



**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN
PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH
PT. ADI BAHARI NUANSA DI PELABUHAN BANTEN**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

DIMAS AHMAD ALIMUDDIN
NIT.531611306252 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
2020**



**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN
PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH
PT. ADI BAHARI NUANSA DI PELABUHAN BANTEN**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

DIMAS AHMAD ALIMUDDIN
NIT.531611306252 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
2020**



PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN

ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PENYANDARAN
KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH PT. ADI BAHARI NUANSA DI
PELABUHAN BANTEN**

Disusun Oleh:

DIMAS AHMAD ALIMUDDIN
531611306252 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 26 Agustus 2020

Dosen Pembimbing I

Materi



OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



ABDI SENO, M.Si., M.Mar.E

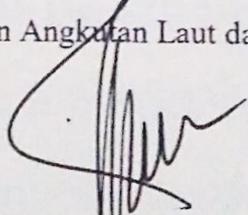
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19710421 199903 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Ketatalaksanaan Angkatan Laut dan Kepelabuhan



NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH PT. ADI BAHARI NUANSA DI PELABUHAN BANTEN ” karya,

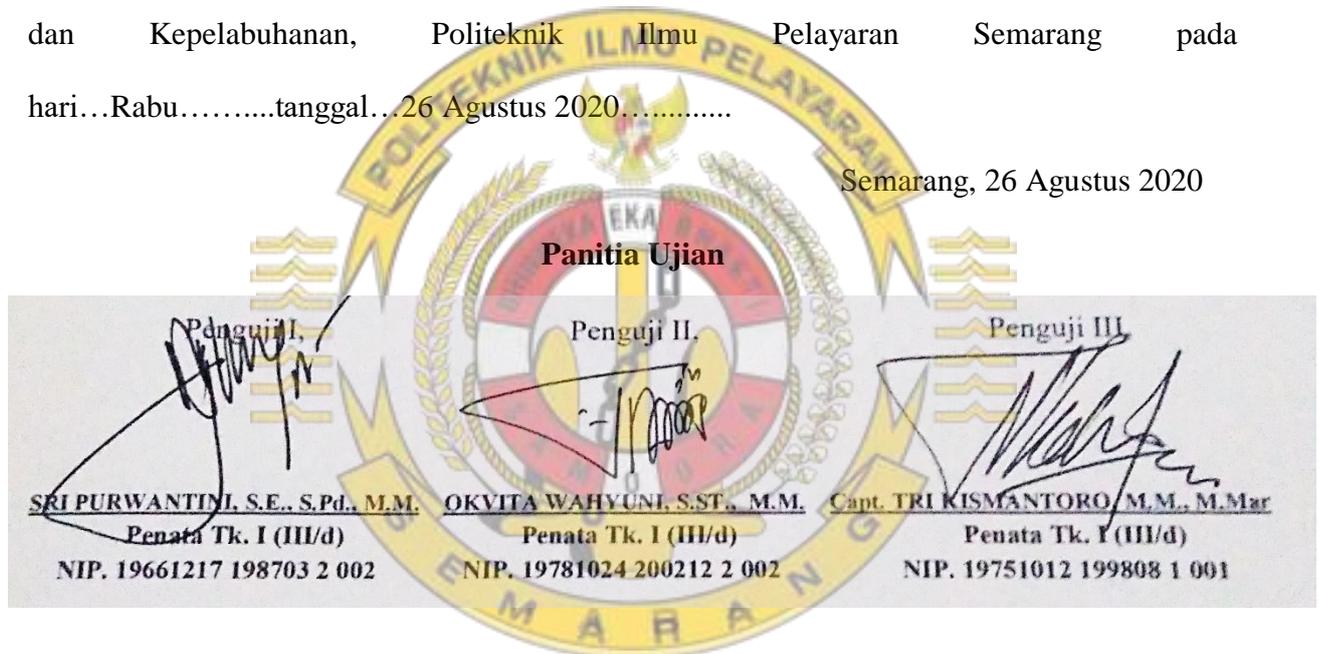
Nama : DIMAS AHMAD ALIMUDDIN

NIT : 531611306252 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari...Rabu.....tanggal...26 Agustus 2020.....

Semarang, 26 Agustus 2020



Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : DIMAS AHMAD ALIMUDDIN

NIT : 531611306252 K

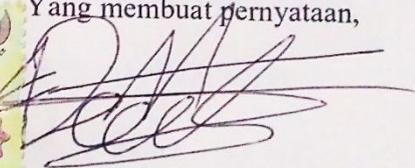
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul **“ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH PT. ADI BAHARI NUANSA DI PELABUHAN BANTEN”**.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip dan dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 26 Agustus 2020

Yang membuat pernyataan,

Yang membuat pernyataan,

DIMAS AHMAD ALIMUDDIN
NIT. 531611306252 K



MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Terus belajar, tetap fokus dan jadilah orang yang berbeda kualitasnya dari kebanyakan orang. (Dimas Ahmad Alimuddin)
2. Apapun yang terjadi hari ini, jangan menyerah. Ingatlah bahwa hadiah besar dalam hidup ini datang karena kita bertahan saat kita hampir menyerah. (Mario Teguh)
3. *“What Allah willed (has occurred); there is no power except in Allah”*
(Al Kahf 18:39)

Persembahan :

1. Bapak saya Akhmad Khoirul Anam, Ibu saya Nur Kalimah, adik saya Ahmad Farhan Amrulloh tercinta yang senantiasa selalu memberikan dukungan, kasih sayang dan doa, serta Desita Laksmisari yang selalu menyemangati dan menghibur dikala sedih atau senang.
2. Untuk semua keluarga besar PT. Adi Bahari Nuansa di Banten.
3. Teman-teman dan adik-adik junior saya dari Kasta Indonesia Raya terimakasih atas dukungannya.
4. Seluruh keluarga besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, terimakasih atas dukungannya selama ini.

PRAKATA

Puji syukur kita panjatkan kehadirat Allah SWT, karena dengan rahmat dan petunjuk-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL ASING YANG DIAGENI OLEH PT. ADI BAHARI NUANSA DI PELABUHAN BANTEN”**.

Dalam penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat guna mendapatkan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) Program Diploma IV pada program studi Ketatalaksanaan Angkutan laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tahun ajaran 2019/2020.

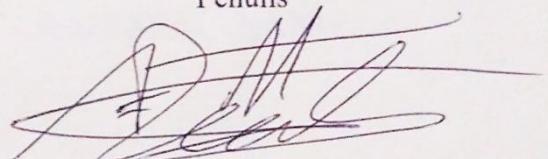
Selama penyusunan Skripsi ini tidak sedikit mendapat kesulitan yang diakibatkan keterbatasan pengetahuan penulis, namun berkat dukungan dan dorongan semangat dari pihak-pihak yang telah membantu maka penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada Yth:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., Selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan .
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Abdi Seno, M.Si., M.Mar.E, Selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

5. Seluruh Dosen, Staf dan Karyawan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini.
6. Seluruh keluarga besar beserta pegawai PT. Adi Bahari Nuansa di Banten yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data-data sehingga terselesaikannya skripsi ini.
7. Bapak dan Ibu serta seluruh keluarga tercinta yang selalu mendoakan dan memberikan nasehat serta dorongan semangat dalam penulisan skripsi ini.
8. Teman-teman angkatan LIII dan kelas Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan semester II, IV, dan VIII di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dan atas dukungan semangat juga bantuan doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari banyaknya kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis mengharapkan saran dan koreksi dari para pembaca demi kesempurnaan skripsi ini terkait dengan hal-hal yang kurang berkenan pada penulisan skripsi ini, penulis minta maaf. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi peneliti sendiri maupun para pembaca.

Semarang, 26 Agustus 2020
Penulis



DIMAS AHMAD ALIMUDDIN
NIT. 531611306252 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
ABSTRAKSI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.5 Sistematika Penulisan	7
BAB II. LANDASAN TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka.....	9
2.2 Kerangka Pikir.....	39
BAB III. METODE PENELITIAN	

3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian	41
3.2 Fokus dan Lokus Penelitian	43
3.3 Sumber Data Penelitian.....	44
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	49
3.5 Teknik Keabsahan Data	54
3.6 Teknik Analisis Data.....	55

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum	59
4.2 Hasil Penelitian.....	74
4.3 Pembahasan Masalah	94

BAB V. PENUTUP

5.1 Simpulan	118
5.2 Saran	120

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



ABSTRAKSI

Dimas Ahmad Alimuddin, 2020, NIT: 531611306252 K, “Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing Yang Diageni Oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten”. Skripsi, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Pembimbing II: Abdi Seno, M.Si., M.Mar.E

PT. Adi Bahari Nuansa bertanggung jawab dalam mengatur proses kegiatan kapal sandar menjadi lancar dan tepat waktu dalam proses kegiatan operasional di pelabuhan. Dalam penyampaian informasi menjadi penting serta pengaturan dalam kegiatan penyandaran yang baik dan sesuai jasa keagenan yang telah ditawarkan perusahaan terhadap aturan SOP penyandaran kapal asing di pelabuhan Banten harus sesuai guna menjamin kelancaran penyandaran tersebut, akan tetapi pada kenyataannya di lapangan semua hal yang berkaitan dengan penyandaran kapal khususnya kapal asing terkadang tidak sesuai aturan yang menyebabkan terlambatnya kegiatan penyandaran dan membuat kegiatan selanjutnya terhambat dan tertunda. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui faktor apa saja yang disebabkan oleh beberapa permasalahan yang ada serta dampak yang ditimbulkan dari faktor tersebut dan upaya apa yang dilakukan guna meminimalisir dan mengantisipasi adanya keterlambatan penyandaran kapal.

Penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, dengan teknik analisa pengumpulan data berdasarkan hasil observasi, wawancara dan dokumentasi di lapangan saat penulis melakukan praktek saat 25 Maret 2019 sampai 16 Agustus 2019 di PT. Adi Bahari Nuansa .

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pihak agen mengurus segala kegiatan berkaitan jasa keagenan yang dimulai dari kapal sebelum sandar, kapal ketika sandar, hingga kapal keluar dari area pelabuhan. Ada beberapa permasalahan faktor penyebab keterlambatan salah satunya karena faktor *non* teknis seperti *trouble engine* kapal dan keadaan cuaca berpengaruh dalam proses penyandaran kapal asing, faktor lainnya juga dapat disebabkan oleh kesalahan atau kurang lengkapnya penyampaian informasi oleh pihak *principal* maupun pihak kapal sebelum kegiatan sandar di pelabuhan tujuan. Hal ini berdampak langsung pada pergantian jadwal dan tempat sandar kapal sehingga *Estimate Time Arrival* mengalami perubahan, serta terhambatnya kegiatan selanjutnya seperti bongkar muat menjadi tertunda tidak sesuai jadwal. Selaku pihak agen atau pihak kapal tidak bisa terkena klaim dari *consignee*, dikarenakan faktor tersebut disebabkan kehendak alam (*Act of God*) dan kejadian yang tidak dapat diprediksi kapan terjadinya. Upaya pengoptimalan penanganan oleh agen dengan mengajukan permohonan langsung ke pihak KSOP secepatnya dan mendiskusikan kepada pihak pilot pandu terkait adanya cuaca buruk terkait kegiatan penyandaran guna permasalahan tersebut segera diatasi oleh pihak terkait dan kegiatan kapal kembali berjalan normal walaupun dalam jangka waktu yang tidak sama dengan jadwal.

Kata kunci: Penyandaran, kapal asing, keterlambatan, agen

ABSTRACT

Dimas Ahmad Alimuddin, 2020, NIT: 531611306252 K, " *Analysis of Factor Causes for Delay of Foreign Ships Berthing Process on PT. Adi Bahari Nuansa agency service's at Banten Port* ". Mini Thesis of Port And Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine of Polytechnic, 1th Advisor : Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., 2nd Supervisor : Abdi Seno, M.Si., M.Mar.E

PT. Adi Bahari Nuansa is responsible for manage the process of ship berthing activities to be fluent and on time for operational activities at the Port of Banten. In the case of information delivery that's important, and the arrangements in ship berthing activities must be suitable with agency services which have been offered by the company, refer to the SOP rules for foreign ship berthing in the port of Banten it's must be suitable in order to guarantee the fluency of the ship berthing activities, but in reality on the field, all matters to relate the ship berthing especially foreign ships, sometimes do not compatible with the rules which causes delay in ship berthing activities and makes further activities obstructed and delayed. The purpose of this research is to find out what are the factor causes of some the existing problems and what are the impacts of these factors and what efforts are made to minimize and anticipate any delays in ship berthing activities.

The writing of this thesis uses a descriptive research method with a qualitative approach, in accordance with data collection analysis techniques based on observation, interview and documentation in the field when the authors has practice of Land Project from March 25th, 2019 to August 16th, 2019 at PT. Adi Bahari Nuansa.

The results that's representative the agent has perform all activities related to agency services starting from the ship before berthing, the ship when berthing at the Port, until the ship leaves the Port area. There are several problems that factor cause ship berthing delays, one of which is due to non-technical factors such as ship trouble engine and because weather conditions that affect to foreign ship berthing, other factors can also be caused by fault or incomplete delivery of information by the principal or the ship crew previous to berthing activities at the port of destination. This has a direct impact on changing schedule and berth of ship so that the Estimate Time Arrival (ETA) must be change, and further activities such as loading and unloading being delayed and do not match on schedule. As the agent or the ship can not be affected by claims from the consignee, because these factors are caused by the will of nature (Act of God) and these events can not be predicted when they occur. Handling optimization efforts by the agency to apply directly to the KSOP immediately and discuss with the problem on the field related to the pilot about bad weather before actualize foreign ship berthing activities related to these problems be solved by the parties concerned and the ship returned to normal activity again.

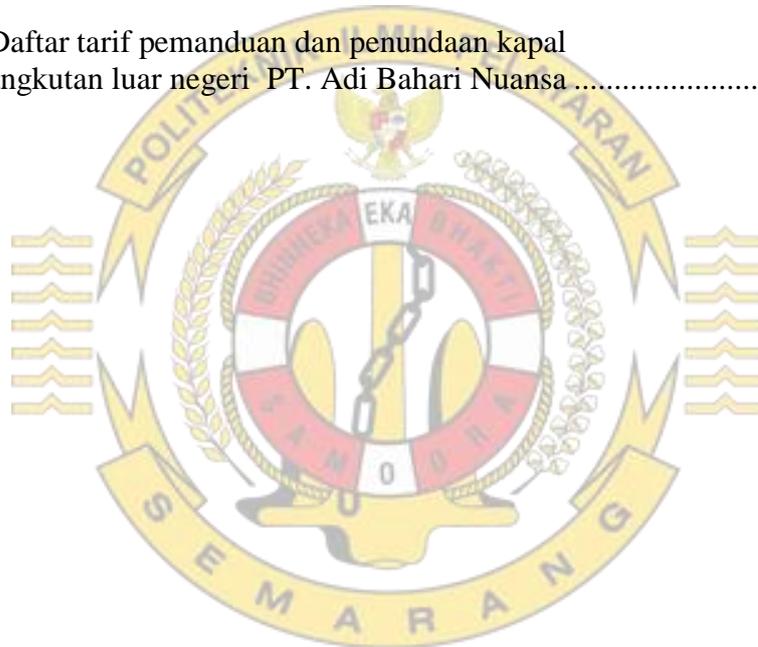
Keywords: Berthing, foreign ship, delay, agent

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>General Cargo</i>	22
Gambar 2.2 <i>Bulk Cargo Carrier</i>	22
Gambar 2.3 <i>Motor Tanker</i>	23
Gambar 2.4 <i>Special Designed Ship</i>	23
Gambar 2.5 <i>Container Vessel</i>	23
Gambar 2.6 <i>Passanger Vessel</i>	24
Gambar 2.7 <i>Cargo Passenger Vessel</i>	24
Gambar 2.8 <i>Cargo Vessel With Limited Accommodation</i>	25
Gambar 2.9 Pelabuhan Ciwandan Banten.....	35
Gambar 2.10 Kerangka Pikir Penelitian	39
Gambar 3.1 Skema Triangulasi Metode Data Penelitian.....	54
Gambar 4.1 Logo PT. Adi Bahari Nuansa	60
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Adi Bahari Nuansa	66
Gambar 4.3 LOA TB. Masindra 15 yang datanya kurang lengkap	75
Gambar 4.4 LOA TB. Masindra 15 yang datanya sudah lengkap	76
Gambar 4.5 Plot Vessel Schedule PT. Pelindo II (Persero).....	82
Gambar 4.6 Lampu navigasi yang rusak di PT. Pelindo II (Persero)	86
Gambar 4.7 Gambar Pilot Pandu PT. Pelindo II naik ke kapal	99
Gambar 4.8 Radio milik PT. Adi Bahari Nuansa	101
Gambar 4.9 Kegiatan <i>boarding document</i> dengan <i>mooring boat</i>	101
Gambar 4.10 Kapal yang kandas karena cuaca buruk	106
Gambar 4.11 Kapal yang mengalami <i>trouble engine</i>	108
Gambar 4.12 Kapal yang antri menunggu giliran sandar	113

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Daftar Pelabuhan di PT. Pelindo I (Persero).....	36
Tabel 2.2 Daftar Pelabuhan di PT. Pelindo II (Persero)	37
Tabel 2.3 Daftar Pelabuhan di PT. Pelindo III (Persero).....	37
Tabel 2.4 Daftar Pelabuhan di PT. Pelindo IV (Persero).....	38
Tabel 4.1 Daftar Perusahaan yang bekerjasama dengan PT. Adi Bahari Nuansa	61
Tabel 4.2 Daftar tarif pemanduan dan penundaan kapal angkutan luar negeri PT. Adi Bahari Nuansa	110



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Surat permohonan pindah dermaga MV. PAC ALTAIR dan surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) MV. SONG SHAN
- Lampiran 2 Surat *Mooring/unmooring* MV. Lang Mas III
- Lampiran 3 Surat Peretujuan Berlayar (SPB) *Emergency* MV. Armalia
- Lampiran 4 Surat Permohonan Prakiraan Cuaca MV. Victoria XXIX
- Lampiran 5 Surat Peringatan Gelombang Tinggi dari BMKG
- Lampiran 6 Profil PT. Adi Bahari Nuansa
- Lampiran 7 Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut
- Lampiran 8 *Ship Particular* TB. Darson dan TK. Sumber Usaha II
- Lampiran 9 UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bagian Kedua Penyelenggaraan Kegiatan di Pelabuhan pasal 83-84
- Lampiran 10 Surat permohonan urgensi pindah kapal MV. PAC ALTAIR
- Lampiran 11 PP. No.5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian Bab II Pasal 14-16
- Lampiran 12 Surat *emergency call letter* MV. SONG SHAN
- Lampiran 13 Standar Operasional Prosedure (SOP) Inaportnet
- Lampiran 14 Ketentuan Dermaga di PT. Pelindo II Ciwandan Banten
- Lampiran 15 Standar Operasional Prosedur (SOP) Penyandaran di Pelabuhan Banten
- Lampiran 16 *Letter Of Appoitment* (LOA) MV. PAC ALTAIR
- Lampiran 17 Persetujuan Kedatangan Kapal Asing MV. PAC ALTAIR
- Lampiran 18 Pelindo Port Charge MV. PAC ALTAIR
- Lampiran 19 Surat Persetujuan Berlayar MV. PAC ALTAIR
- Lampiran 20 Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) MV. PAC ALTAIR
- Lampiran 21 Transkrip Wawancara

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai negara yang memiliki wilayah laut yang luas mempunyai transportasi favorit yang sering digunakan sejak masa lampau hingga saat ini yaitu jenis alat transportasi angkutan laut yang berupa kapal hal itu karena wilayah sebagian besar di Indonesia terdiri dari perairan atau lautan daripada daratan. Kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan merupakan pengertian transportasi menurut Hasim P. (2005:135). Sejak lama masyarakat Indonesia telah menggunakan sarana transportasi laut untuk mendukung kelancaran kegiatan ekonomi domestik maupun internasional. Sarana angkutan laut dinilai lebih efisien, memiliki daya angkut besar dan biayanya relatif terjangkau apabila dilakukan pengiriman dengan jumlah yang besar dibandingkan angkutan lain seperti sarana angkutan darat atau angkutan udara. Dengan pertimbangan itulah fasilitas angkutan laut menjadi angkutan favorit dari dulu hingga masa sekarang dan sebagai alat transportasi yang sangat tepat bagi para pelaku kegiatan impor maupun ekspor menggunakan angkutan laut menggunakan kapal. Kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah

permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah merupakan pengertian kapal menurut Suranto (2004:47).

Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia, pengertian tersebut tertuang dalam UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Suatu kapal yang berlabuh disuatu pelabuhan akan membutuhkan pelayanan dan memiliki keperluan yang harus dipenuhi. Kemudian perusahaan pelayaran yang ditunjuk sebagai pihak agen akan melakukan pelayanan terhadap kapal-kapalnya yang singgah di pelabuhan tersebut. Dalam menunjang kegiatan keagenan di pelabuhan, pada umumnya melibatkan pihak-pihak yang terkait seperti pengurusan dokumen di kantor Bea dan Cukai setempat, kantor Imigrasi setempat, kantor Karantina dan Kesehatan Pelabuhan setempat, Vessel Traffic Service (VTS), Badan Usaha Pelabuhan setempat, kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan setempat. Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, bilamana salah satu pihak “agen” (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap memiliki hak untuk mengawasi, agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya menurut R.P. Suyono (2007:101).

Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, *crane* untuk bongkar muat barang, gudang laut (transit) dan tempat-tempat penyimpanan

dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan menurut Bambang T. (2010:3). Pelabuhan Banten merupakan salah satu dari 12 (dua belas) cabang pelabuhan yang dikelola oleh manajemen PT. Pelindo II (Persero), suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berkantor pusat di Jalan Pasoso No.1 Tanjung Priok, Jakarta. PT. Pelindo II (Persero) Cabang Banten secara administratif terletak di Kecamatan Ciwandan Kota Cilegon dengan jarak sekitar 11 km dari kota Cilegon-Anyer. PT. Adi Bahari Nuansa adalah salah satu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal (*Shipping Agency*) kapal domestik maupun kapal asing yang di wilayah PT. Pelindo II (Persero) Cabang Pelabuhan Banten. Ada beberapa permasalahan keterlambatan penyandaran kapal asing yang terjadi saat di Pelabuhan Banten contohnya ketika MV. SONG SHAN tanggal 12 Mei 2019 mengalami kerusakan mesin (*trouble engine*) di seputaran wilayah perairan Selat Sunda sehingga berdampak langsung terhadap waktu kedatangan atau *Estimate Time Arrival (ETA)* dan ketika kapal MV. PAC ALTAIR dari Pelabuhan Phuket Thailand menuju dermaga PT. IKPP Merak Mas rencana tiba tanggal 21 April 2019 tetapi terjadi keterlambatan dan berdampak terjadi pergantian jadwal dan tempat sandar kapal sehingga waktu kedatangan atau *Estimate Time Arrival (ETA)* kapal mengalami perubahan yang disebabkan beberapa permasalahan, oleh sebab itu harus dilakukan perubahan waktu dalam Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) pada sistem online.

Dengan demikian dalam upaya untuk memenuhi kebutuhan yang diperlukan oleh kapal, dan disadarinya bahwa peran agen begitu penting dalam usaha mempermudah pemilik kapal dalam mengoperasikan kapal sebelum mengadakan kerjasama dan perjanjian dan banyak hal yang harus diperhatikan dan dipertimbangkan oleh agen sebelum kedatangan kapal, agen dapat melakukan persiapan dan dalam hal ini agen berperan sangat besar untuk menunjang kelancaran tersebut. Dari beberapa permasalahan yang terjadi di atas saat penulis melaksanakan praktek di PT. Adi Bahari Nuansa dari tanggal 25 Maret 2019 sampai dengan 16 Agustus 2019 penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut dengan membuat penelitian dan penulis berusaha untuk memaparkannya dalam suatu karya tulis ilmiah yang berjudul: “ Analisa Jasa Keagenan Pada PT. Adi Bahari Nuansa Terhadap Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing di Pelabuhan Banten “

1.2 Rumusan Masalah

PT. Adi Bahari Nuansa, bertanggung jawab dalam mengatur proses kegiatan kapal sandar agar menciptakan kelancaran dan ketepatan waktu dalam proses kegiatan kapal sandar di pelabuhan. Maka dari itu dapat dikatakan bahwa agen memegang peranan sangat besar dalam pelaksanaan proses kapal sandar, sehingga penulis dapat merumuskan beberapa permasalahan yang ada dalam skripsi sebagai berikut :

- 1.2.1 Faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten?
- 1.2.2 Apa dampak dari faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten?
- 1.2.3 Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten?

1.3 Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mempunyai tujuan yang ingin dicapai, yaitu :

- 1.3.1 Untuk mengetahui tentang faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten.
- 1.3.2 Untuk mengetahui dampak dari faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten.
- 1.3.3 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten.

1.4 Manfaat Penelitian

Dari hasil penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak terkait dengan dunia pelayaran dan dunia keilmuan, seperti :

1.4.1 Manfaat Teoritis

Menambah sumber pengetahuan dan wawasan baru mengenai pengembangan media pembelajaran tentang jasa keagenan terhadap penyandaran kapal, sumber informasi tambahan bagi penelitian sejenis pada masa yang akan datang, berkontribusi dalam bidang pendidikan, khususnya tambahan literatur dalam proses belajar dan pengembangan media pembelajaran tentang jasa keagenan terhadap penyandaran kapal guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya dan meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikan bagi pembaca atau lembaga pendidikan khususnya bagi PIP Semarang.

1.4.2 Manfaat Praktis

Memberikan masukan tentang upaya yang dilakukan perusahaan keagenan terhadap proses penyandaran kapal asing bagi pembaca dan masyarakat umum khususnya civitas akademika PIP Semarang. Dengan memperoleh gambaran tentang proses penyandaran kapal, persiapan yang dilakukan, hambatan sebelum kapal tiba, waktu kapal di pelabuhan, kapal berangkat kembali, dan sebagai bahan pertimbangan untuk memaksimalkan upaya yang dilakukan untuk mengurangi dampak dari keterlambatan kapal, dan memberikan contoh

pengalaman beserta permasalahannya sehingga pembaca dapat mengembangkan pola pikir lebih lanjut guna meningkatkan pengetahuan dan kualitas pendidikan yang lebih baik. Serta dapat bermanfaat sebagai referensi bagi perusahaan PT. Adi Bahari Nuansa dalam melaksanakan pekerjaan guna memperlancar kegiatan penyandaran kapal asing di pelabuhan dengan penanganan yang lebih cepat dan tepat.

1.5 Sistematika Penulisan

Untuk penulisan skripsi ini harus berdasarkan data dan fakta sesuai kejadian. Maka untuk mempermudah pembaca dalam mengikuti penyajian dalam penulisan skripsi ini. Penulis membuat sistematika penulisan yang terbagi dalam beberapa bab dan sub bab sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

- 1.1. Latar Belakang Masalah
- 1.2. Rumusan Masalah
- 1.3. Tujuan Penelitian
- 1.4. Manfaat Penelitian
- 1.5. Sistematika Penulisan

Bab II Landasan Teori

- 2.1. Tinjauan Pustaka
- 2.2. Kerangka Pikir

Bab III Metodologi Penelitian

- 3.1 Pendekatan dan Desain penelitian

3.2 Fokus dan Lokus penelitian

3.3 Sumber Data Penelitian

3.4 Teknik Pengumpulan Data

3.5 Teknik Keabsahan Data

3.6 Teknik Analisis Data

Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.1 Gambaran Umum

4.2 Hasil Penelitian

4.3 Pembahasan Masalah

Bab V Penutup

5.1 Simpulan

5.2 Saran



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Pengertian Analisis

Pengertian analisis adalah sebuah proses untuk memecahkan sesuatu ke dalam bagian-bagian yang saling berkaitan satu sama lainnya menurut Gorys K. (1994). Sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) karangan Suharso dan Ana R. (2005), analisa atau analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab musabab, duduk perkara dan sebagainya).

Berdasarkan beberapa definisi diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa analisa adalah penguraian suatu pokok permasalahan secara sistematis dalam menentukan bagian, hubungan yang saling berkaitan antar tiap bagian secara menyeluruh dengan dilakukannya penyelidikan atau penelitian untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang tepat serta mengetahui keadaan yang sebenarnya terjadi. Sesuai yang dipaparkan dalam hal ini berkaitan dengan terjadinya permasalahan keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten.

2.1.2 Jasa Keagenan

2.1.2.1 Pengertian Jasa

Secara umum jasa adalah pemberian suatu tindakan atau kinerja yang kasat mata dari satu pihak ke pihak lainnya. Secara bersamaan jasa dikonsumsi pada kedua pihak dimana interaksi pemberi jasa dan yang menerima jasa mempengaruhi hasil jasa tersebut. Pengertian jasa menurut William J. S. (1981:529) dikutip kembali oleh Buchari A. (2014:243) adalah:

“Service are those separately identifiable, essentially intangible activities that provide want-satisfaction, and that are not necessarily tied to the sale of a product or another service. To produce a service may or may not require the use of tangible goods. However, when such use is required, there is no transfer of the title (permanent ownership) to these tangible goods”.

“Jasa adalah sesuatu yang dapat diidentifikasi secara terpisah pada dasarnya tidak berwujud, dan ditawarkan untuk memenuhi kebutuhan. Jasa dapat dihasilkan dengan menggunakan benda-benda berwujud atau tidak namun tetap tidak ada pengalihan hak kepemilikan”.

Pengertian lain dikemukakan oleh Kotler dan Armstrong (2014:224) jasa yang didefinisikan sebagai berikut :

“Service An activity, benefit, or satisfaction offered for sale that is essentially intangible and does not result in the ownership of anything”.

“Layanan merupakan suatu kegiatan, manfaat, atau kepuasan yang ditawarkan untuk dijual yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun”.

Dari beberapa definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa jasa merupakan suatu produk yang tidak berwujud, yang ditawarkan

untuk memenuhi kebutuhan tanpa bersifat kepemilikan serta dalam jasa juga selalu ada interaksi antara penyedia jasa dengan konsumen, hal ini juga termasuk dalam jasa keagenan.

Dari beberapa pengertian jasa, dapat ditarik kesimpulan bahwa pelayanan jasa yaitu suatu manajemen proses penawaran yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antar konsumen dengan penyedia jasa keagenan guna menawarkan sesuatu untuk dijual.

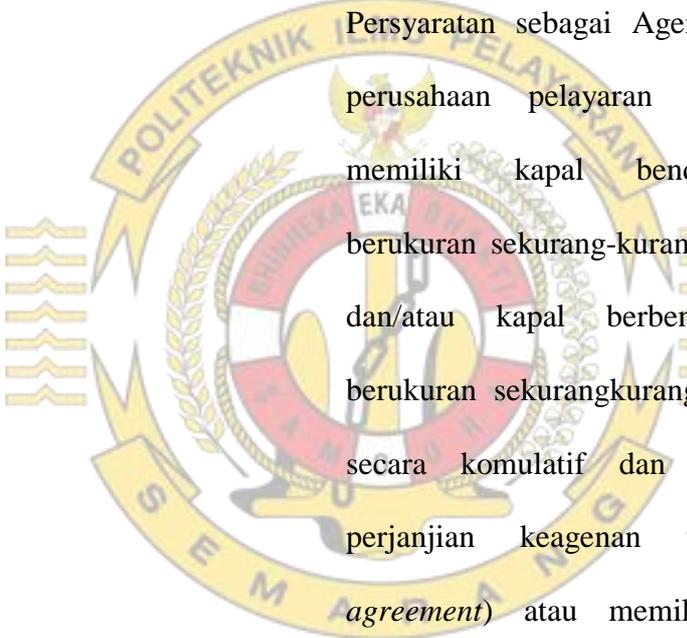
2.1.2.2 Pengertian Keagenan

Pengertian dari keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, bilamana salah satu pihak “agen” (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap memiliki hak untuk mengawasi, agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya menurut menurut R.P. Suyono (2007:101).

Untuk menjalankan kegiatannya di luar negeri, perusahaan pelayaran dapat mengangkat agen-agen dipelabuhan dimana kapal akan melakukan kunjungan untuk membongkar ataupun memuat muatan ekspor atau impor. Menurut R.P. Suyono (2007:101-102) adapun jenis-jenis agen kapal dibedakan menjadi 3 secara garis besar.

2.1.2.2.1 Jenis-jenis Keagenan secara garis besar yaitu :

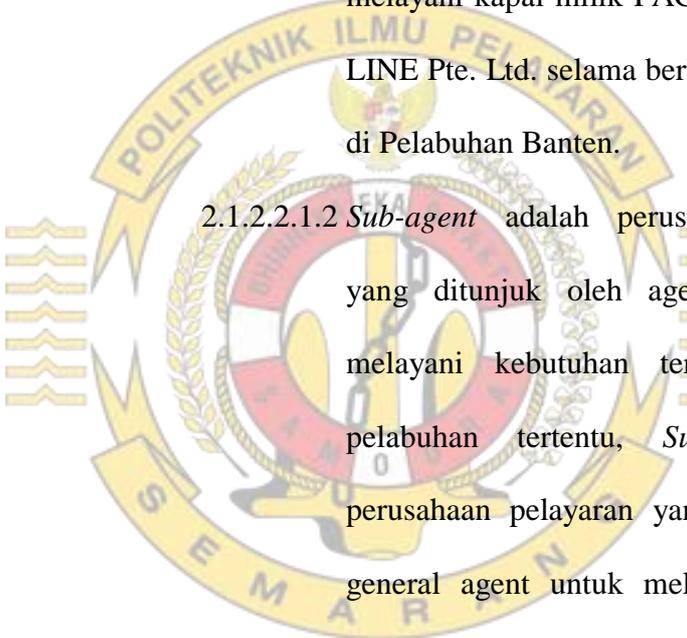
2.1.2.2.1.1 Agen Umum (*General agent*) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia.



Persyaratan sebagai Agen Umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal bendera 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 angkutan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri menurut Keputusan

Menteri Perhubungan No.33 Tahun 2001, bab V, Pasal 45 ayat (1) s.d (4). Sebagai contoh PACC CONTAINER LINE Pte. Ltd., sebuah perusahaan pelayaran Singapura, menunjuk PT. Adi Bahari Nuansa sebagai general agent. Maka PT. Adi Bahari Nuansa memiliki tugas melayani kapal milik PACC CONTAINER LINE Pte. Ltd. selama berlayar dan singgah di Pelabuhan Banten.



2.1.2.2.1.2 *Sub-agent* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh agen umum untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu, *Sub-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 agen umum. Sebagai contoh, PT. Adi Bahari Nuansa yang telah ditunjuk menjadi agen umum oleh PACC CONTAINER LINE Pte. Ltd menunjuk perusahaan pelayaran nasional lain,

misalnya PT. Varia Usaha Bahari sebagai *Sub-agent* untuk wilayah Tuban, karena PT. Adi Bahari Nuansa tidak memiliki cabang disana.

2.1.2.2.1.3 Cabang agen adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Sebagai contoh, PT. Adi Bahari Nuansa yang telah ditunjuk menjadi agen umum oleh PACC CONTAINER LINE Pte. Ltd memerintahkan cabangnya yang ada di Surabaya untuk melayani keperluan kapal PACC CONTAINER LINE Pte. Ltd yang singgah di Pelabuhan Tanjung Perak. PT. Adi Bahari Nuansa cabang Surabaya dapat menunjuk PT. Pelni sebagai sub agen di Probolinggo.

Apabila ada kapal yang berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Dalam prakteknya, PT. Adi Bahari Nuansa yang ditunjuk sebagai agen perusahaan pelayaran secara garis besar mempunyai tugas pokok melayani kebutuhan kapal serta anak buah kapal yaitu pelayanan kapal (*ship nusbanding*) dan operasi jasa keagenan (*shipping agency*)

operation).

2.1.2.2.2 Peran keagenan yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah :

2.1.2.2.2.1 Pelayanan terhadap kru atau anak buah kapal beserta kebutuhan-kebutuhannya (seperti kru sakit dan pergantian kru).

2.1.2.2.2.2 Pengadaan dan penyediaan suku cadang kapal yang diperlukan untuk mengganti perlengkapan atau peralatan bagian kapal yang rusak.

2.1.2.2.2.3 Memenuhi kebutuhan kapal seperti air tawar, bahan bakar, dan hal-hal lainnya yang diperlukan dan diminta oleh kapal dan lainnya.

2.1.2.2.3 Tugas Keagenan yang berkaitan dengan operasi jasa keagenan adalah :

2.1.2.2.3.1 Pengurusan *clearance* kapal untuk izin masuk pelabuhan dan untuk meninggalkan pelabuhan nantinya.

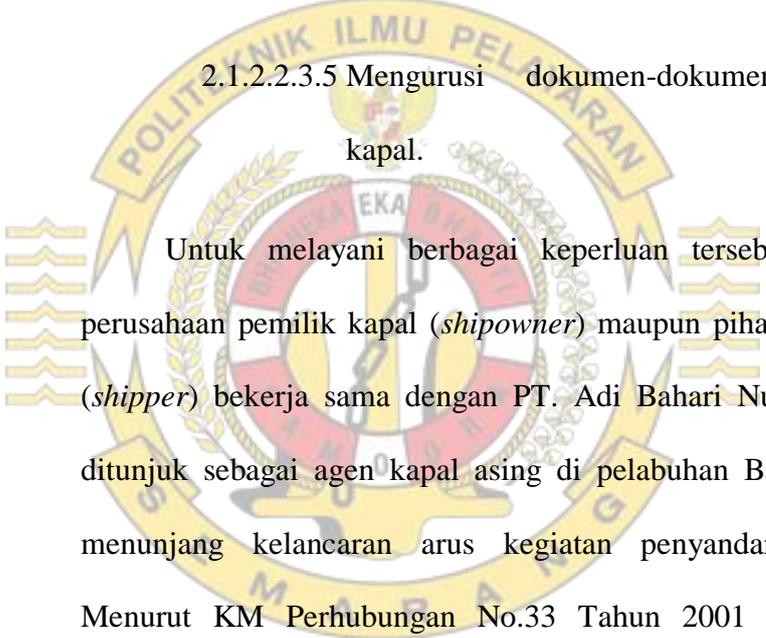
2.1.2.2.3.2 Menyelesaikan kewajiban administrasi kapal sewaktu kapal masuk pelabuhan baik

itu jasa pandu, tunda, tambat, labuh, air tawar, dan lain-lainnya.

2.1.2.2.3.3 Pengurusan bongkar muat barang dari dan ke kapal, *stowage*, *lashing* dan lainnya.

2.1.2.2.3.4 Menghubungi instansi-instansi yang terkait dengan kedatangan maupun keberangkatan kapal.

2.1.2.2.3.5 Mengurusi dokumen-dokumen muatan kapal.



Untuk melayani berbagai keperluan tersebut sebagai perusahaan pemilik kapal (*shipowner*) maupun pihak pengirim (*shipper*) bekerja sama dengan PT. Adi Bahari Nuansa yang ditunjuk sebagai agen kapal asing di pelabuhan Banten guna menunjang kelancaran arus kegiatan penyandaran kapal. Menurut KM Perhubungan No.33 Tahun 2001 perusahaan angkutan laut asing yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional yang memenuhi persyaratan sebagai agen umum. Menurut buku Engkos K. dan Hananto S. (2007), adapun beberapa fungsi keagenan yaitu :

2.1.2.2.4 Unit keagenan memiliki fungsi-fungsi sebagai berikut :

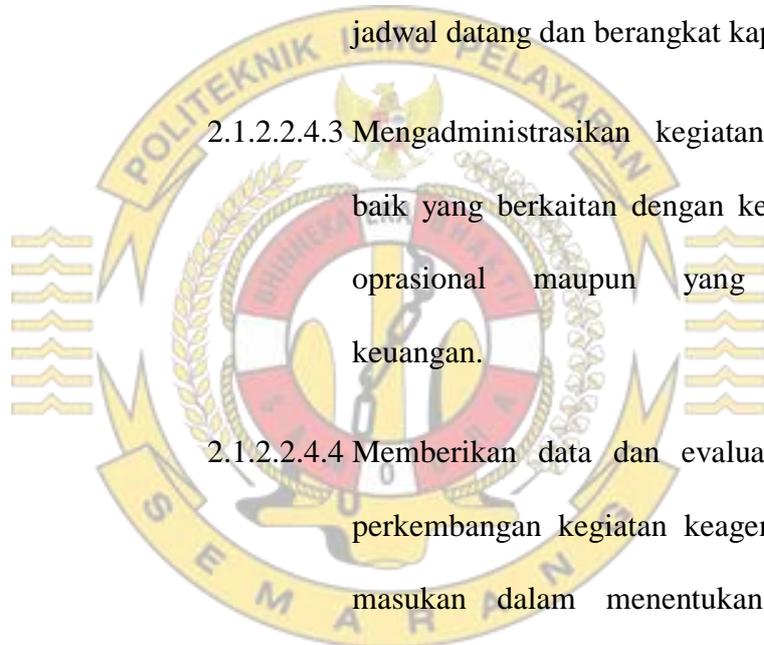
2.1.2.2.4.1 Menyusun program oprasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik dalam pelayanan *liner service* maupun *tramper*.

2.1.2.2.4.2 Memonitor pelaksanaan pengagenan / pelayanan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal datang dan berangkat kapal.

2.1.2.2.4.3 Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik oprasional maupun yang menyakut keuangan.

2.1.2.2.4.4 Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya;

2.1.2.2.4.5 Mengupayakan kegiatan keagenan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulasi terhadap kegiatan pokok perusahaan. Persetujuan dan penolakan atas permohonan izin diberikan dalam jangka waktu empat belas



hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap. Dalam melaksanakan kegiatannya untuk memasuki wilayah pelabuhan kapal (Angkutan Perairan) harus memenuhi sesuai dengan ketentuan.

2.1.3 Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing

2.1.3.1 Pengertian Keterlambatan

Berdasarkan kutipan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) oleh Ehta S. (2012) menerangkan bahwa Keterlambatan berasal dari kata lambat yang berarti perlahan-lahan, memerlukan banyak waktu, tidak tepat pada waktunya. Pengertian lainnya dari keterlambatan menurut Ervianto (2004) ialah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Dalam hal ini PT. Adi Bahari Nuansa sebagai agen kapal asing harus mengupayakan kegiatan penyandaran kapal secara maksimal guna meminimalisir kerugian yang diakibatkan keterlambatan penyandaran kapal yang berasal dari faktor teknis maupun *non* teknis. Permasalahan dikarenakan keterlambatan penyandaran seringkali menjadi sumber perselisihan antara pihak *shipper*, *shipowner* maupun agen, sehingga dapat

mengakibatkan hubungan kerjasama yang tidak baik diantara pihak-pihak terkait. Keterlambatan penyandaran dapat dihindari atau dikurangi apabila komunikasi antar pihak terkait dilakukan dengan baik, segala peralatan fasilitas dan insfratuktur penunjang yang memadai, mengupdate pemberitaan cuaca terbaru melalui VTS (*Vessel Traffic Services*) berdasarkan info yang didapatkan dari BMKG, sumber daya manusia yang berkompenten dengan baik, guna kelancaran penyandaran kapal asing.

VTS dalah pelayanan lalu lintas kapal di wilayah yang ditetapkan yang saling terintegrasi dan dilaksanakan oleh pihak yang berwenang (Menteri Perhubungan) serta dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal, efisien bernavigasi dan menjaga lingkungan, yang memiliki kemampuan untuk berinteraksi dan menanggapi situasi perkembangan lalu lintas kapal di wilayah VTS dengan menggunakan sarana perangkat radio elektronika pelayaran. *Vessel Traffic Services* ini berfungsi sebagai memonitor lalu lintas pelayaran dan alur lalu lintas pelayaran, meningkatkan keamanan lalu lintas pelayaran, meningkatkan efisiensi bernavigasi, perlindungan lingkungan, pengamatan, pendeteksian, dan penjejakan kapal di wilayah cakupan VTS, pengaturan informasi umum, pengaturan

informasi khusus, membantu kapal-kapal yang memerlukan bantuan khusus.

2.1.3.2 Pengertian Penyandaran

Penyandaran berasal dari kata dasar sandar. Penyandaran memiliki arti proses, cara, atau perbuatan menyandarkan kapal di dermaga menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Dengan pengertian tersebut dapat diartikan bahwa kegiatan penyandaran adalah suatu kegiatan untuk menyandarkan atau merapatkan kapal ke darat atau pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

Dalam hal ini PT. Adi Bahari Nuansa berperan sebagai agen dalam kegiatan yang dilakukannya dari kapal sebelum sandar sampai kapal tiba di pelabuhan, pengurusan jasa pandu, serta pengurusan kelengkapan segala macam dokumen untuk proses sandar yang termasuk didalam bidang jasa keagenan terhadap kegiatan penyandaran kapal. Kegiatan penyandaran dapat mempengaruhi waktu tunggu (*waiting time*) untuk proses-proses kegiatan selanjutnya yang dilakukan oleh kapal setelah kapal sandar. Oleh sebab itu proses penyandaran ini membutuhkan penanganan dengan maksimal dikarenakan sistem dan mekanisme yang ada disetiap pelabuhan atau jetty punya ketentuan yang berbeda-beda untuk proses sandar yang digunakan.

2.1.3.3 Pengertian Kapal

Pengertian kapal Menurut Suranto (2004:47) bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Kapal dagang berdasarkan rutenya dapat dibagi menjadi *tramper* dan *liner*. *Tramper* adalah kapal dengan tujuan, rute dan jadwal yang tidak tetap, sedangkan *liner* adalah kapal yang memiliki tujuan, trayek pelayaran dan jadwal yang tetap.

Menurut Soedjatmiko (1995:14), kapal niaga terdiri dari beberapa jenis antara lain:

2.1.3.3.1 Kapal Barang (*Cargo Vessel*)

Adalah kapal yang dibangun khusus dengan tujuan untuk mengangkut barang, menurut jenis barang masing-masing.

Berdasarkan jenis muatannya, kapal barang dapat dibedakan menjadi beberapa jenis:

2.1.3.3.1.1 *General Cargo Carrier*, yaitu kapal yang dibangun khusus dengan tujuan untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), yaitu muatan yang terdiri dari berbagai barang yang dikemas dalam peti,

karung, dan lain-lain dan barang itu dikapalkan oleh banyak pengirim serta ditujukan untuk banyak penerima di banyak pelabuhan tujuan.



Gambar 2.1 *General Cargo Carrier*

Sumber: Dokumen Perusahaan

2.1.3.3.1.2 *Bulk Cargo Carrier*, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah, yaitu muatan yang dikapalkan dalam jumlah besar sekaligus dan tidak dibungkus.



Gambar 2.2 *Bulk Cargo Carrier*

Sumber: Dokumen Perusahaan

2.1.3.3.1.3 Kapal Tanki, yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan cair.



Gambar 2.3 *Motor Tanker*
Sumber: Dokumen Perusahaan

2.1.3.3.1.4 *Special Designed Ship*, yaitu kapal yang dibangun khusus bagi pengangkutan barang tertentu seperti daging segar (yang harus diangkut dalam keadaan beku), gas cair (LNG), LPG dan sebagainya.



Gambar 2.4 *Special Designed Ship*
Sumber: Dokumen Perusahaan

2.1.3.3.1.5 Kapal Kontainer, yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan ke dalam *container*.



Gambar 2.5 *Container Vessel*
Sumber: Dokumen Perusahaan

2.1.3.3.2 Kapal Penumpang, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang/orang.



Gambar 2.6 *Passanger Vesseel*
Sumber: Dokumen Perusahaan

2.1.3.3.3 Kapal Barang Penumpang (*Cargo Passenger Vessel*), yaitu kapal yang dibangun dengan tujuan untuk mengangkut muatan (*cargo*) dan penumpang (*passenger*) bersama-sama dalam perbandingan yang cukup memadai.



Gambar 2.7 *Cargo Passenger Vesseel*
Sumber: Dokumen Perusahaan

2.1.3.3.4 Kapal Barang Akomodasi Penumpang Terbatas (*Cargo Vessel With Limited Accommodation for Passenger*), adalah kapal barang biasa yang berupa kapal *general cargo carrier*, yang diberi *cabin* untuk mengangkut penumpang umum sampai 12 orang.



Gambar 2.8 *Cargo Vessel With Limited Accommodation for Passenger*
Sumber: PT. Adi Bahari Nuansa

2.1.3.4 Pengertian Kapal Asing

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Menurut Bambang T. (2010:26) definisi kapal adalah panjang lebar dan sarat (*draft*) kapal yang akan menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pelabuhan.

Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia (Pasal 1 Bab 1 Ketentuan Umum yang tertuang dalam UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran). Dalam hal ini ada keterkaitan pengertian kapal asing dengan kebijakan pemerintah yang tertuang didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

tentang pelayaran pasal 8 mengenai prinsip *Asas Cabotage*, yaitu kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia dan kapal asing dilarang mengangkut penumpang atau barang antarpulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia. Dengan prinsip ini Pemerintah mengharuskan kepada perusahaan pelayaran dalam negeri untuk memiliki kapal berbendera Indonesia/memiliki kapal sendiri dan menggunakan jasa anak buah kapal dalam negeri.

Menurut PM No.92 Tahun 2018 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Ada beberapa hal penting berkaitan dengan asas *cabotage* yang tercantum sesuai perundang-undangan tersebut yaitu ketentuan penggunaan kapal asing dalam melakukan kegiatan lain dan persyaratan dalam persetujuan penggunaan kapal asing sesuai batas jangka waktu, jenis kapal, maupun jenis kegiatan di perairan Indonesia.

2.1.3.4.1 Ketentuan penggunaan kapal asing dalam melakukan kegiatan lain di perairan Indonesia yaitu :

2.1.3.4.1.1 Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain seperti *survey* minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, salvage dan pekerjaan bawah air, kapal pembangkit listrik (*Floating Power Plant*) dan kapal konstruksi pembangunan dermaga.

2.1.3.4.1.2 Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di wilayah perairan Indonesia sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia.

2.1.3.4.1.3 Kapal asing wajib memiliki persetujuan penggunaan kapal asing yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Menteri dalam menerbitkan persetujuan penggunaan kapal asing dengan mendelegasikan kepada Direktur Jenderal atas nama Menteri Perhubungan.

2.1.3.4.2 Persyaratan dalam persetujuan penggunaan Kapal Asing untuk jenis kegiatan/jenis Kapal dan jangka waktu tercantum pada Peraturan Menteri, diberikan berdasarkan permohonan Perusahaan Angkutan Laut Nasional dengan melampirkan :

2.1.3.4.2.1 Rencana kerja yang meliputi jadwal kegiatan, lingkup pekerjaan (*scope of work*) yang dilengkapi dengan justifikasi kebutuhan kapal, dan wilayah kerja yang ditandai dengan koordinat geografis.

2.1.3.4.2.2 *Charter party* antara perusahaan angkutan laut nasional dengan pemilik kapal Asing dan kontrak kerja dan/atau *Letter of Intent* (Lol) dari pemberi kerja.

2.1.3.4.2.3 Fotokopi Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) yang telah dikukuhkan dan dilegalisir.

2.1.3.4.2.4 Fotokopi sertifikat tanda kebangsaan/pendaftaran Kapal.

2.1.3.4.2.5 Fotokopi sertifikat keselamatan dan keamanan kapal.

2.1.3.4.2.6 Fotokopi sertifikat pencegahan pencemaran kapal.

2.1.3.4.2.7 Fotokopi sertifikat klasifikasi kapal.

2.1.3.4.2.8 Fotokopi daftar/sijil awak kapal yang ditandatangani oleh nakhoda kapal.

2.1.3.4.2.9 Fotokopi sertifikat manajemen keselamatan.

2.1.3.4.2.10 Surat keterangan dari *ownership* bahwa bersedia menerima *cadet* (taruna praktek).

Dalam hal ini sesuai dengan pengertian kapal asing dan ketentuan kapal asing yang melakukan segala kegiatan yang menyangkut kegiatan transportasi atau penyandaran kapal, PT. Adi Bahari Nuansa sebagai pihak agen yang telah ditunjuk perusahaan asing yang bertugas mengurus segala macam keperluan dokumen-dokumen kapal asing yang dibutuhkan untuk proses penyandaran maupun bongkar muat di pelabuhan.

2.1.4 Pelabuhan Banten

2.1.4.1 Pengertian Pelabuhan

Menurut R.P. Suyono (2007:1) adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan

ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Pelabuhan Menurut Bambang T. (2010:3) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, *crane* untuk bongkar muat barang, gudang laut (transit) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

2.1.4.1.1 Beberapa fasilitas utama menurut Suyono (2007:13-17) pada pelabuhan yaitu :

2.1.4.1.1.1 Penahan gelombang (*breakwater*) yaitu penahan gelombang ialah untuk melindungi daerah pedalaman pelabuhan dari gelombang tersebut dari batu alam, batu buatan dan dinding tegak).

2.1.4.1.1.2 Jembatan (*jetty*) yaitu jembatan merupakan bangunan berbentuk jembatan yang dibuat menjorok keluar ke arah laut

dari pantai atau daratan.

2.1.4.1.1.3 *Dolphin* yaitu kumpulan dari tonggak-tonggak dari besi, kayu atau beton agar kapal dapat bersandar untuk melakukan kegiatan bongkar/muat ke tongkang (*lighter*).

2.1.4.1.1.4 Pelampung Pengikat (*Mooring Buoys*) yaitu pelampung dimana kapal ditambatkan untuk melakukan suatu kegiatan.

2.1.4.1.1.5 Tempat Labuh yaitu tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan.

2.1.4.1.1.6 *Sigle Bury Moring* (SBM) yaitu pelampung pengikat dimana kapal tanker dapat muat bongkar muatannya melalui pipa di pelampung itu yang menghubungkan ke daratan atau sumber pasokan.

2.1.4.1.1.7 Tongkang (*lighter*) yaitu perahu-perahu kecil yang dipergunakan untuk

mengangkut muatan atau barang dari atau ke kapal yang dimuat/dibongkar, yang biasanya ditarik oleh kapal tunda.

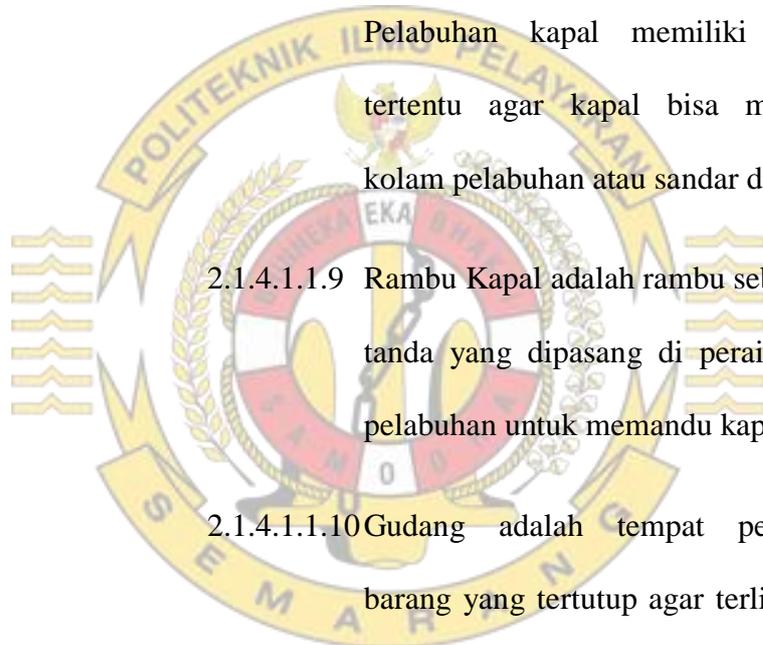
2.1.4.1.1.8 Alur Pelayaran dan Kolam Pelabuhan, yaitu Alur kapal merupakan bagian dari perairan di pelabuhan tempat masuk/keluarnya kapal. Sedangkan Kolam

Pelabuhan kapal memiliki kedalaman tertentu agar kapal bisa masuk/keluar kolam pelabuhan atau sandar di dermaga.

2.1.4.1.1.9 Rambu Kapal adalah rambu sebagai tanda-tanda yang dipasang di perairan menuju pelabuhan untuk memandu kapal berlabuh.

2.1.4.1.1.10 Gudang adalah tempat penampungan barang yang tertutup agar terlindungi dari cuaca. Namun ada juga gudang yang terbuka untuk barang tertentu atau petikemas.

2.1.4.1.1.11 Dermaga merupakan tempat untuk melayani kapal-kapal yang masuk, pelabuhan menyediakan dermaga, yaitu tempat dimana kapal dapat berlabuh atau



sandar guna melakukan kegiatannya, baik bongkar/muat atau kegiatan lainnya.

2.1.4.1.2 Beberapa peran dan fungsi pelabuhan menurut Edy H. (2009:2) yaitu:

2.1.4.2.1 Peran pelabuhan yang penting dalam sistim transportasi nasional adalah:

2.1.4.2.1.1 Pintu gerbang komersial suatu daerah atau suatu Negara.

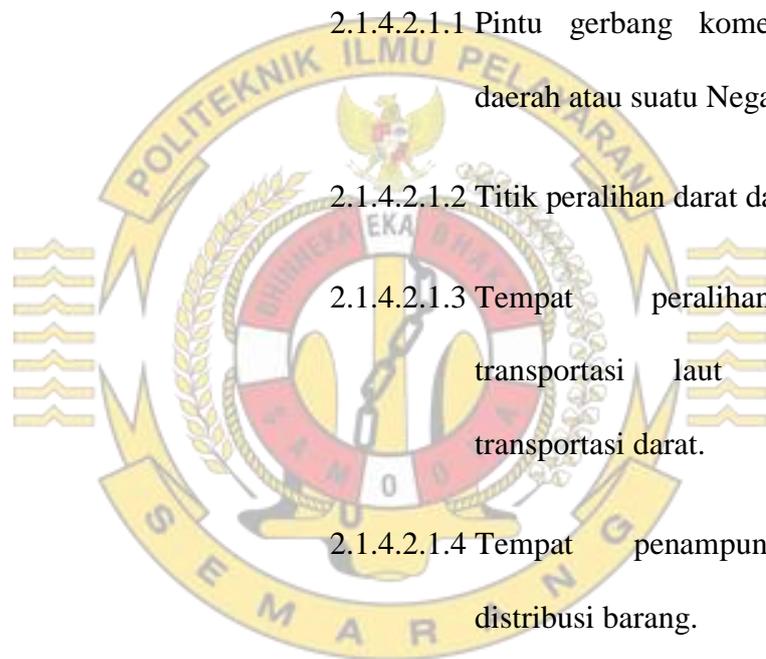
2.1.4.2.1.2 Titik peralihan darat dan laut.

2.1.4.2.1.3 Tempat peralihan moda transportasi laut ke moda transportasi darat.

2.1.4.2.1.4 Tempat penampungan dan distribusi barang.

2.1.4.2.2 Fungsi dasar pelabuhan secara umum dapat di simpulkan sebagai berikut :

2.1.4.2.2.1 *Interface*, fungsi pelabuhan sebagai penyedia fasilitas serta pelayanan untuk memindahkan barang dari kapal ke darat maupun



sebaliknya.

2.1.4.2.2.2 *Link*, fungsi pelabuhan sebagai mata rantai penghubung dalam sistem transportasi.

2.1.4.2.2.3 *Gateway*, fungsi pelabuhan sebagai pintu gerbang perdagangan dari daerah atau suatu negara.

2.1.4.1.3 Pelabuhan dapat dibedakan menjadi 2 (dua) ditinjau dari proses terjadinya suatu menurut Asiyanto (2008:5-7), yaitu :

2.1.4.1.3.1 Pelabuhan Alam (*Natural Harbor*) yaitu pelabuhan yang terbentuk secara alami, dimana suatu daerah di tepi pantai memiliki kondisi yang ideal sebagai pelabuhan, tanpa dilakukan perubahan - perubahan yang dilakukan oleh manusia.

2.1.4.1.3.2 Pelabuhan Buatan (*Artificial Harbor*) yaitu Pelabuhan daerah tepi laut yang dipilih dan di bangun sebagai pelabuhan atas pertimbangan teknis dan ekonomis.

2.1.4.2 Pelabuhan Banten

Manajemen PT. Pelindo II (Persero) mengelola 12 (dua belas) cabang pelabuhan yang salah satu dari yang dikelola merupakan Pelabuhan Banten, data dari Pelabuhan Ciwandan Banten sebagai berikut :

Alamat Pelabuhan : Jalan Raya Pelabuhan No. I Kel. Kepuh,
Kec. Ciwandan, Cilegon-Banten

Kode Pos : 42166

Telepon : 0254 601417, 601418

Faxcimile : 0254 601419

Telex/VHF : 156.600 MHz Channel 12
156.800MHz Channel 12

Status Pelabuhan : Persero

Jenis Pelabuhan : Umum

SSB

• Nama Stasiun : St. Pandu Ciwandan (Kilo Bravo)

• Frekuensi : 2182 KHz & 8815 KHz

Pemanduan : Perairan Pandu Kelas I

Posisi : 06 01' 17.30" LS, 105 57' 17.45" BT



Gambar 2.9 Pelabuhan Ciwandan Banten

Sumber : maps.google.com

PT. Pelindo II (Persero) Cabang Banten secara administratif terletak di Kecamatan Ciwandan Kota Cilegon

dengan jarak sekitar 11 km dari kota Cilegon-Anyer. Direktorat Jendral Pehubungan Laut Kementerian Perhubungan telah mengembangkan sebuah sistem layanan online di pelabuhan yang disebut inaportnet. Inaportnet adalah portal elektronik guna memfasilitasi pertukaran data informasi layanan kepelabuhanan secara cepat dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintahan terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik secara berbasis melalui aplikasi/online. Pelabuhan di Indonesia beberapa sudah menerapkan sistem Inaportnet dan pelabuhan lain belum mengaplikasikan sistem tersebut. Data pelabuhan yang dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia I,II,III,IV (Persero) yang sudah dan belum terintegrasi Inaportnet sebagai berikut:

Tabel 2.1 Daftar Pelabuhan di PT. Pelindo I (Persero)
Sumber : PT. Pelindo I (Persero)

No	Cabang Pelabuhan	Wilayah	Inaportnet
1.	Belawan	Pangkalan Susu (Sumut)	Terintegrasi
2.	Dumai	Bagan Siapi-api (Riau)	Terintegrasi
3.	Tanjung Pinang	Tanjung Uban (Kep.Riau)	Terintegrasi
4.	Pekan Baru	Rengat (Riau)	Terintegrasi
5.	Tanjung Balai Karimun	Selat Panjang (Kep.Riau)	Terintegrasi
6.	Kuala Tanjung	Kuala Tanjung (Sumut)	-
7.	Batam	Pulau Sambu (Kep.Riau)	-
8.	Sei Pakning	Bengkalis (Riau)	-
9.	Sibolga	Sibolga (Sumut)	-
10.	Malahayati	Meulaboh (Aceh)	-
11.	Lhokseumawe	Kuala Langsa (Aceh)	-
12.	Tanjung Balai Asahan	Tanjung Balai (Sumut)	-
13.	Tembilahan	Kuala Enok (Riau)	-
14.	Gunung Sitoli	Nias (Sumut)	-

Tabel 2.2 Daftar Pelabuhan di PT. Pelindo II (Persero)
Sumber : PT. Pelindo II (Persero)

No	Cabang Pelabuhan	Wilayah	Inaportnet
1.	Tanjung Priok	Jakarta Utara (DKI Jakarta)	Terintegrasi
2.	Palembang	Palembang (Sumsel)	Terintegrasi
3.	Panjang	Panjang (Lampung)	Terintegrasi
4.	Pontianak	Pontianak (Kalbar)	Terintegrasi
5.	Teluk Bayur	Teluk Bayur (Sumsel)	Terintegrasi
6.	Banten	Ciwandan (Banten)	Terintegrasi
7.	Pulau Baai	Pulau Baai (Bengkulu)	Terintegrasi
8.	Cirebon	Cirebon (Jabar)	Terintegrasi
9.	Talang Duku	Talang Duku (Jambi)	Terintegrasi
10.	Pangkal Balam	Bangka Belitung	Terintegrasi
11.	Sunda Kelapa	Jakarta Utara (DKI Jakarta)	-
12.	Tanjung Pandan	Bangka Belitung	Terintegrasi

Tabel 2.3 Daftar Pelabuhan di PT. Pelindo III (Persero)
Sumber : PT. Pelindo III (Persero)

No	Cabang Pelabuhan	Wilayah	Inaportnet
1.	Tanjung Perak	Surabaya (Jatim)	Terintegrasi
2.	Tanjung Tembaga	Probolinggo (Jatim)	-
3.	Gresik	Gresik (Jatim)	Terintegrasi
4.	Kalianget	Sumenep (Jatim)	-
5.	Tanjung Emas	Semarang (Jateng)	Terintegrasi
6.	Tanjung Intan	Cilacap (Jateng)	Terintegrasi
7.	Tegal	Tegal (Jateng)	-
8.	Kotabaru Batulicin	Batulicin (Kalsel)	Terintegrasi
9.	Pulang Pisang	Pulau Pisang (Kalteng)	-
10.	Sampit	Sampit (Kalteng)	-
11.	Banjarmasin	Banjarmasin (Kalsel)	Terintegrasi
12.	Kumai	Kotawaringin (Kalsel)	-
13.	Benoa	Denpasar (Bali)	Terintegrasi
14.	Celuk Bawang	Buleleng (Bali)	-
15.	L.Say Maumere	Maumere (NTT)	-
16.	Tenau Kupang	Kupang (NTT)	-
17.	Tanjung Wangi	Banyuwangi (Jatim)	-
18.	Waingapu	Sumba Timur (NTT)	-
19.	Bima	Bima (NTB)	-
20.	Ende-Ippi	Ende (NTT)	-
21.	Lembar	Lombok Barat (NTB)	-
22.	Kalibahi	Alor (NTT)	-

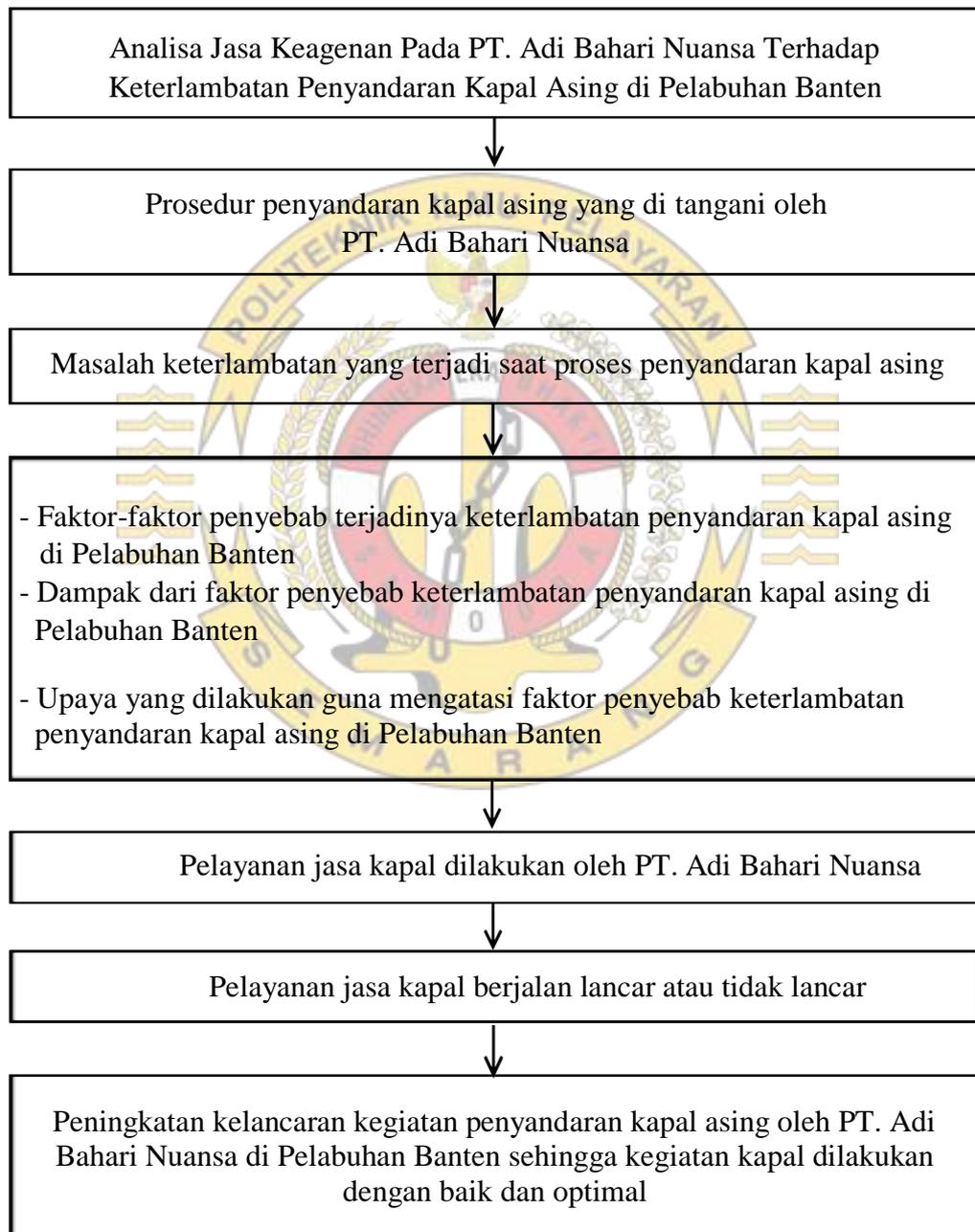
Tabel 2.4 Daftar Pelabuhan di PT. Pelindo IV (Persero)
Sumber : PT. Pelindo IV (Persero)

No	Cabang Pelabuhan	Wilayah	Inaportnet
1.	Balikpapan	Kalimantan Timur	Terintegrasi
2.	Samarinda	Kalimantan Timur	Terintegrasi
3.	Bontang	Bontang (Kalimantan Timur)	Terintegrasi
4.	Sengata	Sengata (Kalimantan Timur)	-
5.	Nunukan	Nunukan (Kalimantan Utara)	-
6.	Tarakan	Tarakan (Kalimantan Utara)	-
7.	Tanjung Redeb	Kalimantan Utara	-
8.	Manado	Sulawesi Utara	-
9.	Bitung	Sulawesi Utara	Terintegrasi
10.	Gorontalo	Gorontalo	-
11.	Toli Toli	Sulawesi Tengah	-
12.	Pantoalan	Pantoalan (Sulawesi Tengah)	-
13.	Parepare	Parepare (Sulawesi Selatan)	-
14.	Makassar	Makassar (Sulawesi Selatan)	Terintegrasi
15.	Bau Bau	Sulawesi Tenggara	-
16.	Kendari	Sulawesi Tenggara	Terintegrasi
17.	Ambon	Maluku	Terintegrasi
18.	Ternate	Maluku Utara	Terintegrasi
19.	Sorong	Sorong (Papua Barat)	Terintegrasi
20.	Fakfak	Fak fak (Papua Barat)	-
21.	Manokwari	Manokwari (Papua Barat)	-
22.	Biak	Biak (Papua)	-
23.	Jayapura	Jayapura (Papua)	Terintegrasi
24.	Merauke	Merauke (Papua)	-
25.	Kendari New Port	Kendari (Sulawesi Tenggara)	-
26.	Makassar New Port	Makassar (Sulawesi Selatan)	-
27.	Terminal Peti Kemas Makassar	Sulawesi Selatan	-

Inaportnet menggabungkan beberapa layanan antara lain Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Laut (SIMLALA), Sistem Kapal Online, Aplikasi Sertifikat Pelaut, Sistem Informasi Kepelabuhanan, sistem karantina dan kesehatan pelabuhan online dan sistem yang ada pada Badan Usaha Pelabuhan (BUP).

2.2 Kerangka Pikir

Dalam skripsi ini untuk memudahkan pemahaman atau pengertian dalam pemaparan maka penulis membuat kerangka pikir dalam bentuk bagan sederhana yang penulis melengkapinya dengan penjelasan singkat akan maksud dari bagan tersebut sebagai berikut :



Gambar 2.10 Kerangka Pikir Penelitian

Dalam kegiatan prosedur pengurusan jasa keagenan terhadap keterlambatan yang terjadi saat penyandaran kapal asing di pelabuhan Banten merupakan salah satu unsur hambatan atau masalah dalam kualitas kerja di lapangan. Adanya masalah yang ditimbulkan karena keterlambatan dalam proses penyandaran kapal asing dapat mengakibatkan berkurangnya kualitas kinerja khususnya dari pihak agen yang bisa menimbulkan ketidakpuasan *consignee* kepada *shipper* maupun *ownership* sehingga dalam kontrak berkelanjutan hubungan antar beberapa pihak terkait menjadi tidak baik karena adanya masalah tersebut. Oleh sebab itu dengan ini perlu dilakukan analisa guna meminimalisir resiko atau masalah yang ada. Maka dengan memfokuskan dan menganalisa faktor-faktor penyebab terjadinya, dampak langsung maupun tidak langsung dari terjadinya keterlambatan, serta solusi dan upaya yang dilakukan oleh pihak agen untuk mengatasi faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing di Pelabuhan Banten. Untuk mempermudah pembahasan penelitian mengenai analisa terjadinya keterlambatan penyandaran terhadap kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa saat sebelum maupun proses penyandaraan, untuk dapat diambil kesimpulan dan dapat menemukan solusi penyelesaian dalam kegiatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa guna peningkatan kelancaran proses pengurusan jasa keagenan dan penyandaran agar proses kegiatan kapal selanjutnya berjalan dengan baik dan optimal.



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan pada penelitian di lapangan dan hasil dari uraian dari pembahasan maka dapat diambil kesimpulan sesuai dengan penelitian yang telah dilakukan yaitu analisa terhadap faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten antara lain faktor-faktor penyebab, yaitu kesalahan penyampaian informasi data kapal, sarana dan prasarana penunjang yang kurang memadai, faktor *non* teknis misalnya keadaan cuaca yang kurang mendukung dan kapal mengalami *trouble engine*, kurang optimalnya pelayanan di dermaga.

Beberapa dampak yang dapat terjadi, yaitu dampak dari kesalahan penyampaian informasi menjadikan penyampaian informasi terhadap kegiatan penyandaran kapal lain yang terganggu dan pengiriman (*input*) data kapal dikirim ulang melalui email secara *online* oleh pihak agen, dampak dari faktor sarana dan prasarana penunjang yang kurang memadai berakibat pada pelayanan keagenan tidak berjalan dengan baik karena terjadinya *miss communication*, kedatangan kapal pandu dan pihak *mooring boat* yang tidak sesuai jadwal, dampak dari faktor *non* teknis misalnya keadaan cuaca yang kurang mendukung dan kapal mengalami *trouble engine* berakibat bertambahnya waktu tunda (*waiting time*) semakin lama serta bertambahnya

biaya tunda dan labuh, dampak tidak langsung dari kurang optimalnya pelayanan di dermaga maka dapat berkurangnya kepercayaan dari pihak *principal* kepada pihak perusahaan jika terjadi penundaan secara tiba-tiba dan berubahnya jadwal kegiatan bongkar muat secara mendadak.

Upaya-upaya yang dapat dilakukan, yaitu upaya terhadap kesalahan penyampaian informasi dengan memperbarui informasi kegiatan kapal asing yang akan sandar secara *update*, serta perbaikan PKK baru sesuai data yang telah diperbaiki, upaya terhadap sarana dan prasarana penunjang yang kurang memadai dengan cara menginformasikan kembali secara *update* kedatangan kapal asing pada pihak stasiun kepanduan sekaligus pihak *mooring master*, serta mempersiapkan segala keperluan untuk sandar beserta alat komunikasi radio pribadi yang berfungsi dengan baik, upaya terhadap faktor *non* teknis misalnya keadaan cuaca yang kurang mendukung dan kapal mengalami *trouble engine* untuk mengatasinya dengan pihak agen memberi peringatan terkait adanya cuaca buruk agar kapal menunggu di pelabuhan sebelumnya sampai keadaan cuaca memungkinkan, serta pihak agen dapat berkomunikasi dan berdiskusi dengan pihak kepanduan secara cepat guna segera diambil tindakan untuk mengajukan surat *emergency call letter* jika kapal mengalami kerusakan mesin (*trouble engine*), upaya terhadap kurang optimalnya pelayanan di dermaga untuk mengantisipasinya dengan menghubungi pihak kapal 12 jam sebelum kapal sandar untuk melakukan penundaan agar kapal segera melakukan *anchore* serta pihak agen menawarkan tentang keperluan kapal guna memberikan pelayanan maksimal.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah disampaikan maka dapat diberikan saran-saran, sebagai berikut :

5.2.1 Dalam menunjang operasional penyandaran kapal asing sebaiknya PT.

Adi Bahari Nuansa memperbaiki fasilitas penunjang, memberikan *job list* sesuai SOP kepada setiap staf operasional di lapangan, melakukan perekrutan pegawai baru untuk mengisi kekosongan jabatan di perusahaan, serta meningkatkan berbagai macam pelatihan bagi pegawai khususnya penguasaan bahasa asing dan teknologi informatika.

5.2.2 Sebaiknya PT. Pelindo II Banten meningkatkan sarana dan prasarana dengan membangun dermaga yang berkelanjutan sehingga PT. Pelindo II Banten akan memiliki dermaga semakin luas dan kedalaman *draft* sehingga kapal-kapal asing dapat sandar, perlunya diberikan peringatan dan sanksi pada pegawai yang lalai dalam menjalankan kegiatan operasional, serta adanya dispensasi ketika terjadi penundaan sandar kapal yang disebabkan oleh kurangnya optimalnya proses bongkar muat di pelabuhan.

5.2.3 Sebaiknya pihak *Mooring Boat Service CV*. Sarana Jaya selalu memperbaiki kapal *boat* beserta alat pelindung diri yang kurang layak pakai dan memberikan sanksi kepada pegawai jika datang tidak sesuai jadwal jika sering melakukan keterlambatan atau kelalaian.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, Saifudin. 2011, *Metode Penelitian Dengan Data Sekunder*, Pustaka Pelajar Offset: Yogyakarta.
- Engkos K., Hananto S., 2007, *Manajemen perusahaan pelayaran : pendekatan praktis dalam bidang usaha pelayaran*, Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Hasim P., 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan: Pustaka Bangsa Press.
- Keputusan Menteri Perhubungan No.33 Tahun 2001, bab V, Pasal 45 ayat (2)
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan kekapal.
- Peraturan Pemerintah No.5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.
- PM No.92 Tahun 2018 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri.
- Moloeng, 2007, *Metode Penelitian dengan Teknik Keabsahan Data*, Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.
- M. Burhan, 2007, *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- R.P. Suyono, 2003, *Shipping: pengangkutan intermodal ekspor impor melalui laut*, PPM.
- Sabari, Hadi, 2010, *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Setiawan, Ebta, 2012, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*
- Sugiyono, 2008, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung, Alfabeta.
- Sutopo, H. B, 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif: Teori dan Aplikasinya*. Dalam Penelitian. Surakarta: sebelas maret university press. Walgito.
- Tim Penyusun PIP Semarang, 2020, *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Lampiran surat permohonan pindah dermaga MV. PAC ALTAIR



No : 025/OPS/ABN/I/19 Cilegon, 21 April 2019
 Lamp : -
 Hal : **PERMOHONAN PINDAH DERMAGA**

Kepada Yth.
 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten
 Di
 Merak

Dengan Hormat,

Bersama ini kami mengajukan permohonan pindah dermaga yang semula pengajuan sandar di dermaga PT. Pelindo II Ciwandan menjadi sandar di dermaga PT. IKPP Merak Mas adapun datanya sebagai Berikut :

1. Nama Kapal / Voyage : MV. PAC ALTAIR/409x
2. Milik / Principal : Altair Maritime PTE.LTD.
3. Lokal Agent : PT. Adi Bahari Nuansa
4. DWT/GRT/LOA : 27692/20471GT/179.00M
5. Bendera/CallSign/IMO : Singapore/S6DU59265902
6. Draft Maximum : 12,826M
7. Type Kapal : Motor Vessel
8. Daerah Pelayaran : Tidak Tetap dan Tidak Teratur
9. Pelabuhan Asal : Padang Pelabuhan Tujuan: Morehead City
10. Rencana Tiba : 24.04.2019 Rencana berangkat : 27.04.2019
11. Lokasi Tambat
 - a. PT. IKPP Mera Mas / Windmill Tower 2,758.000 MT

Lampiran surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) MV. SONG SHAN



No : 303/OPS/ABN/V/19 Merak, 12 Mei 2019

Kepada Yth,
 Kepala Terminal Merak Mas Multipurpose
 Up Unit Pelayanan Operasi
 Di
 Tempat

PEMBERITAHUAN KEDATANGAN KAPAL

Dengan ini kami beritahukan bahwa akan tiba di wilayah kerja pelabuhan Ciwandan kapal keagenan / milik dengan data sebagai berikut :

1. Nama Kapal / Voyage : MV. SONG SHAN
2. Lokal Agent : PT. Adi Bahari Nuansa
3. DWT/GRT/LOA : 11288MT/7633GT/113.22M
4. Bendera/CallSign/IMO : Hongkong/VRMP9/9135573
5. Draft Maximum : 8.5M
6. Type Kapal : Motor Vessel
7. Daerah Pelayaran : Trumper
8. Pelabuhan Asal : Kuantan Pelabuhan Tujuan : Singapore
9. Rencana Tiba : 14 Mei 2019 Rencana berangkat : 16 Mei 2019
10. Lokasi Tambat
 PT. IKPP Merak Mas Multipurpose / bongkar steel Slab 10.600 MT
11. Keterangan lain : -

Demikian kami sampaikan atas perhatiannya kami mengucapkan terima kasih.

Lampiran Surat *Mooring/unmooring* MV. Lang Mas III



SHIPPING COMPANY

PT. ADI BAHARI NUANSA

No. INSA : DPC.061/INSA.BTN/REG/13

Office : Komplek Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang Blok A. 6 No. 6 Grogol - Cilegon - Banten 42436
Phone : +62 (254) 573460, 574903 Fax : +62 (254) 572013, Email : abnindonesia@indo.net.id

NAME OF VESSEL : MV. LANG MAS III
PORT : PT. PELINDO II CIWANDAN
DATE : 18 APRIL 2019

STATEMENT OF USED :
- MOORING / UNMOORING BOAT
- MOORING / UNMOORING GANG

MOORING / UNMOORING BOAT : AT 16.30 HRS, 18TH APRIL 2019
: AT HRS, 20TH APRIL 2019

MOORING / UNMOORING GANG : AT 16.30 HRS, 18TH APRIL 2019
: AT HRS, 20TH APRIL 2019

ACKNOWLEDGE BY MASTER

MOORING SERVICE

CAPT. ADJI PRAMONO
MASTER OF MV. LANG MAS III

A. ALDY
OPERATIONAL STAFF



Lampiran Surat Peretujuan Berlayar (SPB) *Emergency* MV. Armalia



SHIPPING COMPANY

PT. ADI BAHARI NUANSA

No. INSA : DPC.061/INSA.BTN/REG/13

Office : Komplek Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang Blok A. 6 No. 6 Grogol - Cilegon - Banten 42436
Phone : +62 (254) 573460, 574903 Fax : +62 (254) 572013, Email : abnindonesia@indo.net.id

No : 351/OPS/ABN/VIII/18

Cilegon, 31 Agustus 2018

Lamp : -

Hal : Permohonan SPB *Emergency* MV. Armalia
Penyelamatan Kapal dan Muatan

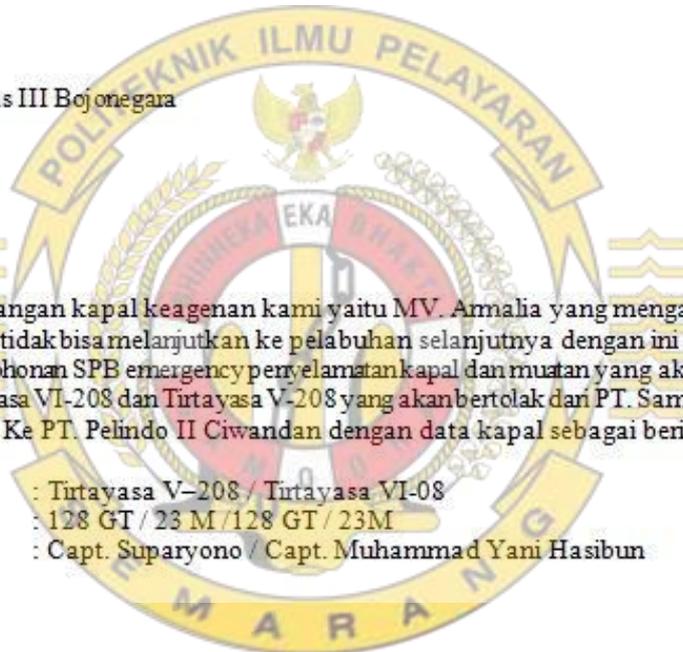
Kepada Yth.

Kepala KUPP Kelas III Bojonegara
Di
Bojonegara

Dengan Hormat,

Sehubungan kedatangan kapal keagenan kami yaitu MV. Armalia yang mengalami trouble engine dan tidak bisa melanjutkan ke pelabuhan selanjutnya dengan ini kami mengajukan permohonan SPB *emergency* penyelamatan kapal dan muatan yang akan di towing oleh Tirtayasa VI-208 dan Tirtayasa V-208 yang akan bertolak dari PT. Samudera Marine Indonesia Ke PT. Pelindo II Ciwandan dengan data kapal sebagai berikut

Nama Kapal : Tirtayasa V-208 / Tirtayasa VI-08
GRT/LOA : 128 GT / 23 M / 128 GT / 23M
Nakhoda : Capt. Suparyono / Capt. Muhammad Yani Hasibun



Lampiran Surat Permohonan Prakiraan Cuaca MV. Victoria XXIX



SHIPPING COMPANY

PT. ADI BAHARI NUANSA

No. INSA : DPC.061/INSA.BTN/REG/13

Office : Komplek Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang Blok A. 6 No. 6 Grogol - Cilegon - Banten 42436
Phone : +62 (254) 573460, 574903 Fax : +62 (254) 572013, Email : abnindonesia@indo.net.id

No : 323/OPS/ABN/VIII/18

Cilegon, 1 Agustus 2018

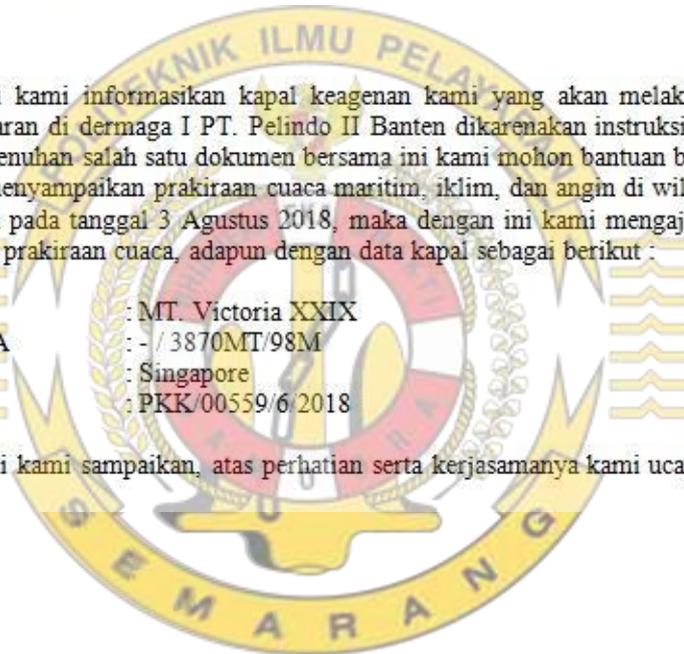
Hal : Permohonan Data Prakiraan Cuaca Maritim,
Iklim dan angin

Kepada Yth,
Kepala Stasiun Meteorologi kelas I
di
Serang

Bersama surat ini kami informasikan kapal keagenan kami yang akan melakukan kegiatan penyandaran di dermaga I PT. Pelindo II Banten dikarenakan instruksi dari owner untuk pemenuhan salah satu dokumen bersama ini kami mohon bantuan bapak untuk berkenan menyampaikan prakiraan cuaca maritim, iklim, dan angin di wilayah Pelabuhan Banten pada tanggal 3 Agustus 2018, maka dengan ini kami mengajukan permohonan data prakiraan cuaca, adapun dengan data kapal sebagai berikut :

1. Nama Kapal : MT. Victoria XXIX
2. DWT/GRT/LOA : - / 3870MT/98M
3. Bendera : Singapore
4. No PKK : PKK/00559/6/2018

Demikian surat ini kami sampaikan, atas perhatian serta kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.



Surat Peringatan Gelombang Tinggi dari BMKG


BADAN METEOROLOGI KLIMATOLOGI DAN GEOFISIKA
STASIUN METEOROLOGI KLAS I SERANG
Jalan Raya Taktakan 27, Serang, Banten 42101, Telepon: 0254 200185, Faksimile: 0254 222177, e-mail: stamci_serang@yahoo.co.id

Nomor : ME.305 / 030 / SRG / I / 2018 Serang, 23 Januari 2018
 Lampiran : 1 (satu) lembar.
 Perihal : **Warning Gelombang Tinggi**

Yth: Kepala Administrator Pelabuhan (Adpel) Merak
 Jl. Yos Sudarso No. 108
 di-
Merak Banten

Bersama ini kami sampaikan Peringatan Dini (**Early Warning**) Gelombang Tinggi tanggal 23 s/d 24 Januari 2018 beberapa tempat perairan di Wilayah Indonesia (data terlampir).

Demikian mohon diterima dengan baik dan dipergunakan sebagaimana mestinya, atas perhatian dan kerjasama yang baik kami ucapkan terima kasih.

Kepala Stasiun Meteorologi Klas I
 Serang

SUGARIN S.Sj
 NIP. 196202061983031001

Tembusan Yth.

1. Gubernur Provinsi Banten;
2. Kepala Pusat Meteorologi Publik BMKG;
3. Kepala Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) Provinsi Banten;

Profil PT. Adi Bahari Nuansa



PT. ADI BAHARI NUANSA
SHIPPING COMPANY

PT. ADI BAHARI NUANSA

Office : Komplek Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang Blok A. 6 No. 6 Grogol - Cilegon - Banten 42436
Phone : +62 (254) 573460, 574903 Fax : +62 (254) 572013, Email : abnindonesia@indo.net.id

No. INSA : DPC.061/INSA.BTN/REG/13

PT. ADI BAHARI NUANSA

PROFIL

PT. ADI BAHARI NUANSA berdiri sejak tanggal 28 Agustus 2013 , merupakan perusahaan pelayaran berbadan hukum yang melakukan kegiatan Jasa Perkapalan (Agency Shipping) di Banten dengan menawarkan pelayanan seperti In-Ward/Out-Ward C.I.Q.P Clearance , Pengurusan Dokumen Kapal, Pengurusan Penggantian Bendera Kapal & Kepemilikan, Export / Import Document , Fresh Water Supply, Pengiriman Shipment sampai Project Cargo dan lain-lain.

PT. ADI BAHARI NUANSA melayani Jasa Perkapalan (Agency Shipping), Chartering dengan professional, karena kami hadir untuk anda agar mendapatkan kemudahan dalam pelayaran.

VISI
Kami berusaha untuk selalu memberikan solusi terbaik dengan kualitas terbaik demi kepuasan pelanggan kami, memberikan informasi dan edukasi kepada konsumen secara transparan.

MISI
Kami selalu memberikan inovasi terbaru dari pelayanan kami sehingga membuat kerjasama dan timbal balik dalam jangka panjang, bertindak selaku fasilitator antara konsumen dengan pihak-pihak terkait.

RUANG LINGKUP
Jasa Pelayaran

<ol style="list-style-type: none"> 1. Shipping Agency, 2. Pengiriman Shipment sampai ke Project Cargo, 3. Pelayanan Docking, 	<ol style="list-style-type: none"> 4. Pengurusan Dokumen Kapal, 5. Fresh Water Supply, 6. Dan lain-lain.
---	---

DATA REKANAN

<ol style="list-style-type: none"> 1. PT. PULAU SEROJA JAYA, 2. PT. PULAU SEROJA JAYA PRATAMA, 3. PT. SUKSES OSEAN KHATULISTIWA LINES, 4. PT. JOY SHIPPING INDONESIA, 5. THORCO SHIPPING – SINGAPORE 	<ol style="list-style-type: none"> 6. OLDENDORFF CARRIERS GmbH & Co.KG - GERMANY 7. PACC CONTAINER LINE Pte. Ltd., 8. J. LAURITZEN SINGAPORE PHOENIX, 9. THE CHINA NAVIGATION CO PTE LTD, 10. BEACON SHIPPING LINE LTD, 11. Dan lain-lain
---	---

Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 s/d 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 | TEL. : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017 | TLX : 3844482, 3458540
JAKARTA - 10110 | 3842440
Pst. : 4213, 4227, 4209, 4135 | Fax : 3811786, 3845430, 3507576

SURAT KETERANGAN

No. 72004/16/14/3/13

- Berdasarkan surat **PT. ADI BAHARI NUANSA** Nomor : **001/ABN-BNT/VI/2013** tanggal **26 Juni 2013**, perihal Perubahan Domisili, Penanggung Jawab dan NPWP Perusahaan sesuai dengan Surat Keterangan Domisili Perusahaan Nomor : **517/41/Tapem** tanggal **12 Juni 2013** yang dikeluarkan oleh Kantor Kelurahan Kotasari – Cilegon, Aktia Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham No. **241** tanggal **28 Agustus 2013**, notaris **DYNA MARDIANA, SE.,SH., M.Kn** di **Tangerang** dan Surat Keterangan Terdaftar Nomor : **PEM-02425/WPJ.06/KP.0483/2013** tanggal **16 Juni 2013** dari Kantor Pelayanan Pajak Pratama Jakarta Cilegon-Banten, dengan ini diadakan Revisi Perubahan Domisili, Penanggung Jawab dan NPWP Perusahaan sebagai berikut :

Nama Perusahaan	: PT. ADI BAHARI NUANSA
Nomor & Tgl. SIUPAL	: B.XXV-455/AL.58 tanggal 19 September 2003
Domisili Perusahaan Lama	: Taman Ratu Blok A.1/27. RT. 001 RW.013, Kel. Duri Kepa Kec. Kebon Jeruk, Jakarta 11510
Domisili Perusahaan Baru	: Jl. Agra Welirang Blok A6 No.6, Komplek Arga Baja Pura, RT. 011 RW. 003, Kel. Kotasari Kec. Grogol, Cilegon – Banten
Penanggung Jawab Lama	: ADINATA SIMA (Direktur)
Penanggung Jawab Baru	: TUSABIH (Direktur Utama)
Alamat Penanggung Jawab Baru	: Komplek P & K Penancangan No. 146, RT. 001 RW. 009, Kel. Penancangan Kec. Cipocok Jaya Kota Serang - Banten
NPWP Lama	: 01.917.311.1-035.000
NPWP Baru	: 01.917.311.1-417.000
- Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) **PT. ADI BAHARI NUANSA** Nomor : **B.XXV-455/AL.58** tanggal **19 September 2003**, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Jo Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan dan Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- Dengan dikeluarkan surat ini maka surat **Dirlala No.AT.549/12/2/9/13** tanggal **9 Juli 2013**, sudah tidak berlaku lagi.
- Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

Jakarta,

24 SEP 2013,

AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LAUHLINTAS DAN ANGKUTAN LAUT



Model Takah 02

"Melayati Peraturan Pelayaran Berarti Memelihara Dan Menjaga Keselamatan Berlayar"

Ship Particular TB. Darson dan TK. Sumber Usaha II

	SHIPPING COMPANY PT. ADI BAHARI NUANSA	No. INSA : DPC.061/INSA.BTN/REG/13
	Office : Komplek Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang Blok A. 6 No. 6 Grogol - Cilegon - Banten 42436 Phone : +62 (254) 573460, 574903 Fax : +62 (254) 572013, Email : abnindonesia@indo.net.id	
SHIP PARTICULARS		
		
Nama Kapal	:	TB. DARSON
Tempat/ Tahun pembangun	:	Jambi /1999
Bendera	:	Indonesia
Konstruksi	:	Baja
Pemilik	:	PT. ADI BAHARI NUANSA
Panjang Kapal	:	16,50 M
Lebar Kapal	:	6,90 M
Draft Kapal	:	2,69 M
GRT	:	59 GT
Net Tonnage	:	35 NT
Main Engine	:	- Merk : Yanmar
		- Type : GA.6
		- Horse Power : 1000 Hp
		- Bahan Bakar : 100 ltr / jam
Generator	:	- Merk : Yanmar
		- Tegangan : 220 Vol - 3 Phase
		- Frekwensi : 60 HT
		- Jumlah : 1 unit
		- Bahan Bakar : 5 Ltr / jam
Maximal kecepatan/ speed	:	9 knots
Jenis bahan bakar	:	HSD /Solar
Kebutuhan bahan bakar	:	3,1 Ton / hari
Kapasitas tanki minyak	:	40 ton
Kapasitas tanki air tawar	:	20 ton
Nama Tongkang	:	TK. SUMBER USAHA II
Tempat/tahun pembangunan	:	Singapore / 1994
Bendera	:	Indonesia
Konstruksi	:	Baja
Pemilik	:	PT. ADI BAHARI NUANSA
Spesifikasi	:	BKI
Panjang kapal	:	70,10 M
Lebar kapal	:	18,29 M
Draft Kapal	:	3,66 M
Gross Tonnage	:	1143 GT
Net Tonnage	:	343 NT

UU. No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bagian Kedua Penyelenggaraan Kegiatan di Pelabuhan pasal 83-84

Pasal 83

- (1) Untuk melaksanakan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1) huruf a Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab:
 - a. menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
 - b. menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan jaringan jalan;
 - c. menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
 - d. menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
 - e. menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;
 - f. menyusun Rencana Induk Pelabuhan, serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
 - g. mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
 - h. menjamin kelancaran arus barang.
- (2) Selain tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Otoritas Pelabuhan melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

Pasal 84 . . .

Pasal 84

Untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 83 Otoritas Pelabuhan mempunyai wewenang:

- a. mengatur dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
- b. mengawasi penggunaan Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
- c. mengatur lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal; dan
- d. menetapkan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

Surat permohonan urgensi pindah kapal MV. PAC ALTAIR



SHIPPING COMPANY

PT. ADI BAHARI NUANSA

No. INSA : DPC.061/INSA.BTN/REG/13

Office : Komplek Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang Blok A. 6 No. 6 Grogol - Cilegon - Banten 42436
Phone : +62 (254) 573460, 574903 Fax : +62 (254) 572013, Email : abnindonesia@indo.net.id

No : 822 / OPS-ABN / IV/ 19

Cilegon, 21 April 2019

Lamp : 1 Berkas

Hal : Permohonan Urgensi Sandar Kapal
MV. PAC ALTAIR

Kepada Yth.

- Pelindo II Ciwandan

Di
Ciwandan

Dengan hormat,

Bersama ini kami mengajukan permohonan urgensi sandar untuk kapal MV PAC ALTAIR dikarenakan kondisi di area Anchorage Ciwandan cuaca buruk ,dan kondisi Jangkar kapal tidak cukup untuk menahan kondisi cuaca buruk tersebut.

Demikian surat permohonan ini kami sampaikan, atas perhatian serta kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,

Atas Nama

PT.Adi Bahari Nuansa

Ahmad Zain

Operasional

PP. No.5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian Bab II Pasal 14-16

Pasal 14

- (1) Nakhoda yang berlayar di wilayah perairan Indonesia wajib melaporkan identitas dan data pelayarannya kepada Menteri melalui stasiun radio pantai.
- (2) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. data statik berupa nama kapal dan tanda panggilan (*call sign*), *Maritime Mobile Services Identities (MMSI)*, bobot kapal, dan panjang kapal; dan
 - b. data dinamik berupa tujuan berlayar dengan waktu tiba, kecepatan, dan haluan kapal.
- (3) Sistem pelaporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menggunakan:
 - a. sistem identifikasi otomatis (*Automatic Identification System/AIS*);
 - b. sistem manual peralatan radio komunikasi; dan
 - c. sistem monitoring pergerakan kapal jarak jauh (*Long Range Identification and Tracking of Ships/LRIT*).

Pasal 15

- (1) Nakhoda yang berlayar di perairan Indonesia pada wilayah tertentu wajib melaporkan semua informasi melalui stasiun radio pantai terdekat.
- (2) Wilayah tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. perairan Alur Laut Kepulauan Indonesia;
 - b. jalur *Traffic Separation Scheme (TSS)*;
 - c. area *Ship to Ship Transfer (STS)*; dan
 - d. perairan yang telah ditetapkan *Ship Reporting System (SRS)*.
- (3) Informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. nama kapal, tanda panggilan (*call sign*), *Maritime Mobile Services Identities (MMSI)*, dan *International Maritime Organization (IMO) number*;
 - b. pelabuhan tujuan dan pelabuhan sebelumnya (nama pelabuhan dan negaranya);
 - c. posisi kapal saat menyampaikan informasi; dan
 - d. informasi lain yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran.

Pasal 16 . . .



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 10 -

Pasal 16

- (1) Pemerintah menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia dan tata cara penggunaannya untuk perlintasan yang sifatnya terus menerus, langsung, dan secepatnya bagi kapal asing yang melalui perairan Indonesia.
- (2) Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
 - a. ketahanan nasional;
 - b. keselamatan berlayar;
 - c. eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam;
 - d. jaringan kabel dan pipa dasar laut;
 - e. konservasi sumber daya alam dan lingkungan;
 - f. rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional;
 - g. tata ruang laut; dan
 - h. rekomendasi organisasi internasional yang berwenang.
- (3) Semua kapal asing yang menggunakan Alur Laut Kepulauan Indonesia dalam pelayarannya tidak boleh menyimpang kecuali dalam keadaan darurat.
- (4) Menteri mengawasi lalu lintas kapal asing yang melintasi Alur Laut Kepulauan Indonesia.
- (5) Menteri menetapkan lokasi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran dan telekomunikasi-pelayaran untuk melakukan pemantauan terhadap lalu lintas kapal asing yang melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Surat *emergency call letter* MV. SONG SHAN



SHIPPING COMPANY

PT. ADI BAHARI NUANSA

No. INSA : DPC.061/INSA.BTN/REG/13

Office : Komplek Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang Blok A. 6 No. 6 Grogol - Cilegon - Banten 42436
Phone : +62 (254) 573460, 574903 Fax : +62 (254) 572013, Email : abnindonesia@indo.net.id

No : 372/OPS/ABN/V/19

Cilegon, 12 Mei 2019

Lamp : -

Hal : Emergency Call Letter

Kepada Yth.

Pimpinan PT. JAI

di

Ciwandan.

Dengan Hormat,

Bersama surat ini kami beritahukan bahwa kapal keagenan kami MV. SONG SHAN mengalami trouble engine, di seputaran wilayah perairan Merak. Kami mohon dapat di berikan fasilitas Tug Boat dengan kapasitas 3.200 HP selama kapal tersebut melakukan perbaikan dan perawatan mesin.

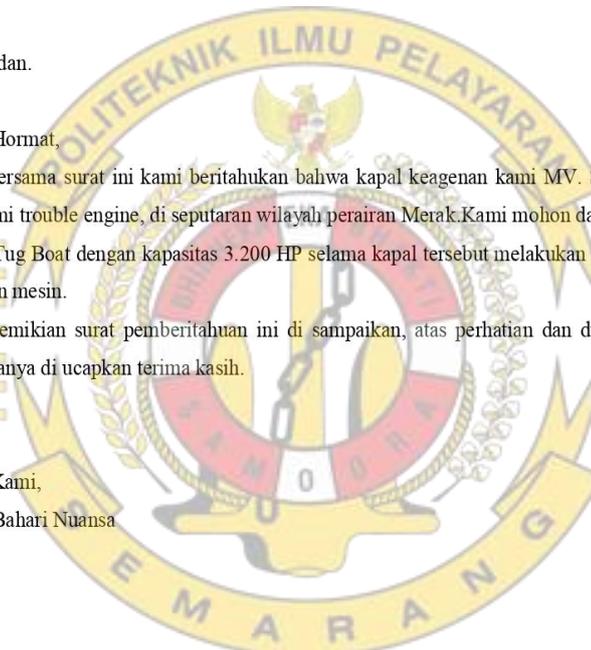
Demikian surat pemberitahuan ini di sampaikan, atas perhatian dan dukungan serta kerjasamanya di ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,

PT. Adi Bahari Nuansa

Tusabih

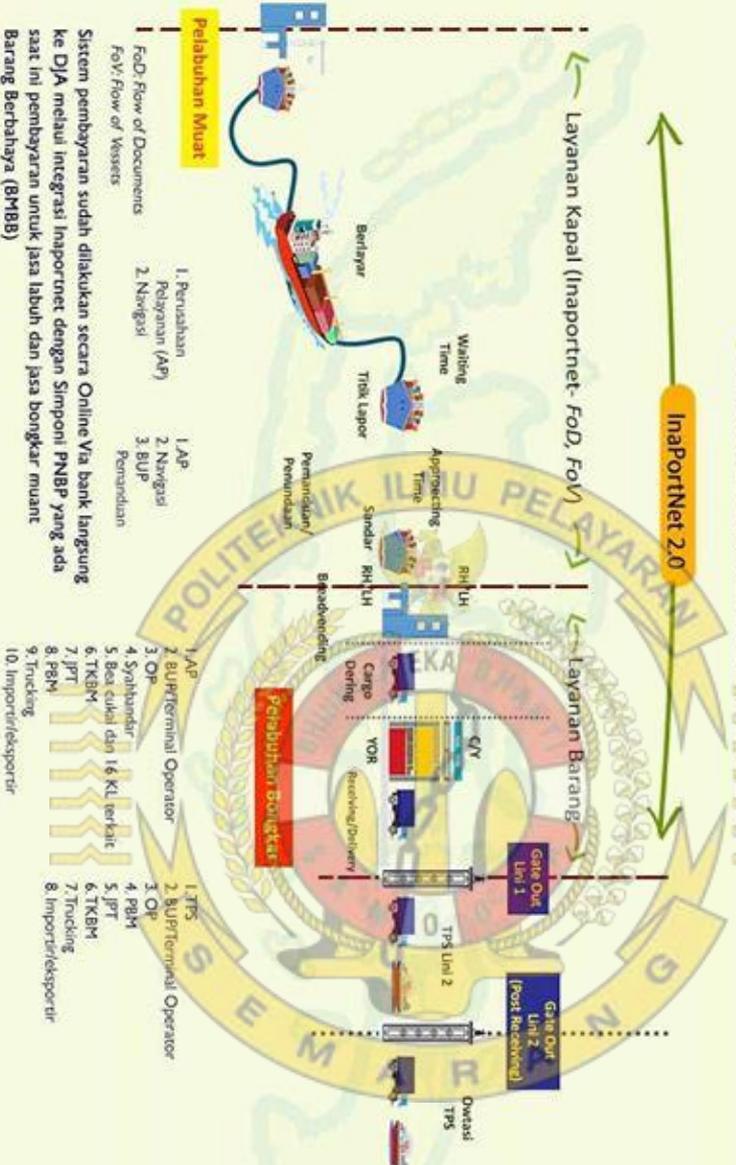
Direktur Utama





DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Alur Inaportnet



Sistem pembayaran sudah dilakukan secara Online Via bank langsung ke DJA melalui integrasi Inaportnet dengan Simponi PNBP yang ada saat ini pembayaran untuk jasa labuh dan jasa bongkar muat Barang Berbahaya (BMBB)

Ketentuan Dermaga di PT. Pelindo II Ciwandan Banten

APPENDIX 1: OPERATOR'S OBLIGATIONS

The Operator shall provide the Terminal Services described in this Agreement to the Customer:

- (a) in compliance with the Agreement and Applicable Laws;
- (b) in a safe and efficient manner;
- (c) in accordance with any lawful and reasonable directions given from time to time by the Customer within the scope of this Agreement;

1. BERTHING

The Operator shall:

1.1 If a Vessel Arrives on Schedule, meaning Arrival at Terminal physical berth within 4 hours of the agreed Berthing Window. Arrival at Pilot Station should be latest 2 hours before commencement of the Berthing Window, assuming it takes 2 hours from Pilot Station to Berth.

- (a) provide a berth on Arrival.
- (b) work the Vessel to maintain the agreed Berthing Window Plan, provided the Vessel meets the Minimum Crane Density requirement and has an exchange that does not exceed the move count (including reflows moves' count).

1.2 If a Vessel does not Arrive on Schedule:

- (a) berth and work the Vessel at the next available opportunity. Work will commence on the Vessel at the normal start of shift after Arrival.
- (b) provide the best productivity possible using Good industry Practice, however the Operator shall be under no obligation to meet the agreed Berthing Window parameters.

2. SHIP OPERATIONS

The Operator shall provide:

2.1 Planning

Stowage planning based upon instructions from the Customer including but not limited to:

- (a) accessing the incoming electronic bay plan and retransmitting the completed electronic bay plan immediately upon operations being completed; and
- (b) providing a pre-planned bay plan data by email, before submitting to vessel, in accordance with the existing standard, prior to starting load operations subject always to all export Containers being received in container yard.
- (c) providing The final bay plan will be submitted after complete load, not later than [two (02)] hours after ATD.

Standar Operasional Prosedur (SOP) Penyandaran di Pelabuhan Banten

SISTEM PROSEDUR PEMANDUAN DI PERAIRAN WAJIB PANDU KELAS I BANTEN

NO. UM. 003/3/9/KSOP BTN -13

1. PROSEDUR

a. Bagian I

1. Perusahaan pelayaran / agent kapal harus memberitahukan secara tertulis atau electronic kepada penyelenggara pemanduan mengenai perkiraan kedatangan kapal (ETA) selambat-lambatnya 24 jam sebelum kapal tiba di Pelabuhan Banten.
2. Waktu permohonan penyampaian permintaan pandu sebelum pemanduan dan perubahan/pembatalan pelayanan pemanduan sebagai berikut :
 - a. Untuk kapal sandar permintaan pelayanan pemanduan minimum 10 jam dan untuk perubahan/pembatalan minimum 2 jam dari waktu permintaan pelayanan
 - b. Untuk kapal keluar permintaan pelayanan pemanduan minimum 6 jam dan untuk perubahan/pembatalan minimum 2 jam dari waktu permintaan pelayanan.
 - c. Untuk gerakan tersendiri minimum 6 jam dan untuk perubahan/pembatalan minimum 2 jam dari waktu permintaan pelayanan.
3. Permintaan jasa pandu dan tunda diajukan oleh perusahaan pelayanan / agent dengan memakai formulir kepada loket penyelenggara pemanduan sesuai ketentuan.
4. Pelayanan kapal berangkat / keluar pelabuhan, perusahaan pelayanan, agent harus mengajukan permintaan pandu ke loket penyelenggara pemanduan disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku.

b. Bagian II

1. Kapal berukuran GT 500 atau lebih yang berolah gerak di perairan wajib pandu, wajib memakai jasa pandu.
2. Kapal berukuran panjang 70 meter sampai dengan 100 meter dapat ditunda dengan 1 (satu) kapal tunda yang mempunyai daya minimal 800 PK.
3. Kapal berukuran panjang lebih dari 100 meter sampai dengan 150 meter, dapat ditunda 2 (dua) kapal tunda dengan jumlah daya 1.600 PK sampai dengan 3.400PK.

4. Kapal berukuran panjang lebih dari 150 meter sampai dengan 200 meter, dapat ditunda 2 (dua) kapal tunda dengan jumlah daya 3.400 PK sampai dengan 5.000PK.
5. Kapal berukuran panjang lebih dari 200 meter sampai dengan 300 meter, dapat ditunda 3 (tiga) kapal tunda dengan jumlah daya 5.000 PK sampai dengan 10.000PK.
6. Kapal berukuran panjang lebih dari 300 meter keatas, dapat ditunda 4 (empat) kapal tunda dengan jumlah daya 10.000 PK
7. Pemberian izin bagi orang-orang yang bukan pandu untuk ikut menumpang kapal tunda, motor pandu, motor kepil hanya diberikan oleh Manager Kepanduan dan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

c. Bagian III

1. Urutan prioritas pelayanan kapal masuk/keluar disesuaikan dengan perencanaan penyelenggara pemanduan yang lebih dulu kapal pertama datang dan meminta pelayanan pandu dilayani lebih dulu (First Come First Service).
2. Pelayanan pemanduan dilaksanakan dengan kapal yang akan diberangkatkan didahulukan dari kapal masuk/sandar.
3. Pelayanan pemanduan dilaksanakan dalam kondisi dan cuaca aman untuk pelayaran, kondisi dan cuaca aman yang dimaksud adalah :
 - a. Kecepatan angin kurang dari 20 knots
 - b. Khusus di Pelabuhan Banten, Ciwandan, Kecepatan arus kurang dari 4 knots
 - c. Tinggi gelombang kurang dari 2 meter
4. Urutan - urutan prioritas kapal masuk adalah sebagai berikut :
 - a. Kapal penumpang.
 - b. Kapal pengangkut BBM
 - c. Kapal pengangkut container.
 - d. Kapal pengangkut hewan/ternak.
 - e. Kapal - kapal yang membawa 9 bahan pokok.
 - f. Kapal perang RI/kapal perang negara sahabat.
 - g. Yang lainnya mengacu pada ayat (2) Pasal ini.

2. KEWAJIBAN PENGGUNA JASA

a. Bagian I

Perusahaan pelayaran / agent wajib menyelesaikan segala bentuk biaya jasa kepelabuhanan sebelum pelayanan jasa pemanduan dilaksanakan.

b. Bagian II

1. Kapal - kapal yang memasuki daerah berlabuh (jangkar) harus segera menghubungi Stasiun Radio Pantai / Petugas Menara Kepanduan melalui channel 16/12, untuk melaporkan :

- a. Nama kapal/call sign :
- b. Bendera :
- c. GT :
- d. Panjang kapal :
- e. Draft kapal :
- f. Jam tiba :
- g. Pelabuhan asal :
- h. Agen Pelayaran :
- i. Muatan yang dibawa :

2. Kapal – kapal yang akan masuk/keluar pelabuhan harus dalam keadaan laik laut
3. Kapal – kapal yang berlabuh harus berlabuh jangkar pada tempat yang telah ditentukan sesuai dengan keadaan kapal, jenis muatan, dan panjang kapal (dapat meminta informasi posisi labuh pada stasiun pandu)

c. Bagian III

1. Perusahaan pelayaran / agen wajib menyelesaikan segala dokumen, surat Pengawasan Pergerakan Kapal atau Surat Persetujuan Berlayar / Port Clearance sebelum pandu mulai menjalankan tugasnya memandu kapal yang masuk/keluar atau berpindah.
2. Selama menunggu pandu, kapal-kapal harus mengibarkan bendera “G” (Golf) pada siang hari, atau penerangan “PPM” (Putih Putih Merah) berjajar kebawah dan kelihatan dari segala arah pada malam hari.

d. Bagian IV

Nakhoda kapal harus menyiapkan ke 2 (dua) jangkar haluan sewaktu olah gerak penyandaran kapal guna menghindari hal-hal yang tidak terduga.

e. Bagian V

Pada waktu olah gerak penyandaran kapal dengan menggunakan bantuan jangkar dan bila kapal telah sandar dengan sempurna, maka nakhoda kapal harus mengusahakan agar jangkarnya bebas dari alur pelayaran.

f. Bagian VI

1. Setiap kapal yang meminta pelayanan jasa pemanduan diwajibkan menyediakan tangga pandu yang baik sesuai ketentuan yang berlaku guna menjamin keselamatan pandu dalam menjalankan tugasnya.
2. Nakhoda harus menyatakan kapalnya siap untuk dipandu sebelum kapal melakukan olah gerak
3. Selama pandu berada diatas kapal, pada siang hari dikibarkan bendera semboyan “H” (Hotel) atau penerangan “PM” (Putih Merah) berjajar kebawah pada malam hari.

g. Bagian VII

1. Apabila pandu telah berada diatas kapal sedangkan kapal belum siap untuk olah gerak, maka pandu yang bersangkutan dapat menunggu diatas kapal paling lama 30 menit.
2. Biaya yang timbul akibat keterlambatan tersebut ayat (1) pasal ini, menjadi tanggung jawab pengguna jasa.
3. Sewaktu menerima/melepas pandu, Nakhoda kapal wajib mengurangi kecepatan atau bila perlu menghentikan mesin dan kapal berada pada situasi yang sedemikian rupa sehingga pandu dapat dengan aman menaiki atau menuruni tangga pandu.

h. Bagian VIII

1. Kapal – kapal yang ber-olah gerak dengan kekuatan mesin dalam perairan bundar, harus bergerak dengan kecepatan yang disesuaikan untuk meyakinkan kemudinya berfungsi.
2. Pada jarak 10 meter kearah dermaga, kapal – kapal tersebut pada ayat (1) pasal ini sedapat mungkin tidak menggunakan baling-baling dan Bow Thruster, gerakan kapal hanya didorong / ditarik kapal tunda.

Letter Of Appointment (LOA) MV. PAC ALTAIR

From: Gerard Goh, On Behalf Of Post Fix
Sent: 28 Maret 2015 16:59
To: 'Adi Bahari Nuansa'; 'ABN Agency'; tusabih08@indo.net.id
Cc: BB DOX; Hasan
Subject: PACC / PAC ALTAIR / V409X / INITIAL MAIL / LOADING WMT AT CIWANDAN, INDONESIA, POD BROWNSVILLE, USA (A/C JR & K LOGISTICS LLC)

To: PT. ADI BAHARI NUANSA (Shipping Agency)
 KOMPLEK ARGA BAJA PURA
 JL. ARGA WELIRANG BLOK A6 NO.6 GROGOL CILEGON
 BANTEN – INDONESIA 42436
 TLP : +62254573460 /+62254574903
 FAX :+6254572013
 PIC: MR TUSABIH
 MOB : +628129044082 / +628176660087
 EMAIL : tusabih08@indo.net.id; abnindonesia@indo.net.id; agency@abn-shipping.com

Attn: Pak Tusabih

RE: MV PAC ALTAIR V409X

We, PACC Container Line Pte Ltd, would like to appoint your good company as ship agents for the above mentioned vessel calling **Ciwandan, Indonesia** to load **WMT (Windmill Towers)** on/abt **21st Apr 2015** subject to competitive quotes.

Pls find details as follows:

1. Vessel Details:

PAC ALTAIR	
Built	2003
Type	Multi-Purpose
Flag	Singapore
Callsign	S6DU5
IMO No.	9265902
GRT	20471
NRT	10630
LOA	178.80m
Beam	27.20m
SDWT	27692 @ 10.427m
INM-C	456 486 440 / 441
Master	Capt. Tin Maung Kyaw

Vessel is equipped with bow thruster 1340HP.

2. Last Port: Padang, Indonesia

3. Next Port: Morehead City, USA.

4. Discharge Port: Brownsville, USA.

5. Cargo details: 12 sets WMT / Model: Nordex-Acciona T87.5 v2

- Rate is basis Liner terms, Hook/Hook.
- All taxes, dues, wharfages on freight and/or cargo to be for Charterer's account at both ends. Same on vessel for Owner's account.
- Cargo to be packed in seaworthy condition and suitably labelled with marks and numbers.
- Cargo to be fitted with sufficient lifting and lashing points which are to be clearly marked along with the center of gravity.
- Carriers' agent/stevedores at both ends.
- Deck or underdeck in Owners' option. B/L to be claused, "Shipped on deck at shipper's risk, expense & responsibility". For US bound cargo B/L to be claused, "Carried on deck at shippers risk, expense and responsibility as to perils inherent in such carriage but in all other respects subject to the provisions of US COGSA, 1936".
- On/Underdeck stow in Owners option, cargo is stackable.
- Owners shall give 10/7/5/3/2/1 days notice before time of arrival at loading port and 12/10/7/5/3/2/1 days notice before time of arrival at discharging port.
- Loading/discharge as fast as vessel can receive/deliver.
- Detention: Any delay attributed to cargo to be charged at USD\$ XXXXX pdpr.

6. Pls let us know if you expect any delays in cargo operations and the estimated stay at port/working hours each day.

7. We would need you to send us your reports every morning once vessel arrives. Among other details and times, said reports to advise:

- (a) Cargo Loaded/discharged in the last 24 hrs.
- (b) Cargo Remaining to load / discharge
- (c) ETD

8. Final Disbursement account with appropriate substantiation documents and original invoices should be received within 30 days after vessel's departure.

9. Pls advise us if any restrictions apply for Pilot boarding or other operations and keep Master well advised of local requirement.

10. Please email Master at above email address for certificates and documents requirements when nearer.

Best regards,
Gerard Goh



Persetujuan Kedatangan Kapal Asing MV. PAC ALTAIR

 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17																														
Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8 JAKARTA - 10110	TEL: 3813008, 3605006, 3813269, 3447017, 3842440 PST: 4213, 4227, 4208, 4135	TEL: 3844482, 3458540 FAX: 3811786, 3845430, 3507576																												
Nomor : AL.203/2000/11096/10571/19 Klasifikasi : Lampiran : Perihal :	AL.203/2000/11096/10571/19 Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)	Jakarta, 16 April 2013 Kepada Direktur Utama PT. ADI BAHARI NUANSA Jl. Agra Wehrang Blok A6, Komplek Arga Baja Pura, RT. 011 RW. 003, Kel. Kotasari Kec. Grogol, Cilegon - Banten di Cilegon - 42436																												
<p>1. Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. 010/PT.ABN/IV/2018 tanggal 16 April 2013 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara ageni dengan data sebagai berikut :</p> <table border="0"> <tr> <td>a. Nama Kapal / Voyage</td> <td>: MV. PAC ALTAIR / V.409 X</td> </tr> <tr> <td>b. Bendera / IMO Number</td> <td>: Singapore / 9265902</td> </tr> <tr> <td>c. Ukuran (DWT/GT/HP)</td> <td>: 27691.5 / 20471 / 0</td> </tr> <tr> <td>d. Owner/Principal</td> <td>: Altair Maritime PTE LTD / Altair Maritime PTE LTD</td> </tr> <tr> <td>e. Nomor dan Tanggal</td> <td>: B-XXV-455/AL 58 / 19 September 2003</td> </tr> <tr> <td>f. Status</td> <td>: Trampir</td> </tr> <tr> <td>g. Pelabuhan Singgah</td> <td>: Ciwandan (Checkpoint Cigading) Via Teluk Bayur</td> </tr> <tr> <td>h. Port Agent / Sub Agent</td> <td>: PT. Adi Bahari Nuansa / PT. Adi Bahari Nuansa</td> </tr> <tr> <td>i. ETA / ETD</td> <td>: 21 April 2013 / 23 April 2013</td> </tr> <tr> <td>j. Kegiatan</td> <td>: -</td> </tr> <tr> <td>k. B/M</td> <td>: M: Alat-alat Konstruksi 2758 MTON</td> </tr> <tr> <td>l. Pelabuhan Asal/Tujuan</td> <td>: Phuket/Thailand / Morehead City</td> </tr> <tr> <td>m. Crew List/Kebangsaan</td> <td>: 25 Orang / 4 orang Myanmar, 6 orang Chinese, 2 orang Singaporean, 10 orang Filipino, 1 orang Ghanaian</td> </tr> <tr> <td>n. Keterangan</td> <td></td> </tr> </table> <p>2. Sehubungan dengan butir 1 (satu), dengan ini diberitahukan bahwa rencana kedatangan / keberangkatan kapal asing yang diageni oleh perusahaan Saudara telah memenuhi persyaratan dan dicatat dalam daftar kapal keagenan di Ditjen Perhubungan Laut, dengan ketentuan sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> Mematuhi segala ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional Mengurus kepentingan kapal asing yang diageni dan bertanggung jawab atas biaya kapal selama berada di pelabuhan Indonesia. Dilarang untuk mengangkut muatan dan / atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (Azas Cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan / atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Permenhub No. PM 10 Tahun 2014. Mematuhi ketentuan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/14 Phb-2005 tanggal 28 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Pelabuhan Kemas dan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya. Surat ini hanya berlaku sebagai Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri di wilayah perairan Republik Indonesia. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap kapal-kapal asing yang menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang belum comply dengan ketentuan SOLAS 1974 Chapter XI-2 (ISPS Code 2002) Melaporkan realisasi kegiatan kapal keagenan-asing setiap 3 (tiga) bulan. <p>3. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.</p>			a. Nama Kapal / Voyage	: MV. PAC ALTAIR / V.409 X	b. Bendera / IMO Number	: Singapore / 9265902	c. Ukuran (DWT/GT/HP)	: 27691.5 / 20471 / 0	d. Owner/Principal	: Altair Maritime PTE LTD / Altair Maritime PTE LTD	e. Nomor dan Tanggal	: B-XXV-455/AL 58 / 19 September 2003	f. Status	: Trampir	g. Pelabuhan Singgah	: Ciwandan (Checkpoint Cigading) Via Teluk Bayur	h. Port Agent / Sub Agent	: PT. Adi Bahari Nuansa / PT. Adi Bahari Nuansa	i. ETA / ETD	: 21 April 2013 / 23 April 2013	j. Kegiatan	: -	k. B/M	: M: Alat-alat Konstruksi 2758 MTON	l. Pelabuhan Asal/Tujuan	: Phuket/Thailand / Morehead City	m. Crew List/Kebangsaan	: 25 Orang / 4 orang Myanmar, 6 orang Chinese, 2 orang Singaporean, 10 orang Filipino, 1 orang Ghanaian	n. Keterangan	
a. Nama Kapal / Voyage	: MV. PAC ALTAIR / V.409 X																													
b. Bendera / IMO Number	: Singapore / 9265902																													
c. Ukuran (DWT/GT/HP)	: 27691.5 / 20471 / 0																													
d. Owner/Principal	: Altair Maritime PTE LTD / Altair Maritime PTE LTD																													
e. Nomor dan Tanggal	: B-XXV-455/AL 58 / 19 September 2003																													
f. Status	: Trampir																													
g. Pelabuhan Singgah	: Ciwandan (Checkpoint Cigading) Via Teluk Bayur																													
h. Port Agent / Sub Agent	: PT. Adi Bahari Nuansa / PT. Adi Bahari Nuansa																													
i. ETA / ETD	: 21 April 2013 / 23 April 2013																													
j. Kegiatan	: -																													
k. B/M	: M: Alat-alat Konstruksi 2758 MTON																													
l. Pelabuhan Asal/Tujuan	: Phuket/Thailand / Morehead City																													
m. Crew List/Kebangsaan	: 25 Orang / 4 orang Myanmar, 6 orang Chinese, 2 orang Singaporean, 10 orang Filipino, 1 orang Ghanaian																													
n. Keterangan																														
Tambahan Yth: 1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut; 2. Direktur Jenderal Imigrasi; 3. Deputi V BIN; 4. Asops KSAL; 5. Kepala BAIS TNI; 6. Kepala Kantor KSOP Banten; 7. GM PT. Pelindo Cabang Selempak; 8. DPP INSA.		AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT U.b KASUBDIT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI Ttd EEN NURAINI SAIDAH SS NIP. 197112061998032001																												

Pelindo Port Charge MV. PAC ALTAIR



PT. PELABUHAN INDONESIA II (PERSERO)
CABANG BANTEN
 Jl. Raya Pelabuhan No. 1 Ciwandan
 NPWP : 01.061.005.3.093.000
 P.P.K.P : 01.061.005.3.093.000

Nomor : FM. 0/02/01/2
 Revisi : 00.
 Tanggal : 02-01-2003

010.080.18-10.001229

NOMOR NOTA :

Nota sebagai Faktur Pajak Berdasarkan Peraturan Dirjen Pajak
 PR-33/PJ/2014 tanggal 30 Desember 2014

03-05-2013

Banten,
 GENERAL MANAGER PELABUHAN BANTEN
 US. DEPUTY MANAJEMEN DAN SOM
 SUPERVISOR PERBENDAHARAAN

SUBANDRIO, S.Mi
 NIPP. 263114662

PELAYARAN LUAR NEGERI

NOTA PENJUALAN JASA UNTUK :

NAMA PERUMBAHAN : PT. ARGASAMA LINDA NOMOR ACCOUNT : 12401088 N.P.W.P : 01.917.311.1-417.000 ALAMAT : JL. ARGA WELTRANG BLOK A6 NO.6 I Cilegon	UNTUK KAPAL : PAC ALTAIR MV PERIODE KUNJUNGAN : 23-APR-15 S/D 29-APR-15 NOMOR PMKB : 201512001372 BUKTI PENDUKUNG : TERLAMPIR
--	--

1. JENIS UANG JASA

1) UANG TAMBAT	IDR	46,249,120.00	
2) UANG PANDU	IDR	7,323,880.00	Ketentuan:
3) UANG TUNDA	IDR	118,014,599.00	1. Apabila dalam waktu 5 hari kerja setelah
4) UANG KEPIL DARAT	IDR	0.00	nota ini diterima tidak ada pengajuan
5) UANG LAIN-LAIN	IDR	0.00	keberatan, maka Saudara dianggap setuju.
6) UANG ADMIN	IDR	0.00	2. Pengajuan keberatan dapat ditanggapi jika
JUMLAH / DPP	IDR	171,587,399.00	Penakai Jasa telah membayar 100% dari
2. PPN 10%	PPN	17,158,740.00	kekurangan yang harus dibayar menurut
A. PPN DIPUNGUT SENDIRI	IDR	17,158,740.00	perhitungan penyesuaian
B. PPN DIPUNGUT PEMUNGUT	IDR	0.00	3. Pembayaran nota ini dianggap sah jika ada
C. PPN TIDAK DIPUNGUT	IDR	0.00	cap las register PT. PELABUHAN INDONESIA
D. PPN DIBEBASKAN	IDR	0.00	(Persero) Cabang BANTEN pada kwitansi
3. JUMLAH TAGIHAN	IDR	188,746,139.00	peluncuran nota tsb.
4. UANG JAMINAN	IDR	214,650,640.00	
5. BISA UPER	IDR	75,912,521.00	

TERBILANG Dua Puluh Lima Juta Sembilan Ratus Dua Belas Ribu
Lima Ratus Dua Puluh Satu Rupiah

Telah Diperiksa _____

 Nama, Jelas
 Tgl.

Surat Persetujuan Berlayar MV. PAC ALTAIR

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia



Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR KARANTINA KESEHATAN
PORT HEALTH QUARANTINE CLEARANCE

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN: BANTEN / PELABUHAN LAUT ANYER
PORT HEALTH OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa
Hereby declare that

Nama Kapal : MV. PAC ALTAIR
Name of Vessel
Nomor Registrasi/IMO No : 9265902
Registration Number/IMO No
Bendera Kapal : SINGAPORE
Flag Of Vessel
Berat(GT)/ : 20471
Gross tonnage
Pelabuhan Kedatangan/ : CIWANDAN
Port of Arrival
Pelabuhan Berikutnya/ : MOREHEAD CITY, USA
Next Port

Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberi persetujuan berlayar karantina kesehatan.
Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and given health quarantine clearance to proceed



Diterbitkan di : ANYER
Issued in
Diterbitkan tanggal : 27-04-19
Issued on (dd-mm-yy) tanggal
Jawab : 27-04-19
Valid Until (dd-mm-yy)
Berlaku untuk satu kali keberangkatan / valid for one departure
Atau berlaku 24 jam apabila tidak berangkat
Or valid for 24 hours if not departure
Petugas KKP : AYUB RAHMAN HASIBUAN, SKM
Port Health Officer
NIP : 197005052006041003
Id Number

Tanda tangan petugas KKP dan Cap KKP :
Port Health Officer Signature and Port Health Officer's Seal



Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) MV. PAC ALTAIR



SHIPPING COMPANY
PT. ADI BAHARI NUANSA

No. INSA : DPC.061/INSA.BTN/REG/13

Office : Komplek Arga Baja Pura, Jl. Arga Welirang Blok A. 6 No. 6 Grogol - Cilegon - Banten 42436
Phone : +62 (254) 573460, 574903 Fax : +62 (254) 572013, Email : abnindonesia@indo.net.id

10070

No : PKK00439/4/2019
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)

Merak, 16 April 2019

Kepada
Yth. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas
Pelabuhan Kelas 1 Banten
di



MERAK

Menunjuk Pemenhub No. PM 93 Tahun 2013, dengan ini diberitahukan bahwa akan tiba dipelabuhan kapal sebagai berikut :

1. Nama Kapal / Voyage : PAC ALTAIR / 409X
2. Bendera / IMO Number : Singapura/9265902
3. DWT/GT : 27.632/20.471
4. Draft : 10
5. LOA : 179
6. Milik / Principal : ALTAIR MARITIME PTE LTD
7. Nama Agen : PT. ADI BAHARI NUANSA
8. Nama Nakhoda : TIN MALING KYAW
9. Trayek : Tetap Tetap dan Tetap Tetap
10. Jenis Pelayaran : MOTOR VESSEL
11. ETA / ETD : 23/04/2019 s.d 26/04/2019
12. Pelabuhan Asal / Tujuan : Dari PADANG Tujuan MOREHEAD CITY
13. Labuh kedatangan / Labuh keberangkatan : PT. PELINDO II CIWANDAN / PT. PELINDO II CIWANDAN
14. Kegiatan : Bongkar-Muat/Export-Import
15. Jenis Barang :

Uraian	Bongkar	Muat
a. General Cargo (Brg. Campuran)	— T/M3	2.758 T/M3
b. Bag. Cargo (Brg. Kemasan)	— T/M3	— T/M3
c. Bulk Cargo (Brg. Curah)	— T/M3	— T/M3
d. Likuid Cargo (Brg. Cair)	— T/M3	— T/M3
e. Barang Berbahaya	— T/M3	— T/M3
f. Kontainer	— T/M3	— T/M3
g. Lain-lain	— T/M3	— T/M3
Penumpang Naik/Turun	0 Org	0 Org
Hewan Naik/Turun	— Ekor	— Ekor



Hormat Kami,
Kepala Cabang / Direktur Utama
PT. ADI BAHARI NUANSA



REG No. pkk/00449/4/2019

- * No Reg ini dicetak secara otomatis oleh sistem komputer
- * Registrasi ini tidak menjadi acuan untuk penyandaran kapal

DAFTAR RESPONDEN

1. Responden 1: Direktur Utama
(Bapak Tusabih)
2. Responden 2: Kepala Operasional
(Bapak Ronald Sandra)
3. Responden 3: Kepala Divisi Operasional Kapal Asing
(Bapak Prasetyo)
4. Responden 4: Staf Operasional Kapal Asing (Agen)
(Bapak Ahmad Zain)
5. Responden 5: Staf Operasional Kapal Asing (Agen)
(Bapak Suadi)
6. Responden 6: Jetty Master Dermaga 1 PT. Pelindo II Banten
(Bapak Agus Sujadi)



DAFTAR HASIL WAWANCARA

1. Wawancara dengan Direktur Utama (Bapak Tusabih)

Pw: Bagaimana cara bapak untuk membangun hubungan kerja dengan pihak *principal* atau *general agent* ?

Res: Cara untuk membina hubungan kerja dengan pihak *principal* atau *general agent* adalah dengan membina hubungan yang baik dan berkelanjutan dengan *general agent* atau perusahaan pelayaran asing atau pemilik kapal (*ownership*) yang akan melakukan kegiatan kapalnya di daerah Pelabuhan Banten serta membina hubungan dengan pemilik barang (*consignee*) agar agen yang ditunjuk oleh pemilik kapal untuk mengurus dokumen dan segala keperluan kapal adalah pihak perusahaan kami PT. Adi Bahari Nuansa.

2. Wawancara dengan Kepala Operasional (Bapak Ronald Sandra)

Pw: Apa yang menjadi kendala dalam perusahaan ketika terjadi permasalahan dalam pengiriman data via online melalui aplikasi secara online yang menjadi salah penyebab keterlambatan?

Res: Hal yang menjadi kendala dalam perusahaan kami ketika terjadi permasalahan dalam pengiriman data via online melalui aplikasi secara online yang sudah terhubung dengan masing-masing instansi seperti SIMLALA, VMS, maupun Inaportnet yaitu aplikasi tersebut termasuk masih baru sejak pertama kali digunakan tahun 2018 dan perlu pembaruan lagi dikarenakan banyak bug yang mengganggu untuk penyempurnaan lagi serta dalam pengaplikasiannya sering terjadi error dikarenakan database/server pusat sering sekali trouble system, jadi kita sebagai pihak agen mensiasatinya dengan melakukan pelaporan manual seperti biasa dengan mencetak form pelaporan tersebut untuk dilaporkan langsung ke kantor instansi terkait jika terjadi trouble, hal ini juga diperparah dengan staff operasional kami belum terbiasa menggunakan system online seperti Inaportnet untuk pengurusan clearance in/out jadi staff kami masih menggunakan input data online dan untuk pengurusan.

Pw: Apa saja faktor penyebab yang bapak hadapi dalam kegiatan perencanaan penyandaran kapal di beberapa pelabuhan khususnya di Pelabuhan Banten?

Res: Dalam perencanaan penyandaran kapal di Pelabuhan Banten kesulitan-kesulitan yang saya hadapi adalah pihak *principal* tidak mau kapalnya mengalami *delay* dalam kegiatan bongkar atau muat barang, di dermaga 1 ada yang meminta untuk kegiatan penyandaran dilakukan sebelum jam 18.00 dikarenakan kondisi alamnya tidak memungkinkan untuk melakukan penyandaran, pengelola pelabuhan mengalami kendala penyandaran kapal pada malam hari karena fasilitas penerangan kurang memadai.



3. Wawancara dengan Kepala Divisi Operasional Kapal Asing (Bapak Prasetyo)

Pw: Apa pendapat bapak tentang dampak kurangnya informasi serta keterlambatan pemberian informasi dalam kegiatan operasional penyandaran kapal asing ?

Res: Kurangnya informasi serta keterlambatan pemberian informasi dari pihak keagenan dari pelabuhan luar negeri sebelumnya dapat menyulitkan saya selaku kepala divisi operasional kapal asing, seperti pada kasus ketika kapal MV. PAC ALTAIR dari Pelabuhan Phuket Thailand menuju dermaga PT. IKPP Merak Mas rencana tiba tanggal 21 April 2019 tetapi terjadi keterlambatan yang diakibatkan cuaca buruk yang berakibat susah sinyal dalam penyampaian informasi tersebut dan saya kesulitan untuk menjelaskan kepada pihak pelabuhan tentang data kapal tersebut yang kurang lengkap dan berakibat pada pelayanan yang mereka berikan juga bisa menjadi tidak maksimal, jadinya saya menyuruh staff operasional untuk mengajukan surat permohonan urgensi pindah sandar kapal ke pihak KSOP.

Pw: Apa saja upaya dalam mengatasi kesalahan dalam penyampaian informasi?

Res: Dalam hal penyampaian informasi jika terjadi kesalahan dalam input data atau dikarenakan informasi terkait data kapal sebelum melakukan kegiatan operasional penyandaran kapal di pelabuhan terhambat atau tidak tersampaikan, kami selaku pihak agen akan mengoptimalkan dan menginfokan secepatnya kepada pihak KSOP atau Pemanduan terkait permasalahan yang terjadi dan hal tersebut agar bisa diatasi. Hal tersebut dilakukan secara telepon ataupun email oleh staf operasional maupun staf administrasi agar pihak kapal dapat menginfokan secara jelas dan lengkap tiap-tiap kegiatan yang dilakukan pihak kapal selama berlayar menuju pelabuhan Banten sebelum melakukan kegiatan penyandaran.

Pw: Apakah pendapat bapak terkait faktor penyebab keterlambatan yang disebabkan dengan *trouble engine* dan cuaca buruk ?

Res: Perencanaan kegiatan penyandaran dapat menjadi terganggu disebabkan oleh faktor teknis seperti *trouble engine* atau non teknis cuaca yang buruk, dalam hal ini seperti kasus permasalahan yang terjadi seperti pada kapal MV. SONG SHAN yang mengalami keterlambatan penyandaran dikarenakan terjadi *trouble engine* dan MV. PAC ALTAIR yang juga mengalami keterlambatan penyandaran kapal dikarenakan oleh cuaca yang tidak menentu, dan hal itu mempersulit saya untuk merencanakan kegiatan penyandaran kapal asing di lapangan.

Pw: Apa dampak yang dapat timbul dari faktor cuaca yang kurang mendukung atau dikarenakan faktor kerusakan mesin yang menyebabkan keterlambatan penyandaran?



The image shows a handwritten signature in black ink over a circular official stamp. The stamp is blue and white, featuring a globe in the center with the letters 'ABN' and the text 'PT. BAHARI NUANGA' and 'SHIPPING' around it.

Res : Pada akhirnya kemungkinan terburuknya yang dapat ditimbulkan yaitu para principal yang notabene perusahaan asing yang telah menjalin kerjasama dengan pihak perusahaan kita PT. Adi Bahari Nuansa dengan terpaksa bisa berpindah ke perusahaan keagenan lainnya jika kesalahan-kesalahan tersebut terjadi secara berulang dan mengakibatkan dampak atau kerugian yang besar.

Pw: Apa pendapat bapak tentang upaya untuk mengatasi faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing dari cuaca yang kurang mendukung dan kerisakan mesin ?

Res: Kami selaku pihak agen tidak bisa melakukan klaim ke pihak principal maupun sebaliknya, dikarenakan faktor tersebut disebabkan kehendak alam dan kejadian yang tidak dapat diprediksi kapan terjadinya. Penanganan kami yaitu dengan melakukan pelaporan secara online dan melampirkan hard copy yang berisi tentang permasalahan yang terjadi dilapangan seperti karena trouble engine maupun cuaca buruk kepada KSOP agar segera diproses dan surat balasan yang sudah diproses dapat dilaporkan pada pihak pemanduan pada pelabuhan Banten agar segera dilakukan tindakan lebih lanjut sesuai kondisi dilapangan.

Pw: Apa pendapat bapak perihal kesiapan dermaga yang kurang optimal ?

Res: Dalam hal kesiapan dermaga yang tidak sesuai jadwal (*berth schedule*) dapat merugikan pihak saya selaku penyedia jasa keagenan dan hal ini tentunya membuat pihak kita melaporkan kepada pihak kapal yang akan sandar dan pihak *principal* melalui email dan memberitahukan dan membuat bahwa jadwal penyandaran yang sebelumnya akan diperbarui dan disesuaikan dengan permasalahan yang terjadi agar tidak terjadi *miss communication* antara pihak-pihak terkait dan menyebabkan kerugian yang lebih besar.

Pw: Apa upaya untuk mengatasi kesiapan dermaga yang kurang optimal menurut bapak ?

Res: Kami akan berupaya untuk melakukan kegiatan di pelabuhan yang seharusnya menjadi tempat sandar kapal kami dengan berkomunikasi secara langsung kepada pihak kapal yang *anchor* di tengah laut agar pihak kapal dapat menginformasikan apa saja yang dibutuhkan untuk keperluan kapal serta saya memerintahkan staf operasional selaku agen di lapangan untuk segera mendatangi kapal yang sedang *anchore* di tengah laut untuk melakukan kegiatan *boarding document* lebih cepat.”

4. Wawancara dengan Staf Operasional (Bapak Ahmad Zain (Agen1) dan Suadi (Agen 2))

Pw: Apakah pendapat bapak Zain terhadap faktor sarana dan prasarana yang kurang memadai saat proses penyandaran kapal MV. SONG SHAN?

Agen1: Ketika saat proses penyandaran kapal MV. SONG SHAN setelah diketahui secara pasti jam tibanya kapal tersebut maka agen akan

menginformasikan kepada instansi-instansi yang terkait di wilayah kerja pelabuhan Banten, seperti pihak kesehatan dan karantina, imigrasi dan bea dan cukai. Setelah kapal tiba di daerah pelabuhan minimal 3 mil dari pelabuhan sandar pihak karantina, akan naik ke atas kapal untuk memeriksa keadaan kesehatan kapal apakah layak sandar di pelabuhan apa tidak layak, kapal tersebut tiba-tiba mengalami kerusakan mesin (trouble engine) di seputaran wilayah perairan Selat Sunda sehingga kami selaku pihak agen mengajukan Emergency Call Letter ke pihak KSOP dan Pihak PT. Pelindo II agar dapat memberikan fasilitas Tug Boat dengan kapasitas 3.200 HP selama kapal tersebut melakukan perbaikan dan perawatan mesin oleh kru. Dan pada saat itu kebetulan posisi kapal tersebut jauh dari sarana tempat mooring boat ketika agen yang akan melakukan pengambilan dokumen ke tengah laut (boarding document) bersama pihak karantina yang akan melakukan pengecekan kesehatan serta kondisi kapal boat yang kecil, kurang layak, perlu dilakukan perbaikan dan peralatan pendukung lain seperti pelampung sudah terlalu usang.

Pw: Apa saja pengalaman yang bapak alami ketika mempersiapkan kedatangan kapal yang mengalami kendala cuaca maupun saat mengalami kerusakan mesin?

Agen1: Pengalaman saya pada kegiatan operasional penyandaran kapal di Pelabuhan Banten akan banyak terganggu pada bulan Maret sampai dengan bulan Juni 2019, dikarenakan pada saat itu keadaan cuaca sangat buruk dan tidak menentu, sehingga mengakibatkan beberapa dermaga tidak mengizinkan kapal-kapal yang kami ageni untuk melakukan kegiatan muat atau bongkar di pelabuhan tersebut, kapal yang kami ageni pernah delay selama satu minggu dan untuk kasus kapal yang mengalami trouble engine seperti yang terjadi pada MV. SONG SHAN dapat dilakukan untuk pengajuan Emergency Call Letter ke KSOP agar dapat mengajukan bantuan untuk towing dari pihak jasa pandu dari PT. Pelindo II untuk membantu penyandaran secara darurat dikarenakan kerusakan mesin secara mendadak.

Pw: Apa saja sarana dan prasarana yang kurang memadai saat melaksanakan kegiatan operasional penyandaran kapal asing ?

Agen2: Dalam pelaksanaan kegiatan operasional penyandaran kapal asing, saya mengakui apabila alat-alat penunjang kegiatan penyandaran kurang memadai, seperti kurangnya jumlah radio dua arah, hal ini menyulitkan kami apabila ada beberapa kapal yang kegiatan bersamaan atau ada permasalahan mendadak di kapal yang diageni sehingga pihak agen dapat mengatasinya, kami sulit untuk menambah jumlah radio dikarenakan harga radio terbaru dan yang berkualitas baik harganya masih mahal, dan juga kapal pandu PT. Pelindo II Banten dan kapal boat yang terlambat datang untuk kegiatan penyandaran.



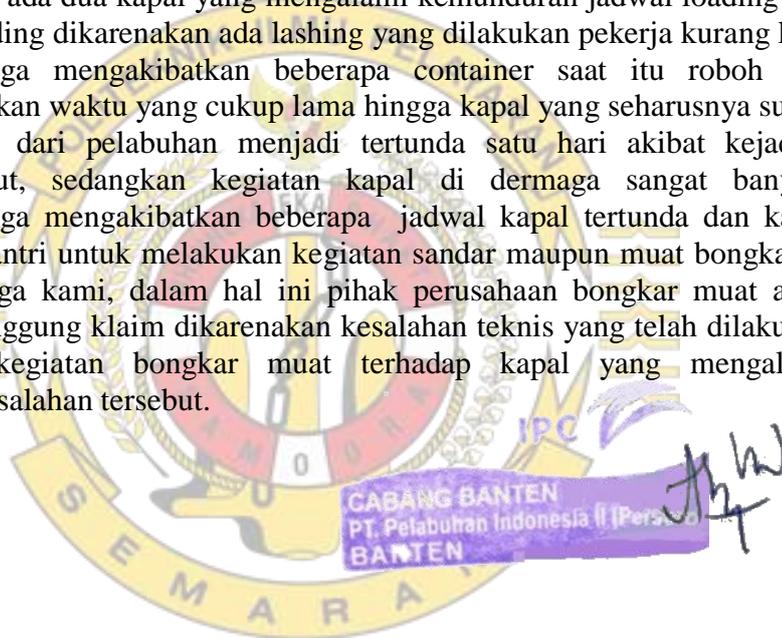
5. Wawancara dengan Jetty Master Dermaga 1 PT. Pelindo II Banten (Bapak Agus Sujadi)?

Pw: Apa dampak yang terjadi biasanya dari sarana dan prasarana penunjang pada dermaga ini?

Res: Bila sudah terlambat ada dua kemungkinan yakni konfirmasi apakah jadwal masih tetap dengan konsekuensi merubah jadwal semua kapal sehingga memerlukan persetujuan semua pihak Perusahaan Pelayaran. Atau konfirmasi untuk menunda kapal bersandar dengan konsekuensi pelaksanaan bongkar muat dilayani di akhir shift.

Pw: Apa pendapat bapak perihal kesiapan dermaga dalam mengatasi banyaknya kapal yang antri?

Res: Saat ini dermaga yang kami miliki hanya dua buah yang sesuai untuk kegiatan sandar kapal yang memiliki DWT besar dan kebetulan dalam hal ini ada dua kapal yang mengalami kemunduran jadwal loading dan unloading dikarenakan ada lashing yang dilakukan pekerja kurang kuat sehingga mengakibatkan beberapa container saat itu roboh dan memakan waktu yang cukup lama hingga kapal yang seharusnya sudah keluar dari pelabuhan menjadi tertunda satu hari akibat kejadian tersebut, sedangkan kegiatan kapal di dermaga sangat banyak, sehingga mengakibatkan beberapa jadwal kapal tertunda dan kapal yang antri untuk melakukan kegiatan sandar maupun muat bongkar di dermaga kami, dalam hal ini pihak perusahaan bongkar muat akan menanggung klaim dikarenakan kesalahan teknis yang telah dilakukan saat kegiatan bongkar muat terhadap kapal yang mengalami permasalahan tersebut.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Dimas Ahmad Alimuddin
NIT : 531611306252 K
Tempat / Tanggal lahir : Jombang, 28 Juni 1996
Alamat : Jl. Brantas, Ds. Dukuhdimoro



RT 002/RW 007, Kec. Mojoagung, Kab.Jombang,
Jawa Timur (61482)

Agama : Islam

NAMA ORANG TUA

a. Ayah : Akhmad Khoirul Anam
Pekerjaan : Guru (Pegawai Negeri Sipil)
b. Ibu : Nur Kalimah
Pekerjaan : Wiraswasta

RIWAYAT PENDIDIKAN

a. SDN DUKUHDIMORO : 2003-2009
b. SMP NEGERI 1 MOJOAGUNG : 2009-2012
c. SMA NEGERI 2 JOMBANG : 2012-2015
d. PIP SEMARANG : 2016-2020

PENGALAMAN PRAKTEK DARAT

1. Belawan International Container Terminal (BICT)
(1 Oktober 2018 - 22 Maret 2019)
2. PT. Adi Bahari Nuansa
(25 Maret 2019 - 16 Agustus 2019)

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 200/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2020

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : DIMAS AHMAD ALIMUDDIN
NIT : 531611306252 K
Prodi/Jurusan : KALK
Judul : ANALISA JASA KEAGENAN PADA PT. ADI BAHARI
NUANSA TERHADAP KETERLAMBATAN
PENYANDARAN KAPAL ASING DI PELABUHAN
BANTEN

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (index similarity) dengan skor/hasil sebesar 4 %* (Empat Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.



Semarang, 18 Agustus 2020
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN &
PENERBITAN


ALEI MARYATI, SH
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750119 199803 1 002

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

ANALISA JASA KEAGENAN PADA PT. ADI BAHARI NUANSA TERHADAP KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL ASING DI PELABUHAN BANTEN

ORIGINALITY REPORT

4%

SIMILARITY INDEX

5%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

1%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	eprints.uny.ac.id Internet Source	1%
2	repository.pps-semarang.ac.id Internet Source	1%
3	repository.upi.edu Internet Source	1%
4	coggle.it Internet Source	1%
5	www.scribd.com Internet Source	1%

Exclude quotes On

Exclude bibliography On

Exclude matches < 1%