

**ANALISIS PENYANDARAN MV. MUTIA LADJONI 9  
DI PELABUHAN BADAS NUSA TENGGARA BARAT**



**Oleh**

**MUHAMMAD SUYUTI**

**NIS 23.11.101.007**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

**2024**

**PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang Bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MUHAMMAD SUYUTI

Nomor Induk Siswa : 23.11.101.007

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan Bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**ANALISIS PENYANDARAN MV. MUTIA LADJONI 9  
DI PELABUHAN BADAS NUSA TENGGARA BARAT**

merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

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

Makassar, 23 Januari 2024



**MUHAMMAD SUYUTI**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**Judul** : **ANALISIS PENYANDARAN MV. MUTIA LADJONI 9  
DI PELABUHAN BADAS NUSA TENGGARA BARAT**

Nama Pasis : MUHAMMAD SUYUTI

NIS : 23.11.101.007

Program Diklat : AHLI NAUTIKA TINGKAT I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarkan pada Seminar Karya Ilmiah Terapan yang dilaksanakan oleh Manajer Diklat Teknis, Peningkatan dan Penjenjangan PIP Makassar

Makassar, 23 Januari 2024

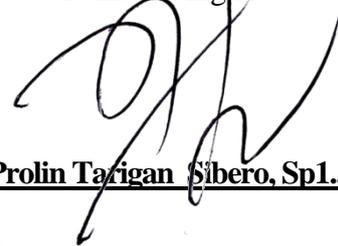
Menyetujui :

Pembimbing I



**Capt. Nurwahidah, S.Pd., M.T., M.Mar.**  
NIP. 19741009 200912 2 001

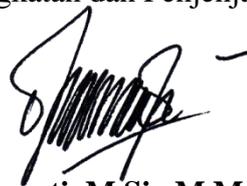
Pembimbing II



**Capt. Drs. Prolin Tarigan Sibero, Sp1., M.Mar**  
NIP.

Mengetahui :

Manajer Diklat Teknis,  
Peningkatan dan Penjenjangan



**Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E**  
NIP. 19680508 2002121002

**ANALISIS PENYANDARAN MV. MUTIA LADJONI 9  
DI PELABUHAN BADAS NUSA TENGGARA BARAT**

Disusun dan Diajukan oleh:

**MUHAMMAD SUYUTI**

NIS. 23.11.101.007

Ahli Nautika Tingkat I

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal 23 Januari 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Nurwahidah, S.Pd., M.T., M.Mar.  
NIP. 19741009 200912 2 001

Capt. Drs. Prolin Tarigan Sibero, Sp1., M.Mar  
NIP.

Mengetahui :

a.n Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I



**Capt. Irfan Faozun, M.M.**

NIP. 19730908 200812 1 001

## KATA PENGANTAR

Segala Puji dan Syukur kami haturkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas limpahan Berkah dan Rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan KIT ini, yang berjudul “**ANALISIS PENYANDARAN MV. MUTIA LADJONI 9 DI PELABUHAN BADAS NUSA TENGGARA BARAT**” melalui penulisan Karya Ilmiah Terapan ini, penulis berusaha mencurahkan apa yang penulis ketahui dan alami sewaktu menjadi Nakhoda diatas kapal, sehingga ke depan pengalaman dan hal-hal yang penulis dapatkan selama bekerja tersebut dapat berguna bagi para pembaca.

Adapun Tugas akhir Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini merupakan salah satu persyaratan dalam menyelesaikan study pada program Diklat Pelaut Tingkat I Master Mariner di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

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

1. Bapak Capt. Rudi Susanto, M.Pd., M.Mar. Sebagai Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Irfan Faozun, M.M. Sebagai Pembantu Direktur 1.
3. Bapak Capt. Nurwahidah, S.Pd., MT., M.Mar dan Capt. Drs. Prolin Tarigan Sibero, Sp1., M.Mar. Selaku pembimbing materi dan pembimbing teknik atas waktu luangnya dalam membimbing penulis dalam penyelesaian Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini.
4. Bapak Ir. Suyuti, M.Si., M.Mar.E. sebagai Manajer Diklat Teknis, Peningkatan dan Penjenjangan

5. Seluruh staf dosen, karyawan dan karyawan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Istri dan anak tercinta yang selalu setia memberikan dorongan semangat, nasehat serta bantuan doa kepada penulis dalam penyelesaian tugas akhir ini
7. Almarhumah Ibunda tercinta dan Ayahanda, serta adik-adik, dan keluarga yang telah memberikan semangat dan doa kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini
8. Seluruh Kru dari MV. Mutia Ladjoni 9
9. Rekan-rekan Perwira Siswa Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Serta semua pihak yang membantu penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Demikian, Semoga penelitian ini bermanfaat bagi saya sendiri juga bagi pembaca dan dapat ditingkatkan kedepannya untuk para pelaut khususnya pelaut Indonesia.

Makassar, 23 Januari 2024



**MUHAMMAD SUYUTI**

## ABSTRAK

Muhammad Suyuti, **Analisis Penyandaran MV. Mutia Ladjoni 9 di Pelabuhan Badas Nusa Tenggara Barat**. Dibimbing oleh Nurwahidah dan Prolin Tarigan Sibero.

Proses penyandaran merupakan salah satu bagian penting untuk kegiatan bongkar muat di pelabuhan, keterlambatan dalam proses penyandaran bisa berakibat pada complain dan bertambahnya biaya kapal, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi pelabuhan Badas dan mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan proses penyandaran kapal khususnya di pelabuhan Badas.

Pelaksanaan penyandaran yang dilaksanakan di atas kapal seringkali muncul permasalahan yang mengakibatkan timbulnya complain dari pihak pencharter yang mengeluhkan tentang progress kegiatan kapal yang dinilai tidak mampu menyelesaikan pekerjaan sesuai jadwal atau dapat diistilahkan dengan terlambat, sangat banyak faktor yang dapat mempengaruhi keterlambatan proses *penyandaran* ini yaitu faktor personal dari crew kapal, yaitu salah prediksi dalam bermanuver, kondisi pelabuhan yang sempit, arus dan angin yang kencang sehingga menyulitkan pergerakan kapal. Sebagaimana yang penulis alami saat bekerja di kapal MV. Mutia Ladjoni 9 di Pelabuhan Badas Nusa Tenggara Barat, pihak pencharter complain pada kapal terkait dengan lamanya proses bongkar muat yang dilakukan oleh MV. Mutia Ladjoni 9 akibat lamanya proses sandar atau *berthing* di pelabuhan Badas.

Pelaksanaan penyandaran mengalami keterlambatan akibat kondisi pelabuhan yang sempit dan berbentuk L serta di lokasi pelabuhan ada kalanya arus kencang sehingga menyulitkan proses sandar kapal di pelabuhan Badas. Untuk mengantisipasi hal tersebut pengadaan sarana bantu penundaan merupakan upaya yang penting untuk mengantisipasi selain dari pemahaman crew terkait cara sandar di pelabuhan Badas.

Kata Kunci: Keterlambatan, Penyandaran, Pelabuhan Badas

## ABSTRACT

Muhammad Suyuti, **Berthing Analysis of Mutia Ladjoni 9 at Badas Port, West Nusa Tenggara**. Supervised by Nurwahidah and Prolin Tarigan Sibero.

The berthing process is an important part of loading and unloading activities at the port, delays in the berthing process can result in complaints and increased ship costs. This research aims to determine the condition of Badas port and find out the causes of delays in the berthing processes of ships, especially at Badas port.

The implementation of berthing carried out on board the ship often causes problems which result in complaints from the charterer who complains about the progress of the ship's activities which are considered unable to complete the work according to schedule or can be termed late, there are many factors that can influence the delay in the berthing process, namely Personal factors from the ship's crew, namely wrong predictions in maneuvering, narrow port conditions, strong currents and winds which make it difficult for the ship to move. As the author experienced when working on an MV Mutia Ladjoni 9 at Badas Port, West Nusa Tenggara, the charterer complained to the ship regarding the length of the loading and unloading process carried out by MV. Mutia Ladjoni 9 due to the long docking process at Badas port.

The implementation of berthing was delayed due to the narrow and L-shaped condition of the port and at the port location there were times when the current was strong, making it difficult for ships to dock at Badas port. To anticipate this, procuring delay aid facilities is an important effort to anticipate apart from the crew's understanding of how to dock at Badas port.

Keywords: Delay, Berthing, Badas Port

**DAFTAR ISI**

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	3
E. Manfaat Penelitian	4
F. Hipotesis	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Faktor Manusia	5
B. Faktor Kapal	6
C. Manajemen Perusahaan Pelayaran	9
D. Faktor Eksternal	12

**BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

A. Lokasi Kejadian	22
B. Situasi dan Kondisi	22
C. Temuan	29
D. Urutan Kejadian	30

**BAB IV SIMPULAN DAN SARAN**

A. Simpulan	32
B. Saran	32

**DAFTAR PUSTAKA**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Beberapa negara di dunia salah satunya Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan, yang dimana pulaunya terbentang dari Sabang sampai Merauke terdapat lebih dari 17.500 pulau terbentang disepanjang khatulistiwa, dengan kondisi geografis seperti ini maka sarana transportasi laut memiliki peran yang sangat dominan dalam pembangunan nasional terutama dibidang ekonomi.

Dibidang perekonomian, transportasi laut dalam hal ini kapal memiliki peran sebagai sarana penunjang untuk perpindahan orang maupun barang dari satu tempat ketempat lain. Dalam melayani pemindahan barang keberadaan kapal disesuaikan dengan kebutuhan, misalnya untuk pengangkutan peti kemas diangkut kapal kontainer, untuk mengangkut muatan curah kering diperlukan kapal curah (*bulk carrier*) demikian pula untuk mengangkut muatan curah cair dipergunakan kapal jenis tanker.

Untuk mendukung kegiatan transportasi laut selain kapal pelabuhan memiliki peran yang sangat penting untuk memastikan kegiatan di pelabuhan dapat berjalan lancar tanpa mengalami hambatan salah satunya yaitu dengan menyiapkan fasilitas yang dibutuhkan agar kegiatan penyandaran kapal lebih maksimal. Dengan adanya fasilitas tersebut pelaksanaan kegiatan penyandaran dapat terlaksana sesuai dengan jadwal yang telah diberikan.

Sehubungan dengan proses pemindahan muatan dari satu tempat ke tempat yang lain sangat terkait proses penyandaran atau proses sandar dan lepas sandar. Dalam pelaksanaan penyandaran pada umumnya hampir sama di setiap pelabuhan akan tetapi ada pelabuhan yang memiliki tingkat kesulitan cukup tinggi untuk melakukan proses penyandaran dengan berbagai macam kendala seperti dangkal, sempit, arusnya kuat, rentan terhadap gelombang besar dan cuaca buruk serta kondisi bawah laut yang tidak stabil atau berlumpur juga banyak bebatuan sehingga bisa mengakibatkan terlambatnya proses penyandaran terlebih jika fasilitas pelabuhan tidak dilengkapi fasilitas sesuai dengan ketentuan yang ada sehingga dapat memperlancar proses sandar atau mencegah keterlambatan sandar.

Keterlambatan proses sandar perlu diantisipasi sebaik mungkin agar tidak menghambat proses bongkar muat yang akan dilakukan pada pelabuhan yang dituju. Untuk itu otoritas pelabuhan menyiapkan fasilitas penunjang agar dapat memudahkan proses penyandaran kapal.

Pelaksanaan penyandaran yang dilaksanakan di atas kapal seringkali muncul permasalahan yang mengakibatkan timbulnya complain dari pihak pencharter yang mengeluhkan tentang progress kegiatan kapal yang dinilai tidak mampu menyelesaikan pekerjaan sesuai jadwal atau dapat diistilahkan dengan terlambat, sangat banyak faktor yang dapat mempengaruhi keterlambatan proses penyandaran ini yaitu faktor personal dari crew kapal, yaitu salah prediksi dalam bermanuver, kondisi pelabuhan yang sempit, arus dan angin yang kencang sehingga menyulitkan pergerakan kapal. Sebagaimana yang penulis alami saat bekerja di kapal MV. Mutia Ladjoni 9

di Pelabuhan Badas Nusa Tenggara Barat, pihak pencharter complain pada kapal terkait dengan lamanya proses bongkar muat yang dilakukan oleh MV. Mutia Ladjoni 9 akibat lamanya proses sandar atau penyandaran di pelabuhan Badas. Hal ini diakibatkan karena sulitnya proses sandar di pelabuhan tersebut.

Berdasarkan kendala yang pernah dialami di MV. Mutia Ladjoni 9 saat sandar di pelabuhan Badas yang dapat merugikan perusahaan pelayaran inilah, maka dalam penyusunan KIT yang berdasarkan pada penelitian selama bekerja di atas kapal penulis beri judul **“ANALISIS PENYANDARAN DI PELABUHAN BADAS NUSA TENGGARA BARAT”**

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan kejadian pada latar belakang diatas maka yang menjadi rumusan masalahnya adalah Apakah hambatan dalam proses penyandaran MV. Mutia Ladjoni 9 di Pelabuhan Badas?

## **C. BATASAN MASALAH**

Untuk memudahkan dalam proses penyusunan perlu adanya pembatasan masalah agar pembahasan lebih terfokus pada permasalahan yang terjadi. Penulis membatasi permasalahan pada terjadinya keterlambatan proses penyandaran MV. Mutia Ladjoni 9 di pelabuhan Badas.

## **D. TUJUAN PENELITIAN**

Untuk mengetahui kondisi pelabuhan Badas dan mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan proses penyandaran kapal khususnya di pelabuhan Badas.

## **E. MANFAAT PENELITIAN**

### 1. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai bahan bacaan untuk menambah pengetahuan terkait hambatan proses penyandaran khususnya di pelabuhan Badas.
- b. Sebagai bahan referensi bagi taruna dan taruna untuk pengembangan wawasan terkait pelabuhan Badas
- c. Sebagai sumber rujukan untuk memahami hambatan-hambatan yang dapat terjadi dalam proses penyandaran di pelabuhan Badas

### 2. Manfaat Praktis

1. Sebagai bahan bacaan bagi pelaut untuk menambah pengetahuan terkait hambatan saat berolah gerak penyandaran di pelabuhan Badas.
2. Sebagai bahan referensi bagi perusahaan untuk memasukkan uji kompetensi pelaut melalui pemahaman dan pengetahuan pelaut terkait hambatan-hambatan dalam proses penyandaran.
3. Sebagai informasi pada pembuat kebijakan untuk mereview kebutuhan pelabuhan sesuai dengan hambatan-hambatan yang ada dipelabuhan sehingga dapat melancarkan proses penyandaran yang pada akhirnya

## **F. HIPOTESIS**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah maka diduga hambatan dalam proses sandar adalah kondisi pelabuhan yang berbentuk L, arus dan angin sehingga menyebabkan lamanya proses penyandaran MV. Mutia Ladjoni di Pelabuhan Badas.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. FAKTOR MANUSIA**

Nawawi,H.(2005) berpendapat yang dimaksud kinerja adalah “Hasil pelaksanaan suatu pekerjaan baik bersifat fisik / matrial maupun non fisik / non matrial. Sedangkan Hariandja (2005) dalam bukunya Manajemen Sumber Daya Manusia mendefinisikan kinerja yaitu “Merupakan hasil kerja yang dihasilkan oleh pegawai atau perilaku nyata yang ditampilkan sesuai dengan peranannya dalam organisasi. Dari pendapat beberapa ahli tentang definisi kinerja dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud kinerja pada KIT ini adalah hasil kerja karena adanya kontribusi yang cukup dominan baik itu berupa sumber daya manusia maupun peralatan yang menunjang suatu kegiatan pekerjaan.

Sesuai dengan SOLAS Chapter XI – 1, ISM Code Appendix 2 yaitu : Sewaktu naik kapal para pelaut di berikan pengenalan tentang kapal, peralatannya dan Safety Management System ( SMS ), di bawah perwira yang sesuai. ISM-Code tentang Sumber Daya Manusia dan Personil. Didalam Code ini tercantum panduan bagi perusahaan dalam pengaturan Sumber Daya Manusia dan Penganak buahan, khususnya pada Code 6.6.2 sebagai berikut:

1. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal dianak buahi oleh pelaut-pelaut yang memenuhi syarat bersertifikasi dan secara medis sehat sesuai persyaratan Nasional maupun International (Code 6.6.2).

2. Tekad dan Motivasi yang tepat perlu di tanamkan kepada personil kapal, dimana efektifitas SMS (*Safety Management System*) sangat bergantung dari sikap mereka. Perusahaan harus mempertimbangkan hal-hal berikut untuk mengarahkan anak buah kapal dalam lingkup SMS :
  - a. Daerah pelayaran tempat kapal operasi dan beban tugas anak buah kapal.
  - b. Syarat keterampilan yang diharapkan bagi anak buah kapal dalam melaksanakan tugas keselamatan, baik dalam operasi normal maupun operasi darurat.
  - c. Kesadaran anak buah kapal akan tugas-tugas mereka dalam SMS, dan
  - d. Tersedianya catatan secukupnya mengenai kualifikasi dan kesehatan masing-masing.

## **B. FAKTOR KAPAL**

Menurut Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 2010, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Henk Hensen, FNI (2011:66), kapal tunda adalah kapal yang digunakan untuk melakukan *manuver*/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Mesin Induk kapal tunda biasanya

berkekuatan antara 750 sampai 3000 tenaga kuda (500 s.d. 2000 kW), tetapi kapal yang lebih besar (digunakan di laut lepas) dapat berkekuatan sampai 25000 (20000 kW). Untuk keselamatan biasanya digunakan minimum dua buah mesin induk. Selain itu kapal tunda juga memiliki kemampuan *manuver* yang tinggi, yang dimana tergantung dari unit penggerakannya. Kapal Tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling-baling di belakangnya, dan bergerak secara efisien untuk menarik kapal dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Jenis penggerak lainnya sering disebut *Schottel propulsion system (azimuth thruster/Z-peller)* di mana baling-baling di bawah kapal dapat bergerak 360° atau sistem *propulsi Voith-Schneider* yang menggunakan semacam pisau di bawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 360°.

Menurut Ali Mulyana (2014:17), Penyandaran adalah suatu kegiatan yang dilakukan di pelabuhan atau dermaga saat suatu kapal akan melakukan kegiatan masuk dari pelabuhan ataupun dermaga dengan instruksi yang diberikan dari anjungan navigasi dengan isyarat yang diberikan anjungan dan stasiun pelabuhan dapat dimengerti oleh perwira jaga.

Setibanya kapal di dermaga ada prosedur penyandaran kapal di pelabuhan yang harus diikuti dan diterapkan. Semua harus sesuai dengan peraturan yang sudah ada di undang-undang pelayaran, dimana teknik dan cara bagaimana sandar dan lepas sandar bilamana arus dari depan dan ombak dari arah laut. Beberapa persiapan sandar dan lepas sandar sebagai berikut:

1. Semua instruksi diberikan dari anjungan navigasi.

2. Perwira jaga harus melaporkan setiap situasi berbahaya yang timbul pada operasi penambatan.
3. Tromol/winch harus dihidupkan paling sedikit satu jam sebelum penambatan dimulai.
4. Pada waktu menerima atau melepaskan kapal tunda, isyarat yang jelas harus dimengerti dan diakui antara anjungan dan stasiun penambatan.
5. Seluruh operasi penambatan harus dilakukan di bawah tanggung jawab perwira.
6. Sebelum tiba, mualim I harus memastikan seluruh stopper, tali penghantar dan tali lainnya siap digunakan.
7. Kirim hanya jumlah tali tambat yang dapat anda tangani pada suatu waktu. Jangan mengirim seluruh tali tambat pada waktu bersamaan pada waktu kapal sedang mendekati dermaga atau menyesuaikan posisinya.
8. Untuk mengatur posisi kapal gunakan hanya satu tali spring dan tali tambat haluan atau buritan.
9. Jangan mencampur beberapa jenis tali tambat, misal bila tali tambat haluan dari nilon, maka semua tali tambat haluan harus dari *nylon* dengan diameter yang sama.

Menurut Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Terminal khusus adalah terminal yang terletak di luar daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

Terminal khusus merupakan terminal atau pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang suatu kegiatan tertentu dan hanya digunakan untuk kepentingan umum dengan keadaan tertentu dan dengan ijin khusus dari Pemerintahan. Terminal atau pelabuhan ini dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah ataupun swasta yang digunakan untuk mengirim hasil produksi perusahaan tersebut (Triatmodjo, 1992) salah satu contoh yang saya ambil adalah Pelabuhan Trisakti Sungai Barito, yang digunakan untuk kegiatan muat dan bongkar kapal *crude palm oil* (minyak mentah) dan beberapa produk turunannya serta *Bulk Carrier* (muatan curah).

Terminal Khusus juga dapat digunakan untuk menunjang usaha anak perusahaan sesuai dengan usaha pokok yang sejenis dan pemasok bahan baku dan peralatan penunjang produksi untuk keperluan badan usaha yang bersangkutan. Kegiatan usaha pokok antara lain:

1. Pertambangan
2. Energi
3. Kehutanan
4. Pertanian
5. Perikanan
6. Industri
7. Pariwisata
8. Dok dan galangan kapal

### **C. Manajemen Perusahaan Pelayaran**

Untuk mengendalikan dan mengatur lalu lintas pelayaran pedalaman dibutuhkan penggunaan rambu perairan pedalaman. Rambu dalam pelayaran

pedalaman yang digunakan diambil dan ditetapkan berdasarkan ketentuan Internasional UN ECE, yang telah diadaptasi untuk digunakan di Indonesia berdasarkan Buku petunjuk tentang perambuan lalu lintas perairan pedalaman di Indonesia sesuai SK Menhub RI. NO. PM.3/L/PHB – 77 TGL 18 MEI 1977.

Selanjutnya dimensi rambu yang digunakan adalah dimensi standard sebagaimana diatur dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No HK 206/1/20/DPRD/93 tentang Perambuan di Perairan Daratan dan Penyeberangan tgl 23 September 1993.

Rambu perairan pedalaman dibagi dalam 4 Jenis :

#### 1. Rambu Larangan

Rambu larangan berbentuk empat persegi panjang, berukuran 100 x 40 cm warna dasar putih dengan sebuah garis diagonal dan garis tepi warna merah setebal 10 cm, sedang petunjuk berwarna hitam dan angka-angka di dalam rambu berukuran tinggi 60 cm dan tebal 10 cm. Rambu larangan berbentuk lingkaran berukuran diameter 100 cm. warna dasar putih dengan sebuah garis diagonal dan garis tepi lingkaran berwarna merah dengan ketebalan 10 cm. Papan tambahan pada rambu larangan berukuran 100 x 40 cm dengan warna dasar putih dan warna huruf dan/atau angka berwarna hitam. Pada gambar berikut ditunjukkan beberapa rambu larangan yang telah digunakan di Indonesia

- a. Dilarang melewati dan mendahului.
- b. Dilarang melewati bagi kapal-kapal yang sedang menggandeng / mendorong kapal lain.

c. Dilarang bertambat dipinggir jalan air, dimana rambu dipasang.

## 2. Rambu wajib

Rambu wajib berbentuk empat persegi panjang. ukuran 100 x 140 cm dengan diameter lingkaran di dalamnya 50 cm. warna dasar putih. garis tepi warna merah. warna petunjuk hitam dengan ketebalan 10 cm. ketinggian angka 50 cm. Rambu wajib berupa pelampung, berbentuk silinder diameter 100 cm tinggi 140 cm. warna dasar putih, tepi atas dan tepi bawah berwarna merah, warna petunjuk berwarna merah dengan ketebalan 10 cm.

## 3. Rambu Peringatan

Rambu peringatan berbentuk bujur sangkar, ukuran 100 x 100 cm, warna dasar putih, garis tepi warna merah, warna petunjuk hitam dengan ketebalan 10 cm. Rambu peringatan berbentuk empat persegi panjang, ukuran 100 x 140 cm. warna dasar putih, garis tepi warna merah, warna petunjuk hitam dengan ketebalan 10 cm. Rambu peringatan berbentuk papan-papan, ukuran 30 x 200 cm warna putih bersilangan tersusun tegak lurus. Rambu peringatan berbentuk segi tiga sama sisi, panjang sisi 100 cm, warna dasar putih, garis tepi warna merah dengan ketebalan 10 cm.

## 4. Rambu petunjuk/penuntun

Rambu petunjuk/penuntun berbentuk bujur sangkar, ukuran 100 x 100 cm, warna dasar biru warna petunjuk putih. Rambu petunjuk/penuntun berbentuk papan-papan ukuran 30 x 200 cm warna putih. Rambu

petunjuk/penuntun berbentuk segitiga sama sisi berwarna putih dengan panjang sisi 100 cm.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 5 tahun 2010 Tentang Kenavigasian, bab I Ketentuan Umum.

1. Pasal 1 ayat 12 disebutkan bahwa alur-pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk di layari. Juga disebutkan pasal tersebut pada ayat 13 perihal alur dan pelabuhan.
2. Pasal 1 ayat 1 disebutkan tentang kenavigasian, yaitu segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana bantu navigasi-pelayaran, telekomunikasi, hidrografi dan meteorology, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage, dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 51 tahun 2011, tentang terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri. Bab 1 ayat 3, menyebutkan bahwa terminal khusus adalah terminal yang terletak diluar daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

#### **D. Faktor Eksternal**

1. Aturan Terkait Pemanduan dan Penundaan Kapal

Menurut peraturan menteri perhubungan nomor 24 tahun (2002) tentang Penyelenggaraan Pemanduan sebagai berikut:

a. Ketentuan wajib pandu

- 1) Kapal berukuran GT 500 atau lebih yang berolah gerak di perairan wajib pandu, wajib memakai jasa pandu.
- 2) Pelayanan Jasa pemanduan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan oleh petugas pandu yang telah memenuhi persyaratan.
- 3) Atas pertimbangan keselamatan pelayaran dari pengawas pemanduan dari atas permintaan nahkoda kapal berukuran kurang dari GT. 500 yang berlayar di perairan wajib pandu diberikan pelayanan jasa pemanduan.
- 4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi kapal perang dan kapal negara yang digunakan pemerintahan.

b. Ketentuan pengguna kapal tunda

Ketentuan pengguna kapal pandu untuk membantu olah gerak kapal sebagai berikut:

- 1) Kapal berukuran panjang 70 meter sampai dengan 100 meter dapat di tunda dengan 1 (satu) kapal tunda yang mempunyai daya minimal 800 PK.
- 2) Kapal berukuran panjang lebih dari 100 meter sampai dengan 150 meter, dapat ditunda 2 (dua) kapal tunda dengan jumlah daya 1.600 PK sampai dengan 3.400 PK .
- 3) Kapal berukuran panjang lebih dari 150 meter sampai dengan 200 meter, dapat ditunda 2 (dua) kapal tunda dengan jumlah daya 3.400 PK sampai dengan 5.000 PK.

- 4) Kapal berukuran panjang lebih dari 200 meter sampai dengan 300 meter, dapat ditunda 3(tiga) kapal tunda dengan jumlah daya 5.000 PK sampai dengan 10.000 PK
- 5) Kapal berukuran panjang lebih dari 300 meter keatas dapat ditunda 4 (empat) kapal tunda dengan jumlah daya 10.000 PK.

## 2. Pelabuhan

Menurut Lestariono, pelabuhan laut mempunyai kedudukan yang strategis bagi pertumbuhan ekonomi dari suatu negara, mengingat:

1. Pelabuhan laut dapat menyediakan suatu akses langsung ke pasaran dunia yang merupakan kesempatan baik bagi negara sedang berkembang untuk berdagang dengan banyak negara tanpa biaya perantara;
2. Pelabuhan laut juga dapat merupakan sumber untuk mendapatkan mata uang asing (devisa) melalui barang atau komoditi yang diekspor;
3. Suatu pelabuhan laut yang besar dapat menjamin ketidaktergantungan ekonomi atau politik kepada negara lain; dan
4. Kegiatan mengimpor barang-barang konsumsi, bahan baku, dan modal dari negara industri (negara maju) melalui pelabuhan laut.

### ***Permasalahan dalam Aktivitas Pelabuhan***

Efisiensi dan efektivitas kegiatan kepelabuhanan masih terkendala oleh beberapa permasalahan yang ada. Masalah kepelabuhanan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antara kapal, muatan, dan jasa pelabuhan. Kapal memerlukan tempat bersandar di dermaga dan memerlukan berbagai pelayanan selama di pelabuhan. Muatan memerlukan jasa

terminal di pelabuhan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat. Pelabuhan menyediakan jasa-jasa bagi kapal dan muatan agar tidak terjadi hambatan dalam pelayaran kapal dan arus barang serta arus penumpang. Kegiatan pelayanan di pelabuhan ditunjang oleh beberapa prasarana, di antaranya: dermaga, terminal, gudang, lapangan penimbunan, navigasi dan telekomunikasi, peralatan bongkar muat, dan perkantoran (Nasution, 2004).

Beberapa permasalahan dalam aktivitas di pelabuhan di antaranya:

a. *Dwelling time* dan *waiting time*

*Dwelling time* merupakan sebuah proses yang dibutuhkan sejak barang/petikemas turun dari kapal atau barang/petikemas ditumpuk di lapangan penumpukan hingga barang/petikemas keluar dari terminal/pelabuhan. Terdapat tiga proses utama yang terjadi saat *dwelling time* di antaranya adalah *pre-clearance*, *customs-clearance* dan *post-clearance*. *Dwelling time* pada proses ekspor barang/petikemas terhitung lebih cepat dibandingkan kegiatan impor.

*Waiting time* adalah waktu tunggu kapal untuk dapat bersandar di dermaga dan melakukan proses bongkar-muat barang. Semakin kecil atau *low waiting time*-nya maka kinerja bongkar muat di terminal/pelabuhan semakin baik. Sebaliknya, jika *waiting time*-nya semakin besar, maka akan berdampak pula pada kinerja terminal/pelabuhan. Faktor-faktor yang mempengaruhi *waiting time* di antaranya adalah ketersediaan fasilitas (kecukupan) dermaga, peralatan bongkar muat yang memadai serta fasilitas pendukung lainnya seperti lapangan penumpukan

dan peralatan angkat dan angkut yang digunakan untuk kegiatan *trucking*, serta *lift on* dan *lift off* di lapangan penumpukan. Hal lain yang tidak kalah pentingnya adalah kinerja atau produktivitas bongkar muat yang dilakukan oleh *crane* di dermaga (<http://www.republika.co.id>).

## 2. *Demurrage*

Salah satu permasalahan yang terjadi di Pelabuhan Indonesia adalah adanya demurrage. Demurrage adalah batas waktu pemakaian peti kemas di dalam pelabuhan (*container yard*). Batas waktu untuk barang impor dihitung sejak proses bongkar peti kemas (*discharges*) dari sarana pengangkut/kapal hingga peti kemas keluar dari pintu pelabuhan (*get out*), sedangkan untuk barang ekspor, batas waktu pemakaian peti kemas dihitung mulai dari pintu masuk pelabuhan (*get in*) sampai peti kemas dimuat (*loading*) ke atas sarana pengangkut/kapal. Seringkali, waktu tunggu untuk berlabuh jauh lebih lama daripada waktu untuk berlayar (<http://www.beacukai.go.id>).

*Free time demurrage* diberikan kepada penyewa apabila dapat mengembalikan peti kemas yang sudah dalam keadaan kosong kepada pihak pelayaran (*shipping line*) selama berada dalam batas waktu yang diberikan, jika terlambat maka penyewa harus membayar denda kepada perusahaan pelayaran.

## 3. Peralatan penunjang aktivitas pelabuhan

Peralatan bongkar muat sangat dibutuhkan untuk menunjang kegiatan di pelabuhan. Permasalahan yang kerap terjadi adalah minimnya peralatan sehingga mengakibatkan terlambatnya aktivitas bongkar muat di

pelabuhan. Hal tersebut menyebabkan keterlambatan kapal yang bersandar di pelabuhan sehingga harga sewa yang dibayarkan oleh pihak ekspedisi akan lebih besar dan akan berdampak pada harga jual barang yang ditawarkan.

Permasalahan kekurangan peralatan seperti *crane* dan *forklift* masih terjadi di beberapa pelabuhan Indonesia, salah satunya di pelabuhan Nusantara Waingapu, Kabupaten Sumba Timur, Nusa Tenggara Timur (NTT). Aktivitas bongkar muat di pelabuhan Waingapu untuk satu kapal peti kemas membutuhkan waktu dua sampai tiga hari, sementara kapal barang curah tanpa peti kemas membutuhkan waktu tiga hingga empat hari. Jika ada tambahan peralatan, maka waktu yang dibutuhkan untuk bongkar muat berpotensi dapat diselesaikan dalam waktu hanya satu hari (<http://www.nttonlinenow.com>).

4. Sumber Daya Manusia (SDM)
5. Meningkatnya kegiatan bongkar muat dan aktivitas perdagangan baik luar negeri maupun domestik berkorelasi dengan peningkatan kualitas pelayanan pelabuhan agar semakin efektif dan efisien. Upaya meningkatkan kualitas pelayanan pelabuhan tersebut salah satunya ditunjang oleh ketersediaan SDM yang andal dan memiliki keterampilan teknis dalam kegiatan operasional pelabuhan.

### 3. Kondisi Pelabuhan

#### a. Bentuk Topografi

Topografi yaitu keadaan muka bumi pada suatu kawasan atau daerah. sungai juga memiliki bentuk topografi yang berbeda-beda.

Semakin miring suatu permukaan tanah atau daratan maka debit air juga akan semakin besar.

b. Kedalaman dan lebar perairan

Gejala penyerapan atau penghisapan air yang akan mempengaruhi kapal yang sedang melaju. Pada perairan yang dangkal, jika lunas kapal berada terlalu dekat dengan dasar perairan maka akan terjadi ombak haluan/buritan serta penurunan permukaan air diantara haluan dan buritan di sisi kiri/kanan kapal. Hal ini disebabkan karena pada waktu baling-baling bawah bergerak ke atas terjadi penyerapan atau penghisapan air yang membuat lunas kapal mendekati dasar perairan dan menyebabkan kemungkinan menyentuh dasar perairan. Dapat terjadi kemungkinan bahwa kapal akan tidak dapat atau sukar dikemudikan.

c. Jarak terhadap kapal-kapal lain

Bila jaraknya terhadap kapal-kapal lain itu terlalu dekat, juga dapat menimbulkan gejala penyerapan. Pada saat berpapasan dengan kapal lain, maka akan menimbulkan sesuatu yang akan saling berpengaruh karena kapal mempunyai kecepatan yang akan menimbulkan gelombang. Maka permukaan air pada sisi kanan kapal akan lebih rendah dari sisi kirinya. Sehingga apabila terjadi faktor seperti ini, hal yang paling untuk dilakukan adalah dengan cara mengurangi kecepatan kapal.

d. Pengaruh Angin.

Angin sangat mempengaruhi olah gerak, terutama di tempat - tempat yang sempit dan sulit dalam keadaan kapal yang kosong, walaupun pada situasi tertentu angin dapat di pergunakan untuk mempercepat olah gerak kapal.

e. Pengaruh Laut .

Dibedakan menjadi 3 yaitu, Jika kapal mendapat ombak dari Depan, dari Belakang dan dari Bawah.

1) Ombak dari depan

Karena satabilitas kapal menghasilkan GML yang cukup besar, maka pada waktu mengganggu, umumnya kapal cenderung mengganggu lebih cepat dari pada periode mengoleng. Bila ombak dari depan dan kapal mempunyai kecepatan konstan maka  $T$  kapal lebih besar  $T$  Ombak

2) Ombak dari belakang

Kapal menjadi sulit dikemudikan, haluan merewang bagi kapal yang dilengkapi kemudi Otomatis, penyimpangan kemudi yang besar dapat merusak sistemnya. Dan kemudi rusak atas hantaman ombak.

3) Ombak dari bawah

Kapal akan mengoleng, pada kemiringan kapal yang besar dapat membahayakan stabilitas kapal. Olgengan ini makin membesar, jika terjadi Sinkronisasi antara periode olengan kapal

dengan periode olengan semu, kemungkinan kapal terbalik dan tenggelam.

f. Pengaruh Arus .

Arus adalah gerakan air dengan arah dan kecepatan tertentu, menuju kesuatau tempat tertentu pula. Dikenal arus tetap dan arus tidak tetap, arah arus ditentukan "KE" dan angin "DARI" misalnya arus Timur bebrarti arus "ke" Timur.

Rimban yang disebabkan oleh arus tergantung dari arah dan kekuatan arus dengan arah dan kecepatan kapal. Semua benda yang terapung dipermukaan arus dan didalmnya, praktis akan bergerak dengan arah dan kekuatan arus tersebut.

Diperairan bebas umumnya arus akan menganyutkan kapal, sedangkan diperairan sempit atau tempat - tempat tertentu arus akan memutar kapal. Pengaruh arus terhadap olah gerak kapal sama sedangan pengaruh angin.

g. Keadaan Perairan

Pengaruh perairan dangkal dan sempit :

Pengertian dangkal dan sempit disini sangat relatif sifatnya, tergantung dalam dan lebarnya perairan dengan sarat dan lebar kapal itu.

Pada perairan sempit, jika lunas kapal berada terlalu dekat dengan dasar perairan maka akan terjadi ombak haluan / buritan serta penurunan permukaan air diantara haluan dan buritan di sisi kiri / kanan kapal serta arus bolak - balik. Hal ini disebabkan karena pada

waktu baling - baling bawah bergerak ke atas terjadi pengisapan air yang membuat lunas kapal mendekati dasar perairan, terutama jika kapal berlayar dengan kecepatan tinggi, maka kapal akan terasa menyentak - nyentak dan dapat menyebabkan kemungkinan menyentuh dasar perairan. Gejala penurunan tekanan antara dasar laut dengan lunas kapal berbanding terbalik dengan dengan kwadrat kecepatannya.

## **BAB III**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. LOKASI KEJADIAN**

Kajian terhadap objek judul karya ilmiah terapan ini, dilakukan di MV. Mutia Ladjoni 9 dimana penulis menjabat sebagai Master di kapal tersebut pada tahun 2022 dengan permasalahan terjadinya keterlambatan proses penyandaran di pelabuhan Badas.

Gambar 3.1 Pelabuhan Badas



Sumber : images search, yahoo.com

#### **B. SITUASI DAN KONDISI**

##### **1. Pelabuhan Badas**

Pelabuhan Badas terletak di Indonesia (lintang/bujur:  $-8.46^{\circ}$  /  $117.38^{\circ}$ ). yaitu tepatnya di pulau Sumbawa Nusa Tenggara Barat. Ciri khas dari pelabuhan Badas yaitu pelabuhan ini yaitu kapal yang masuk

wajib sandar kiri kapal atau haluan mengarah keluar kapan sebaliknya kapal tidak dapat keluar dari pelabuhan tersebut. Pelabuhan ini di bawah otoritas PT Pelabuhan Indonesia III atau biasa disingkat menjadi Pelindo III adalah mantan badan usaha milik negara Indonesia yang bergerak di bidang jasa kepelabuhanan. Pada tanggal 1 Oktober 2021, perusahaan ini resmi digabung ke dalam Pelindo II, sebagai bagian dari upaya pemerintah untuk menyatukan pengelolaan pelabuhan di Indonesia. Meskipun Pelabuhan Badas tidak menjadi pelabuhan wajib pandu.

Sejarah PT Pelindo III (Persero) terbagi menjadi beberapa fase penting berikut ini:

- a. Perseroan pada awal berdirinya adalah sebuah Perusahaan Negara yang pendiriannya dituangkan dalam PP No.19 Tahun 1960.
- b. Selanjutnya pada kurun waktu 1969- 1983 bentuk Perusahaan Negara diubah dengan nama Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1969.
- c. Kemudian pada kurun waktu tahun 1983-1992, untuk membedakan pengelolaan Pelabuhan Umum yang diusahakan dan yang tidak diusahakan, diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1983 dan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1985.
- d. Seiring pesatnya perkembangan dunia usaha, maka status Perum diubah menjadi Perseroan pada tahun 1992 dan tertuang dalam Akta Notaris Imas Fatimah, SH Nomor 5 Tanggal 1 Desember 1992.

- e. Perubahan Anggaran Dasar Desember 2011 tentang Kepmen BUMN 236.

PT Pelindo III (Persero) yang menjalankan bisnis inti sebagai penyedia fasilitas jasa kepelabuhanan, memiliki peran kunci untuk menjamin kelangsungan dan kelancaran angkutan laut. Dengan tersedianya prasarana transportasi laut yang memadai, PT Pelindo III (Persero) mampu menggerakkan dan menggairahkan kegiatan ekonomi negara dan masyarakat.

Berdasarkan UU No.17 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Umum, PT Pelindo III (Persero) bertanggung jawab atas Keselamatan Pelayaran, Penyelenggaraan Pelabuhan, Angkutan Perairan dan Lingkungan Maritim. Dengan demikian status Pelindo bukan lagi sebagai “regulator” melainkan “operator” Pelabuhan, yang secara otomatis mengubah bisnis Pelindo dari Port Operator menjadi Terminal Operator.

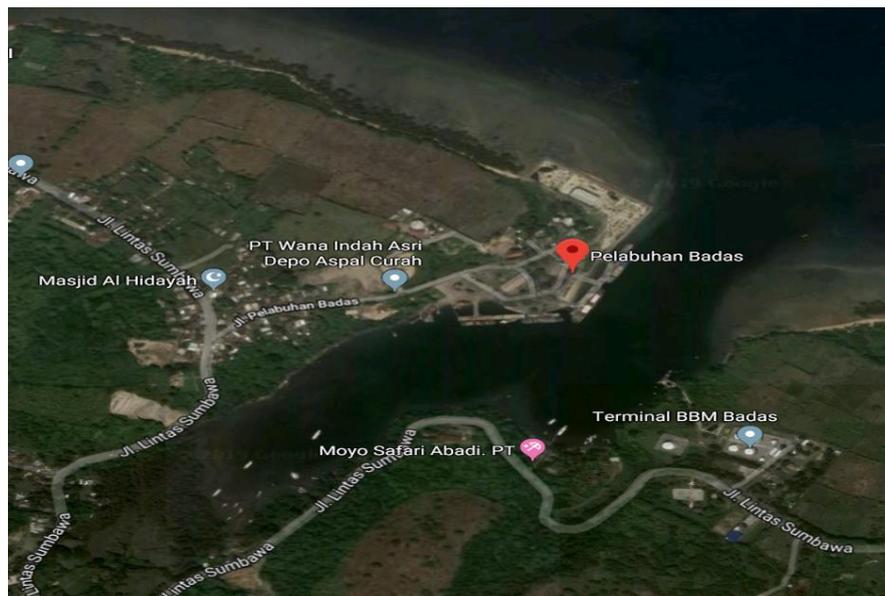
Surat dari Kementerian Perhubungan, Dirjen Perhubungan Laut yang diterbitkan bulan Februari 2011 menjelaskan tentang penunjukan PT Pelindo III (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP).

PT Pelindo III (Persero) yang berkantor pusat di Surabaya, mengelola 43 pelabuhan yang tersebar di 7 Provinsi yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur, serta memiliki 6 anak perusahaan.

Pada sisi lain di Teluk Badas juga terdapat pelabuhan lain yaitu terminal BBM Badas milik Pertamina merupakan Terminal BBM yang

melayani distribusi BBM di Kab. Sumbawa, Kab. Sumbawa Barat serta Bahan Bakar Khusus (BBK) Peralite dan Pertamina untuk Pulau Sumbawa, dengan demikian maka kondisi teluk Badas dengan lokasi yang sempit tapi aktivitasnya padat. Akan tetapi dua pelabuhan tersebut tidak masuk ke dalam perusahaan wajib pandu yang dikelola oleh Pelindo III.

Gambar 3.2 Pelabuhan Badas dan Terminal BBM Badas



Sumber: Google.com

## 2. Prosedur yang dilakukan

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa pelabuhan badas yang terletak di Nusa Tenggara Barat tidak termasuk pelabuhan wajib pandu, meskipun letaknya ada dalam wilayah dibawah manajemen Pelindo III (Persero). Dengan tidak adanya tunda dan pandu maka proses penyandaran di pelabuhan Badas dilakukan sendiri oleh kapal yang akan berlabuh. Sebelum melakukan proses penyandaran dilakukan komunikasi dengan otoritas pelabuhan yang berwenang mengatur lalu lintas di area pelabuhan selanjutnya dilakukan proses penyandaran. Saat berlabuh tanpa kapal

tunda, efek gerakan lateral harus dipahami sepenuhnya. Ketika sebuah kapal yang bergerak maju berbelok hanya dengan menggunakan mesin dan kemudi, efek gaya sentrifugal adalah mendorong kapal secara lateral menjauhi arah belokan. Saat berbelok hanya dengan menggunakan pendorong haluan, pendorong cukup mendorong haluan ke kiri atau ke kanan. Tidak ada gaya sentrifugal atau gerakan lateral.

Berikut urutan kapal penyandaran tetap tanpa bantuan kapal tunda. Dekati tempat berlabuh secara miring, karena gaya dorong ke belakang akan digunakan untuk menghentikan kapal dan mengayunkan haluan ke kanan dan buritan ke kiri. Ini akan paralel kapal ke tempat berlabuh. Setelah berhenti, kapal dapat bermanuver ke posisi akhir dengan menggunakan tenaga belakang, yang memberikan gaya dorong melintang dan menendang ke depan dengan kemudi sesuai kebutuhan.

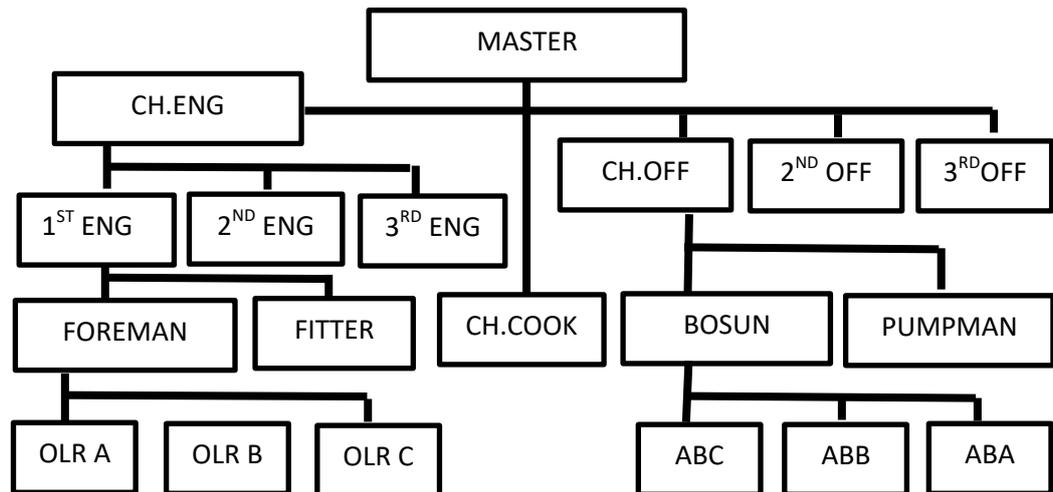
Namun jika ingin agar proses Penyandaran lancar pengadaaan kapal tunda sangat penting karena mengingat struktur pelabuhan badas yang rumit yaitu kapal harus sandar dengan posisi haluan menghadap ke arah keluar yang secara otomatis kapal yang akan berlabuh harus berputar 360° pada posisinya agar dapat sandar sesuai dengan ketentuan, ini diakibatkan karena kesalahan dalam posisi sandar membuat kapal tidak dapat keluar dari pelabuhan.

### 3. Struktur Organisasi MV. Mutia Ladjoni

Struktur organisasi kapal terdiri dari seorang nakhodaselaku pemimpin umundiatas kapal dan anak buah kapal yang terdiri dari para perwira kaban dan non perwira/bawahan (subordinate crew) struktur

organisasi kapal diatas bukanlah struktur yang baku, karena setiap kapal bisa berbeda struktur organisasi tergantung jenis, fungsi dan kondisi kapal diatas.

Gambar 3.2. Struktur Organisasi di MV. Mutia Ladjoni 9



Sumber: MV Mutia Ladjoni 9 (2023)

#### 4. Ship particular

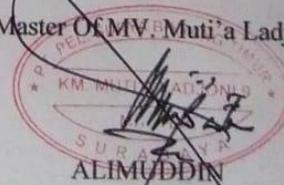
MUTIA LADJONI 9 (IMO: 9016167) adalah General Cargo yang dibangun pada tahun 1991 (33 tahun yang lalu) dan berlayar di bawah bendera Indonesia.

Daya dukungnya adalah 7194 t DWT dan draftnya saat ini dilaporkan 4,2 meter. Panjang keseluruhannya (LOA) adalah 106 meter dan lebarnya 20 meter. Berikut data lengkap MV. Mutia Ladjoni 9.

Gambar 3.2 Ship Particular

<u>SHIP'S PARTICULAR</u>	
Name Of Ship	: MV. MUTI'A LADJONI 9
IMO Number	: 9016167
Nationality	: INDONESIA
Call Sign	: P L K E
MMSI No	: 457601000
INMARSAT C No	: 445760110
Class	: BK1
Dead Weight	: 7.194 TON
Gross Tonnage	: 4.405 TON
Net Tonnage	: 2.806 TON
Displacement	: 9.420 MTS
Summer Draft	: 6.868 M
Light Ship	: 2.226 M
L.O.A	: 106.86 M
Breadth	: 17.60 M
Depth	: 8.70 M
Height From Keel	: 38.7 M
Builders	: IMABARI SHIP BUILD JAPAN
Date Of Build	: FEBRUARY,23 ,1991
Main Engine Type	: AKASAKA 6UEC37LA
Generator Engine	: YANMAR S165L -M HNX 2 SERS
Maximum OutPut	: 4.000 HP X 200
Service Speed	: 11.5 KNOTS
Capacity Fresh Water	: 480.35 TON
Capacity FO DO	: 444,46 / 98,52 MT
Capacity Ballas	: 1.120,59 TON
Derrick Capacity	: 15 TON
Capacity Cargo Grain BL	: 9.701,11 M3 / 8.903 M3
Ships Owner	: PT. SURYA BINTANG TIMUR JL. PERAK TIMUR No. 564. A - 9 SURABAYA Telp / fax 031 - 3297544 / 3297603 E - mail suryabintimsby@gmail.com.

Master Of MV. Muti'a Ladjoni 9



## **B. TEMUAN**

Terjadinya keterlambatan dalam proses penyandaran di pelabuhan Badas. Adapun penyebab dari permasalahan-permasalahan yang telah penulis kemukakan di atas adalah sebagai berikut :

### **1. Area Pelabuhan Berbentuk L**

Pelabuhan Badas merupakan pelabuhan yang terletak di Sumbawa Nusa Tenggara Barat, tepatnya di Teluk Badas berperan sebagai Pelabuhan Utama di Provinsi Nusa Tenggara Barat ( NTB ) dengan kondisi yang demikian pelabuhan Badas padat akan kegiatan kapal-kapal baik yang penyandaran dan unberthing maupun proses bongkar muat, kegiatan ini menjadi salah satu kendala ketika akan melakukan proses penyandaran dimana harus mempertimbangkan haluan kapal, salah dalam mengambil keputusan bisa berakibat fatal terlebih di teluk badas selain pelabuhan badas juga terdapat pelabuhan khusus pertamina, sehingga pelabuhan ini membutuhkan ketelitian yang tinggi dari nakhoda di kapal untuk memastikan kapal tidak mengalami insiden dalam kegiatan atau proses penyandaran.

Berdasarkan keterangan diatas bahwa pelabuhan badas selain sempit juga merupakan pelabuhan terbuka sehingga proses penyandaran juga dipengaruhi oleh hembusan angin dan ombak.

### **2. Tidak memadainya prasarana pelabuhan**

Proses penyandaran pada umumnya dilakukan kapal dengan dibantu pandu dan kapal tunda sesuai dengan ukuran kapal, hal ini tidak ditemukan di pelabuhan Badas karena menurut data pelabuhan badas

bukan merupakan pelabuhan yang mewajibkan pandu, sehingga dengan kondisi demikian maka sangat mungkin untuk terjadi keterlambatan dalam proses penyandaran.

Proses penyandaran idealnya untuk lokasi seperti pelabuhan badas sebaiknya ada peninjauan kembali untuk memaksimalkan proses penyandaran kapal sehingga proses bongkar muat di pelabuhan dapat dilakukan sesuai jadwal.

### **C. URUTAN KEJADIAN**

Pada tanggal 08 Agustus 2023 tiba di Teluk Badas lokasi pelabuhan Badas. Kapal MV. Mutia Ladjoni 9, terjadi keterlambatan (delay) atau proses bongkar muat yang direncanakan tidak sesuai dengan jadwal. Hal ini diakibatkan proses penyandaran yang tidak maksimal.

Sebelum pelaksanaan penyandaran dilakukan komunikasi dengan pihak otoritas setelah itu pihak kapal menyiapkan mengadakan rapat kecil untuk membahas proses penyandaran dan mempersiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan. Pada saat berolah gerak kondisi cuaca baik akan tetapi pada saat akan masuk ke teluk badas angin berembus keras sehingga kapal terpaksa mundur mengambil awalan kembali karena jika tidak kapal bisa saja menabrak kapal lain yang ada di TBBM Badas, kemudian olah gerak maju lagi dengan mengatur kecepatan kapal agar dapat masuk dengan aman di pelabuhan badas, dikarenakan lokasi yang terbuka sehingga untuk masuk ke teluk badas posisi haluan harus dapat bebas dari hal-hal yang membahayakan, kondisi ini diulang beberapa kali lantaran angin yang

bertiup pada saat itu membuat arah haluan tidak sesuai dengan yang diharapkan.

Setelah haluan sudah berada pada posisi yang dianggap aman maka kapal MV. Mutia Ladjoni 9 pun masuk, sebelum sandar kapal harus mutar haluan terlebih dahulu karena kapal akan sulit untuk keluar dari pelabuhan jika sandar kanan maka dilakukan penurunan jangkar kemudian sedikit demi sedikit kapal mengubah posisi sampai akhirnya dapat untuk sandar kiri barulah kapal alongside ke pelabuhan selanjutnya dilakukan proses bongkar muat dan dilanjutkan proses lepas sandar kapal keluar dari pelabuhan badas.

Berdasarkan kejadian diatas ada beberapa hal yang menyebabkan terjadinya keterlambatan dalam proses penyandaran di pelabuhan Badas

1. Kondisi pelabuhan yang berada di teluk dan masing-masing sisi terdapat pelabuhan yaitu pelabuhan badas dan TBBM milik pertamina.
2. Kondisi cuaca berpengaruh pada proses penyandaran dimana haluan kapal harus dalam posisi aman untuk masuk akan tetapi dengan adanya hembusan angin dan ombak akan mengakibatkan posisi haluan tidak pada posisi yang diharapkan.
3. Penyandaran kapal dengan posisi sandar kiri dalam kondisi perairan yang sempit akan sangat menyulitkan untuk dilakukan dalam waktu yang singkat
4. Tidak tersedianya alat bantu penyandaran menjadi satu hal yang menjadi sebab utama keterlambatan penyandaran di pelabuhan Badas.

## **BAB IV**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan uraian pada bab sebelumnya penulis mengambil kesimpulan bahwa Pelabuhan Badas merupakan pelabuhan padat di lokasi perairan yang sempit juga merupakan pelabuhan tipe terbuka sehingga dalam setiap kegiatan baik sandar maupun lepas sandar cuaca seringkali menjadi sebuah masalah, fasilitas pelabuhan untuk membantu proses penyandaran juga tidak tersedia sehingga proses penyandaran di pelabuhan menjadi sangat sulit, medan dan alat pendukung penyandaran di pelabuhan badas menjadi penyebab keterlambatan sandar yang dialami MV. Mutia Ladjoni 9.

#### **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis memberikan saran, sebaiknya pihak pengelola menyiapkan sarana bantu untuk penyandaran di pelabuhan badas mengingat pelabuhan tersebut padat, sempit dan rentan terhadap kondisi perairan sehingga dapat mengurangi resiko keterlambatan maupun insiden di pelabuhan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Danuasmoro, G. (2003). *Manajemen Perawatan*, Jakarta: Yayasan Bina Citra Samudra.
- Hariandja. (2005), *Manajemen Sumber daya Manusia*, Jakarta: PT. Grasindo.
- Handoko, T Hani, (1996), *Managemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta : BPFEE.
- IMO (2001). SOLAS Consolidation Edition, III/291, London: 4 Albert Emberkemnet, London SE17SR
- ISM CODE. *Manajemen Keselamatan Pelayaran International*, Jakarta: Program Study ANT-I BP3IP.
- .Jatim, Rozaimi, (2003), *Kodefikasi Manajemen Keselamatan Internasional (ISM CODE)*, Jakarta : Yayasan Bina Citra Samudra.
- Jatim, Rozaimi (2005), *Concept The Azimuth In Tug* vol.II. JMR.journal of maritime research.
- Kriyantono, Rachmat, (2006), *Teknik Praktis Riset Komunikasi*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Nawawi,H. (2005). *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Bisnis\_Kompetitif*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Nitisemito, Alex S, (1983), *Managemen Personalia*, Jakarta : Bina Rupa Aksara.
- Nitisemito, Alex, S, (1992), *Manajemen Personalia (Manajemen Sumber Daya Manusia)*, Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Redding, W.C. and Sanborn, G.A, (2005), *Business And Industrial Communication: A Source Book*, California : Harper & Row.
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: HK 206/1/20/DPRD/93 tentang Perambuan di Perairan Daratan dan Penyeberangan

## RIWAYAT HIDUP



**Muhammad Suyuti, lahir di Soppeng** tanggal 30 Agustus 1971 anak dari pasangan Muh. Afi dan Ibu Hj. Saliha anak ke 3 dari tiga bersaudara. Penulis berdomisili di Jl. Perintis Kemerdekaan XI Lrg. 11 No 71 Makassar.

Riwayat Pendidikan :

1. SDN 15 Toli-toli lulus Tahun 1985
2. SMP Negeri 1 Toli-toli lulus tahun 1988
3. SMA Negeri 1 Toli-toli lulus tahun 1991
4. ANT III lulus tahun tahun 1998
5. ANT II lulus tahun 2006
6. Saat ini penulis melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar untuk mengambil jurusan Ahli Nautika Tingkat I tergabung pada angkatan XXXVI Periode November 2023-2024.