

**ANALISIS KETERLAMBATAN KEGIATAN *SHIP TO SHIP*
(STS) PADA *NIPAH TRANSIT ANCHORAGE AREA* (NTAA)
YANG DIAGENI OLEH PT ADHIGANA PRATAMA MULYA
DI BATAM**



**ALDILLA AFIFAH AISYAH HALIK
NIT.18.43.033**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

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

ANALISIS KETERLAMBATAN KEGIATAN *SHIP TO SHIP (STS)* PADA *NIPAH TRANSIT ANCHORAGE AREA (NTAA)* YANG DIAGENI OLEH PT ADHIGANA PRATAMA MULYA DI BATAM

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan oleh

ALDILLA AFIFAH AISYAH HALIK

NIT. 18.43.033

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN M AKASSAR
2022**

SKRIPSI

ANALISIS KETERLAMBATAN KEGIATAN SHIP TO SHIP (STS) PADA NIPAH TRANSIT ANCHORAGE AREA (NTAA) YANG DIAGENI PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA

Disusun dan Diajukan Oleh

ALDILLA AFIFAH AISYAH HALIK

NIT. 18.43.033

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 19 April 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Jumriani, SE., M.Adm.SDA
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19731201 199803 2 008

Pembimbing II

Annisa Rahmah, S.Si.T.,M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/c)
NIP. 19840529 201012 2 002

Mengetahui :

An. DIREKTUR PIP MAKASSAR

Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK

Jumriani, SE., M.Adm.SDA
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19731201 199803 2 008

PRAKATA

Dengan memanjatkan puji syukur Alhamdulillah kehadiran Allah SWT, atas segala Berkah dan Rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Skripsi ini dengan judul **“Analisis Keterlambatan Kegiatan *Ship To Ship (STS)* pada *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* yang Diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya Di Batam.”**

Penulisan Skripsi akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi penulis untuk menyelesaikan studi pada Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Program Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua Orang Tua yang tercinta Bapak **Abd. Halik** dan Ibu **ST. Sahria Halik** serta kakak tercinta **Muh Alief Halik** dan adik – adik saya **Nur Alya Nabila Halik** dan **Muh Rakha Wildan Halik** yang senantiasa memberikan doa, semangat, kasih sayang dan cinta selama penulis menyelesaikan pendidikan.

Dalam penulisan Skripsi akhir ini tidak lepas dari bantuan dan bimbingan dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Ibu Jumriani Singang, S.E, M.Adm, S.D.A selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta selaku pembimbing.
4. Ibu Annisa Rahmah, S.Si.T.,M.M.Tr selaku pembimbing II.
5. Pimpinan dan segenap staf pada PT Adhigana Pratama Mulya yang

telah bersedia menerima penulis untuk belajar dan melaksanakan penelitian serta mengumpulkan data dalam kaitannya dengan penulisan tugas akhir.

6. Seluruh rekan Taruna – Taruni Angkatan XXXIX khususnya jurusan KALK serta junior saya Yuyun dan Hasmiah yang senantiasa membantu dan memberi masukan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik;
7. Kepada Muhammad Awal Fahmi Putra terima kasih atas segala doa serta dukungannya sehingga skripsi dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis berharap segala kritik dan saran yang bersifat membangun sehingga penulis dapat meningkatkan pengetahuan khususnya di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Semoga apa yang penulis sajikan dalam tugas akhir ini dapat memberikan manfaat dan menambah wawasan serta inspirasi informasi bagi Taruna–taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar khususnya dan bagi para pembaca pada umumnya.

Makassar, 19 April 2022

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. H. H.', with a date '19/04/22' written below it.

Penulis

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : Aldilla Afifah Aisyah Halik
Nomor Induk Taruna : 18.43.033
Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

Analisi Keterlambatan Kegiatan *Ship To Ship (STS)* pada Nipah Transit Anchorage Area (NTAA) yang Diageni oleh PT. Adhigana Pratama Mulya

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini 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, 19 April 2022



Aldilla Afifah Aisyah Halik

NIT: 18.43.033

ABSTRAK

ALDILLA AFIFAH AISYAH HALIK, 2022. “ Analisi Keterlambatan Kegiatan *Ship To Ship* (STS) pada *Nipah Transit Anchorage Area* (NTAA) yang ditangani oleh PT. Adhigana Pratama Mulya (Dibimbing oleh Jumriani dan Annisa).

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui faktor apa saja penyebab Keterlambat pada saat kegiatan *Ship To Ship* (STS) di *Nipah Transit Anchorage Area* (NTAA).

Penelitian ini dilakukan selama 10 bulan di perusahaan pelayaran PT. Adhigana Pratama Mulya. Ada pun jenis penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif, yaitu data yang diperoleh berupa informasi-informasi pembahasan keagenan kapal untuk kegiatan *Ship To Ship* (STS) diperoleh secara lisan maupun tulisan.

Hasil penelitian menyatakan bahwa pelaksanaa kegiatan *Ship To Ship* (STS) yang di tangani PT. Adhigana Pratama Mulya masih saja terdapat kendala dalam proses *Ship To Ship* (STS) dan masih bisa diatasi, sehinggaa dalam pelaksanaan *Ship To Ship* (STS) dapat terlaksana dengan baik dan lancar.

Kata kunci: Keagenan, Keterlambatan, Ship To Ship

ABSTRACT

ALDILLA AFIFAH AISYAH HALIK, 2022. “ Analysis of Delay Ship to ship (STS) at Nipah Transit Anchorage Area (NTAA) handle by PT. Adhigana Pratama Mulya” (Supervised by Jumriani dan Annisa).

This purpose of this research for identify the elements of factors affected ship to ship activities delay at Nipah Transit Anchorage Area (NTAA).

This research was conducted for 10 (ten) months at PT. Adhigana Pratama Mulya. The type of this research is qualitative descriptive, namely the data obtained in the form of information on ship agency discussions for Ship To Ship (STS) activities obtained orally or in writing.

The results of the study stated that the implementation of Ship To Ship (STS) activities handled by PT. Adhigana Pratama Mulya still has obstacles in the Ship To Ship (STS) process and can still be overcome, so that the Ship To Ship (STS) implementation can be carried out properly and smoothly.

Keywords : Agency, Delay, Ship to Ship

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	vi
ABSTRAK	vi
ABSTRACK	vii
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Pengertian Analisis	8
B. Pengertian Kerlambatan	8
C. Pengertian Kapal, Jenis-jenis Kapal dan Muatan Kapal	9
D. Kegiatan <i>Ship To Ship</i> (STS)	11
E. Keagenan Kapal	14
F. Jenis-jenis Keagenan Kapal	16
G. Organisasi Keagenan Kapal	18
H. Dokumen Keagenan Kapal	20
I. Pihak-pihak Yang Terkait Dengan Keagenan Kapal	21
J. Pengertian Berlabuh Jangkar	22
K. <i>Nipah Transit Anchorage Area</i> (NTAA)	23
M. Kerangka Pikir	26

N. Hipotesis	26
BAB III METODE PENELITIAN	27
A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian	27
B. Defenisi Operasional Variabel/Deskripsi Fokus	28
C. Populasi dan Sampel Penelitian	29
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	29
E. Teknik Analisis Data	31
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAAN	32
A. Gambaran Umum Perusahaan	32
B. Pembahasan Hasil Penelitian	37
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	49
A. Simpulan	49
B. Saran	50
DAFTAR PUSTAKA	51
LAMPIRAN	
RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
2.1	<i>Coordinate of Transit Anchorage Area</i>	24
2.2	<i>Coordinate Deep Drafted Vessel</i>	26

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	Kegiatan <i>Ship To Ship (STS) double bank transfer</i>	14
2.2	Kerangka Pikir	27
4.1	Struktur Organisasi PT Adhigana Pratama Mulya	35
4.2	Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	46
4.3	Cuaca Buruk yang Menghambat Proses Penyandaran Kapal	48

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor		Halaman
1.	Rincian biaya kegiatan <i>Ship To Ship (STS)</i> yang telah disepakati antara <i>principal</i> dengan <i>local agent</i> melalui perantara <i>general agent</i>	Lampiran
2.	Jadwal kapal masuk PT. Adhigana Pratama Mulya pada bulan April tahun 2021	Lampiran
3.	Kegiatan <i>Ship To Ship (STS)</i>	Lampiran
4.	Faktor penghambat <i>Ship To Ship (STS)</i>	Lampiran

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota Batam adalah sebuah kota terbesar di Provinsi Kepulauan Riau, Indonesia. Wilayah Kota Batam terdiri dari Pulau Batam, Pulau Rempang dan Pulau Galang dan pulau-pulau kecil lainnya di kawasan Selat Singapura dan Selat Malaka. Batam dikenal sebagai daerah pelabuhan bebas paling ramai dikunjungi oleh pelaut kapal asing di Indonesia, apalagi sejak diberlakukannya *Free Trade Zone (FTZ)* atau daerah perdagangan bebas untuk kawasan BBK (Batam, Bintan, Karimun) setidaknya ada tujuh tempat *anchorage area* (lepas jangkar atau labuh jangkar) kapal di perairan Batam dan sekitarnya diantaranya:

1. Pulau Nipah, pulau paling luar disebelah utara pulau Batam yang berbatasan langsung dengan negeri Singapura di Selat Malaka dan *Singapore Straits* ini, saat ini sudah diizinkan oleh Dinas Perhubungan Pusat untuk dijadikan daerah *Ship To Ship (STS)* atau transfer muatan khususnya untuk kapal bertonase besar seperti *Very Large Cargo Carrie (VLCC)*.
2. Perairan Pulau Galang, tidak jauh dari jembatan enam Bareleng (jembatan ikon kota Batam) juga dibuat *anchorage area* untuk kapal-kapal yang ingin berlabuh dan lego jangkar disana, terutama kapal-kapal besar dari Singapore yang sedang menunggu muatan atau charteran.
3. Batu Ampar, sebelum masuk ke Pelabuhan Batu Ampar, seringkali kapal-kapal akan melego jangkar di laut perairan Batu Ampar sembari menunggu jadwal sandar, karena pelabuhan yang pertama kali dibangun di Batam ini terkenal dengan padatnya jadwal keluar masuk kapal dalam antrian.
4. Kabil, untuk daerah Kabil ada dua pelabuhan umum yang bisa

digunakan yaitu Pelabuhan CPO Kabil dan Pelabuhan Citra Nusa Kabil, sangat ramai kapal-kapal kargo berukuran besar yg akan sandar disini Pelabuhan Citra Nusa Kabil karena di sana berdiri kawasan industri berat terpadu kepunyaan Citramas Group, sedangkan di Pelabuhan CPO Kabil banyak antrian kapal tanker untuk produk minyak dan *chemical* ke perusahaan seperti *Ecogreen Oleochemiclas*, Patra Niaga, *Synergy Oil Nusantara* dan Musim Mas.

5. Tanjung Uncang, untuk industri galangan kapal berpusat diperairan Tanjung Uncang dan termasuk Sagulung dan Dapur 12, disinilah kawasan pembuatan kapal tongkang maupun industri galangan kapal untuk *drydocking* berada, banyak kapal melego jangkar di depan perairan Tanjung Uncang menunggu jadwal masuk *docking*.
6. Karimun *Ship To Ship (STS)*, perairan Karimun berjarak satu jam perjalanan laut dengan *speed boat* atau *ferry* dari Batam, di Karimun *Ship To Ship (STS)* banyak kapal *chemical* yang menggunakan fasilitas *Ship To Ship (STS)* untuk melakukan kegiatan bongkar muat ke *Mother Vessel*.
7. Sekupang, seperti halnya Tanjung Uncang, saat ini di kawasan pantai Sekupang mulai banyak berdiri Industri *ship yard*, padahal sebelumnya Pelabuhan Sekupang khusus digunakan untuk pelabuhan penumpang domestik antar pulau di sekitar Batam, ataupun angkutan penumpang ke pulau Belakang Padang, perairan Sekupang ini juga kapal penumpang Pelni bersandar. Tidak jauh dari kawasan Sekupang terdapat Pulau Sambu yang sejak dulu digunakan oleh Pertamina sebagai *homebase* kegiatan bongkar muatan minyak petroleum.

Sekitar 80% kapal melakukan kegiatan labuh jangkar di perairan Tanjung Balai Karimun dan Batam diperkirakan beralih ke perairan Pulau Nipah yang menawarkan biaya 40% lebih murah. Menurut

sumber bisnis, perpindahan kapal semakin banyak dalam beberapa bulan terakhir, terutama sejak beroperasinya *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)*, sehingga kegiatan labuh jangkar (*anchorage*) di perairan Tanjung Balai Karimun dan Batam merosot. Agen asing yang umumnya berasal dari Singapura, beralasan perpindahan kapal itu karena harga yang ditawarkan pengelola pelabuhan perairan pulau Nipah lebih murah. Harga yang lebih murah 30-40% itu disebabkan tidak adanya wajib pemanduan dan penundaan. Ini berbeda dengan *Ship To Ship (STS)* perairan Batam dan Tanjung Balai Karimun yang menerapkan wajib pemanduan dan penundaan kapal sesuai dengan peraturan yang berlaku. Jasa Pandu merupakan layanan keselamatan bagi pengguna jasa saat keluar masuk perairan *Ship To Ship (STS)*. Adapun di *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)*, tanggung jawab keselamatan kapal berada pada Nahkoda kapal karena pihak operator tidak memberikan layanan jasa pandu.

PT Adhigana Pratama Mulya merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang terletak di pulau Batam yang bergerak dibidang jasa keagenan kapal sebagai *General Agent* dan *Sub Agent*. Yang dimana *General Agent* sebagai perantara antara *Owner* dan *Sub Agent* yang diageni oleh perusahaan PT Adhigana Pratama Mulya. Sedangkan *Sub Agent* PT Adhigana Pratama Mulya menangani khusus kapal asing bermuatan LPG/C dan *oil tanker* yang masuk pada wilayah Batam dan perairan Pulau Nipah.

Pada proses pelaksanaan kegiatan *Ship To Ship (STS)* beberapa kali mengalami keterlambatan dikarenakan beberapa kendala baik dari faktor internal maupun faktor eksternal. Pada saat pelaksanaan bongkar muatan secara *Ship To Ship (STS)*, sering kali terjadi kendala yang mengakibatkan keterlambatan proses bongkar muatan, antara lain dalam proses pengurusan dokumen, kondisi alat bongkar muat yang kurang terawat, cuaca buruk serta kurangnya

koordinasi yang baik antar pihak terkait.

Kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan barang. Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Peran angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi sangatlah penting. Hal ini berkaitan dengan kapasitas angkutan laut terutama kapal-kapal niaga dalam mendistribusikan muatan dalam jumlah besar. Terutama untuk kegiatan ekspor impor barang yang dapat menghasilkan devisa bagi negara.

Maka dari itu, sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi alternatif utama, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain, lebih efektif dan efisien. Salah satu cara pendistribusian barang menggunakan angkutan laut yaitu dengan kegiatan *Ship To Ship (STS)*.

Ship To Ship (STS) merupakan kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal (bisa dalam bentuk minyak atau gas) dari kapal tanker atau kapal curah ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain di mana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama. Kegiatan *Ship To Ship (STS)* dapat dilakukan baik dalam posisi kapal yang sedang berlabuh atau mengapung di laut. Dalam kegiatan *Ship To Ship (STS)* membutuhkan kondisi dan situasi yang tepat, tidak dalam kondisi sembarangan, peralatan dan perlengkapan kapal juga harus tepat tersedia, staf darat yang bertugas di kantor pelayaran dan kru kapal harus berpengalaman atau memiliki pengetahuan tentang *Ship To Ship (STS)*. Oleh karena itu, kewajiban perusahaan untuk memberikan pelatihan terkait pemahaman *Ship To Ship (STS)* dalam dunia pelayaran Indonesia.

Perusahaan pelayaran dan kapal harus memiliki izin resmi dari pihak otoritas untuk dapat melakukan operasi *Ship To Ship (STS)* tersebut. Maka dari itu beberapa persyaratan harus diperhatikan sebelum dan melakukan operasi *Ship To Ship (STS)*. Yang pertama, perusahaan harus memberikan pelatihan yang memadai untuk staf darat dan kru kapal dalam rangka untuk melaksanakan operasi *Ship To Ship (STS)*. Hal ini harus dibuktikan dengan fakta yang objektif dan dokumentasi. Kapal harus dilengkapi dengan perlengkapan dan peralatan *Ship To Ship (STS)* yang tepat dalam kondisi baik dan siap digunakan pada kedua kapal. Hal ini harus dicek saat audit implementasi *ISM Code* di kapal dan proses *vetting inspection*.

Selanjutnya, perencanaan operasi *Ship To Ship (STS)* beserta kesepakatannya tentang jumlah dan jenis muatan yang akan dilakukan pemindahan harus dilakukan terlebih dahulu. Karena harus diperhatikan terhadap perbedaan tinggi *freeboard* dari kedua kapal saat mentransfer muatan. Harus ada harmonisasi informasi data operasional dari kedua kapal tersebut sebelum melakukan *Ship To Ship (STS)*. Kapal harus memegang dokumen izin yang resmi dari pelabuhan dan otoritas yang berwenang untuk dapat melaksanakan *Ship To Ship (STS)*.

Hal itu dilakukan agar sifat dan karakteristik muatan yang akan dipindahkan harus diketahui terlebih dahulu dengan mempertimbangkan *safety prescriptions* seperti yang diatur dalam *IMDG code* dan Konvensi *SOLAS*. Perlengkapan komunikasi dan sistem komunikasi yang tepat harus dilakukan sesuai dengan saluran komunikasi yang disepakati oleh kedua kapal yang terlibat. Harus disadari akan adanya bahaya yang kemungkinan akan timbul akibat muatan yang dipindahkan seperti emisi *VOC*, reaksi kimia dan lain-lain. Penjelasan akan bahaya tersebut harus disampaikan atau diberikan pengarahan kepada seluruh ABK yang terlibat dalam proses *Ship To Ship (STS)*. Seperti peralatan pemadam kebakaran

dan peralatan tumpahan minyak harus disediakan di atas kapal, itulah alasannya prosedur operasi *Ship To Ship (STS)* harus sesuai dengan perlengkapan pemadam kebakaran yang ada di kapal. ABK (Anak Buah Kapal) harus sudah terlatih untuk menggunakannya dalam keadaan darurat. Semua petunjuk dan pedoman harus ada dalam *SMK Manual* dan harus dipatuhi sesuai dengan dokumen *IMO MEPC59, MARPOL Annex 1, SOPEP, SMPEP, ISGOTT*, panduan *Ship To Ship (STS)* dan rencana operasional *Ship To Ship (STS)*.

Sehubungan dengan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mengangkat penelitian dengan judul “**Analisis Keterlambatan Kegiatan Ship To Ship Pada Nipah Transit Anchorage Area (Ntaa) Yang Diageni Oleh Pt Adhigana Pratama Mulya**”

B. Rumusan Masalah

Bertitik tolak dari latar belakang di atas, maka penulis merumuskan permasalahan yaitu:

Faktor apa yang menyebabkan keterlambatan pada saat kegiatan *Ship To Ship (STS)* di *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)*?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

Untuk mengetahui faktor apa yang menyebabkan keterlambatan pada saat kegiatan *Ship To Ship (STS)* di *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)*.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian mengenai “Analisis Keterlambatan Kegiatan *Ship To Ship (STS)* pada *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* yang Diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca.

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis:

- a. Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar mengenai prosedur kegiatan *Ship To Ship (STS)* beserta permasalahan yang dihadapinya.
- b. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.
- c. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang dapat berguna untuk pengembangan sumber daya manusia dan *personal soft skill* sehingga siap menghadapi dunia kerja yang bergerak di bidang keagenan kapal.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat nyata kepada berbagai pihak untuk menambah ilmu tentang kegiatan *Ship To Ship (STS)* perusahaan pelayaran, diantaranya:

- a. PT Adhigana Pratama Mulya agar dapat lebih baik dalam pelaksanaan pelayanan kegiatan *Ship To Ship (STS)*. Karena hal ini sangat berpengaruh terhadap kemajuan perusahaan.
- b. Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi PT Adhigana Pratama Mulya terkhusus pada bagian *Sub/Local Agent*.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

Menurut Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2012:52), analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi baru (2014:45), analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya), penguraian suatu pokok atau berbagai bagiannya dan penelaahannya bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan, dikaji sebaik-baiknya, proses pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

B. Pengertian Kerlambatan

Keterlambatan berdasarkan para ahli yang diambil dari Ervianto (1998) adalah sebagai sebuah bentuk dari pelaksanaan daripada waktu yang dimana tidak akan dapat dimanfaatkan dengan sebaik mungkin yang telah disesuaikan dengan sebuah bentuk dari rencana akan kegiatan yang ada. Kemudian dari waktu yang tidak dimanfaatkan tersebut akan menyebabkan satu hingga beberapa macam bentuk dari kegiatan yang bersamaan akan menjadi semakin tertunda dan atau tidak akan dapat dilaksanakan dengan sebuah waktu yang tepat dan juga sesuai dengan jadwal yang sebelumnya telah dipersiapkan dan direncanakan itu sendiri.

C. Pengertian Kapal, Jenis-jenis Kapal dan Muatan Kapal

Menurut Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Bab 1 (Pasal 1 ayat 36) menyebutkan bahwa kapal adalah kendaraan air, bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan bawah air serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Jenis-jenis kapal beserta muatannya antara lain:

1. Kapal Penumpang (*Passanger Ship*)

Kapal penumpang merupakan kapal besar yang difungsikan untuk mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak. Kapal penumpang terbagi menjadi tiga yaitu:

a. Kapal Pesiar (*Cruise Ship*)

Kapal pesiar adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang.

b. Kapal Samudra (*Ocean Liner*)

Kapal samudra adalah kapal penumpang besar yang identik dengan kapal pesiar. Kapal ini juga memiliki fasilitas penginapan dan perlengkapan yang mirip dengan kapal pesiar.

c. Kapal Feri (*Ferry*)

Kapal Feri adalah kapal yang digunakan untuk penyebrangan laut yang mengangkut penumpang beserta kendaraannya. Kendaraan yang diangkut pun bisa berupa mobil pribadi, bus, truk, ataupun *semi-trailer*.

2. Kapal Barang (*Freight Ship*)

Kapal Barang merupakan kapal besar yang difungsikan untuk distribusi pengangkutan barang dalam jumlah massal. Kapal

barang terdiri dari beberapa jenis antara lain:

a. Kapal Peti Kemas (*Container Ship*)

Kapal peti kemas adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar (biasanya berukuran 20 feet atau 40 feet). Kapal ini memiliki rongga (*cells*) untuk menyimpan peti kemas ukuran standar.

b. Kapal Tanker Minyak (*Oil Tanker*)

Kapal Tanker Minyak adalah sejenis kapal tanker yang berfungsi untuk mengangkut minyak. Ada dua jenis kapal tanker pengangkut minyak, yaitu kapal tanker pengangkut minyak matang/halus dan kapal tanker pengangkut minyak mentah.

c. Kapal Tanker Bahan Kimia (*Chemical Tanker*)

Kapal Tanker Bahan Kimia adalah sejenis kapal tanker yang berfungsi untuk mengangkut bahan kimia.

d. Kapal Tanker LPG (*LPG Tanker*)

Kapal Tanker LPG adalah salah satu kapal tanker gas yang difungsikan untuk membawa LPG (*Liquefied Petroleum Gas*).

e. Kapal Tanker LNG (*LNG Tanker*)

Kapal Tanker LNG adalah salah satu kapal tanker gas yang difungsikan untuk membawa LNG (*Liquefied Natural Gas*).

f. Kapal Pengangkut Barang Curah (*Bulk Carrier*)

Kapal Pengangkut Barang Curah merupakan kapal barang yang berfungsi untuk mengangkut barang-barang seperti batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan sebagainya di dalam sel-sel/rongga-rongga kargo yang terpisah.

g. Kapal Pengangkut Mobil (*Car Carrier*)

Kapal Pengangkut Mobil/*Ro-Ro* merupakan kapal besar yang bertugas membawa kendaraan baru melalui transportasi air.

- h. Kapal Pengangkut Barang Berat (*Heavy Lift Cargo Transporter*) Kapal Pengangkut Barang Berat merupakan kapal yang dirancang untuk mengangkut barang yang ukurannya super besar melebihi ukuran yang semestinya bisa diangkut kapal-kapal pada umumnya. Barang yang dibawa bisa berupa peralatan kilang minyak ataupun kapal besar lainnya.
 - i. Kapal Pengangkut Kapal Kecil (*Boat/Yatch Transporter*) Kapal pengangkut kapal kecil merupakan kapal pengangkut kapal yang berukuran lebih kecil dalam jumlah yang banyak dalam posisi berbaris dan berbanjar.
 - j. Kapal Tongkang/Ponton Kapal tongkang/ponton merupakan jenis kapal yang mengangkut barang. Kapal ini sebenarnya bukan benar-benar kapal karena tidak mempunyai mesin sendiri (*self-propelled*), sehingga ia harus digandeng dengan kapal tunda. Tongkang juga bisa disebut sebagai gandengan kapal.
3. Kapal Fungsional
- Kapal fungsional adalah kapal yang bukan digunakan untuk pengangkutan orang maupun barang melainkan berfungsi untuk menjalankan tugas-tugas tertentu, seperti kapal untuk pekerjaan proyek, penelitian, dan lain-lain. Contoh kapal fungsional yaitu kapal tunda, kapal derek, kapal pengebor, kapal pengeruk, kapal penangkap ikan, dan lain-lain.

D. Kegiatan *Ship To Ship* (STS)

Ship To Ship (STS) merupakan kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal (bisa dalam bentuk minyak atau gas) dari kapal tanker atau kapal curah ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain di mana kedua kapal diposisikan berdekatan

bersama-sama. Kegiatan *Ship To Ship (STS)* dapat dilakukan baik dalam posisi kapal yang sedang berlabuh atau mengapung di laut. Dalam kegiatan *Ship To Ship (STS)* membutuhkan kondisi dan situasi yang tepat, tidak dalam kondisi sembarangan, peralatan dan perlengkapan kapal juga harus tepat tersedia, staf darat yang bertugas di kantor pelayaran dan kru kapal harus berpengalaman atau memiliki pengetahuan tentang *Ship To Ship (STS)*. Oleh karena itu, kewajiban perusahaan untuk memberikan pelatihan terkait pemahaman *Ship To Ship (STS)* dalam dunia pelayaran Indonesia.

Perusahaan pelayaran dan kapal harus memiliki izin resmi dari pihak otoritas untuk dapat melakukan operasi *Ship To Ship (STS)* tersebut. Maka dari itu beberapa persyaratan harus diperhatikan sebelum dan melakukan operasi *Ship To Ship (STS)*. Yang pertama, perusahaan harus memberikan pelatihan yang memadai untuk staf darat dan kru kapal dalam rangka untuk melaksanakan operasi *Ship To Ship (STS)*. Hal ini harus dibuktikan dengan fakta yang objektif dan dokumentasi. Kapal harus dilengkapi dengan perlengkapan dan peralatan *Ship To Ship (STS)* yang tepat dalam kondisi baik dan siap digunakan pada kedua kapal. Hal ini harus dicek saat audit implementasi *ISM Code* di kapal dan proses *vetting inspection*.

Selanjutnya, perencanaan operasi *Ship To Ship (STS)* beserta kesepakatannya tentang jumlah dan jenis muatan yang akan dilakukan pemindahan harus dilakukan terlebih dahulu. Karena harus diperhatikan terhadap perbedaan tinggi *freeboard* dari kedua kapal saat mentransfer muatan. Harus ada harmonisasi informasi data operasional dari kedua kapal tersebut sebelum melakukan *Ship To Ship (STS)*. Kapal harus memegang dokumen izin yang resmi dari pelabuhan dan otoritas yang berwenang untuk dapat melaksanakan *Ship To Ship (STS)*.

Hal itu dilakukan agar sifat dan karakteristik muatan yang akan dipindahkan harus diketahui terlebih dahulu dengan mempertimbangkan *safety prescriptions* seperti yang diatur dalam *IMDG code* dan Konvensi SOLAS. Perlengkapan komunikasi dan sistem komunikasi yang tepat harus dilakukan sesuai dengan saluran komunikasi yang disepakati oleh kedua kapal yang terlibat. Harus disadari akan adanya bahaya yang kemungkinan akan timbul akibat muatan yang dipindahkan seperti emisi VOC, reaksi kimia dan lain-lain. Penjelasan akan bahaya tersebut harus disampaikan atau diberikan pengarahan kepada seluruh ABK yang terlibat dalam proses *Ship To Ship (STS)*. Seperti peralatan pemadam kebakaran dan peralatan tumpahan minyak harus disediakan di atas kapal, itulah alasannya prosedur operasi *Ship To Ship (STS)* harus sesuai dengan perlengkapan pemadam kebakaran yang ada di kapal. ABK (Anak Buah Kapal) harus sudah terlatih untuk menggunakannya dalam keadaan darurat. Semua petunjuk dan pedoman harus ada dalam *SMK Manual* dan harus dipatuhi sesuai dengan dokumen *IMO MEPC59, MARPOL Annex 1, SOPEP, SMPEP, ISGOTT*, panduan *Ship To Ship (STS)* dan rencana operasional *Ship To Ship (STS)*.

Secara umum berdasarkan konfigurasi *lay out* antara kapal yang satu dengan yang lain, operasi *Ship To Ship (STS)* transfer dapat dibedakan menjadi dua kategori utama sebagai berikut :

1. Operasi tandem *offloading* adalah dimana antara kapal yang satu dengan yang lain terletak dalam satu garis lurus berposisi depan-belakang (dimana haluan kapal yang satu tepat menghadap buritan kapal yang lain), di klaim sebagai konfigurasi yang lebih aman namun demikian kurang banyak digunakan (kurang umum).
2. Operasi *double bank transfer* adalah konfigurasi dimana antara kapal yang satu dengan yang lain terletak sejajar saling bersebelahan (sisi kiri/*portside* kapal yang satu berdekatan dengan

sisi kanan/*starboard* kapal yang lain), konfigurasi ini yang umum disebut sebagai konfigurasi *Ship To Ship (STS)*, dan lebih banyak digunakan.

Gambar 2.1. Kegiatan *Ship To Ship (STS) double bank transfer*



Sumber: Dokumentasi Hasil Penelitian, 2021

E. Keagenan Kapal

Keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau Perusahaan Angkutan Laut Asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau kapal Perusahaan Angkutan Laut Asing selama berada di Indonesia. Pelayanan jasa yang dilakukan oleh keagenan kapal terdiri atas:

1. Pelaporan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada Menteri melalui Direktur Jenderal.
2. Penyerahan dokumen kapal kepada syahbandar utama, Otoritas

Pelabuhan utama, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, atau unit penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya.

3. Pengurusan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut.
4. Penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan pemilik kapal.
5. Penyelesaian dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal.
6. Pemungutan uang tambang atas perintah pemilik kapal.
7. Pembukuan dan pencarian muatan.
8. Penerbitan konosemen untuk dan atas nama pemilik kapal.
9. Penyelesaian tagihan atas nama pemilik kapal.
10. Penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak dan air tawar, serta pemenuhan kebutuhan perlengkapan dan perbekalan.
11. Pemberian informasi yang diperlukan oleh pemilik kapal.
12. Pelaksanaan kegiatan lainnya yang disepakati antara pemilik kapal atau operator kapal dengan pelaksana kegiatan keagenan kapal.

Pelaksanaan kegiatan keagenan kapal dilakukan oleh perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional. Perusahaan nasional keagenan kapal sebagaimana yang dimaksud merupakan badan usaha yang didirikan khusus untuk kegiatan keagenan kapal yang bertanggung jawab terhadap penyelesaian semua tagihan dan permasalahan yang timbul akibat dari perjanjian atau kontrak keagenan yang telah disepakati, yang berkaitan dengan kegiatan kapal yang diageni selama berada di Indonesia. Perusahaan nasional keagenan kapal yang melakukan kegiatan keagenan kapal nasional dan/atau kapal asing harus memiliki surat penunjukan keagenan kapal.

F. Jenis-jenis Keagenan Kapal

Secara garis besar ada tiga jenis agen yaitu:

1. *General Agent* (Agen Umum)

General agent (Agen Umum) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Sebagai contoh, Maersk Line, sebuah perusahaan pelayaran Denmark menunjuk Tri Elang Maritim sebagai general agent. Maka Tri Elang Maritim memiliki tugas melayani kapal milik Maersk Line selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia. Persyaratan untuk menjadi agen umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT dan/atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT secara kumulatif dan memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*). Bagi perusahaan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri (KM 33 Tahun 2001, Bab V, Pasal 45 Ayat (1) s.d (4)).

Secara garis besar, tugas agen umum ada dua jenis, yaitu tugas pengurusan perizinan dan tugas koordinasi. Adapun tugas koordinasi meliputi:

- a. Koordinasi Operasi dan Pemasaran
- b. Koordinasi Keuangan
- c. Penunjukan *Sub-agent* atau agen
- d. Mengumpulkan *disbursement*
- e. Koordinasi lain yang berkaitan dengan muatan dan

dokumentasi.

2. *Sub Agent/Local Agent*

Sub agent/Local Agent adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. *Sub agent* ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*. Sebagai contoh, Tri Elang Maritim yang telah di tunjuk menjadi *general agent* oleh Maersk Line menunjuk perusahaan pelayaran nasional lain, misalnya PT Kanaka Dwimitra Manunggal sebagai *sub agent* untuk melayani kapal milik Maersk Line yang singgah di pelabuhan Bengkulu, karena Djakarta Lloyd tidak memiliki cabang di sana.

Secara garis besar, tugas *sub agent* atau agen ada dua, yaitu pelayanan kapal (*ship's husbanding*) dan operasi keagenan (*cargo operation*). Tugas-tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar dan muat, *stowage*, *lashing*, dan dokumen muatan.

3. Cabang Agen

Cabang agen adalah cabang dari *general agent* di pelabuhan tertentu. Di dalam usaha pelayaran niaga dimana ada liner dan tramper, pelayaran liner akan menunjuk *general* atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya. Tramper akan menunjuk agen khusus (*special agent*) karena hanya di pakai pada saat kapalnya disewa di suatu pelabuhan dimana kapal melakukan bongkar atau muat. Dalam melakukan tugasnya di pelabuhan, agen yang di tunjuk dinamakan *Port Agent*.

Port Agent yang di tunjuk di pelabuhan lainnya dapat menunjuk *sub-agent* untuk mewakilinya. *Port agent* tetap bertanggung jawab

terhadap *principal*. Bilamana dalam sebuah *charter party*, salah satu pihak umpama penyewa kapal telah menunjuk agen untuk mewakili kepentingannya, maka pemilik dapat menunjuk agen lain untuk mewakilinya yang dinamakan *protecting agent*. Tugas pokok cabang agen yaitu mewakili dan melindungi perusahaan dalam daerah masing-masing, mewakili dan membantu kantor pusat dalam melayani kapal dan bertindak sebagai agen dalam melayani kapal-kapal keagenan.

G. Organisasi Keagenan Kapal

Keagenan kapal biasanya dipimpin oleh seorang kepala cabang. Di bawah kepala cabang terdapat tiga bagian utama, yaitu bagian muatan (*traffic*), bagian pemasaran (*marketing*), dan bagian administrasi keuangan. Bagian muatan adalah bagian yang mengurus muatan kapal, operasi kapal termasuk pelayanan kapal dan awaknya, serta mengatur kontrak dengan perusahaan klien. Bagian pemasaran adalah bagian yang mencari muatan. Bagian ini terdiri dari dua sub bagian, yaitu sub bagian *cargo canvassing* dan sub bagian analisis *marketing*. Bagian administrasi adalah bagian yang mengelola semua administrasi transaksi, baik luar maupun dalam perusahaan, termasuk administrasi keuangan dan surat menyurat. Adapun fungsi dari bidang muatan, pemasaran, dan administrasi keuangan antara lain sebagai berikut

1. Bidang Muatan (*Traffic*)
 - a. Atas nama *principal*/kantor pusat menerima muatan untuk dikapalkan.
 - b. Melaksanakan *booking* muatan dan menyampaikan laporan pembukuan muatan ke kantor pusat.
 - c. Mempersiapkan *loading list* dan menyampaikannya kepada kapal dan usaha bongkar muat.
 - d. Mempersiapkan dokumen muatan seperti, *mate's receipt*, B/L dan *manifest*.

- e. Menandatangani B/L atas nama *principal*.
 - f. Memonitor, mengawasi, dan kalau perlu member petunjuk atau teguran atas pelaksanaan bongkar atau muat supaya dapat dicapai *quick dispatch* dan *proper cargo handling*.
 - g. Mempersiapkan P. U. dari muatan yang ada di atas kapal untuk diserahkan ke Bea dan Cukai.
 - h. Mengadakan tindakan preventif untuk timbulnya kerusakan atau kehilangan barang.
 - i. Ikut mengatur penyerahan barang kepada *consignee* melalui penukaran B/L dengan DO (biaya) OPP/OPT, sewa gudang dan lain-lain ditarik oleh perusahaan bongkar muat.
 - j. Menyelesaikan klaim yang diterima dalam batas-batas wewenang yang digariskan oleh kantor pusat.
2. Bidang Pemasaran (*Marketing*)
- a. Melaksanakan pengisian dan penjualan ruangan kapal, baik kapal armada maupun kapal keagenan sesuai dengan *space allotment* yang diberikan oleh kantor pusat untuk kapal armada, dan oleh *principal* dalam hal ini FAD (*Foregin Agency Departement*) untuk kapal keagenan.
 - b. Melakukan *cargo canvassing* dalam daerah lingkungannya dengan memperhatikan garis-garis petunjuk yang diberikan oleh kantor pusat.
 - c. Melaksanakan fungsi pemasaran, seperti :
 - 1). Penelitian dan analisis pasar
 - 2). Intelejensi informasi pasar
 - 3). Pengkajian pelanggan
 - 4). Laporan pemasaran
 - d. Member pelayanan sebaik-baiknya kepada pemilik muatan, baik pelayanan sebelum penjualan ataupun purnajual.
3. Bidang Keuangan
- a. Melaksanakan *freight collection* dan mengadakan administrasi

- freight* yang baik sesuai dengan petunjuk kantor pusat.
- b. Melaksanakan pembayaran biaya pelabuhan dan biaya kapal lainnya atas perintah kantor pusat.
 - c. Penerimaan dan pembayaran dilaksanakan sesuai dengan *inprest fund system*.
 - d. Melaksanakan verifikasi atas nota *disbursement* yang diterima dan menyampaikan nota biaya tersebut ke kantor pusat sesuai dengan petunjuk yang diberikan oleh kantor pusat.
 - e. Menyusun anggaran *overhead* cabang dan anggaran arus kas serta mengatur penyediaan dan adanya pembayarannya.
 - f. Menyampaikan laporan biaya *overhead* ke kantor pusat disertai dengan bukti pengeluarannya. Cabang tidak menyelenggarakan pembukuan sendiri, semuanya dibukukan di kantor pusat.

H. Dokumen Keagenan Kapal

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

1. Surat kebangsaan
2. Surat Ukur (*International Tonnage Certificate*)
3. Sertifikat Lambung Timur (*International Load Line Certificate*)
4. Sertifikat Keselamatan (*Certificate of Seaworthness*)
5. Daftar Anak Buah Kapal (*Crew List*)
6. Sertifikat Keamanan Radio (*Cargo Ship Safety Radio Telephony*) al yang bersangkutan.
7. Sertifikat Keamanan Perlengkapan (*Cargoship Safety Radio Telephony Certificate*)
8. Sertifikat Kesehatan (*Health Book*)
9. Sertifikat Klasifikasi Lambung (*Certificate of Classification*)

10. Sertifikat Bangunan Kapal (*Cargo Ship Construction Certificate*)
11. IOPP (*International Oil Pollution Prevention Certificate*)
12. Sertifikat Klasifikasi Mesin (*Certificate of Classification Machinery*)

I. Pihak-pihak Yang Terkait Dengan Keagenan Kapal

Pihak-pihak atau instansi yang terkait dalam proses keagenan kapal diantaranya adalah :

1. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) setempat
Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

2. Direktorat Jendral Bea dan Cukai (DJBC) setempat

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (disingkat DJBC atau bea cukai) adalah nama dari sebuah instansi pemerintah yang melayani masyarakat dibidang kepabeanan dan cukai. Pada masa penjajahan Belanda, bea dan cukai sering disebut dengan istilah *douane*. Seiring dengan era globalisasi, bea dan cukai sering menggunakan istilah *customs*.

3. Kantor Kesehatan Pelabuhan (*Port Health Authority*)

Kantor Kesehatan Pelabuhan (*Port Health Authority*) sebagai perangkat pusat mengawal peraturan perundang-undangan bidang kesehatan dipintu masuk negara. Melaksanakan tugas dan fungsi Kementerian Kesehatan di pelabuhan laut, bandar udara, dan pos lintas batas negara. Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) sangat menentukan keselamatan negara melalui pencegahan masuk dan keluarnya penyakit berpotensi wabah ke wilayah negara (dengan deteksi pada orang, barang, dan alat angkut)

melalui pintu masuk negara.

4. Kantor Imigrasi

Kantor Imigrasi adalah unit pelaksana teknis yang menjalankan fungsi Direktorat Jenderal Imigrasi pada suatu daerah atau kota tertentu. Sebuah Kantor Imigrasi dapat membawahi satu area kabupaten/kota atau lebih. Dalam proses keagenan kapal, petugas Imigrasi melakukan pemeriksaan dokumen perjalanan, peneraan cap masuk bagi *crew* kapal di paspor, dan cap *clearance* di *manifest crew list*.

J. Pengertian Berlabuh Jangkar

Kapal berlabuh jangkar adalah suatu keadaan di mana kapal terapung tanpa berolah gerak terhadap air dan terhadap arus, angin oleh jangkar yang dimiliki kapal yang terdapat dihaluan. Kapal berlabuh jangkar dilakukan di daerah tertentu pada setiap pelabuhan atau dapat diluar daerah pelabuhan, dengan memperhitungkan kedalaman permukaan air laut dan keadaan sekeliling. Berlabuh jangkar dilaksanakan guna menunggu waktu masuk kepelabuhan, menunggu penyelesaian berkas untuk masuk atau keluar suatu pelabuhan untuk menghindari penumpukan kapal didalam pelabuhan dan dapat juga kapal sedang mengalami perbaikan diatas permukaan air. Sehingga dapat disimpulkan bahwa labuh jangkar adalah kegiatan menjatuhkan jangkar kedalam air sehingga menyentuh dasar laut guna menghentikan pergerakan kapal terhadap air.

Dalam kegiatan labuh jangkar sering dijumpai beberapa masalah seperti jangkar larat. Pengertian dari jangkar larat (*dragging anchor*) adalah suatu keadaan disaat berlabuh jangkar dimana jangkar kapal larat/menggaruk dikarenakan akibat dari gaya eksternal (arus, angin, cuaca, jenis dasar laut dan pasang surut) terhadap jangkar yang mana mempengaruhi kekuatan

cengkraman jangkar dan rantai jangkar, serta adanya pengaruh dari faktor internal (jangkar, rantai jangkar, *windlass*, draft, SDM).

K. *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)*

Kota Batam adalah sebuah kota terbesar di Provinsi Kepulauan Riau, Indonesia. Wilayah Kota Batam terdiri dari Pulau Batam, Pulau Rempang dan Pulau Galang dan pulau-pulau kecil lainnya di kawasan Selat Singapura dan Selat Malaka. Batam dikenal sebagai daerah pelabuhan bebas paling ramai dikunjungi oleh pelaut kapal asing di Indonesia, apalagi sejak diberlakukannya *Free Trade Zone (FTZ)* atau daerah perdagangan bebas untuk kawasan BBK (Batam, Bintan, Karimun) setidaknya ada tujuh tempat *anchorage area* (lepas jangkar atau labuh jangkar) kapal di perairan Batam dan sekitarnya diantaranya:

1. Pulau Nipah, pulau paling luar disebelah utara pulau Batam yang berbatasan langsung dengan negeri Singapura di Selat Malaka dan *Singapore Straits* ini, saat ini sudah diizinkan oleh Dinas Perhubungan Pusat untuk dijadikan daerah *Ship To Ship (STS)* atau transfer muatan khususnya untuk kapal bertonase besar seperti *Very Large Cargo Carrie (VLCC)*. Adapun yang menjadi titik koordinat kapal untuk melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)* terbagi menjadi tujuh titik dengan garis lintang dan bujur yang berbeda-beda seperti tabel di bawah ini.

Tabel 2.1. *Coordinate of Transit Anchorage Area*

<i>Point</i>	<i>Latitude N</i>	<i>Longitude E</i>
A.	1° 09" 5'	103° 35" 3'
B.	1° 09" 1'	103° 38" 6'
C.	01° 05" 5'	103° 40" 8'
D.	01° 04" 9'	103° 39" 6'
E.	01° 04" 5'	103° 38" 9'

F.	01° 07" 3'	103° 34" 2'
G.	01° 08" 0'	103° 34" 6'

Sumber: PT Adhigana Pratama Mulya, 2020

2. Batu Ampar, sebelum masuk ke Pelabuhan Batu Ampar, seringkali kapal-kapal akan melego jangkar di laut perairan Batu Ampar sembari menunggu jadwal sandar, karena pelabuhan yang pertama kali dibangun di Batam ini terkenal dengan padatnya jadwal keluar masuk kapal dalam antrian.
3. Kabil, untuk daerah Kabil ada dua pelabuhan umum yang bisa digunakan yaitu Pelabuhan CPO Kabil dan Pelabuhan Citra Nusa Kabil, sangat ramai kapal-kapal kargo berukuran besar yg akan sandar disini Pelabuhan Citra Nusa Kabil karena di sana berdiri kawasan industri berat terpadu kepunyaan Citramas *Group*, sedangkan di Pelabuhan CPO Kabil banyak antrian kapal tanker untuk produk minyak dan *chemical* ke perusahaan seperti *Ecogreen Oleochemiclas*, *Patra Niaga*, *Synergy Oil Nusantara* dan *Musim Mas*.
4. Tanjung Uncang, untuk industri galangan kapal berpusat diperairan Tanjung Uncang dan termasuk Sagulung dan Dapur 12, disinilah kawasan pembuatan kapal tongkang maupun industri galangan kapal untuk *drydocking* berada, banyak kapal melego jangkar di depan perairan Tanjung Uncang menunggu jadwal masuk *docking*.
5. Karimun *Ship To Ship (STS)*, perairan Karimun berjarak satu jam perjalanan laut dengan *speed boat* atau *ferry* dari Batam, di Karimun *Ship To Ship (STS)* banyak kapal *chemical* yang menggunakan fasilitas *Ship To Ship (STS)* untuk melakukan kegiatan bongkar muat ke *Mother Vessel*.
6. Sekupang, seperti halnya Tanjung Uncang, saat ini di kawasan pantai Sekupang mulai banyak berdiri Industri *ship yard*, padahal

sebelumnya Pelabuhan Sekupang khusus digunakan untuk pelabuhan penumpang domestik antar pulau di sekitar Batam, ataupun angkutan penumpang ke pulau Belakang Padang, perairan Sekupang ini juga kapal penumpang Pelni bersandar. Tidak jauh dari kawasan Sekupang terdapat Pulau Sambu yang sejak dulu digunakan oleh Pertamina sebagai *homebase* kegiatan bongkar muatan minyak petroleum.

Sekitar 80% kapal melakukan kegiatan labuh jangkar di perairan Tanjung Balai Karimun dan Batam diperkirakan beralih ke perairan Pulau Nipah yang menawarkan biaya 40% lebih murah. Menurut sumber bisnis, perpindahan kapal semakin banyak dalam beberapa bulan terakhir, terutama sejak beroperasinya *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)*, sehingga kegiatan labuh jangkar (*anchorage*) di perairan Tanjung Balai Karimun dan Batam merosot. Agen asing yang umumnya berasal dari Singapura, beralasan perpindahan kapal itu karena harga yang ditawarkan pengelola pelabuhan perairan pulau Nipah lebih murah. Harga yang lebih murah 30-40% itu disebabkan tidak adanya wajib pemanduan dan penundaan. Ini berbeda dengan *Ship To Ship (STS)* perairan Batam dan Tanjung Balai Karimun yang menerapkan wajib pemanduan dan penundaan kapal sesuai dengan peraturan yang berlaku. Jasa Pandu merupakan layanan keselamatan bagi pengguna jasa saat keluar masuk perairan *Ship To Ship (STS)*. Adapun di *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)*, tanggung jawab keselamatan kapal berada pada Nahkoda kapal karena pihak operator tidak memberikan layanan jasa pandu.

Pada *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* secara otomatis sebelum melakukan pemuatan ke kapal surveyor dan chipmat harus melakukan initial draf terlebih dahulu untuk mengetahui kuantiti kapal dalam keadaan kosong atau belum dilakukan pemuatan. Proses initial draf dilakukan pada enam titik yaitu tiga titik di samping kiri kapal dan

tiga titik disamping kanan kapal dengan posisi depan, tegah dan belakang kapal. Adapun kedalaman draf kapal pada wilayah *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* terbagi menjadi beberapa titik seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 2.2. *Coordinate Deep Drafted Vessel*

<i>Point</i>	<i>Latitude N</i>	<i>Longitude E</i>
A.	01° 04" 9'	103° 39" 6'
B.	01° 04" 5'	103° 38" 9'
C.	01° 07" 3'	103° 34" 4'
D.	01° 08" 0'	103° 34" 6'
E.	01° 04" 9'	103° 39" 0'

Sumber: PT Adhigana Pratama Mulya, 2020

M. Kerangka Pikir

Gambar 2.2. Kerangka Pikir



N. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka penulis menarik sebuah hipotesis yaitu :

Diduga kegiatan *Ship To Ship (STS)* yang diageni PT Adhigana Pratama Mulya belum berjalan dengan optimal dikarenakan masih banyak ditemukan hambatan dilapangan.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata Inggris *research*. Dari itu, ada juga yang menerjemahkan *research* sebagai riset. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re*, yang berarti “kembali” dan *to search* yang berarti mencari. Dengan demikian, arti sebenarnya dari *research* atau riset adalah “mencari kembali”.

Metodologi penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian. Sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat agar hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggungjawabkan, baik secara ilmiah maupun secara kenyataan dilapangan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif.

Selain itu, kegunaan daripada penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan dari konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data, dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif,

adalah data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan keseluruhan dari penelitian mencakup hal-hal yang akan dilakukan peneliti mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberi saran.

3. Variabel Penelitian

Berdasarkan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil variabel penelitian yaitu keterlambatan kegiatan *Ship To Ship (STS)* pada *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* yang diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya.

B. Defenisi Operasional Variabel/Deskripsi Fokus

Judul penelitian ini adalah Keterlambatan Kegiatan *Ship To Ship (STS)* pada *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* yang diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya. Pengertian operasional variabel/deskripsi fokus yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Keterlambatan adalah sebagai sebuah bentuk dari pelaksanaan daripada waktu yang dimana tidak akan dapat dimanfaatkan dengan sebaik mungkin yang telah disesuaikan dengan sebuah bentuk dari rencana akan kegiatan yang ada.
2. *Ship To Ship (STS)* merupakan kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal (bisa dalam bentuk minyak atau gas) dari kapal tanker atau kapal curah ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain di mana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama. Kawasan Pabean adalah kawasan dengan batas-batas tertentu di pelabuhan laut, bandar udara, atau tempat lain

yang ditetapkan untuk lalu lintas barang yang sepenuhnya berada di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai.

3. Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian dimana salah satu pihak yang dinamakan “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang direncanakan kepadanya.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi penelitian merupakan jumlah objek secara keseluruhan atau generalisasi dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi data dalam penelitian ini adalah beberapa kapal yang melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)* yang diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya Di Batam.
2. Sampel penelitian adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil adalah LPG/C ORLANDO 1 dengan LPG/C GAS CALACA yang diageni PT Adhigana Pratama Mulya untuk melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)* pada *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* .

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dilakukan dengan beberapa cara, berikut uraiannya :

1. Pengamatan (*Observasi*)

Dalam penelitian ini, penulis terjun langsung dalam kegiatan yang dilakukan oleh PT Adhigana Pratama Mulya. Yaitu, dalam menangani kegiatan *Ship To Ship (STS)*. Instrumen yang

digunakan dalam teknik ini berupa daftar check list. *Check list* atau daftar cek adalah pedoman observasi yang berisi tentang daftar semua aspek yang akan diobservasi, observer hanya perlu memberikan tanda ada atau tidak dengan tanda cek (√) tentang aspek observasi.

2. Wawancara (*Interview*)

Wawancara merupakan teknik pengumpul data dengan cara dialog dan juga tanya jawab dengan narasumber di obyek penelitian baik secara langsung maupun tidak langsung yang ada hubungannya dengan bagaimana prosedur kegiatan *Ship To Ship (STS)*. Instrumen yang digunakan dalam teknik ini berupa pedoman wawancara guna mempermudah penulis dalam melakukan wawancara. Pedoman wawancara ini berisi tentang uraian penelitian yang biasanya dituangkan dalam bentuk daftar pertanyaan agar proses wawancara dapat berjalan dengan baik. Pada teknik ini penulis akan membuat *interview guide or interview schedule* (panduan wawancara atau jadwal wawancara) dan juga penulis akan menggunakan alat bantu seperti buku catatan, yang berfungsi untuk mencatat semua percakapan dengan sumber data.

3. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian kepustakaan merupakan teknik pengumpulan data, yaitu dengan cara mempelajari baik itu buku, catatan, arsip maupun dokumen yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Misalnya dengan mencari buku di perpustakaan, toko-toko buku, dan juga melalui internet.

4. Teknik Dokumentasi

Dokumentasi yaitu suatu cara yang digunakan untuk memperoleh atau mengumpulkan data melalui gambar dan dokumen lainnya yang sesuai. Dalam metode ini penulis mengumpulkan data melalui profil PT Adhigana Pratama Mulya.

E. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang telah diperoleh dari hasil observasi lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data kedalam kategori, menjabarkan kedalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun kedalam pola, memilih mana yang lebih penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain. Teknik analisa data yang digunakan adalah teknik deskriptif kualitatif yaitu merupakan pengolahan data kualitatif yang telah diperoleh melalui gambaran fakta-fakta atau karakteristik yang sebenarnya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan

1. Sejarah dan Perkembangan PT Adhigana Pratama Mulya

PT Adhigana Pratama Mulya berdiri pada tahun 2013 yang didirikan oleh bapak Elimansyah Hia sebagai komisaris utama dan pemegang saham terbesar pada perusahaan. Lalu bekerjasama dengan bapak Rezky Putra Effendy sebagai komisaris dua dan bapak Rhali Trida Cemastian Dhana sebagai komisaris tiga.

PT Adhigana Pratama Mulya adalah perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang jasa keagenan kapal sebagai *General Agent* dan *Sub Agent*. Yang dimana *General Agent* sebagai perantara antara *Owner* dan *Sub Agent* yang diageni oleh perusahaan PT Adhigana Pratama Mulya. Sedangkan *Sub Agent* PT Adhigana Pratama Mulya menangani khusus kapal asing bermuatan LPG/C dan *oil tanker* yang masuk pada wilayah Batam dan perairan Pulau Nipah.

Saat ini PT Adhigana Pratama Mulya memiliki empat cabang agen yang tersebar diseluruh Indonesia antara lain Tanjung Balai Karimun, Palu, Kuala Tanjung dan Belawan. Seiring berjalannya waktu terjadi peningkatan penunjukan kapal oleh pihak *Owner*, penambahan fasilitas dan perekrutan karyawan diperkirakan akan terus bertambah.

2. Lokasi Perusahaan

PT Adhigana Pratama Mulya berkantor pusat di Batam dan memiliki empat cabang di Indonesia antara lain Tanjung Balai Karimun, Palu, Kuala Tanjung dan Belawan. Adapun lokasi kantor Taruna praktek yaitu bertempat di Jalan Jendral Sudirman, Ruko Dermaga Culinary Paradise Blok RJ Nomor 05 Bukit Indah

Sukajadi, Batam, Kepulauan Riau – Indonesia.

3. Motto Perusahaan

“INTEGRITY – TRUSTWORTHY – LOYALTY”

Yang memiliki arti : Integritas – Terpercaya – Loyalitas

B. Visi dan Misi Perusahaan

Adapun visi dan misi PT Adhigana Pratama Mulya sebagai berikut:

a. Visi

Menjadi perusahaan badan pengiriman yang memimpin dan diakui dengan memiliki integritas, kepercayaan, dan kualitas untuk pelanggan kami di Indonesia.

b. Misi

- a. Melayani dan menawarkan layanan berkualitas oleh pekerja yang efektif dan efisien.
- b. Memberikan layanan pelanggan dengan baik dan untuk memotivasi agar menghasilkan yang terbaik untuk klien.
- c. Bertanggung jawab untuk mendukung kualitas, keamanan, dan kenyamanan.
- d. Menyediakan kondisi kerja yang nyaman untuk karyawan.
- e. Membangun perusahaan yang profesional, efektif, efisien, dan sehat keuangan.
- f. Mengembangkan jaringan dan pasar untuk menjalin kerjasama.

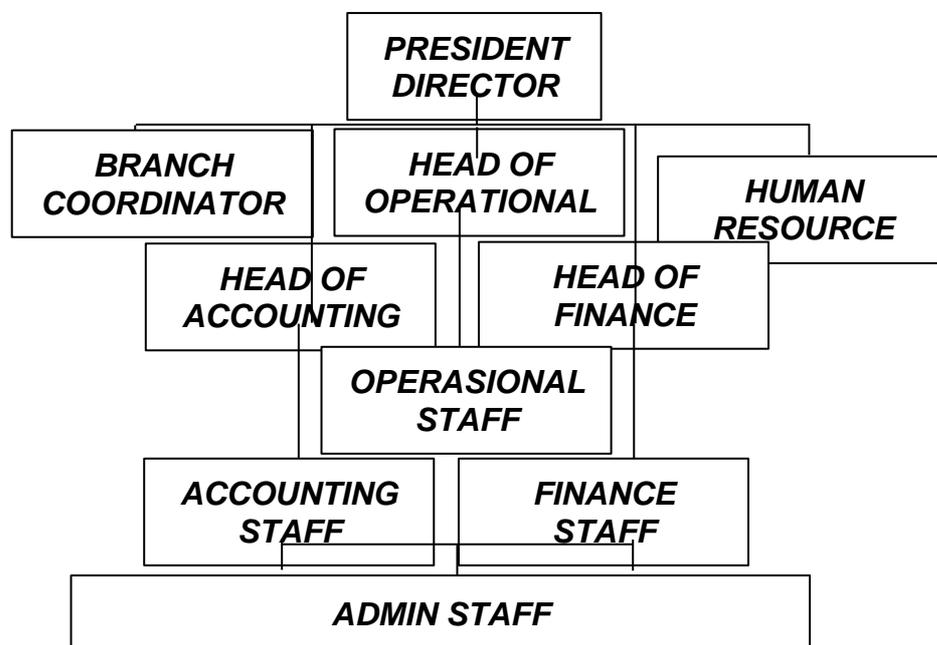
C. Jam Kerja Perusahaan

Jam kerja di PT Adhigana Pratama Mulya dalam satu minggu ada 5 hari kerja, yaitu dari hari Senin – Jumat, jam kerja dimulai pada pukul 08.00 – 17.00 WIB. Dan setiap harinya diberi waktu untuk istirahat dari pukul 12.00 – 13.00. Untuk hari Sabtu, Minggu dan hari besar semua karyawan diliburkan kecuali jika hari tersebut

ada kapal yang akan *Clearance In/Clearance Out* maka karyawan pada bidang *Sub/Local Agent* harus mengurus dokumen dan hal lainnya yang menyangku *Clearance In/ Clearance Out* kapal tersebut.

D. Struktur Perusahaan

Gambar 4.1. Struktur Organisasi PT Adhigana Pratama Mulya



Sumber: PT Adhigana Pratama Mulya, 2020

Adapun keterangan dari gambar tersebut adalah sebagai berikut:

1. *President Director*

President Director adalah seseorang yang ditunjuk untuk memimpin suatu perusahaan 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.

2. *Branch Coordinator*

Dalam sebuah kantor cabang perusahaan, seorang kepala cabang berhak dan memiliki wewenang untuk memimpin, mengelola, dan juga mengatur cabang perusahaan tersebut. Kepala cabang juga dapat menentukan goal atau tujuan yang harus dicapai oleh setiap seksi dan juga cabang secara umum.

3. *Human Resource*

Human resource adalah bagian yang sangat penting dari suatu perusahaan. Mereka adalah penopang dari kesuksesan suatu perusahaan. Tugasnya adalah mengurus segala sesuatu yang berhubungan dengan tenaga kerja, memastikan karyawan mendapatkan hak mereka dan puas dengan pekerjaan mereka.

4. *General Agency*

Perusahaan pelayaran nasional ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah dipelabuhan Indonesia. Jadi general agency memiliki tugas melayani kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah dipelabuhan-pelabuhan Indonesia.

5. *Head Of Finance*

Manajemen keuangan adalah suatu kegiatan perencanaan, penanggaran, pemeriksaan, pengelolaan, pengendalian, 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 dilapangan 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 dipelabuhan dan kapal sandar di dermaga kepada pihak persero pelabuhan. Sebelum kapal tiba di pelabuhan staf operasional terlebih dahulu melaksanakan berbagai macam kegiatan pengurusan dokumen kepada pihak-pihak yang terkait antara lain Karantina, Imigrasi, Bea dan 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 mengumpulkan dan menyusun dokumen memastikan persediaan alat tulis kantor, dan lain-lain.

9. *Head Of Accounting*

Accounting supervisor adalah seseorang yang bertugas untuk mengkalkulasi, menangani, mencatat, bahkan menganalisa dan membuat strategi perpajakan sehubungan dengan kejadian-kejadian ekonomi (transaksi) perusahaan. Juga membuat laporan keuangan.

10. *Accounting Staff*

Adalah seseorang yang bertanggung jawab terhadap semua laporan keuangan perusahaan, melakukan pengaturan administrasi keuangan perusahaan, menyusun dan membuat anggaran pendapatan perusahaan secara periodic, dan lain-lain.

E. Kinerja PT Adhigana Pratama Mulya

PT Adhigana Pratama Mulya merupakan perusahaan pelayaran yang berdiri pada tahun 2013 dan bergerak dibidang keagenan kapal sebagai *General Agent* dan *Sub/Local Agent* yang masih tetap menunjukkan eksistensinya dalam keagenan kapal hingga sekarang.

Di dalam PT Adhigana Pratama Mulya menerapkan sistem kekeluargaan yang dibangun dari pimpinan tertinggi hingga sampai staf yang ada karena sistem kekeluargaan tersebut dapat mendorong dan memotivasi karyawan dan pimpinan semakin maju dan ulet dalam menjalankan tugas masing-masing.

Setiap karyawan dalam bagiannya masing-masing memiliki tugas dan tanggungjawab masing-masing yang berbeda, tetapi disini dibuktikan bahwa semua anggota dengan bagiannya masing-masing sangat memperlihatkan tanggungjawabnya yang besar kepada pekerjaannya sehingga tidak sedikit *owner* memberi kepercayaan dan menjalin kerjasama yang baik dengan *General Agent* atau *Local Agent* pada PT Adhigana Pratama Mulya.

F. Pembahasan Hasil Penelitian

1. Prosedur Kegiatan *Ship To Ship (STS)* pada *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* yang Diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya :

a. Proses Penunjukan Keagenan

Owner/ principal mengirim surat penunjukan atau *appointment* melalui *email* pada *General Agent* PT Adhigana Pratama Mulya. Kemudian *General Agent* memberitahukan kepada *sub agent* PT Adhigana Pratama Mulya untuk mengageni kapal yang akan melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)*

pada *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)*. Dalam surat penunjukan atau *appointment* tersebut menjelaskan tentang *detail* kapal dan jumlah muatan yang akan dibongkar atau dimuat. Setelah mendapatkan surat penunjukan atau *appointment* dari *owner/principal*, *sub agent* memberikan rincian rencana biaya yang akan dikeluarkan pada saat mengageni kapal tersebut yang biasa disebut dengan *Estimate Port Disbursement Account (EPDA)* melalui perantara *General Agent*. *Estimate Port Disbursement Account (EPDA)* berubah menjadi *Final Disbursement Account (FDA)* jika *owner/principal* menyetujui rincian biaya yang diberikan. Setelah *owner/principal* menyetujui rincian biaya tersebut maka *owner/principal* berkoordinasi dengan Nahkoda kapal yang akan melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)* bahwa kapal tersebut diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya. Kemudian *sub agent* mengirimkan *email* ke Nahkoda kapal untuk menyiapkan *formality document* sebagai syarat sebelum kapal masuk ke *anchorage area*.

b. Proses Pengurusan Dokumen Kedatangan Kapal

Nahkoda kapal akan mengirimkan sertifikat atau dokumen kapal melalui *email* kepada agen yang dibutuhkan dalam proses pengurusan dokumen kepada pihak/instansi terkait. Ada pun sertifikat atau dokumen kapal yang dibutuhkan antara lain:

- 1) *Certificate of Registry*
- 2) *Certificate of Class*
- 3) *International Tonnage Certificate*
- 4) *International Load Line Certificate*
- 5) *Minimum Safe Manning Document*
- 6) *Cargo Ship Safety Construction Certificate*
- 7) *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*

- 8) *Cargo Ship Safety Radio Certificate*
- 9) *Safety Management Certificate (SMC)*
- 10) *Document of Compliance (DOC)*
- 11) *International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)*
- 12) *International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP)*
- 13) *International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPP)*
- 14) *International Ship Security Certificate (ISSC)*
- 15) *Port State Control (PSC)*
- 16) *Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SSCEC)*
- 17) *Fire Extinguisher certificate*
- 18) *Inflatable Liferaft Certificate*
- 19) *Anti Fouling Certificate*
- 20) *Ship Particular*
- 21) *CLC Oil Pollution Damage*
- 22) *CLC Bunker Certificate*
- 23) *Wreck Removal Certificate*
- 24) *Ship Security Officer Certificate (SSO) dan Company Security Officer Certificate (CSO)*
- 25) *Update IMO Crew List dalam format excel dan pdf*
- 26) *Last Port Clearance*
- 27) *Maritime Declaration of Health*
- 28) *Vaccination List*
- 29) *Stowage Plan*
- 30) *Voyage Memo*
- 31) *Copy BL/Cargo Manifest*

Setelah Nahkoda kapal mengirimkan *formality document* kepada agen maka agen akan membuat beberapa dokumen antara lain:

- 1) Permohonan Persetujuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA) yang ditujukan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Setelah Persetujuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA) terbit maka *sub agent* akan membuat dan mengajukan permohonan dan perizinan ke instansi terkait seperti Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Imigrasi, Bea dan Cukai, Karantina dan Pelindo atau Asinusa Putra Sekawan terkait kedatangan kapal yang akan melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)*.

Adapun detail pengajuan permohonan dan perizinan kepada pihak/instansi terkait sebelum kapal datang sebagai berikut:

- 1) Kesyahbandarandan Otoritas Pelabuhan (*Port Authority/ Harbour Master*)
 - a) Mengajukan pemberitahuan kedatangan kapal
 - b) Mengajukan permohonan izin labuh, izin olah gerak dan izin *Ship To Ship (STS)*
 - c) Mengajukan permohonan kegiatan bongkar atau muat
 - d) Mengajukan LK2 (Laporan Kedatangan Kapal)
 - e) Permohonan Persetujuan Kedatangan Kapal Asing (PKKA)
- 2) Bea dan Cukai (*Customs*)
 - a) Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) dengan modul atau aplikasi (BC 1.0)
 - b) Mengajukan *Manifest Inward* (BC 1.1)
 - c) Permohonan Kegiatan Izin *Ship To Ship (STS)* BC untuk *mother vessel*
- 3) Imigrasi (*Immigration*)
 - a) Mengajukan pemberitahuan kedatangan kapal
 - b) Mengajukan *IMO Crew List Arrival*
- 4) Kantor Kesehatan Pelabuhan/Karantina (*Quarantine*)
 - a) Mengajukan pemberitahuan kedatangan kapal
 - b) *Maritime Declaration of Health*

- c) *Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SSCEC)*
 - d) *Update IMO Crew List*
 - e) Mengajukan *Free Pratique* atau *Certificate of Pratique (COP)*
- 5) Pelindo ata Asinusa Putra Sekawan
- a) Mengajukan pemberitahuan kedatangan kapal
 - b) Mengajukan permohonan Pandu untuk proses *berthing* dan *unberthing* pada saat kegiatan *Ship To Ship (STS)*
- c. *Proses Agent on Board*

Sebelum agen melakukan *on board*, agen menunggu informasi dari Nahkoda kapal bahwa kapal yang akan melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)* akan masuk ke *anchorage area*. Kemudian Nahkoda memberikan informasi ke *station* pandu agar kapal dipandu masuk ke *anchorage area*. Setelah kapal memasuki *anchorage area*, pihak *mooring master* naik ke atas kapal untuk mengarahkan Nahkoda agar kapal sejajar saling bersebelahan dengan posisi kiri/*portside* kapal satu berdekatan dengan sisi kanan/*starboard* kapal yang satu sebelum melaksanakan kegiatan *Ship To Ship (STS)*. Kemudian agen menginformasikan adanya kegiatan *agent on board* kepada petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Imigrasi, Bea dan Cukai, Karantina yang akan ikut memeriksa kapal. Petugas dan agen harus dilengkapi dengan alat pelindung diri untuk keselamatan dalam bekerja seperti *safety shoes, helmet safety, waerpack, life jacket* dan *id card*.

Perjalanan dimulai dari pelabuhan Sekupang, dari pelabuhan Sekupang menuju *Nipah Transit Anchorage Area*

(NTAA) ditempuh selama satu jam lebih dengan menggunakan *speed boat*. Setelah tiba di *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)*, agen akan menghubungi pihak kapal dengan menggunakan *handly talky (HT)* agar mengibarkan bendera kuning sebagai tanda bahwa kapal siap untuk diperiksa oleh petugas Karantina. Petugas Karantina naik ke atas kapal untuk memastikan bahwa kapal bebas dari hama dan ABK bebas dari penyakit. Setelah pemeriksaan selesai, maka petugas Karantina menerbitkan *Free Pratique* atau *Certificate of Pratique (COP)* dan mengintruksikan Nahkoda untuk menurunkan bendera kuning yang menandakan bahwa kapal telah diperiksa oleh petugas Karantina.

Kemudian pemeriksaan dilanjut oleh petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Imigrasi, Bea Cukai dan agen. Petugas imigrasi melakukan *stemp in* pada paspor kru kapal dan menahan untuk sementara paspor kru kapal sampai kegiatan *Ship To Ship (STS)* selesai.

Petugas Bea dan Cukai melakukan pemeriksaan pada gudang atau tempat penyimpanan barang, muatan serta barang apa saja yang ada di atas kapal. Setelah melakukan pemeriksaan maka petugas Bea dan Cukai akan menerbitkan Surat Pernyataan Pemeriksaan atau *Declaration of Inspection*.

Petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) akan memeriksa kelengkapan sertifikat kapal serta masa berlaku dari sertifikat tersebut. Setelah pengecekan, petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) akan menerbitkan Izin Labuh, Olah Gerak, dan Izin *Ship to Ship (STS)* dan diserahkan kepada Nahkoda sebagai tanda bahwa kapal telah mendapatkan izin melakukan kegiatan

bongkar atau muat dari Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Pemeriksaan dilakukan dari kapal satu ke kapal yang berikutnya.

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

- 1) Dokumen yang dibutuhkan oleh Karantina
 - a) *Crew List 1 copy*
 - b) *Voyage Memo 1 copy*
 - c) *Maritime Declaration of Health 1 copy*
 - d) *Vaccination List 1 copy*
 - e) *Medicine List 1 copy*
 - f) *Health Book/Green Book*
 - g) *Copy of Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SCCEC)*
 - h) *Hoist Yellow/Quarantine Flag*
- 2) Dokumen yang dibutuhkan oleh Imigrasi
 - a) *All passport crew's*
 - b) *Last port immigration clearance*
 - c) *Crew list 4 copy*
- 3) Dokumen yang dibutuhkan oleh Bea dan Cukai
 - a) *Cargo manifest onboard (nil/ discharge/ transit cargo) 1 copy*
 - b) *Crew effect list 1 copy*
 - c) *Nill list 1 copy*
 - d) *Drug and narcotic list 1 copy*
 - e) *Bonded store 1 copy*
 - f) *Ship store/ship property list 1 copy*
 - g) *Voyage memo 1 copy*
 - h) *Last port clearance 1 copy*
- 4) Dokumen yang dibutuhkan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

- a) *Original all certificate*
- b) *Master Sailing*
- c) *Original Last Port Clearance*

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

d. Proses Pengurusan Dokumen Keberangkatan Kapal

Kurang lebih dari 24 jam sebelum selesai melakukan bongkar muat Nahkoda memberikan informasi kepada agen melalui *email* tentang rencana komplit pemuatan atau pembongkaran serta memberitahu tujuan kapal ke pelabuhan selanjutnya.

Kemudian agen memberikan informasi kepada pihak/instansi dan menyiapkan dokumen-dokumen terkait tentang rencana keberangkatan kapal. Adapun dokumen-dokumen yang disiapkan oleh agen antara lain:

- 1) Kantor Kesehatan Pelabuhan/Karantina (*Quarantine*)
- 2) Imigrasi (*Immigration*)
- 3) Bea dan Cukai (*Costums*)
- 4) Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Setelah dokumen selesai agen akan melakukan kembali kegiatan *on board*. Sebelum *agent on board*, agen terlebih dahulu memberikan informasi ke pandu terkait keberangkatan kapal. Kemudian agen mengajukan permohonan keberangkatan kapal dan dokumen pendukung lainnya ke Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Sebelum

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan, petugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) akan memeriksa dokumen pendukung sebagai persyaratan untuk diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Apabila telah dinyatakan lengkap dan memenuhi persyaratan maka Surat Persetujuan Berlayar (SPB) akan diterbitkan.

Gambar 4.2. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

TANJUNG PERAK
SPB.IDSUB.0521.0000808




REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal <i>Ship</i>	LPG/C GAS CALACA	Tanda Panggilan/ IMO <i>Call Sign / IMO</i>	3FGL9 / 9805130	Bendera <i>Flag</i>	PA
Nakhoda <i>Master</i>	SHIN YOONHO	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	7243	Perusahaan <i>Company</i>	PT. SERASI SHIPPING INDONESIA

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor
Number : SPB.IDSUB.0521.0000808

Tanggal
Date : 24 APRIL 2021

Jam
Time : 06:24:26

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

Disetujui
Approved

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: TANJUNG PERAK	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 24 APRIL 2021 19:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: KABIL
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 22 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: SESUAI MANIFEST		
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: TANJUNG PERAK				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 24 APRIL 2021			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	

Sumber: Dokumen PT Adhigana Pratama Mulya, 2021

Setelah Surat Persetujuan Berlayar (SPB) terbit serta dokumen keberangkatan kapal lengkap, agen dan petugas imigrasi menuju ke kapal untuk memberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan dokumen keberangkatan kapal lainnya. Setelah tiba di kapal agen dan petugas imigrasi memberikan dokumen-dokumen kepada Nahkoda kapal.

Adapun dokumen-dokumen yang diserahkan yaitu:

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

Setelah kapal mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) maka kapal dinyatakan sudah bisa meninggalkan *anchorage area*. Lalu agen dan petugas imigrasi turun dari kapal dan kapal akan di pandu untuk meninggalkan *anchorage area*.

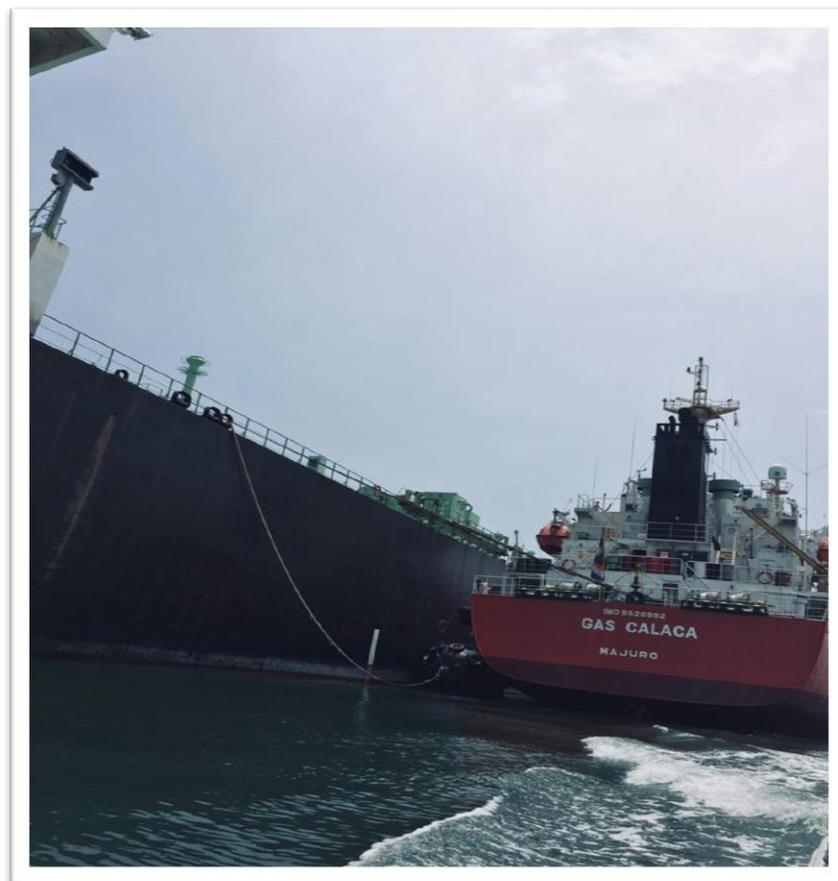
2. Hambatan yang Mengakibatkan Keterlambatan dalam Kegiatan *Ship To Ship (STS)* pada Kapal LPG/C Orlando 1 dan LPG/C Gas Calaca di *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* yang Diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya.

Dalam pelaksanaan kegiatan *Ship To Ship (STS)* tersebut tentunya tidak terlepas dari faktor-faktor yang menghambat kelancaran kegiatan tersebut. Sebagai contoh penulis mengambil contoh pada kapal LPG/C Orlando 1 dan LPG/C Gas Calaca yang mengalami keterlambatan dalam melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)*. Adapun faktor yang menghambat adalah:

Cuaca buruk mempengaruhi pada saat proses sandarnya kapal untuk melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)*. Seperti angin kencang yang mengakibatkan tingginya ombak sehingga proses

penyandaran kapal LPG/C Orlando 1 dan LPG/C Gas Calaca mengalami sedikit keterlambatan dari waktu yang ditentukan sebelumnya. Selain itu, perjalanan yang ditempuh oleh agen dan petugas ketika hendak ke kapal dari pelabuhan Sekupang ke *Nipah Transit Anchorage Area* (NTAA) menjadi lebih lama dari biasanya yang berdampak pada kegiatan bongkar muat. Karena kegiatan bongkar muat tidak bisa dilakukan sebelum dokumen-dokumen perizinan bongkar muat diserahkan kepada Nahkoda kapal LPG/C Orlando 1 dan LPG/C Gas Calaca.

Gambar 4.3. Cuaca Buruk yang Menghambat Proses Penyandaran Kapal



Sumber: Dokumentasi Hasil Penelitian, 2021

3. Upaya yang Dilakukan untuk Mencegah Keterlambatan dalam Kegiatan *Ship To Ship* (STS) pada Kapal LPG/C

Orlando 1 dan LPG/C Gas Calaca di *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* yang Diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya

Tetap berkomunikasi mengenai cuaca dan mengupayakan agar dokumen secepat mungkin tiba di atas kapal dan tetap mengutamakan keselamatan pada saat proses pengantaran dokumen ke atas kapal agar proses kegiatan *Ship To Ship (STS)* dapat dilaksanakan sesuai dengan jadwal yang ditentukan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian dan pembahasan diatas mengenai keterlambatan kegiatan *Ship To Ship (STS)* pada *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* yang diageni oleh PT Adhigana Pratama Mulya maka diambil kesimpulan sebagai berikut :

Sebelum kapal masuk ke *anchorage area* dan melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)* maka agen mengajukan permohonan dan perizinan ke instansi terkait kedatangan kapal, dan begitu pula ketika kapal telah selesai melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)*.

Setelah dokumen diajukan kepada instansi terkait maka agen dan petugas (Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina) menuju ke *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* tempat dimana kapal yang akan melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)* untuk diperiksa dokumen-dokumen yang terkait.

Namun dalam pelaksanaan kegiatan *Ship To Ship (STS)* tersebut tentunya tidak lepas dari faktor-faktor yang menghambat, sehingga kelancaran kegiatan *Ship To Ship (STS)* tersebut mengakibatkan keterlambatan. Adapun faktor yang menghambat yaitu:

Adanya cuaca buruk seperti angin kencang yang mengakibatkan ombak besar sehingga kapal terhambat untuk sandar ke kapal lain untuk melakukan *Ship To Ship (STS)*. Selain itu, perjalanan yang

ditempuh oleh agen dan petugas ketika hendak ke kapal dari pelabuhan Sekupang ke *Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)* menjadi lebih lama dari biasanya yang berdampak pada kegiatan bongkar muat. Karena kegiatan bongkar muat tidak bisa dilakukan sebelum dokumen-dokumen perizinan bongkar muat diserahkan kepada Nahkoda kapal.

B. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan dari pembahasan dan penelitian, maka penulis dapat memberikan beberapa saran bagi perusahaan yang mungkin dapat bermanfaat, yaitu :

Untuk mengatasi masalah terjadinya cuaca buruk maka sebaiknya agen lebih meningkatkan koordinasi kepada petugas instansi dan pihak kapal yang akan melakukan kegiatan *Ship To Ship (STS)* mengenai keterlambatan kegiatan *Ship To Ship (STS)* dari waktu yang ditentukan karena terkendala dengan cuaca buruk.

DAFTAR PUSTAKA

- Sutiyar, dkk. (1994). *Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan*. Jakarta: Pustaka Beta.
- Departemen Pendidikan Indonesia. (2008). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Departemen Kelautan Book. (2005). *Prosedur Clearance in/out. Special Edition*.
- Info Maritim, 2021, *Organisasi Keagenan Kapal*, (<https://banggaplex.blogspot.com/2021/01/ilmu-keagenan-kapal.html>, diakses tanggal 01 Desember 2021)
- Kokasih, E. dan Soewedo, H. (2014). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Semarang: Yrama Widya.
- M. Kusumaatmadja, *Pembinaan Pelayaran Nasional dalam Rangka Penegakan Wawasan Nusantara*, yang dikutip dari Graciella Eunika Sumenda, *Keberadaan Asas Cabotage Terhadap Perusahaan Angkutan Laut Dalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Lex et Societatis*, Vol. V, No. 7, September 2017.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74. (2016). *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82. (2014). *Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*.
- SOP. (2013). *Prosedur Kegiatan Ship To Ship*. Batam: PT Adhigana Pratama Mulya.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006. *Tentang Kepabeanan*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008. *Tentang Pelayaran*.

LAMPIRAN

Rincian biaya kegiatan Ship To Ship (STS) yang telah disepakati antara *principal* dengan *local agent* melalui perantara *general agent*



PT ADIRAGANA PRATAMA MULYA - BATAM
 BUKU BERMAGA CULINARY PARADISE, BLOK R3 NO 05
 JL. JEND. SUDBIRMAN, SUSAJADI, BATAM KOTA
 BATAM 29432 - KEPULAUAN BIAU
 Phone : +62 778 408541, Email : ppm.operation@stpt.adam.com



BIMCO
 MEMBER OF
 INTERNATIONAL
 MARITIME
 BUREAU

Shipping Agency Licence No. BX-80/AL203
 Member of ISAA No. 001/ISAA/VIII/2017

ESTIMATE PORT DISBURSEMENT ACCOUNT

Date : 24.04.2021
 To : PETROSHIP MARINE PTE LTD
 Attn. Ms Claudine

Vessel : GAS CALACA
 (2nd Call)

Voyage :
 ETA / ET D : 24-Apr-21
 Name of Port : Nlpa Transil Anchorage Area
 Cargo Quantity (Load) : 20.000 MT
 G R T : 44.690
 DWT : 50.748
 LOA : 230 M

Est Exchange Rate : 14.000

Description	Tarif	Particulars	Amount in USD
A. PORT CHARGES			
01. Harbour Dues	IDR 700	x 44.690 x 1 Per 15 Days	\$ 2.734.50
02. Harbour Dues	\$ 0.0495	x 44.690 x 1 Per 15 Days	\$ 2.212.16
03. Light Dues	\$ 0.017	x 44.690 x 1 Per 30 Days	\$ 759.73
04. Pilotage (In/Out)	\$ 872.80	X 2 15% Gov Tax & Adm Fee	\$ 2.007.44
05. VTS	\$ 30		\$ 30.00
06. PUP Dangerous Cargo	IDR 35	x 20.000	\$ 50.00
07. Cargo Transhipment Charges	IDR 500	x 20.000	\$ 714.29
08. Cargo Transfer Fee	\$ 0.020	x 20.000	\$ 400.00
Total Port Charges			\$ 8.408.11
B. PORT OPERATOR & AGENCY COST			
01. Anchorage Licence & Management fees			\$ 1.200.00
02. Oil Spill Response			\$ 800.00
03. Security Fee			\$ 400.00
04. Ship Clearance			\$ 1.700.00
05. Seacom Permit /PEKA			\$ 200.00
06. STS Permit			\$ 1.000.00
07. Launch Hire			\$ 500.00
08. Boat Service (Delivery Port Clearance)			\$ 250.00
09. Sundries			\$ 100.00
10. Agency Fee			\$ 1.000.00
Total Agency Cost			\$ 7.150.00
C. OTHER COST			
		(If Any)	\$ -
Total Others Cost			\$ -
GRAND TOTAL			\$ 15.558.11

BANK ACCOUNT:
 PT BANK MANDIRI (PERSERO) TBK
 Gedung Utama Batam, Batam Center
 Batam 29461 - Indonesia

Batam, 07th Jan 20.

SWIFT Code : BMNDIA
 In Favour of : PT Adiragana Pratama Mulya
 A/C No : 100.00.13.4816.43 (USD)

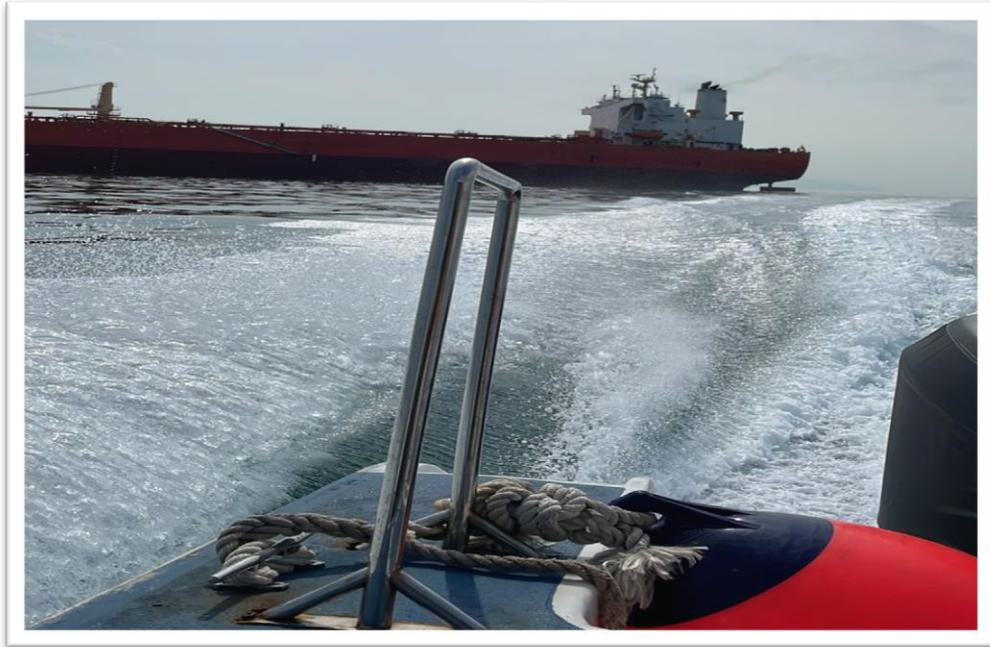
SINARAYA
 Ship Agency Dept

Jadwal kapal masuk PT Adhigana Pratama Mulya
pada bulan April tahun 2021



NO	VESSEL	VOY	LAST PORT	ETA	NEXT PORT	ETD	CARGO	REMARK
1	Mermaid T	6/9	Singapore	20-Apr	Port Klang	25-Apr	L: NAPTHA 31.000 MT	STS TETHIS 7
2	Tethis 7	12/4	Fujairah,UAE	21-Apr	Fujian,china	27-Apr	D: NAPTHA 35000 MT	STS MERMAID T
3	Gas Calaca	15/12	Port Klang	24-Apr	Singapore	30-Apr	L: LPG 5.500 MT	STS ORLANDO 1
4	Epic Susak	19/21	Singapore	18-Apr	Singapore	20-Apr	L: LPG 24.622 MU MT	STS MING LONG
5	Orlando 1	6/7	Yango, Myanmar	15-Apr	Singapore	19-Apr	L: LPG 2.000 MT	STS ORLANDO 1
6	Senna 5	12/21	Singapore	16-Apr	Singapore	18-Apr	NIL	PCR TEST
7	Cubal	044B	Singapore	22-Apr	Port Klang	25-Apr	NIL	PCR TEST
8	Spirit II	2/16	Fujian,china	23-Apr	Fujian,china	25-Apr	NIL	PCR TEST

Kegiatan *Ship To Ship*



Faktor penghambat STS (*Ship To Ship*)



RIWAYAT HIDUP



ALDILLA AFIFAH AISYAH HALIK, Lahir di Pomalaa 24 April 2000, anak kedua dari pasangan Bapak Abd Halik dan Ibu ST. Sahria. Penulis memulai pendidikan sekolah dasar pada tahun 2006 di SDN 1 Pomalaaa sampai tahun 2012, kemudian melanjutkan Pendidikan sekolah menengah pertama pada tahun 2012 di SMPS Antam Pomalaa sampai tahun 2015, kemudian melanjutkan pendidikan sekolah menengah kejuruan di SMAN 1 Pomalaa jurusan IPA sampai tahun 2018. Pada tahun 2018 penulis melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar sebagai angkatan XXXIX, mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada Perusahaan Pelayaran PT. Adhigana Pratama Mulya di Batam, Kepulauan Riau. Dan pada tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.