan 2 (Dua) Kapal Tunda. Hal ini menyebabkan kapal yang datang harus menunggu sampai dermaga tersebut ada yang kosong atau terlambatnya kapal pandu atau kapal tunda yang berukuran kecil saat menjemput kapal ketika cuaca buruk karena tidak adanya kolam Pelabuhan yang berfungsi untuk memecah gelombang saat arus kencang. Dengan kejadian ini maka penjadwalan kapal dapat mundur atau terhambat.

B. Saran

Dari kesimpulan yang telah diuraikan diatas, Pada Penyandaran Kapal Tanker oleh PT Orela Bahari Mandiri di Pelabuhan Tegar Marunda, maka penulis memberikan saran-saran sebagai berikut: yaitu karena sering ada hambatan dermaga dalam keadaan penuh dan terlambatnya Kapal Pandu atau Kapal Tunda serta dalam melakukan kegiatan bongkar muat, maka disarankan sebaiknya pihak Pelabuhan menambah kapasitas dermaga dan membangun kolam Pelabuhan serta tidak diberlakukannya kepentingan pribadi didalam penguasaan dermaga.

DAFTAR PUSTAKA

- Amsya, Zulkifli (2005). *Manajemen Sistem Informasi*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.
- Darminto, Dwi Prastowo (2002). *Pengertian Analisis*.
<http://elib.unicom.ac.id/download.php?id=162493>
- Gianto, Herry & Arso Martopo (1990), *Pengoperasian Pelabuhan Laut*.
- Husein, Rusman, (2009). *Kamus Pelabuhan dan Pelayaran*. Jakarta: Citra Harta Prima.
- Kramadibrata (2002). *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: ITB Bandung.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (2015). *Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, No 64 Tahun 2015*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (2014). *Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Pelabuhan No 60 Tahun 2014*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesian (2020). *Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Nomor PM 57 Tahun 2020*.
- Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, (2021) *Pedoman Penulisan Skripsi*
Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran
- Septian, Yuni dkk (2020). *Analisis Kualitas Layanan Sistem Informasi Akademik Universitas Abdurrab Terhadap Kepuasan Pengguna Menggunakan Metode Sevqual (Online), Vol. 30, No. 1*.
<https://ejournal.uniks.ac.id/index.php/JTOS/article/download/560/398>. Diakses pada tanggal 02 Februari 2021.
- Schreiter, Robert J. (1991). *Pengertian Analisis Menurut Para Ahli*.
<https://pengertiandefinisi.com/pengertian-analisis-menurut-ahli/>
- Triatmojo (1996), *Pelabuhan*, Yogyakarta: Beta Offset.
- Undang-Undang Republik Indonesia (2006). *Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan, No 17 Tahun 2006*.

Undang-Undang Republik Indonesia (2008). *Tentang Pelayaran, No 17 Tahun 2008.*

Wiradi, (2006). *Analisis.* <https://raharja.ac.id/2020/11/14/analisis/>.

LAMPIRAN
Transkrip Wawancara

Narasumber 1

Nama : Ahyar

Jabatan : Boarding Officer PT Orela Bahari Mandiri

Tanggal : 05 April 2021

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Dokumen apa saja yang diperlukan untuk proses Clearance in/out?	Permohonan SPB, Memorandum, Crew List, PHQC, Bukti pembayaran PNBP/ PKKA (untuk kapa asing).
2.	Kapal apa saja yang diageni oleh PT Orela Bahari Mandiri?	Kapal yang di ageni oleh PT Orela Bahari Mandiri adalah semua jenis kapal kecuali kapal penumpang.
3.	Bagaimana menurut pak ahyar tentang Pelabuhan Tegar Marunda?	Pelabuhan Tegar Marunda dalam pelayanannya cukup bagus hanya saja fasilitas dermaga yang kurang luas dan sulitnya kapal pandu dan tunda saat menjemput kapal ketika cuaca buruk.
4.	Apakah banyak kapal yang tertunda saat penyandaran pak, karna saya lihat di rekapan kapal ada kapal yang tertunda penyandarannya?	Tidak banyak, tapi ada. Hanya saja semua dapat diatasi dengan berkoordinasi dengan pihak Pelabuhan.

Narasumber 2

Nama : Felandra

Jabatan : Boarding Officer PT Orela Bahari Mandiri

Tanggal : 05 April 2021

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana menurut Bapak Felandra tentang Keterlambatan Kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda?	Keterlambatan Kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda sangat memperlambat aktivitas dipelabuhan tersebut karena yang seharusnya aktivitas yang sebelumnya lancar menjadi terhambat dan yang seharusnya dapat melakukan aktivitas bongkar muat jadi terlambat satu jam bahkan hingga 11 jam.
2.	Apa yang menyebabkan keterlambatan penyandaran kapal Tanker di Pelabuhan Tegar Marunda yang di ageni oleh PT Orela Bahari Mandiri?	Yang menyebabkan keterlambatan saat penyandaran kapal yang paling umum adalah dermaga penuh dan faktor cuaca dek.
3.	Untuk faktor cuaca, bukankah Pelabuhan lain dapat melakukan penyandaran kapal saat cuaca buruk maupun tidak bu?	Iya, Pelabuhan lain dapat melakukan penyandaran karena dipelabuhan tersebut terdapat kolam Pelabuhan yang berguna untuk memecah gelombang sehingga jika terjadi ombak yang sangat kencang maka kolam Pelabuhan tersebut dapat menahan gelombang untuk naik ke dermaga.

Narasumber 3

Nama : Saferius Gulo

Jabatan : Boarding Officer PT Orela Bahari Mandiri

Tanggal : 05 April 2021

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Upaya apa yang harus dilakukan agar penyandaran kapal tidak terlambat lagi?	Upaya yang harus dilakukan oleh pihak Pelabuhan adalah menambah luas dan Panjang dermaga agar kapal tidak mengantri lagi dalam penyandaran dan membangun kolam Pelabuhan supaya disaat cuaca buruk maupun tidak aktivitas penjemputan kapal dapat berjalan seperti biasa.
2.	Jika tidak sesuai dengan estimasi yang ditentukan, sikap apa yang harus diambil oleh pihak agent?	Sikap yang harus diambil oleh pihak agent adalah berkoordinasi dengan pihak Pelabuhan agar tidak terjadi miskomunikasi diantara dua belah pihak. Intinya kunci utama dalam bekerja adalah koordinasi.
3.	Apa yang terjadi jika kapal tersebut tetap disandarkan saat cuaca buruk tanpa adanya kolam Pelabuhan pak?	Jika tetap di paksa sandar saat cuaca buruk tanpa adanya kolam Pelabuhan akan mengakibatkan kapal tersebut akan mengalami tabrakan dengan dermaga.

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Nita Lupianti, lahir pada tanggal 30 Mei tahun 2000 di Mamuju, Sulawesi Barat. Merupakan Putri Kedua dari dua bersaudara, dari pasangan Bonadi dan Samiaseh. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar (SD) di SD Negeri 174 Sukadamai pada tahun 2006 hingga tahun 2012 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di SMP Negeri 3 Sukamaju pada tahun 2012 hingga tahun 2015, dan kemudian melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di SMA Negeri 2 Luwu Utara dari tahun 2015 dan lulus pada tahun 2018.

Pada tahun 2018, penulis melanjutkan pendidikan Diploma – IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Jurusan KALK angkatan XXXIX. Pada semester V dan Semester VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di salah satu Perusahaan Pelayaran yang bergerak dijasa keagenan yaitu PT ORELA BAHARI MANDIRI, pada 07 Agustus 2020 hingga 07 Juli 2021, kemudian kembali ke kampus untuk melanjutkan pendidikan.

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, usaha yang disertai dengan doa kedua orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP). Alhamdulillah penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul “ ANALISIS PENYANDARAN KAPAL TANKER OLEH PT ORELA BAHARI MANDIRI DI PELABUHAN TEGAR MARUNDA”.