



**PENAHANAN KAPAL MT. GLORIA SENTOSA OLEH
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN GRESIK**

SKRIPSI

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

Oleh

**YAFET ADI HENDRAWAN
NIT. 551811337003 K**

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENAHANAN KAPAL MT. GLORIA SENTOSA OLEH KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTOTRITAS PELABUHAN GRESIK**

DISUSUN OLEH :

YAFET ADI HENDRAWAN

NIT. 551811337003 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan
Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,28.....JULI.....2022.

Dosen Pembimbing I

Materi



Dr. Nur Rohmah, S.E., MM

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II

Metodelogi dan Penulisan



Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

Penata (III/c)

NIP. 19850731 200812 2 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



Dr. Nur Rohmah, S.E., MM

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penahanan Kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik” karya

Nama : YAFET ADI HENDRAWAN

NIT : 551811337003 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan
(TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ..kamis..., tanggal..28...Juli.2022

Semarang, 28 Juli 2022

Penguji I

Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

Penata (III/c)

NIP. 19850731 200812 2 002

Penguji II

Dr. Nur Rohmah, S.E., MM

Penata Tingkat I' (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III

Nasri, M.T., M.Mar.E

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19711124 199903 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. Dian Wahdiana, M.M.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : YAFET ADI HENDRAWAN

NIT : 551811337003 K

Program Studi : TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan)

Skripsi dengan judul “PENAHANAN KAPAL MT. GLORIA SENTOSA OLEH KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN GRESIK”

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, 20 Juli 2022

Yang membuat pernyataan,



YAFET ADI HENDRAWAN

NIT. 551811337003 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Lakukanlah sesuatu yang bermanfaat hari ini, maka masa depan kita akan berterima kasih untuk apa yang kita perbuat hari ini.
2. Untuk memperoleh kesuksesan harus memiliki keberanian, imajinasi, bekal, dan sedikit keberuntungan.
3. Orang yang bekerja keras akan mengalahkan orang yang pandai, ketika orang yang pandai tidak bekerja keras.
4. Jangan takut untuk gagal, karena kegagalan merupakan bagian dari kesuksesan.
5. Jadilah diri sendiri dan janganlah menjadi orang lain walaupun orang tersebut nampak lebih baik dari kita.

Persembahan:

1. Orang tua tercinta, Bapak Januri dan Ibu Yani terima kasih telah menjadi motivator terbesar dalam hidupku yang tak pernah jemu mendo'akan dan menyayangiku, atas semua pengorbanan dan kesabaran mengantarkanku sampai kini. Tak pernah cukup ku membalas cinta bapak ibu padaku.
2. Keluarga dan Saudara
3. Almamaterku PIP Semarang

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Penahanan Kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik”**

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 usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini Penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Nur Rohmah, S.E. M.M., selaku Ketua Jurusan TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Serta Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

3. Ibu Latifa Ika Sari, S.Psi, M., selaku Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi yang telah memberi dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Pimpinan beserta Karyawan Perusahaan PT. Bintang Samudra Utama Gresik yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di pelabuhan.
5. Seluruh Jajaran Staff dan Pegawai di PT. Bintang Samudra Utama serta para pekerja di Pelabuhan Umum Gresik.
6. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu penulis dalam penyusunan Skripsi ini.

Akhirnya, 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,.....

Penulis

YAFET ADI HENDRAWAN

NIT. 551811337003 K

ABSTRACT

Yafet, Adi Hendrawan, 551811337003, 2022, "*Penahanan Kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik*". Skripsi, , Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E., M.M, Pembimbing II: Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

Salah satu sarana transportasi laut adalah angkutan laut yang berupa kapal. Kapal merupakan alat penghubung di laut yang telah di kenal oleh masyarakat pada umumnya. Dalam hal ini peneliti menemukan permasalahan ketika proses kegiatan sandar kapal di pelabuhan umum Gresik. Permasalahan terjadi penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik menjadi fokus penelitian ini. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui (1) faktor penyebab terjadinya penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik dan (2) dampak yang ditimbulkan akibat dari penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci tentang penahanan kapal MT. Gloria Sentosa. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah dengan cara teknik wawancara, teknik observasi, dan teknik dokumentasi. Dalam penelitian ini, peneliti melibatkan kepala cabang, kepala operasional, dan staf operasional PT. Bintang Samudra Utama sebagai informan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa faktor penyebab penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik terjadi karena nama kapal pada Surat Persetujuan Berlayar tidak sesuai dengan yang ada pada dokumen kapal. Dampak yang ditimbulkan akibat penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik adalah proses bongkar muat menjadi tertunda akibat adanya penahanan kapal karena kapal ditahan tidak boleh melakukan aktivitas bongkar. Terkait hal tersebut, peneliti menyarankan perusahaan selektif dalam menerima kapal yang akan diageni dan menjalin komunikasi yang baik antara owner kapal dengan pihak perusahaan agar tidak terjadi kesalahpahaman dan jika terjadi masalah bisa diselesaikan dengan seksama.

Kata Kunci: Penahanan, surat persetujuan berlayar, penyelidikan

ABSTRACTION

Yafet, Adi Hendrawan, 2022, 551811337003, “Ship Catching MT. Gloria Sentosa by Gresik Harbormaster and Port Authority Office”, Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Management, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Lecturer I: Nur Rohmah, S.E., M.M, Lecturer II: Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

One of the means of sea transportation is sea transportation in the form of ships. The ship is a connecting tool at sea that is known by the general public. In this case, the researcher found a problem when the ship docking activity process at the Gresik public port. The problem occurs ship catching MT. Gloria Sentosa by Gresik Harbormaster and Port Authority Office be the focus of this research. This study aims to determine (1) factors that cause ship catching MT. Gloria Sentosa by Gresik Harbormaster and Port Authority Office and (2) the impact of ship catching MT. Gloria Sentosa by Gresik Harbormaster and Port Authority Office.

This study uses a qualitative descriptive method by describing in detail about the ship catching MT. Gloria Sentosa. The data collection method used is by means of interview techniques, observation techniques, and documentation techniques. In this study, researchers involved the head of the branch, head of operations, and operational staff of PT. Bintang Samudra Utama as respondents.

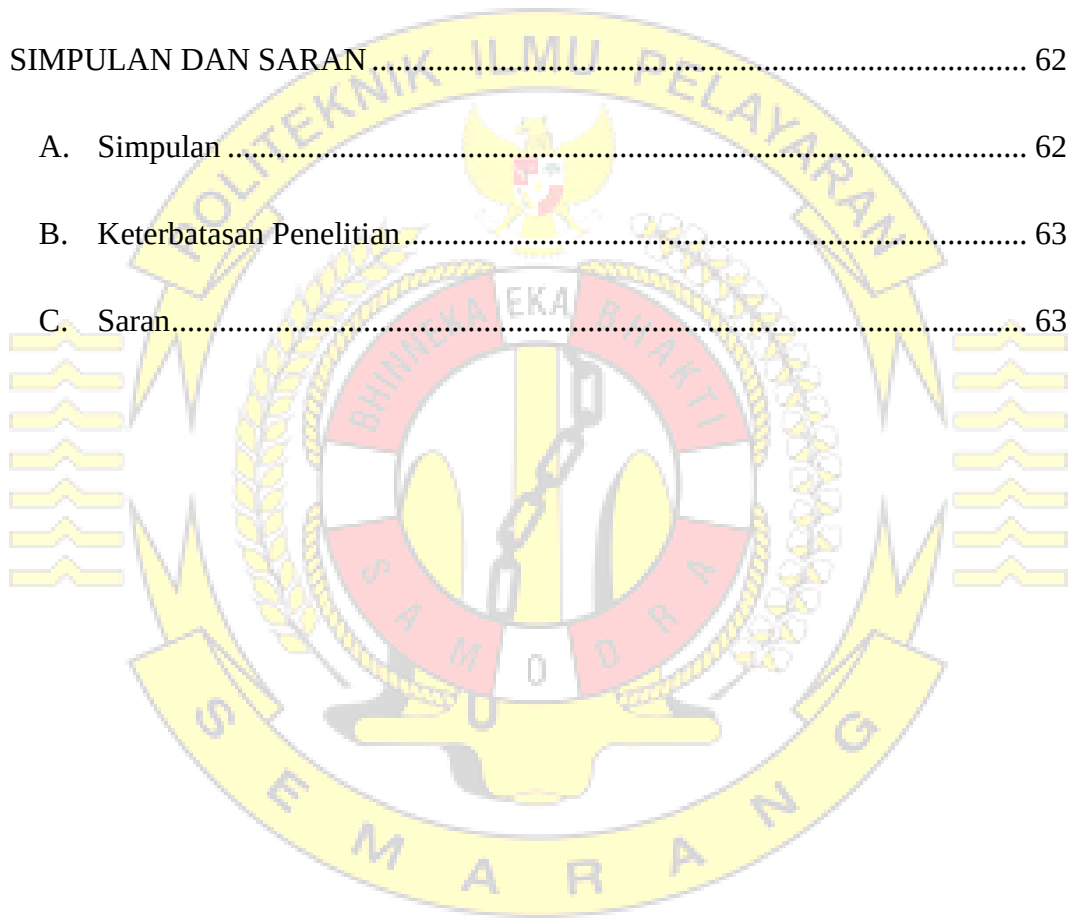
The results of this study indicate that the causative factors ship catching MT. Gloria Sentosa by Gresik Harbormaster and Port Authority Office occurs because the name of the ship in the Port Clearance does not match what is in the ship's document. the impact of ship catching MT. Gloria Sentosa by Gresik Harbormaster and Port Authority Office is the loading and unloading process being delayed due to the arrest of the ship because the captured ship is not allowed to carry out unloading activities. Related to this, the researcher recommends that companies be selective in accepting ships to be agencyed and establish good communication between ship owners and the company so that there are no misunderstandings and if problems occur, they can be resolved carefully.

Keywords: Catching, Port Clearance, Investigation.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRACT.....	viii
<i>ABSTRACTION</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	8
C. Rumusan Masalah	8
D. Tujuan Penelitian	9
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	9

BAB II.....	26
KAJIAN TEORI	26
A. Deskripsi Teori.....	26
B. Kerangka Pikir Penelitian	39
BAB V.....	62
SIMPULAN DAN SARAN	62
A. Simpulan	62
B. Keterbatasan Penelitian.....	63
C. Saran.....	63



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Kerangka Pikir Penelitian	25
Gambar 3.1.	Triangulasi Sumber Data.....	37
Gambar 3.2.	Triangulasi Metode	38
Gambar 4.1.	Struktur Organisasi PT. Bintang Samudra Utama Gresik.....	40
Gambar 4.2.	Jetty 70 Pelabuhan Umum Gresik	47
Gambar 4.3.	MT. Gloria Sentosa	48
Gambar 4.4.	Jadwal Sandar Dermaga 70 Pelabuhan Umum Gresik	49
Gambar 4.5.	SPB Dengan Kesalahan Nama Kapal	51
Gambar 4.6.	Posisi MT. Gloria Sentosa Saat Keluar Dermaga	53
Gambar 4.7.	Surat Keterangan Syahbandar	56
Gambar 4.8.	Surat Pernyataan Nahkoda	57
Gambar 4.9.	Aktivitas Bongkar Tertunda	58
Gambar 4.10.	Surat Pertanggung Jawaban	60
Gambar 4.11.	Surat Penunjukan Keagenan	61

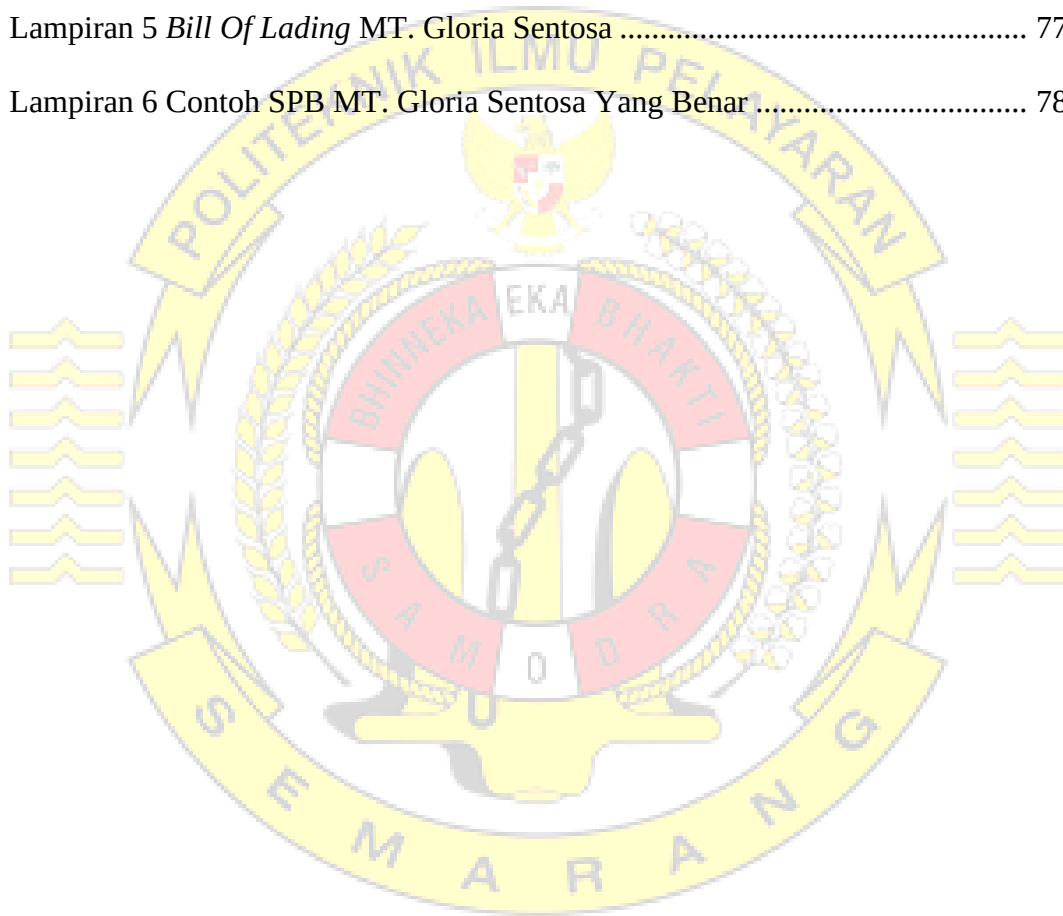
DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Sekarang dan Penelitian	40
Tabel 4.2. Hasil Pengecekan Dokumen SPB	54



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Instrumen Penelitian	65
Lampiran 2 Hasil Wawancara	69
Lampiran 3 <i>Crew List</i> MT. Gloria Sentosa.....	75
Lampiran 4 <i>Cargo Manifest</i> MT. Gloria Sentosa	76
Lampiran 5 <i>Bill Of Lading</i> MT. Gloria Sentosa	77
Lampiran 6 Contoh SPB MT. Gloria Sentosa Yang Benar	78



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara maritim yang memiliki 17.504 pulau dengan area teritori laut Indonesia memiliki daratan seluas 1.913.578 km² dan lautan seluas 3.273.810 km² (Badan Pusat Statistik, 2016) yang membentang sepanjang khatulistiwa dan terletak di antar abenua Asia dan Australia serta di antara Samudera Pasifik dan Samudera Indonesia. Sarana perhubungan laut menjadi hal yang sangat penting karena untuk menghubungkan antar kota yang satu dengan kota lainnya, serta pulau satu dengan pulau lainnya diperlukan suatu sistem pengangkutan. Sebagai negara yang dikelilingi oleh wilayah perairan yang luas, jasa angkutan antar pulau maupun antar negara merupakan sarana yang sangat penting untuk kepentingan perdagangan internasional dan dunia industri yang saling berhubungan dengan menggunakan transportasi laut.

Transportasi laut memberikan kontribusi yang besar bagi perekonomian dunia dimana pengangkutan barang merupakan bagian terpenting dalam bisnis transportasi laut. Angkutan transportasi laut merupakan moda transportasi yang penuh regulasi (aturan) sejak kapal dipesan, dibuat, dibangun hingga kapal beroperasi. Regulasi yang dimaksud harus dipatuhi dan dalam proses pelaksanaannya selalu dilakukan pengawasan supaya efektivitas operasional pelayaran bisa tercapai sekaligus agar tidak terjadi hal-hal yang melanggar aturan pelayaran yang berlaku.

Kebutuhan akan jasa angkutan laut semakin lama semakin meningkat, baik jumlah maupun macamnya. Usaha-usaha dalam pembangunan sarana angkutan laut yang dilakukan sampai saat ini adalah merupakan cerminan dalam mengatasi peningkatan kebutuhan tersebut. Salah satu komponen dari sistem angkutan laut adalah pelabuhan, dimana pelabuhan laut merupakan salah satu subsistem transportasi laut yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat yang aman untuk berlabuh dan bertambatnya kapal-kapal serta sebagai terminal transfer barang dan penumpang melalui angkutan darat dan angkutan laut.

Setiap transportasi laut yang berlayar pasti akan singgah di pelabuhan untuk melakukan pemuatan dan pembongkaran barang, serta embarkasi dan debarkasi penumpang. Rencana kedatangan kapal atau keberangkatan kapal dan segala keperluan yang dibutuhkan oleh kapal diatur oleh Nahkoda yang berkoordinasi dengan perusahaan keagenan. Pemilik kapal harus menunjuk salah satu perusahaan pelayaran yang berada di pelabuhan tertentu untuk melayani segala keperluan kapal selama berada di pelabuhan.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut dapat dikatakan lebih sulit dan rumit bila dibandingkan dengan kegiatan bongkar muat di terminal angkutan darat. Kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut melibatkan banyak pihak atau instansi. Sebagai contoh untuk mengekspor barang dari pelabuhan laut dalam wilayah Republik Indonesia ke luar negeri, pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan tersebut antara lain eksportir, bank, EMKL, PBM, bea dan cukai, surveyor, asuransi, karantina, importir, dan perusahaan pelayaran.

Perusahaan pelayaran berkekuatan secara hukum bilamana kedua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai wewenang yang dipercayai kepadanya. Apabila suatu kapal berlabuh di pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agen, sub agen atau agen, dan cabang agen.

PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik merupakan salah satu perusahaan yang menangani kapal, dari kapal akan sandar sampai kapal berangkat ke pelabuhan tujuan. Oleh karena itu PT. Bintang Samudra Utama Gresik sangat membutuhkan dan harus mempekerjakan Sumber Daya Manusia (SDM) yang produktif dan profesional. SDM yang dibutuhkan oleh perusahaan ini adalah tenaga profesional yang harus mampu menguasai ilmu

pengetahuan secara mendalam, mampu melakukan kreatifitas dan inovasi atas bidang yang digelutinya serta selalu menjunjung tinggi etika agar hasil yang diberikan dapat lebih produktif.

Sebagai perusahaan pelayaran yang bekerja sama dengan perusahaan lain dalam bidang keagenan, PT. Bintang Samudra Utama sebagai wakil dari pemilik selama kapal berada di Pelabuhan dan sandar di dermaga hingga kapal mendapat Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari syahbandar. Sebelum mendapat izin dari syahbandar dan instansi terkait lainnya, pihak agen harus melalui proses yang panjang untuk memberikan pelayanan yang dibutuhkan oleh kapal. Saat menyiapkan dokumen yang dibutuhkan untuk mengurus perizinan kapal, pihak agen harus berhubungan dengan instansi-instansi yang memberikan izin seperti syahbandar yang bertugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan.

Undang - undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan agar setiap insiden kapal yang terjadi dilakukan pemeriksaan oleh pejabat yang berwenang yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Peran KSOP yang dimaksud Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar Pasal 2 adalah “Kantor Syahbandar mempunyai tugas mengkoordinasikan dan melaksanakan keselamatan dan keamanan pelayaran” dan Pasal 3 Ayat 1 yaitu “Pelaksanaan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kelaiklautan kapal sesuai dengan kewenangannya”. Berdasarkan Peraturan

tersebut dapat disimpulkan bahwa tugas dan fungsi dalam melaksanakan keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan tanggung jawab Syahbandar dalam mengkoordinasikan pelayanan bidang kelaiklautan kapal seperti pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kepelautan .

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 diterangkan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Oleh karena itu untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal harus memenuhi standar ketentuan dalam berlayar maupun navigasi yang diterangkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 217, seperti keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal. Sebagai warga negara Indonesia yang baik, semestinya setiap warga negara harus patuh dan tunduk terhadap perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan harus bertindak tegas atas kelalaian maupun pelanggaran oleh perusahaan pelayaran yang tidak mentaati prosedur operasional kapal yang mengacu kepada *Safety of Life at Sea (SOLAS-1974)*, *International Safety Management Code (ISM-Code)*, dan *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code)* yang memberikan panduan dan petunjuk bagi awak kapal dalam pengoperasian kapal sehingga keselamatan, perlindungan lingkungan, keamanan dan

kenyamanan awak kapal, barang, serta kapal itu sendiri terjamin. Namun dalam pelaksanaan sering terjadi insiden dalam berlayar.

Apabila peraturan itu dilanggar maka wajib diberikan tindakan penegakan hukum kepada yang melanggar aturan tersebut. Sama halnya pada peraturan UU No. 17 Tahun 2008 pasal 219 yang berkaitan dengan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), setiap kapal yang berlayar dari satu dermaga ke dermaga lainnya wajib memiliki SPB yang dilaporkan pada pihak Kantor KSOP dan SPB hanya berlaku untuk satu hari. Jika kapal yang berlayar tanpa memiliki izin ataupun tidak sesuai dengan ketentuan SPB maka pelayaran tersebut dinyatakan pelayaran ilegal sehingga wajib adanya penegakan hukum. Pada kenyataannya sering terjadi masalah pada dokumen kapal, seperti masalah yang timbul akibat dari kesalahan penulisan nama kapal di SPB. Hal ini terjadi pada kapal MT. Gloria Sentosa dimana nama kapal yang tertera di SPB tidak sesuai yang ada pada dokumen. Karena hal tersebut maka perlu dilakukan antisipasi guna mengurangi resiko kesalahan-kesalahan dokumen yang dilakukan oleh *agent*, petugas syahbandar, dan Nahkoda yang akan mempengaruhi kelancaran lepas sandar kapal dan bongkar muat.

Pengalaman pada saat melaksanakan praktek darat di PT. Bintang Samudra Utama Gresik yang bergerak di bidang keagenan dan menjadi *agent* di MT. Gloria Sentosa, pada tanggal 1 April 2021 kapal tiba di Pelabuhan Umum Gresik untuk melakukan pembongkaran *sulphur* dengan total muatan 461,01 MT. Sebelum melakukan pembongkaran *sulphur* maka pihak dari *stevedoring* menyiapkan segala sesuatu seperti *Fender*, Tali *Tross*, dan *Pipe*

Line yang diperlukan untuk melakukan proses bongkar *sulphur*, pada tanggal 1 April pukul 15.00 WIB telah sandar kapal tanker “Gloria Sentosa” yang disandarkan oleh *foreman*. Pada saat MT. Gloria Sentosa sandar di Pelabuhan Umum Gresik ditangkap oleh pihak Syahbandar karena adanya tindak pidana pelayaran yang diduga dilakukan oleh Nahkoda kapal yaitu kesalahan nama kapal pada Surat Persetujuan Berlayar (SPB), yang membuat kapal MT. Gloria Sentosa tidak boleh keluar area pelabuhan serta tidak boleh melakukan kegiatan bongkar selama proses penyelidikan berlangsung. Saat terjadi penahanan kapal, langsung dibuatkan Berita Acara oleh pihak Syahbandar yang akan diberikan kepada pihak-pihak yang terkait yaitu *agent*, pemilik barang, dan Nahkoda.

Untuk meningkatkan kelancaran penyandaran kapal perlu diimbangi dengan ketaatan dan ketelitian dari *agent* serta Nahkoda terhadap peraturan-peraturan pelayaran yang berlaku. Hal ini perlu dilakukan agar tidak terjadi masalah yang berakibat pada terhambatnya proses bongkar muat, dan akhirnya akan membawa kerugian. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk meneliti lebih dalam dengan mengambil judul penelitian **“Penahanan Kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Gresik”**. Ketelitian dan peningkatan pelayanan pelayaran yang tinggi akan memberikan keamanan dan ketertiban sesuai peraturan terhadap seluruh pihak yang bersangkutan, baik perusahaan pelayaran, pemilik barang, dan perusahaan keagenan yang menunjang

kelancaran produktifitas serta memberikan pelayanan yang baik dalam stabilitas pelayanan yang prima dalam nasional maupun internasional.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian bertujuan untuk membatasi penelitian agar sasaran penelitian tidak terlalu luas. Fokus penelitian berisi tentang bahasan secara detail dan sistematis mengenai sebuah masalah, sehingga hasil yang diperoleh dari penelitian ini memberikan hasil sesuai dengan yang diharapkan dan tidak terjadi perluasan pembahasan masalah. Fokus penelitian ini adalah Penahanan Kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik.

C. Rumusan Masalah

Melihat latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, dimana terjadi penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Gresik maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apa saja faktor penyebab terjadinya penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik ?
2. Apa saja dampak yang ditimbulkan akibat penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik ?

D. Tujuan Penelitian

Dalam suatu penelitian ilmiah, tujuan penelitian merupakan hal yang sangat penting karena tujuan penelitian akan mempermudah dalam menganalisis guna menyelesaikan atau memecahkan masalah dan mengembangkan pengetahuan. Dalam penelitian ini terdapat beberapa tujuan yang hendak dicapai oleh penulis, yaitu :

1. Untuk menganalisis faktor penyebab terjadinya penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik.
2. Untuk menjelaskan dampak yang ditimbulkan dari penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik.

E. Manfaat Hasil Penelitian

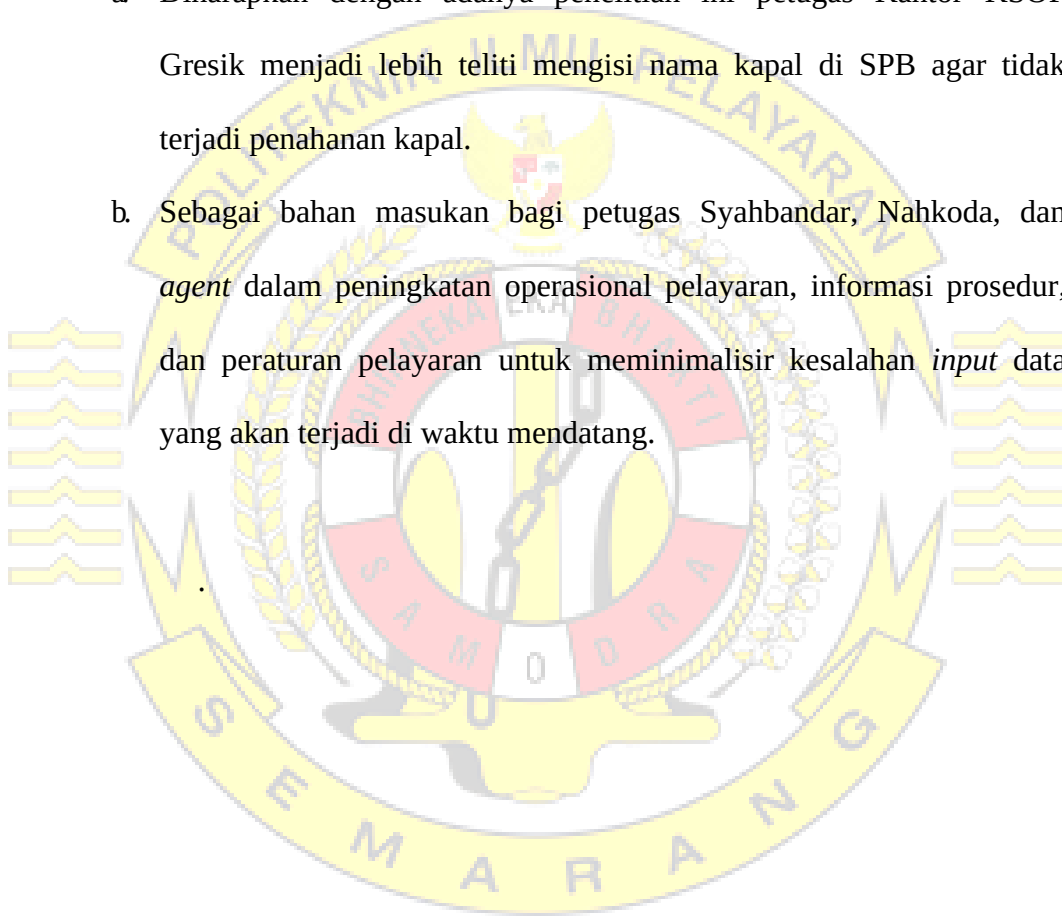
Manfaat penelitian menguraikan tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan sehingga dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan dalam penelitian ini. Manfaat penelitian ini dapat berupa

1. Manfaat Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini dapat memberi sumbangan ilmu yang sangat berharga pada bidang pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai faktor yang menyebabkan terjadinya penahanan kapal oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik.

- b. Sebagai tambahan informasi dan referensi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang. Diharapkan penelitian ini menjadi salah satu sumber informasi serta kajian untuk menambah literatur serta masukan yang berguna untuk pembuatan karya ilmiah.

2. Manfaat secara praktis

- a. Diharapkan dengan adanya penelitian ini petugas Kantor KSOP Gresik menjadi lebih teliti mengisi nama kapal di SPB agar tidak terjadi penahanan kapal.
- b. Sebagai bahan masukan bagi petugas Syahbandar, Nahkoda, dan *agent* dalam peningkatan operasional pelayaran, informasi prosedur, dan peraturan pelayaran untuk meminimalisir kesalahan *input* data yang akan terjadi di waktu mendatang.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Penahanan

a. Definisi

Pengertian penahanan ditinjau dari etimologi kata tangkap. Kata penahanan sendiri berarti proses, cara, perbuatan menangkap. Perintah penahanan tersebut dilakukan terhadap seseorang yang diduga memang telah melakukan tindak pidana yang berdasarkan penyelidikan dan pada bukti permulaan yang cukup. Pasal 1 angka 20 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) mendefinisikan penahanan sebagai suatu tindakan penyidik berupa pengekangan sementara waktu kebebasan tersangka atau terdakwa apabila terdapat cukup bukti guna kepentingan penyidikan atau penuntutan dan atau peradilan dalam hal serta menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini.

b. Peraturan

Menurut Undang-undang RI nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Nahkoda yang berlayar tanpa memiliki SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar telah melanggar pasal 323 yang dapat dipidana penjara paling lama lima (5) tahun, dan denda paling banyak Rp. 600.000.000,00 (Enam Ratus Juta Rupiah). Berdasarkan UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan agar setiap insiden kapal yang terjadi dilakukan pemeriksaan oleh pejabat yang

berwenang yaitu KSOP. Pada pasal 116 ayat (1) “Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim” dan ayat (2) “Penyelenggaraan keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh pemerintah”.

Keselamatan dan keamanan angkutan di perairan dimaksud dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 117 ayat (1) adalah “Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan, kelaiklautan kapal dan kenavigasian”.

Syarat 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.

2. Kapal

a. Definisi

Menurut Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang di gerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Termasuk kedalam transportasi

laut untuk melakukan pengangkutan. Kapal *tanker* adalah kapal untuk mengangkut muatan cair. Karena muatan cair bisa bebas bergerak kebelakang/depan/kiri/kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi dalam beberapa kompartement *vertical* yang berupa tangki-tangki. Selain aman untuk stabilitas, kekuatan tekanan juga dipecah-pecah menjadi kecil sehingga memerlukan banyak pipa-pipa dan kelengkapan pompa. Biasanya mesin dan bangunan kamar-kamar berada di belakang sehingga dapat mencegah melebarunya kebakaran dan ruang muatan menjadi besar.

b. Dokumen

Dokumen adalah setiap benda yang memuat atau berisi rekaman informasi (Suryana, 2012). Dokumen pengurusan *port clearance* adalah sebagai berikut:

- 1) Dokumen-dokumen sebelum kapal tiba di pelabuhan.
 - a) Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) dari *sea comm*.
Surat ini berguna ketika pihak *shipping agency* baik itu *General Agent* (GA) maupun *Local Agent* (LA) bertugas mengageni kapal asing di pelabuhan Indonesia, atau ditunjuk pemilik kapal untuk menjalankan tugas.
 - b) Pusat Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dari *port authority*.
PPKB adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan (labuh, pandu, tunda, kepil, tambat)
 - c) Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) di ajukan

oleh agen ke Bea & Cukai.

RKSP adalah pemberitahuan tentang rencana kedatangan sarana pengangkut yang disampaikan pengangkut ke kantor pabean.

- d) Memorandum pemeriksaan dokumen kapal di ajukan ke *harbour master*.

Memorandum adalah proses pengecekan masa berlaku dokumen dan kelengkapan dokumen kapal.

- e) *Letter of Appointment* dari owners/kapal.

LOA adalah surat penunjukan keagenan kapal oleh pemilik barang atau pemilik kapal.

- f) *Tonnage Certificate* dari owners/kapal.

Tonnage Certificate adalah surat yang menyebutkan ukuran-ukuran penting kapal, seperti *tonnage*, *Length Of All (LOA)*, lebar, draft, ukuran palka.

- g) *Master Cable* dari *master* yang menyatakan bahwa kapal akan masuk pelabuhan.

Master Cable adalah surat pernyataan dari *master* bahwa kapal akan memasuki pelabuhan.

- h) *International Ship Security Certificate (ISSC)* dari owners.

ISSC adalah sertifikat keamanan internasional kapal, dengan masa berlaku selama 5 tahun.

- i) *Ship Particulars* dari owners/kapal.

Ship Particulars merupakan rincian data kapal secara lengkap sebagai identitas suatu kapal termasuk general data, machinery data, hull data, owner kapal dan lain-lain.

- j) *Crew List* sebagai laporan pemberitahuan ke imigrasi.

Crew List merupakan nama dari seluruh anggota/awak kapal yang akan dilaporkan kepada pihak imigrasi sebagai pemberitahuan.

- k) *Cargo Manifest/Bill of Lading (copy)* dari owners/charterers.

BL adalah dokumen legal muatan kapal sebagai tanda terima barang (bahwa barang telah dimuat di kapal) ataupun sebagai dokumen kepemilikan (digunakan untuk mengambil barang saat dibongkar di pelabuhan).

- 2) Dokumen yang disiapkan pada saat tiba di pelabuhan

- a) *Crew list*

Crew list adalah daftar nama anak buah kapal.

- b) *Crew personal effect list*

Crew personal effect list adalah daftar barang-barang milik crew yang berasal dari luar negeri, kemudian dibawa pindah ke dalam negeri.

- c) *Store list*

Store list adalah daftar perbekalan kapal.

- d) *Voyage memo*

Voyage memo adalah daftar 10 pelabuhan terakhir kapal singgah.

- e) *Ammunition list*

Ammunition list adalah daftar barang-barang berbahaya diatas kapal.

f) *Provision list*

Provision list adalah daftar ketentuan diatas kapal.

3) Dokumen yang diperlukan sewaktu keberangkatan kapal

a) *Sailing Declaration* dari karantina

Sailing Declaration adalah surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari karantina.

b) *Cargo Manifest*

Cargo Manifest adalah daftar muatan diatas kapal.

c) *Port Clearance Out*

Port Clearance Out adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen sebagai surat persetujuan berlayar.

d) *Immigration Clearance*

Immigration Clearance adalah persetujuan izin dari pihak imigrasi agar kapal dapat berlayar.

e) *Quarantine Clearance*

Quarantine Clearance adalah persetujuan izin dari pihak karantina agar kapal dapat berlayar.

f) *Custom Clearance*

Custom Clearance adalah persetujuan izin dari pihak bea cukai agar kapal dapat berlayar.

g) *Light Dues (copy)*

Light Dues adalah biaya rambu kapal.

l) PPKB out dari *port authority*

PPKB out adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan (labuh, pandu, tunda, kepil, tambat dan jasa lainnya) untuk kapal dapat keluar dari pelabuhan.

c. Sertifikat kapal

Menurut Hidayat, Edy N, SE (2009) agar sebuah kapal dapat diperkenankan berlayar dan memasuki wilayah Negara harus memiliki sertifikat utama yang dipersyaratkan sesuai konvensi IMO yaitu:

1) *Certificate of registry*

Sertifikat ini diberikan kepada kapal yang didaftarkan di negara bendera (*flag state*) dan menjalankan peraturan hukum dari negara tersebut.

2) *Tonnage Certificate*

Sertifikat ini diberikan kepada tiap kapal yang panjangnya lebih dari 24 meter atau lebih besar dari 150 GT, dimana GT dan NT ditentukan sesuai persyaratan konvensi. Sertifikat ini berlaku untuk waktu 5 tahun.

3) *International Load Line Certificate*

Sertifikat ini diberikan kepada setiap kapal di atas panjang 24 meter atau lebih besar 150 GT yang telah di *survey* dan diberi tanda sesuai konvensi sertifikat yang berlaku selama 5 tahun. Dengan dikeluarkan sertifikat ini maka kapal akan diberikan buku panduan untuk menghitung *freeboard* kapal.

4) *Intact stability booklet*

Sertifikat ini diberikan kepada tiap kapal penumpang dengan tidak memandang besarnya dan pada tiap kapal barang yang panjangnya di atas 24 meter.

5) *Cargo Security Manual*

Sertifikat ini merupakan buku manual/petunjuk kegiatan muatan, pemadatan dan mengikat muatan kapal (selain muatan berat/cair) yang harus ada di kapal.

6) *International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)*

Sertifikat ini diberikan kepada kapal tanker minyak berukuran lebih dari 150 GT dan kapal lainya berukuran 400 GT lebih yang berlayar kepelabuhan-pelabuhan dibawah kewenangan pihak yang mengakui MARPOL 73/74. Berlaku untuk jangka waktu 5 tahun.

7) *Oil Record Book*

Oil Record Book part I (machinery space operation) Untuk tiap kapal minyak lebih dari 150 GT dan kapal lainnya lebih dari 400 GT dan *Oil Record Book part II (Cargo/Ballast Operation)* untuk tiap kapal tanker minyak lebih dari 150 GT.

8) *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP)*

Sertifikat ini diharuskan berasa di atas tiap kapal barang lebih dari 400 GT dan disahkan oleh negara dari bendera kapal tersebut.

9) *Garbage Management Plan*

Sertifikat ini merupakan petunjuk pencegahan pengotoran/polusi oleh sampah dari kapal. Petunjuk ini harus di pasang bagi tiap kapal yang berukuran lebih besar 400 GT, harus sesuai dengan petunjuk IMO dan ditulis dalam bahasa ABK kapal.

10) *Certificate for Medical Fitness*

Certificate for Medical Fitness merupakan sertifikat kesehatan yang berisi catatan kesehatan para ABK kapal yang berlaku selama 2 tahun.

11) *Document of Compliance (DOC) & Safety Management Certificate (SMC)*

DOC dan SMC merupakan dokumen pemenuhan persyaratan ISM-Code untuk kapal yang berukuran di atas 500 GT, diberikan setelah dilakukan pemeriksaan permulaan apakah peraturan yang ada di ISM-Code telah dipenuhi. Sertifikat atau dokumen ini berlaku selama 5 tahun.

12) *Radio Station Silence*

Sertifikat ini diberikan untuk pengoperasian station radio di kapal, memiliki jangka waktu 4 tahun.

13) *Fire Control Plan and Master list*

Fire Control Plan and Master list merupakan sijil-sijil pemadam kebakaran yang menunjukkan letak dari *fire control station*, seksi-seksi pemadam api, tugas pemadam kebakaran masing-masing/letak peralatan dan sebagainya. Semua kapal harus memiliki dan di pasang di tempat-tempat yang menarik perhatian

di seluruh kapal, termasuk anjungan, di kamar mesin dan kamar ABK kapal.

14) *Damage Control Booklist*

Damage Control Booklist merupakan gambar rancangan mengenai batas dari pintu-pintu kedap air dari tiap dek atau palka, juga pintu masuk ke dalam dan cara menutupnya, termasuk letak dari alat pengendalinya, serta perencanaan untuk membetulkan setiap kemiringan kapal disebabkan karena masuknya air.

15) *Ship's Logbook*

Ship's Logbook merupakan buku besar kapal yang memuat setiap catatan dari sidak dan latihan serta catatan mengenai pemeriksaan/pemeliharaan dari alat-alat penolong dan peralatannya. *Ship's logbook* akan diperiksa oleh pejabat PPK di setiap pelabuhan.

16) *Classification Certificate (Hull and Machinery)*

CC merupakan sertifikat kelas kapal, dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi dan harus selalu berada di kapal selama kapal masih berada dikelas yang dinyatakan.

c. Prosedur Pelayanan Kapal

Sesuai Dengan Surat Edaran Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2016 tentang Acuan Standar Pelayanan (*Service Level Standard/SLS*) menggunakan inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan, diatur hal-hal berikut yaitu:

- 1) Batas waktu setelah dokumen kelengkapan warta keberangkatan kapal disetujui sampai dikeluarkannya laporan keberangkatan kapal (LKK) adalah 30 (tiga puluh) menit.
- 2) Batas waktu setelah melakukan pembayaran PNBBP jasa labuh menggunakan kode billing dari inaportnet serta setelah dokumen kelengkapan laporan kedatangan dan keberangkatan kapal (LK3) disetujui sampai dengan dikeluarkannya LK3 adalah 20 (dua puluh) menit.
- 3) Batas waktu setelah dokumen permohonan berlayar disetujui, SPK pandu dikeluarkan oleh Pelindo, LKK dan LK3 dikeluarkan sampai dengan dikeluarkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah 30 (tiga puluh) menit.

3. Kantor Kesyahbandaran dan Ototritas Pelabuhan (KSOP) Gresik

a. Definisi

Menurut Barus, Viana I R br Barus, Prananingtyas, Paramita, Malikhatun (2017) KSOP adalah unit pelaksanaan teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawaban kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Terdapat 96 KSOP yang terletak di seluruh pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia mulai dari KSOP Sabang sampai KSOP Fakfak, termasuk KSOP Gresik yang memiliki kendali untuk melaksanakan pengawasan kegiatan kepelabuhanan di daerah Gresik. Pengaturan mengenai KSOP ini tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 tahun 2012. KSOP mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan

penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

b. Tugas KSOP

KSOP bertugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

c. Fungsi KSOP

Dalam melaksanakan tugas tersebut, KSOP menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal
- 2) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal
- 3) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan

dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan SPB.

- 4) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran
- 5) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- 6) Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri
- 7) Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran
- 8) Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan
- 9) Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa

kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan

10) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan hada kepelabuhanan

11) Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan

d. Kewenangan KSOP

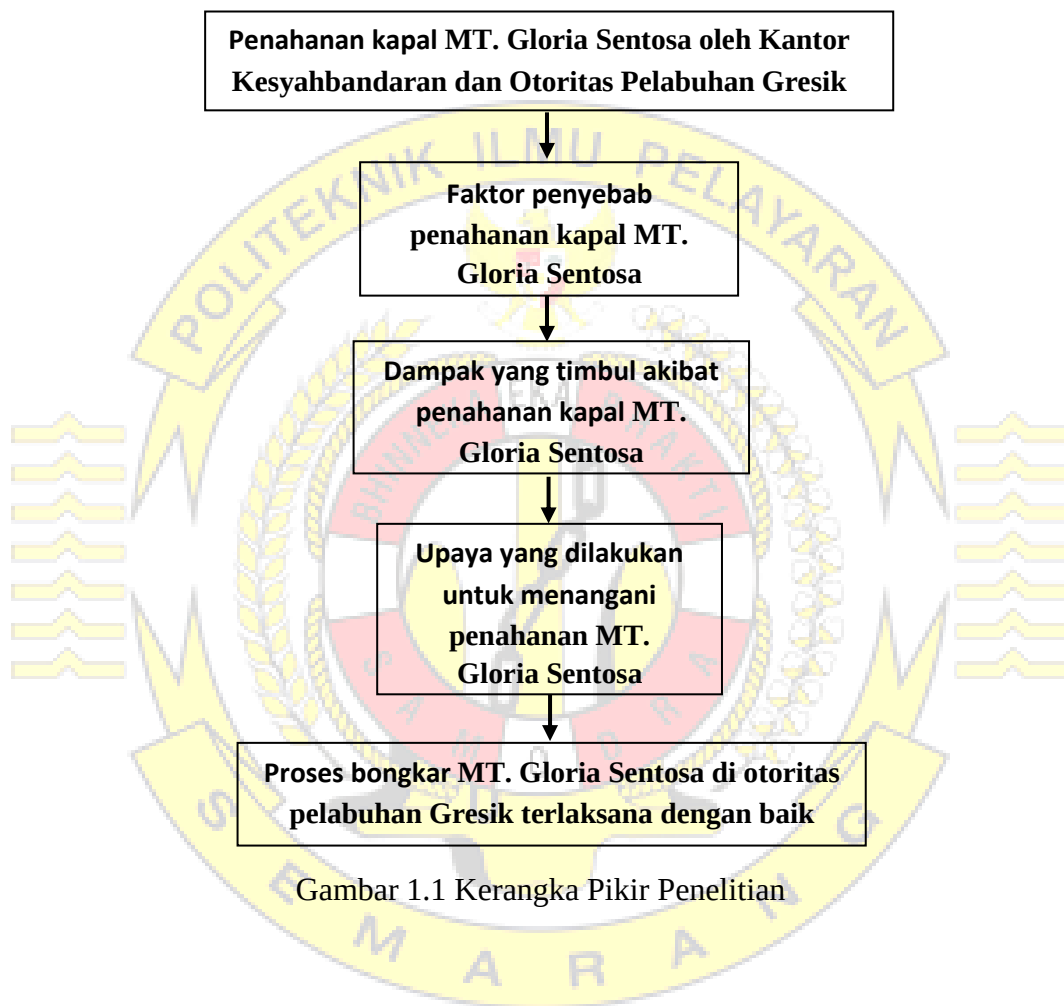
Kewenangan KSOP dalam keamanan dan keselamatan pelayaran Indonesia adalah:

- 1) Sebagai pengawas dan penanggung jawab keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia, dan sebagai penerbit dokumen pelayaran
- 2) Memastikan sebuah kapal layak untuk berlayar dan meminimalisir kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal akibat tidak laiklautnya kapal
- 3) Menanggulangi pencemaran laut dan melakukan upaya untuk mencegah pencemaran laut terjadi, dan ikut serta dalam pencarian dan penyelamatan korban apabila terjadi kecelakaan kapal ataupun saat ada gangguan dalam pelayaran.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Penahanan kapal MT. Gloria Sentosa terjadi pada tanggal 1 April 2021 oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik. Perlu diidentifikasi faktor penyebab penahanan kapal, dampak akibat penahanan

kapal tersebut, dan upaya untuk menanganinya agar proses bongkar MT. Gloria Sentosa di pelabuhan Gresik terlaksana dengan baik. Untuk memudahkan pemahaman dibuatlah kerangka pikir penelitian sebagai berikut.



Gambar 1.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Bab-bab sebelumnya telah panjang lebar diuraikan berdasarkan keseluruhan mengenai faktor penyebab serta dampak penahanan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Gresik akibat kesalahan pengetikan di Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diageni oleh PT. Bintang Samudra Utama Gresik dapat diambil kesimpulan berikut ini:

1. Faktor penyebab penahanan kapal MT. Gloria Sentosa yaitu kesalahan penulisan nama kapal pada SPB yang dilakukan oleh petugas syahbandar pelabuhan asal dan nahkoda yang kurang teliti dalam pengecekan dokumen kapal. Atas temuan tersebut, setelah sampai di pelabuhan tujuan MT. Gloria Sentosa diduga melakukan pelanggaran tindak pidana pelayaran dan kapal ditahan oleh KSOP. Selama penahanan kapal tidak boleh melakukan kegiatan apapun dan dipaksa keluar dermaga dan berlabuh di area pelabuhan Gresik.
2. Dampak dari penahanan kapal MT. Gloria Sentosa yang diageni PT. Bintang Samudra Utama Gresik, yaitu muatan terlambat bongkar sampai pelabuhan tujuan dan tidak boleh keluar area pelabuhan Gresik serta dipaksa keluar dari dermaga dan berlabuh di area pelabuhan guna menghindari masalah lalulintas kapal karena masih banyak kapal yang akan sandar di dermaga. Selain itu pihak pemilik barang harus

membayar biaya ongkos lebih untuk perawatan barang berbahaya dan banyak waktu terbuang untuk agen karena mengurus kapal dan mengusahakan menyelesaikan masalah kapal secepatnya.

B. Keterbatasan Penelitian

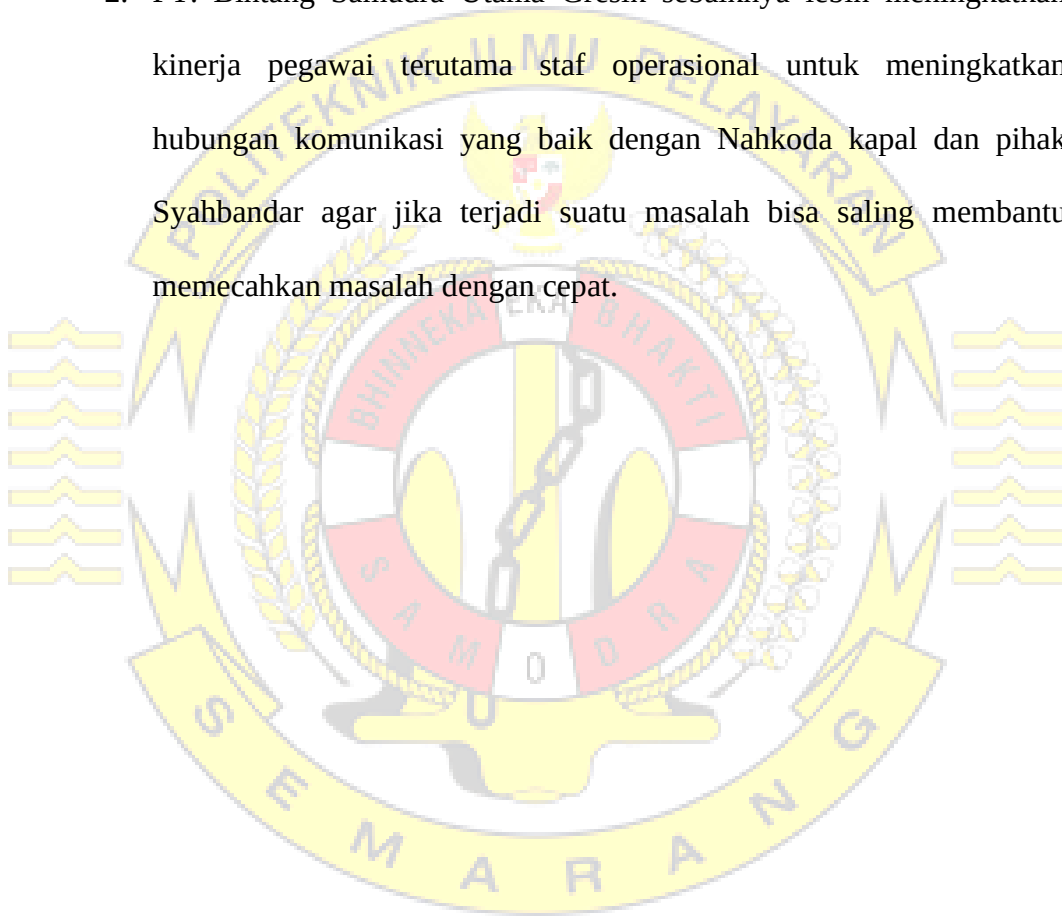
Keterbatasan pada penelitian yang dilakukan adalah:

1. Sebagai peneliti ada hal yang membuat tidak dapat hadir berada di lokasi penahanan kapal karena kewenangan *ship agency* hanya fokus ke regulator pelabuhan. Selebihnya hanya melaksanakan koordinasi dan memastikan segala dokumen kapal laik laut.
2. Wawancara harus dilaksanakan dengan beberapa narasumber/informan sehingga faktor lain diluar PT. Bintang Samudra Utama Cabang Gresik kurang diketahui.
3. Kurangnya informasi yang diperoleh peneliti karena penelitian hanya dilakukan saat melaksanakan praktek darat di PT. Bintang Samudra Utama Cabang Gresik

C. Saran

Saran yang ditujukan oleh penulis kepada PT. Bintang Samudra Utama Gresik, bertujuan agar PT. Bintang Samudra Utama Gresik dapat bersaing dengan perusahaan penyedia jasa angkutan laut lain yang ada di Indonesia sehingga perusahaan mendapatkan keuntungan yang lebih besar karena kegiatan operasional berjalan dengan lancar. Berikut adalah saran yang diajukan oleh penulis:

1. PT. Bintang Samudra Utama Gresik selektif dalam menerima kapal yang akan diageni dan menjalin komunikasi yang baik antara *owner* kapal dengan pihak perusahaan agar tidak terjadi kesalahpahaman dan jika terjadi masalah bisa diselesaikan dengan seksama dan dapat memperlancar proses penanganan kapal.
2. PT. Bintang Samudra Utama Gresik sebaiknya lebih meningkatkan kinerja pegawai terutama staf operasional untuk meningkatkan hubungan komunikasi yang baik dengan Nahkoda kapal dan pihak Syahbandar agar jika terjadi suatu masalah bisa saling membantu memecahkan masalah dengan cepat.



Lampiran 1 : Instrumen Penelitian

INSTRUMEN PENELITIAN PEDOMAN WAWANCARA

Wawancara dilakukan adalah untuk mengetahui kondisi yang terjadi di atas kapal MT. Gloria Sentosa yang diageni PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik.

A. Informasi wawancara

1. Bapak AS Kepala Cabang PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik
2. Bapak AK sebagai Kepala Operasional
3. Bapak FS sebagai Staf Operasioanal

B. Materi Wawancara

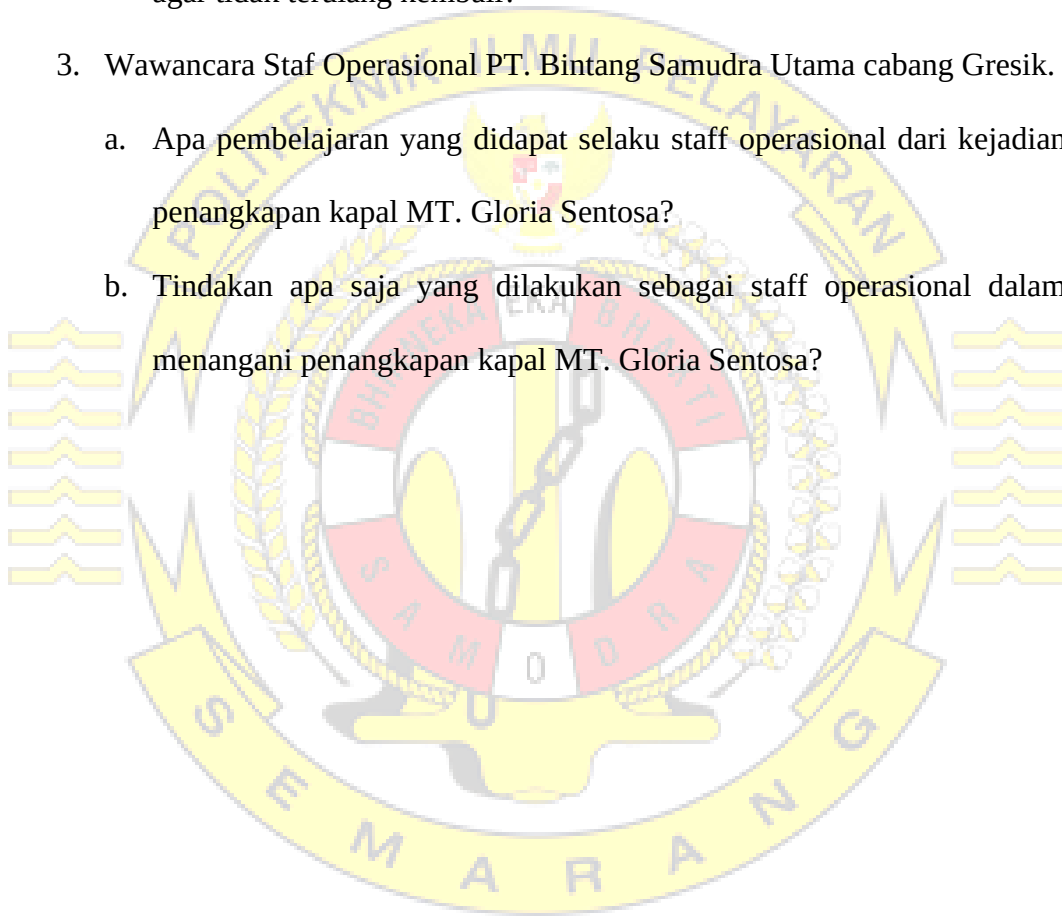
1. Wawancara Kepala Cabang PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik.
 - a. Apa penyebab terjadinya penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik?
 - b. Dampak apa yang ditimbulkan akibat dari penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik?
 - c. Bagaimana cara untuk menanggulangi dampak yang ditimbulkan dari penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik?
 - d. Langkah apa yang dilakukan perusahaan untuk mencegah terjadinya kesalahan pembuatan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)?

2. Wawancara Kepala Operasional PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik.

- a. Siapa saja yang terlibat dalam proses pembuatan SPB?
- b. Bagaimana proses pembuatan SPB?
- c. Langkah apa yang dilakukan untuk mengantisipasi kesalahan tersebut agar tidak terulang kembali?

3. Wawancara Staf Operasional PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik.

- a. Apa pembelajaran yang didapat selaku staff operasional dari kejadian penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa?
- b. Tindakan apa saja yang dilakukan sebagai staff operasional dalam menangani penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa?



PEDOMAN OBSERVASI

Pengamatan yang dilakukan adalah untuk mengetahui kejadian di kapal MT.

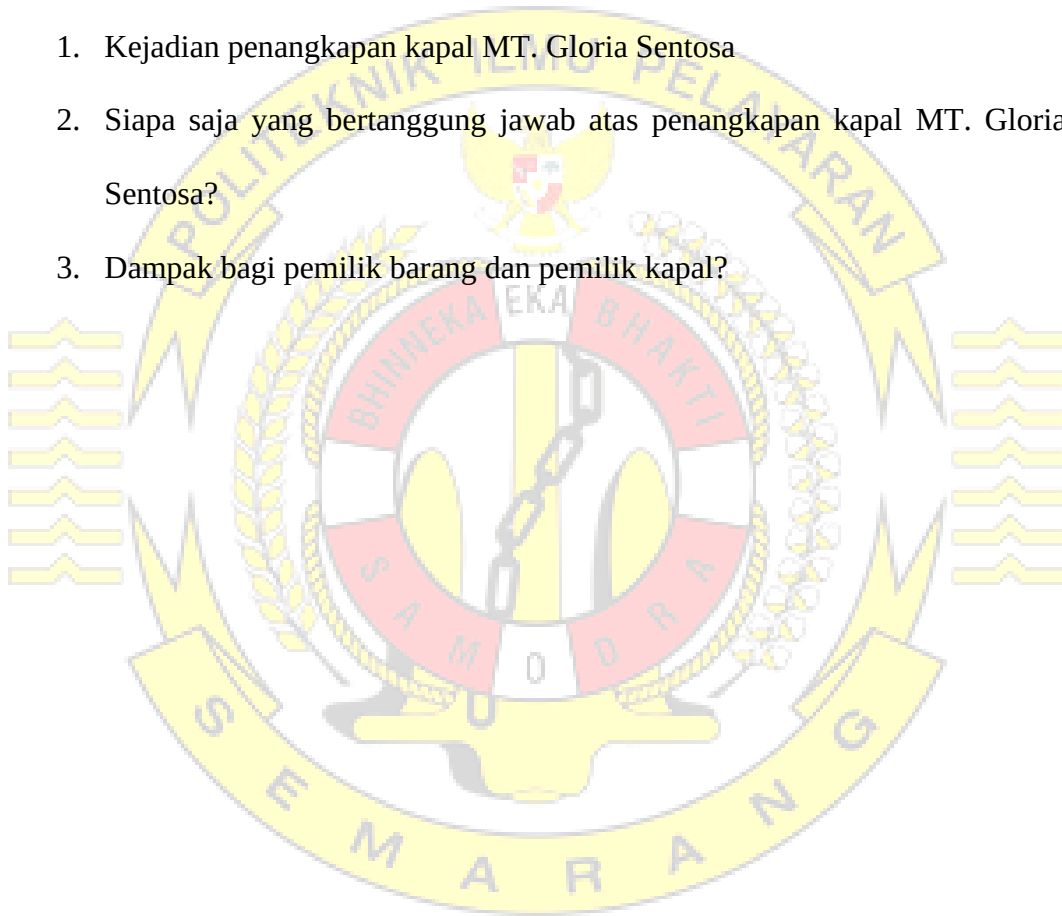
Gloria Sentosa yang diageni PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik.

A. Tujuan

1. Untuk mengetahui penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa.

B. Aspek-aspek yang diamati :

1. Kejadian penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa
2. Siapa saja yang bertanggung jawab atas penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa?
3. Dampak bagi pemilik barang dan pemilik kapal?



PEDOMAN STUDI DOKUMENTASI

Pengecekan dokumen dilakukan pada beberapa aspek, meliputi :

- Nama kapal
- Bendera kebangsaan
- Nomor IMO
- Tonnase kotor
- Nahkoda
- Nama panggilan
- Pelabuhan asal
- Tanggal pembuatan
- Pelabuhan tujuan
- Jumlah awak kapal
- Tempat diterbitkan
- Tanggal diterbitkan
- Penandatanganan

[illegible]

Lampiran 2 : Hasil Wawancara

WAWANCARA 1

Responden : Kepala Cabang

Bp. Adi Setyanto

1. Apa penyebab terjadinya penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik?

Jawab :

“Penyebabnya sebenarnya hanya keteledoran dari pihak Nahkoda kapal Gloria Sentosa yang tidak teliti dulu untuk memeriksa data-data yang ada di SPB apakah sudah benar atau enggak, sehingga SPB itu diterima dan langsung kapal langsung berangkat tanpa cek dulu”

2. Dampak apa yang ditimbulkan akibat dari penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik?

Jawab :

“Dampaknya cukup besar juga ya karena ditahan tidak bisa melakukan aktivitas sampai 3 hari sehingga itu merugikan pihak pemilik barang yang sudah mempersiapkan proses bongkar karena, barang kargonya harus cepat dibongkar jadi yang dirugikan itu pemilik barang dan pihak kapal yang tertunda operasinya”.

3. Berarti yang bertanggung jawab atas kerugian materil tersebut apakah pihak kapal dan pemilik barang?

Jawab :

“Pada akhirnya yang bertanggung jawab adalah pemilik kapal, karena yang bertanggung jawab sebenarnya adalah *Captain* kapal atau Nahkoda karena biar bagaimanapun dia sebelum berangkat harus mengecek lagi SPB data-data di SPB sudah benar atau tidak sebelum dia berangkat. Ini kan dia belum cek tapi dia berangkat, jadi memang kesalahan utama ada di pihak Nahkoda sehingga biaya-biaya yang timbul ditanggung oleh pihak pemilik kapal”.

4. Bagaimana cara untuk menanggulangi dampak yang ditimbulkan dari penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik?

Jawab :

“Cara menanggulangnya, kita akhirnya memanggil dan mengumpulkan pihak-pihak yang terkait timbulnya permasalahan ini yaitu dari pihak syahbandar madura, lalu agent dari madura, kita sebagai agent di gresik, kita duduk bersama di syahbandar gresik untuk menyelesaikan masalah ini secara baik-baik”.

5. Langkah apa yang dilakukan perusahaan untuk mencegah terjadinya kesalahan pembuatan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)?

Jawab :

“Cara-cara untuk menanggulangi agar tidak terulang lagi ya sebenarnya kita hanya bisa mengingatkan kepada owner dan nahkoda untuk sebelum berangkat ngecek ulang diteliti lagi apakah data-data yang tertera di SPB sudah sesuai, sehingga kalau ada kesalahanpun bisa direvisi sebelum berangkat. Kita hanya bisa mengingatkan pihak owner dan pihak kapal karena kami hanya berkaitan dengan mereka kita tidak bisa intervensi ke agent lain atau syahbandar pelabuhan lain, jadi yang bisa kita lakukan hanyalah mengingatkan Nahkoda agar lebih teliti lagi sebelum berangkat dari pelabuhan asal

WAWANCARA 2

Responden : Kepala Operasional

Bp. Aji Kusuma

1. Apa sajakah bisnis yang dilakukan PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik ?

Jawab :

“Bisnis yang dilakukan oleh PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik ialah memberikan pelayanan jasa pada sektor pelayaran kapal khususnya di bidang *agency* yaitu melayani seluruh kebutuhan dan kegiatan kapal selama di dalam perairan Merak. Disini kami telah ditunjuk oleh *Ship Owners* untuk mewakili dalam mengurus kapal miliknya selama di daerah perairan Merak”.

2. Apa penyebab awal terjadinya penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik?

Jawab :

“Penyebab awal terjadinya yaitu berawal dari kesalahan pengetikan nama kapal Gloria Sentosa pada SPB yang dilakukan oleh petugas Syahbandar di Madura”.

3. Kendala apa yang dialami oleh Kepala Operasional PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik dalam penanganan penangkapan kapal MT. Gloria Sentosa ?

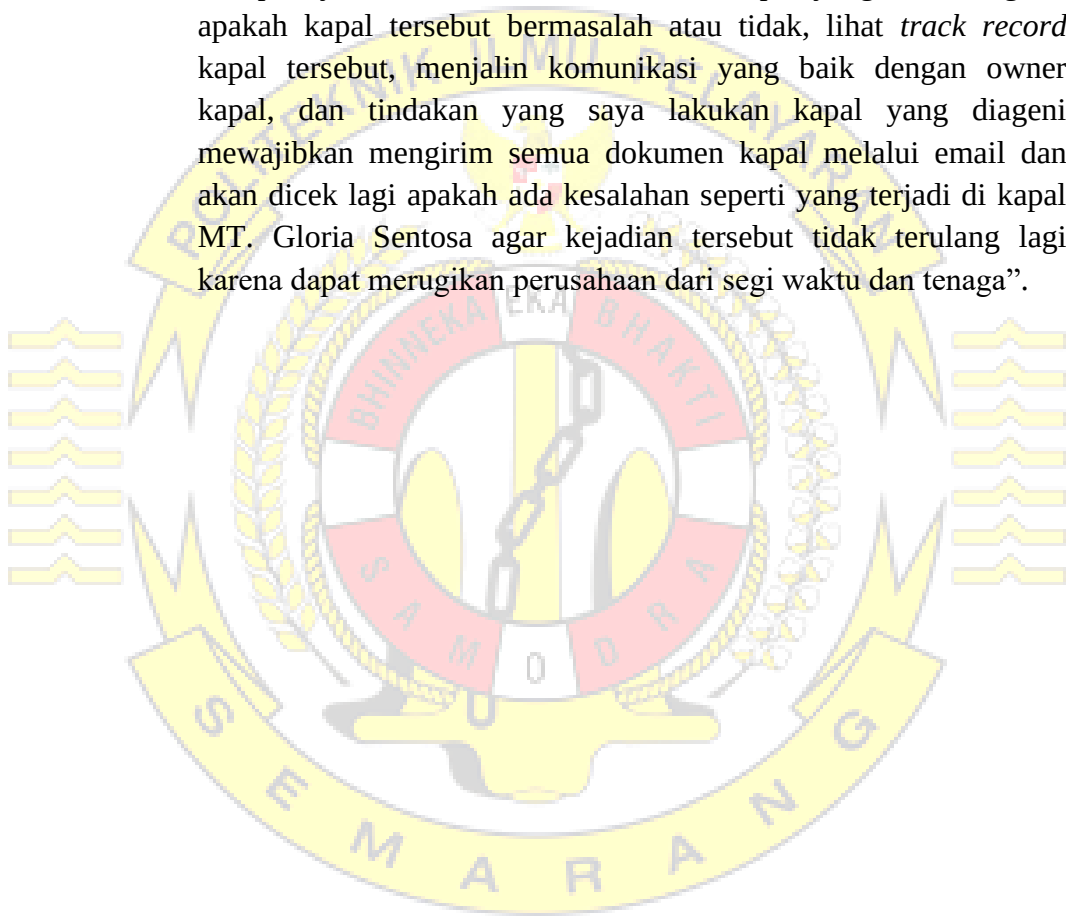
Jawab :

“Kendala yang dialami oleh kepala operasional sangatlah beragam, namun yang sering dijumpai adalah adanya jadwal kapal yang bertindihan atau bersamaan pada saat akan bersandar. Hal ini kerap sekali menjadi kendala divisi operasional karena mengingat jadwal kapal yang dilayani oleh PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik padat”.

4. Tanggapan dan solusi serta tindakan bapak sebagai Kepala Operasional agar kejadian yang terjadi pada kapal MT. Gloria Sentosa yang mengalami masalah pada Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tidak terulang kembali?

Jawab :

“Untuk masalah yang terjadi pada MT. Gloria Sentosa itu bukan kesalahan dari kita, namun kita sebagai perusahaan keagenan yang ditunjuk untuk mengageni kapal tersebut kita harus profesional dalam menyelesaikan masalah kapal yang kita ageni. Untuk solusi kedepannya lebih teliti dalam memilih kapal yang akan diageni, apakah kapal tersebut bermasalah atau tidak, lihat *track record* kapal tersebut, menjalin komunikasi yang baik dengan owner kapal, dan tindakan yang saya lakukan kapal yang diageni mewajibkan mengirim semua dokumen kapal melalui email dan akan dicek lagi apakah ada kesalahan seperti yang terjadi di kapal MT. Gloria Sentosa agar kejadian tersebut tidak terulang lagi karena dapat merugikan perusahaan dari segi waktu dan tenaga”.



WAWANCARA 3

Responden : Staff Operasional

Bp. Fani Setiawan

1. Apa yang dilakukan oleh agen selaku perwakilan pemilik barang dalam menangani permasalahan yang terjadi?

Jawab :

“Sebagai agen, yang dapat kami lakukan yaitu berusaha semaksimal mungkin untuk segera menyelesaikan permasalahan tersebut. Peran kami untuk menyelesaikan permasalahan supaya cepat terselesaikan dan proses bongkar muatan dapat segera terlaksana dengan baik. Karena dapat diketahui barang yang dimuat di kapal MT. Gloria Sentosa merupakan muatan barang berbahaya. Jika muatan tidak segera dibongkar maka muatan akan membeku, dan harus selalu terjaga suhunya. Dalam menjaga kestabilan suhu dalam muatan, memerlukan biaya ekstra dalam perawatan muatan diatas kapal yang akibatnya biaya perawatan muatan membengkak”.

2. Apa dampak dan pembelajaran yang didapat bapak selaku Staff Operasional yang menangani dan pembelajaran yang bapak dapat dari kejadian kapal MT. Gloria Sentosa yang mengalami masalah pada nama kapal yang tertera di Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tidak sesuai yang ada di dokumen?

Jawab :

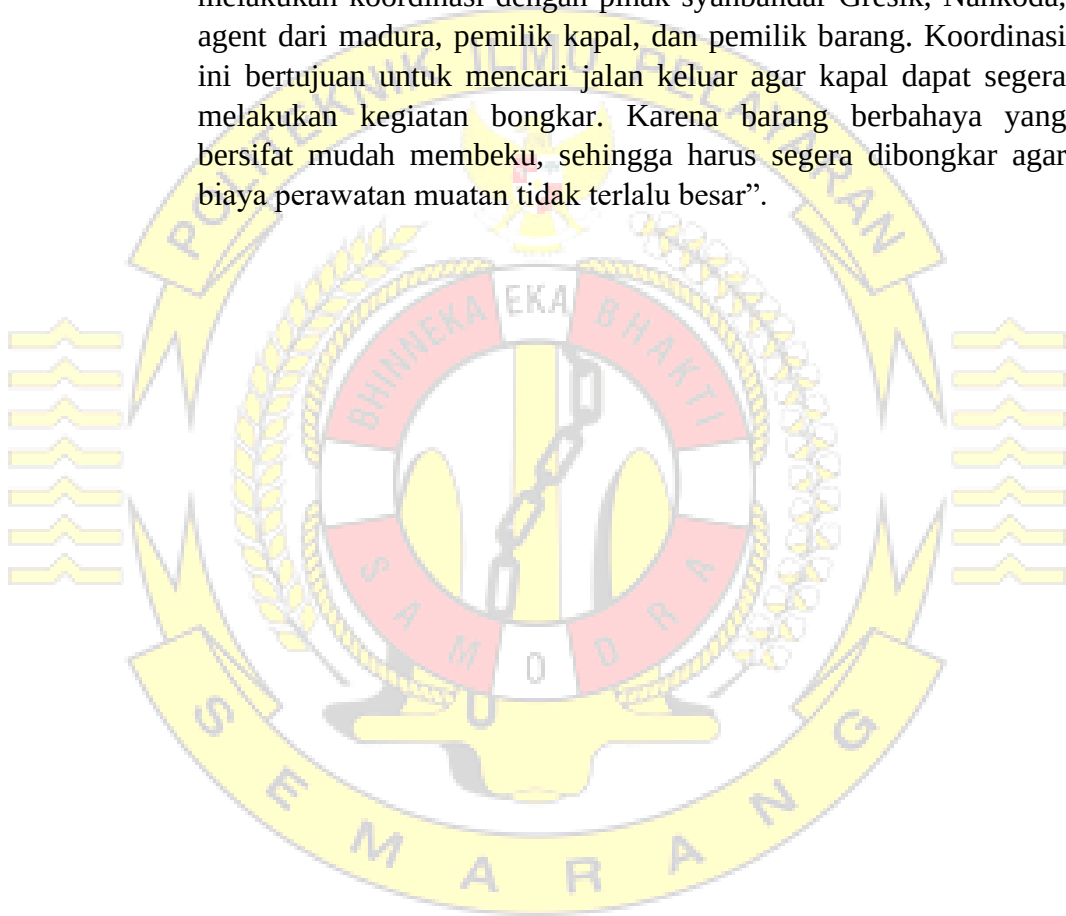
“Kejadian tersebut sangat berdampak pada beberapa instansi yang terkait dan proses bongkar muat barang yang terhambat karena kapal ditahan serta tidak boleh melakukan aktivitas apapun selama proses penyidikan dari pihak Syahbandar. Untuk pembelajaran selanjutnya lebih teliti dalam pengecekan dokumen karena sekecil apapun kesalahan dapat berdampak besar bagi kegiatan selanjutnya dan menjalin komunikasi antara nahkoda kapal, petugas Syahbandar, dan saya selaku agen yang mewakili pemilik kapal untuk mengurus kapal karena itu kunci untuk meminimalisir terjadinya kesalahan dalam pengurusan dokumen kapal dan jika terjadi masalah dapat diselesaikan secara cepat karena jika kita

saling berhubungan baik dapat saling membantu dan memberi solusi terbaik untuk masalah yang dihadapi”.

3. Upaya apa saja yang telah dilakukan Staff Operasional PT. Bintang Samudra Utama cabang Gresik untuk mengatasi kendala-kendala tersebut ?

Jawab :

“Upaya yang dilakukan staf operasional diantaranya yaitu dengan melakukan koordinasi dengan pihak syahbandar Gresik, Nahkoda, agent dari madura, pemilik kapal, dan pemilik barang. Koordinasi ini bertujuan untuk mencari jalan keluar agar kapal dapat segera melakukan kegiatan bongkar. Karena barang berbahaya yang bersifat mudah membeku, sehingga harus segera dibongkar agar biaya perawatan muatan tidak terlalu besar”.



Lampiran 3 : Crew List MT. Gloria Sentosa

DAFTAR AWAK KAPAL CREW LIST

NAMA KAPAL : MT GLORIA SENTOSA
JENIS : KAPAL TANKER
GT : 955 T
NO.IMO : 9047958

BENDERA : INDONESIA
TIBA DARI : MADURA
PELABUHAN TUJUAN : GRESIK
NAMA PANGGILAN : P N N B

NO	NAMA	JABATAN	BUKU PELAUT		SERTIFIKAT KEAHLIAN	
			NOMOR	EXPIRED	TINGKAT	NOMOR
1	MAHYUDDIN	Master	E. 159760	04.09.2021	ANT II	6200022875N20416
2	HENDRIK M MARANI	Chief Officer	C. 057248	02.07.2021	ANT III	6201016828N30317
3	OKTO MIKAEL MANIK	2 nd Officer	F. 300366	03.02.2023	ANT III	6201695360N30319
4	KOMARI	Chief Engineer	F. 275130	30.08.2022	ATT I	6200021073T10220
5	RYAN RAMADHAN SYARIF	2 nd Enginer	D. 041330	24.03.2022	ATT III	6202003273S0219
6	ZAENAL NASBAH	3 rd Enginer	F. 137389	16.08.2021	ATT III	6211748674T30620
7	ASHOK	Bosun	F. 201390	11.03.2019	ABLE	6200415232340517
8	MOKHAMAD SHOLIKIN	1 st A/B	F. 032735	20.07.2022	ANT D	6201010343N60305
9		2 nd A/B				
10	HENDRIK NARU	1 st Oiler	F. 340497	20.10.2023	ABLE	6201459106T60612
11	AMRIAN CHARLES MAMBUA	2 nd Oiler	F. 291884	10.10.2020	ABLE	6211416598420617
12	TARSADI	Cook	F. 277402	17.08.2022	ABLE	6211711543330717
13	YOGI SEPTIYADI	Deck Cadet	F. 217823	03.09.2022	BST	6211906035010319
14	IHWAN ZULHIDAYAT AMSIR	Engine Cadet	F. 252131	03.07.2022	BST	6211756937010417



Lampiran 4 : *Cargo Manifest* MT. Gloria Sentosa

CARGO MANIFEST



ORIGINAL



HCML
Husky-CNOOC
Madura Limited

CARGO MANIFEST

Date : _____

Shipment no. BDS 1912-18 Cargo Order No. BDS 1912-18 Cargo BD Sulphur

Destination : Gresik

ST. / MT. MT. GLORIA SENTOSA Flag INDONESIA

NET QUANTITY
Metric Tons 472.70

Consignor PT Laban Raya Samudra

Consignee -

Master Capt.MAHYUDDIN



Master's Signature

Capt.MAHYUDDIN

INDONESIA STOCK EXCHANGE BUILDING 3RD FLOOR J. JEND. SUKARNOPURUS 12 JAKARTA 13136 INDONESIA
PHONE 021 - 5158103 FAX 021 - 5158297

Lampiran 5 : Bill Of Lading MT. Gloria Sentosa



ORIGINAL



NEGOTIABLE

TANKER BILL OF LADING

Shipment Number BDS.2101-23

Shipped in apparent good order and condition by PT.Laban Raya Samodra

On board the INDONESIA Steamship/Motorship MT. GLORIA SENTOSA

Where of Capt.MAHYUDDIN is master, at the port of FPSO KAS III, MADURA STRAIT MARINE TERMINAL

To be delivered at the port of Gresik or as near there to as the vessel can safely get, always afloat, unto Gresik

or order on the payment of freight the rate of PAYABLE AS ARRANGED
 , a quantity said to be

Gross at 60 deg. F.

Barrels of 42 gallon	_____
U.S. Gallons	_____
Pounds	_____
Long Tons (2240 lbs)	_____
Metric Tons	<u>461.01</u>
Kilograms	_____
Cubic meters	_____
Liters	_____

H2S in Liquid 5.1 ppm
 Colour Bright Yellow

of BD Sulphur

This shipment is carried under and pursuant to terms of the charter dates _____ between _____ and _____ as Charterer, and all the terms whatsoever of the said charter party except the rate and payment of freight specified there in apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment. In witness where of the master has signed One bills of lading of this tenor and date, one of which being accomplished, to others will be void.

If this Bill of Lading is a document of title to which the Carriage of Goods by Sea Act of the United States approved April 16, 1936. Or similar legislation giving statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussel of August 25, 1924, applies by reason of the port of loading or discharge being in territory in which the said Act or other similar legislation is in force, this Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the said act or other similar legislation, as the case may be, which shall be deemed incorporated here in, and nothing here in contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its right or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act or other similar legislation. If any term of this Bill of Lading is repugnant to the said act or other similar legislation as so incorporated, such terms shall be void to that extent but no further.

Dated at Madura Strait-East Java, Indonesia this, 31st day of March, 2021



Capt. MAHYUDDIN
Master

INDONESIA STOCK EXCHANGE BUILDING, 24th FLOOR, JL. JEND. SUDIRMAN KAV 52 JAKARTA 12190, INDONESIA
 PHONE: 021 - 5158103 FAX: 021 - 5159297

Lampiran 6 : Contoh SPB MT. Gloria Sentosa Yang Benar

No. Registrasi : / / 2019

... 0274762



**PERINGATAN
CUACA BURUK**

Dinas Kelautan dan Perikanan No. 17 Tahun 2008 Pasal 130
Ayat (1), Sub-ayat 1
Nawala yang sedang berlayar dan mengantar
Adanya cuaca buruk yang membahayakan keselamatan
Berlayar wa, di rekomendasikan kepada pihak lain dari
Pusat Informasi Penerbitan berita

**REPUBLIK INDONESIA
THE PERSEUTUJUAN OF INDONESIA**

**SURAT PERITUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE**

NO. ... / ... / ... 2019

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal / Ship Name	Tonnase kotor / Gross Tonnage
MT. GLORIA SENTOSA	555 GT
Bendera Kebangsaan / Nationality Flag	Nakhoda / Master
INDONESIA	MAHVUDIN
Nomor IMO / IMO Number	Nama Panggilan / Call Sign
9847958	PNNB

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal ... / ... / ...
In accordance with Selling Declaration issued by Master on date ... / ... / ...

Diketahui bahwa kapal telah mematuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of article 219 (3), Shipping Act No. 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas diperbolehkan untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

MADURA STRAIT Berangkat ke / Departure from	Pelabuhan / Port of Destination
TERMINAL	GRESIK
Pada tanggal / on date time	
16 SEPTEMBER 2019 17.00 LT	

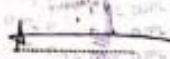
Jumlah awak kapal / Number of Ship Crew	Dengan melampirkan / With carrying
ORANG	MANIFESTE
MADURA STRAIT Tempat Disembark / Place of Island	
TERMINAL	
Pada tanggal / Date	
16 SEPTEMBER 2019	
Jam / Time	
16.30 LT	
Perintah / Abaikan / Attention	

Surat Perijinan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan pada waktu yang ditentukan.
This Port Clearance is valid for 24 hours after its date of issuance and ship shall leave at port.

Apa saja dalam 24 jam di Pelabuhan, agar tetap sah kapal dapat berangkat. Apabila perlu permohonan perizinan dari Pusat Informasi Penerbitan yang baik.
Within 24 hours after issued the port clearance, the master, agent or master of any vessel which falls in such Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the relevant, and if required, obtain a new port clearance.

Surat Perijinan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat ancaman-ancaman atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any emergency or decision.

TA 2018


**SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER**
IMRAN RASYIDI, SH

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : YAFET ADI HENDRAWAN
2. Tempat dan Tanggal Lahir : PATI, 23 JULI 2000
3. NIT : 551811337003 K
4. Agama : KRISTEN
5. Alamat Asal : DS. KETITANG WETAN RT/RW 005/002,
KEC. BATANGAN, KAB. PATI.
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : JANURI
 - b. Ibu : YANI
7. Riwayat Pendidikan
 - a. Sekolah Dasar : SD NEGERI 2 KETITANG WETAN
 - b. SMP : SMP NEGERI 1 PATI
 - c. SMA : SMA KRISTEN TERANG BANGSA
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
8. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - a. Perusahaan : PT. BINTANG SAMUDRA UTAMA
 - b. Alamat Perusahaan : JL. BANGKA NO. 03, GKB, KEC.
MANYAR, KAB. GRESIK, JAWA
TIMUR.