ANALISIS HAMBATAN JASA KEAGENAN DALAM PROSES KEGIATAN SHIP TO SHIP PADA NIPAH *ANCHORAGE AREA* PT ADHIGANA PRATAMA

MUH. ABHITAH ABYANTARA BASRI

20.43.097

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT

DAN KEPELABUHANAN

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024

ANALISIS HAMBATAN JASA KEAGENAN DALAM PROSES KEGIATAN *SHIP TO SHIP* PADA NIPAH *ANCHORAGE AREA* PT ADHIGANA PRATAMA MULYA

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Ketatalaksanaan Angkuatan Laut dan Kepelabuhanan
Disusun dan Diajukan Oleh

MUH. ABHITAH ABYANTARA BASRI
NIT : 20.43.097

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024

SKRIPSI

ANALISIS HAMBATAN JASA KEAGENAN DALAM PROSES KEGIATAN *SHIP TO SHIP* PADA NIPAH *ANCHORAGE AREA* PT ADHIGANA PRATAMA MULYA

Disusun dan Diajukan Oleh

MUH. ABHITAH ABYANTARA BASRI

NIT : 20.43.097

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 29 Mei 2024

Menyetujui,

Pembimbing I	Pembimbing II
Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr.	**Ansyar, S.T., M.H.**
NIP. 19840529 201012 2 002	

Mengetahui:

a. n. Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Pembantu Direktur I	Ketua Program Studi KALK
Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar.	**Jumriani, S.E., M.Adm.SDA.**
NIP. 19750329 199903 1 002	**NIP. 19731201 199803 2 008**

PRAKATA

Dengan memanjatkan puji syukur Alhamdulillah kehadirat allah SWT , atas segala berkah dan rahmatnya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Dengan judul skripsi:

"ANALISIS HAMBATAN JASA KEAGENAN DALAM PROSES KEGIATAN *SHIP TO SHIP* PADA NIPAH *ANCHORAGE AREA* PT ADHIGANA PRATAMA MULYA"

Pada Penyusunan Skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri. Melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak- pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terimakasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Jumriani, S.E., M.Adm.SDA., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan;
4. Ibu Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr., selaku Dosen Pembimbing I;
5. Bapak Ansyar, S.T., M.H., selaku Dosen Pembimbing II;
6. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Bapak David Ricardo Panggabean sebagai Kepala Cabang serta seluruh staff dan pegawai PT Adhigana Pratama Mulya sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik;

8. Kepada kedua orang tua yang tercinta, serta saudara penulis dan keluarga besar yang senantiasa memberikan Doa, Semangat, kasih sayang dan cinta selama penulis menyelesaikan pendidikan;
9. Rekan-rekan taruna/i Angkatan XLI senior dan junior di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan bantuan dalam penulisan ini;
10. Semuanya yang tak mungkin tersebutkan namanya satu persatu.

Dalam Penyususnan ini Penulis banyak menyadari kekurangan dalam penulisan ini baik dalam segi materi hingga penulisa, maka dari itu sebagai penulois mengharapkan segala kritikan dan saran yang bermotifasi dan membangun dalam kesempurnaan skripsi ini yang berguna baik secara umum maupun diri sendiri.

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

Makassar, 29 Mei 2024

Muh. Abhitah Abyantara Basri
NIT: 20.43.075

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama	:	MUH. ABHITAH ABYANTARA BASRI
Nomor Induk Taruna	:	20.43.097
Program Studi	:	Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK)

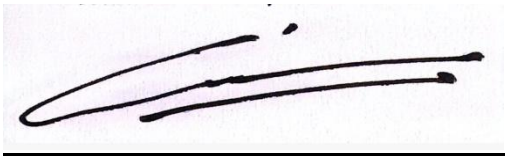
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

”ANALISIS HAMBATAN JASA KEAGENAN DALAM PROSES KEGIATAN *SHIP TO SHIP* PADA NIPAH *ANCHORAGE AREA* PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA”

Skripsi ini adalah 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, 29 Mei 2024



Muh. Abhitah Abyantara Basri
NIT: 20.43.075

ABSTRAK

MUH. ABHITAH ABYANTARA BASRI 2024. "*Analisis Hambatan Jasa Keagenan Dalam Proses Kegiatan Ship to Ship Pada Nipah Anchore Area PT. Adhigana Pratama Mulya*." (Dibimbing oleh Annisa Rahman dan Ansyar)

Kelancaran dalam pengoperasian *ship to ship* adalah harapan yang ingin dicapai pihak perusahaan. Tetapi pada pelaksanaannya yang masih terdapat suatu hambatan yang menjadikan kegiatan operasional kurang efektif. Maka dari itu tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui hambatan apa saja yang terjadi selama pelaksanaan kegiatan serta upaya yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Metode yang digunakan pada penelitian adalah deskriptif kualitatif. Pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan teknik observasi, wawancara, dokumentasi dan studi kepustakaan dengan melihat atau membaca dari buku ataupun internet.

Hasil temuan pada penelitian ini adalah timbulnya suatu hambatan dari beberapa faktor serta upaya pengatasan hambatan yang terjadi. Hambatan - hambatan tersebut berupa proses kepengurusan dokumen, kondisi alat bongkar muat yang rentan rusak, kekurangan sumber daya manusia (SDM) dan kelengkapan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD). Maka dari itu dilakukan beberapa upaya penanganannya diantaranya memastikan seluruh dokumen yang dipersiapkan secara teliti, melakukan pengelasan dengan mengganti pipa yang baru dan adanya bentuk perawatan/*maintance* dari pihak *provider* STS (operator kapal) secara rutin dan menambahkan staff operasional yang terjun langsung ke lapangan dan memperhatikan setiap kinerja pegawainya.

Kata kunci : Agen, Hambatan, *Ship to Ship*

ABSTRACT

MUH. ABHITAH ABYANTARA BASRI 2024."Analysis of Barriers to Agency Services in the Ship to Ship Activity Process at Nipah Anchore Area PT. Adhigana Pratama Mulya." (guided by Annisa Rahmah and Ansyar).

Smooth operation of ship to ship is the hope that the company wants to achieve. However, in its implementation there are still obstacles that make operational activities less effective. Therefore, the aim of this research is to find out what obstacles occur during the implementation of activities and the efforts made to overcome these problems.

The method used in research is qualitative descriptive. Data and information collection is carried out by observation, interviews, documentation and literature studies by viewing or reading from books or the internet.

The findings in this research are the emergence of obstacles from several factors as well as efforts to overcome the obstacles that occur. These obstacles include the document management process, the condition of loading and unloading equipment which is vulnerable to damage, lack of human resources (HR) and complete use of Personal Protective Equipment (PPE). Therefore, several handling efforts have been made, including ensuring that all documents are prepared carefully, carrying out welding by replacing new pipes and providing regular maintenance from the STS provider (ship operator) and adding operational staff who go directly to the field and pay attention. each employee's performance.

Keywords: *Agent, Obstacle, Ship to Ship*

DAFTAR ISI

	Halaman
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	**Error! Bookmark not defined.**
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Kajian Teoritis	6
1. Keagenan	6
2. Kapal	8
3. *Ship To Ship* (STS)	9
4. Nipah *Transit Anchorage Area* (NTAA)	12
B. Kerangka Berfikir	13
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Desain Penelitian	14
B. Definisi Konsep	14
C. Unit Analisis	15
D. Teknik Pengumpulan Data	16
E. Teknik Analisis Data	17
BAB IV HASIL PENELITIAN	
A. Hasil Penelitian	18
B. Temuan	24

C. Pembahasan Hasil Penelitian 29
BAB V SIMPULAN DAN SARAN
A. Simpulan 49
B. Saran 51
DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN
DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Nomor Halaman

Gambar 2.1 Kapal Tanker STS 11
Gambar 2.2 Koordinat Wilayah STS di Perairan Nipah 12
Gambar 2.3 Kerangka Pikir 15
Gambar 4.1 Struktur Perusahaan 24
Gambar 4.2 LOA (Letter Of Appointment) 33
Gambar 4.3 Formality Document 36
Gambar 4.4 Formality Document 37
Gambar 4.5 Kapal Sandar dan Sudah Dipasang *Cargo Hoses* 42
Gambar 4.6 Permohonan *SSCEC* 44
Gambar 4.7 Ship Sanitation Control Exemption Certificate (Expired) 45
Gambar 4.8) Ship Sanitation Control Exemption Certtificate (New) 45
Gambar 4.9 Certificate Of Partique 46
Gambar 4.10 Port Health Quarantine Clearance 46
Gambar 4.11 Alat Bongkar Muat Yang Rusak 48
Gambar 4.12 Daftar Kedatangan Kapal 49
Gambar 4.13 JarakPulau Batam Dengan Nipah 50
Gambar 4.15 Perawatan/*Maintance* 52

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 4.1 Daftar Wawancara	28
Tabel 4.2 Daftar Observasi	30

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor Halaman

Lampiran 1. Transkip Wawancara Tabel 58
Lampiran 2. PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing) 64
Lampiran 3. Surat Permohonan Kedatangan Kapal 65
Lampiran 4. Surat Persetujuan Izin Labuh dan Izin *Ship to Ship* 66
Lampiran 5. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Lampiran 67
Lampiran 6. IMO *Crew List Arrival* 67
Lampiran 7. Kapal Berlabuh dan Kapal Sudah Bersandar 68
Lampiran 8. UU Perhubungan RI No PM 57 Tahun 2020 67
Lampiran 9. Dokumentasi Penulis Pada Saat Praktik Darat 70

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut. Kapal menjadi objek yang tertuju sebagai penggerak angkutan laut. Kapal dapat mengangkut berbagai muatan dengan jumlah yang sangat besar dari pulau ke pulau lain terutama untuk kegiatan ekspor impor sehingga memiliki peran tinggi bagi peningkatan devisa Negara.

Adanya kegiatan pengangkutan muatan melalui kapal harus berjalan secara efisien sehingga dapat menghindari resiko adanya kendala dalam kegiatan pengiriman muatan. *Ship To Ship* (STS) menjadi salah satu kegiatan pendistribusian muatan yang dinilai lebih efisien karena proses pemindahan muatan seperti gas/minyak dapat dilakukan dengan kuantitas yang besar antar dua kapal tanpa harus bersandar pada pelabuhan.

Ship To Ship adalah kegiatan pemindahan muatan antara satu kapal ke kapal lain yang biasa dilakukan oleh kapal bermuatan minyak dan gas. Kegiatan *Ship To Ship* harus dilaksanakan ditempat khusus dan dalam kondisi yang memungkinkan untuk pelaksanaan kegiatan transfer muatan, jika kegiatan *Ship To Ship* dilaksanakan pada tempat dan kondisi yang sembarangan maka akan beresiko mengalami keterlambatan. Adapun beberapa faktor yang menghambat kegiatan *Ship to Ship* antara lain : faktor alam, faktor lokasi yang jauh dari otoritas pelabuhan setempat, faktor kesiapan dokumen, faktor kesiapan alat proses kegiatan bongkar muat *Ship To Ship*, faktor proses kegiatan *Ship To Ship* yang lebih lama dan beberapa faktor lainnya yang dapat menghambat proses kegiatan.

Pada proses pelaksanaan kegiatan *Ship to Ship* beberapa kali mengalami hambatan yang menyebabkan kendala dalam proses pelaksanaan kegiatan. Hambatan yang dihadapi pada saat kegiatan yaitu proses pengurusan dokumen dapat terhambat dikarenakan dokumen yang dimiliki habis masa berlakunya, kondisi cuaca yang dapat berubah sewaktu-waktu sehingga proses penyandaran kapal terhambat dan menunggu kondisi cuaca membaik sehingga membuat proses kegiatan *Ship To Ship* lebih lama, kemudian adanya kerusakan pada alat bongkar muat muatan pada proses *Ship To Ship* .

Kota Batam adalah kota terbesar yang ada di Provinsi Kepulauan Riau, Indonesia dan pulau yang terletak dikawasan Selat Singapura dan Selat Malaka. Batam dikenal sebagai daerah pelabuhan bebas yang ramai dikunjungi oleh pelaut-pelaut kapal asing di Indonesia, apalagi sejak diberlakukannya *Free Trade Zone* (FTZ) atau daerah perdagangan bebas untuk kawasan Batam, Bintan, Karimun. Hal tersebut berdampak besar terhadap lalu lintas orang dan barang di kawasan Batam dan sekitarnya, beberapa tempat *anchorage area* (daerah labuh jangkar) salah satunya adalah *Nipah Transit Anchorage Area* (NTAA). Pulau Nipah terletak di sebelah utara Pulau Batam yang berbatasan langsung dengan Selat Malaka dan *Singapore Straits*, wilayah inilah yang menjadi salah satu tempat yang sudah diizinkan oleh Dinas Perhubungan untuk melaksanakan proses kegiatan *Ship To Ship* (STS) atau pemindahan muatan dari kapal kekapal. Wilayah ini sudah memenuhi standarisasi kedalaman laut yang cukup untuk kapal yang bertonase besar yang akan berlabuh dan melaksanakan kegiatan *Ship to Ship*.

PT Adhigana Pratama Mulya merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak dibidang jasa keagenan kapal sebagai *General Agent* dan *Sub Agent*. *General Agent* sebagai perantara antara *Owner* dan *Sub Agent* yang diageni oleh perusahaan Pratama Mulya menangani khusus kapal asing bermuatan gas dan minyak yang masuk kedalam

wilayah Batam dan Perairan Pulau Nipah. Perusahaan ini menangani kapal kapal di perairan Pulau Nipah sejak Tahun 2013.

Sebagai perusahaan keagenan pelayaran yang bertanggung jawab terhadap segala kegiatan urusan kapal mulai dari sebelum memasuki pelabuhan sampai meninggalkan wilayah pelabuhan PT Adhigana Pratama Mulya harus dapat mengatasi segala hambatan yang terjadi selama perusahaan ini mengageni kapal tersebut, agar pemilik kapal atau *Ship Owner* tidak mengalami kerugian yang besar akibat hambatan yang terjadi selama kapal melakukan kegiatan di pelabuhan.

Hambatan yang menjadi penyebab terjadinya kendala dalam proses keberlangsungan kegiatan menjadi perhatian bagi perusahaan pelayaran, dimana perusahaan pelayaran harus dapat menyikapi hambatan yang terjadi agar tidak terjadi kerugian yang tidak di inginkan dari kedua belah pihak baik kerugian yang dihadapi oleh pemilik kapal atau *Ship Owner* maupun kerugian yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran yang menjadi penanggung jawab segala proses kegiatan kapal serta upaya yang dapat meminimalisir atau mengatasi hambatan yang terjadi kedepannya. Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis melakukan penelitian dan mengangkat judul "**Analisis Hambatan Jasa Keagenan Dalam Proses Kegiatan *Ship To Ship* di *Nipah Transit Anchorage Area* PT. Adhigana Pratama Mulya**".

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas dan untuk menghindari adanya kesalahan presepsi pada penulisan, Maka penulis akan merumuskan beberapa permasalahan antara lain:

1. Apa saja faktor hambatan yang sering terjadi pada saat proses kegiatan *Ship to Ship* di perairan Pulau Nipah Kepulauan Riau?

2. Bagaimana upaya PT. Adhigana Pratama Mulya dalam meminimalisir hambatan dalam proses kegiatan *Ship to Ship* dapat berjalan dengan baik?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah di atas, adapun tujuan utama dalam penelitian ini untuk membandingkan dan mempraktekkan antar teori-teori yang telah didapat dalam perkuliahan yang telah di pelajari maupun di studi kepustakaan, serta studi dokumen dengan keadaaan yang dilaksanakan dalam praktek darat dilapangan mengenai hambatan kegiatan *Ship to Ship* di perusahaan PT. Adhigana Pratama Mulya. Maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengidentifikasi faktor hambatan yang terjadi selama proses kegiatan *Ship to Ship* berlangsung di *Nipah Transit Anchorage Area* Kepulauan Riau.
2. Untuk mengetahui upaya apa saja yang dapat dilakukan PT Adhigana Pratama Mulya agar kegiatan *Ship to Ship* dapat berjalan dengan lancar.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini menjadi penting dikarenakan bermanfaat secara praktis dan teoritis dalam kerangka keilmuan. Secara lebih rinci manfaat penelitian secara praktis dan teoritis adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

   Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan, pengetahuan, dan pemahaman kahzanah perkembangan keilmuan pelayaran khususnya pada kajian hambatan jasa keagenan dalam proses kegiatan *Ship to Ship* di *Nipah Transit Anchorage Area* PT. Adhigana Pratama Mulya.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis kajian ini dapat memberikan pengetahuan bagi perusahaan, Taruna/Taruni, dan pembaca sebagai berikut:

a. Perusahaan
   1) Bagi perusahaan penulisan ini diharapkan dapat memberikan masukan sebagai bahan upaya yang dapat dilakukan perusahaan terhadap penanganan hambatan dalam proses kegiatan *Ship to Ship* .
   2) Hasil penulisan diharapkan dapat memberikan sumbangan ilmu pengetahuan khususnya pengetahuan mengenai beberapa hambatan yang terjadi dalam kegiatan *Ship to Ship* serta penanganan yang dapat dilakukan.

b. Taruna/Taruni
   1) Untuk menjadi bahan tambahan referensi bagi Taruna/Taruni Politeknik Ilmu pelayaran Makassar diperpustakaanya sebelum memasuki masa kerja setelah lulus dari instansi Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
   2) Menambah koleksi kepustakaan untuk dapat dibaca oleh Taruna/Taruni.

c. Pembaca
   1) Hasil penelitian ini dapat digunakan untuk menambah informasi dan wawasan pembaca mengenai hambatan jasa keagenan dalam proses kegiatan *Ship to Ship* .
   2) Menjadikan referensi bagi pembaca untuk mengetahui upaya dan penanganan agar dapat memperkecil hambatan yang terjadi pada kegiatan *Ship to Ship* .

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teoritis

Dalam menelusuri pembahasan dan pengetahuan mengenai hambatan jasa keagenan dalam proses kegiatan *Ship to Ship* di *Nipah Anchorage Area*, maka perlu diberikan penjelasan atau uraian terkait istilah yang berkaitan dengan pembahasan skripsi untuk mempermudah dan menyempurnakan penulisan pada skripsi ini sehingga dapat menjawab rumusan masalah yang diteliti secara teoritis pada bab ini yang berkaitan dengan judul skripsi penulis.

1. Keagenan

   Menurut beberapa ahli pengertian keagenan dapat didefinisikan sebagai berikut:

   a. Menurut Praptitorini dan Januarti (2007) mengemukakan bahwa pihak ketiga yang independen sebagai mediator pada hubungan antara dan agen. Pihak ketiga ini berfungsi untuk memonitor perilaku manajer (*agent*) apakah sudah bertindak dengan tepat sesuai denga keinginan *principal* (pemilik atau pemegang saham).
   b. Konsep teori agen menurut Anthony dan Govindarajan Dalam Siagian (2011:10) adalah hubungan atau kontrak antara *principal dan agent*. *Principal* mempekerjakan agen untuk melakukan tugas untuk kepentingan *principal,* termasuk pendelegasian otorisasi pengambilan keputusan dari *principal* kepada agen. Pada perusahaan yang modalnya terdiri atas saham, pemegang saham bertindak sebagai *principal*, dan CEO *(Chief Executive Officer)* sebagai *agent* mereka. Pemegang saham mempekerjakan CEO untuk bertindak sesuai dengan kepentingan *principal*.
   c. Konsep teori agen menurut Scott (2015) adalah hubungan atau kontrak antara *principal* dan *agent,* dimana *principal* adalah

pihak yang mempekerjakan *agent* agar melakukan tugas untuk kepentingan *principal*,Sedangkan agent adalah pihak yang menjalankan kepentingan *principal*.

d. Teori keagenan menurut Ramadona (2016) adalah teori yang berhubungan dengan perjanjian antar anggota diperusahaan. Teori ini menerangkan tentang pemantauan bermacam-macam jenis biaya dan memaksakan hubungan antara kelompok tersebut.
e. Konsep teori keagenan menurut R.A Supriyono (2018:63) yaitu hubungan kontraktual antara *principal* dan agen. Hubungan ini dilakukan untuk suatu jasa dimana *principal* memberi wewenang kepada agen mengenai pembuatan keputusan yang terbaik bagi *principal* dengan mengutamakan kepentingan dalam mengoptimalkan laba perusahaan sehingga meminimalisir beban, termasuk beban pajak dengan melakukan penghindaran pajak.
f. Menurut Suyono (2007) keagenan adalah hubungan yang berkaitan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat pernjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempuanyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Dari uraian diatas bahwasanya Jasa keagenan adalah usaha Jasa perantara untuk melakukan suatu transaksi bisnis tertentu yang menghubungkan produsen di satu pihak dan konsumen di lain pihak.dalam dunia Pelayaran Agen dibagi menjadi 3 jenis yaitu: agen umum, sub agen, cabang agen. *General agent* atau agen umum merupakan perusahaan nasional yang ditunjuk atau menangani langsung kapal milik perusahaan asing supaya dapat beroperasi di wilayah perairan Indonesia serta melayani segala keperluan yang dibutuhkan kapal selama kapal melakukan kegiatan.

Pada pelayanan jasa yang dilakukan oleh PT. Adhigana Pratama Mulya terdiri atas:

a. Pelaporan tertulis mengenai rencana kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageni kepada menteri melalui Direktorat Jenderal lalu lintas laut.
b. Penyerahan dokumen kapal kepada Syahbandar utama, otoritas pelabuhan utama atau unit penyelenggara pelabuhan setempat dan instansi pemerintah terkait lainnya.
c. Pengurusan dokumen kapal yang masa berlakunya telah berakhir.
d. Pengurusan dokumen B/L (*Bill of Lading), crew list, manifest,* dokumen *clearance*.
e. Penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kegiatan kapal.
f. Memonitor perkembangan proses bongkar muat kapal.
g. Pengurusan jasa pelabuhan yang diperlukan oleh kapal tersebut.
h. Menyediakan keperluan kapal seperti *provision, bunker*, dokumen dan sertifikat kapal.
i. Pemberian informasi untuk pemilik kapal mengenai *port facility dan port formality*.
j. Pemungutan uang tambang atas perintah pemilik kapal.
k. Menandatangani B/L (*Bill of Lading*) atas nama prinsipal.
l. Penyelesaian masalah klaim.

2. Kapal

Menurut Undang-Undang Pelayaran No. 17 Tahun (2008) Tentang Pelayaran Bab 1 (Pasal 1 Ayat 36) menyebutkan bahwa Kapal adalah kendaraan air, bentuk dan jenis apapun 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.

Menurut Sony (2011),Kapal Tanker adalah alat transportasi yang dibuat untuk mengangkut muatan minyak, tanker juga digunakan sebagai sarana angkut perdagangan minyak antar

pelabuhan dalam negeri maupun antar Negara. Terdapat beberapa jenis kapal tanker antara lain:

a. Kapal Tanker Minyak

   Kapal jenis ini berfungsi untuk muatan cair terutama jenis muatan minyak.

b. Kapal Tanker LPG

   Kapal Tanker LPG adalah kapal yang berfungsi untuk mengangkut muatan LPG (*Liquefied Petroleum Gas*)

c. Kapal Tanker LNG

   Kapal Tanker LNG yaitu kapal tanker gas untuk mengangkut muatan LNG (*Liquefied Natural Gas*)

d. Kapal Tanker Bahan Kimia

   Kapal tanker bahan kimia berfungsi untuk mengangkut muatan bahan kimia.

3. *Ship To Ship* (STS)

   Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun (2020) tentang penyelenggaraan pelabuhan laut pasal 1 dengan bunyi sebagai berikut “Lokasi Alih Muat Antar kapal (*Ship to Ship Transfer*) adalah lokasi perairan yang ditempatkan dan berfungsi sebagai pelabuhan yang digunakan sebagai kegiatan alih muat antar kapal.

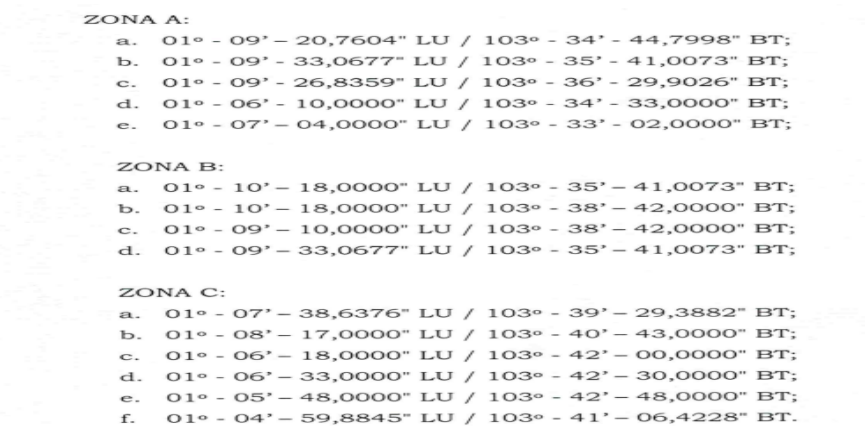
Gambar 2.1 Kapal Tanker STS

Sumber: Dokumentasi Penulis, (2023)

"*Ship to Ship activity means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or person from one ship to another*". (Segala aktivitas yang tidak dapat dilakukan menggunakana fasilitas pelabuhan dalam pemindahan barang maupun manusia dari satu kapal ke kapal lainnya). SOLAS *Consolidated* (2014:354).

"*Where cargo oil is transfered between ships moored side by side. Such operations may take place when one ship is at anchore or alongside or when both are underway. In general, the expression includes the apporoach maneuver, mooring, hos connection, procedures for cargo transfer, hose disconnection, unmoring and departure maneuver. The operation may also be reffered to as transshipment" menurut Ship to Ship Transfer Operation Plan (2014:x)*. Artinya muatan minyak ditransfer pada kapal yang sedang bersebelahan. Operasi tersebut dapat dilakukan dengan beberapa proses berupa manuver pendekatan, proses tambat, koneksi selang, prosedur untuk transfer kargo, pemutusan sambungan selang, maneuver unmooring dan keberangkatan. Operasi tersebut juga dapat disebut sebagai "*Transhipment*".

Gambar 2.2 Koordinat wilayah STS di perairan Nipah Selat Singapura



ZONA A:
a. 01° - 09' – 20,7604" LU / 103° - 34' - 44,7998" BT;
b. 01° - 09' - 33,0677" LU / 103° - 35' - 41,0073" BT;
c. 01° - 09' - 26,8359" LU / 103° - 36' - 29,9026" BT;
d. 01° - 06' - 10,0000" LU / 103° - 34' - 33,0000" BT;
e. 01° - 07' – 04,0000" LU / 103° - 33' - 02,0000" BT;

ZONA B:
a. 01° - 10' – 18,0000" LU / 103° - 35' – 41,0073" BT;
b. 01° - 10' – 18,0000" LU / 103° - 38' – 42,0000" BT;
c. 01° - 09' – 10,0000" LU / 103° - 38' – 42,0000" BT;
d. 01° - 09' – 33,0677" LU / 103° - 35' – 41,0073" BT;

ZONA C:
a. 01° - 07' – 38,6376" LU / 103° - 39' – 29,3882" BT;
b. 01° - 08' – 17,0000" LU / 103° - 40' – 43,0000" BT;
c. 01° - 06' – 18,0000" LU / 103° - 42' – 00,0000" BT;
d. 01° - 06' – 33,0000" LU / 103° - 42' – 30,0000" BT;
e. 01° - 05' – 48,0000" LU / 103° - 42' – 48,0000" BT;
f. 01° - 04' – 59,8845" LU / 103° - 41' – 06,4228" BT.

Sumber: Dokumen PT. Adhigana Pratama Mulya,(2023)

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun (2020) tentang standar operasional prosedur pengelolaan dan pengoperasian wilayah tertentu di perairan yang berfungsi sebagai pelabuhan untuk kegiatan berlabuh jangkar (*Anchorage Area*) dan alih muat barang dari kapal ke kapal (*Ship to Ship Transfer*) yang dikelola oleh PT Asinusa Putra Sekawan di Wilayah Perairan Pulau Nipah Selat Singapura hanya diperuntukkan bagi kegiatan alih muat antar kapal (*Ship to Ship Transfer*/STS), *lay-up, floating storage,* pencucian tanki kapal (*tank cleaning*), pencampuran bahan (*blending*), pengisian minyak (*bunker*) atau air bersih (*fresh water*), kapal dalam keadaan darurat (*emergency*), perbaikan kapal ringan, *ship candler*, atau kegiatan lain sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di Kepulauan Riau, menetapkan beberapa titik area berlabuh jangkar dan kegiatan *Ship to Ship* di wilayah perairan Nipah Selat Singapura.

Kegiatan *Ship to Ship* dilakukan untuk memindahkan muatan kapal dalam bentuk minyak atau gas dari kapal tanker atau kapal curah kekapal jenis yang sama atau jenis kapal lain dimana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama. Sebelum pelaksanaan pemindahan muatan, kapal terlebih dahulu melengkapi dokumen sebagai persyaratan pelaksanaan *Ship to Ship* sesuai dengan prosedur *Clearence*. Beberapa dokumen yang harus dipersiapkan untuk instansi pemerintah yang terkait seperti Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Bea&Cukai, Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP), dan kantor Imigrasi.

Dalam kegiatan *Ship to Ship* hanya dapat dilakukan di perairan tertentu maka dapat menimbulkan berbagai hambatan yang kemungkinan akan terjadi sehingga dapat menghambat kegiatan. Berbagai faktor akan menjadi kendala pada proses *Ship to Ship* adalah faktor kondisi alam, faktor letak kapal yang jauh dari

otoritas pelabuhan setempat, hasil *ullage* dan *innage* yang tidak sesuai antar *mother vessel* dengan *shuttle ship*.

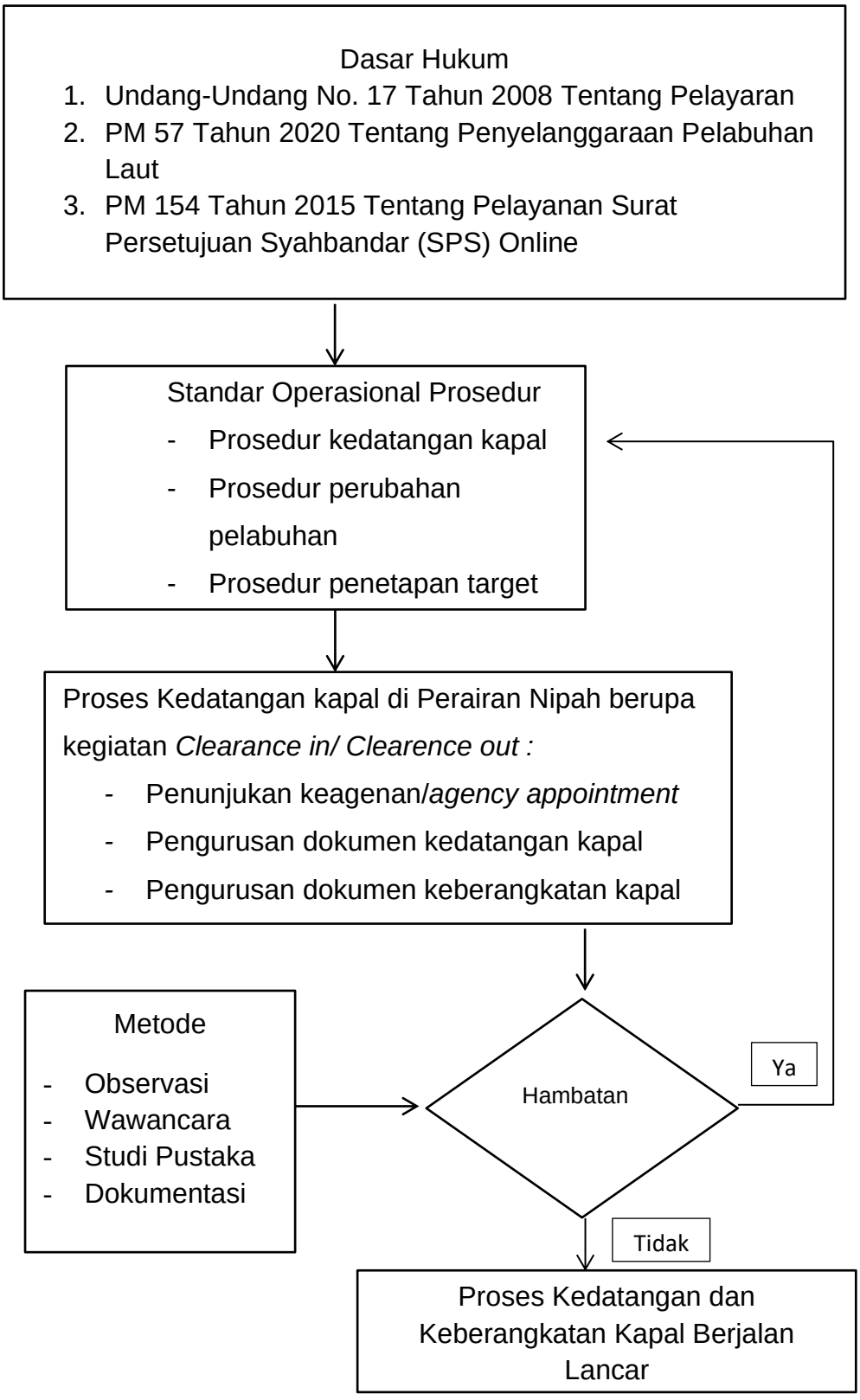
4. Nipah *Transit Anchorage Area* (NTAA)

   Pulau Nipah adalah pulau terluar bagian utara Pulau Batam perairan Pulau Nipah berbatasan langsung dengan Selat Malaka dan *Singapore Strait*. Keputusan Pemerintah Daerah telah menetapkan Pulau Nipah sebagai area *Ship to Ship* setalah ditetapkannya Peraturan Menteri Nomor 57 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, sebagai daerah alih muat atau transfer muatan kapal khususnya untuk kapal bertonase besar seperti *Very Large Cargo Carrier* (VLCC) atau *Very Large Gas Carrier* (VLGC).

   Kegiatan *Ship To Ship* pada wilayah NTAA (*Nipah Transit Anchorage Area*) juga merupakan wilayah yang wajib pandu, dimana pandu akan naik keatas kapal untuk memandu kapal yang akan saling bersandar dan dibantu oleh kapal tunda dalam proses penyandaran. Proses penyandaran di wilayah ini wajib pandu dikarenakan wilayah ini merupakan wilayah yang berada diperbatasan antara Selat Malaka dan *Singapore Strait Area* dibutuhkan perhatian khusus dalam penentuan daerah untuk berlabuh dan bersandar.

B. Kerangka Berfikir

Gambar 2.3 Kerangka Pikir



BAB III
METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain Penelitian

Metode penelitian sangat diperlukan dalam suatu penelitian ilmiah, sebab metode merupakan cara untuk mencapai tujuan. Metode pada dasarnya berarti cara yang dipergunakan untuk mencapai tujuan. Oleh karena itu, tujuan umum penelitian adalah untuk mengungkap masalah, maka langkah-langkah yang akan dilalui harus relevan dengan masalah yang dirumuskan. Jenis penelitian yang digunakan untuk menyusun skripsi ini adalah penelitian kualitatif yang cenderung bersifat deskriptif berupa kata-kata lisan, gambar, dan bukan dari angka.

Menurut Sugiyono (2016:22) bahwa metode penelitian kualitatif dilakukan secara intensif, peneliti ikut mengamati media, mencatat kendala apa yang terjadi, melakukan analisis reflektif terhadap berbagai dokumen yang ditemukan dilapangan, dan membuat laporan penelitian secara mendetail.

Penulis melakukan penelitian pada saat kerja praktek di perusahaan pelayaran keagenan kapal di PT. Adhigana Pratama Mulya serta mengamati kegiatan yang berlangsung di lapangan kerja dan kemudian mengumpulkan semua informasi dan data-data secara langsung yang mendukung dari staff yang bekerja di kantor maupun staff yang bekerja di lapangan.

B. Definisi Konsep

Dalam penelitian ini, variabel yang menjadi fokus adalah kinerja kapal terhadap kegiatan operasional bongkar muat Batubara. Pengukuran efektivitas ini didasarkan pada tercapainya kelancaran pada kegiatan bongkar muat. Hal ini mencakup pada kecepatan bongkar muat, kesiapan unit beserta peralatannya, kepatuhan

terhadap regulasi dan kemampuan dalam *manuver* untuk pelaksanaan kegiatan operasional bongkar muat.

1. Waktu penelitian

   Penelitian ini dilaksanakan oleh penulis selama melaksanakan praktik darat pada periode Agustus 2022 sampai dengan Juli 2023 .

2. Tempat Penelitian

   Penelitian ini diaksanakan oleh penulis di PT. Adhigana Pratama Mulya Batam, Kepulauan Riau. Yang beralamat di Meisterstadt Pollux Habibie Business Complex Blok D No. 02-03, Jln. Laksamana Bintan – Teluk Tering, Batam Kota, Batam 29401 – Kepulauan Riau. Selain itu, penelitian ini juga melibatkan beberapa instansi yang terkait seperti Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Pulau Sambu, Kantor Bea dan Cukai Belakang Padang, Imigrasi Belakang Padang, dan Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) Batu Ampar semasa melaksanakan praktik darat di Batam.

C. Unit Analisis

1. Objek penelitian

   Objek pada penelitian adalah hambatan apa saja yang terjadi selama kegiatan *ship to ship* di perairan pulau nipah PT. Adhigana pratama Mulya dan juga upaya apa yang di lakukan dalam mengatasi hambatan selama pelayanan kegiatan *ship to ship* berlangsung.

2. Subjek Penelitian

   Subjek penelitian yang digunakan adalah staff bagian operasional yaitu agen PT. Adhigana Pratama Mulya yang menjalankan semua pekerjaan saat berada di lapangan.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian ini adalah mendapatkan data dan pada penelitian ini peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang paling dianggap tepat yaitu:

1. Metode Observasi

   Observasi yang dilakukan oleh dilaksanakan pada saat, penulis terjun langsung dalam kegiatan yang dilakukan oleh PT. Adhigana Pratama Mulya . yaitu*, on board* di MT. OLYMPUS, LPG/C ORLANDO 1 dan MT. NISSOS SIKINOS.Membawa dokumen kegiatan bongkar muat sesuai prosedur yang berlaku.

2. Metode *Interview* (Wawancara)

   Metode wawancara menjadi salah satu teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian dengan mewawancarai narasumber. Wawancara merupakan komunikasi dua arah untuk memperoleh informasi dari responden yang terkait. Wawancara dapat dilakukan dengan percakapan tatap muka (*face to face*) antara pewawancara dengan narasumber, dimana pewawancara bertanya langsung tentang suatu objek yang diteliti dan telah dirancang sebelumnya. Menurut Sugiari (2020) wawancara adalah proses pengumpulan data serta keterangan dengan menanyakan pertanyaan yang telah disusun secara langsung kepada narasumber yaitu responden :

   a. Arief Budiman Noor sebagai staff operasional dan responden
   b. Budiarto sebagai staff operasional, supaya memperoleh jawaban yang sesuai dengan keterangan yang lengkap.

   Dalam wawancara ini penulis menanyakan beberapa pertanyaan mengenai faktor hambatan yang terjadi pada kegiatan *Ship to Ship* kepada karyawan dari PT.Adhigana

Pratama Mulya yang bertugas langsung menangani kegiatan *Ship to Ship* .

3. Metode Kepustakaan

   Menurut Nazir (2013:93) Kepustakaan adalah metode dengan tujuan untuk melakukan pengumpulan data, informasi, serta referensi yang berkaitan dengan materi yang disusun serta berhubungan dengan penelitian. Penulisan ini dilakukan dengan mencari referensi yang berasal beberapa sumber dari perpustakaan, dengan cara mebaca, mencatat, serta buku yang sesuai dengan permasalah yang diangkat oleh penulis.

4. Teknik Dokumentasi

   Teknik dokumentasi merujuk pada metode dan proses pengumpulan, penyimpanan, dan dokumentasi informasi, data, atau rekaman dan gambar dalam format tertentu. Dalam metode ini penulis mengumpulkan data melalui profil PT. Adhigana Pratama Mulya.

E. Teknik Analisis Data

Menurut sugiyono (2016:234) analisis data adalah suatu teknik analisis menggunakan data yang diperoleh dari berbagai sumber, dengan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data dari berbagai sumber dan bermacam-macam (*triangulasi*).prosedur penyelidikan informasi yang digunakan adalah strategi penjelasan subjektif, yaitu penanganan informasi subjektif yang diperoleh melalui penggambaran kebenaran atau kualitas yang sudah ada.