



**PEMERIKSAAN KELAIKLAUTAN DAN KEAMANAN
KAPAL ASING OLEH *PORT STATE CONTROL* (PSC) DI
PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP**

SKRIPSI

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

Oleh:

**GHORA ARDHYA SURYAWAN
551811316718 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATALAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2022**

HALAMAN PERSETUJUAN
PEMERIKSAAN KELAIKLAUTAN DAN KEAMANAN KAPAL ASING
OLEH *PORT STATE CONTROL* (PSC) DI PELABUHAN
TANJUNG INTAN CILACAP

Disusun Oleh:

GHORA ARDHYA SURYAWAN
551811316718K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 11 Juli 2022

Dosen Pembimbing I
Materi

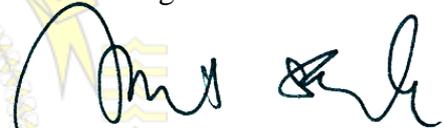


DARYANTO, SH, MM.

Pembina (IV/a)

NIP. 19580324 198403 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar.

Pembina (IV/a)

NIP. 19681227 199903 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



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

Penata Tk I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Pemeriksaan Kelaiklautan Dan Keamanan Kapal Asing Oleh *Port State Control* (PSC) Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap” karya,

Nama : Ghora Ardhya Suryawan

NIT : 551811316718 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Jumat, tanggal 15 Juli 2022

Semarang, 15 Juli 2022

Penguji I



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

Penata Tk I (III/d)

NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji II



DARYANTO, SH, MM.

Pembina (IV/a)

NIP. 19580324 198403 1 002

Penguji III



AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar. E.

Pembina (IV/a)

NIP. 19641212 199808 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina Tk I, (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ghora Ardhya Suryawan

NIT : 551811316718 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing Oleh *Port State Control* (PSC) Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap”

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, 14 Juli 2022

Yang menyatakan pernyataan,



GHORA ARDHYA SURYAWAN

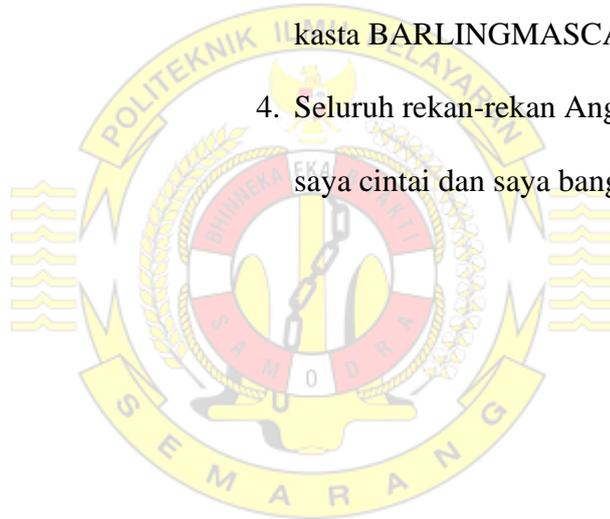
NIT. 551811316718 K

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Don't ever call me lucky. My parents always prayed and sacrificed for me, and me too, I worked my ass for mine.
2. Loyalty is an expensive gift, don't expect it from cheap people.
3. Ingatkah engkau kepada lagu "JOKO TINGKIR NGOMBE DAWET"

Persembahan:

1. Orang tua tercinta
2. Almamater saya PIP Semarang
3. Seluruh rekan saya kelas TALK A dan kasta BARLINGMASCAKEB
4. Seluruh rekan-rekan Angkatan 55 yang saya cintai dan saya banggakan, SIAP!



PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Pemeriksaan Kelaiklautan Dan Keamanan Kapal Asing Oleh *Port State Control (PSC) Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap*”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV 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. Capt. Dian Wahdiana M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program studi TALK PIP Semarang
3. Bapak Daryanto, SH, MM. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

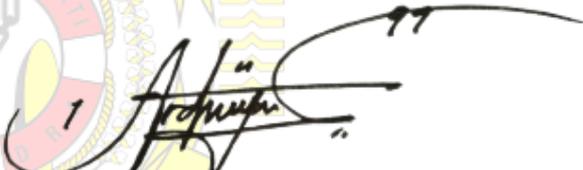
6. PT. Indobaruna Bulk Transport Cabang Cilacap dan PT. Dalian Putra Maritim Cabang Cilacap yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek darat serta membantu penulisan skripsi
7. *Port State Control Officer* KSOP Kelas II Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Demikian, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.



Semarang, 14 Juli 2022

Penulis,


GHORA ARDHYA SURYAWAN

NIT. 551811316718 K

ABSTRAKSI

Suryawan, Ghora Ardhya, 2022, NIT: 551811316718K. "Pemeriksaan Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing Oleh Port State Control di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap", Program Diploma IV, Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto, SH, MM dan Pembimbing II: Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar

Pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing dipengaruhi oleh sistem keselamatan pada kapal dan sangat bergantung kepada inspeksi secara berkala dan survei yang optimal yang dilakukan oleh *Class, Owner, Surveyor* dan *Port State Control (PSC)* pada setiap negara yang memiliki pelabuhan maupun yang menjadi tujuan perdagangan internasional. Kapal dikatakan laiklaut setelah memenuhi persyaratan konvensi yang berlaku, namun apabila pada saat pemeriksaan administrasi dan fisik ditemukan ketidaksesuaian dalam pemenuhan persyaratan konvensi maka dinyatakan sebagai *Deficiency* kemudian pejabat pemeriksa menyampaikan laporan berupa *Form A PSC Report* dan *Form B PSC Report*.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode pendekatan deskriptif kualitatif serta teknik pengumpulan datanya menggunakan teknik observasi, wawancara, dan studi dokumentasi. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah tugas pengawasan dan kewenangan Syahbandar dalam melaksanakan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing dilakukan oleh PSCO. Dampak yang terjadi akibat ditemukannya *Deficiency* pada saat pemeriksaan yang disebabkan oleh adanya *Clear Grounds* yaitu berupa permintaan/informasi dari organisasi dan/atau negara yang berkepentingan yang tertuang di dalam *Form B PSC Report*.

Upaya yang dilakukan apabila ditemukan *Deficiency* pada saat pemeriksaan untuk menutup (*rectify*) *Deficiency* adalah dengan cara melakukan pemeriksaan ulang (*follow up/ reinspection*). Apabila dalam hal hasil pemeriksaan ulang (*follow up/ reinspection*) telah diperbaiki dan/atau dipenuhi sesuai dengan ketentuan konvensi, maka PSCO memberikan pemenuhan hasil pemeriksaan berupa *Form A PSC Report*. Prosedur yang sudah distandarkan seharusnya dapat dengan mudah dimengerti oleh PSCO. Pihak kapal sebaiknya lebih memperhatikan tentang hal-hal yang berkaitan keamanan dan keselamatan diatas kapal. Dokumentasi dari hasil perbaikan *Deficiency* seharusnya diambil lebih jelas.

Kata Kunci: Pemeriksaan, Kelaiklautan dan Keamanan Kapal, Pelabuhan

ABSTRACT

Suryawan, Ghora Ardhya, 2022, NIT: 551811316718K. "Inspection of Marinerworthiness and Security of Foreign Ships by Port State Control at Tanjung Intan Cilacap Port", Thesis. Diploma IV Program, Study Program of Port And Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang,, Supervisor I: Daryanto, SH, MM and Supervisor II: Capt. Mustamin, M.Pd., M.Mar

The seaworthiness and security inspection of foreign ships is influenced by the safety system on the ship and is very dependent on periodic inspections and optimal surveys carried out by Class, Owner, Surveyor and Port State Control (PSC) in every country that has a port or is a destination for international trade. The ship is said to be seaworthy after meeting the requirements of the applicable convention, but if during the administrative and physical inspection a discrepancy is found in the fulfillment of the convention requirements, it is declared as Deficiency then the inspecting officer submits a report in the form of Form A PSC Report and Form B PSC Report.

The method used in this study is a qualitative descriptive approach and the data collection technique uses observation, interviews, and documentation studies. The results obtained from this study are the supervisory duties and authority of the harbormaster in carrying out seaworthiness and security inspections of foreign ships carried out by PSCO. The impact that occurs due to the discovery of Deficiency during the inspection caused by the existence of Clear Grounds is in the form of requests/information from interested organizations and/or countries as stated in Form B PSC Report.

Efforts are made if a deficiency is found at the time of the inspection to rectify the deficiency by conducting a follow-up/reinspection. If the results of the follow-up/reinspection have been corrected and/or complied with in accordance with the provisions of the convention, the PSCO shall provide the fulfillment of the inspection results in the form of a Form A PSC Report. The standardized procedure should be easily understood by PSCO. The ship should pay more attention to matters relating to security and safety on board the ship. Documentation of the results of the Deficiency fix should be made clearer.

Key Words: Inspection, Seaworthiness and Ship Security, Port

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	23
A. Metode Penelitian.....	23
B. Tempat Penelitian.....	25
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	26
D. Teknik Pengumpulan Data.....	27
E. Instrumen Penelitian.....	31
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	34
G. Pengujian Keabsahan Data.....	37
BAB IV HASIL PENELITIAN	41
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	41
B. Deskripsi Data.....	43

C. Temuan.....	60
D. Pembahasan Hasil Penelitian	60
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	78
A. Simpulan	78
B. Keterbatasan Penelitian.....	79
C. Saran.....	80
DAFTAR PUSTAKA	82
DAFTAR LAMPIRAN.....	85
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	120



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Fasilitas Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.....	54
--	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	22
Gambar 4.1 Kantor PT. IBT Cabang Cilacap	51
Gambar 4.2 Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap	56
Gambar 4.3 MV. Kang Yao	58
Gambar 4.4 MV. Promise 2	59
Gambar 4.5 <i>Gangway</i> tanpa penjagaan	67
Gambar 4.6 Pintu Masuk Area <i>Deck</i> Terbuka	69
Gambar 4.7 <i>Fresh Water Inlet Line</i> Tidak Dikunci	70
Gambar 4.8 <i>Crew</i> Sedang Berjaga di <i>Gangway</i>	74
Gambar 4.9 Pintu Masuk Area <i>Deck</i> Setelah Dikunci	75
Gambar 4.10 <i>Fresh Water Inlet Line</i> Setelah Dikunci	76



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship's Particular MV. Kang Yao.....	85
Lampiran 2 Crew List MV. Kang Yao.....	86
Lampiran 3 Form A PSC Report MV. Kang Yao.....	87
Lampiran 4 Form A PSC Report MV. Kang Yao.....	88
Lampiran 5 Last Port Clearance MV. Kang Yao.....	89
Lampiran 6 Port Clearance MV. Kang Yao.....	90
Lampiran 7 Ship's Particular MV. Promise 2.....	91
Lampiran 8 Crew List MV. Promise 2.....	92
Lampiran 9 Form A PSC Report MV. Promise 2.....	93
Lampiran 10 Form B PSC Report MV. Promise 2.....	94
Lampiran 11 Form A PSC Report MV. Promise 2.....	95
Lampiran 12 Last Port Clearance MV. Promise 2.....	96
Lampiran 13 Port Clearance MV. Promise 2.....	97
Lampiran 14 Format Notification of Orderly Inspection.....	98
Lampiran 15 Format Form A PSC Report.....	100
Lampiran 16 Format Form B PSC Report.....	101
Lampiran 17 Format Notification of Detention.....	102
Lampiran 18 Format Information of Detained Vessel.....	103
Lampiran 19 Format Realese Detention.....	104
Lampiran 20 Format Laporan Bulanan Kunjungan Kapal Asing di Pelabuhan ..	105
Lampiran 21 Studi Dokumentasi.....	106
Lampiran 22 Transkrip Wawancara 1.....	112
Lampiran 23 Transkrip Wawancara 2.....	116
Lampiran 25 Hasil Turnitin.....	119



**PEMERIKSAAN KELAIKLAUTAN DAN KEAMANAN
KAPAL ASING OLEH *PORT STATE CONTROL* (PSC) DI
PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP**

SKRIPSI

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

Oleh:

**GHORA ARDHYA SURYAWAN
551811316718 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATALAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2022**

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pengaruh sistem keselamatan pada kapal bergantung pada inspeksi secara berkala dan survei yang optimal yang dilakukan oleh *Class*, *Owner Surveyor* dan *Port State Control* (PSC) pada setiap negara yang memiliki pelabuhan maupun yang menjadi tujuan perdagangan internasional. Maka sudah bukan menjadi hal baru lagi apabila perihal keselamatan selalu menjadi sorotan dan menjadi bahan evaluasi dari berbagai Negara, khususnya di dunia maritim Indonesia.

Terbentuknya PSC sendiri dilatar belakangi karena banyaknya kegagalan tugas-tugas yang dilakukan oleh *Flag State* untuk selalu mengawasi dan menjamin kelaiklautan kapal yang berbendera yang bersangkutan. Berdasarkan hal tersebut maka timbul kesadaran dari suatu negara untuk melindungi daerah dari negara itu sendiri, khususnya sektor maritim dari pencemaran lingkungan yang diakibatkan oleh kapal-kapal lokal maupun kapal-kapal asing yang datang ke negara tersebut.

Di Indonesia sendiri pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan dilaksanakan oleh pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing (PSCO), hal tersebut dijelaskan dalam perjanjian bersama PSC di Asia Pasifik (*Tokyo MoU*) yang telah ditandatangani pemerintah Indonesia di tahun 1993 dan ditambah dengan IMO resolution

A.1138 (31) tentang *Procedures For Port State Control*. Kemudian berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menyebutkan bahwa syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM.119 Tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing serta dilaksanakannya pengukuhan pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing sebagaimana amanat peraturan menteri tersebut, maka legalitas dan panduan *Port State Control Officer* (PSCO) Indonesia untuk melaksanakan fungsi, tugas, peran dan kewenangan menjadi semakin jelas dalam melaksanakan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing untuk memastikan kapal asing tersebut menerapkan prinsip keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan maritim selama melaksanakan kegiatan/operasional di pelabuhan dan untuk membuktikan eksistensi pemerintah Indonesia sebagai negara yang memiliki yuridiksi di pelabuhan (*Port State*) maka diperlukan pengawasan terhadap kapal asing secara intensif oleh pejabat berwenang di pelabuhan.

Untuk memastikan setiap kapal asing yang masuk di Pelabuhan telah menerapkan prinsip keselamatan dan keamanan, Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) kemudian mengangkat dan

mengukuhkan pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing atau PSCO. Dengan adanya pengangkatan dan pengukuhan pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing ini diharapkan dapat menjadi pemicu kejayaan maritim Indonesia guna mendukung Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Dalam melaksanakan tugasnya seorang pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing harus memiliki kode etik, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM.119 Tahun 2017 tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing, Pasal 25 ayat (1) yang menyebutkan bahwa, untuk memastikan integritas, profesionalitas dan transparansi dalam melaksanakan fungsi, tugas dan peran, serta kewenangan, PSCO dilengkapi dengan kode etik sebagai norma dasar yang wajib dipegang teguh dan dilaksanakan. Oleh sebab itu, seorang pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing tidak boleh sembarangan dalam memeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing, harus sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Kelaiklautan kapal menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Pasal 1 ayat (13) adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan

manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan. Kapal dikatakan laiklaut setelah memenuhi persyaratan tersebut, namun apabila pada saat pemeriksaan administrasi dan fisik ditemukan ketidaksesuaian dalam pemenuhan persyaratan konvensi maka dinyatakan sebagai *Deficiency* kemudian pejabat pemeriksa menyampaikan laporan berupa *Form A PSC Report* dan *Form B PSC Report*.

Sesuai dengan pengalaman penulis sewaktu melaksanakan praktek darat di PT. Indobaruna Bulk Transport Cabang Cilacap yang bergerak di bidang keagenan kapal, penulis selalu mendapatkan kesempatan untuk ikut mendampingi PSCO dari KSOP Tanjung Intan Cilacap melakukan kegiatan inspeksi di atas kapal asing

Berdasarkan uraian di atas, kemudian penulis menjadi tertarik untuk menuangkannya di dalam skripsi dengan judul: **“Pemeriksaan Kelaiklautan Dan Keamanan Kapal Asing Oleh *Port State Control* (PSC) di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap”**.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing oleh PSC di pelabuhan tanjung intan cilacap. Hal ini tentu saja didasarkan pada permasalahan yang dialami penulis pada saat melaksanakan praktek darat di PT. Indobaruna Bulk Transport cabang cilacap yang bergerak di bidang keagenan kapal, yaitu ditemukannya ketidaksesuaian (*Deficiency*) di atas kapal pada saat kegiatan

pemeriksaan yang dilakukan oleh PSC di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Sehingga disini penulis berupaya untuk memaparkan bagaimana proses pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing serta upaya yang dilakukan sebagai solusi apabila ditemukan ketidaksesuaian (*Deficiency*) pada saat pemeriksaan.

C. Rumusan Masalah

Rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana prosedur pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing?
2. Apa dampak yang terjadi apabila ditemukan *Deficiency* pada saat pemeriksaan?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan apabila ditemukan *Deficiency* pada saat pemeriksaan?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui prosedur pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan tanjung intan cilacap.
2. Untuk mengetahui dampak yang terjadi apabila ditemukan *Deficiency* pada saat pemeriksaan.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan apabila ditemukan *Deficiency* pada saat pemeriksaan.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Hasil penelitian mengenai “Pemeriksaan Kelaiklautan Dan Keamanan Kapal Asing Oleh PSC di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai prosedur pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing.
- b. Sebagai tambahan informasi serta pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.
- c. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat berguna untuk pedoman penelitian dimasa mendatang.
- d. Dapat digunakan untuk pengembangan pengetahuan lebih lanjut guna meningkatkan kualitas pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang.

2. Manfaat Praktis

- a. Memberi gambaran yang lebih jelas mengenai bagaimana proses pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan oleh *Port State Control* (PSC) yang dilakukan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Sebagai pendukung pembahasan skripsi mengenai pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing oleh *Port State Control* (PSC) di pelabuhan tanjung intan cilacap, maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori penunjang yang diambil oleh penulis dari berbagai sumber untuk mendukung dan menyempurnakan penulisan skripsi ini.

1. Pengertian Prosedur

Secara umum Prosedur adalah sebuah rangkaian aksi yang jelas atau dikatakan juga sebuah tindakan yang harus dilakukan dengan cara atau teknik yang sama dengan yang tertera pada sebuah teks prosedur, agar dapat menghasilkan hal yang sama. sebuah prosedur bisa juga sebagai rangkaian kegiatan atau tahap-tahap yang musti dijalankan agar dapat menghasilkan sesuatu yang di inginkan. misalnya prosedur menerima karyawan, prosedur kenaikan jabatan karyawan, dan lain lain.

Menurut Zaki Baridwan (2002: 3), menjelaskan bahwa prosedur adalah suatu urutan pekerjaan kerani (clerical), biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu bagian atau lebih, disusun untuk menjamin adanya perlakuan yang seragam terhadap transaksi-transaksi perusahaan yang sering terjadi.

Menurut Ida Nuraida (2008: 35), Prosedur adalah urutan langkah-langkah (atau pelaksanaan-pelaksanaan pekerjaan), di mana pekerjaan tersebut dilakukan, berhubungan dengan apa yang dilakukan, bagaimana melakukannya, bilamana melakukannya, di mana melakukannya, dan siapa yang melakukannya.

Menurut Mc Maryati (2008: 43) prosedur adalah serangkaian dari tahapan-tahapan atau urutan-urutan dari langkah-langkah yang saling terkait dalam menyelesaikan suatu pekerjaan. Untuk mengendalikan pelaksanaan kerja agar efisiensi perusahaan tercapai dengan baik dibutuhkan sebuah petunjuk tentang prosedur kerja.

Menurut Irra Crisyanti (2011: 143) prosedur adalah tata cara kerja yaitu rangkaian tindakan, langkah atau perbuatan yang harus dilakukan oleh seseorang dan merupakan cara yang tetap untuk dapat mencapai tahap tertentu dalam hubungan mencapai tujuan akhir.

Menurut Mulyadi (2013: 5) prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang.

Menurut Rudi M Tambunan (2014: 84) definisi dari prosedur adalah pedoman yang berisi prosedur operasional yang ada di dalam suatu organisasi yang digunakan untuk memastikan bahwa semua keputusan dan tindakan, serta penggunaan fasilitas-fasilitas proses yang

dilakukan oleh seseorang di dalam sebuah organisasi yang merupakan anggota organisasi agar dalam pekerjaannya berjalan efektif, efisien, konsisten, standar dan sistematis.

Menurut Cole yang diterjemahkan oleh Badriwan dalam (Wijaya dan Irawan, 2018: 26) menyatakan bahwa prosedur merupakan suatu urutan pekerjaan kerana (*clerical*) biasanya melibatkan beberapa orang dalam suatu bagian atau lebih, disusun untuk menjamin adanya perlakuan yang seragam transaksi-transaksi perusahaan yang sering terjadi.

Wijaya dan Irawan (2018: 26-27) kemudian menyimpulkan bahwa prosedur adalah urutan kegiatan atau aktifitas yang melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih yang dilaksanakan secara berulang-ulang dengan cara yang sama.

Prosedur adalah faktor yang sangat penting dalam pelaksanaan tugas atau pekerjaan, kerjaan perkantoran. Prosedur kerja dibuat untuk memperlancar setiap pekerjaan yang dilaksanakan oleh instansi atau perusahaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan dan sasarannya. Prosedur-prosedur berkaitan dengan suatu langkah yang bertahap dan berkaitan satu sama lain yang digunakan oleh suatu organisasi dalam menyelesaikan pekerjaannya. Dalam sebuah prosedur terdapat langkah-langkah yang saling berkaitan satu sama lain, langkah-langkah ini akan menjadi petunjuk dalam menyelesaikan permasalahan pada suatu

pekerjaan. Di dalam perusahaan tentunya akan membutuhkan sebuah petunjuk tentang prosedur kerja yang terdiri dari tahapan-tahapan suatu pekerjaan, karena hal ini dapat menunjang tercapainya efisiensi perusahaan dengan baik.

Kesimpulan yang dapat diambil dari pengertian prosedur ialah suatu tata cara atau kegiatan untuk menyelesaikan pekerjaan dengan urutan waktu dan memiliki pola kerja yang tetap yang telah ditentukan. Dalam melakukan suatu kegiatan, organisasi memerlukan suatu acuan untuk mengatur dan mengontrol semua aktifitas yang terjadi pada suatu kegiatan.

2. Pengertian Pemeriksaan

Secara umum pengertian pemeriksaan adalah proses perbandingan antara kondisi dan kriteria. Kondisi yang dimaksud disini adalah kenyataan yang ada atau keadaan yang sebenarnya yang melekat pada objek yang diperiksa. Sedangkan kriteria adalah tolak ukur, yaitu hal yang seharusnya terjadi atau hal yang seharusnya melekat pada objek yang diperiksa.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2021 Pemeriksaan adalah Pemeriksaan lengkap terhadap semua hal yang berkaitan dengan sertifikat keselamatan Kapal, guna memastikan pemenuhan semua persyaratan untuk operasional Kapal.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2021 Pemeriksaan Pertama adalah Pemeriksaan yang wajib dikenakan terhadap Kapal bangunan baru dan Kapal asing yang diakui menjadi Kapal berbendera Indonesia dan dilakukan di atas galangan atau dok (dilimbungkan) atau ditempat dimana pergantian bendera dilaksanakan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2021 Pemeriksaan Tahunan adalah Pemeriksaan yang dilakukan terhadap Kapal Barang setiap 12 (dua belas) bulan sekali.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2021 Pemeriksaan Pembaharuan adalah Pemeriksaan yang wajib dikenakan terhadap Kapal setiap 5 (lima) tahun sekali untuk Kapal Barang, dan setiap 12 (dua belas) bulan sekali untuk Kapal Penumpang.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2021 Pemeriksaan Antara adalah Pemeriksaan yang dilakukan dalam waktu 3 (tiga) bulan sebelum atau setelah tanggal Hari Jadi (Anniversary Date) yang kedua atau dalam waktu 3 (tiga) bulan sebelum atau setelah tanggal Hari Jadi (Anniversary Date) yang ketiga dari sertifikat keselamatan Kapal Barang yang akan menggantikan salah satu Pemeriksaan Tahunan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2021 Pemeriksaan di Luar Jadwal atau Tambahan adalah Pemeriksaan yang dilakukan selain dari Pemeriksaan Pertama, Pemeriksaan Tahunan, Pemeriksaan Pembaharuan, dan Pemeriksaan Antara.

Menurut Alvin A. Arens (2012: 14) Pemeriksaan adalah suatu proses pengumpulan dan pengevaluasian bukti tentang informasi yang dapat diukur dari suatu economic entity yang dilakukan oleh seseorang yang kompeten dan independen dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan kesesuaian informasi dimaksud dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan.

Basalamah (2011: 5) kemudian menyimpulkan bahwa Pemeriksaan adalah suatu proses penilaian dan atestasi yang sistematis oleh orang (atau orang-orang) yang memiliki keahlian dan independen terhadap informasi mengenai aktivitas ekonomi suatu badan usaha, dengan tujuan untuk menentukan dan melaporkan tingkat kesesuaian antara informasi tersebut dengan ketentuan yang telah ditetapkan.

Menurut Mulyadi (2002; 40), definisi pemeriksaan adalah suatu proses sistematis untuk memperoleh dan mengevaluasi bukti secara objektif mengenai pernyataan tentang kejadian ekonomi, dengan tujuan untuk menetapkan tingkat kesesuaian antara pernyataan tersebut dengan

kriteria yang telah ditetapkan, serta penyampaian hasil hasilnya kepada pemakai yang berkepentingan.

Pemeriksaan dilakukan dengan tujuan untuk mengendalikan suatu kegiatan yang dijalankan oleh suatu unit usaha tertentu, oleh karena itu pemeriksaan merupakan bagian dari pengawasan sedangkan pengawasan merupakan bagian dari pengendalian. Suatu pengawasan akan menghasilkan temuan temuan yang memerlukan tindak lanjut. Apabila keseluruhan tindak lanjut itu dilaksanakan, maka keseluruhan pekerjaan tersebut merupakan pengendalian. Akan tetapi bilamana tindak lanjut tidak dilaksanakan maka tetap dinamakan pengawasan.

Pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan Kapal Asing berlaku bagi semua jenis dan ukuran Kapal Asing di wilayah pelabuhan Indonesia dan tujuan dari dilaksanakannya pemeriksaan kapal ini adalah untuk memastikan bahwa kapal memenuhi persyaratan ketentuan konvensi yang telah diratifikasi.

3. Pengertian Kelaiklautan dan Keamanan Kapal

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan

pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan kapal yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

4. Pengertian Kapal

Pengertian kapal menurut Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) pasal 309 adalah semua perahu dengan bentuk dan jenis apapun, apabila tidak diperjanjikan lain kapal termasuk perlengkapannya. Menurut ketentuan ini kapal dianggap termasuk alat perlengkapannya, yaitu segala sesuatu yang tidak merupakan bagian dari kapal dan diperuntukan pemakaian secara terus menerus seperti jangkar, pedoman, sekoci, dan lain-lain. Catatan ini penting, khususnya dalam penjabaran dari berbagai persetujuan menyangkut kapal.

Sedangkan pada KUHD pasal 310 yang dimaksud kapal laut adalah semua kapal yang digunakan untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukan untuk itu. Pada KUHD pasal 311 yang dimaksud Kapal Indonesia adalah kapal yang dimiliki oleh WNI atau badan hukum yang duapertiga sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia dan berkedudukan di Indonesia.

Dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimaksud kapal adalah kendaraan air, dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakan oleh tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Dengan demikian, kapal tidaklah semata alat yang mengapung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan, sekalipun ia berada di bawah laut seperti kapal selam.

5. Pengertian Kapal Asing

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Kapal asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia.

6. Pengertian Pelabuhan

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 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 pelayaran dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dengan jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang

dan/atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

7. Pengertian *Port State Control*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 *Port State Control* yang selanjutnya disingkat PSC adalah pengawasan negara terhadap kelaiklautan dan keamanan kapal asing yang masuk di wilayah pelabuhan guna memastikan pemenuhan persyaratan sesuai dengan ketentuan konvensi yang dilaksanakan oleh Syahbandar.

8. Pengertian *Port State Control Officer*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing atau *Port State Control Officer* yang selanjutnya disingkat PSCO adalah Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang ditunjuk oleh Syahbandar yang memiliki kewenangan untuk melakukan tugas pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing sesuai dengan ketentuan konvensi.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2021 Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal adalah pejabat pemerintah yang mempunyai kualifikasi dan keahlian di bidang keselamatan Kapal dan diangkat oleh Menteri.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 PSCO melaksanakan fungsi pengawasan terhadap kelaiklautan dan keamanan Kapal Asing yang masuk di wilayah pelabuhan Indonesia sesuai dengan ketentuan konvensi yang telah diratifikasi. Selain melaksanakan fungsi tersebut, PSCO dapat membantu pelaksanaan pemeriksaan terhadap setiap kecelakaan Kapal Asing untuk mencari keterangan dan/atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal di wilayah perairan territorial Indonesia. Dalam melaksanakan fungsi tersebut, PSCO melakukan secara independen dan tidak dapat diintervensi oleh pihak lain.

9. Pengertian *Tokyo Memorandum of Understanding*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 *Tokyo Memorandum of Memorandum* yang selanjutnya disingkat Tokyo MOU adalah nota kesepahaman yang ditandatangani oleh negara anggota konvensi di wilayah Asia Pasifik untuk melaksanakan pengawasan pemeriksaan dan keamanan kapal asing sesuai dengan ketentuan konvensi.

10. Pengertian Inspeksi

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Inspeksi yang selanjutnya disebut *Inspection* adalah pelaksanaan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan

kapal asing untuk memastikan pemenuhan persyaratan sesuai dengan ketentuan konvensi.

11. Pengertian Ketidaksesuaian

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Ketidaksesuaian yang selanjutnya disebut *Deficiency* adalah hasil inspeksi berupa temuan kondisi kapal yang tidak memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan konvensi.

12. Pengertian Tanpa Ketidaksesuaian

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Tanpa Ketidaksesuaian yang selanjutnya disebut *No Deficiency* adalah hasil inspeksi berupa temuan kondisi kapal yang telah memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan konvensi.

13. Pengertian *Clear Grounds*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 *Clear Grounds* Adalah informasi dalam bentuk tertulis maupun tidak tertulis atau bukti adanya kondisi kelaiklautan dan keamanan kapal tidak sesuai dengan dokumen dan sertifikat kapal serta pemenuhan persyaratan ketentuan konvensi.

14. *New Inspection Regime* yang selanjutnya disingkat NIR

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 *New Inspection Regime* yang selanjutnya disingkat NIR Adalah pedoman penetapan periode waktu pemeriksaan

kelaiklautan dan keamanan kapal asing berdasarkan pada *Tokyo Memorandum of Understanding* (Tokyo MOU).

15. *Asia Pasific Computerized Information System* (APCIS)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 *Asia Pasific Computerized Information System* (APCIS) Adalah pusat data dan informasi yang dikelola oleh *Tokyo Memorandum of Understanding* (Tokyo MOU).

16. Pengertian Ketidaksesuaian Yang Berakibat Pada Tindakan Menunda

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Ketidaksesuaian yang berakibat pada tindakan menunda yang selanjutnya disebut *Detainable Deficiency* adalah hasil inspeksi berupa temuan kondisi kapal yang tidak memenuhi *IMO Resolution A. 1052 (27)* serta *Tokyo MOU Guideliness* yang mengakibatkan tindakan menunda (*Detention*) keberangkatan kapal.

17. Pengertian Tindakan Menunda Yang Selanjutnya disebut (*Detention*)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Tindakan Menunda Yang Selanjutnya disebut (*Detention*) Adalah tindakan untuk menunda keberangkatan kapal yang dilakukan oleh *Port State Control Officer* (PSCO) berdasarkan pada kondisi tidak terpenuhinya persyaratan sesuai dengan ketentuan konvensi yang dapat mengancam keselamatan kapal, jiwa manusia, dan/atau lingkungan maritim.

18. Pengertian Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP)

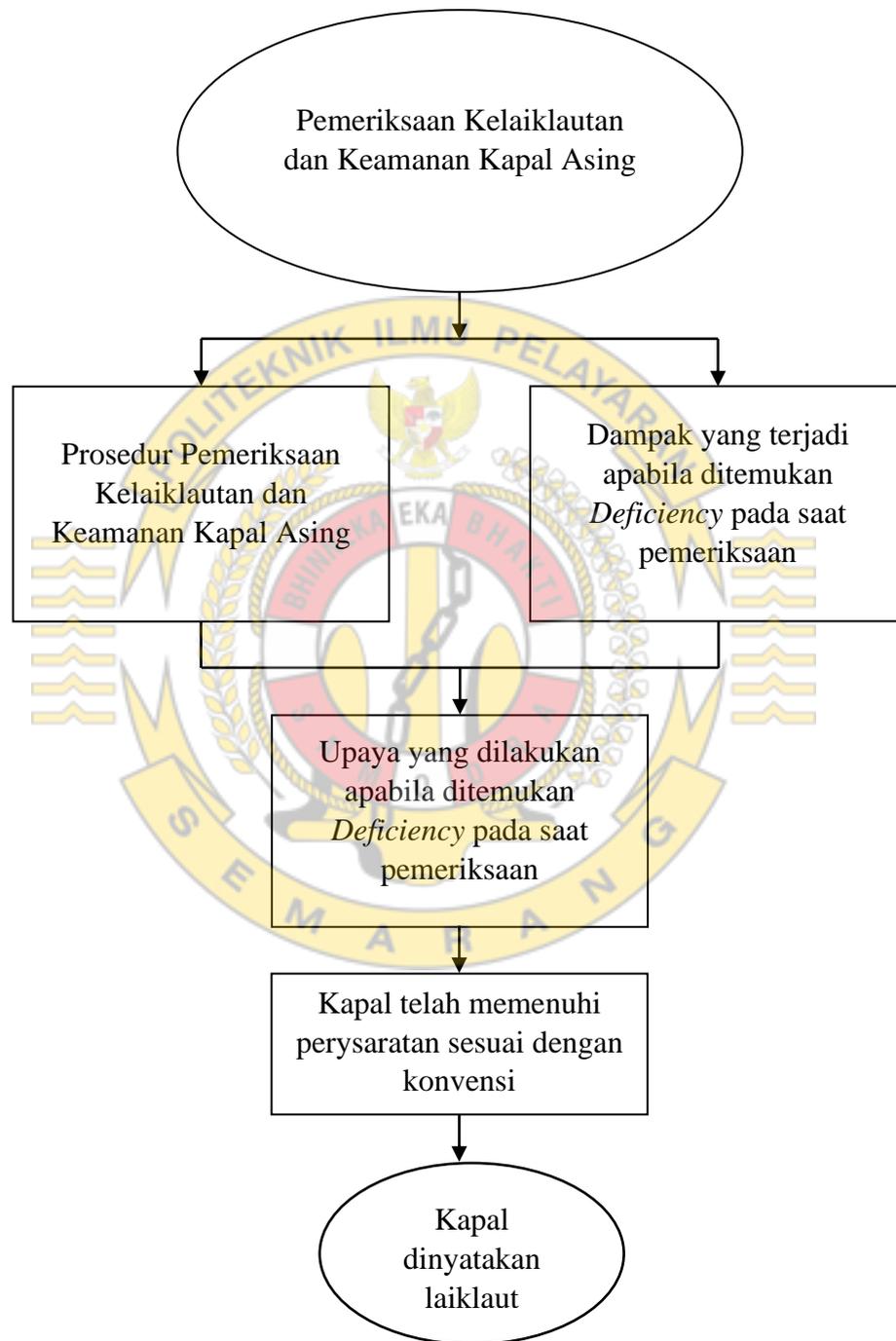
Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi peraturan, pengendalian pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian peayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Unit Pelaksana Teknis (UPT) Adalah Kantor Kesyahbandaran Utama, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Pelabuhan Batam, dan Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.

19. Pengertian Syahbandar

Menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Syahbandar adalah pejabat pemerintah di Pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka pikir penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

C. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan di PT. Indobaruna Bulk Transport serta hasil pembahasan mengenai pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing oleh *Port State Control* (PSC) di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Prosedur pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing oleh *port state control* (PSC) di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sudah sesuai dengan prosedur yang ada karena runtutan kegiatannya sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017 Tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing. Di dalam peraturan tersebut dijelaskan secara terperinci mengenai Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing serta bagaimana proses pemeriksaanya.
2. *Deficiency* yang ditemukan berdasarkan dari adanya *Clear Grounds* yaitu permintaan dari kesatuan dan/atau negara yang berkepentingan yang tertuang di dalam *Form B PSC Report* menimbulkan dampak yang berkaitan dengan keamanan di atas kapal. Hal ini menjadi lebih jelas setelah peneliti melakukan pengamatan dan bertanya langsung dengan

PSCO terkait dengan *Deficiency* tersebut. Apabila petugas jaga/*crew* *gangway* lalai dalam berjaga, maka dapat memicu hal-hal yang tidak diinginkan, seperti misalnya adanya penumpang gelap (*stowaway*) yang naik ke atas kapal tanpa sepengetahuan *crew* kapal. Kemudian

3. Berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan oleh peneliti, *Deficiency* yang ditemukan adalah berdasarkan *Clear Grounds*, yaitu berupa permintaan/informasi dari organisasi dan/atau negara yang berkepentingan. Sehingga upaya yang dapat dilakukan untuk menutup (*rectify*) *Deficiency* ini adalah dengan cara melakukan pemeriksaan ulang (*follow up/ reinspection*) di pelabuhan singgah berikutnya. Apabila dalam hal hasil pemeriksaan ulang (*follow up/ reinspection*) telah diperbaiki dan/atau dipenuhi sesuai dengan ketentuan konvensi, maka PSCO memberikan pemenuhan hasil pemeriksaan berupa *Form A PSC Report*.

D. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini telah diusahakan dan dilaksanakan sesuai dengan prosedur ilmiah, namun demikian masih memiliki keterbatasan, yaitu:

1. Tidak adanya penelitian terdahulu yang dapat dijadikan acuan dan referensi, sehingga pada penelitian ini penulis hanya menggunakan data dan pedoman yang ada.

2. Penelitian ini bersifat *cross sectional* yaitu hanya diteliti dalam satu waktu yang terbatas dan hanya untuk membuktikan kondisi yang terjadi pada waktu penelitian dan perubahan yang mungkin sudah dan akan terjadi tidak dapat diamati lagi.

E. Saran

Dalam hal ini penulis akan memberikan saran yang diambil dari simpulan data dan keterbatasan masalah diatas untuk meningkatkan pengetahuan khususnya bagi penulis dan pembaca tentang pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing. Dengan harapan dapat menjadi referensi yang bisa dikembangkan untuk meningkatkan dalam prosedur pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing. Adapun saran-saran yang ingin penulis sampaikan adalah sebagai berikut:

1. Prosedur yang sudah distandarkan seharusnya dapat dengan mudah dimengerti dan diterapkan oleh aparatur atau pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing, karena dalam hal ini PSCO diseleksi dan diangkat langsung oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut, sehingga sudah memenuhi standar dalam melaksanakan prosedur yang sudah tertuang dalam PM No. 119 Tahun 2019 Tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing.
2. Untuk mencegah terjadinya *Deficiency*, sebaiknya pihak kapal lebih memperhatikan tentang keselamatan dan keamanan di atas kapal, hal ini

tentu saja harus sesuai dengan peran jabatan masing-masing. Terutama perwira yang memiliki tanggung jawab terhadap kegiatan dinas jaga, keamanan di atas kapal, serta peralatan di atas kapal.

3. Dalam hal kegiatan pemeriksaan ulang (*follow up/reinspection*) sebaiknya dokumentasi dari hasil perbaikan lebih jelas sehingga pada saat di unggah ke dalam system APCIS terlihat lebih jelas peralatan atau bagian yang sudah dipenuhi persyaratannya.



DAFTAR PUSTAKA

- A. Michael Huberman, dan Matthew B. Miles. 1992, *Analisis data kualitatif Terj. Tjejep Rohidi*, UI Press, Jakarta.
- Al Muchtar, Suwarma. 2015, *Dasar Penelitian Kualitatif*, Gelar Potensi Mandiri, Bandung.
- A. Muri. Yusuf. 2014, *Metodologi Kuantitatif, Kualitatif, & Penelitian. Gabungan*, Prenadamedia Group, Jakarta.
- Arens, Alvin A. 2012. *Auditing Assurance Service, An integrated Approach* (14th ed), Prentice Hall Inc, New Jersey.
- Arikunto, S. 2006, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Dermawan. 2013, *Panduan Menyusun Skripsi, Tesis, dan Desertasi*, CV. Andi Offset, Yogyakarta.
- Dewi, Irra Chrisyanti. 2011, *Pengantar Ilmu Administrasi*, PT Prestasi Pustakaraya. Jakarta.
- Ida Nuraida. 2008, *Manajemen Administrasi Perkantoran*. Kanisius, Yogyakarta.
- Khairani, Ade Irma dan Manurung, Wan Rajib Azhari. 2019, *Metodologi Penelitian Kualitatif Case Study*, CV. Trans Info Media, Jakarta Timur.
- Maryati, Mc. 2008, *Manajemen Perkantoran Efektif*. UPP AMP YKPN, Yogyakarta.
- Moleong, Lexy J. 2017, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Mulyadi. 2002, *Auditing*, Edisi Kelima, Cetakan Pertama, Salemba Empat, Jakarta.
- Mulyadi. 2013, *Sistem Akuntansi*, Edisi Ketiga, Salemba Empat, Jakarta.

Nasution, Arman Hakim. 2003), *Perencanaan dan Pengendalian Produksi*, Cetakan Pertama, Guna Widya, Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 119 Tahun 2017
Tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2021
Tentang Tata Cara Pemeriksaan, Pengujian, Dan Sertifikasi Keselamatan Kapal

Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.

Sugiyono. 2007, *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta, Bandung.

Sugiyono. 2012, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Alfabeta, Bandung.

Surakhmad, Winarno. 1989, *Pengantar Penelitian Ilmiah*, Tarsito, Bandung.

Tambunan, Rudi M. 2014. *Pedoman Penyusunan Standard Operating Procedures*.
Maietas Publishing, Jakarta.

The American Accounting Association, Committee on Basic Auditing Concepts
Terj. Basalamah (2015: 5).

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Wijaya, Darma dan Roy Irawan. 2018, *Prosedur Administrasi Penjualan Bearing Pada Usaha Jaya Teknika Jakarta Barat*.

Wiriaatmadja, Rochiati. 2009. *Metode Penelitian Tindakan Kelas*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Baridwan Zaki. 2002, *Intermediate Accounting*, BPFE, Jakarta.

Zuldafrial. 2012. *Penelitian Kualitatif*, Yuma Pustaka, Surakarta.

LAMPIRAN 1

SHIP'S PARTICULARS MV. KANG YAO

SHIP'S PARTICULARS	
SHIP'S NAME	: KANG YAO
CALL SIGN	: VRAL8
FLAG	: HONG KONG, CHINA
PORT OF REGISTRY	: HONG KONG
OFFICIAL NO.	: HK-1412
IMO NO.	: 9278777
LENGTH(O.A.)	: 188.500M
LENGTH(REGISTERED)	: 179.910M
LENGTH(P.P.)	: 179.000M
BREADTH(MLD.)	: 32.260M
BREADTH(EXT.)	: 32.293M
DEPTH(MLD.)	: 17.150M
DEPTH(EXT.)	: 17.188M
SUMMER DRAFT(EXT.)	: 12.163M
HEIGHT(B.L.)	: 44.627M
GROSS TONNAGE	: 29,342
NET TONNAGE	: 17,664
SUEZ GROSS TONNAGE	: 30,716.59
SUZE NET TONNAGE	: 27,958.05
PANAMA	: 24,362.20
TYPE OF SHIP	: DRY BULK CARRIER
PLYING LIMIT	: OCEAN GOING
SERVICE SPEED	: 14.5 KTS
HORSE POWER	: 10,450/107RPM
CLASSIFICATION	: CCS
HEAVY CARGOES, NOS 2&4 HOLDS MAY BE EMPTY", +AMS, +ACCU, ESP, HCS	
CARGO HOLD CAPACITY (GRAIN/BALE Cub.M)	
HOLD 1	10,845.0 10,683.0
HOLD 2	14,507.0 14,226.0
HOLD 3	13,621.0 13,337.0
HOLD 4	14,424.0 14,151.0
HOLD 5	13,019.0 12,898.0
TOTAL	66,416.0 65,295.0
BW CAPACITY	
BALLAST TKS	: 15,464.0M3
HOLD NO.3	: 13,621.0M3
TOTAL	: 29,085.0M3
FW CAPACITY	: 347.4M3
BUNKERS CAPACITY	
FUEL	: 1,843.0M3
MDO	: 182.9M3
DEADWEIGHT & DRAFT	
ZONE/ DRAFT /DEADWEIGHT/FREE BOARD	
TFW	12.693M 54,340MT 4.495M
FW	12,440M 52,986MT 4.748M
T	12.416M 54,374MT 4.772M
S	12.163M 52,988MT 5.025M
W	11.910M 51,605MT 5.278M
HATCH SIZE: 5 Holds / 5 Hatches	
HOLD 1	16.74M x 18.60M
HOLD 2	21.39M x 18.60M
HOLD 3	18.60M x 18.60M
HOLD 4	21.39M x 18.60M
HOLD 5	22.32M x 18.60M
CARGO GEARS:	
4 SETS DECK JIB CRANE	
ELECTRO-HYDRAULICTYPE	
(AFT OF CARGO HOLD THRU 1-4)	
30 MTS (SWL) x 19m/min x26 Mr	
FRESH WATER ALLOWANCE/277 MM	
DEADWEIGHT (DW): 52,988 MT	
DSP 52988 + 7780 = 60768	
TPC/54.7 TPI/139	
SHIP'S RADIO STATION	
MMSI	: 477680200
INMARSAT-C TLX:	447700093
VESAT TEL:	0086-17499950331
E-MAIL:	kangyao@fairweather.bjles.net
Please send all message to this address	
OWNERS	AQUILA MARINE NAVIGATION INC.
	C/O FAIRWEATHER STEAMSHIP CO., LTD
OPERATORS	FAIRWEATHER STEAMSHIP CO., LTD., HONG KONG
	Rm. 2004-7, 20/F.China Merchants Tower,
	SHUN TAK CENTRE, 200 CONNAUGHT ROAD
	CENTRAL, HONG KONG
	TEL: (852)25891888
	FAX: (852)25891878/25891868/25891889
	TLX: 68442 FWSCL HX/65576 FWSCL HX
	CBL: BRIDGELINE
	E-MAIL: fwscl@fairweather.com.hk
P&I CLUB	CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION
	LIMITED, CHINA
SHIP'S BUILDERS	OSHIMA SHIPBUILDING CO., LTD., JAPAN
YARD NO.	: 10375
KEEL LAID	: JUN 17,2002
LAUNCHED	: OCT 14,2004
DELIVERED	: NOV 16,2004
LIGHT SHIP CONDITION	
LIGHT SHIP	: 7,780 MTS
FORE DRAFT	: 0.55M
AFT DRAFT	: 3.29M
MEAN DRAFT	: 1.92M
MAIN ENGINE	
KAWASAKI MAN B&W 6S50MC-C	
MCO BHP	: 10,450 PS AT 107.0 RPM (7686kw)
NORMAL OUTPUT BHP:	8,885 PS AT 101.4 RPM
GENERATOR	
MAIN GENERATOR	: DIESEL 440 kw x 3 sets
EMERGENCY GENERATOR	: DIESEL 80 kw x 1 set
PROPELLER	: 4 - BLADES, Ni-Al-BRONZE
ANCHOR & ANCHOR CHAINS	
ANCHOR WEIGHT:	6,240KG/6,240KG
ANCHOR CHAIN DIA:	68MM
LENGTH 2 x	316.5M 11.5 SHACKLES
OTHER LIFTING APPLIANCES	
TPC/54.7 TPI/139	
4 SET GRAB	8700KG X 12CUM

LAMPIRAN 2
CREW LIST MV KANG YAO

CREW LIST

Ship's Name / Cell Sign KANG YAO / VITALS	Part of CILACAP	Nationality	Date and Place of Birth	Arrival	Departure	Port of CILACAP	Port of Destination	Date of Arrival / Departure		CERTIFICATES/LIENCES		SEAMEN AGREEMENT
								Exp. Date	Passport no	NO. OF CERTIFICATES	Exp. Date	
1	YAO LINGFEI	CHINA	1975.09.15 JIANG XI	2020.09.23	TIAN JIN	A01056438	A01056438	2024.01.15	EB3641471	ADA111201902203	2024.04.10	
2	WANG WEIDONG	CHINA	1968.02.19 JIANG SU	2020.09.23	TIAN JIN	A01055242	A01055242	2023.11.20	EB8068341	ADA111201817861	2021.12.16	
3	WANG YUXIN	CHINA	1996.02.24 TIAN JIN	2020.09.23	TIAN JIN	A00866688	A00866688	2022.11.03	EF3387975	ADA112201804120	2023.06.12	
4	HAO FUGUANG	CHINA	1972.03.24 HE BEI	2020.09.23	TIAN JIN	A90066029	A90066029	2025.12.01	EA7004658	ADA114202003726	2025.06.28	
5	ZHAO BENWU	CHINA	1974.10.01 HU BEI	2020.09.23	TIAN JIN	A01054726	A01054726	2023.10.13	E91500612	AD0211202003008	2025.05.17	
6	ZHANG SHIYONG	CHINA	1969.08.12 TIAN JIN	2020.09.23	TIAN JIN	A00864065	A00864065	2021.08.29	EB5930038	AD0217201806032	2023.09.10	
7	CHEN ZHANGXO	CHINA	1973.03.10 TIAN JIN	2020.09.23	TIAN JIN	A01140328	A01140328	2024.11.29	EJ2840386	AD0213202005073	2025.09.01	
8	XIE PENGHUA	CHINA	1987.04.03 HE NAN	2020.09.23	TIAN JIN	A00937738	A00937738	2022.04.19	EB552198	AD0213201903070	2024.05.08	
9	ZHENG LEI	CHINA	1990.06.15 JIANG SU	2020.09.23	TIAN JIN	A90039802	A90039802	2025.07.30	EJ3751772	AF0114201505112	2025.06.15	
10	WU TAO	CHINA	1968.02.11 JIANG SU	2020.09.23	TIAN JIN	A90047856	A90047856	2025.06.17	EJ1019752	ADA11420201602690	2023.02.11	
11	YUAN WEISHUN	CHINA	1979.05.22 HE BEI	2020.09.23	TIAN JIN	A01107829	A01107829	2024.07.23	EG2110804	ADA11420201500333	2044.05.22	
12	LU ZHIQIANG	CHINA	1968.03.21 TIAN JIN	2020.09.23	TIAN JIN	A00935512	A00935512	2022.03.02	EB2084799	ADA11420201803464	2023.03.21	
13	YU BOTAO	CHINA	1972.02.05 HU BEI	2020.09.23	TIAN JIN	A00902898	A00902898	2022.08.23	E01613660	AEH1420201601801	2027.02.09	
14	NIE LEI	CHINA	1968.07.20 HE BEI	2020.09.23	TIAN JIN	A00893185	A00893185	2021.12.02	EJ2848030	ADA11420201510803	2023.07.20	
15	WANG XIN	CHINA	1986.09.01 HE BEI	2020.09.23	TIAN JIN	A90048538	A90048538	2025.06.14	EJ1788552	AC001202000238	2061.09.01	
16	BAI PUYI	CHINA	1970.12.20 HE BEI	2020.09.23	TIAN JIN	A01056205	A01056205	2023.11.19	EB4019645	AD021420201600430	2025.12.20	
17	WANG HAITAO	CHINA	1988.06.25 SHAN DONG	2020.09.23	TIAN JIN	A01112824	A01112824	2024.09.19	EH3025617	AEB215202000816	2023.06.23	
18	GUO JIANGUO	CHINA	1967.05.04 TIAN JIN	2020.09.23	TIAN JIN	A01107889	A01107889	2024.07.26	EB0068652	ADA21420201801334	2022.05.04	
19	LI NUBO	CHINA	1974.06.29 SHAN DONG	2020.09.23	TIAN JIN	A01027030	A01027030	2023.06.14	EJ1589686	ADA21420201801229	2029.06.29	
20	KONG JINSHENG	CHINA	1974.04.13 SHAN DONG	2020.09.23	TIAN JIN	A01056438	A01056438	2024.01.13	EF9038440	AD001201901580	2029.04.18	
21	YIN HUANG	CHINA	1976.11.26 HE BEI	2020.09.23	TIAN JIN	A00840462	A00840462	2022.08.09	EA3270285	ADA001201801645	2041.11.26	
22	GUAN WENBIN	CHINA	1988.09.10 SHAN DONG	2021.02.10	FANGS CHENG	A8007458	A8007458	2025.12.29	EJ3078938	AC001202001257	2063.09.10	
23	LI YONGBO	CHINA	2002.05.20 SHAN XI	2020.09.23	TIAN JIN	A90041228	A90041228	2025.08.26	EA2898732	AED001202000618	2067.05.20	

LAMPIRAN 3

FORM A PSC REPORT MV. KANG YAO



Ministry of Communications
Directorate General of Sea Communication
8 Medan Merdeka Barat Jakarta, Indonesia
Telp.(62) (61) 3811 308 Fax (62) (21) 3506530

Form A

Master

Head Office

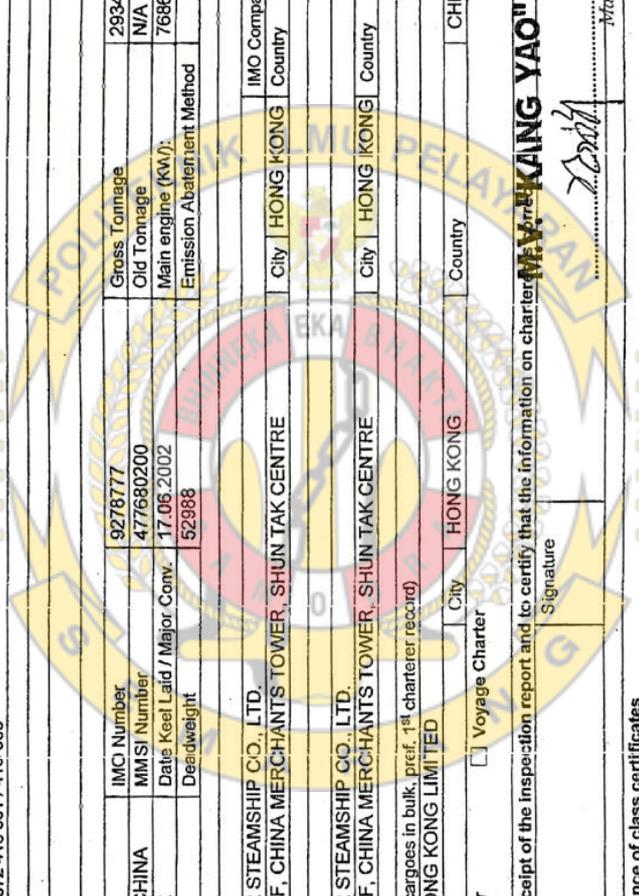
PSCO

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PASIFIC REGION 1)

1. Name of reporting Authority : Indonesia		2. Name of Ship : <u>KANG YAO</u>	
3. Flag of Ship : <u>HONGKONG</u>		4. Type of Ship : <u>BULK CARRIER</u>	
5. Call Sign : <u>VRAL8</u>		6. IMO Number : <u>9298997</u>	
7. Gross Tonnage : <u>29242</u>		8. Deadweight : <u>92900</u>	
9. Year of Build : <u>2004</u>		10. Date of Inspection : <u>13-06-24</u>	
11. Place of Inspection : <u>Cilacap Port</u>			
12. Classification Society : <u>CCS</u>		13. Date of Release from Detention ? :	
14a. IMO Company Number : <u>1192203</u>		14 b. Particular of Company :	
- <u>Farwickan Pienhoff Co. Ltd.</u>			
15. Name and Signature of Master to Certify that the information under 14 is correct M.V. "KANG YAO"			
Name : <u>YAO LING FENG</u>		Signature : 	
16. Details of Ship Certificate (s)			
(a) Title Certificate	(b) Issuing Authority	(c) Date of issue	Master and expiry (dd/mm/yy)
1. Load Line	CCS	01.11.2019	12.11.2024
2. Cargo Ship Safety Construction (SC)	CCS	20.02.2024	15.11.2024
3. Cargo Ship Safety Equipment (SE)	CCS	01.11.2019	15.11.2024
4. Cargo Ship Safety Radio (SR)	CCS	29.09.2020	11.11.2024
5. International Oil Pollution Prevention (IOPP)	CCS	01.11.2019	15.11.2024
6. Minimum Safe Manning	CS	22.07.2016	-
7. International Tonnage Certificate	CS	27.10.2004	-
8. Safety Management Certificate (SMC)	CCS	28.11.2014	17.01.2023
9. Document of Compliance (DOC)	CCS	02.08.2017	23.09.2022
10. International Ships Security Certificate (ISSC)	CCS	26.11.2022	11.01.2023
11. International Air Pollution Prevention (IAPP)	CCS	16.10.2020	15.11.2024
12. International Sewage Pollution Prevention (ISPP)	CCS	01.11.2019	15.11.2024
13. MLC	CCS	07.11.2018	20.02.2022
(d) Information on last intermediate or annual Survey Date (dd/mm/yy)	Surveying Authority	Place	
1. 26.10.2020	CCS	SINGAPORE	
2. -	-	-	
3. 26.10.2020	CCS	CINGAPORE	
4. 28.10.2020	CCS	SINGAPORE	
5. 24.10.2020	CCS	SINGAPORE	
6. -	-	-	
7. -	-	-	
8. 12.09.2020	CCS	SINGAPORE	
9. 02.09.2020	CCS	HONGKONG	
10. 12.09.2020	CCS	SINGAPORE	
11. 26.10.2020	CCS	SINGAPORE	
12. -	-	-	
13. -	-	-	

LAMPIRAN 4

FORM A PSC REPPORT MV KANG YAO

 <p>Paris MoU on Port State Control</p>	<p>REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING</p> <p>ON PORT STATE CONTROL</p>				
FORM A					
<p>Reporting authority: ROMANIAN NAVAL AUTHORITY Address: RNA Building, Constanta 900900 Telephone: + 40 372 419 845 / 419 846; Fax: + 40 372 416 801 / 416 883 E-mail: RNA@RNA.RO; PSC@RNA.RO Website: WWW.RNA.RO</p>					
					
SHIP PARTICULARS					
Name	KANG YAO	IMC Number	9278777	Gross Tonnage	29342
Flag	HONG KONG, CHINA	MMSI Number	477680200	Old Tonnage	N/A
Type	BULK CARRIER	Date Keel Laid / Major Conv.	17.06.2002	Main engine (KW):	7686 / 1
Call Sign	VRAL8	Deadweight	52988	Emission Abatement Method	
ISM COMPANY		FAIRWEATHER STEAMSHIP CO., LTD.		IMO Company Number	1192205
Address		RM. 2004-7, 20/F, CHINA MERCHANTS TOWER, SHUN TAK CENTRE		City	HONG KONG
MLC SHIP OWNER		FAIRWEATHER STEAMSHIP CO., LTD.		City	HONG KONG
Address		RM. 2004-7, 20/F, CHINA MERCHANTS TOWER, SHUN TAK CENTRE		Country	CHINA
CHARTERER (only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, pref. -1 st charterer record)		ALAM BULK HONG KONG LIMITED		City	HONG KONG
Name		ALAM BULK HONG KONG LIMITED		Country	CHINA
Address		-			
<input type="checkbox"/> Demise Charter <input checked="" type="checkbox"/> Voyage Charter					
Name and signature of master to confirm the receipt of the inspection report and to certify that the information on charter		Signature		Master	
Name:		YAO LINGFENG			
Classification Society(ies) responsible for issuance of class certificates		CHINA CLASSIFICATION SOCIETY (CCS)		date of issue	20.02.2021
Issuing entity		CHINA CLASSIFICATION SOCIETY (CCS)		date of expiry	15.11.2024
Recognised Organization(s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag State					
Issuing entity		AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS), LLOYD'S REGISTER (LR)			
<p><small>*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates of the ship is required to carry.</small></p>					

LAMPIRAN 6
PORT CLEARANCE MV KANG YAO



CILACAP
SPB.IDCXP.0621.0000055



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal <i>Ship</i>	MV. KANG YAO	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	VRAL8 / 9278777	Bendera <i>Flag</i>	HK
Nakhoda <i>Master</i>	YAO LINGFENG	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	29342	Perusahaan <i>Company</i>	PT. DALIAN PUTRA MARITIM

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor <i>Number</i>	: SPB.IDCXP.0621.0000055
Tanggal <i>Date</i>	: 14 Jun 2021
Jam <i>Time</i>	: 14:06:09

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

Disetujui
Approved

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: CILACAP	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 15 JUN 2021 07:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: BALIKPAPAN
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 23 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: NIJIL		
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: CILACAP				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 14 JUN 2021			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 21:32:53				

LAMPIRAN 7

SHIP'S PARTICULARS MV PROMISE 2

PARTICULARS OF MV PROMISE 2						
CALL SIGN	VRHY9	KEEL LAID	05.03.2010			
FLAG	HONG KONG	LAUNCHED	19.06.2010			
PORT OF REGISTRY	HONG KONG	DELIVERED	10.09.2010			
OFFICIAL NUMBER	HK. 2978	SHIPYARD	SAMHO SHIPBUILDING CO. LTD. S.KOREA			
IMO NO.	9571272	EX NAME	APOLLONAS			
CLASS. SOCIETY	KR	COMMUNICATIONS				
CLASSIFICATION NO.	1000035	SAT-C TLX	447 703 347			
P AND I CLUB	JAPAN P&I	FBB- TEL	+ 870 773 111 640			
		Email: promise@networkship.com				
		MMSI DSC	477 814 100			
		V-SAT TEL (BRIDGE)+	82 70 4435 3976			
		V-SAT TEL (MASTER)+	82 70 4435 3977			
OWNERS	PROMY 2 LIMITED CORP.					
	STX Marine Service Co., Ltd.					
TECHNICAL MANAGER	17F, PANOCAEN Bldg., 102, Jungang-Dearo, Jung-Gu, Busan, 48938, Korea T: 82-51-461-2182 F: 82-51-461-2176 M: 82-10-2787-1295					
OPERATORS	AS ABOVE					
DIMENSIONS	Metres	Feet				
LOA	180.82	594.30				
LENGTH (BP)	172.00	564.16				
BREADTH (moulded)	30.00	98.40				
DEPTH (moulded)	14.80	48.54				
HEIGHT (Maximum)	45.62	149.63				
BRIDGE FRONT - BOW	152.14	499.01				
BRIDGE FRONT-STERN	28.68	94.07				
			45.62M			
			152.14 M			
			127.2M			
			28.68 M			
			19.25M			
			180.82M			
			Keel to hatch No.1-5 cover top 17.453 M			
REGISTERED	SUEZ	PANAMA				
NET TONNAGE	10616	21282.29	19102			
GROSS TONNAGE	22927	23703.69				
IDENTIFICATION NOS		SIN8006284				
LOADLINES	FREEBOARD	DRAFT	DW	DISPL.		
TROPICAL FRESH	4.604M	10.249M	34429.1	44002.3		
FRESH	4.808M	10.045M	32400.6	41978.8		
TROPICAL	4.823M	10.030M	33377.9	42950.5		
SUMMER	5.027M	9.826M	32400.6	41973.8		
WINTER	5.231M	9.622M	31426.81	41000.0		
FWA	219	GRAIN CAPACITY OF HOLDS				
TPC	47.8	Hold No.	Cubic Mtrs	Cubic Ft		
LIGHT VSL	9573.19	1	6,284.5	221,935		
		2	10,087.0	356,219		
		3	10,118.7	357,339		
		4	10,118.7	357,339		
		5	9,569.3	337,937		
		TOTAL	46,178.2	1,630,768		
		HATCH NO.1:	15.20 X 15.00M			
		SIZES:	NO 2-5: 20.80 X 21.00M			
		CARGO GEAR	4 x30T ELECT- HYD CRANES, 3x12 CBM GRABS			
PROP. IMM. DRAFT	6.00M	TANK CAPACITY IN CUBIC METERS				
		FUEL TKS	100%	95%	BW TKS	100%
		FUEL OIL	1667.7	1584.3	FORE PEAK	835.0
		DIESEL OIL	188.2	178.79	WBTS 1-5	10492.8
		LUBE OIL	124.8	118.86	NO.3 HGLB	18118.7
		FW	356.8	338.86	APK	364.4
					TTL BALLAST	21810.9
		BALLAST PUMPS	2 X 800CBM/HRx 35M + 2 EDUCTORS			
		FIRE & GS PUMPS	2 X 180/200 CBM/HRx 90/45M			
		HATCH COVER LOAD	2.45 TM2			
		TANK TOP LOAD	24.0T/ M2			
		MACHINERY & TECHNICAL INFORMATIONS				
		MAIN ENGINE	HYUNDAI MAN B&W 6S46MC-C7			
		M.C.R.	7,860KW x 129.0 RPM			
		N.C.R.	7,074KW x 124.5 RPM			
		PROPELLER	5 BLADE DIA 5.4m (Ni Al BRONZE)			
		RUBBER	SEMI BALANCED TYPE			
		GENERATOR	3 SETS YANMAR 650KW (6EY18L)			
		FW GENERATOR CAP	DONGHWA ENTEC, 23TON/DAY			
		MONORAIL/ DAVITS	ER OHC- 3T, PROV- 3T, BNKR DVT-0.9Tx2, RESCUE BOAT DAVIT- 2.3T			
		HATCH COVERS	MACGREGOR STEEL FOLDING TYPE			
		BOW ANCHORS				
		PORT	STBD			
		NUMBER	1			1
		CHAIN (68MM- 27.5M)	11 SHKL			12 SHKL
		WEIGHT	5850KG			5850KG
		HIGH HOLDING POWER STOCKLESS ANCHORS (1 6PR)				
		LIFEBOAT CAPACITY	25P x1 NO (FREE FALL)			
		LIFERAFT CAPACITY	25P x2 NOS +6x1NO FWD			
		RES BOAT CAPACITY	6Px1 NO (STBD)			
		LSA /ACCMN CAPACITY	25 PERSONS			
		CO2 FIXED FIRE EXTINGUISHING SYSTEM FOR E/R				
		WINDLASS / MOORING WINCHES / ROPES				
			AFT		FWD	
		WINCHES (12.5T x 15M/MIN)	2		2	
		WINDLASS (22.5T x 9M/MIN)			2	
		HAWSER DRUM	4		4	
		WARPING DRUM	2		2	
		CHAIN WHEEL			2	
		MOORING ROPES- TYP	NOS	Size		BS
		POLYPROPELENE	8(FWD)	60-75mm(8 STR PLAITED)		65 T
		POLYPROPELENE	8(AFT)	60-75mm(8 STR PLAITED)		65 T

LAMPIRAN 8
CREW LIST MV PROMISE 2

1. Name of Ship M/V PROMISE 2				2. LAST PORT OF CALL ESPERANCE, AUSTRALIA			3. Date of ARRIVAL 07TH JUL 2021	
4. Nationality of ship HONG KONG				5. PORT OF ARRIVAL CILACAP, INDONESIA			6. Nature and No. of identity document	
7.N	8. Family name, given name	9. Rank /rating	10. Sex	11. Nationality	12. Date and place of birth 13. Embarkation place, Date	Passport (Expiry)	Seaman's Book (Expiry)	
1	CHOI KWANG UNG	MASTER	MALE	SOUTH KOREAN	2-May-1965 DAEGU 19-Sep-2020 KWANGYANG	M20557397 22-Oct-2028	MP845-22332 UNLIMITED	
2	HERY SETIAWAN	C/O	MALE	INDONESIAN	24-Aug-1977 SOLOK 6-Jan-2021 KUALA TANJUNG	C5351217 5-Nov-2024	F290724 26-Dec-2022	
3	RUDY PALCAO PURBA	2/O	MALE	INDONESIAN	2-May-1982 KASINDIR 22-May-2021 SUNDA STRAIT	C6787137 28-Feb-2025	F343934 20-May-2023	
4	JUNG EUJU	3/O	MALE	SOUTH KOREAN	23-Feb-1996 SEOUL 19-Sep-2020 KWANGYANG	M32561340 12-Jun-2025	IC177-00092 UNLIMITED	
5	KIM CHONGSU	C/E	MALE	SOUTH KOREAN	7-Apr-1960 CHUNGBUK 22-May-2021 SUNDA STRAIT	M16372844 29-May-2025	IC852-10717 UNLIMITED	
6	GANDA ULI NAINGGOLAN	1/E	MALE	INDONESIAN	4-Aug-1973 PEMATANG CIANTAR 6-Nov-2020 SUNDA STRAIT	B5436050 11-Nov-2021	F301469 27-Jan-2023	
7	FAZRIE	2/E	MALE	INDONESIAN	26-Aug-1974 JAKARTA 6-Nov-2020 SUNDA STRAIT	B8532592 14-Dec-2022	E141179 10-Jan-2022	
8	NOVIK IRWANTO	3/E	MALE	INDONESIAN	30-Oct-1993 PATI 22-May-2021 SUNDA STRAIT	C5794353 9-Dec-2024	D075245 23-Jun-2022	
9	ISMAIL IBNU SAHRI	BSN	MALE	INDONESIAN	2-Jun-1983 BANGKALAN 6-Nov-2020 SUNDA STRAIT	C7310401 15-Sep-2025	G016478 10-Sep-2023	
10	RICO SIMATUPANG	AB	MALE	INDONESIAN	24-Feb-1971 JAKARTA 22-May-2021 SUNDA STRAIT	B9190109 5-Feb-2023	F276008 6-Sep-2022	
11	ALI RIDO	AB	MALE	INDONESIAN	21-Mar-1974 BANGKALAN 6-Nov-2020 SUNDA STRAIT	B7020732 16-May-2022	D013992 12-Nov-2021	
12	RIDWAN BACHRUDDIN	AB	MALE	INDONESIAN	7-Jan-1972 JAKARTA 6-Nov-2020 SUNDA STRAIT	C1403725 6-Dec-2023	F159328 12-Dec-2021	
13	BUSTANIL SYARIF BUDIHI	OS	MALE	INDONESIAN	21-Apr-1985 SULI 22-May-2021 SUNDA STRAIT	C4259224 12-Aug-2024	G019382 23-Nov-2023	
14	TRIYQYON	NO 1 OLR	MALE	INDONESIAN	20-Jun-1979 TEGAL 22-May-2021 SUNDA STRAIT	C5796800 30-Dec-2024	E033967 17-Nov-2022	
15	SANTOSA SLAMET SUBAGYO	OLR	MALE	INDONESIAN	18-Sep-1971 NGAWI 22-May-2021 SUNDA STRAIT	C5795971 19-Dec-2024	E112153 24-Aug-2023	
16	SADLY TRI SAPUTRA	OLR	MALE	INDONESIAN	29-Jul-1975 JAMBI 6-Nov-2020 SUNDA STRAIT	C5795150 13-Dec-2024	F024975 23-May-2022	
17	LUTHFI HAWARI	WPR	MALE	INDONESIAN	11-Nov-1996 SERANG 22-May-2021 SUNDA STRAIT	C7791412 8-Feb-2026	F011972 5-Apr-2022	
18	RIFAI	C/CK	MALE	INDONESIAN	15-Nov-1961 BANGKALAN 6-Nov-2020 SUNDA STRAIT	B9576118 8-Feb-2023	E124312 21-Oct-2023	
19	IBNUH AROBI	MM	MALE	INDONESIAN	26-Aug-1989 BANGKALAN 6-Nov-2020 SUNDA STRAIT	B7268089 16-May-2022	F234504 23-May-2022	

14 Date and signature by master, authorized agent or officer



M/V PROMISE 2
MASTER OF M/V PROMISE 2

LAMPIRAN 9

FORM A PSC REPORT MV PROMISE 2

FORM A

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION¹⁾

(reporting authority) **MINISTRY OF OCEANS AND FISHERIES, REPUBLIC OF KOREA** copy to: master
head office
(PSCO)

(address) Government Complex Sejong, 5-Dong, 94, Dasom2-Ro, Sejong-City Republic of Korea

(telephone) +82-44-200-5815 if ship is detained, copy to:
flag state
IMO
recognized organization, if applicable

(telefax) +82-44-200-5848

(e-mail address) pckorea@korea.kr

1 name of reporting authority REPUBLIC OF KOREA 2 name of ship PROMISE 2

3 flag of ship HONG KONG 4 type of ship B/C 5a call sign VRHY9 5b MMSI number 477814100

6 IMO number 9591292 7 gross tonnage 22,927 8 deadweight (where applicable)

9 date keel laid 05-03-10 10 date of inspection 30-04-21 11 place of inspection POHANG

12 classification society K.R. 13 date of release from detention ²⁾

14a IMO company number 1739467 14b particulars of company STX MARINE SERVICE CO. LTD

15 name and signature of master to certify that the information under 14b is correct:
name CHUL KWANG CHUNG signature [Signature]

16 details of ship certificates

a. title	b. issuing authority	c. date of issue and expiry	
1 CARGOSHIP SAFETY CONSTRUCTION	K.R.	13-09-20	09-09-25
2 CARGOSHIP SAFETY EQUIPMENT	"	-	-
3 CARGOSHIP SAFETY RADIO	"	31-09-20	-
4 IOPP	"	26-01-19	14-07-22
5 IAPP	"	13-09-20	09-09-25
6 ISPP	"	-	-
7 LOAD LINE	"	-	-
8 DOCUMENT OF COMPLIANCE	"	11-07-19	02-07-24
9 SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE	"	12-07-19	11-07-24
10 INTERNATIONAL SHIP SECURITY	"	13-07-19	12-07-24
11 MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT	F.S.	10-07-20	-
12 TONNAGE	"	19-01-11	-
13 INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM	K.R.	26-01-19	-
14 INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY	"	-	-
15 MARITIME LABOUR CERTIFICATE	"	14-07-19	13-07-24
16 BWMC	"	05-07-20	14-07-25

d information on last intermediate or annual survey

date	surveying authority	place
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		

17 deficiencies no yes (see attached FORM B)

18 ship detained no yes (3)

19 supporting documentation no yes (see annex)

Issuing office POHANG REGIONAL OCEANS & FISHERIES ADMINISTRATION NAME PARK DANG EYU
(duly authorized PSCO of reporting authority)

signature [Signature]

telephone +82-54-245-1525-7 E-mail @korea.kr
telefax +82-54-242-1326

This report must be retained on board for period of two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.
1) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port State that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
2) To be completed in the event of a detention.
3) Masters and companies are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.

LAMPIRAN 11

FORM A PSC REPORT MV PROMISE 2



Ministry of Communications
 Directorate General of Sea Communication
 8 Medan Merdeka Barat Jakarta, Indonesia
 Telp. (62) (61) 3811 308 Fax. (62) (21) 3506530

Master

Head Office

PSCO

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PASIFIC REGION 1)

1. Name of reporting Authority : Indonesia 2. Name of Ship : PROMISE 2

3. Flag of Ship : HONGKONG 4. Type of Ship : BULK CARRIER 5. Call Sign : VIKHYD

6. IMO Number : 9571272 7. Gross Tonnage : 22927 8. Deadweight : 32401

9. Year of Build : 2010 10. Date of Inspection : 8 July 2021 11. Place of Inspection : Cilacap Port

12. Classification Society : KR 13. Date of Release from Detention ? :

14a. IMO Company Number : 17392167 14 b. Particular of Company :
 STX MARINE SERVICES CO LTD

15. Name and Signature of Master to Certify that the information under 14 is correct
 Name : CHAI KUNHONG Signature : _____

16. Details of Ship Certificate (s)

(a) Title Certificate	(b) Issuing Authority	(c) Date of issue	and	expiry (dd/mm/yyyy)
1. Load Line	KR	13/09/2020		09/09/2025
2. Cargo Ship Safety Construction (SC)	KR	13/09/2020		09/09/2025
3. Cargo Ship Safety Equipment (SE)	KR	13/09/2020		09/09/2025
4. Cargo Ship Safety Radio (SR)	KR	21/07/2020		09/09/2025
5. International Oil Pollution Prevention (IOPP)	KR	26/01/2019		19/07/2022
6. Minimum Safe Manning	F/C	10/07/2020		-
7. International Tonnage Certificate	F/C	13/01/2011		-
8. Safety Management Certificate (SMC)	KR	12/07/2019		11/07/2024
9. Document of Compliance (DOC)	KR	11/07/2019		08/07/2024
10. International Ships Security Certificate (ISSC)	KR	13/07/2019		12/07/2024
11. International Air Pollution Prevention (IAPP)	KR	13/09/2020		09/09/2025
12. International Sewage Pollution Prevention (ISPP)	KR	13/09/2020		09/09/2025
13.				

(d) Information on last intermediate or annual Survey

Date (dd/mm/yyyy)	Surveying Authority	Place
1.		
2.		
3.		
4.		
5.	28/06/2021 KR	ESPERANCE, AUSTRALIA
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.		
13.		

17. Deficiencies No Yes (See attached FORM B)

18. Ship Detained No Yes

19. Supporting Documentation No Yes (See Annex)

Original to : Master, Copy to : Head Office, PSCO if Ship is Detained, copy to : Flag State and Recognized Organization (if applicable)

Regional/ Port Administrator Office
 Harbour Master and Port Authority of Cilacap

Telephone : 0282-532710
 Facsimile : 0282-532711

Name : NASAN ABUNG PUTUT
 Signature : _____

PSC
 Regional PSCO of Reporting Authority

This report must be retained on board for a period of two years and must be available for consultation by port State control officers at all times.
 1) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port State Control that an inspection by the port State. Mentioned in the heading has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ships is required to carry.
 2) To be Completed in the event of detention.

LAMPIRAN 12

LAST PORT C;EARENCE MV PROMISE 2



**Australian
BORDER FORCE**

CERTIFICATE OF CLEARANCE

Customs Act 1901 Section 118

*Port / Airport of ESPERANCE, AUSTRALIA
(name or * port /airport where * ship / aircraft is cleared for departure)

I hereby certify that CAPTAIN CHOI KWANG UNG, * master / pilot of
(full name of the * master of the ship / pilot of aircraft)

the HONG KONG *ship / aircraft PROMISE 2,
(* Nationality of the ship / marks of Nationality and aircraft registration) (name of ship / aircraft-flight number)

bound for CILACAP, INDONESIA has, in respect of the proposed * voyage / flight,
(next * port / airport of call)

complied with the provisions of the Customs Act 1901 and that accordingly that * ship / aircraft is cleared for departure.

Dated this 28TH Day of JUNE 2021

Collector / CEO *

MARITIME OPERATIONS ESPERANCE

TO CONFIRM THE AUTHENTICITY OF THIS DOCUMENT PLEASE EMAIL

esperance.shipping@border.gov.au

THIS IS A COMUTER GENERATED CERTIFICATE AND NO SIGNATURE IS REQUIRED

REGIONAL COMMANDER WA

Customs' Stamp



* strike out which ever is not applicable

LAMPIRAN 13
PORT CLEARANCE MV PROMISE 2

Firefox https://sps-inaportnet.deplub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/c...



CILACAP
SPB.IDCXP.0721.0000042



REPUBLIC INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal <i>Ship</i>	MV. PROMISE 2	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	VRHY9 / 9571272	Bendera <i>Flag</i>	HK
Nakhoda <i>Master</i>	CHOI KWANG UNG	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	22927	Perusahaan <i>Company</i>	PT. DALIAN PUTRA MARITIM

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor
Number : SPB.IDCXP.0721.0000042

Tanggal
Date : 10 Jul 2021

Jam
Time : 04:45:18

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

Disetujui
Approved

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: CILACAP	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 11 JUL 2021 06:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: KWINANA
Jumlah awak kapai <i>Number Of Ship Crews</i>	: 19 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: NIHIL		
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: CILACAP				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 10 JUL 2021			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 12:53:23				

LAMPIRAN 14

FORMAT NOTIFICATION OF ORDERLY INSPECTION



MINISTRY OF TRANSPORTATION
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
 PORT OF
PORT STATE CONTROL INSPECTION

Dear Master,
 MV.....
 Flag.....

Indonesia takes Port State Control (PSC) very seriously and considers it to be an essential tool in ensuring the safety and welfare of seafarers and protection of the marine environment. Thank you for your time and support in this process.

In undertaking my duties as a PSC inspector I commit that I will act with professionalism, integrity, honesty and courtesy whilst on board your ship.

Further I undertake to observe all fair and reasonable requests from you during my time on board. If at any time you think I have not acted appropriately please tell me and you can also provide your views to psc_tanjungpriok@dephub.go.id. I can assure you such communication will be taken seriously.

For your information, it is illegal to offer any inducements (bribes) to PSC inspectors. PSC inspectors will not only reject such offers but will report them to Directorate Sea and Coast Guard Indonesia, who will take appropriate action. PSCO Indonesia acknowledges the generous spirit in which gifts are sometimes offered but to remove any possible misconceptions I am under strict instructions not to accept gifts. Please do not be insulted by this.

.....
 Date Name of Inspector Signature

DOCUMENTATION
 To expedite the PSC inspection process, DGST Indonesia finds it useful to give Masters these lists of documentation and other items that comprise the major part of our PSC inspections. If possible our PSC Inspector will advise if a particular item is not required but it must be noted that the lists are not exhaustive. During this inspection kindly ensure a responsible member of the crew is available to accompany the PSC inspector at all times around the vessel.

It would be helpful if the following documentation could be assembled together in one location for the inspection:

• Ship's Certificates	• Cargo Gear Record Book
• Crew List	• SOLAS Training Manual
• Last PSC Inspection Report	• Shipper's Declaration / Cargo MSDS
• Officer and Crew Certificates of Competency with STCW endorsements and Certificates of Recognition	• Cargo Loading / Discharge Plan
• Approved Stability Information	• Ship / Shore Safety Check List
• Official Log Book (Deck Log Book & Engine Log Book)	• P & A Manual (Chemical Tankers)
• Record of Drills	• Document of Compliance (Dangerous Goods)
• ECDIS Certification and licenses (Vessel / Company)	• Document of Compliance (Grain Loading)
• Garbage Management Plan and Record Book	• Document of Compliance IMSBC Code
• Oil Record Book	• Annual Test Reports; EPIRB, AIS, VDR,
• SOPEP Manual / SMPEP / SEEMP	• LRIT Conformance Test Report
• Class Survey Report (Including Enhanced Survey Documentation if Applicable)	• Shore Based Maintenance Agreement (Radio Equipment)
• Master's Review of ISM	• Copy of Watch Schedule (at Sea and in Port) and Hours of Rest Records
• Gas Detector Calibration Certificate (Bulk Carriers and Oil Tankers)	• P&I Certificate of Entry
• Cargo Securing Manual	• Continuous Synopsis Record
	• International Civil Liability Insurance Certificate (Bunker/Oil Pollution)
	• IAPP Supplement Copy
	• ISPP Copy

I will also require to operationally test the following items of equipment as a minimum

• Funnel Flaps and Engine Room Fan Dampers (PLEASE UNLOCK FUNNEL ACCESS DOOR)	• Oily Water Separator (No Discharge Overboard)
• Emergency Fire Pump (ARRANGE 1 FIRE HOSE FWD AND 1 FIRE HOSE AFT)	• Fire control station / CO ² Room
• Emergency Generator (No Blackout) - SEQUENCE TESTING	• Lifeboat Engines (PLEASE SEE LASHING PHOTO'S)
	• GMDSS Radio
	• Radar
	• SART / EPIRB

I will also require to access the lifeboats. I require that additional restraints are fitted to the lifeboats between the davits and the lifting gear to enhance safety whilst inside the boats. I will assess the arrangements provided prior to my entry into the lifeboats but you should determine the nature of the arrangements that you will use in this respect and you must ensure that the arrangements are removed after the inspection.

PSCO INDONESIA INSPECTORS ENTERING LIFEBOATS

The maritime industry is well aware of the number of incidents occurring worldwide regarding lifeboat release arrangements. Predominately, the detentions relate to defective maintenance of the equipment. This equipment is often designed in such a way that clearances and the proper maintenance to these lifeboats is absolutely critical.

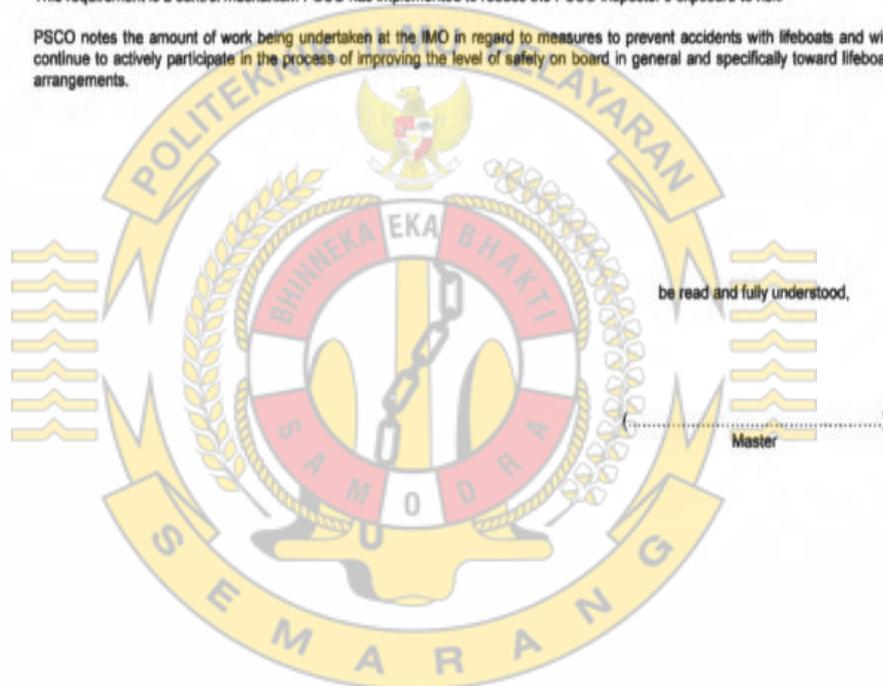
PSCO has instructed its inspectors that they should not rely solely on the boat harbor pins and gripes as being sufficient for a PSCO inspector to enter a lifeboat, unless it can be demonstrated to the PSCO inspector that lifeboat release arrangements are correctly set. If unable to be demonstrated, additional restraints will be required to be fitted.

The PSCO inspector will discuss this with the master early in a PSC or FSC inspection to avoid unnecessary delays. It is the master's responsibility to determine the supplementary restraint arrangement, NOT the PSCO inspector's; however, the PSCO inspector must be satisfied with the method used.

This requirement is for entry into the lifeboat when fully housed ONLY. The arrangement is to be removed immediately upon completion of the lifeboat inspection and under NO circumstances is the lifeboat to be swung out with the supplementary restraint fitted.

This requirement is a control mechanism PSCO has implemented to reduce the PSCO inspector's exposure to risk.

PSCO notes the amount of work being undertaken at the IMO in regard to measures to prevent accidents with lifeboats and will continue to actively participate in the process of improving the level of safety on board in general and specifically toward lifeboat arrangements.



LAMPIRAN 15
 FORMAT FORM A PSC REPORT

Form A



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF INDONESIA
 DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
 DIRECTORATE OF SEA AND COAST GUARD

REPORT OF INSPECTION
 IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING OF PORT STATE CONTROL IN THE ASIA PACIFIC REGION
 Gedung Karya Laksana 12-17, Jl. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta Barat - INDONESIA 10110
 TELP. +62 21 3507905 FAX. +62 21 3507974 EMAIL. psc.indonesia@kpt.go.id

1. Name of Reporting Authority : INDONESIA

5. Call Sign :

8. Deadweight (tanker)

12. Classification Society :

2. Name of Ship :

5b. MMSI Number :

9. Date Keel Laid :

13. Date of Release Detention :

3. Flag of Ship :

6. IMO Number : IMO

10. Date of Inspection :

15. IMO Company Number :

4. Type of Ship :

10. Gross Tonnage :

11. Place of Inspection :

16. Signature (stamp) :

No.	Certificate Title	Issuing Authority	Issued Date	Expires Date	Survey date	Survey Authority	Survey Place
1	Cargo Ship Safety Contraction		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
2	Cargo Ship Safety Equipment		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
3	Cargo Ship Safety Radio		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
4	IOPP Certificate		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
5	IAPP Certificate		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
6	ISPP Certificate		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
7	IEE Certificate		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
8	Load Line Certificate		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
9	Tonnage Certificate		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
10	DOC / ISM Code		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
11	SMC / ISM Code		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
12	International Ship Security		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
13	Minimum Safe Manning Document		/ / 20	/ / 20	/ / 20		
14	MLC		/ / 20	/ / 20	/ / 20		

17. Deficiencies NO YES

Issuing Office :

Name :

18. Ship Detained NO YES

Telephone :

Signature :

19. Supporting Documentation NO YES

Faximile :

Duty Authorized PSCO of Reporting Authority
 THIS REPORT MUST BE RETAINED ON BOARD FOR A PERIOD OF TWO YEARS AND MUST BE AVAILABLE FOR CONSULTATION BY PORT STATE CONTROL OFFICER AT ALL TIMES
 Original to Master, Copy to Head Office, PSCO *If ship detained, copy to Flag State and Recognized Organizations (if applicable)

LAMPIRAN 16
 FORMAT FORM B PSC REPORT

Form B



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF INDONESIA
 DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION
 DIRECTORATE OF SEA AND COAST GUARD

REPORT OF INSPECTION

IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING OF PORT STATE CONTROL IN THE ASIA PACIFIC REGION
 GEDUNG KARYA LANTAI 12 -17, JL. MEDAN BERDEKA BARAT NO. 8, JAKARTA POSAT - INDONESIA 10110
 TELP. +62 21 3505705 FAX. +62 21 3507374 EMAIL. psc.indonesia@dpkub.go.id

1. Name of Reporting Authority : INDONESIA 2. Name of Ship : _____
 6. IMO Number : IMO _____ 10. Date of Inspection : ____/____/20__ 11. Place of Inspection : _____

Def. No.	20. Code	Nature of Deficiency ¹	Convention ²	21. Action taken ³	22. Responsible RO ⁴

Page 1 of _____ Name : _____ Signature : _____
 (duty authorized PSCO of reporting authority)

Deficiency action codes⁴

10 deficiency rectified

15 rectify deficiency at next port

16 rectify deficiency within 14 days

17 rectify deficiency before departure

18 rectify deficiency within 3 months

30 detainable deficiency (ship detained)

45 rectify detainable deficiency at agreed repair port as in the agreed flag State condition

49 as in the agreed rectification action plan

99 other (specify in clear text)

PSC inspection action codes (tick as applicable)

25 competent security authority informed

27 ship expelled on security grounds

40 next port informed

50 flag State consul informed

55 flag State administration informed

70 recognized organization informed

85 investigation of contravention of discharge provisions (MARPOL)

113 inspection suspended

115 dismissed on AFS grounds

116 excluded on AFS grounds

120 vessel expelled on other grounds

121 inspection done at sea

150 coastal State informed

151 ILO informed

152 seafarers' organization informed

153 other authority informed

155 ship owner representative informed

ISM issuing authority informed

¹ This inspection was not at a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.

² To be completed in the event of a detention.

³ Applicable Deficiency Action Codes to be entered.

⁴ Action codes noted on this form may only be amended by a PSCO from the relevant MOU region following an inspection.

Original to: Master, Copy to: Head Office, PSCO • If ship is detained, copy to: flag State and Recognized Organization (if applicable)

LAMPIRAN 17
FORMAT NOTIFICATION OF DETENTION



DETENTION OF A VESSEL
Indonesia Shipping Act No. 17 Year 2008
Tokyo MoU Guidelines

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Detention under Indonesia Shipping Act No. 17 Year 2008 and Tokyo MoU Guidelines.

The following vessel has been detained:

Name of vessel: IMO number:

Port of registry: Port of detention:

Name of master:

The vessel is detained because I suspect that:

the vessel is unseaworthy or substandard.*

the vessel has/will be involved in a contravention.*

a person on board has/will be involved in a contravention.*

a necessary certificate or document has not been produced.*

The reason for detention is:

.....

.....

.....

and as per Report of Inspection (Forms A and B) dated:/...../20.....

The detention is subject to the following conditions:

.....

.....

.....

Consent to operate under Indonesia shipping act no 17 year 2008

The vessel must not be operated other than to manage ballast or to load or un load goods intended for consumption on the vessel

Or

I consent to the operation of the vessel to

load or un loaded cargo, ballast, and goods for consumption on board when it is moored or berthed *

move to another berth or anchorage within this port

exercise control over the means of propulsion

.....

I have given this document to the master / the person who had possession or control of the vessel immediately before it was detained and can be contacted for further information.

Signature : Name :

Delegate of the authority /inspector

PSCO office : Telephone : Fax :

Date :/...../20..... Time : LT

LAMPIRAN 21
STUDI DOKUMENTASI



Kantor PT. Indobaruna Bulk Transport cabang Cilacap



Pintu Masuk Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap



MV. Kang Yao



MV. Promise 2



Proses Pengecekan Sertifikat Kapal Bersama Nakhoda



Proses Pengecekan Alat Navigasi



Proses Pengecekan Alat Pemadam Api



Proses Pengecekan Life Boat



Proses Pengecekan Wire Life Boat



Proses Pengecekan Life Raft



Proses Pengecekan Kamar Mesin



Proses Pengecekan Ruang Mesin

LAMPIRAN 22
TRANSKIP WAWANCARA 1

Penulis : Ghora Ardhya Suryawan

Narasumber : Nassan (Port State Control Officer)

Tempat/ Waktu : KSOP Kelas II Tanjung Intan Cilacap

Penulis : Selamat pagi Pak Nassan, mohon izin untuk bertanya.

Narasumber 2 : Selamat pagi Dik Ghora, silahkan.

Penulis : Menurut Pak Nassan, apakah pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di Indonesia sudah sesuai dengan prosedur?

Narasumber 2 : Menurut saya, pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di Indonesia tentunya sudah sesuai dengan prosedur Dik Ghora, karena ada undang-undang yang mengatur tentang pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing.

Penulis : Baik, menurut Pak Nassan apakah ada dasar hukum yang mengatur tentang pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing ini?

Narasumber 2 : Tentu saja ada Dik Ghora aturan atau dasar hukum yang mengatur yaitu PM No. 119 Tahun 2017 Tentang Pejabat Pemeriksa Kelaiklautan dan Keamanan Kapal Asing.

Penulis : Baik, menurut Pak Nassan, apakah selama ini kapal asing yang sandar di pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sudah memenuhi persyaratan laik laut sesuai dengan konvensi?

Narasumber 2 : Begini Dik Ghora, setiap kapal pastinya harus memenuhi persyaratan sesuai dengan konvensi supaya kapal itu dikatakan laiklaut. Namun ada satu dua hal yang menyebabkan kapal tersebut dikatakan belum laiklaut. Saya ambil contoh kapal terakhir yang sudah kita cek kelaiklautnya. Ada beberapa temuan memang yang menyebabkan kapal tersebut belum sesuai dengan aturan yang ada pada konvensi, temuan itu kita sebut sebagai *Deficiency*.

Penulis : Baik pak, Bagaimana kita tahu kalau Kapal asing yang masuk di wilayah pelabuhan itu ada indikasi *Deficiency*?

Narasumber 2 : Begini, jadi dalam melakukan inspeksi ini kita tidak sembarangan asal naik dan mengecek secara sembrono. Kita punya sistem yang berisi data data berkaitan dengan laporan PSC di wilayah Asia Pasifik sistem itu bernama APCIS, jadi kita tau semua riwayat-riwayat ketidaksesuaian suatu kapal. selain dari APCIS kita juga mengecek sertifikat PSC nya, ada *Form A* dan ada *Form B*, kalau Cuma *Form A* itu artinya kapal tidak memiliki catatan yang berisi *Deficiency*, tapi kalau ada *Form B* itu berarti kapal tersebut memiliki catatan yang berisi *Deficiency*.

Penulis : oh jadi seperti itu, baik, menurut Pak Nassan dampak apa yang akan terjadi apabila kapal asing yang masuk di pelabuhan tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan sesuai dengan konvensi.

Narasumber 2 : kalau membahas tentang dampak, tentu ada banyak sekali Dik Ghora, tergantung dari berat atau ringannya *Deficiency* yang ditemukan, kita ambil contoh kapal yang terakhir kita cek yaitu MV. Promise 2, kapal ini ada 3 (tiga) *Deficiency* nih, tidak ada yang berjaga di *gangway*, *main entrance door* yang tidak terkunci dan *water inlet line* yang tidak dikunci juga, *Deficiency* ini ditemukan oleh PSC dari Pohang, Korea dan *Deficiency* ini berkaitan dengan keamanan di atas kapal. Dampaknya apa? Kalau tidak ada yang jaga, otomatis pengawasan terhadap orang luar jadi berkurang, kemudian *main entrance door* yang tidak dikunci dengan benar, lemahnya pengawasan tentu akan berpengaruh dengan keamanan di atas kapal, ditambah pintu masuk di area *deck* tidak di kunci dengan benar. Kemudian *water inlet line* yang tidak dikunci dengan baik, kondisi ini dikhawatirkan akan menyebabkan kebocoran dan menyebabkan air menetes dan membasahi lantai di area *deck* sehingga permukaannya menjadi licin, hal ini tentu saja akan membahayakan pekerja yang berlalu lalang di sekitaran *deck*.

Penulis : Baik Pak Nassan, kira-kira upaya apa yang dilakukan untuk mencegah terjadinya *Deficiency* di atas kapal.

Narasumber 2 : kalau upaya, dari kita tentu saja akan dilaksanakan sesuai dengan prosedur, yaitu melakukan pemeriksaan ulang (*follow up/reinspection*) hal ini dapat dilakukan kalau dari pihak kapal sudah melakukan perbaikan, dan melaporkan kepada kami bahwa *Deficiency* di atas kapal sudah dipenuhi, istilah lainya yaitu *Clear Grounds*. Kalau kegiatan pemeriksaan ulang sudah selesai maka *Deficiency* dapat di tutup atau diperbaiki dan bukti penutupan atau perbaikan itu kemudian kami *upload* ke sistem APCIS. Kemudian kapal dapat memproses untuk penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

Penulis : Baik Pak Nassan, terimakasih banyak atas waktu dan penjelasan serta ilmu yang sudah diberikan.

Narasumber 2 : iya sama sama Dik Ghora.

LAMPIRAN 22
TRANSKIP WAWANCARA 2

Penulis : Ghora Ardhya Suryawan

Narasumber : HN Widyananda (Staff Operasional PT
Indobaruna Bulk Transport)

Tempat/ Waktu : PT. Indobaruna Bulk Transport

Penulis : Selamat pagi Pak nanda, mohon izin untuk bertanya.

Narasumber 1 : Selamat pagi ghora, silahkan.

Penulis : Menurut Pak Nanda, apakah pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di Indonesia sudah sesuai dengan prosedur?

Narasumber 1 : Menurut opini saya, pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di Indonesia seharusnya sudah sesuai dengan prosedur yang ada, karena setahu saya ada undang-undang yang mengatur tentang pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing.

Penulis : Baik, menurut Pak Nanda apakah ada dasar hukum yang mengatur tentang pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing ini?

Narasumber 1 : Kalau dasar hukum yang pasti saya kurang tau, tapi secara umum yang mengatur tentang pelayaran ada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Penulis : Baik, menurut Pak Nanda, apakah selama ini kapal asing yang diageni sudah memenuhi persyaratan laik laut sesuai dengan konvensi?

Narasumber 1 : Menurut saya, selama ini kapal yang diageni oleh kita sudah sesuai dengan konvensi dalam hal kelaiklautan dan keamanan, karena kalau memang kapal tersebut tidak laik laut tidak mungkin kapal itu diperbolehkan untuk berlayar.

Penulis : Betul, menurut Pak Nanda dampak apa yang akan terjadi apabila kapal asing yang masuk di pelabuhan tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan sesuai dengan konvensi.

Narasumber 1 : kalau perihal itu saya kurang yakin, karena memang saya tidak terlalu paham di dalam bidang tersebut, tapi pendapat saya pribadi mungkin nanti akan dikenakan denda atau semacamnya oleh pihak yang berwajib yang memang menangani di bidang tersebut.

Penulis : Baik, sebagai agen yang mengurus kapal asing yang sandar di pelabuhan tanjung intan cilacap, apakah pernah ada kapal asing yang bermasalah berkaitan dengan kelaiklautan dan keamananya?

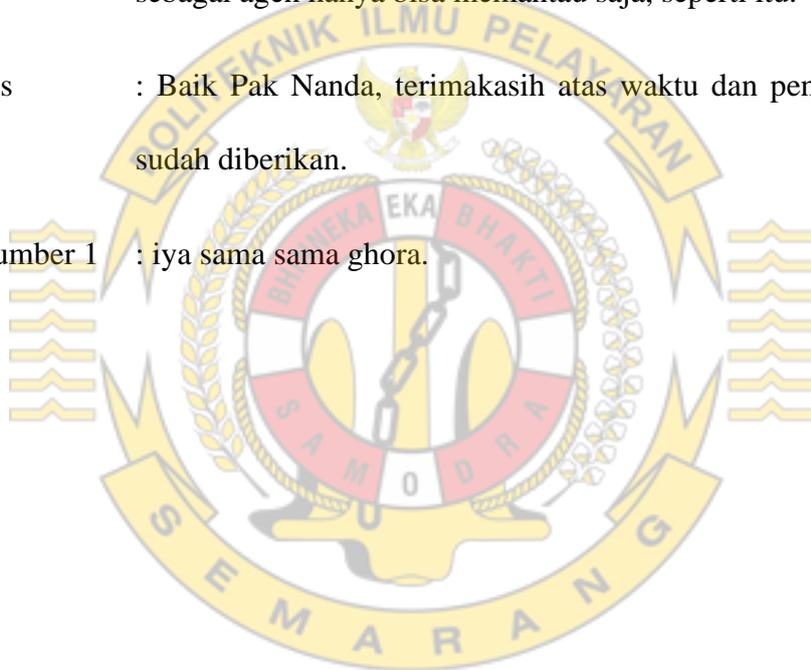
Narasumber 1 : kalau setau saya pernah ada, karena PSCO sebelum naik keatas kapal selalu mengonfirmasi terlebih dahulu kepada kami, bahwa PSCO akan melakukan inspeksi di atas kapal yang kami ageni. Tapi saya tidak tahu proses lebih lanjutnya, karena saya tidak di perkenankan ikut dalam proses kegiatan inspeksi.

Penulis : baik, menurut Pak Nanda, kira-kira upaya apa yang dilakukan apabila ditemukan Deficiency pada saat pemeriksaan.

Narasumber 1 : kalau upaya, mungkin kita sebagai agen hanya bisa memonitoring saja, apabila ada kendala dalam pemeriksaan kita pun tidak bisa terlalu banyak mencampuri, karena sudah ada pejabat yang berwenang yang mengurus di bidang itu, jadi ya kita sebagai agen hanya bisa memantau saja, seperti itu.

Penulis : Baik Pak Nanda, terimakasih atas waktu dan penjelasan yang sudah diberikan.

Narasumber 1 : iya sama sama ghora.



**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 811/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2022**

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

Nama : GHORA ARDHYA SURYAWAN
NIT : 551811316718 K
Prodi/ Jurusan : TALK
Judul : PEMERIKSAAN KELAIKLAUTAN DAN KEAMANAN
KAPAL ASING OLEH PORT STATE CONTROL (PSC)
DI PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 26 %* (Dua Puluh Enam Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 8 Juli 2022

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN


ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : “Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)”

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : GHORA ARDHYA SURYAWAN
2. TTL : PURBALINGGA, 07 NOVEMBER 1999
3. NIT : 551811316718 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat : JL. KENDURUAN RT 01. RW 04 KEL. TLAGAYASA,
KEC. BOBOTSARI, KAB. PURBALINNGGA



6. Nama Orang Tua

Ayah : SRIYONO

Pendidikan: SLTA

Pekerjaan : SOPIR

Ibu : SRI ETI CAHYANI

Pendidikan: SLTP

Pekerjaan : IBU RUMAH TANGGA

- a. Pendidikan Formal

- 1) SD N 1 TLAGAYASA : TAHUN 2005-2011
- 2) SMP N 1 BOBOTSARI : TAHUN 2011-2014
- 3) SMA N 1 BOBOTSARI : TAHUN 2014-2017
- 4) PIP SEMARANG : TAHUN 2018-2022

- b. Pengalaman Praktik Darat

PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT CABANG CILACAP

12 AGUSTUS 2020 – 23 AGUSTUS 2021