



**PENGAMANAN ALUR PELAYARAN BAGI KAPAL
TANKER YANG AKAN MELAKSANAKAN PROSES
BONGKAR MUAT DI TUKS PERTAMINA CILACAP**

SKRIPSI

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

Oleh

ALFIN ZULFIAN ALFANDY
NIT. 541711306450 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2021**



**PENGAMANAN ALUR PELAYARAN BAGI KAPAL
TANKER YANG AKAN MELAKSANAKAN PROSES
BONGKAR MUAT DI TUKS PERTAMINA CILACAP**

SKRIPSI

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

Oleh

**ALFIN ZULFIAN ALFANDY
NIT. 541711306450 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

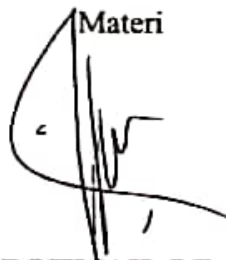
PENGAMANAN ALUR PELAYARAN BAGI KAPAL *TANKER* YANG AKAN MELAKSANAKAN PROSES BONGKAR MUAT DI TUKS PERTAMINA CILACAP

Disusun Oleh:

ALFIN ZULFIAN ALFANDY
NIT. 541711306450 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang, Agustus 2021

Dosen Pembimbing I

Materi


NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II

Penulisan


TONY SANTIKO S.ST, M.Si., M.Mar.E.
Penata (III/c)
NIP.19760107 200912 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan
Keperluan



NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Pengamanan Alur Pelayaran Bagi Kapal *Tanker* Yang Akan Melaksanakan Proses Bongkar Muat Di TUKS Pertamina Cilacap" karya,

Nama : Alfin Zulfian Alfandy

NIT : 541711306450 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal.....

Semarang, 2021

Penguji I



Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd.
Pembina (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji II



NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III



DARUL PRAYOGO, M.Pd.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19850618 201012 1 001

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG



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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Alfin Zulfian Alfandy

NIT : 541711306450 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

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 atau 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, Agustus 2021



Alfin Zulfian Alfandy
NIT. 541711306450 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Menaklukan ribuan manusia mungkin tidak disebut sebagai pemenang, tapi bisa menaklukan diri sendiri disebut penakluk dan brilian.

(Ir. Soekarno)

Persembahan:

1. Orang tua saya, Bapak Amat Kuat dan Ibu Uji Murniati.
2. Kakak kandung saya Ida Orientya dan Rizky Agus.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Tony Santiko S.ST, M.Si., M.Mar.E., selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
5. Teman-teman Taruna dan Taruni angkatan 54 Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Almamater saya, PIP Semarang.

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur kami panjatkan pada kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Pengamanan alur pelayaran bagi kapal tanker yang akan melaksanakan proses bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik., M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, SE., M.M., Selaku Ketua Program Studi TALK PIP Semarang dan Dosen Pembimbing Materi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan.
3. Bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

4. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
5. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta adik dan kakak kandung saya yang selalu menyemangati.
6. PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap dan seluruh *staff* karyawan yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian dan Praktek Darat.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Semarang, Agustus 2021

Penulis



ALFIN ZULFIAN ALFANDY
NIT. 541711306450 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
INTISARI	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
1.5 Sistematika Penulisan	8
1.6 Penelitian Terdahulu	9
BAB II : LANDASAN TEORI	12
2.1 Tinjauan Pustaka	12

2.2	Kerangka Pikir Penelitian	24
BAB III	: METODE PENELITIAN.....	25
3.1	Pendekatan dan Desain Penelitian	25
3.2	Fokus dan Lokus Penelitian	25
3.3	Sumber Data Penelitian.....	27
3.4	Teknik Pengumpulan Data.....	28
3.5	Teknik Keabsahan Data	30
3.6	Teknik Analisis Data.....	31
BAB IV	: HASIL DAN PEMBAHASAN.....	34
4.1	Hasil Penelitian	34
4.2	Analisis Masalah	44
4.3	Pembahasan Masalah	45
BAB V	: KESIMPULAN DAN SARAN.....	55
5.1	Kesimpulan	55
5.2	Saran	56

DAFTAR PUSTAKA

HALAMAN LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 2.1 MT. Success Fortune XL (*Crude oil carriers*)
- Gambar 2.3 MT. Kirana Quintya (*Light oil product carrier*)
- Gambar 2.2 MT. Blue Sky I (*Black oil product carrier*)
- Gambar 2.4 MT. Aspire (*Handy size tanker*)
- Gambar 2.5 MT. SC Champions XLV (*Medium size tanker*)
- Gambar 2.6 MT. Success Fortune XL (*Very Large Crude Carrier*)
- Gambar 2.7 MT. Quantum Harmony (*Ultra Large Crude Carrier*)
- Gambar 2.8 *Single Buoy Mooring*
- Gambar 2.9 Lokasi *Single Buoy Mooring*
- Gambar 2.10 Proses penyandaran kapal *tanker* di *Crude Island Berth*
- Gambar 2.11 Lokasi *Crude Island Berth* Cilacap
- Gambar 2.12 Kerangka Pikir
- Gambar 3.1 PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap
- Gambar 4.1 Struktur Organisasi *staff* dan karyawan PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap
- Gambar 4.3 Prosedur pengamanan alur oleh *vendor*
- Gambar 4.4 Pengamanan alur pelayaran oleh TNI AL
- Gambar 4.5 Pengamanan alur pelayaran menggunakan *speed boat*
- Gambar 4.6 Prosedur pengamanan alur pelayaran oleh TNI AL

DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 *Port info* TUKS Pertamina Cilacap.
- LAMPIRAN 2 Wawancara dengan *Loading Master* TUKS Pertamina Cilacap.
- LAMPIRAN 3 Wawancara dengan staff operasional PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap.
- LAMPIRAN 4 Wawancara dengan *vendor* sebagai prtugas pengamanan alur pelayaran.
- LAMPIRAN 5 Wawancara dengan staff operasional PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap.
- LAMPIRAN 6 Wawancara dengan operasional Pertamina *Marine*.
- LAMPIRAN 7 Wawancara dengan staff operasional PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap.
- LAMPIRAN 8 Prosedur proses lepas sandar kapal *tanker* di TUKS Pertamina Cilacap.
- LAMPIRAN 9 Surat permohonan dari PT. Pertamina (Persero) kepada *Vendor*.
- LAMPIRAN 10 Surat permohonan dari PT. Pertamina (Persero) kepada PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap.

INTISARI

Alfandy, Alfin Zulfian, 2021, NIT: 541711306450 K, “Pengamanan Alur Pelayaran Bagi Kapal *Tanker* Yang Akan Melaksanakan Bongkar Muat Di TUKS Pertamina Cilacap”, Skripsi Program Diploma IV Jurusan Tata Laksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan, PIP Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E., M.M., Pembimbing II: Tony Santiko, S.ST., M.Si., M.Mar.E.

Alur pelayaran di TUKS Pertamina Cilacap merupakan salah satu sarana pelabuhan yang digunakan untuk Bergeraknya kapal *tanker* ketika akan melaksanakan proses bongkar muat. Selama bulan Desember 2019, saat kapal-kapal dari PT. Pertamina (Persero) sedang melakukan proses lepas sandar di TUKS Pertamina Cilacap, terdapat jaring nelayan. Hal itu menyebabkan proses lepas sandar kapal menjadi terhambat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap harus diamankan, untuk mengetahui hambatan apa yang ada dalam pengamanan alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melakukan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap, untuk mengetahui upaya yang dilakukan TUKS Pertamina Cilacap agar alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat berjalan lancar.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dimana data diperoleh dari hasil observasi secara langsung, wawancara dengan pihak-pihak terkait, dan studi pustaka.

Hasil penelitian yang didapat yaitu penyebab alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap harus diamankan yaitu alur pelayaran di TUKS Pertamina Cilacap merupakan bagian penting dari kilang minyak PT. Pertamina *Refinery Unit IV* sebagai objek vital nasional, dimana fungsinya sebagai pintu utama keluar masuknya kapal tanker yang akan mendistribusikan BBM. Kendala dalam pengamanan alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap adalah faktor alam, ketika kondisi perairan di *outerbar* sedang tinggi dapat membahayakan perahu dari *vendor* sebagai petugas pengamanan alur pelayaran. Upaya yang dilakukan TUKS Pertamina Cilacap agar Alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat berjalan lancar yaitu dengan cara mencari alternatif lain pelaksana pengamanan alur pelayaran di TUKS Pertamina Cilacap, berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 63 Tahun 2004 tentang Pengamanan Objek Vital Nasional Pasal 8 maka Pertamina *Marine Region IV* Cilacap bekerjasama dengan TNI-AL.

Kata kunci: Kapal *tanker*, Bongkar muat, dan TUKS

ABSTRACT

Alfandy, Alfin Zulfian, 2021, NIT: 541711306450 K, "*Securing Shipping Lines for Tanker Ships That Will Carry Out Loading and Unloading at TUKS Pertamina Cilacap*", Thesis for Diploma IV Program Department of Sea and Port Transportation Management, PIP Semarang, Supervisor I: Nur Rohmah , SE, MM , Supervisor II: Tony Santiko, S.ST, M.Sc., M.Mar.E.

The shipping lane at TUKS Pertamina Cilacap is one of the port facilities used for the movement of tankers when carrying out the loading and unloading process. During December 2019, when ships from PT. Pertamina (Persero) is in the process of docking at TUKS Pertamina Cilacap, there are fishing nets. This causes the ship's docking process to be hampered. The purpose of this study is to determine the cause of the shipping lanes for tankers that will carry out loading and unloading at TUKS Pertamina Cilacap must be secured, find out what obstacles exist in securing shipping lanes for tankers that will carry out loading and unloading at TUKS Pertamina Cilacap, to find out efforts carried out by TUKS Pertamina Cilacap so that the shipping flow for tankers that will carry out loading and unloading runs smoothly.

This study uses a descriptive qualitative research method where the data is obtained from direct observation, interviews with related parties, and literature study.

The results of the research obtained are that the cause of the shipping lanes for tankers that will carry out loading and unloading at TUKS Pertamina Cilacap must be secured, namely the shipping lanes at TUKS Pertamina Cilacap are an important part of the PT. Pertamina Refinery Unit IV as a vital national object, where its function is as the main entrance and exit for tankers that will distribute fuel. The obstacle in securing shipping lanes for tankers that will carry out loading and unloading at TUKS Pertamina Cilacap is a natural factor, when the water conditions in the outerbar are high, it can endanger the boats from vendors as shipping lane security officers. Efforts made by TUKS Pertamina Cilacap so that shipping lanes for tankers that will carry out loading and unloading run smoothly, namely by looking for other alternatives to implement shipping lane security at TUKS Pertamina Cilacap, based on Presidential Decree of the Republic of Indonesia No. 63 of 2004 concerning Security of National Vital Objects Article 8, Pertamina Marine Region IV Cilacap cooperates with the Indonesian Navy.

Keywords: Tanker shipping, Loading and unloading, TUKS

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan dan dihubungkan oleh laut. Laut di Indonesia memiliki kekayaan yang melimpah sehingga masyarakat pesisir pantai mayoritas memiliki mata pencaharian sebagai nelayan. Nelayan pada umumnya akan menangkap ikan dengan cara menebar/memasang jaring pada perairan di sekitar pantai, namun ada beberapa nelayan yang menebar jaring tidak pada tempatnya sehingga mengganggu aktivitas lain di perairan sekitar pantai, seperti keluar masuknya kapal yang akan melaksanakan bongkar muat di pelabuhan.

“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi”. (UU No.17 Tahun 2008). “Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi Pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.” (UU No 17 Tahun 2008).

Dalam lalu lintas angkutan laut, fungsi pelabuhan sebagai pintu gerbang utama keluar masuknya distribusi barang suatu negara maupun daerah. Hal yang sangat *relevan* dari segi ekonomi oleh para pelaku ekonomi atau pebisnis untuk mendistribusikan barang dalam jumlah yang besar.

Kelancaran distribusi logistik dalam bentuk curah cair maupun curah kering perlu didukung dengan lancarannya aktivitas pada alur pelayaran. Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari”. Alur pelayaran itu sendiri memiliki fungsi sebagai sarana bantu bagi kapal-kapal untuk menunjang kelancaran dan keselamatan pelayaran. Salah satu alat bantu dalam alur pelayaran yaitu adalah *buoy*. *Buoy* itu sendiri memiliki fungsi sebagai peringatan perairan yang dangkal dan berbahaya bagi keselamatan pelayaran. Ketika malam hari *buoy* memiliki lampu yang menyala sehingga *buoy* bisa terlihat dari atas anjungan.

PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap bergerak pada bidang keagenan kapal *tanker*, baik *charter* maupun milik dari PT. Pertamina (Persero), memiliki wewenang di *Port Operation* sebagai penyedia sarana yang digunakan untuk mendukung kelancaran proses Bongkar Muat dan mendukung kelancaran proses lepas sandar kapal *tanker* di Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) Pertamina Cilacap. Sarana yang di sediakan antara lain:

Tabel 1.1 Daftar Kapal Milik PT. Pertamina Trans Kontinental

No	Nama Kapal	Tugas	Jumlah crew
1.	TB. Patra Tunda 4201	Membantu lepas sandar sandar kapal di SBM (<i>Single Buoy Mooring</i>)	12 orang
2.	TB. Patra Tunda 4202	Membantu lepas sandar sandar kapal di SBM (<i>Single Buoy Mooring</i>)	12 orang
3.	TB. Transko Murai	Membantu lepas sandar sandar kapal di SBM (<i>Single Buoy Mooring</i>)	10 orang
4.	MB. Transko Patin 01	Membantu kegiatan operasional pelabuhan	4 orang
5.	MB. Transko Patin 11	Membantu kegiatan operasional pelabuhan	4 orang
6.	MB. Transko Patin 12	Membantu kegiatan operasional pelabuhan	4 orang
7.	MB. Transko Sepat 12	Membantu kegiatan operasional pelabuhan	4 orang
8.	<i>Rigid Inflatable Boat I (RIB I)</i>	Sebagai sarana pengamanan alur	4 orang
9.	<i>Rigid Inflatable Boat III (RIB III)</i>	Sebagai sarana pengamanan alur	4 orang

Buoy atau pelampung suar menurut Peraturan Menteri No. 25 Tahun 2011 adalah “sarana bantu navigasi pelayaran apung yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 4 (empat) mil laut yang dapat membantu para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, kerangka kapal dan/atau untuk menunjukkan perairan aman serta pemisah alur, dan dapat dipergunakan sebagai tanda

batas wilayah negara”. Terdapat 23 *buoy* di TUKS Pertamina Cilacap yang digunakan sebagai sarana bantu navigasi pelayaran.

Selama bulan Desember 2019, saat kapal-kapal dari PT. Pertamina (persero) sedang melakukan proses lepas sandar di TUKS Pertamina Cilacap, terdapat jaring nelayan. Hal itu menyebabkan proses lepas sandar kapal menjadi terhambat. Berikut ini data kapal-kapal yang terhambat dalam proses lepas sandar selama bulan desember 2019:

Tabel 1.2 Daftar kapal yang proses lepas sandar terhambat pada bulan Desember 2019

No	Nama Kapal	Deadweight	Length over all	Muatan
1.	MT. Gas Maluku	5761 Ton	99,77 meter	<i>Propylene</i>
2.	<i>MT. Success Victory XXXIV</i>	6568 Ton	105 meter	<i>Benzene</i>
3.	MT. Bauhinia	5851 Ton	99,9 meter	<i>Base Oil</i>
4.	<i>MT. Success Energy XXXII</i>	7901 Ton	112,09 meter	<i>Paraxylene</i>

Bahaya akan timbul saat kapal menabrak jaring nelayan dan jaring tersebut terbelit di propeler kapal sehingga dapat menghambat kinerja propeler kapal. Oleh karena itu PT. Pertamina (Persero) perlu mengadakan pengamanan alur, dengan bantuan dari *vendor* sebagai pelaksana lapangan untuk pengamanan alur di TUKS Pertamina Cilacap. Dari hasil evaluasi *Marine Terminal Safety Officer* pada awal diterapkannya pengamanan alur, *vendor* melakukan tugasnya dengan baik namun setelah berjalan beberapa hari saat gelombang laut mulai tinggi, *vendor* tersebut tidak dapat melakukan tugasnya. Kinerja *vendor* yang kurang efisien tersebut mendorong PT. Pertamina (Persero) mencari alternatif lain sebagai sarana pengamanan alur.

PT. Pertamina (Persero) mengajukan permohonan ke PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap agar disediakan sarana pengamanan alur dan dibantu oleh Tentara Nasional Indonesia (TNI). Pada UU No. 34 Tahun 2004 tentang tugas pokok dari TNI salah satunya yaitu “mengamankan objek vital nasional yang bersifat strategis”. Kedudukan objek vital nasional milik PT. Pertamina (Persero) bersifat sangat strategis, karena berkaitan dengan kelancaran distribusi Bahan Bakar Minyak ke seluruh Indonesia. Berdasarkan latar belakang tersebut penulis berinisiatif mengambil judul **“Pengamanan Alur Pelayaran Bagi Kapal *Tanker* Yang Akan Melaksanakan Bongkar Muat Di TUKS Pertamina Cilacap”**.

1.2 Perumusan Masalah

Dalam sebuah penelitian, perumusan sangat penting. Perumusan masalah dapat memudahkan penulis dalam melaksanakan penelitian dan mencari jawaban yang tepat. Perumusan masalah dalam skripsi ini adalah:

- 1.2.1 Apakah penyebab alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap harus diamankan?
- 1.2.2 Apa saja kendala dalam pengamanan alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap?
- 1.2.3 Upaya apa yang dilakukan TUKS Pertamina Cilacap agar alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat berjalan lancar?

1.3 Tujuan Penelitian

Secara keseluruhan, penulis melakukan penelitian ini bertujuan untuk memberi gambaran bahwa alur pelayaran yang aman adalah salah satu faktor penunjang kelancaran bongkar muat kapal. Berdasarkan rumusan masalah diatas tujuan penelitian ini adalah:

- 1.3.1 Mengetahui penyebab alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap harus diamankan.
- 1.3.2 Mengetahui hambatan apa yang ada dalam pengamanan alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melakukan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap.
- 1.3.3 Mengetahui upaya yang dilakukan TUKS Pertamina Cilacap agar alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat berjalan lancar.

1.4 Manfaat Penelitian

Penulis berharap penelitian ini akan memberikan manfaat sebagai berikut:

- 1.4.1 Manfaat Teoritis
 - 1.4.1.1 Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat kepada para pembaca mengenai pengamanan alur pelayaran dilakukan untuk menunjang kelancaran proses bongkar muat barang di pelabuhan.
 - 1.4.2.1 Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai informasi tambahan tentang pengamanan alur pelayaran,

sehingga akan ada penelitian yang lain agar menghasilkan penelitian yang lebih baik.

1.4.2 Manfaat Praktis

Manfaat yang ingin penulis capai dalam penulisan karya ilmiah ini adalah:

1.4.2.1 Bagi Pembaca

Memberikan manfaat kepada para pembaca khususnya di bidang kepelabuhanan bagi masyarakat pada umumnya tentang pengamanan alur pelayaran di TUKS Pertamina Cilacap untuk kelancaran proses bongkar muat.

1.4.2.2 Bagi Lembaga Pendidikan

Menambah wawasan dan pengetahuan bagi Taruna baik sebelum atau sesudah melaksanakan Praktek Darat, sehingga mereka mampu meningkatkan kesiapannya dalam menghadapi Praktek Darat, dan juga menambah pustaka di Perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

1.4.2.3 Bagi Perusahaan

Dengan penelitian ini diharapkan hubungan baik antara perusahaan dan PIP Semarang terjalin dengan baik. Selain itu sebagai masukan bagi perusahaan untuk terus mempertahankan pengamanan alur pelayaran untuk menunjang kelancaran proses bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan berisi tentang struktur hubungan tahapan penelitian skripsi yang satu dengan tahapan yang lain dalam satu rentetan pikir. Dalam sistematika penulisan skripsi ini dikelompokkan dalam lima bab, pada setiap bab memiliki hubungan antara satu dengan yang lainnya sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab Pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang dari penentuan judul, perumusan masalah yang akan dibahas, tujuan dari penelitian yang memiliki keterkaitan dengan rumusan masalah, manfaat dari penelitian untuk semua pihak yang terkait, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab Landasan teori menjabarkan tentang teori yang memiliki hubungan dengan penelitian yang penulis susun, antara lain tinjauan pustaka yang berisi keterangan pada buku atau referensi yang bersifat kontributif dengan penelitian yang penulis lakukan. Pada bab ini pula berisi kerangka pikir penelitian dan dapat dijadikan sebagai pedoman untuk dapat memahami isi dari skripsi ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode Penelitian menjelaskan tentang jenis metode yang digunakan dalam penelitian ini, waktu dan lokasi penelitian, data yang diperlukan, serta teknik analisis dan prosedur penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai hasil penelitian dan pembahasan dari seluruh data yang diperoleh, dan akhirnya penulis akan menganalisis data sehingga didapatkan kesimpulan dalam penelitian ini dan penyelesaian masalahnya..

BAB V PENUTUP

Pada bab ini menjelaskan jawaban pada rumusan masalah yang telah disusun. Peneliti juga menyarankan untuk seluruh pihak yang terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1.6 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu memiliki tujuan guna mendapatkan acuan dan perbandingan guna menghindari kesamaan dengan yang penulis lakukan.

1.6.1 Winarno dan R. Annas Amrullah (2020)

Penelitian yang dilakukan oleh Winarno dan R. Annas Amrullah berjudul “Analisis Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)/Indonesia Sea and Coast Guard Guna Penegakan Hukum Pelayaran Di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang (Tinjauan Yuridis Undang –Undang No 17 Tentang Pelayaran)”. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk Mengetahui permasalahan yang sering dihadapi dalam melaksanakan penegakan

hukum dalam pengamanan pelayaran di DLKr dan DLKp Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Winarno dan R. Annas Amrullah dapat ditarik kesimpulan yaitu fasilitas yang belum layak untuk kegiatan patrol, sedangkan dalam menjalankan tugas perlu peralatan yang memadai serta terdapat beberapa personel yang kurang ilmu tentang patroli dan lain-lain.

1.6.2 M. Miftakhun Ni'am (2019)

Penelitian yang dilakukan oleh M. Miftakhul Ni'am berjudul "Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (KPLP) Dalam Pelaksanaan Patroli Maritim Guna Penegakan Undang-Undang Pelayaran Dalam Wilayah Hukum KSOP Tanjung Emas Semarang". Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk Mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala yang terjadi saat melaksanakan patroli maritim sehingga keselamatan pelayaran dalam wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dapat terjamin.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh M. Miftakhul Ni'am dapat ditarik kesimpulan yaitu melakukan perawatan armada yang digunakan selama patroli maritim agar kegiatan patroli maritim dapat dilaksanakan dengan lebih baik.

Tabel 1.3 Tabel perbandingan penelitian terdahulu dan penelitian sekarang

Penelitian Terdahulu		Penelitian Sekarang	
Winarno & R. Annas Amrullah	Mengetahui permasalahan yang sering dihadapi dalam melaksanakan penegakan hukum dalam pengamanan pelayaran di DLKr dan DLKp Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.	Alfin Zulfian Alfandy	Mengetahui hambatan apa yang ada dalam pengamanan alur pelayaran bagi kapal <i>tanker</i> yang akan melakukan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap.
M. Miftakhun Ni'am	Mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala yang terjadi saat melaksanakan patroli maritim sehingga keselamatan pelayaran dalam wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dapat terjamin.		Mengetahui upaya yang dilakukan TUKS Pertamina Cilacap agar alur pelayaran bagi kapal <i>tanker</i> yang akan melaksanakan bongkar muat berjalan lancar.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Untuk mempermudah pembahasan mengenai pengamanan alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap maka perlu dijelaskan beberapa teori pendukung yang memiliki keterkaitan dengan pembahasan skripsi.

2.1.1 Pengertian Pengamanan

Pengamanan memiliki kata dasar aman, kata aman sendiri menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) memiliki arti terbebas dari bahaya. Keadaan bahaya yang dimaksud dalam skripsi ini adalah suatu hal yang mampu menghambat atau membahayakan suatu kegiatan sehingga harus diberikan pengamanan. Pengamanan itu sendiri adalah cara, perbuatan untuk tetap dalam keadaan aman. Maksud dari cara, perbuatan disini adalah salah satu upaya untuk menjaga agar tetap dalam kondisi yang aman.

2.1.2 Alur Pelayaran

Dalam dunia pelayaran seperti halnya di daratan yang memiliki jalan untuk dilalui, laut juga memiliki jalur dimana jalur tersebut dibuat untuk perjalanan kapal yang disebut dengan alur pelayaran. “Alur pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari” (UU No. 17 Tahun 2008). Pada undang-undang tersebut disebutkan bahwa alur pelayaran haruslah perairan yang aman untuk

dilayari. Salah satu upaya dalam menjaga alur pelayaran agar aman dan selamat untuk dilayari adalah dengan menerapkan pengamanan alur agar lalu lintas perairan bebas hambatan.

2.1.3 Pengertian Kapal

“Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya seperti kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam alat berlayar karena dapat bergerak di air dan terapung/mengapung”, hal itu dinyatakan dalam Pasal 309 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Berdasarkan UU No.17 Tahun 2008 Pasal 1 nomor 36, “kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah”. Dapat ditarik kesimpulan bahwa kapal adalah alat berlayar yang bergerak menggunakan mesin mekanik ataupun tenaga angin.

2.1.4 Pengertian Kapal *Tanker*

Menurut Capt. Sutyar dkk dalam buku Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan, kapal *tanker* memiliki arti kapal khusus untuk muatan cair seperti bahan bakar. Menurut G.S. Marton *Fifth Edition (Tanker Operation Fourth Edition. 2007: 19)* kapal *tanker*

adalah salah satu kapal yang memiliki fungsi sebagai alat angkut dari barang curah cair seperti minyak atau hasil olahan lainnya. dalam industri pelayaran, yaitu:

2.1.4.1 Berdasarkan muatan

2.1.4.1.1 *Crude oil carriers*, yaitu kapal *tanker* yang berfungsi sebagai pengangkut minyak mentah (*crude oil*).



Gambar 2.1 MT. Success Fortune XL (*Crude oil carriers*)

2.1.4.1.2 *Light oil product carriers*, yaitu kapal *tanker* yang berfungsi sebagai pengangkut minyak *petroleum* bersih semacam *kerosine*, *gas oil*, serta sejenisnya.



Gambar 2.3 MT. Kirana Quintya (*Light oil product carrier*)

2.1.4.1.3 *Black oil product carriers*, adalah kapal *tanker* yang mengangkut minyak hitam seperti MDF (*Marine Diesel Fuel-Oil*) dan produk olahan minyak yang lainnya.



Gambar2.2 MT. Blue Sky I (*Black oil product carrier*)

2.1.4.2 Berdasarkan ukurannya

2.1.4.2.1 *Handy size tanker*, adalah kapal *tanker* yang memiliki *deadweight* antara 5.000-35.000 ton. Kapal jenis ini lazimnya mengangkut hasil olahan minyak mentah seperti *gasoline ron 92* (pertamax), *gasoline ron 88* (premium), *solar*, dan avtur, *Liquified Petroleum Gas (LPG)*



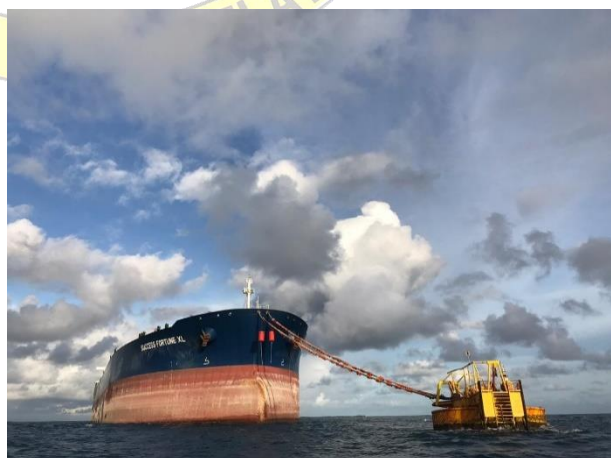
Gambar 2.4 MT. Aspire (*Handy size tanker*)

2.1.4.2.2 *Medium size tankers*, adalah kapal *tanker* yang memiliki *deadweight* antara 35.000-160.000 ton. Muatan pada umumnya adalah minyak mentah, kapal jenis ini mengangkut minyak mentah apabila digunakan sebagai *mother ship*.



Gambar 2.5 MT. SC Champions XLV
(*Medium size tanker*)

2.1.4.2.3 VLCC (*very large crude carriers*), *deadweight* yang dimiliki kapal ini berkisar antara 160.000-300.000 ton dan berfungsi sebagai pengangkut *crude oil*.



Gambar 2.6 MT. Success Fortune XL (*Very Large Crude Carrier*)

2.1.4.2.4 ULCC (*ultra-large crude carriers*), yaitu kapal *tanker* yang mempunyai *deadweight* lebih dari 300.000 ton. Berfungsi sebagai pengangkut *crude oil*.



Gambar 2.7 MT. Quantum Harmony (*Ultra Large Crude Carrier*)

Semua jenis kapal *tanker* tersebut melaksanakan kegiatan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap.

2.1.5 Pengertian Bongkar Muat

Bongkar muat menurut Gianto dkk pada buku “Pengoperasian Pelabuhan Laut” (1999: 31), adalah kegiatan bongkar muat barang dari palka atau geladak kapal dan ditempatkan di tempat penyimpanan atau dermaga. Untuk di kapal *tanker* ialah suatu proses memindahkan muatan cair dari dalam *tanki* kapal ke *tanki* timbun di

terminal atau dari kapal ke kapal yang di kenal dengan istilah “*Ship to Ship*“. Bongkar muat adalah suatu proses atau cara menurunkan dan memasukkan barang atau muatan dari dan ke kapal untuk diangkut dan dikirim ke pelabuhan tujuan. (Saefurohman Almutadi, 2021)

Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 menyebutkan bahwa, “usaha bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan sebagai berikut:

2.1.5.1 *Stevedoring*, adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

2.1.5.2 *Cargodoring*, adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

2.1.5.3 *Receiving/delivery*, adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.”

2.1.6 Pengertian Pelabuhan

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan

antar moda transportasi”. Pelabuhan milik PT. Pertamina (persero) memiliki aktivitas bongkar muat yang memerlukan alat khusus berupa *loading arm* dan *hose connect*, sehingga pelabuhan milik PT. Pertamina (persero) merupakan jenis pelabuhan/terminal khusus, yaitu Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS).

2.1.7 Proses Bongkar Muat Di Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

Berdasarkan Undang Undang No.17 Tahun 2008 “TUKS adalah terminal yang terletak di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya”. Lokasi TUKS berada dalam lingkungan kerja pelabuhan, namun pengelolaan dan *maintenance* dilakukan oleh badan atau perusahaan diluar pelabuhan. TUKS Pertamina Cilacap berada dalam lingkungan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang berada dibawah otoritas dari Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Cilacap dan berada pada daerah PT. Pelabuhan Indonesia III (persero).

TUKS Pertamina Cilacap memiliki 4 area dermaga dengan kapasitas kapal, kegunaan yang berbeda-beda. Jenis-jenis dermaga dengan fungsi dan kegunaan sebagai berikut:

2.1.7.1 *Single Buoy Mooring* (SBM)

Dermaga di digunakan untuk melakukan bongkar *crude oil* yang dibawa oleh kapal *tanker* jenis ULCC dan

VLCC dengan bobot mati maksimal 300.000 ton. Dermaga ini melakukan kegiatan bongkar muatan menggunakan 2 *Hose Connect* yang memiliki diameter 16 inch dan memiliki kecepatan bongkar hingga 7000 *metric tons/jam*. Proses bongkar muat di SBM dilaksanakan di lepas pantai Cilacap yang memiliki kedalaman hingga 30 meter, proses penyandaran kapal *tanker* di dermaga ini dibantu dengan 3 *tug boat* sebagai *assist* ketika proses penyandaran kapal berlangsung dan 1 *tug boat* yang bertugas untuk membawa *Hose Connect* sebelum dipasangkan ke *manifold* kapal, *Hose Connect* tersebut akan langsung terhubung ke *buoy* SBM dan akan disalurkan menggunakan pipa bawah laut menuju kilang minyak Pertamina *Refinery Unit IV* Cilacap.



Gambar 2.8 *Single Buoy Mooring*

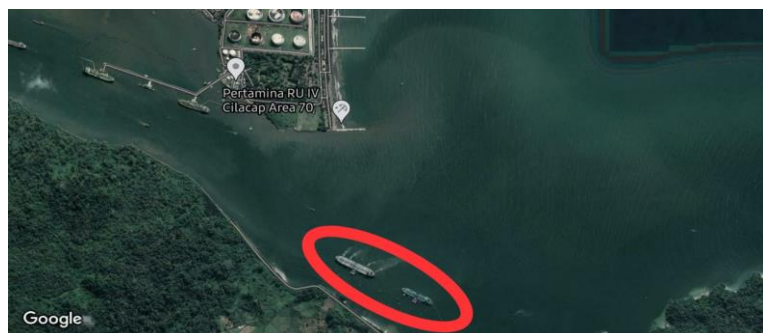


Gambar 2.9 Lokasi *Single Buoy Mooring*

2.1.7.2 *Crude Island Berth (CIB)*

Pada area ini terdapat 2 dermaga yang beroperasi.

Untuk dapat mencapai dermaga ini, petugas TUKS Pertamina Cilacap menggunakan *Mooring Boat* sebagai sarana untuk menuju ke dermaga CIB. Dermaga ini digunakan untuk melakukan bongkar *crude oil* dengan jenis kapal *medium size tanker* dan memiliki bobot mati hingga 135.000 ton. Fasilitas yang dimiliki dermaga CIB ini berbeda dengan dermaga SPM. Pada dermaga ini kapal melakukan kegiatan bongkar muat menggunakan 2 *Loading Arm* dengan ukuran 12 inch dan mampu melakukan kegiatan bongkar *crude oil* dengan kecepatan hingga 2500 *metric tons/jam* dan memiliki kedalaman hingga 10 meter.



Gambar 2.11 Lokasi *Crude Island Berth (CIB)* Cilacap



Gambar 2.10 Proses penyandaran kapal *tanker* di *Crude Island Berth (CIB)*

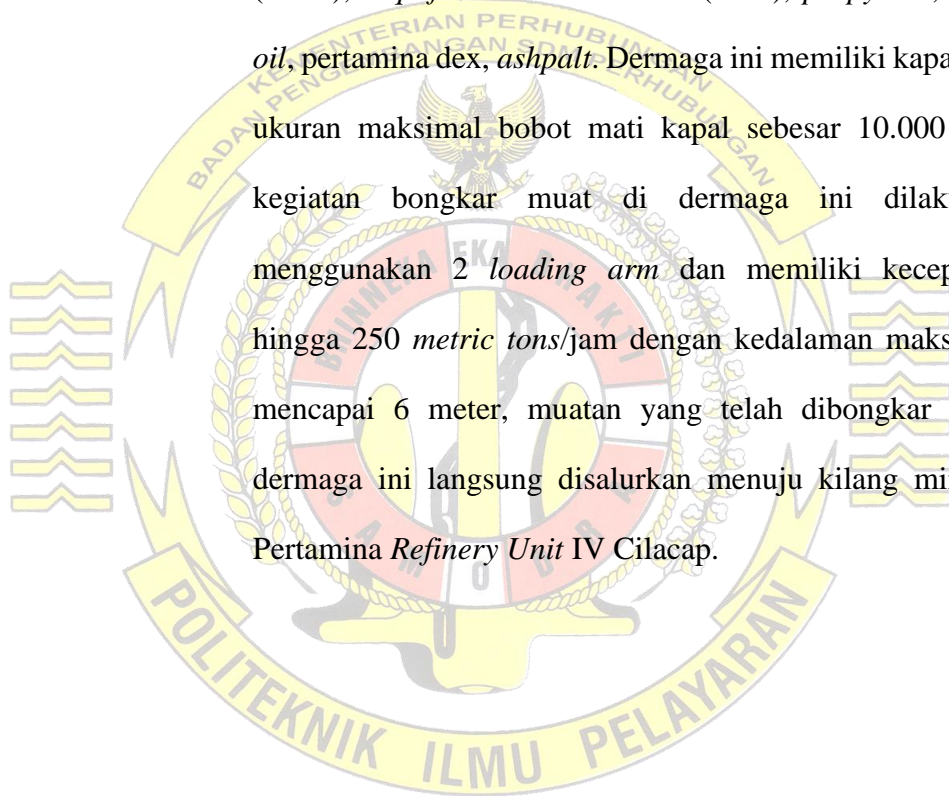
2.1.7.3 Area 70

Area ini memiliki 3 dermaga yang beroperasi. Pada area ini digunakan untuk kegiatan bongkar muat kapal *tanker* jenis *black oil product carriers* dan *light oil product carriers* dengan muatan *pertamax*, *solar*, *avtur*, *Marine Fuel Oil (MFO)*, *High Viscosity Residue (HVR)*, *Decant Oil*, *low sulphur*, *paraxylene*, dan *benzene*. Dermaga ini memiliki kapasitas maksimal bobot mati kapal sebesar 35.000 ton, pada dermaga ini kegiatan bongkar muat dilakukan menggunakan 2 *Loading Arm* yang dipasangkan menuju *manifold* kapal, memiliki ukuran 10 inch dan memiliki *rate* hingga 1200 *metric tons/jam* dan memiliki

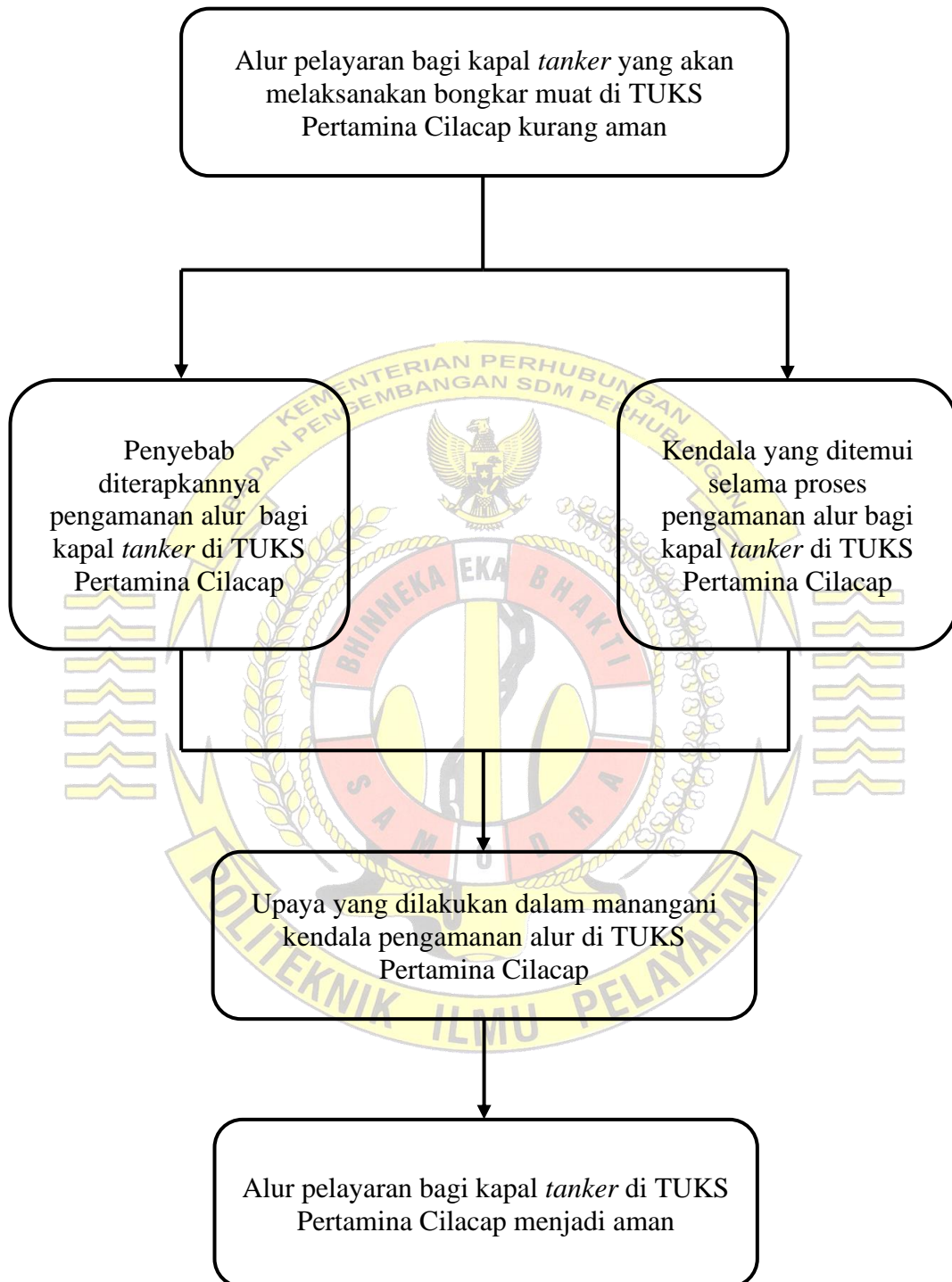
kedalaman maksimal 9 meter, muatan yang telah dibongkar pada dermaga ini langsung disalurkan menuju kilang minyak Pertamina *Refinery Unit IV Cilacap*.

2.1.7.4 Area 60

Area ini ada 3 dermaga yang beroperasi, untuk ukuran kapal *handy size tanker* dengan muatan *Marine Fuel Oil* (MFO), *Liquified Petroleum Gas* (LPG), *propylene*, *base oil*, *pertamina dex*, *ashpalt*. Dermaga ini memiliki kapasitas ukuran maksimal bobot mati kapal sebesar 10.000 ton, kegiatan bongkar muat di dermaga ini dilakukan menggunakan 2 *loading arm* dan memiliki kecepatan hingga 250 *metric tons/jam* dengan kedalaman maksimal mencapai 6 meter, muatan yang telah dibongkar pada dermaga ini langsung disalurkan menuju kilang minyak Pertamina *Refinery Unit IV Cilacap*.



2.2 Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.12 Kerangka Pikir

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan terkait dengan pengamanan alur pelayaran di TUKS Pertamina Cilacap, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1 Penyebab alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap harus diamankan yaitu alur pelayaran di TUKS Pertamina Cilacap merupakan bagian penting dari kilang minyak PT. Pertamina *Refinery Unit IV* sebagai objek vital nasional, dimana fungsinya sebagai pintu utama keluar masuknya kapal tanker yang akan mendistribusikan BBM.
- 5.1.2 Kendala dalam pengamanan alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat di TUKS Pertamina Cilacap adalah faktor alam, ketika kondisi perairan di *outerbar* sedang tinggi dapat membahayakan perahu *vendor* sebagai petugas pengamanan alur pelayaran.
- 5.1.3 Upaya yang dilakukan TUKS Pertamina Cilacap agar Alur pelayaran bagi kapal *tanker* yang akan melaksanakan bongkar muat berjalan lancar yaitu dengan cara mencari alternatif lain pelaksana pengamanan alur pelayaran di TUKS Pertamina Cilacap, berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 63 Tahun 2004 tentang Pengamanan Objek Vital Nasional Pasal 8 maka Pertamina *Marine Region IV* Cilacap bekerjasama dengan TNI-AL.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, beberapa saran dari penulis sebagai berikut:

- 5.2.1 Pertamina *Marine Region IV* Cilacap sebagai penanggung jawab dari dermaga di TUKS Pertamina Cilacap hendaknya lebih meningkatkan keamanan khususnya pada alur pelayaran sehingga kegiatan bongkar muat dan proses lepas sandar kapal dapat berjalan lancar.
- 5.2.2 Sebagai pelaksana pengamanan alur pelayaran, Bayu Samudra Boat Service sebagai *vendor* sebaiknya menyediakan armada dan kelengkapan yang memadai, sehingga pelaksanaan pengamanan alur pelayaran dapat mencapai *buoy* terluar.
- 5.2.3 PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap sebagai penyedia sarana alternatif dari pengamanan alur kedepanya harus lebih memperhatikan perawatan dari sarana yang digunakan untuk pengamanan alur pelayaran, karena sangat berpengaruh pada pengamanan alur pelayaran dan dapat mencapai *buoy* terluar.

DAFTAR PUSTAKA

- Bungin, Burhan, 2010, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Gianto, H., & Martopo, A. 1999, *Pengoperasian Pelabuhan Laut*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Husein, Umar, 2013, *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis*, Rajawali, Jakarta.
- Istopo, 1999, *Kapal Dan Muatannya*, Koperasi Karyawan BP3IP, Jakarta.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI).
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- Marton G.S. 2007, *Tanker Operation Fifth Edition*, Mary Land, England.
- Mudiyanto, 2021, *Analisis Penggunaan Layanan Vessel Traffic System Terhadap Keselamatan Pelayaran di Pelayaran Barat Surabaya PELINDO 3*, Unniversitas Hang Tuah, Surabaya.
- Ni'am, M. Miftakhul. 2019, *Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai (KPLP) Dalam Pelaksanaan Patroli Maritim Guna Penegakan Undang-Undang Pelayaran Dalam Wilayah Hukum KSOP Tanjung Emas Semarang*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010.
- Sugiarto, Eko. 2017, *Menyusun Proposal Penelitian Kualitatif : Skripsi dan Tesis*, Suaka Media, Yogyakarta.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2012, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&B*, Alfabeta, Bandung.

Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.

Tohirin, 2013, *Metode Penelitian Kualitatif Dalam Pendidikan Dan Bimbingan Konseling*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.

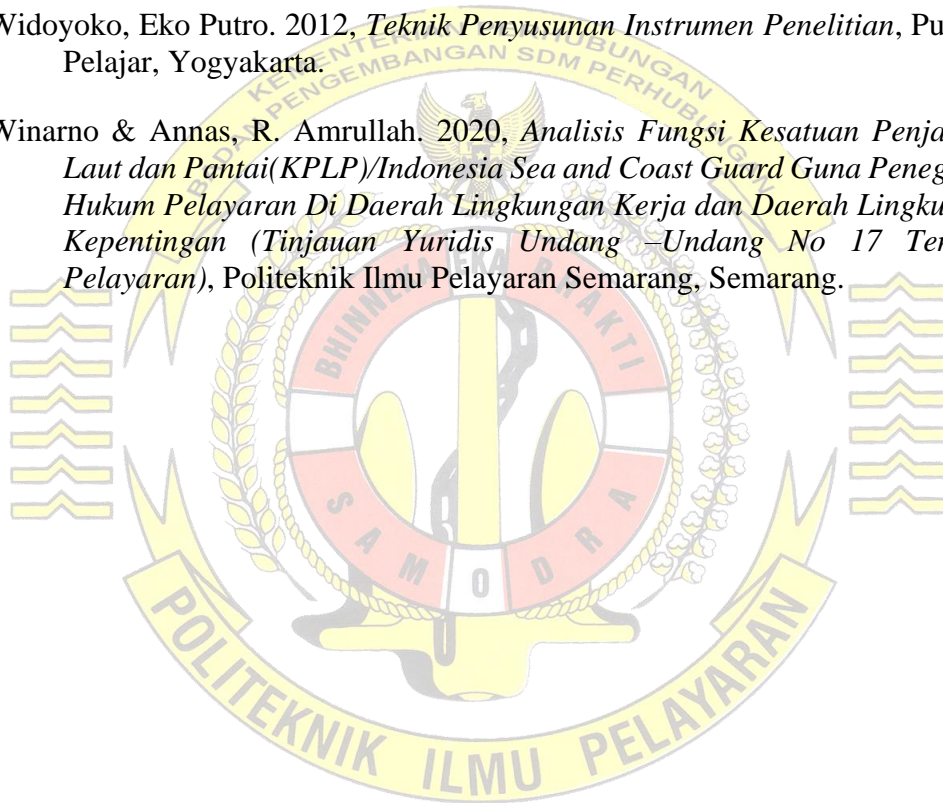
Undang Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Undang Undang No. 34 Tahun 2004 Tentang Tentara Nasional Indonesia

Widoyoko, Eko Putro. 2014, *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Widoyoko, Eko Putro. 2012, *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Winarno & Annas, R. Amrullah. 2020, *Analisis Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai(KPLP)/Indonesia Sea and Coast Guard Guna Penegakan Hukum Pelayaran Di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan (Tinjauan Yuridis Undang –Undang No 17 Tentang Pelayaran)*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.



HALAMAN LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

Pertamina Marine Region IV Cilacap			
Refinery Unit IV Terminal	Marine Terminal Information Booklet	Issued	24 th April 2018
		Revised	0

SECTION I

1.0 TERMINAL INFORMATION

1.1 POSITION

Latitude: 07°44'58" South
Longitude: 109°00'54" East
Name: Pertamina Refinery Unit IV Terminal Cilacap
Operator: Pertamina Marine Region IV Cilacap
Street address: Benteng Pendem Road A. 70
Town: Cilacap
State: Central Java
Phone: +62 282 508771

1.2 BERTH DESCRIPTION

Pertamina Cilacap Terminal is private terminal owned by Pertamina Refinery Unit IV Cilacap and operated by Pertamina Marine Region IV Cilacap. Pertamina Cilacap Terminal is part of Cilacap Port, has nine berths which is capable of loading, unloading and bunkering ships or barges. Loading/unloading berths consist of seven dolphin structures and two island berths along Donan River and one single point mooring located on Indian Ocean.

1.3 ANCHORAGE AREA

Anchorage Area (Outer Bar) Pertamina Cilacap Terminal is located at:

Anchorage Area I	Anchorage Area II	Anchorage Area III
07° 45' 43.1" LS / 109° 03' 26.4" BT	07° 43' 58.7" LS / 109° 05' 38.4" BT	07° 44' 20.0" LS / 109° 03' 40.2" BT
07° 45' 43.1" LS / 109° 04' 26.2" BT	07° 43' 59.0" LS / 109° 06' 39.9" BT	07° 44' 59.7" LS / 109° 03' 40.2" BT
07° 46' 43.2" LS / 109° 04' 26.2" BT	07° 45' 00.5" LS / 109° 06' 39.7" BT	07° 44' 59.7" LS / 109° 04' 33.1" BT
07° 46' 43.2" LS / 109° 03' 26.4" BT	07° 45' 00.2" LS / 109° 05' 38.1" BT	07° 44' 20.0" LS / 109° 04' 33.1" BT

1.4 BERTH DATA

1.4.1 BERTH SPM

Depth alongside berth : - 36 m LWS
Freeboard : About 2.5 m MSL
Mooring Hawser Length : About 60 m
Deadweight of ship : up to 300.000 DWT
LOA : Max 357 Meter
Geographic Position : 7°49'16.18" S / 109°5'20.00" E

Under normal conditions, it is capable of handling the following:

No.	Product	Hose/Arm	Load/Disch Rate (KL / Hour)	Max Press Kg/cm2
1	Crude Oil	16"x2 Line Hose	--/3500 (1 Hose)	6

Pertamina Marine Region IV Cilacap			
Refinery Unit IV Terminal	Marine Terminal Information Booklet	Issued	24 th April 2018
		Revised	0

1.4.2 BERTH CIB 1

Depth alongside berth : - 9.9 m LWS
 Jetty Head Elevation : About 4 m MSL
 Distance between bollard/hook : 65 m (*inner* BD), 131 m (*outer* BD)
 Max Deadweight of ship : 135,000 Tons
 Min-Max LOA : 170 - 250 meter
 Geographic Position : 07°45'35.53" S / 109°01'16.12" E

Under normal conditions, it is capable of handling the following:

No.	Product	Hose/Arm	Load/Disch Rate (KL / Hour)	Max Press Kg/cm2
1	Crude Oil	12"x4 Line LA	2500 (1 LA)	6
2	LSWR	12"x1 Line LA	1800 / 2500	6
3	MFO	12"x1 Line LA	1800 / -	6
4	MDO/MFO (Bunker)	4" x 1 line Hose	100 - 150	5

1.4.3 BERTH CIB 2

Depth alongside berth : - 12.5 m LWS
 Jetty Head Elevation : About 4 m MSL
 Distance between bollard : 65 m (*inner* BD), 131 m (*outer* BD)
 Max Deadweight of ship : 135,000 Tons
 Min-Max LOA : 170 - 250 meter
 Geographic Position : 07°45'41.19" S / 109°01'27.20" E

Under normal conditions, it is capable of handling the following:

No.	Product	Hose/Arm	Load/Disch Rate (KL / Hour)	Max Press Kg/cm2
1	Crude Oil	12"x 4 Line LA	2500 (1 LA)	6
2	LSWR	12"x 1 Line LA	1800 / -	6
3	MFO	12"x1 Line LA	1800 / -	6
4	MDO/MFO (Bunker)	4" x 1 line Hose	100 - 150	5

1.4.4 BERTH 1 AREA 60 (BERTH 64)

Depth alongside berth : - 8 m LWS
 Jetty Head Elevation : About 2.78 m MSL
 Distance between bollard : 36 m (*inner* BD), 46 m (*outer* BD)
 Max Deadweight of ship : 3,000 Tons
 Min-Max LOA : 50 - 95 meter
 Geographic Position : 07°42'02.85" S / 108°59'32.41" E

Under normal conditions, it is capable of handling the following:

No	Product	Hose/Arm	Load/Disch Rate per Hour, KL	Max.Press Kg/cm ²
1	Propylene	1 x 6" Line LA	200 MT	20
2	LPG	1 x 6" Line LA	200 MT	7
3	Asphalt	1 x 6" Line LA	200 MT	6
4	Wax	1 x 4" Line LA	200 MT	5

Pertamina Marine Region IV Cilacap			
Refinery Unit IV Terminal	Marine Terminal Information Booklet	Issued	24 th April 2018
		Revised	0

1.4.5 BERTH 2 AREA 60 (BERTH 67)

Depth alongside berth : - 8 m LWS
 Jetty Head Elevation : About 2.3 m MSL
 Distance between bollard : 38 m (*inner BD*)
 Max Deadweight of ship : 8,000 Tons
 Min-Max LOA : 60 - 108 meter
 Geographic Position : 07°42'13.66" S / 108°59'32.24" E

Under normal conditions, it is capable of handling the following:

No	Product	Hose/Arm	Load/Disch Rate per Hour, KL	Max.Press Kg/cm ²
1	Asphalt	1 x 6" Line LA	200 MT	6
2	Lube Base Oil	1 x 6" Line LA	220 MT	6
3	Avtur	1 x 6" Line LA	250 KL	6
4	IDF/MFO	1 x 8" Line LA	250 KL	7
5	Asphalt	1 x 6" Line LA	200 MT	6
6	Lube Base Oil	1 x 6" Line LA	220 MT	6
7	Avtur	1 x 6" Line LA	250 KL	6

1.4.6 BERTH 3 AREA 60 (BERTH 68)

Depth alongside berth : - 8 m LWS
 Jetty Head Elevation : About 2.3 m MSL
 Distance between bollard : 24 m (*inner BD*), 44 m (*outer BD*)
 Max Deadweight of ship : 3,000 Tons
 Min-Max LOA : 60 - 110 meter
 Geographic Position : 07°42'20.07" S / 108°59'32.06" E

Under normal conditions, it is capable of handling the following:

No	Product	Hose/Arm	Load/Disch Rate per Hour, KL	Max.Press Kg/cm ²
1	Paraxylene	1 x 8" Line LA	250 MT	7
2	LPG	1 x 6" Line LA	200 MT	7
3	Lube Base Oil	1 x 6" Line LA	220 MT	6
4	Propylene	1 x 6" Line LA	200 MT	20

1.4.7 BERTH 1 AREA 70

Depth alongside berth : - 9 m LWS
 Jetty Head Elevation : About 4 m MSL
 Distance between bollard : 36 m (*inner BD*), 76 m (*outer BD*)
 Max Deadweight of ship : 35,000 Tons
 Min-Max LOA : 87 - 200 meter
 Geographic Position : 07°45'02.08" S / 109°00'47.21" E

Under normal conditions, it is capable of handling the following:

Pertamina Marine Region IV Cilacap			
Refinery Unit IV Terminal	Marine Terminal Information Booklet	Issued	24 th April 2018
		Revised	0

No.	Product	Hose/Arm	Load/Disch Rate (KL / Hour)	Max Press Kg/cm2
1	Crude Oil	10" x 2 Line LA	1200 (1 LA)	6
2	White Oil	10" x 2 Line LA	1200 (1 LA)	6
3	Black Oil	10" x 2 Line LA	1200 (1 LA)	6
4	MFO / MDO (BUNKER)	4"x1 Line Hose	100 -150	5

1.4.8 BERTH 2 AREA 70

Depth alongside berth : - 10 m LWS
 Jetty Head Elevation : About 4 m MSL
 Distance between bollard : 41 m (inner BD), 81 m (outer BD)
 Max Deadweight of ship : 35,000 Tons
 Min-Max LOA : 87 - 200 meter
 Geographic Position : 7°44'59.26" S / 109°00'38.79" E

Under normal conditions, it is capable of handling the following:

No.	Product	Hose/Arm	Load/Disch Rate (KL / Hour)	Max Press Kg/cm2
1	Crude Oil	10" x 2 Line LA	1200 (1 LA)	6
2	White Oil	10" x 2 Line LA	1200 (1 LA)	6
3	Black Oil	10" x 2 Line LA	1200 (1 LA)	6
4	MFO / MDO (BUNKER)	4"x1 Line Hose	100 -150	5

1.4.9 BERTH 3 AREA 70

Depth alongside berth : - 10 m LWS
 Jetty Head Elevation : About 4 m MSL
 Distance between bollard : 41 m (inner BD), 81 m (outer BD)
 Max Deadweight of ship : 35,000 Tons
 Min-Max LOA : 87 - 200 meter
 Geographic Position : 7°44'56.26" S / 109°00'30.71" E

Under normal conditions, it is capable of handling the following:

No.	Product	Hose/Arm	Load/Disch Rate (KL / Hour)	Max Press Kg/cm2
1	White Oil	8 "x1 Line LA	1000 / 1000	6
2	White Oil	10"x1 Line LA	1200 / 1200	6
3	Black Oil	10"x1 Line LA	1200 / 1200	6
4	MFO / MDO	4"x1 Line Hose	100 -150	5
5	Paraxylene	8" x 1 Line LA	420 MT / --	6
6	Benzene	8" x 1 Line LA	420 MT / --	6

Pertamina Marine Region IV Cilacap			
Refinery Unit IV Terminal	Marine Terminal Information Booklet	Issued	24 th April 2018
		Revised	0

1.4 CONTROLLING KEEL CLEARANCE

As of the date of this revision, the following keel clearance apply to Pertamina Cilacap Terminal. Every vessel calling to Pertamina Cilacap shall maintain her controlling keel clearance equal to about 10% of the maximum draft of vessel.

These controlling Keel Clearance requirements are guidelines only. Variances may be considered on an individual basis.

1.5 PILOT ON BOARD

1.5.1 Approach and Entry

CIB and Area 70 berths located at Donan River estuary, jetties in Area 60 located along Donan River. Approach to jetties in Area 60 through channel, marked throughout by light buoys and buoys. Red buoy marks left side of channel and green buoy marks the right side.

1.5.2 Location

Pertamina Cilacap Terminal is pilotage compulsory. Harbor pilot for Cilacap are embarked in the outer buoy (Buoy 0) located at 07°45'24.8" S / 109°04'00.5" E or in the ship anchorage. Tugs are available and are normally stationed near the oil jetties. Vessel calling at Pertamina Cilacap Terminal to confirm their arrival time to agen on VHF Channel 09 at least 6 hours and not less than 4 hours before departure. Vessels shall report to Kepanduan Cilacap on VHF Channel 12.

1.6 ENVIRONMENTAL CONDITION

1.6.1 Tidal & Stream Information

Tidal ± 2.31 Meters
Current speed 2 Knot

1.6.2 Weather & Climate

Wind
Average 30 Knot

Temperature
Average: 20° - 36° C

Pertamina Marine Region IV Cilacap			
Refinery Unit IV Terminal	Marine Terminal Information Booklet	Issued	24 th April 2018
		Revised	0

1.7 MINIMUM MOORING REQUIREMENTS

Minimum mooring requirements must be met in order to comply with the terminal wind limits for safe mooring and transfer of cargo.

1.7.1 Ships

Ship's Size	Berthing Area	Forward			After		
		Head Lines	Breast Lines	Spring Lines	Stern Lines	Breast Lines	Spring Lines
35,000 – 135,000 DWT	Berth CIB I	4	3	3	4	3	3
35,000 – 135,000 DWT	Berth CIB II	4	3	3	4	3	3
3,000 – 35,000 DWT	Berth I Area 70	3	2	2	3	2	2
3,000 – 35,000 DWT	Berth II Area 70	3	2	2	3	2	2
3,000 – 35,000 DWT	Berth III Area 70	3	2	2	3	2	2
1000 – 3,000 DWT	Berth 64 Area 60	2	2	2	2	2	2
3000 – 8,000 DWT	Berth 67 Area 60	2	2	2	2	2	2
466 – 3,000 DWT	Berth 68 Area 60	2	2	2	2	2	2

1.7.2 Barges

Barges with 80kb and greater capacity shall deploy a minimum of eight mooring lines.

Barges with less than 80kb capacity shall deploy a minimum of six mooring lines.

1.7.3 Exceeding Minimum Mooring

Additional lines may be used at the discretion of the vessel Master or may be required depending on unfavorable weather conditions.

1.7.4 Winches and Line Handling

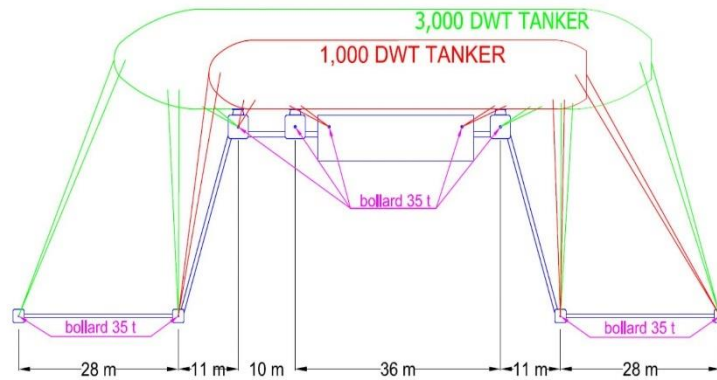
The terminal has strategically placed motorized capstans for assistance in pulling in mooring lines. Terminal personnel will handle shore side mooring operations. Where the motorized capstans are not available terminal mooring gangs will handle the hawser manually.

1.7.5 Berth Lay-out

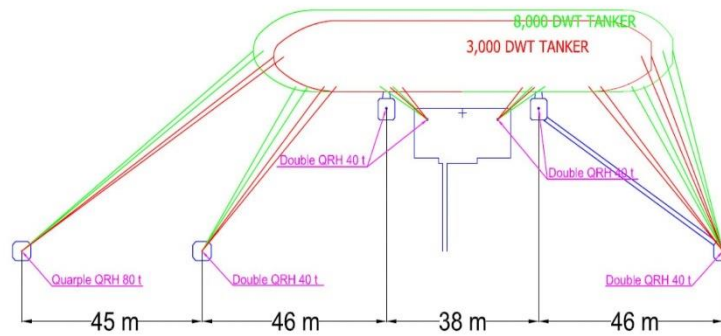
The below berth layout diagram is for Master's reference of best mooring practice.

Pertamina Marine Region IV Cilacap			
Refinery Unit IV Terminal	Marine Terminal Information Booklet	Issued	24 th April 2018
		Revised	0

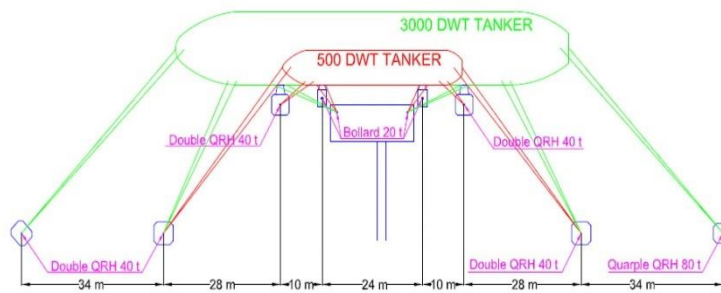
Mooring Line Arrangement



Jetty 64 – Area 60

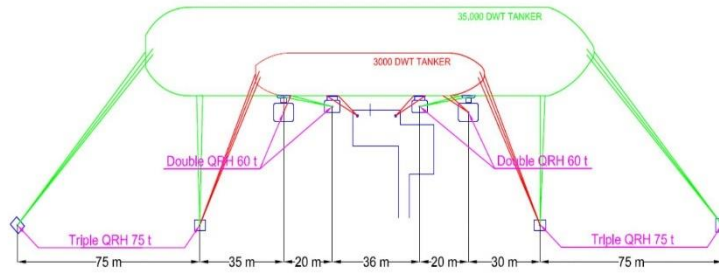


Jetty 67 – Area 60

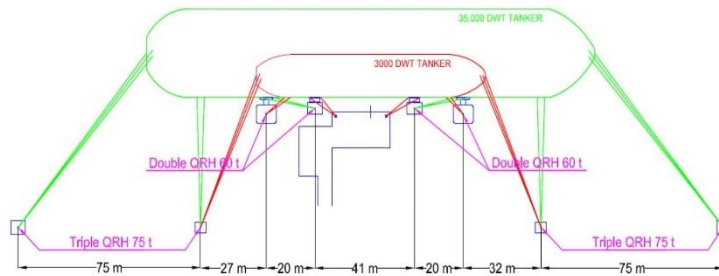


Jetty 68 – Area 60

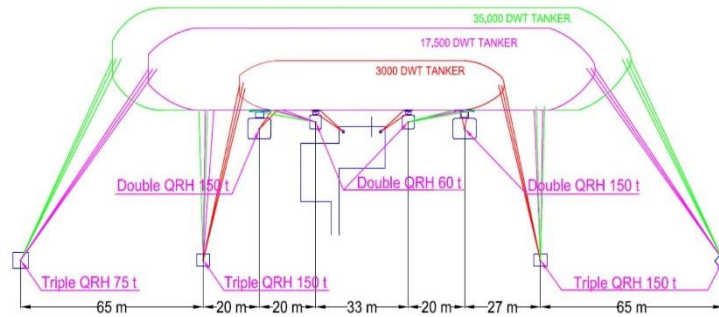
Pertamina Marine Region IV Cilacap			
Refinery Unit IV Terminal	Marine Terminal Information Booklet	Issued	24 th April 2018
		Revised	0



Jetty 1 – Area 70

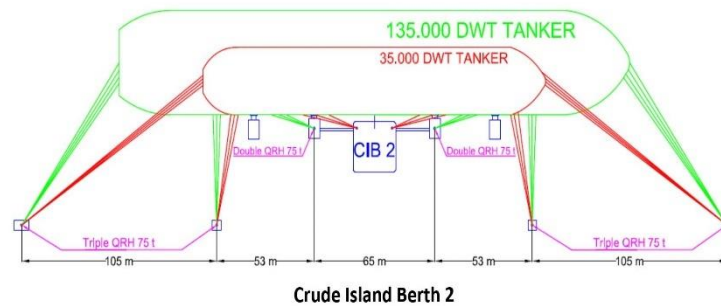
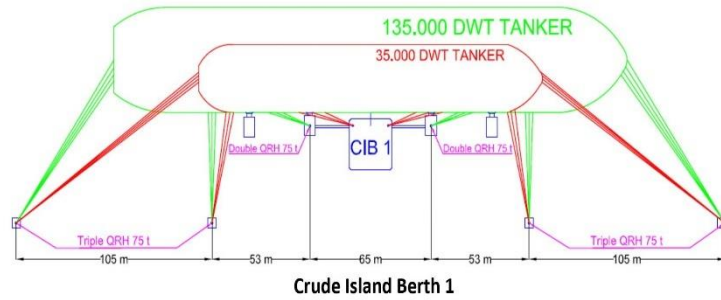


Jetty 2 – Area 70



Jetty 3 – Area 70

Pertamina Marine Region IV Cilacap			
Refinery Unit IV Terminal	Marine Terminal Information Booklet	Issued	24 th April 2018
		Revised	0



1.8 PILOTAGE

Pertamina Cilacap Terminal is pilotage compulsory. Tugs are available and are normally stationed near the oil jetties. Vessel calling at Pertamina Cilacap Terminal to confirm their arrival time to agen on VHF Channel 09 at least 6 hours and not less than 4 hours before departure. Vessels shall report to Kepanduan Cilacap on VHF Channel 12.

1.9 TUG REQUIREMENTS

Table towage guidelines below are intended to assist the terminal user to determine the number of tugs required for a vessel's movement within the port waters of Cilacap.

No	Ship's LOA (m)	Number of Tugs (Minimum)	Total Power (HP) (Minimum)
1	70 – 150	1	2000
2	>150 - 250	2	6000
3	>250	3	11000

LAMPIRAN 2

Narasumber : Dwi Saputra

Jabatan : Loading Master TUKS Pertamina Cilacap

Waktu : 20 Januari 2020

Penulis : Selamat siang Mas Dwi

Narasumber : Selamat Siang det, bagaimana?

Penulis : Mohon ijin mas untuk mencari informasi mengenai pengamanan alur pelayaran pak, sebagai bahan penelitian mas

Narasumber : Ohh boleh det boleh, gimana?

Penulis : pengamanan alur itu sistemnya gimana ya mas?

Narasumber : jadi gini det, pengamanan alur itu sebagai solusi dari kami untuk memperlancar proses lepas sandar kapal tanker

Penulis : ohh begitu ya mas, lalu apa mas penyebab dari dilaksanakan pengamanan alur pelayaran itu sendiri?

Narasumber : jadi disini kan salah satu kilang terbesar di Indonesia, kegiatan lepas sandar kapal juga padat banget. Kalau misalnya ada 1 kapal aja yang terhambat, nanti kapal-kapal selanjutnya juga ikut terhambat.

Penulis : ohh begitu ya mas

Narasumber : iya det, makanya salah satu solusinya dari kami kerjasama dengan vendor boat service sebagai petugas pengamanan alurnya

Penulis : Di TUKS Pertamina Cilacap itu rata-rata 1 bulan ada berapa call ya mas?

Narasumber : Paling sedikit itu 100 kapal det yang bongkar muat disini

Penulis : Oalah, baiklah mas terimakasih informasinya



Dwi Saputra

LAMPIRAN 3

Narasumber : Bapak Gilang. S

**Jabatan : Staff Operasional PT. Pertamina Trans Kontinental
Cabang Cilacap**

Waktu : 22 Januari 2020

Penulis : Selamat siang pak widodo

Narasumber : gimana det?

Penulis : mohon izin pak bertanya pak mengenai pengamanan alur dan penyebab dilaksanakannya pengamanan alur pak

Narasumber : ohh iya det, jadi gini det. Kapal kapal yang sandar disini itu merupakan armada dari Pertamina sebagai distribusi BBM ke indonesia

Penulis : ohh iya pak, lalu bagaimana pak?

Narasumber : nah maka dari itu kelancaran lepas sandar kapal disini juga berpengaruh itu det dengan kelancaran distribusi BBM

Penulis : apakah disini hanya melayani pasokan BBM untuk dalam negri saja pak?

Narasumber : enggak det, disini kegiatan ekspor impor sering dilakukan, makanya agar tidak mendapatkan komplain dari pembeli karena kapal terlambat untuk sailing, makanya dari TUKS Pertamina Cilacap melaksanakan pengamanan alur pelayaran biar jika kapal telah ready akan langsung diberangkatkan

Penulis : oalah jadi begitu ya pak

Narasumber : iya det, jadi meminimalisir komplain dari para pembeli.

- Penulis : berarti pengamanan alur ini tidak hanya untuk melancarkan distribusi BBM saja ya pak?
- Narasumber : utamanya distribusi BBM, tapi disisi lain proses ekspor impor itu juga penting untuk didukung kelancarannya
- Penulis : ohh jadi begitu ya pak. Baiklah pak terimakasih atas informasinya pak
- Narasumber : iya det sama sama



LAMPIRAN 4

Narasumber : Bapak Marsino

Jabatan : Petugas pengamanan alur pelayaran oleh vendor

Waktu : 15 Februari 2020

Penulis : selamat sore pak marsino

Narasumber : sore mas, gimana mas ada yg bisa dibantu?

Penulis : Jadi begini pak, maksud dan tujuan saya kemari untuk mencari informasi seputar pengamanan alur yang bapak laksanakan

Narasumber : oh iya mas, gimana mas gimana?

Penulis : seputar pengamanan alur yang buat kapal kapal pertamina itu pak, itu sistemnya bagaimana pak?

Narasumber : jadi nanti dari agen kapalnya itu kirim permohonannya dulu mas via whatsapp, permohonannya itu nanti kita konfirmasi ke pangkalan mas

Penulis : ohh jadi kirim permohonan dulu ya pak, lalu kenapa harus konfirmasi ke pangkalan pak?

Narasumber : iya mas, nah konfirmasi itu fungsinya agar dari kami bisa luncuran sebelum pandunya naik keatas kapal, ya kira-kira 1 jam sebelumnya lah mas kami udah luncuran buat clear area mas

Penulis : lalu apa kendalanya pak selama pengamanan alur yang bapak laksanakan?

Narasumber : ya yang paling sering terjadi aja ya mas. Yang sering terjadi itu misal di outbar sana itu alun lagi besar mas, nah di pihak HSSE Pertamina itu sendiri melarang mas, sedangkan dibagian marine terus mendesak agar dilaksanakan. Kami juga mengutamakan keselamatan kami mas, jadi kalo kondisi seperti itu saya dan team memutuskan untuk tidak melaksanakan pengamanan alur itu mas, daripada nanti resiko kan mas

penulis : ohh, iya betul sih pak, mengutamakan keselamatan

Narasumber : iyaa mas, lagian armada kami kan Cuma perahu, kalo ke outbar sana ya bahaya dong mas

penulis : ohh, iya betul sih pak. Baiklah kalo begitu pak, terimakasih atas waktu dan kesempatannya pak


Marfino



LAMPIRAN 5

Narasumber : Bapak Rizky Novaldy

**Jabatan : Staff Operasional PT. Pertamina Trans Kontinental
Cabang Cilacap**

Waktu : 16 Februari 2020

Penulis : Selamat pagi mas rizky

Narasumber : pagi juga fin, gimana?

Penulis : mohon ijin bertanya mas mengenai pengaman alur pelayaran yang baru baru ini sedang dilaksanakan

Narasumber : oh iya fin, kenapa ya?

Penulis : pelaksanaan pengamanan alur yang dilakukan vendor itu sistemnya bagaimana ya mas?

Narasumber : ohh kalau itu dari Bayu Samudra Boat Services menyediakan sarananya sendiri. Sarananya itu berupa 2 perahu fin

Penulis : ohh jadi seperti itu ya mas, lalu untuk petugasnya ada berapa ya?

Narasumber : kalau petugasnya, vendor punya 4 orang, jadi 1 perahu isinya 2 orang. Setiap pelaksanaan biasanya menggunakan 1 perahu 2 orang sebagai pelaksana

Penulis : lalu selama pelaksanaannya apakah ada kendala mas?

Narasumber : jelas ada fin, kendalanya itu waktu alun diluar sana sedang tinggi, nah itu kanbahaya buat perahu pengamanan alur, jadi kadang kalau kondisi diluar sedang tidak bersahabat ya pengamanan alur hanya dilakukan sesuai dengan batas kemampuan perahunya itu sendiri

penulis : ohh, iya betul sih mas, harus lebihmengutamakan keselamatan. Lalu dengan kendala tersebut apakah ada dampaknya mas?

itu sudah jelas ada fin, karena lepas sandar tidak dapat dilakukan ketika kondisi alur pelayaran di TUKS Pertamina Cilacap terdapat banyak jaring. Jadi proses Narasumber : bongkar muat dan supply BBM bisa terhambat, ya walaupun tidak sampai kena demurage, tapi yang namanya 1 kapal saja terhambat, akan berdampak pada kapal kapal selanjutnya fin

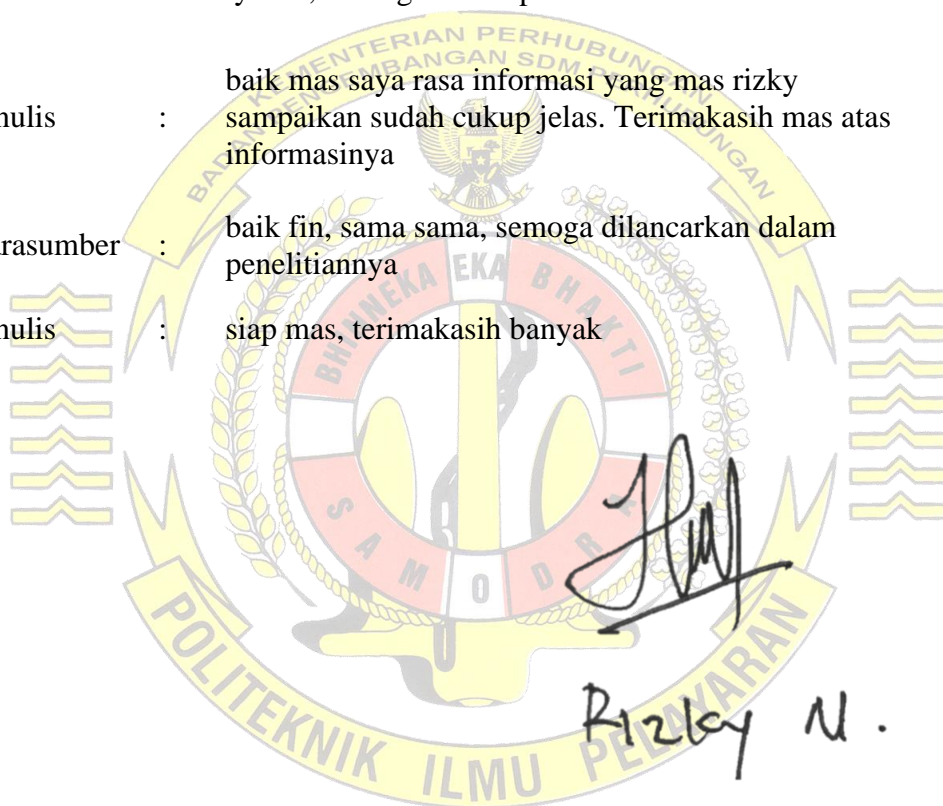
penulis : ohh jadi dampak yang ditimbulkan itu beruntun ya mas bahkan sampai kapal kapal berikutnya

Narasumber : iya fin, kurang lebih seperti itu

penulis : baik mas saya rasa informasi yang mas rizky sampaikan sudah cukup jelas. Terimakasih mas atas informasinya

Narasumber : baik fin, sama sama, semoga dilancarkan dalam penelitiannya

penulis : siap mas, terimakasih banyak



LAMPIRAN 6

Narasumber : Bapak Herman

Jabatan : Operasional Pertamina Marine

Waktu : 25 Februari 2020

Penulis : Pagi pak herman

Narasumber : pagi det, ada apa ya?

Penulis : mohon izin bertanya bapak mengenai kendala dari vendor sebagai pelaksana pengamanan alur pak

Narasumber : oh soal itu, kalo boleh tau digunakan buat apa ya?

Penulis : sebagai bahan penelitian pak

Narasumber : ohh buat penelitian ya, terus gimana det?

Penulis : mohon izin bertanya pak, berdasarkan kendala dari vendor, apakah ada langkah selanjutnya pak dalam pelaksanaan pengamanan alur pelayaran?

Narasumber : ada det, disini kita bekerja sama dengan TNI-AL yang bertugas mengamankan kilang ini

Penulis : ohh jadi bapak TNI-AL tersebut juga memiliki tugas sebagai pengamanan alur pelayaran ya pak?

Narasumber : iya , betul sekali.

penulis : lalu apakah sarana yang digunakan juga dari TNI-AL atau dari pihak lain pak?

Narasumber : untuk sarana kami menggunakan speed boat milik PT. Pertamina Trans Kontinental cabang cilacap.

penulis : ohh jadi pakainya speed boat ya pak?

Narasumber : iya, betul. Belajar dari pengalaman saja lah, walaupun dalam kondisi alun di luar sana sedang tinggi, dengan kondisi speed boat yang terawat, maka kami percaya bahwa speed boat itu dapat digunakan hingga buoy paling luar

penulis : ohh seperti itu ya pak

Narasumber : iya det, apakah ada pertanyaan lagi?

penulis : sudah cukup pak, terimakasih atas informasinya pak

Narasumber : baik det, sama sama



LAMPIRAN 7

Narasumber : Bapak Krisma Wahyu
Jabatan : Staff Operasional PT. Pertamina Trans Kontinental
Cabang Cilacap

Waktu : 27 Februari 2020

Penulis : Malam mas krisma

Narasumber : malam det, gimana ya?

Penulis : maaf mas mengganggu jam piketnya, mohon ijin bertanya mengenai pengamanan alur pelayaran mas

Narasumber : oh iya det, kenapa ya?

Penulis : berdasarkan wawancara saya dengan bapak herman, pengamanan alur pelayaran menggunakan speed boat milik PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap ya mas?

Narasumber : iya betul det

Penulis : itu speed boat yang mana ya mas?

Narasumber : speed boat yang digunakan itu yang RIB 1, 3 dan RIB Sorong

Penulis : kalau selain itu apakah ada armada lain yang digunakan sebagai pengamanan alur mas?

Narasumber : tidak ada det, kapal-kapal mooring yang disini tidak mampu mencapai buoy terluar

penulis : oh jadi begitu ya mas, penyebabnya apa ya mas?

Narasumber : mooring boat jika digunakan sampai buoy luar justru membahayakan det, justru speed boat yang dari karet lebih aman untuk mencapai buoy terluar

penulis : oh pakainya speed boat karet ya mas?

Narasumber : iya det, kemampuan speed boat itu bisa menjangkau hingga Single Point Mooring milik Pertamina

penulis : berarti sudah cukup aman ya mas apabila harus ke buoy luar

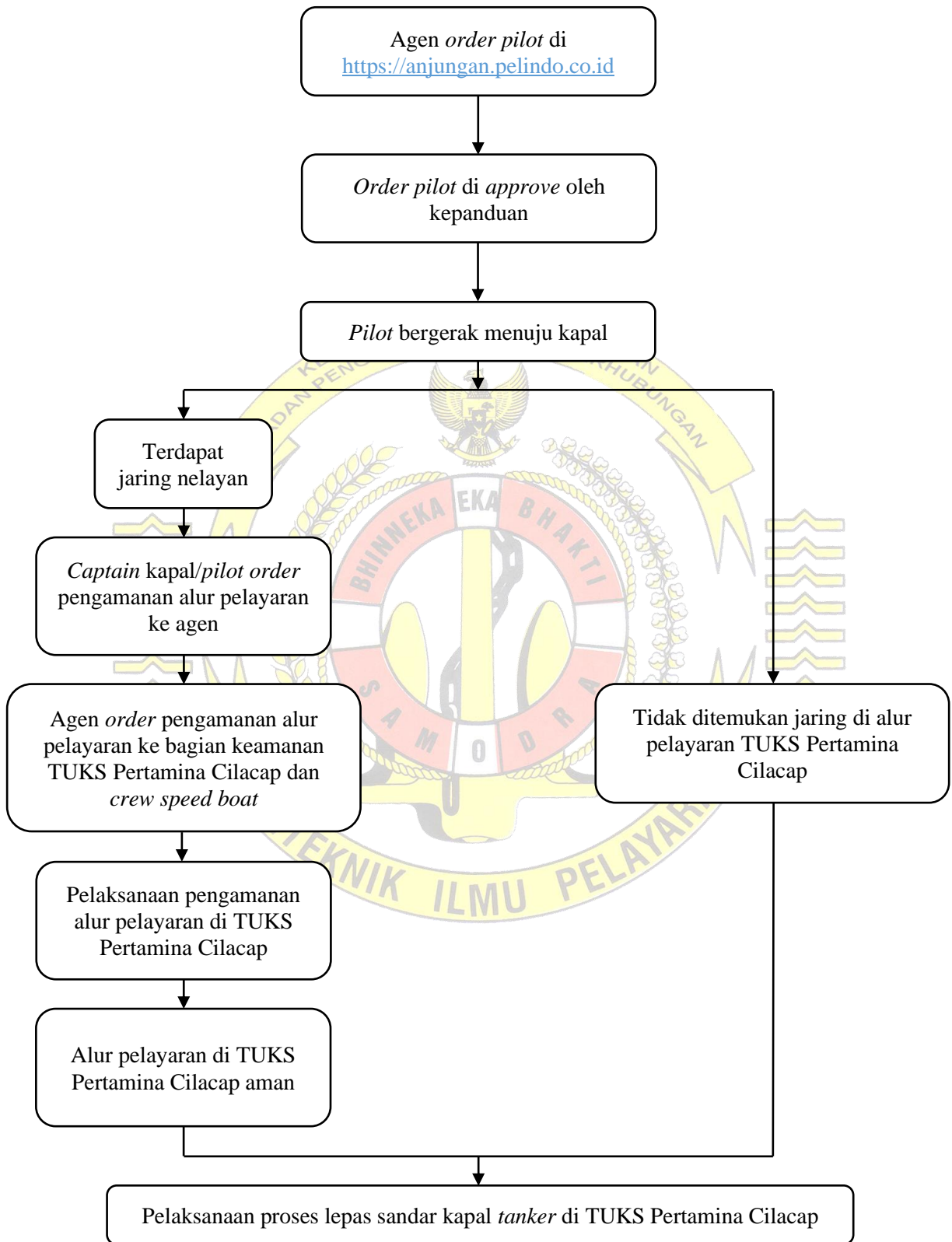
Narasumber : sudah sangat aman sekali det

penulis : oalah begitu ya mas, baiklah mas saya rasa informasi yang saya dapatkan sudah cukup, terimakasih mas atas waktunya

Narasumber : iya det sama sama



LAMPIRAN 8



Lampiran 7. Prosedur lepas sandar kapal *tanker* di TUKS Pertamina Cilacap

LAMPIRAN 9



Cilacap, 15 Januari 2020
No. 414/F34400/2020-SO

Perihal : **Permohonan Pelaksanaan Pengamanan Alur Saat Kegiatan Sandar
dan Lepas Kapal di TUKS Pertamina RU IV Cilacap**

Kepada Yth :
Bayu Samudra Boat Service Cilacap

Di tempat

Sehubungan dengan kondisi alur lalu lintas pelayaran di waktu malam hari yang sewaktu waktu terdapat jaring nelayan. Dengan ini kami memohon ketersediaannya dari Bayu Samudra Boat Service sebagai vendor yang ditujuk untuk dapat mendukung dalam pengamanan alur lalu lintas pelayaran saat kegiatan sandar dan lepas kapal di TUKS Pertamina Cilacap guna menjaga kelancaran proses supply BBM. Selanjutnya seluruh biaya administrasi tersebut dapat ditagihkan kepada Marine Region IV Cilacap.

Demikian dapat kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Direktorat Logistik, Supply Chain dan Infrastruktur
Region Manager Marine IV

Rangga Raditya

Lampiran 9. Surat permohonan dari PT. Pertamina (Persero) kepada *Vendor*

LAMPIRAN 10



Cilacap, 21 Februari 2020
No. 440/F34400/2020-SO

Perihal : **Permohonan Pelaksanaan Pengamanan Alur Saat Kegiatan Sandar
dan Lepas Kapal di TUKS Pertamina RU IV Cilacap**

Kepada Yth :
Manager
PT. Pertamina Trans Kontinental
Cabang Cilacap

Di tempat

Sehubungan dengan kondisi alur lalu lintas pelayaran di waktu malam hari yang sewaktu waktu terdapat jaring nelayan. Dengan ini kami memohon ketersediaannya dari PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap untuk dapat mendukung dalam pengamanan alur lalu lintas pelayaran saat kegiatan sandar dan lepas kapal di TUKS Pertamina Cilacap guna menjaga kelancaran proses supply BBM serta mendukung kehandalan kilang RU IV Cilacap. Adapun bentuk dukungan pengamanan tersebut adalah sebagai penyedia sarana pengamanan alur lalu lintas pelayaran yang juga akan didukung oleh TNI AL sebagai perwakilan tim keamanan kilang RU IV Cilacap. Selanjutnya seluruh biaya administrasi tersebut dapat ditagihkan kepada Marine Region IV Cilacap.

Demikian dapat kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Direktorat Logistik, Supply Chain dan Infrastruktur
Region Manager Marine IV

Rangga Raditya

Lampiran 10. Surat permohonan dari PT. Pertamina (Persero) kepada PT. Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Alfin Zulfian Alfandy
NIT : 541711306450 K
Tempat, tanggal lahir : Semarang, 24 Juli 1999
Agama : Islam
Alamat : Jl. Sriwibowo Dalam VI
No. 133, Kelurahan



Kembangarum, Kecamatan Semarang Barat, Kota Semarang

Nama Orang Tua

a. Ayah : Amat Kuat

Pekerjaan : Wiraswasta

Alamat : Jl. Sriwibowo Dalam VI No. 133,

Kelurahan Kembangarum

Kecamatan Semarang Barat, Kota Semarang

b. Ibu : Uji Murniati

Pekerjaan : PNS

Riwayat Pendidikan

a. SD : SDN Kalibanteng Kidul 01

b. SMP : SMPN 1 Semarang

c. SMA : SMAN 6 Semarang

d. Akademi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (Ank. 54)

Pengalaman Praktek Darat

a. Perusahaan : PT. Pertamina Trans Kontinental cabang Cilacap

b. Alamat : Jl. Tongkol No.20 Cilacap