

**ANALISIS KEGIATAN *SHIP TO SHIP* PADA *NIPAH TRANSIT*
ANCHORAGE AREA YANG DIAGENI OLEH PT. ADHIGANA
PRATAMA MULYA DI BATAM**



M. DARUL HIDAYAT

NIT : 19.43.031

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2023**

ANALISIS KEGIATAN *SHIP TO SHIP* PADA *NIPAH TRANSIT ANCHORAGE AREA* YANG DIAGENI OLEH PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA BATAM

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan oleh

M. DARUL HIDAYAT

NIT. 19.43.031

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2023**

SKRIPSI

**ANALISIS KEGIATAN SHIP TO SHP PADA NIPAH TRANSIT
ANCHORAGE AREA YANG DIAGENI OLEH PT. ADHIGANA
PRATAMA MULYA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

M. DARUL HIDAYAT

NIT : 19.43.031

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal, 23 Maret 2023

Menyetujui,

Pembimbing I

Drs. La Ode Hibay Umar, M.Si
NIP.

Pembimbing II

Drs. H. Bachri, M.Pd.
NIP.

Mengetahui :

an DIREKTUR PIP MAKASSAR
Pembantu Direktur I

Capt/Irfan Faozun, M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 19730908 200812 1 001

Ketua Program Studi KALK

Jumriani, S.E., M.Adm., S.D.A
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19731201 199803 2 008

PRAKATA

Dengan memanjatkan puji dan syukur Kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan berkat dan anugerah-nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Skripsi ini dengan judul **“ANALISIS KEGIATAN SHIP TO SHIP PADA NIPAH TRANSIT ANCHORAGE AREA YANG DIAGENI OLEH PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA BATAM”**.

Penulisan skripsi hasil ini merupakan salah satu persyaratan bagi penulis untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan pada program Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terwujudnya skripsi ini tidak terlepas dari peranan berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini tak lupa penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Capt. Irfan Faozun, M.M., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Jumriani, SE., M.Adm, SDA., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan;
4. Drs. La Ode Hibay Umar. M.Si., selaku dosen Pembimbing I selama penulisan skripsi ini;
5. Drs. H. Bachri, M.Pd., selaku dosen Pembimbing II selama penulisan skripsi ini;
6. Seluruh karyawan PT. Adhigana Pratama Mulya yang telah memberikan petunjuk dan bimbingan selana penulis melakukan penelitian;
7. Para Dosen dan Staff Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang secara langsung maupun tidak langsung telah memberikan petunjuk dan bimbingan;

8. Kepada kedua orang tua yang tercinta Bapak M Raisal Dg Sijaya dan Ibu Widyastuti serta adik-adik saya M.Rezky Ananda Putra Wijaya & M Taufiq Adikyaksa penulis dan keluarga besar yang senantiasa memberikan Doa, Semangat, kasih sayang dan cinta selama penulis menyelesaikan pendidikan;
9. Seluruh rekan Taruna – Taruni Angkatan XL Khususnya jurusan KALK serta senior Saya Aldilla Afifah Aisyah Halik dan Muh Afdal Maulana angkatan saya yang senantiasa membantu dan memberi masukan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik;
10. Untuk orang tercinta Natasha Ratu Ibrahim yang telah mensupport, menemani, dan menyemangati penulis dalam penulisan ini;
11. Semuanya yang tak mungkin disebutkan Namanya satu persatu;

Dalam penyusunan ini penulis menyadari masih banyak kekurangan-kekurangan baik ditinjau dari segi penulisan, penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini yang akan berguna untuk umum maupun penulis sendiri.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis dan maupun pembacanya untuk menambah pengetahuan.

Makassar, 23 Maret 2023



M. DARUL HIDAYAT

NIT : 19.43.031

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : M. Darul Hidayat
NIT : 19.43.031
Jurusan : KALK

Menyatakan Bahwa Skripsi dengan judul:

ANALISIS KEGIATAN SHIP TO SHIP PADA NIPAH TRANSIT ANCHORAGE AREA YANG DIAGENI OLEH PT ADHIGANA PRATAMA MULYA DI BATAM.

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

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

Makassar, 23 Maret 2023



M. DARUL HIDAYAT

NIT : 19.43.031

ABSTRAK

M. DARUL HIDAYAT, Analisis Kegiatan *Ship To ship* Pada Nipah transit anchorage area yang diageni oleh PT. Adhigana Pratama Mulya (dibimbing oleh Dr. La Ode Hibai Umar). dan H. Bachri)

Saat melakukan kegiatan kapal ke kapal di Nipah, kapal harus mengikuti berbagai prosedur yang telah ditetapkan oleh instansi tersebut. Agen melakukan segala upaya untuk mengantisipasi kemungkinan-kemungkinan yang mungkin timbul dalam menjalankan proses aktivitas sejak kedatangan kapal hingga selesainya seluruh aktivitas.

Penelitian ini dilakukan di PT. Adigana Pratama Mulya untuk periode Desember 2021 sampai dengan Juli 2022. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif dimana data diperoleh melalui informasi lisan dan tulisan yang relevan dengan pembahasan.

Berdasarkan wawasan tersebut, langkah-langkah berikut direkomendasikan untuk mengatasi kendala selama proses kegiatan kapal ke kapal. (1) Setelah perkiraan waktu kedatangan diketahui, pengawasan harus segera diselesaikan oleh perusahaan pelayaran yang bertindak sebagai agen kapal. (ETA) dan Estimasi Waktu Keberangkatan (ETD). (2) Segala kendala yang timbul harus segera diatasi agar proses pemindahan kapal ke kapal dapat berjalan dengan baik dan lancar. (3) Usaha harus dilaksanakan dengan baik dan lancar.

Kata Kunci: *Keagenan, Kegiatan Ship To Ship*

ABSTRACT

M. DARUL HIDAYAT, Analysis of Ship To Ship Activities in the Nipah transit anchorage area which is represented by PT. Adhigana Pratama Mulya (supervised by Dr. La Ode Hibai Umar). and H. Bachri)

When carrying out ship-to-ship activities on Nipah, ships must follow various procedures set by the agency. The agent makes every effort to anticipate possibilities that may arise in carrying out the activity process from the arrival of the ship to the completion of all activities.

This research was conducted at PT. Adigana Pratama Mulya for the period December 2021 to July 2022. The research method used is a qualitative descriptive method where data is obtained through oral and written information that is relevant to the discussion.

Based on these insights, the following steps are recommended to overcome obstacles during the process of ship to ship activities. (1) After the estimated time of arrival is known, supervision must be completed immediately by the shipping company acting as the ship's agent. (ETA) and Estimated Time of Departure (ETD). (2) All obstacles that arise must be immediately overcome so that the ship-to-ship transfer process can run well and smoothly. (3) Businesses must be carried out properly and smoothly.

Keywords: Agency, Ship To Ship Activities

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACK	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
A. Definisi Agen Kapal	4
B. Definisi Kapal, Klasifikasi Kapal dan Jenis Muatan Kapal	5
C. Kegiatan <i>Ship To Ship</i> (STS)	8
D. Organisasi Keagenan Kapal	10
E. Dokumen Keagenan Kapal	12
F. Pihak-pihak yang Terkait dengan Keagenan Kapal	13
G. Pengertian Berlabuh Jangkar	14
H. Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)	15
I. Kerangka Pikir	19
J. Hipotesis	20

BAB III METODE PENELITIAN	21
A. Macam Penelitian	21
B. Definisi Variabel Operasional	21
C. Populasi dan Sampel Penelitian	22
D. Metode Pengumpulan Data Penelitian	22
E. Metode Analisis data	23

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	24
A. Gambaran Umum	24
B. Struktur Organisasi Perusahaan	26
C. Kinerja PT Adhigana Pratama Mulya	29
D. Analisis Hasil Penelitian	30
BAB V PENUTUP	41
A. Kesimpulan	41
B. Saran	42
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN	46

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1. <i>Region Coordinate Ship To Ship</i> Perairan Nipah Selat Singapura	16
Tabel 2. 2. Region Coordinate Deep Drafted Vessel	18
Tabel 4. 1. Kapasitas Tangki LPG/C Orlando 1	40

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1. <i>Ship To Ship</i> Double Bank Transfer	9
Gambar 2. 2. Kerangka Pikir	19
Gambar 4. 1. Struktur Organisasi PT Adhigana Pratama Mulya	26
Gambar 4. 2. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	35
Gambar 4. 3. Cuaca Buruk Yang Menghambat Proses Penyandaran Kapal	37
Gambar 4. 4. Fender	38

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Jadwal kapal masuk PT Adhigana Pratama Mulya pada bulan Mei tahun 2022	45
Lampiran 2 : Kegiatan <i>Ship To Ship</i>	46
Lampiran 3 : Faktor penghambat (<i>Ship To Ship</i>)	47
Lampiran 4 : Permohonan LPG/C Orlando 1 PT Adhigana Pratama Mulya	48
Lampiran 5 : SURAT IZIN PERSETUJUAN BERLABUH	49
Lampiran 6 : SURAT IZIN PERSETUJUAN KEGIATAN Ship To Ship LPG/C Orlando 1	50
Lampiran 7 : Sertifikat Izin Karantina LPG/C Orlando 1	51
Lampiran 8 : Surat Persetujuan Karantina Kesehatan	52
Lampiran 9 : Sertifikat Bebas Tindakan Sanitasi Kapal LPG/C Orlando 1	53
Lampiran 10 : Sertifikat Pengawasan Obat-Obatan Dan Alat Kesehatan Kapal LPG/C Orlando 1	54

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara dengan wilayah laut yang luas dan dari dulu hingga sekarang sering menggunakan sarana transportasi yaitu laut. transportasi berupa Kapal. Hal ini dikarenakan wilayah Indonesia merupakan perairan atau lebih luas dari daratan. Oleh karena itu, masyarakat Indonesia telah lama menggunakan transportasi laut untuk memperlancar kegiatan perekonomian di dalam negeri.

Perusahaan pelayaran keagenan PT. Adhigana Pratama Mulya harus bertanggung jawab atas kedatangan kapal memasuki Pelabuhan sampai kapal akan tiba dan sampai kapal akan keberangkatan meninggalkan, dapat dikelola diatasi dengan baik agar perusahaan pelayaran tidak mengalami kerugian yang besar akibat kendala yang dihadapi selama kapal melakukan operasi di Pulau Nipah. Maka dari itu. Angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi pilihan yang paling utama karena barang dapat dikirim dalam jumlah besar dan besar serta biaya yang dikeluarkan lebih murah, Dibandingkan dengan moda transportasi lain, ini lebih efisien dan efektif. Efisien kegiatan *Ship To Ship*.

Pulau Nipah berjarak satu jam perjalanan laut dengan Speed Boat dari Pelabuhan Sekupang, banyak kapal yang *Ship To Ship* untuk melakukan Kapal Tangker dan LPG/C kegiatan bongkar muat ke *Mother Vessel*.

Pulau Nipah merupakan pulau terbesar di bagian utara Pulau Batam yang berbatasan langsung dengan Singapura. Oleh karena itu Central Transport Service mengizinkan Selat Malaka dan Singapura, yang tidak dapat dilayani oleh kapal induk, menjadi daerah. Transfer kapal ke kapal atau transfer kargo untuk transfer kargo cair atau gas antara kapal yang berlabuh bersama.

Proses kapal ke kapal adalah suatu operasi transportasi dimana *ship to ship cargo ship operation* merupakan pemindahan muatan kapal antara satu kapal (bisa berupa minyak atau gas) dari sebuah kapal gas ke kedua kapal secara berdekatan. Operasi kapal ke kapal dapat dilakukan di kedua posisi kapal sedang. Operasi kapal ke kapal dapat dilakukan baik di laut maupun di posisi jangkar kapal.

Namun, kegiatan *Ship To Ship* juga memiliki risiko dan bahaya tertentu, seperti tumpahan minyak, kebakaran, ledakan, dan bahaya keamanan. Oleh karena itu, kegiatan *Ship To Ship* harus dilakukan dengan hati-hati dan dengan mematuhi standar keselamatan dan lingkungan yang ketat.

Kondisi cuaca buruk seperti badai, gelombang tinggi, atau angin kencang dapat menyebabkan masalah dan risiko tambahan dalam kegiatan *Ship To Ship*. Hal ini dapat mempengaruhi kestabilan kapal, kemampuan pengendalian selang, atau mempersulit manuver kapal selama transfer.

Ship To Ship dengan menggunakan selang harus dilakukan dengan hati-hati dan memperhatikan aspek keamanan dan lingkungan laut. Regulasi dan prosedur yang ketat harus diikuti untuk memastikan transfer yang aman dan terhindar dari polusi laut.

Sampai dengan tahun 2020, Pulau Nipah telah ditetapkan sebagai area *Ship To Ship* sesuai dengan berdasarkan PM nomor 57 Tahun 2020. Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik **untuk menyelesaikan penelitian yang berjudul Analisis Kegiatan *Ship To Ship* Pada Nipah Transit Anchorage Area yang Diageni oleh PT. Adhigana Pratama Mulya" untuk tampil".**

B. Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang disajikan, penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

Bagaimana operasi kapal ke kapal yang diwakili oleh PT.Adhigana Pratama Mulya di lokasi Pulau Nipah?

C. Tujuan penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui proses operasional *ship to ship* yang diwakili oleh PT di Kawasan Pulau Nipah *Transit Anchorage*. Adigana Pratama Mulya.

D. Manfaat penelitian

Manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian:

1. Manfaat Teoritis

Sertakan informasi yang akan sangat bermanfaat bagi masyarakat umum dan pemangku kepentingan berdasarkan topik yang dibahas.

2. Manfaat praktis

Semoga hasil penelitian ini dapat bermanfaat sebagai bahan evaluasi untuk merawat PT. Adhigana Pratama Mulya melakukan operasi kapal ke kapal di pulau Nipah transit anchorage area.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Agen Kapal

Hubungan keagenan adalah hubungan yang berkekuatan hukum yang timbul ketika kedua belah pihak setuju untuk mengadakan suatu kontrak di mana salah satu pihak, yang disebut "agen", setuju untuk mewakili pihak lain, yang disebut "pemilik" (principal), dengan syarat bahwa pemilik memiliki hak. Hubungan perwakilan Anda. kekuasaan yang dipercayakan kepadanya. Kapten R.P. Suyono, (2007) Agen utama (principal agent) adalah perusahaan pelayaran yang kedua perusahaan pelayarannya di Indonesia atau di luar negeri bertugas menangani (sebagai prinsipal) segala sesuatu yang berhubungan dengan kepentingan kapal induk. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran dapat menyewa agen jika harus mengoperasikan kapal perusahaan pelayaran lain. Engkos K dan Hananto S, (2007). Agen utama adalah perusahaan pelayaran nasional atau perusahaan nasional yang didirikan khusus untuk melakukan kegiatan pelayaran dan ditugaskan oleh perusahaan pelayaran asing untuk mewakili kepentingan kapal dan ditugaskan oleh perusahaan pelayaran asing untuk mewakili kepentingan kapal selama mereka berada . di Mewakili Indonesia (UU Laut No. 17 Tahun 2008).

1. General agent (Agen umum)

General Agent adalah perusahaan pelayaran nasional yang disewa oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal perusahaan pelayaran asing tersebut selama pelayaran dan persinggahan di pelabuhan Indonesia.

2. Local agent (Sub-agen)

Agen lokal adalah perusahaan pelayaran yang disewa oleh agen utama untuk memenuhi kebutuhan khusus pelabuhan tertentu. Secara garis besar agen lokal atau sub agen lokal memiliki dua peran, yaitu:

3. Cabang agen

Kantor agen adalah cabang dari agen utama di pelabuhan tertentu. Pemilik atau penyewa (pembeli, penjual, penyalur, perantara) kapal, yang menguasai kapal secara tidak sah dan berhak membuat rekomendasi penunjukan agen utama untuk siapa kapal beroperasi di negara tersebut. Agen utama beberapa perusahaan pelayaran di luar negeri sebagai koordinator agen-agen lain di pelabuhan nasional yang telah disepakati oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal perusahaan asing tersebut ketika tiba dan berlabuh di pelabuhan Indonesia.

B. Definisi Kapal, Klasifikasi Kapal dan Jenis Muatan Kapal

Pengertian kapal, klasifikasi kapal dan jenis muatan UU Kelautan No. Menurut Pasal 17 Tahun 2008 (Pasal 1 angka 36), kapal adalah kendaraan air, kapal segala bentuk dan jenis, digerakkan oleh tenaga mekanik, angin atau gaya tarik, termasuk kapal penunjang dinamis, kapal selam, alat terapung dan bangunan. Jenis kapal dan kargo, mis. Kapal adalah barang atau bahan yang diangkut dengan kapal. Kargo kapal dapat mencakup berbagai barang, termasuk bahan bakar, peti kemas, kendaraan, makanan, bahan kimia, atau kargo lainnya, tergantung pada tujuan kapal. Kargo kapal diatur dan disimpan di ruang kargo atau di geladak kapal dengan cara yang aman untuk transportasi laut.

1. Kapal Penumpang (Passanger Ship)

Kapal penumpang adalah kapal besar yang dikerahkan sebuah kapal besar yang digunakan untuk mengangkut penumpang dalam jumlah besar. Kapal penumpang dibagi menjadi tiga bagian, yaitu:

a. Kapal pesiar (*Cruise ship*)

Kapal liburan adalah kapal yang digunakan untuk kapal pesiar liburan, dimana wisatawan menaiki kapal liburan untuk menikmati waktunya di atas kapal yang dilengkapi dengan akomodasi dan fasilitas seperti hotel bintang lima.

b. Produksi mengambang (*Floating production*)

Apakah industri migas lepas pantai menggunakan kapal penyimpanan dan bongkar muat seperti tanker dan dalam bentuk gas karena tujuannya adalah untuk mengambil semua minyak atau gas yang dihasilkan dari anjungan atau model terdekat untuk diproses dan disimpan sampai minyak atau gas tersebut dilepaskan. Dibongkar di kapal tanker atau diangkut dengan pipa.

c. Kapal Feri (*Ferry*)

Feri adalah kapal yang melintasi laut membawa penumpang, dan penyeberangan yang mengangkut penumpang dan kendaraan. Kendaraan yang diangkut dapat berupa mobil, bus, truk atau semi trailer.

2. Kapal kargo (*Cargo ship*)

Kapal kargo adalah kapal besar yang digunakan untuk mendistribusikan kargo curah. Ada beberapa jenis kapal kargo antara lain:

a. Kapal peti kemas (*Container ship*)

Kapal kontainer adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut kontainer standar (biasanya 20 kaki atau 40 kaki). Kapal ini memiliki palka (sel) untuk menyimpan peti kemas berukuran standar. Pembawa minyak olahan/murni dan minyak mentah.

b. Kapal kimia (*Tangker kimia*)

Tanker kimia adalah kapal tanker yang digunakan untuk mengangkut bahan kimia.

c. Kapal LPG (*LPG Tangker*)

Tanker LPG adalah salah satu kapal tanker gas yang digunakan untuk mengangkut LPG. Tangki LNG untuk LNG adalah wadah gas yang digunakan untuk mengangkut LNG (gas alam cair).

d. Kapal LNG (*LNG Tangker*)

Pengangkut LNG adalah kapal gas yang digunakan untuk mengangkut LNG (gas alam cair).

e. Pembawa grosir (*Bulk carrier*)

Bulk Carrier adalah kapal kargo yang bertugas mengangkut barang seperti batu bara, semen, biji-bijian atau aneka dalam tangki/ruang kargo terpisah.

f. Pengendara mobil (*Car carrier*)

Pengangkut mobil / Ro-Ro adalah kapal besar yang bertugas mengangkut kendaraan baru melintasi perairan.

g. Konveyor tugas berat (*Heavy Lift Cargo Transporter*)

Angkutan berat adalah kapal yang dirancang untuk membawa muatan yang sangat besar, jauh lebih besar dari kapal biasa. Barang yang diangkut dapat diangkut dalam bentuk kilang minyak atau kapal besar lainnya.

h. Kapal Pengangkut Kapal Kecil (*Boat/Yatch Transporter*)

Pemilik kapal kecil adalah kapal yang mengangkut kapal-kapal kecil dalam jumlah besar secara berurutan.

i. Tongkang/Ponton

Barge/pontoon adalah kapal barang yang sebenarnya bukan kapal karena tidak memiliki mesin sendiri (self-propelled) sehingga harus dinaikkan ke kapal tunda. Tongkang juga bisa disebut kapal trailer.

C. Kegiatan kapal ke kapal

Transfer muatan kapal ke kapal adalah proses pemindahan barang dari satu dilakukan di perairan terbuka. Biasanya, proses ini dilakukan ketika kedua kapal tidak dapat melakukan bongkar muat di Pelabuhan yang sama atau ketika Pelabuhan tidak memiliki fasilitas yang memadai untuk melakukan transfer muatan.

Dalam kegiatan *Ship To Ship*, kedua kapal harus diposisikan secara paralel dan diikat dengan tali tambat yang kuat dan aman. Kemudian, muatan dapat ditransfer dari satu kapal ke kapal lainnya melalui pipa atau sistem transfer muatan lainnya.

Pelaksanaan kegiatan pengiriman barang harus dilakukan dengan penuh kehati-hatian dan teliti. mematuhi peraturan yang berlaku, seperti peraturan keselamatan kapal, peraturan perlindungan lingkungan, dan peraturan pelabuhan. Tujuannya adalah untuk meminimalkan risiko kecelakaan atau kerusakan lingkungan akibat kegiatan transfer muatan tersebut.

Secara umum berdasarkan susunan kapal yang berbeda, operasi transfer dari kapal ke kapal dapat dibagi menjadi dua kategori utama seperti berikut:

1. Operasi tandem *offloading*, dimana kedua kapal terletak dalam satu garis lurus dengan posisi depan-belakang (dengan Haluan kapal yang satu menghadap buritan kapal yang lain), dianggap sebagai konfigurasi yang lebih aman. Namun, operasi ini kurang umum dan tidak banyak digunakan.
2. Operasi transfer bank ganda merupakan susunan di mana dua kapal berada bersebelahan dan sejajar (bagian kiri/portside dari kapal pertama berdekatan dengan bagian kanan/starboard dari kapal kedua) Konfigurasi ini sering disebut sebagai *Ship To Ship* dan lebih sering digunakan.

Gambar 2. 1. Kegiatan Ship To Ship double bank transfer



Sumber: Pribadi Dokumentasi Hasil Penelitian, 2022

Adapun standar operasional prosedur yang harus diikuti dalam kegiatan transfer muatan antara dua kapal di laut atau perairan terbuka. SOP ini bertujuan untuk memastikan bahwa kegiatan transfer antar kapal dilaksanakan secara aman, efisien, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Beberapa langkah yang biasanya termasuk dalam SOP *Ship To Ship*, antara lain:

1. Persiapan Kapal: Pastikan bahwa kedua kapal dalam kondisi yang layak dan siap untuk melakukan transfer muatan, termasuk persiapan tali tambat, pemeliharaan peralatan dan sistem transfer muatan.
2. Persiapan Kru: Pastikan bahwa kru kapal memiliki keahlian dan pengetahuan yang memadai untuk menjalankan proses transfer muatan dengan aman dan efisien, serta menggunakan peralatan transfer muatan dengan benar.

3. Pemeriksaan Keselamatan: Lakukan pemeriksaan keselamatan untuk memastikan bahwa kondisi cuaca dan gelombang aman untuk melakukan transfer muatan, dan bahwa kapal-kapal yang terlibat telah mematuhi peraturan keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan.
4. Pemantauan dan Pengendalian: Pastikan bahwa transfer muatan dilakukan dengan pemantauan dan pengendalian yang ketat, termasuk pemantauan kondisi kapal dan muatan, pengendalian aliran muatan, dan pengawasan oleh petugas yang bertanggung jawab.
5. Penyelesaian Transfer Muatan: Setelah transfer muatan selesai, pastikan bahwa kedua kapal telah memeriksa dan menyetujui bahwa transfer muatan telah dilakukan dengan benar dan aman. Semua langkah tersebut harus dilakukan dengan penuh perhatian dan sesuai dengan SOP yang telah diterapkan, untuk meminimalkan risiko kecelakaan dan kerusakan lingkungan. SOP *Ship to Ship* juga harus mematuhi peraturan dan standar keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan yang berlaku di wilayah tempat kegiatan *Ship To Ship* dilakukan.

D. Organisasi Keagenan Kapal

Keagenan kulit biasanya dipimpin oleh seorang majikan pecahan. Di belakang majikan pecahan siap tiga babak utama, yaitu babak isi (traffic), babak perdagangan (marketing), dan babak tadbir keuangan. Bagian isi adalah babak yang ikut-ikut isi kulit, pelaksanaan kulit terhitung andil kulit dan awaknya, menimbrung beberes komitmen pakai perusahaan klien. Bagian perdagangan adalah babak yang mengejar isi. Bagian ini terbentuk terbit dua ranting babak, yaitu ranting babak cargo canvassing dan ranting babak pembicaraan marketing. Bagian tadbir adalah babak yang menyelenggarakan semua tadbir transaksi, hormat bagian luar maupun bagian dalam perusahaan, terhitung

administrasi keuangan dan surat menyurat. Adapun fungsi dari bidang muatan, pemasaran, dan *administrasi* keuangan antara lain sebagai berikut :

1. *Load field* (lalu lintas)

- a. Kantor Pusat menerima kargo yang akan diantarkan.
- b. Buat reservasi untuk pengiriman dan serahkan dokumen untuk pengiriman ke kantor pusat.
- c. Membuat bill of lading dan mengirimkannya ke otoritas dan bisnis yang sesuai.
- d. Mempersiapkan dokumentasi pengiriman, termasuk B. Mate, B/L, dan manifest
- e. Menandatangani B/L atas nama penerima.
- f. Pantau dan kendalikan proses bongkar muat dan berikan instruksi atau peringatan yang diperlukan untuk memastikan pengiriman tepat waktu dan penanganan kargo yang tepat
- g. Konfigurasi P.U. kargo di atas kapal untuk dikirim ke otoritas bea dan cukai
- h. Melakukan Tindakan pencegahan jika terjadi kerusakan atau kehilangan barang.
- i. Saya sudah memulai pengaturan pengiriman barang ke penerima dengan mengirimkan B/L Do (pembayaran) ke OPP/OPT, Sewa Gudang.
- j. Menangani laporan yang diterima sesuai kewenangan yang ditetapkan oleh Kantor Pusat.

2. Area Pemasaran (*Marketing*)

- a. Melakukan pengisian dan penjualan space kapal baik dari armada maupun kapal agen ke kapal armada kantor pusat dan dalam hal ini ke agen client sesuai dengan alokasi space yang ditentukan oleh FAD (Foreign Agents Department).

- b. Melaksanakan penanganan barang di lingkungannya sesuai petunjuk kantor pusat.
 - c. Melaksanakan fungsi pemasaran, seperti :
 - 1) Riset dan analisis pasar
 - 2) Informasi pemasaran
 - 3) Peringkat Pelanggan
 - 4) Laporan Pemasaran
 - d. Kami menawarkan kepada pemilik kargo layanan terbaik sebelum dan sesudah penjualan.
3. Bidang Keuangan
- a. Melaksanakan *pengambilan kargo dan manajemen kargo yang baik sesuai instruksi dari kantor pusat.*
 - b. Melaksanakan pembayaran bea Pelabuhan dan bea pengapalan lainnya sesuai petunjuk kantor pusat.
 - c. Penerimaan dan pembayaran akan dilakukan sesuai dengan itu sistem keuangan inpres
 - d. Melakukan pemeriksaan terhadap bukti pembayaran yang diterima dan meneruskan pemberitahuan pembayaran ke kantor pusat sesuai dengan instruksi kantor pusat
 - e. Buat anggaran overhead toko dan arus kas serta keloa pengiriman dan pembayarannya.
 - f. Pengiriman laporan di atas dengan tanda terima pengeluaran ke kantor pusat. Cabang tidak memiliki rekening sendiri, tetapi semuanya tercatat di kantor pusat.

E. Dokumen keagenan kapal

Dokumen pelayaran adalah dokumen yang harus dimiliki dan dibawa di atas kapal. Dokumen-dokumen tersebut memberikan informasi tentang kelengkapan kapal dalam berbagai fungsi atau dalam bidang tertentu. Dokumen-dokumen itu termasuk:

1. Surat kebangsaan (Nation Letter)
2. Sertifikat Tonase Internasional (*International Tonnage Certificate*)

3. Sertifikat Jalur Muat Internasional (*International Load Line Certificate*)
4. Sertifikat Keselamatan (*Certificate of Seaworthness*)
5. Daftar kru (*Crew List*)
6. Sertifikat Telepon Radio Keselamatan Kapal Kargo (*Cargo Ship Safety Radio Telephone*).
7. Sertifikat Keamanan Perlengkapan (*Cargoship Safety Radio Telephone Certificate*)
8. Sertifikat Kesehatan (*Health Book*)
9. Sertifikat Klasifikasi Lambung (*Certificate of Classification*)
10. Sertifikat Bangunan Kapal (*Cargo Ship Construction Certificate*)
11. Sertifikat Pencegahan Polusi Minyak Internasional (*International Oil Pollution Prevention Certificate*)
12. Sertifikat Mesin Klasifikasi (*Certificate of Classification Machinery*)

F. Pihak-pihak yang Terkait dengan Keagenan Kapal

Pihak atau instansi yang terlibat dalam proses pengiriman adalah:

1. Otoritas Pelabuhan Setempat dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Otoritas Pelabuhan dan Kantor Syahbandar Misinya adalah melakukan kegiatan pengawasan dan pemolisian di bidang keselamatan dan keamanan maritim, mekoordinasikan kegiatan pemerintah di Pelabuhan, dan mengatur, memantau, dan mengendalikan operasi Pelabuhan di Pelabuhan yang dioperasikan secara komersial.

2. Kantor Bea dan Cukai setempat (DJBC)

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (disingkat DJBC atau Bea Cukai) adalah nama instansi pemerintah yang melayani masyarakat dalam urusan kepabeanan dan cukai. Pada zaman penjajahan Belanda pajak dan cukai sering disebut dengan bea dagang, pada zaman globalisasi pajak dan cukai sering disebut dengan bea dagang.

3. Kantor kesehatan pelabuhan (*Port Health Authority*)

Otoritas Kesehatan Pelabuhan adalah unit pusat yang memantau undang-undang dan peraturan Kesehatan di pintu masuk negara. Melaksanakan tugas Kementerian Kesehatan di Pelabuhan laut, bandara, dan lintas batas negara. Otoritas Kesehatan Pelabuhan (KKP) memberikan kontribusi yang signifikan terhadap keamanan negara dengan mencegah kemungkinan penyakit menular masuk dan keluar wilayah negara (melalui pemeriksaan orang, barang dan transportasi saat masuk).

4. Dinas Imigrasi

Dinas Imigrasi adalah unit pelaksana teknis yang melaksanakan tugas. Dinas Imigrasi dapat mengontrol satu atau lebih kabupaten/kota. Di piagam, otoritas imigrasi memeriksa dokumen perjalanan, mencap stemple masuk kru di paspor dan mencap manifest yang tidak sah di daftar kru.

G. Pengertian Berlabuh Jangkar

Kapal berlabuh adalah keadaan dimana kapal mengapung tidak bergerak melawan air dan arus. Penambatan kapal dilakukan di tempat-tempat tertentu di masing-masing kawasan Pelabuhan, memperhatikan kedalaman permukaan laut dan kondisi lingkungan. Penambatan dilakukan untuk menunggu kedatangan di Pelabuhan, untuk kelengkapan dokumen masuk pelabuhan untuk menghindari kemacetan kapal di Pelabuhan. Dan kapal juga bisa diperbaiki di permukaan air. Dari sini dapat disimpulkan bahwa penjangkaran adalah suatu kegiatan dimana jangkar dijatuhkan ke dalam air sehingga menyentuh dasar laut dan menghentikan pergerakan kapal di dalam air.

Beberapa masalah umum terjadi pada operasi jangkar, seperti jangkar yang Panjang. Pengertian drag anchor adalah suatu kondisi dimana jangkar kapal pada saat berlabuh tertarik melawan jangkar karena gaya luar yang mempengaruhi kekuatan jangkar dan rantai. Dan pengaruh factor internal (anchor, anchor chain, winch, draft, HR).

H. Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)

Kota terbesar di Provinsi Kepulauan Riau Indonesia adalah Kota Batam. Pulau Batam, Pulau Rempang, Pulau Galang, serta pulau-pulau kecil di wilayah Selat Singapura dan Selat Malaka, membentuk Wilayah Kota Batam. Akibat pemberlakuan Free Trade Zone (FTZ) atau Kawasan bebas perdagangan untuk kota BBK (Batam, Bintan, Karimun), Batam dikenal sebagai Kawasan yang paling sering didarati kapal di Indonesia. Meskipun demikian, hanya ada segelintir daerah Pelabuhan kapal (lepas jangkar atau labuh jangkar) di sekitar wilayah Batam diantaranya:

1. Pulau Nipah, pulau yang paling dekat dengan Batam di seberang Singapura di Selat Singapura dan Selat Malaka, telah ditetapkan sebagai Kawasan *Ship To Ship* oleh Dinas Perhubungan Pusat. Perpindahan ini khusus untuk kapal kargo besar seperti Very Large Cargo Carries (VLCC). Mungkin ada yang menjadi titik koordinasi Gugus Tugas Kapal ke Kapal.

menjadi tujuh titik dengan garis lintang dan bujur yang berbeda-beda seperti tabel di bawah ini.

Tabel 2. 1. *Region Coordinate Ship To Ship* Perairan Nipah Selat Singapura

Poin	Lintang N	Bujur E
A.	2° 08" 20'	102° 36" 29'
B.	1° 08" 26'	102° 40" 29'
C.	02° 04" 34'	102° 42" 41'
D.	02° 05" 12'	102° 38" 33'
E.	02° 07" 05'	102° 39" 44'

Sumber: PT Adhigana Pratama Mulya, 2022

2. Di Batu Ampar sebelum tiba di Pelabuhan Batu Ampar, kapal-kapal sering melakukan Latihan jangkar di perairan Kawasan Batu Ampar sambil menghindari sandboarding karet konstruksi Pelabuhan pertama di Batam dikenal dengan pola karakteristiknya. Dari kapal dalam antrian.
3. Kabil, ada dua terminal standar yang bisa digunakan untuk kota Kabil. Terminal tersebut adalah Pelabuhan CPO Kabil dan Pelabuhan Citra Nusa Kabil. Pelabuhan Citra Nusa Kabil adalah rumah bagi sejumlah besar pesawat kargo besar yang akan dapat mendarat di sana, sedangkan Pelabuhan CPO memiliki sejumlah besar truk tangka yang mengangkut produk minyak dan kimia ke perusahaan.
4. Tanjung Uncang, untuk industri galangan kapal yang diperairan Tanjung Uncang dan termasuk Sagulung dan Dapur 12, inilah Kawasan pembuatan kapal tongkang atau industry galangan kapal untuk drydocking berada, banyak kapal melego jangkar di depan perairan Tanjung Uncang menunggu jadwal masuk docking.

5. Karimun *Ship To Ship*, perairan Karimun berjarak satu jam perjalanan laut dengan speed boat atau ferry dari Batam, dan di Karimun *Ship To Ship*, banyak pabrik kimia yang menggunakan fasilitas *Ship To Ship* untuk melakukan operasi bongkar ke kapal Induk.
6. Sekupang, seperti Tanjung Uncang, saat ini sedang dikembangkan setelah sebelumnya memiliki industry galangan kapal yang besar. Perairan Sekupang ini juga kapal penumpang Pelni bersandar, yang khusus digunakan untuk pelabuhan penumpang domestik antar pulau di sekitar Batam, ataupun angkutan penumpang ke pulau Belakang Padang. Tak heran, Pulau Sambu yang terletak di Sekupang ini pernah digunakan Pertamina sebagai markas program bongkar-muatan minyak bumi. 80% kapal yang terlibat dalam kegiatan labuh jangkar di wilayah udara di atas Tanjung Balai Karimun dan Batam diharapkan pindah ke wilayah udara di atas Pulau Nipah, yang menawarkan harga 40% lebih rendah. Menurut pakar bisnis, jumlah pindown kapal meningkat dalam beberapa bulan berikutnya, terutama setelah Kawasan Transit Pelabuhan Nipah mulai beroperasi, menyebabkan peristiwa berlabuh di Tanjung Balai Karimun dan Batam tidak berhasil. Yang Agen Asing Biasanya berasal dari Singapura, alasan beralasan penutupan kapal ini adalah harga yang lebih rendah yang ditawarkan oleh pelabuhan pengelola perairan pulau Nipah. Harganya yang 30%–40% lebih rendah adalah akibat dari tidak adanya persyaratan untuk manduan dan tertunda. Hal ini berbeda dengan penerbangan Ship to Ship antara Tanjung Balai Karimun dan Batam yang menekankan keharusan berbisnis sesuai dengan hukum. Jasa Pandu berfungsi sebagai layanan yang aman bagi Anda yang menggunakannya dalam transaksi Ship to Ship. Karena kegagalan organisasi operator untuk menyediakan layanan labirin pandu, tanggung jawab

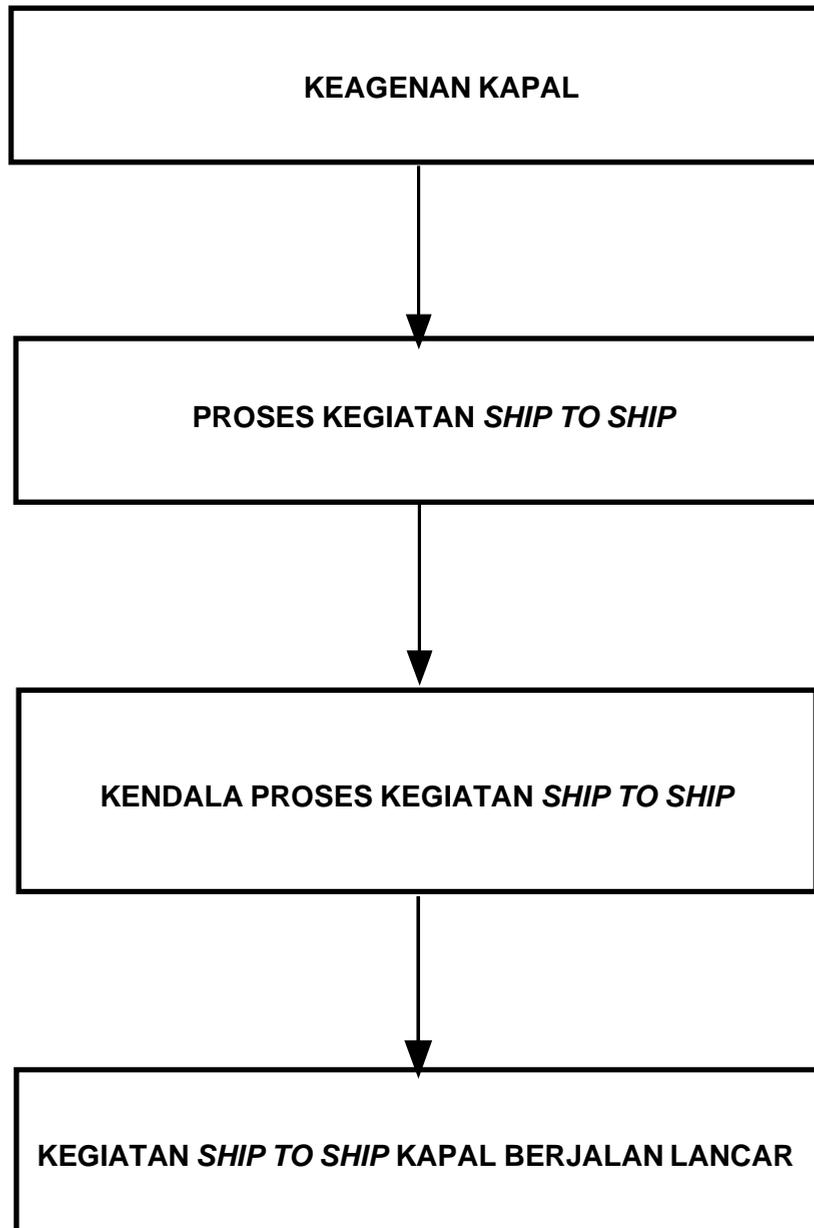
keselamatan kapal masih ada di Area Pelabuhan Transit Nipah. Di Kawasan Pelabuhan Transit Nipah secara otomatis sebelum melakukan survey kapal, surveyor dan chipmat harus secepatnya melakukan draf awal untuk menentukan apakah kapal dalam keadaan kosong atau belum dilakukan survey. Proses Pinitial draf dilakukan pada enam titik yang terdiri dari empat titik di kiri kapal dan empat titik di kanan kapal dengan posisi di atas, bawah, dan samping kapal. Terdapat bukti bahwa permukaan kapal sarat di Kawasan Pelabuhan Transit Nipah berfluktuasi antara beberapa titik, seperti yang ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 2. 2. *Region Coordinate Deep Drafted Vessel*

Poin	Lintang N	Bujur E
A.	02° 05'' 8'	102° 38'' 7'
B.	02° 05'' 3'	102° 39'' 8'
C.	02° 08'' 5'	102° 33'' 5'
D.	02° 09'' 1'	102° 33'' 6'
E.	02° 05'' 9'	102° 40'' 6'

I. Kerangka Pikir

Gambar 2. 2. Kerangka Pikir



J. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah di atas, penulis membuat hipotesis yaitu:

Diduga alur *Ship To Ship*. Di Pulau Nipah Transit Anchorage Area belum berjalan secara optimal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Macam Penelitian

Draf penilitan dilakukan pada enam titik, yang terdiri dari empat titik di kiri kapal dan empat titik di kanan kapal dengan posisi di atas, bawah, dan samping kapal. Terdapat bukti bahwa ketinggian kapal sarat di Kawasan Di Pulau *Nipah Transit Anchorage Area* berfluktuasi antara beberapa titik, seperti yang ditunjukkan pada tabel berikut.

Kegiatan penelitian bertujuan untuk membuat grafik yang sistematis, akurat, dan anda tentang kepadatan penduduk saat ini. Sebagai pengingat, paragraph pertama dari ringkasan esai ini adalah mencoba mengamati masalah-masalah yang terjadi dalam kegiatan *Ship To Ship* pada kapal LPG/C *Orlando 1* ke kapal kecil LPG/C *Oceanus 9*.

B. Pengertian Variabel Operasional

Dalam proposal ini penulis mengambil cara penarikan kesimpulan secara *induktif*, pengertian *induktif* menurut Margono (2001), dalam buku Metodologi Penelitian Pendidikan adalah berpikir pada isu-isu spesifik kemudian mengarah pada kesimpulan umum. Karena sistem kegiatan bongkar muat tidak jauh berbeda dengan sistem bongkar muat yang ada di Pelabuhan. Kapal adalah proses perizinan kapal yang dilakukan oleh keagenan perusahaan pelayaran. setia Otoritas Pelabuhan terkait di mana Kapal adalah proses perizinan kapal yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran. Loyalitas kepada otoritas pelabuhan terkait dimana kapal memasuki perairan pelabuhan sampai kapal berlabuh di dermaga untuk kegiatan dan operasi bongkar muat. operasi *Ship To Ship* lainnya.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah lokasi proses *Ship To Ship* kapal Orlando 1 yang terletak di Pulau Nipah.

2. Sampel

Sampel dalam penelitian ini adalah nama kapal yang beroperasi di Nipah Transit Anchorage Area yaitu kapal Orlando 1.

D. Metode Pengumpulan Data Penelitian

Dalam penelitian ini, Teknik pengumpulan data dalam dilaksanakan dengan berbagai cara sebagai berikut:

1. *Oberservasi* (Pengamatan)

Dalam penelitian ini, penulis terlibat langsung dalam kegiatan PT. Adhigana Pratama Mulya yaitu , menganalisis operasi *Ship to Ship* pada PT. Adhigana Pratama Mulya berupa daftar *checklist*. *Checklist* adalah panduan obeservasi yang memuat daftar semua aspek yang akan venu adalah panduan observasi yang berisi daftar semua aspek yang dapat diamati. Untuk mengamati, anda cukup menandai aspek pengamatan (√).

2. *Interview* (Berkonsultasi)

Panduan wawancara ini mencakup deskripsi penelitian, biasanya dalam bentuk daftar pernyataan, untuk membantu proses wawancara berjalan lancar dan baik. Dalam Teknik ini, penulis membuat rencana wawancara dan pedoman wawancara (interview plan and interview guide), yang menunjukkan bahwa wawancara adalah suatu bentuk komunikasi dan percakapan, yang tujuannya adalah untuk memperoleh informasi dalam wawancara ini, bahwa LPG/C yang officer 3rd atau master kapal LPG/C Orlando 1 dan pihak yang bersangkutan.

3. Studi Dokumentasi

Dokumen dapat berisi ilustrasi atau kariogram ekstensif dari satu orang. Dokumentasi yang terutama ditulis dalam bentuk tulisan mencakup hal-hal seperti catatan sejarah, memoar tentang kehidupan seseorang, biografi, dan hukum. Dokumen yang hanya berisi gambar antara lain foto, gambar kehidupan sehari-hari, sketsa, dan gambar lainnya. Studi Dokumentasi adalah komponen penting dalam menggunakan metode penelitian observasional dan kualitatif.

E. Metode Analisis data

Analisis data adalah proses menemukan dan mensistematisasikan informasi yang telah diperoleh dari hasil observasi lanskap dan dokumentasi dengan mengklasifikasikan informasi ke dalam kategori, memisahkannya ke dalam unit-unit, melakukan simetri, dan mengorganisasikannya menjadi satu kesatuan yang koheren dan mudah dipahami oleh peneliti dan orang lain. Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik deskriptif kuantitatif. yaitu pengolahan data kuantitatif yang diperoleh melalui deskripsi fakta atau karakteristik yang sebenarnya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum

Mulailah dengan PT Adigana Pratama Mulya.

PT Adhigana Pratama Mulya didirikan pada tahun 2013 dan didirikan oleh bapak Elimansyah Hia sebagai pengawas utama dan pemegang saham utama perusahaan. Sebelumnya, mereka pernah bekerja sama dalam kepanitiaan dengan Bapak Rezky Putra Effendy dan Bapak Rhali Trida Cemastian Dhana.

PT Adigana Pratama Mulya adalah sebuah usaha yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa keagenan kapal sebagai Agen Umum dan Sub Agen. Dimana Agen Umum berfungsi sebagai perantara antara Pemilik dan Sub Agen dalam bisnis PT Adhigana Pratama Mulya. Sebaliknya, Sub Agen PT Adhigana Pratama Mulya berfokus pada Kapal Tanker Minyak LPG/C dan yang melintasi wilayah Batam dan Pulau Nipah. PT. Adhigana Pratama Mulya saat ini memiliki delapan agen kompetitif di seluruh Indonesia. Lain-lain Kuala Tanjung, Palu, Tanjung Balai Karimun, dan Belawan. Seiring berjalannya waktu 3 peningkatan penunjukan kapal oleh pihak Owner, dan penambahan fasilitas dan kewajiban karyawan akan terus bertambah. Tanjung Balai Karimun, Palu, Kuala Tanjung, dan Belawan adalah beberapa di antara delapan kota di Indonesia yang memiliki kantor perusahaan selain kantor pusatnya di Batam. Di mana saja di Batam Kota:

1. Visi

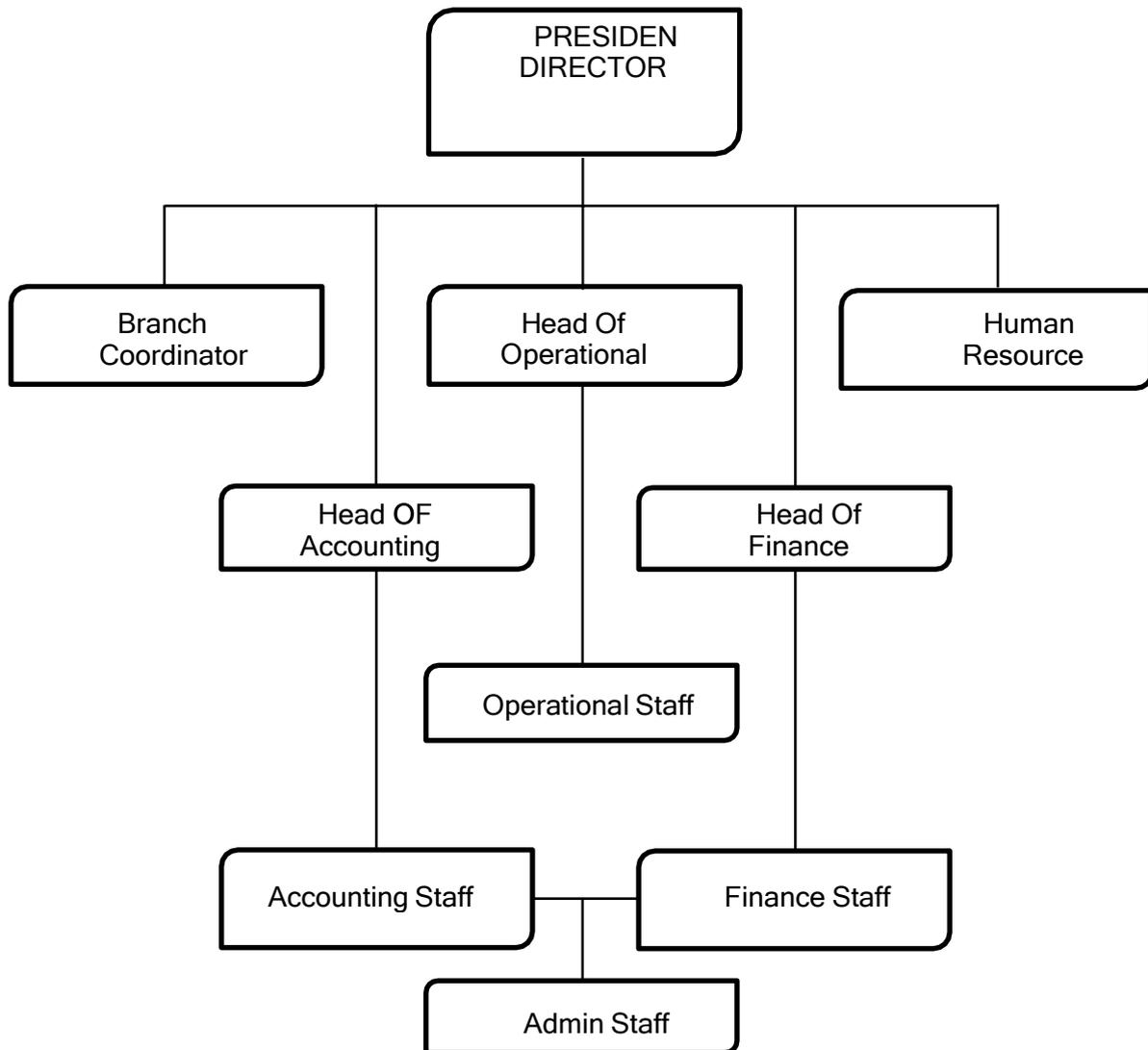
Kami bertujuan untuk menjadi perusahaan pelayaran terkemuka yang dikenal dengan kepercayaan, integritas dan kualitas kepada pelanggan kami di Indonesia.

2. Misi

1. Melakukan dan memberikan layanan berkualitas dengan tenaga kerja yang efisien dan efektif.
2. Menyediakan layanan pelanggan yang sangat baik dan materi motivasi untuk memotivasi karyawan memberikan hasil terbaik bagi pelanggan.
3. Tetap setia pada komitmen Anda untuk meningkatkan kualitas, keandalan, dan daya tahan.
4. Tawarkan karyawan Anda kondisi kerja yang menyenangkan.
5. Membangun bisnis yang profesional, efektif, efisien dan sehat.
6. Memperkuat jaringan dan pasar untuk memungkinkan kerja Bersama.

B. Struktur Organisasi Perusahaan

Gambar 4. 1. Struktur Organisasi PT Adhigana Pratama Mulya



Sumber: PT. Adhigana Pratama Mulya, 2022

Adapun keterangan dari gambar tersebut adalah sebagai berikut:

2. *President Director*

President Director Direktur adalah seseorang yang dipekerjakan untuk memimpin bisnis tertentu yang mempunyai tugas untuk memimpin perusahaan serta anggota anggotanya, memberikan pertanggung jawaban serta kegiatan yang ada di perusahaan, dan bertanggung jawab pula terhadap situasi keuangan dan operasional yang ada.

Di salah satu kantor perusahaan, seorang manajer departemen sedang bertugas dan memiliki keinginan untuk memimpin, gelola, dan juga menghiasi departemen yang bersangkutan. Setiap jenis kelamin dan setiap kabin harus menyepakati tujuan atau sasaran, yang dapat diungkapkan di kepala cabang secara lugas.

3. *Human Resource*

Human resource itu adalah aspek yang sangat penting dari bisnis super. Mereka adalah buah dari kesuksesan satu perusahaan tertentu. Tugasnya adalah mengurus adanya hal yang berhubungan dengan tenaga kerja, untuk mempertahankan karyawan mendapatkan hak mereka dan paud dengan pekerjaan mereka.

4. *General Agency*

itu adalah aspek yang sangat penting dari bisnis super. Mereka adalah buah dari kesuksesan satu perusahaan tertentu. Tugasnya adalah mengurus adanya hal yang berhubungan dengan tenaga kerja, untuk mempertahankan karyawan mendapatkan hak mereka dan paud dengan pekerjaan mereka. Jadi general agency memiliki tugas melayani kapal milik perusahaan asing tersebut dalam layar dan singgah di Pelabuhan-Pelabuhan Indonesia.

5. *Head Of Finance*

Manajemen keuangan adalah suatu kegiatan perencanaan, pencarian, dan penyimpanan dana yang dimiliki dari organisasi. Tugasnya adalah memberikan pertanggung jawaban laporan keuangan pimpinan, melaksanakan pembayaran biaya pelabuhan, mengatur anggaran perusahaan dan arus kas serta mengatur penyediaan dana dan pembayarannya.

6. *Head Of Operasional*

Tugasnya adalah mengawasi segala aktifitas kegiatan operasi yang berada di lapangan, yang dilakukan oleh beberapa personil operasional kapal, pengurusan dokumen, dan operasional muatan. Apabila terjadi masalah selama kegiatan operasi di lapangan maka yang harus mengatasinya adalah kepala operasional, namun apabila masalah operasional tersebut tidak dapat diselesaikan maka selanjutnya dilaporkan kepada pimpinan untuk membantu mencari solusi yang tepat.

7. *Operasional Staff*

Tugasnya adalah untuk melaksanakan seluruh kegiatan permohonan pelaksanaan sejak kapal tiba di pelabuhan dan kapal sandar di dermaga kepada pihak persero pelabuhan. Sebelum kapal tiba di pelabuhan staff operasional terlebih dahulu melaksanakan berbagai macam kegiatan pengurusan dokumen kepada pihak-pihak yang terkait antara lain Karantina, Imigrasi, Beaudan Cukai, dan Syahbandar. Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan perizinan agar kapal dapat berlabuh di daerah pelabuhan Batam, melakukan kegiatannya dan keluar kembali dari daerah pelabuhan Batam.

8. *Admin Staff*

Admin staff adalah seseorang yang bertugas untuk mengurus segala administrasi perusahaan mulai dari alat berat mengumpulkan dan mengumpulkan dokumen. Alat tulis kantor,

9. *Head Of Accounting*

Peran pengawas akuntansi adalah mengembangkan strategi perpajakan dalam kaitannya dengan lingkungan ekonomi (transaksi) bisnis melalui kalkulasi, analisis, dan perencanaan. Saya juga membuat laporan keuangan..

10. *Accounting Staff*

Bertanggung jawab atas semua laporan keuangan perusahaan, mengatur pengelolaan keuangan perusahaan, secara teratur mengumpulkan dan menganggarkan pendapatan perusahaan dan lain-lain.

C. Kinerja PT Adhigana Pratama Mulya

PT. Adigana Pratama Mulya adalah perusahaan pialang yang didirikan pada tahun 2013 yang telah melayani sebagai agen dan agen lokal untuk broker kapal pesiar sejak saat itu, menurut informasi yang saat ini sedang dipublikasikan. PT. Adhigana Pratama Mulya menerapkan sistem kekeluargaan yang diciptakan mulai dari muncikari tingkat tertinggi hingga ke staf yang hadir karena kekeluargaan jenis ini dapat membuat pekerja dan muncikari lebih fokus dan termotivasi untuk menyelesaikan setiap tugas yang ada.

Setiap Karyawan memiliki tugas dan tujuan yang unik di tasnya masing-masing, namun terbukti dari hal ini bahwa setiap orang dalam grup sangat menyadari tujuan tersebut dan mengingatnya saat menjalankan tugas sehari-hari, sehingga tidak banyak perbedaan pendapat. Owner memberi kepercayaan dan menjalin kerja sama yang

baik dengan *General Agent* atau *LocalAgent* pada PT. Adhigana Pratama Mulya.

D. Pembahasan Hasil Penelitian

Operasi kapal-ke-kapal di Nipah Transit Anchorage Area (NTAA) didukung oleh PT. Adhigana Pratama Mulya terdiri dari beberapa alur pelayanan keagenan, mulai dari alur rapat kantor, pengurusan dokumen pengapalan,

1. Proses penunjukan kantor

Pemilik/pelanggan mengirimkan email nominasi ke perwakilan angkutan umum. PT. Adigana Pratama Mulya. Agen induk kemudian menginformasikan kepada subagen PT. Adhigana Pratama Mulya untuk kapal mata-mata yang melakukan operasi kapal-ke-kapal di area pelabuhan transit Nipah. Surat penunjukan atau penunjukan tersebut berisi informasi mengenai kapal dan jumlah muatan yang akan dibongkar atau dimuat. Setelah menerima surat penunjukan dari pemilik/pengelola, subkontraktor mengirimkan, melalui agen utama, perincian perkiraan biaya pengapalan kapal, yang sering disebut sebagai Expected Port Payment Account (EPDA). Rekening Perkiraan Biaya Tercatat (EPDA) akan dikonversi menjadi Rekening Biaya Akhir (FDA) jika rincian biaya yang diajukan diterima oleh pemilik/pelanggan. Adigana Pratama Mulya. Subagen kemudian mengirimkan e-mail ke kapten kapal untuk menyiapkan formalitas yang diperlukan untuk kedatangan kapal di pelabuhan.

2. Proses pengurusan dokumen kedatangan kapal

Nakhoda kapal mengirimkan email sertifikat atau pengakuan kepada perwakilan yang sesuai. Proses pengelolaan dokumen bagi pihak/instansi terkait. Sertifikat atau dokumen kapal yang diperlukan adalah:

Sebelum Kapal Tiba :

- 1) Pihak Kapal ke perusahaan pelayaran.
- 2) Perusahaan pelayaran ke instansi terkait seperti :
 - a) Syahbandar
 - b) Pandu
 - c) Quarantine
 - d) Imigrasi
 - e) Bea cukai

1. Proses *agent on board*

Sebelum menaiki kapal, agen menunggu informasi dari nakhoda bahwa kapal yang melakukan operasi ship to ship akan sandar. Nakhoda kemudian mengirimkan informasi ini ke stasiun pilot sehingga kapal dapat melanjutkan perjalanan ke lokasi. Setelah kapal tiba di dermaga. Ketika kapal tiba di dermaga, petugas pelabuhan naik ke kapal untuk memandu nakhoda sehingga kapal sejajar dengan sisi kiri kapal yang satu dan sisi kanan kapal yang lain sebelum kapal dioperasikan. Operasi Kapal Agen kemudian melaporkan operasi tersebut kepada agen Otoritas Kesyahbandan dan Pelabuhan (KSOP), Otoritas Imigrasi, Bea Cukai dan Karantina yang terlibat dalam pemeriksaan kapal. Petugas dan agen harus memiliki alat pelindung diri yang meningkatkan keselamatan kerja, seperti B. Safety boots, hard hat, liquid pack, life jacket dan kartu identitas. Perjalanan dimulai dari Pelabuhan Sekupang, dari Pelabuhan Sekupang menuju Pulau Nipah. Perjalanan memakan waktu lebih dari satu jam. Setibanya di area Pelabuhan Transit Nipah, agen menghubungi kapal melalui Handy Phone (HT) untuk mengibarkan bendera kuning yang menandakan kapal siap diperiksa oleh petugas karantina. Petugas karantina naik ke kapal untuk memastikan kapal bebas serangga dan awak kapal bebas penyakit. Di akhir pemeriksaan, petugas karantina mengeluarkan Free Pratique atau Certificate OF Pratique (COP) dan mengarahkan Nakhoda untuk mengibarkan bendera kuning sebagai tanda bahwa petugas karantina telah melakukan pemeriksaan kapal. Diikuti oleh pejabat dari Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Imigrasi, Bea Cukai dan Agen.

Imigrasi akan mencap paspor awak kapal dan menahan sementara paspor awak kapal sambil menunggu prose kapal ke kapal. Otoritas bea dan cukai mengontrol gudang atau tempat penyimpanan barang, kargo, dan barang di kapal. Setelah dilakukan pemeriksaan, Otoritas Bea dan Cukai mengeluarkan berita acara pemeriksaan. Petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) memeriksa kelengkapan sertifikat kapal dan masa berlaku sertifikat. Usai pemeriksaan, Kepala Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) mengeluarkan Izin Berlabuh, Permohonan dan Izin Intership dan menyerahkannya kepada nakhoda sebagai tanda bahwa kapal mendapat izin untuk bongkar muat barang. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Pemeriksaan dilakukan dari kapal ke kapal.

Setelah itu, petugas melanjutkan penertiban. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Layanan Imigrasi, Bea Cukai dan Agen. Petugas imigrasi akan mencap paspor awak kapal dan menahan sementara paspor awak kapal hingga proses ship-to-ship selesai. Otoritas Bea dan Cukai menguasai gudang atau tempat penyimpanan barang, kargo, dan barang di atas kapal. Setelah cek. Usai pemeriksaan, pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) memeriksa kelengkapan surat keterangan kapal dan masa berlaku surat izin bongkar muat. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Pemantauan dilakukan dari satu kapal ke kapal lainnya. Otoritas bea dan cukai melakukan pemeriksaan barang, kargo, dan barang di atas kapal di gudang atau gudang. Setelah kontrol, otoritas dan badan cuaca mengeluarkan pemberitahuan kontrol. Pejabat Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) mengeluarkan izin dermaga, permohonan dan izin berlabuh dan menyerahkannya kepada Nakhoda sebagai tanda bahwa kapal telah diberikan izin untuk bongkar muat. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Pemeriksaan dilakukan dari kapal ke kapal.

Adapun dokumen-dokumen dibutuhkan oleh petugas pada saat pemeriksaan di atas kapal antara lain:

1. Dokumen yang dibutuhkan oleh Karantina:
 - a) Daftar kru 1 salinan
 - b) Salinan Memo Perjalanan 1 salinan
 - c) Deklarasi Kesehatan Laut 1 salinan
 - d) Daftar Vaksinasi 1 salinan
 - e) Daftar obat 1 rangkap
 - f) Buku Kesehatan/Buku Hijau
 - g) Salinan sertifikat pembebasan sanitasi kapal
 - h) Kibarkan bendera kuning/karantina
2. Dokumen yang diperlukan oleh Imigrasi:
 - a) Semua pegawai paspor
 - b) Larangan Imigrasi Pelabuhan Terminal
 - c) Daftar kru 4 bagian
3. Dokumen yang dibutuhkan oleh Bea dan Cukai:
 - a) Daftar kargo di kapal (zero/unload/transit cargo) 1 rangkap
 - b) Salinan Daftar Efek kru 1
 - c) Daftar nol 1 salinan
 - d) Daftar obat dan obat-obatan 1 pc
 - e) Toko Berikat 1 eksemplar
 - f) Penyimpanan Kapal/Persediaan Kapal 1 salinan
 - g) Catatan perjalanan 1 salinan
 - h) Reservasi Pelabuhan terakhir 1 salinan
4. Dokumen yang dibutuhkan oleh Kesyahbandarandan Otoritas Pelabuhan (KSOP):
 - a) Sertifikat total asli
 - b) Guru berlayar
 - c) Edisi Pelabuhan Terakhir Asli

Setelah pemeriksaan dilakukan dan perizinan telah diterbitkan maka petugas dan agen turun dari kapal dan kapal siap melakukan kegiatan *Ship To Ship*. Waktu yang dibutuhkan kapal untuk melakukan kegiatan *Ship To Ship* kurang lebih 30 jam atau dua hari. Waktu tersebut tergantung dari jumlah muatan yang akan dibongkar atau dimuat.

5. Proses pengurusan dokumen pemberangkatan kapal

Sekitar 24 jam sebelum selesai, kapten mengirim email yang merinci jadwal bongkar muat lengkap dan tujuan kapal ke pelabuhan berikutnya.

Agan kemudian memberikan informasi kepada pihak/instansi dan menyiapkan dokumen jadwal kapal yang relevan. Dokumen yang rencana keberangkatan kapal. Adapun dokumen- dokumen yang disiapkan oleh broker meliputi:

- a) Dinas Kesehatan Pelabuhan/Karantina (*Quarantine*)
- b) Imigrasi (*Immigration*)
- c) Bea Cukai (*Costums*)
- d) Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Setelah menyelesaikan surat-surat, agen akan datang kembali untuk mengambil alih dan sebelum agen berada di atas kapal, agen terlebih dahulu akan memberi tahu pemandu keberangkatan kapal. Agen kemudian mengirimkan Surat Permohonan Keberangkatan Kapal dan dokumen lainnya ke Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk penerbitan Surat persetujuan berlayar (SPB)

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

Setelah kapal mendapat Surat Persetujuan Berlayar (SPB), kapal bisa lepas jangkar. Agen dan petugas imigrasi kemudian turun dan kapal diperintahkan untuk meninggalkan Pelabuhan yang disita, menunda operasi *kapal ke kapal* LPG/C Orlando 1 di Nipah Transit Anchorage Area (NTAA) di bawah PT. Adhigana Pratama Mulya.

Pelaksanaan operasi *Ship To Ship* tidak lepas dari faktor-faktor yang menghambat kelancaran operasi tersebut. Sebagai contoh, penulis mencontohkan kapal LPG/C Orlando 1 yang mengalami keterlambatan penyelesaian operasi *Ship To Ship*. Faktor penghambat adalah.

2. Hambatan Operasi kapal ke kapal di Area Transit Anchorage Pulau Nipah

- a) Cuaca buruk mempengaruhi saat kapal berlabuh untuk melakukan operasi antar kapal. Misalnya angin kencang menyebabkan gelombang tinggi, sehingga proses sandar kapal LPG/Orlando 1 tertunda melebihi waktu yang ditentukan. Selain itu, agen dan pejabat yang ingin menaiki kapal dari Pelabuhan Sekupang ke Area Transit Anchorage Pulau Nipah akan memakan waktu lebih lama dari biasanya, sehingga mempengaruhi operasi bongkar muat baru bisa diselesaikan setelah dokumen izin bongkar muat dikirimkan ke nahkoda.

LPG/C Orlando 1 Gambar 4.3. Cuaca Buruk yang Menghambat Proses Penyandaran Kapal



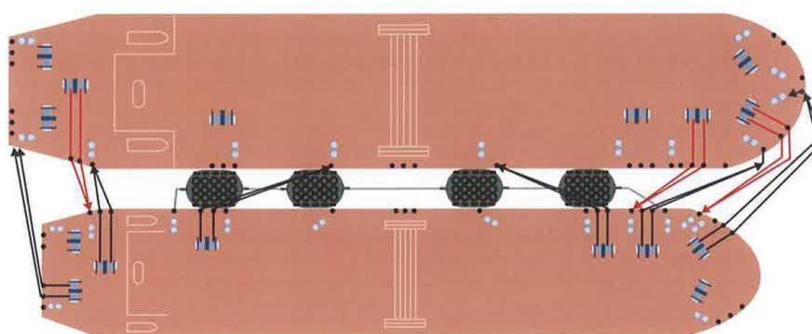
Sumber:Pribadi Dokumentasi Hasil Penelitian 2022

LPG/COrlando 1 di Pulau *Nipah Transit Anchorage Area* PT. Adhigana Pratama Mulya Mohon terus dikomunikasikan mengenai cuaca dan diusahakan agar dokumen segera dikirim ke kapal. Tetap memperhatikan keamanan pada saat serah terima dokumen ke kapal agar proses operasi antar kapal selesai tepat waktu.

- b) Fender adalah alat yang digunakan dalam transportasi dari kapal ke kapal. Itu terbuat dari karet dan memiliki gaya tolak yang mengurangi tabrakan antara dinding kapal antara kapal dan tongkang. Fender berfungsi untuk melindungi dinding lambung kapal dari kerusakan fatal. Karena dalam Proses Ship To Ship, transmisi gesekan antara lambung dan lambung tongkang tidak dapat diprediksi.

Fender yang digunakan operasi transfer STS (Ship To Ship) dibagi menjadi dua kategori, Fender Primer dan Sekunder. Spatbor primer harus diposisikan dengan satu spatbor di setiap ujung body tengah parallel dengan spatbor yang tersisa ditempatkan didepan dan belakang manifold. Fender sekunder (tidak ditunjukkan pada gambar di bawah untuk kejelasan) digunakan untuk melindungi pelat haluan dan buritan dari kontak yang tidak disengaja jika kapal keluar dari jalur selama mooring dan unmooring.

Gambar 4.4. Fender



Sumber: Koleksi Pribadi 2022

- c) *High Pressure* atau kecepatan angin, merupakan faktor penting dalam pertimbangan aktivitas kapal-ke-kapal, khususnya saat melakukan operasi yang melibatkan jarak dekat antara dua kapal, seperti transfer cargo atau pengisian bahan bakar. Saat dua kapal tersebut sedang bermanuver berdekatan, angin dapat menyebabkan mereka menjauh atau bertabrakan jika tidak diperhitungkan. Angin juga dapat memengaruhi stabilitas dan penanganan kapal, sehingga lebih sulit bagi awak kapal untuk mempertahankan kendali.

Oleh karena itu, awak kedua kapal harus mengetahui kecepatan dan arah angin, dan mengambil Tindakan yang diperlukan untuk mengkompensasi dampaknya, perlu menyesuaikan kecepatan dan arah kapal, menggunakan tali

tambat tambahan atau menggunakan kapal tunda untuk membantu manuver.

Namun secara umum, kecepatan angin hingga 25 knot (sekitar 29 mph atau 46 km/jam) dapat dianggap aman untuk Sebagian besar aktivitas kapal-ke-kapal, namun batas aman yang sebenarnya bergantung pada Sebagian factor seperti ukuran dan jenis kapal yang terlibat, keadaan laut, dan pengalaman awak kapal. Oleh karena itu penting bagi kru PT. Adhigana Pratama Mulya untuk mengikuti prosedur dan pedoman yang ditetapkan untuk memastikan operasi berjalan dengan yang aman dan sukses.

- d) *Hose* digunakan saat operasi transfer antar kapal untuk mentransfer cairan atau gas antar kapal. Misalnya, selang dapat digunakan untuk memindahkan bahan bakar, oli, bahan kimia, atau gas cair dari satu kapal ke kapal lainnya.

Saat menggunakan selang untuk transfer antar kapal, penting untuk memastikan bahwa selang tersebut dipilih dan dirawat dengan benar untuk mencegah kebocoran, pecah, atau jenis kegagalan lainnya yang dapat mengakibatkan tumpahan atau bahaya untuk keselamatan lainnya. Pipa selang harus kompatibel dengan bahan yang dipindahkan dan mampu menahan kondisi tekanan dan suhu operasi pemindahan.

Selain itu, awak kapal harus memastikan bahwa selang terhubung dengan benar dan diamankan diantara dua kapal, dengan Langkah-langkah yang sesuai untuk mencegah pemutusan atau kerusakan apapun selama pemindahan. Dengan cara tersebut membutuhkan penggunaan peralatan pendukung tambahan seperti gulungan selang, tensioner, atau perangkat snubbing.

Untuk menentukan ukuran pipa yang akan digunakan digunakan standar ukuran pipa yang sesuai dengan wadahnya

dan ukuran untuk pipa standar Jepang (*Japan International Standard*).

Tabel 4.1. Tangki volume LPG/C Orlando 1 volume

Volume tangki (ton)	Diameter dalam pipa dan sambungan (mm)
0-20	60
20-50	80
50-80	100
80-130	150
130-150	250
190-280	350
280-400	425
400-500	575
500-800	890
800-1000	1500

Sumber: Koleksi Pribadi 2022

Kapasitas tangka LPG kapal dapat bervariasi dari beberapa ribu hingga puluhan ribu meter kubik, tergantung pada ukuran kapal. Sebagai contoh, kapal LPG kecil dapat memiliki kapasitas tangki sekitar 620 hingga 800 meter kubik, sedangkan kapal LPG besar atau VLGC (Very Large Gas Carrier) dapat memiliki kapasitas tangka hingga lebih dari 1.000 meter kubik.

Penting untuk dicatat bahwa kapasitas tangki kapal LPG/C Orlando 1 juga dapat disesuaikan berdasarkan jenis muatan gas yang kegiatan *Ship To Ship*.

Informasi terkait kapasitas tangka kapal LPG/C Orlando 1 dapat ditemukan melalui spesifikasi teknis kapal, laporan keuangan perusahaan pelayaran, atau melalui perusahaan pelayaran dan operator kapal LPG/C Orlando 1 yang bersangkutan agen.

Selama operasi pemindahan tersebut berlangsung, kru PT. Adhigana Pratama Mulya harus memantau pipa selang untuk menghindari adanya tanda-tanda kerusakan atau kebocoran, dan dapat mengambil Tindakan yang tepat jika ada masalah yang terdeteksi. Setelah pemindahan selesai, pipa selang harus disimpan dan diamankan dengan benar untuk mencegah kerusakan atau bahaya tersandung.

Secara umum, penggunaan pipa selang selama pemindahan dari kapal ke kapal memerlukan perencanaan dan pelaksanaan yang cermat, dengan kepatuhan yang ketat terhadap protocol dan pedoman keselamatan yang ditetapkan oleh PT Adhigana Pratama Mulya untuk memastikan operasi yang berhasil dan berjalan lancar.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan diskusi tentang operasi *Ship To Ship* di Area Anchorage Transit Pulau Nipah yang diwakili agen oleh PT. Adhigana Pratama Mulya menyimpulkan sebagai berikut:

Sebelum kapal tiba di terminal transit Pulau Nipah dan melakukan operasi *kapal ke kapal* agen memberikan aplikasi dan izin terkait kedatangan kapal kepada agen, bahkan jika kapal telah dengan kedatangan kapal, bahkan jika kapal menyelesaikan operasi *kapal ke kapal telah selesai*.

Setelah dokumen dikirim ke otoritas terkait, agen dan pejabat (KSOP, Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina) pergi ke Pulau *Nipah Transit Anchorage area*, di mana kapal melakukan operasi kapal ke kapal untuk menyelidiki sewa dokumen terkait.

Namun, dalam pelaksanaan operasi *Ship To Ship* tersebut tentunya tidak lepas dari faktor-faktor yang menghambat kelancaran operasi *Ship To Ship* tersebut sehingga mengakibatkan keterlambatan. Adapun faktor yang menghambat yaitu: Jika kita tidak merawat mesin-mesin yang membantu Bongkar Muat kapal, bisa menyebabkan waktu tempuh lebih lama dari seharusnya. Jika mesin yang digunakan untuk mengisi dan melepas oli kapal besar tidak dirawat dengan baik, bisa jadi masalah besar. dapat mengakibatkan keterlambatan dan ancaman keselamatan kerja pada proses kegiatan berlangsung. Serta dengan jarak Masyarakat yang ingin naik kapal dari Pelabuhan Sekupang menuju Kawasan di Pulau Nipah mengalami kesulitan karena cuaca buruk dan mempersulit bongkar muat barang. Ini membuat perjalanan memakan waktu lebih lama dari biasanya.

Sebelum surat-surat yang mengatakan tidak apa-apa untuk memakai atau melepas barang dari kapal diberikan kepada penanggung jawab kapal, beberapa hal perlu dilakukan terlebih dahulu. Proses *Ship To Ship*, Orang-orang di kapal Bernama LPG/C Orlando 1 perlu berhati-hati saat memasukkan sejenis gas Bernama LPG ke dalam kapal. Mereka tidak tahu banyak tentang gas ini dan mereka harus mengikuti aturan bagaimana memasukkannya ke dalam kapal dengan aman. Selain itu, *High Pressure* atau biasa disebut kecepatan angin juga dapat menjadi salah satu hambatan dalam kegiatan *Ship to Ship* serta transfer cargo atau pengisian bahan bakar yang dimana ketika melakukan proses operasi tersebut dengan jarak dekat antara dua kapal menjadi berjauhan atau bahkan bertabrakan serta dapat mempengaruhi stabilitasi dalam penanganan kapal, sehingga awak kapal sulit untuk mempertahankan atau mengendalikannya.

B. Saran

Setelah berbicara dan mempelajari sesuat, penulis dapat memberikan nasihat kepada bisnis yang dapat membantu:

Untuk mengatasi masalah terjadinya cuaca buruk maka sebaiknya agen lebih meningkatkan koordinasi kepada petugas instansi dan pihak kapal yang. Dari waktu yang ditentukan, melakukan operasi kapal ke kapal terkait kapal ke kapal karena masalah yang disebabkan oleh cuaca buruk.

Untuk mengatasi halangan yang terjadi saat pemuatan LPG/C Orlando 1 secara *Ship To Ship*, disarankan untuk melaksanakan proses pemuatan sesuai prosedur yang telah ditetapkan dan meningkatkan pengetahuan awak kapal mengenai proses tersebut. Selain itu, sebaiknya dilakukan komunikasi dan koordinasi dengan bendera kuning saat check in kapal sebelum naik petugas karantina antara *Mother Ship*, survey petugas dan awak kapal untuk memastikan kondisi kargo sebenarnya.

Ship To Ship, prioritas harus diberikan pada pemuatan yang efisien. Pastikan untuk selalu mematuhi SOP dalam Penggunaan dan perawatan peralatan. Lakukan pemeriksaan terhadap dokumen dan peralatan yang telah kadaluarsa sebelum atau setelah aktivitas untuk menjaga keamanan dan keberhasilan operasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Kementerian Pendidikan Indonesia. (2008). *Kamus Bahasa Indonesia*. Jakarta: ruang perpustakaan.
- Bagian Buku Maritim. (2005). *Prosedur Masuk/Keluar. edisi khusus*.
- Info Maritim, 2021, *Organisasi Keagenan pelayaran*, (<https://proudlx.blogspot.com/20212/01/ilmu-keagenan-kapal.html>, diakses tanggal 08 Januari 2022)
- Kokash, E. und Soewedo, H. (2014). *Leitung der Reederei*. Semarang: Yrama Widya.
- M. Kusumaatmadja, *Pelayaran Nasional Dalam Rangka Menjungjung Wawasan Nusantara*, dikutip dalam Graciella Eunika Sumenda, *Adanya Asas Cabotage Terhadap Perusahaan Pelayaran Dalam UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Sipon, Lex et Societatis*, Vol.A, no. 7, September 2017.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia n-ro PM 74. (2016). *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut*.
- Mengatur Perdagangan kaj transportasi mara. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 82. (2014). *Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan pelayaran*.
- SUP. (2013). *Prosedur untuk operasi kapal ke kapal*. Batam: PT Adhigana Pratama Mulya.
- Sutiyar, dkk. (1994). *Kamus ketentuan pengiriman*. Jakarta: Perpustakaan Beta.
- Undang Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008. *Tentang Pelayaran*.
- Undang Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2006. *Kepabeanan*.

LAMPIRAN

Lampiran 1 : Jadwal kapal masuk PT Adhigana Pratama Mulya pada bulan Mei tahun 2022

No	Nama Kapal	Asal	Tgl. Masuk	Waktu Masuk	Waktu Berlabuh	Waktu Berangkat	Waktu Keluar	Waktu Kembali
1	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	15/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
2	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	16/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
3	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	17/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
4	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	18/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
5	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	19/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
6	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	20/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
7	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	21/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
8	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	22/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
9	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	23/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
10	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	24/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
11	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	25/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
12	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	26/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
13	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	27/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
14	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	28/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
15	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	29/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00
16	PT. ADHIGANA	PT. ADHIGANA	30/05/2022	08.00	08.30	09.00	09.30	10.00

Lampiran 2 : Kegiatan *Ship To Ship*



Sumber : Pribadi 2022

Lampiran 3 : Faktor penghambat STS (Ship To Ship)



Sumber: Pribadi 2022

Lampiran 4 : Permohonan LPG/C Oralndo 1 PT Adhigana Pratama Mulya

 **PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA**



ISAA : 005/SAU/VII/2017
Nomor : 986/APM-BTM/OPR/V/2022
Sambu, 08 Mei 2022

Kepada Yth,

1. Ka. Kantor Kesyahbندان dan Otocitas Pelabuhan
2. Ka. Kantor Imigrasi
3. Ka. Kantor Bea & Cukai
4. Ka. Kantor Kesehatan Pelabuhan
5. Pimpinan PT. Asinusa Putra Sekawan
Di - Tempat

Dengan Hormat,

Hal: Pemberitahuan Kedatangan Kapal

Bersama ini kami beritahukan perihal Kedatangan kapal milik / keagenan kami di area Pulau Nipah dengan data-data sebagai berikut :

- Nama Kapal	: LPG/C ORLANDO 1
- Type of vessel	: LPG TANKER
- IMO Number	: 8902371
- Isi Kotor / Ukuran	: 41.690 GT
- Panjang / Lebar	: 230 M / 36.60 M
- Dendera / Call Sign	: Panama / HO9903
- Nahkoda / Jumlah Urew	: Jian Cheng / 24 Crew
- Tiba dari	: Singapore / 08 Mei 2022
- Rencana Bongkar	: 18.000 MT
- Jenis Barang	: LPG MIX
- Berangkat Ke	: -
- Lokasi Kegiatan	: NTAA (PT. Asinusa Putra Sekawan)
- Kegiatan	: Ship to Ship

Demikianlah pemberitahuan ini kami sampaikan, atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. Adhigana Pratama Mulya
Pulau Sambu
By
PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA
DAVID REZARD PANGGABEAN
Kepala Cabang

Head Office :
Menengah Pulau Habibe Business Complex Blok D No. 02 - 03
Jl. Lukmanjaya Bintan - Teluk Tering, Batam Kota, Batam 79401 Kepulauan Riau
Telp. +62 (0) 778 620 0008, 620 0007 Email : apm.operation@adp.myl.com

Branch Office :
*Tg. Bala Karimun *Kuala Tanjung *Belawan *Dumai *Baling *Jakarta *Paku *Mantua *Morowali

Sumber Pribadi 2022

Lampiran 5 : SURAT IZIN PERSETUJUAN BERLABUH



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

Jalan Yos Sudarso No.2
Tg. Balai Karimun (29151)

Telp : (0777) 21070
E-mail : karimuncs@kpsop.go.id
Web-site

Telepon : 53 16 5925 9158,5
11103,5 11498,5
Fax : (0777) 31231 32825

SURAT PERSETUJUAN BERLABUH NO.KI.203/3 /VII/W.PN/KSOP, TBK-2022

- I. Dasar :
1. UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
 2. PM Nomor 76 Tahun 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan Otoritas Pelabuhan
 3. Peraturan Balair
 4. Surat Permebenaan dari : P.F. Adhigama Pratama Mulya No.1410/APM-BTM/OPR/VII/2022

- II. Menyangkut : Memerintahkan persetujuan berlabuh kepada Kapal tersebut dibawah ini :

Nama Kapal	: LPG/C ORLANDO I
Jenis Kapal	: LPG TANKER
Bandera	: PANAMA
Call Sign	: HC9903
Isi Kotor	: 44 690 GT
Panjang Kapal	: 230 M
Nakibeda	: JEAN CHENG
Muatan	: LPG MIN
Kegiatan	: SHEP TO SHIP
Posisi Kapal	: 02°16'03" N - 103°51'35" E

- III. Dengan Ketentuan Sebagai Berikut :

1. Kapal berlabuh di wilayah kerja Pulau Nibah pada Kantor KSOP Kelas I Tg. Balai Karimun.
2. Radio VHF harus standy pada channel 09-16
3. Tidak mengganggu lalu pelayaran
4. Tidak mengganggu kegiatan kapal lain
5. Memasang seandainya ada sesak benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku
6. Diawasi dengan cukup sesuai dengan ketentuan
7. Tidak menimbulkan pencemaran
8. Memperhatikan jarak aman antar kapal saat berlabuh
9. Mengikuti prosedur pelaporan ke VES pada saat keluar masuk wilayah labuh jangka
10. Mengaktifkan AIS selama berlabuh
11. Dokumen kapal tetap tersimpan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tg. Balai Karimun
12. Memenuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di wilayah kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tg. Balai Karimun
13. Segala resiko yang timbul akibat kegiatan tersebut diatas menjadi tanggung jawab pemohon

- IV. Surat persetujuan berlabuh ini berlaku sampai tanggal 19.11.11.2022

Dikeluarkan di : Pulau Sumba
Pada Tanggal : 05 Juli 2022

A.n. KEPALA KANTOR

KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I Tg. BALAI KARIMUN

SA WILNER



Tembusan :

1. Kepala KSOP Tg. Balai K sebagai Laporan;
2. Arsip.

Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Kecepatan Berlayar

Lampiran 6 : SURAT IZIN PERSETUJUAN KEGIATAN Ship To Ship
LPG/C Orlando 1



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

Jalan Yos Sudarso No.2 Telp : (0777) 21070 Tgm : 53 16,6926;9158,5
Tg. Balai Karimun (29161) E-mail : ketranspostand@kssat.com 11103,5;11488,5
Web-site: www.kssat.com Fax : (0777) 31233,328263

**PERSETUJUAN KAPAL BERLABUH MELAKUKAN KEGIATAN DI LOKASI PULAU NIPA
ISLAND TRANSHIPMENT ANCHORAGE AREA (NITAA)
Nomor : KL.20846/VII/W.PN/KSOP.TBK-2022**

A. Dasar

- Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tth 1999, Nomor 81 Tth 2000, Nomor 69 Tth 2001;
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP.1121 Tahun 2012, tanggal 04 Desember 2012 tentang Penetapan Lokasi Kegiatan Anchorage PT. ASINUSA PUTRA SEKAWAN di Perairan Nipah Selat Singapura.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM.221 Tahun 2009 Tanggal 18 Oktober 2019, tentang Perubahan Penyelenggaraan Pelabuhan Sumbu bekerjasama dengan PT. ASINUSA PUTRA SEKAWAN untuk mengembangkan area kegiatan berlabuh jangkar (Anchorage Area) dan alih must barang dari kapal ke kapal (STS) di wilayah perairan Pulau Nipa Selat Singapura.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : PM.76 Tahun 2015, tentang Perubahan Kedua atas PM.36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Nomor PU.63 / 1 / DJPL - 11, tanggal 21 Januari 2011, tentang Prosedur Operasional Tetap (Standard Operation Procedure) Pengelolaan dan Pengoperasian Nipah Islands Transit Anchorage Area di Perairan Nipah dan Selat Singapore;
- Prosedur Tetap (PROTAP) Pelayaran kapal-kapal di Nipah Islands Transit Anchorage Area (NITAA) Tahun 2011;
- Surat Permohonan dari Perusahaan Pelayaran PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA No.1517/APM-BTM/OPR/VII/2022 Tanggal 18 Juli 2022

B. Dengan terpenuhinya persyaratan dan ketentuan yang berlaku, maka kapal tersebut dibawah ini dapat disetujui untuk berlabuh melakukan kegiatan STS di NITAA (PT. Asinusa Putra Sekawan) Pulau Nipah

Data - Data Kapal			
1.	Nama Kapal	:LPG/C ORLANDO 1	8. Call Sign : H09903
			IMO Number : 8902371
2.	Jenis Kapal	: LPG TANKER	9. Datang dari : SINGAPORE
			Tanggal : 05 JULI 2022
3.	Bendera	: PANAMA	10. Keperluan Berlabuh : STS
4.	Nakhoda	: JIAN CHENG	11. Titik Koordinat : 01-07'-135" N
	Jumlah Crew	: 24 CREW	103-37-112" E
5.	Jumlah Muatan	: MUAT / 21.500 MT	12. General Agen (Agen Umum) : PT.ADHIGANA PRATAMA MULYA
	Muatan (Cargo)	: LPG MIX	13. Agent Pelayaran : PT.ADHIGANAPRATAMA MULYA
6.	Isi Kotor (GT).	: 44.690 GT	14. Rencana Berangkat : -
7.	LOA	: 230 M	
	Lebar	: 36.60 M	
Keterangan : Melakukan kegiatan STS dengan LPG/C COMMODORE & LPG/C PACIFIC HONG KONG			

Persetujuan berlabuh dan melakukan kegiatan STS ini diberikan, terhitung mulai tanggal 18 Juli s/d 01 Agustus 2022 dengan ketentuan sebagai berikut:

- Dilarang mencemari lingkungan, apabila terjadi pencemaran lingkungan merupakan tanggung jawab perusahaan sendiri dan pemilik barang.
- Dilarang melakukan kegiatan lain selain kegiatan tersebut diatas.
- Apabila terdapat keketetapan akan di tinjau kembali.

**DIBERIKAN DI : PULAU SAMBU
PADA TANGGAL : 18 Juli 2022**

**AN. KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I TG. BALAI KARIMUN**



M. IRWAN
NIP-19940721 202012 1 003

Tembusan :

- Kepala KSOP Tg. Balai K. sebagai Laporan;
- Arsip.

Mematuhi Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung terciptanya Keselamatan Berlayar

Lampiran 7 : Sertifikat Izin Karantina LPG/C Orlando 1

Sertifikat Izin Karantina #21-415938-038-13-2022-06-00122-1602 https://siskarkes.kemkes.go.id/sert_kekarantinaan_kesehatan/izin_k...

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia

Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SERTIFIKAT IZIN KARANTINA
CERTIFICATE OF PRATIQUE

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN: BATAM / BATAM (PELABUHAN LAUT BATU AMPAR)
PORT HEALTH OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa
Hereby certify that

Nama Kapal <i>Name of Vessel</i>	: LPG/C. ORLANDO 1	Berat/GT <i>Gross tonnage</i>	: 44690
Nomor Registrasi/IMO No : <i>Registration Number/IMO No</i>	: 8902371	Tanggal <i>Date (dd-mm-yy)</i>	: 06-06-2022
Bendera Kapal <i>Flag of Vessel</i>	: PANAMA		
Datang Dari Pelabuhan <i>Last Port</i>	: SINGAPORE		
Tiba Di Pelabuhan <i>Port Of Arrival</i>	: NIPAH		

Bebas dari Ke darurat Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberikan IZIN LEPAS KARANTINA
Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and has been granted FREE PRATIQUE

Mengalami Ke darurat Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya *) : **DIZINKAN MELAKUKAN KEGIATAN SHIP TO SHIP TRANSFER. TIDAK DIIZINKAN MENAIKKAN ATAU MENURUNKAN ORANG TANPA IZIN PELAKU KARANTINA KESEHATAN**
*Occurred with Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor *)*
Diberikan IZIN LEPAS TERBATAS KARANTINA.
Has been granted RESTRICTED PRATIQUE.
Dan harus dilakukan tindakan *) :
*And must be applied measures *)*

Diterbitkan di
Issued at : BATAM
Diterbitkan tanggal
Issued on (dd-mm-yy) : 06-06-2022
Petugas KKP
Port Health Officer
NIP : 07232008012011

Jam : 15:30
Time (hh:mm)

07232008012011

Anty Dewi S.N
Anty Dewi S.N

MAMC

07232008012011

*) Beri Penjelasan
Please specify

Tanda Tangan Petugas KKP dan Cap KKP :
Signature and Port Health Officer's Stamp

Dokumen ini dihasilkan oleh proses komputerisasi. Untuk konfirmasi keaslian dokumen, silahkan kunjungi website kami di alamat
This document is computer generated. To confirm the authenticity of this document please visit our website at
https://siskarkes.kemkes.go.id/welcome/check_document

1 of 1 06/06/2022, 15:59

Lampiran 10 : Sertifikat Pengawasan Obat-Obatan Dan Alat Kesehatan Kapal LPG/C Orlando 1

6/28/22, 4:06 PM Sertifikat pengawasan obat-obatan dan alat kesehatan #21-419238-038-14-2022-06-001 50-1810

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia



Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SERTIFIKAT PENGAWASAN OBAT-OBATAN DAN ALAT KESEHATAN KAPAL
SHIP'S CERTIFICATE OF MEDICINE CHEST

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN : BATAM / BATAM (PELABUHAN LAUT BATU AMPAR)
PORT HEALTH OFFICE

Demikian ini menyatakan bahwa :
Hereby certify that

Nama Kapal : LPG/C ORLANDO 1
Name of Vessel
Nomor Registrasi/IMO No. : --
Registration Number/IMO No
Bendera Kapal : PANAMA
Flag of Vessel
Bunyi/GT : 44690
Gross tonnage

Telah dilengkapi dengan obat-obatan dan perlengkapan pertolongan pertama pada kecelakaan berikut petunjuk cara pemakaiannya sesuai dengan rekomendasi IMO. / Has been equipped with medicines and first-aid equipment along with the instructions for use in accordance with IMO recommendations



Diterbitkan di : BATAM
Issued in
Tanggal : 28-06-2022
Issued on (dd-mm-yy)

Berlaku sampai dengan tanggal : 27-12-2022
Valid until (dd-mm-yy)

Petugas Pemeriksa : ARISCA DEWI SAFITRI, SKM
Port Health Officer
NIP : 199301312015012002


dr. Mas'iyah Ulya
 Tandatangani Petugas dan Cap KKP : NIP-198407142014122004
Signature and Port Health Officer's Stamp

Dokumen ini dihasilkan oleh proses komputerisasi. Untuk konfirmasi keaslian dokumen, silakan kunjungi website kami di alamat
This document is computer generated. To confirm the authenticity of this document, please visit our website at
https://siskarkes.kemkes.go.id/welcome/check_cocokan

https://siskarkes.kemkes.go.id/verifikasi_sikar/verifikasi_sikar/pengawasan_obat/pem_pengawasan_obat/verif-27/259

RIWAYAT HIDUP



M. DARUL HIDAYAT Lahir di Makassar pada Tanggal 05 Juli 2000. Merupakan anak pertama dari tiga bersaudara dari pasangan bapak M.Raisal Dg Sijaya dan Ibu Widhyastuti. Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan Tahun 2012 pada SD Inpres Bertingkat Butung dan melanjutkan.

Pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama SMPN 05 Makassar diselesaikan pada Tahun 2015 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas SMAN 04 Makassar dengan jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial (IPS). diselesaikan pada Tahun 2019. Pada tahun 2019 penulis melanjutkan pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Angkatan XL (40) dengan prodi studi Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan kepelabuhanan (KALK) . Penulis menjabat sebagai staff asrama atau seksi laundry. Kemudian pada semester II.

Pada tahun 2019 penulis melanjutkan Pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Angkatan XL (40) dengan prodi studi Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK). Penulis menjabat sebagai staff asrama atau seksi laundry. Kemudian pada semester II.

Kemudian pada semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA). di PT. Adhigana Pratama Mulya di Batam selama satu tahun dari bulan agustus 2021 hingga agustus 2022. Setelah itu penulis kembal ke kampus PIP Makassar untuk melanjutkan semester VII dan VIII. Pada Tahun 2023 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.