



**KETERLAMBATAN *SHIP TO SHIP* (STS) DI PERAIRAN
NIPAH KEPULAUAN RIAU OLEH PT ADHIGANA
PRATAMA MULYA**

SKRIPSI

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

Oleh

KRISNA PRASETYA

551811337018 K

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

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**KETERLAMBATAN *SHIP TO SHIP* (STS) DI PERAIRAN
NIPAH KEPULAUAN RIAU OLEH PT. ADHIGANA
PRATAMA MULYA**

Disusun oleh:

KRISNA PRASETYA
NIT. 551811337018 K

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

Dosen Pembimbing I
Materi



OKVITA WAHYUNI, S.ST, M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Capt. EKO MURDIYANTO, Sp1, M.Pd, M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19570618 1982031 002

Mengetahui dan Menyetujui,
KETUA PROGRAM TALK



Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 197503182003122 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Keterlambatan *Ship To Ship* (STS) di Perairan Nipah Kepulauan Riau Oleh PT. Adhigana Pratama Mulya” karya,

Nama : Krisna Prasetya
NIT : 551811337018 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., Tanggal.....

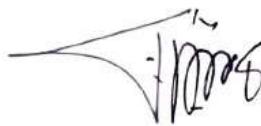
Semarang,

Penguji 1



Retno Harvanti S.Pd., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001

Penguji 2



Okvita Wahyuni, S.ST., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Penguji 3



Dr. Darul Prayogo, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850618 201012 1 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Krisna Prasetya

NIT : 551811337018 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan

Skripsi dengan Judul : “ Keterlambatan *Ship To Ship* (STS) Di Peraitan Nipah
Kepulauan Riau Oleh PT. Adhigana Pratama Mulya”

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,2022

Yang membuat pernyataan,



KRISNA PRASETYA
NIT. 551811337018 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Dengan menyebut nama Allah yang maha pengasih lagi maha penyayang (QS. Al-Baqarah 1).
2. Kegagalan adalah cara Allah mengatakan “bersabarlah” aku memiliki sesuatu yang lebih baik untukmu.

Persembahan:

1. Orang tua :Ibu Endang Mulatsih dan Bapak Rimpono
2. Almamaterku PIP Semarang
3. Rekan-rekan angkatan 55

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Keterlambatan *Ship To Ship* (STS) Di Perairan Nipah Kepulauan Riau Oleh PT. Adhigana Pratama Mulya” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama sebelas bulan tiga belas hari praktek laut di perusahaan PT. Adhigana Pratama Mulya.

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

1. Capt. Dian Wahdiana, M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M selaku Ketua Jurusan Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Okvita Wahyuni, S.ST, M.M selaku dosen pembimbing materi penulisan skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan bimbingan, serta pengarahan dalam menyusun skripsi ini.
4. Capt. Eko Murdiyanto, Sp1, M.Pd, M.Mar selaku Dosen Pembimbing

Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan serta pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Perusahaan PT. Adhigana Pratama Mulya yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktek.
6. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu Penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Akhir kata, penulis berharap agar hasil pemikiran yang tertuang dalam skripsi ini bermanfaat bagi seluruh pembaca pada umumnya dan taruna PIP Semarang jurusan TALK pada khususnya.

Semarang,..... 2022

Penulis



KRISNA PRASETYA
NIT.551811337018 K

ABSTRAKSI

Prasetya, Krisna 2022 “*Keterlambatan Ship To Ship (STS) Di Perairan Nipah Kepulauan Riau Oleh PT. Adhigana Pratama Mulya*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M, Pembimbing II: Capt. Eko Murdiyanto, Sp1, M.Pd, M.Mar.

Kegiatan bongkar dan muat dalam hal ini *ship to ship* mengalami keterlambatan dan kendala sehingga membuat kapal memerlukan waktu lebih lama dalam pelaksanaan kegiatan. Dalam proses *ship to ship* agen akan berusaha semaksimal mungkin untuk mengantisipasi keterlambatan yang mungkin dapat terjadi selama kegiatan berlangsung serta agen juga akan berusaha seoptimal mungkin melaksanakan proses kegiatan mulai dari kapal datang hingga seluruh kegiatan selesai. Selain itu, agen harus menyadari masalah keselamatan, kecepatan serta ketepatan untuk kelancaran segala proses kegiatan tersebut. Masalah yang akan dibahas pada penelitian ini meliputi mengapa dapat terjadi keterlambatan serta upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya keterlambatan.

Metode yang digunakan penulis adalah kualitatif deskriptif yang akan mengembangkan dan menjelaskan data-data penelitian. Keterangan waktu dalam penelitian ini antara lain berada di Kota Batam pada bulan Agustus 2020 sampai Juni 2021. Dalam penelitian ini penulis telah melakukan observasi langsung di lapangan, melakukan wawancara dengan narasumber, kemudian melakukan dokumentasi serta mencari data pada jurnal dan penelitian yang berkaitan dengan penelitian ini.

Penulis mendapatkan beberapa hasil setelah melakukan penelitian ini yaitu keterlambatan *ship to ship* dapat terjadi karena beberapa faktor antara lain habisnya masa berlaku sertifikat kapal, hal ini mengakibatkan proses pengurusan dokumen memerlukan lebih banyak waktu karena agen harus meminta petugas untuk menerbitkan sertifikat yang baru. Perbedaan hasil muatan ketika dilaksanakan penghitungan oleh mualim satu beserta surveyor kedua kapal, hal ini dapat berakibat pada ketidaksesuaian jumlah muatan yang telah disepakati serta dapat merugikan pembeli muatan. Cuaca buruk yang mengakibatkan agen dan petugas memerlukan waktu lebih untuk sampai di atas kapal untuk mengantar dokumen serta petugas yang akan melakukan inspeksi terhadap kapal. Hal tersebut dapat berakibat proses bongkar muat akan memerlukan waktu yang lebih lama karena kecepatan perpindahan muatan tidak sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Untuk mengantisipasi hambatan yang mungkin terjadi perusahaan harus memeriksa kembali dokumen yang diperlukan sebelum kapal tiba, selalu memantau kondisi cuaca dan berkomunikasi dengan pihak kapal, serta mengingatkan surveyor dan Mualim I untuk selalu memeriksa muatan yang telah di *transfer*.

Kata Kunci: keterlambatan *ship to ship*, keagenan kapal, bongkar muat.

ABSTRACT

Prasetya.Krisna 2022 “*Delay Of Ship To Ship Activity On Nipah Anchorage Riau Islands Of Adhigana Pratama Mulya Company*”. Diploma IV Program, Port And Shipping Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Advisor II: Capt. Eko Murdyanto, Sp1, M.Pd, M.Mar.

Loading and unloading activities in this case ship to ship often experience delays and obstacles so as to make the ship take longer in the implementation of activities which can result in the ineffectiveness of these activities. In the ship to ship process, the agent will try his best to anticipate delays that may occur during the activity and the agent will also try to be as optimal as possible to carry out the process of activities starting from the ship coming until all activities are completed. Of course, it must create loading and unloading activities in accordance with the established rules of loading and unloading. In addition, agents must be aware of safety, speed and accuracy issues for the smooth running of all processes of such activities. There are several formulations of problems that will be discussed in this study including why there is a delay and how efforts are made to prevent delays.

The method used by the author is descriptive qualitative which will develop and explain the research data. The time description in this research is in Batam City in February 2021. In this research, the author has made direct observations in the field, conducted interviews with sources, then conducted documentation and searched for data in journals and research related to this research.

The author obtained several results after conducting this research, namely ship to ship delays can occur due to several factors including the expiration of the ship certificate, this results in the document processing process requiring more time because the agent must ask the officer to issue a new certificate with terms and conditions that must be implemented. The difference in the results of the cargo when the calculation is carried out by the first mate and the surveyors of the two ships, this can result in a mismatch in the agreed amount of cargo and can harm the buyer of the cargo. Bad weather that causes agents and officers to take more time to arrive on the ship to deliver documents and officers who will inspect the ship. This can result in the loading and unloading process taking longer because the speed of cargo movement is not in accordance with what has been planned. To anticipate obstacles that may occur, the company must re-check the necessary documents before the ship arrives, always monitor weather conditions and communicate with the ship, and remind the surveyor and the first mate to always check the cargo that has been transferred.

Keywords: ship to ship delay, shipping agency, loading and discharge

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A.Latar Belakang	1
B.Fokus Penelitian	4
C.Rumusan Masalah	4
D.Tujuan Penelitian	4
E.Manfaat Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI	6
A.Deskripsi Teori	6
B.Kerangka Pikir	18
BAB III METODE PENELITIAN	19
A.Metode Penelitian	19
B.Tempat Peneltian	19
C.Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	20

D.Teknik Pengumpulan Data.....	21
E.Instrument Penelitian.....	22
F.Teknik Analisis Data Kualitatif.....	24
G.Pengujian Keabsahan Data	26
BAB IV HASIL PENELITIAN	28
A.Gambaran Konteks Penelitian	28
B.Deskripsi Data.....	34
C.Temuan.....	41
D.Pembahasan Hasil Penelitian.....	43
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	51
A.Simpulan	51
B.Keterbatasan Penelitian	52
C.Saran	52
DAFTAR PUSTAKA.....	54
LAMPIRAN	57
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	73



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kerangka Penelitian.....18

Tabel 4.1 Struktur Perusahaan.....32



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kegiatan <i>Ship To Ship</i>	9
Gambar 2.2 Koordinat Wilayah STS di Perairan Nipah Selat Singapura.....	10
Gambar 4.1 Permohonan SSCEC	44
Gambar 4.2 Dokumen SSCEC	45
Gambar 4.3 <i>Letter Of Protest</i>	46
Gambar 4.4 Cuaca Buruk.....	47
Gambar 4.5 Jarak Pulau Batam Dengan Pulau Nipah.....	48



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i> MT. Wellington.....	57
Lampiran 2	<i>Crew List Of</i> MT. Wellington.....	58
Lampiran 3	<i>Stowage Plan</i> MT. Wellington.....	59
Lampiran 4	<i>Cargo Manifest</i> MT. Wellington.....	60
Lampiran 5	<i>International Load Line Certificate</i>	61
Lampiran 6	Pemberitahuan Kedatangan MT. Wellington.....	62
Lampiran 7	<i>Letter Of Protest</i>	63
Lampiran 8	Permohonan Penerbitan Dokumen SSCEC.....	64
Lampiran 9	Gambar Pengecekan Dokumen Kapal Oleh Petugas.....	65
Lampiran 10	Gambar Inspeksi Petugas Karantina.....	66
Lampiran 11	<i>Ship To Ship Permit</i> MT. Wellington.....	67
Lampiran 12	Standar Operasional Prosedur PT. Adhigana Pratama Mulya.....	68
Lampiran 13	Lembar Wawancara.....	69

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal merupakan sarana angkutan laut yang penting bagi perekonomian dunia untuk mengangkut berbagai barang yang akan di kirim dengan jarak yang jauh dan jumlah kuantitas barang yang sangat banyak. Kapal dapat mendistribusikan muatan dengan jumlah yang sangat besar dari suatu pulau ke pulau lain terutama untuk kegiatan ekspor impor sehingga memiliki peran tinggi bagi peningkatan devisa negara.

Oleh karena itu, kegiatan pengiriman barang melalui kapal harus berjalan dengan optimal dan efisien sehingga dapat menghindari resiko adanya keterlambatan kegiatan, salah satu kegiatan pendistribusian barang menggunakan kapal yaitu dengan cara *Ship To Ship* (STS) untuk mempercepat serta *Ship To Ship* (STS) dinilai lebih efisien dilakukan karena proses pemindahan muatan gas/minyak dapat dilakukan dengan kuantitas yang besar antara dua kapal tanpa harus bersandar pada pelabuhan.

Ship To Ship (STS) adalah kegiatan pemindahan muatan antara satu kapal ke kapal lain yang biasanya dilakukan oleh kapal bermuatan minyak dan gas. Kegiatan *Ship To Ship* (STS) dilakukan tidak dengan lokasi dan kondisi yang sembarangan sehingga beresiko mengalami keterlambatan dikarenakan oleh beberapa faktor antara lain: faktor alam, faktor lokasi yang jauh dari otoritas pelabuhan setempat, faktor kesiapan alat dan beberapa faktor lain yang dapat menghambat kegiatan.

Pada proses *Ship To Ship* (STS) beberapa kali terjadi keterlambatan dengan berbagai kendala pada saat pelaksanaan. Kendala yang dihadapi pada saat kegiatan yaitu kondisi cuaca yang dapat berubah sewaktu-waktu sehingga pada proses penyandaran akan menunggu kondisi cuaca membaik, proses pengurusan dokumen dapat terhambat apabila dokumen yang dimiliki telah habis masa berlakunya, kemudian perbedaan hasil perhitungan muatan ketika akan di *issued* yang mengakibatkan kegiatan harus dilakukan kembali dengan menyesuaikan suhu agar sesuai antara *mother vessel* dengan *shuttle ship*.

Keterlambatan *ship to ship* tersebut juga pernah terdapat pada MT. Gas Kapuas milik PT.Usaha Gas Elpindo yang diangkat dalam skripsi yang disusun oleh Bima Angga pada Tahun 2019 yang menyebutkan bahwa terdapat kendala-kendala ketika proses *ship to ship* berlangsung sehingga mengakibatkan kegiatan tersebut terhambat. Hal tersebut juga ditemukan oleh penulis ketika sedang melakukan praktik darat di Kota Batam Kepulauan Riau.

Kota Batam merupakan kota terbesar di Provinsi Kepulauan Riau, Indonesia yang terdiri dari beberapa pulau kecil yaitu Pulau Batam, Pulau Rempang, Pulau Galang serta beberapa pulau kecil di sekitarnya yang terletak di Kawasan Selat Singapura dan Selat Malaka. Batam adalah daerah pelabuhan bebas yang ramai dikunjungi oleh pelaut kapal asing yang singgah di daerah Pulau Batam, apalagi sejak diberlakukan *Free Trade Zone (FTZ)* atau kawasan perdagangan bebas untuk daerah Batam, Bintan, Karimun. Hal tersebut berdampak besar terhadap lalu lintas orang dan barang di kawasan Batam dan sekitarnya, di perairan Batam terdapat beberapa tempat *anchorage area* (daerah

labuh kapal) salah satunya adalah Pulau Nipah. Pulau Nipah terletak di sebelah utara Pulau Batam dan merupakan pulau terluar yang berbatasan dengan Singapura, perairan Pulau Nipah dapat digunakan sebagai daerah *Ship To Ship* dengan kedalaman laut yang cukup dalam kapal kapal bertonase besar dapat berlabuh dan melakukan kegiatan *Ship To Ship* dan salah satu perusahaan pelayaran yang beroperasi di kawasan ini adalah PT. Adhigana Pratama Mulya.

PT. Adhigana Pratama Mulya adalah salah satu Perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal sebagai *General agent* dan *Sub agent*. PT. Adhigana Pratama Mulya telah menangani kapal kapal di perairan Nipah sejak tahun 2013. Namun pada masa pandemi *Corona Virus Disease 19 (Covid-19)* ini sangat berpengaruh terhadap kegiatan di seluruh dunia begitu pula pada PT. Adhigana Pratama Mulya.

Sebagai perusahaan keagenan pelayaran PT. Adhigana Pratama Mulya harus bertanggung jawab atas segala kegiatan kapal mulai dari sebelum memasuki pelabuhan sampai kapal akan berlayar meninggalkan pelabuhan segala hambatan harus dapat diatasi dengan baik agar perusahaan pemilik kapal tidak mengalami kerugian yang besar akibat hambatan yang dihadapi selama kapal melakukan kegiatan di pelabuhan tersebut.

Faktor faktor yang menjadi penyebab keterlambatan kegiatan kapal sangat menjadi perhatian bagi perusahaan pelayaran, hal tersebut mengakibatkan perusahaan harus menyikapi kendala agar tidak menimbulkan kerugian yang besar serta melakukan upaya-upaya untuk mengatasi berbagai kendala kedepannya. Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis melakukan penelitian

dengan judul **Keterlambatan *Ship To Ship* (STS) Di Perairan Nipah Kepulauan Riau Oleh PT. Adhigana Pratama Mulya.**

B. Fokus Penelitian

Dalam penulisan ini penulis berfokus pada proses pengurusan dokumen yang dibutuhkan untuk menerbitkan izin melakukan kegiatan *ship to ship* di Perairan Nipah serta upaya mengatasi berbagai faktor penyebab keterlambatan yang timbul pada kegiatan *Ship To Ship* (STS)

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas maka penulis melakukan sebuah penelitian dan merumuskan beberapa permasalahan antara lain :

1. Mengapa terjadi keterlambatan *ship to ship* (STS) di perairan Nipah Kepulauan Riau ?
2. Bagaimana upaya PT. Adhigana Pratama Mulya supaya *ship to ship* (STS) dapat berjalan optimal ?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan yang telah disebutkan di atas, adapun tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengidentifikasi penyebab keterlambatan *ship to ship* (STS) di perairan Nipah Kepulauan Riau.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT. Adhigana Pratama Mulya dalam mencegah terjadinya keterlambatan pada saat kegiatan *ship to ship* (STS).

E. Manfaat Penelitian

Pada penelitian ini penulis berharap dapat memperkaya ilmu dan memberikan manfaat bagi perusahaan, dunia pendidikan maupun bagi penulis sendiri. Berikut adalah manfaat penelitian ini, yaitu :

1. Manfaat Teoritis

- a. Dapat menambah wawasan mengenai prosedur serta masalah yang dihadapi ketika kegiatan *Ship To Ship (STS)*.
- b. Sebagai tambahan ilmu serta acuan untuk penelitian selanjutnya sehingga menjadi penelitian yang lebih baik dan akurat.

2. Manfaat Praktis

- a. Dapat memperbaiki kinerja pada perusahaan PT. Adhigana Pratama Mulya supaya lebih baik dalam menangani kegiatan kedepannya.
- b. Dapat memberi informasi kepada masyarakat luas mengenai proses *Ship To Ship (STS)* dan kendala yang akan dihadapi.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori merupakan uraian mengenai teori-teori yang berkaitan dengan topik yang diteliti oleh penulis, sebagai penunjang yang diambil penulis dari berbagai sumber untuk menyempurnakan pembahasan skripsi ini.

1. Keterlambatan

Keterlambatan menurut Casey (dalam Parura, 2021) merupakan masalah kinerja yang persisten dan sulit diubah dan mengakibatkan waktu. Kemudian dari waktu yang tidak terpakai tersebut akan menunda satu sampai beberapa bentuk kegiatan yang bersamaan dan/atau tidak mungkin untuk dilaksanakan pada waktu yang tepat dan pada waktu yang tepat, serta disusunnya jadwal sesuai dengan yang telah direncanakan sebelumnya dan sendiri.

Keterlambatan adalah sebuah kondisi yang tidak dikehendaki, karena akan sangat merugikan kedua belah pihak dari segi waktu dan biaya. Definisi lain keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan. (Pasal 1 Angka 30 UU Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan).

Penulis menyimpulkan bahwa keterlambatan merupakan masalah yang mengakibatkan kerugian waktu, materi, modal dan berdampak terhadap segala kegiatan yang berkaitan satu sama lain.

2. Kapal

Menurut Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Bab 1 (Pasal 1 ayat 36) menyebutkan bahwa kapal adalah kendaraan air, bentuk dan jenis apapun digerakan dengan tenaga mekanik angin, atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan bawah air serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah.

Menurut Sony dalam “*Tanker Ship*” (dalam Putra, 2018) kapal tanker adalah alat transportasi yang dibuat untuk mengangkut muatan minyak, tanker juga digunakan sebagai sarana angkut perdagangan minyak antar pelabuhan dalam negeri maupun antar negara. Terdapat beberapa jenis kapal tanker antara lain:

a. Kapal Tanker Minyak

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

b. Kapal Tanker LPG

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

c. Kapal Tanker LNG

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

d. Kapal Tanker Bahan Kimia

Kapal tanker bahan kimia berfungsi untuk mengangkut muatan bahan kimia.

3. Pelabuhan

Menurut Pasal 1 UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu, di mana berlangsung kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi. Kegiatan-kegiatan menyangkut kapal-kapal yang bersandar, berlabuh, naik turun penumpang, bongkar muat barang, fasilitas keselamatan pelayaran, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Terdapat beberapa jenis pelabuhan di Indonesia berdasarkan tugas dan fungsinya masing masing sebagai penunjang aktivitas pelayaran yang ada di Indonesia, pelabuhan tersebut antara lain:

a. Pelabuhan Utama

Pelabuhan utama merupakan pelabuhan yang memiliki fungsi melayani kegiatan angkutan laut untuk dalam negeri dan internasional.

b. Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan pengumpul memiliki fungsi untuk melayani angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah dengan jangkauan antar provinsi.

c. Pelabuhan pengumpan

Pelabuhan pengumpan berfungsi melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dengan jumlah terbatas sebagai tujuan dari pelabuhan utama dan pengumpul dengan jangkauan antar provinsi.

4. *Ship To Ship* (STS)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2020 Pasal 1 dengan bunyi sebagai berikut “lokasi Alih Muat Antar kapal (*Ship to Ship*



Transfer) adalah lokasi di perairan yang ditetapkan dan berfungsi sebagai pelabuhan yang digunakan sebagai kegiatan alih muat antarkapal.”



Gambar 2. 1 Kapal Tanker

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2021

“Ship to ship activity means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or person from one ship to another”.

Berdasarkan *SOLAS Consolidated* (2014:354).

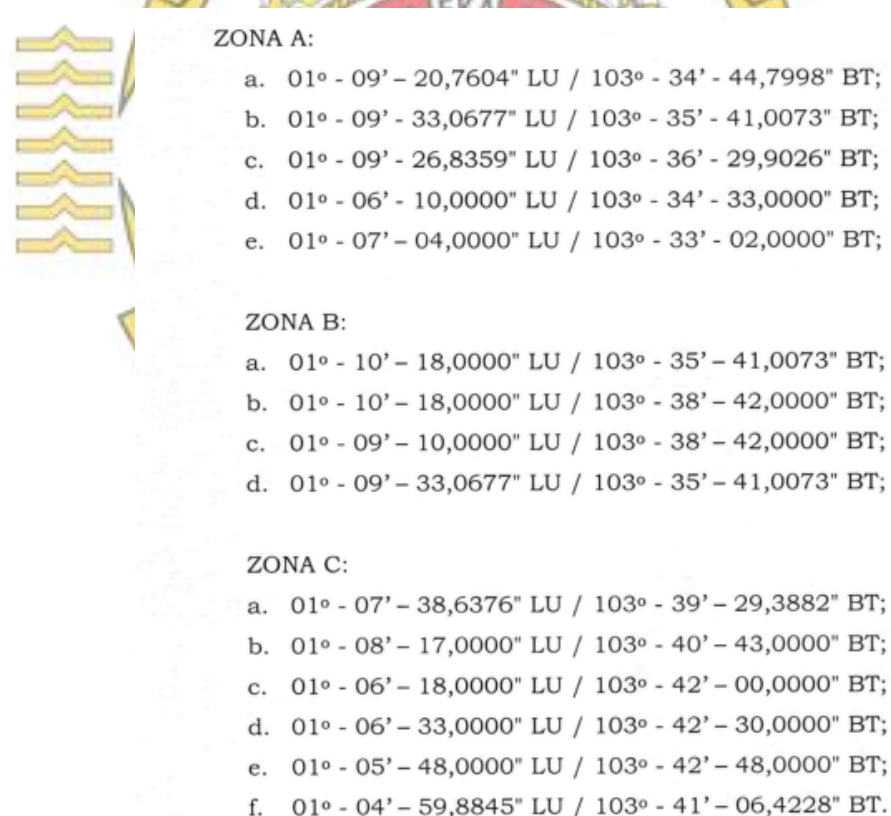
(segala aktivitas yang tidak dapat dilakukan menggunakan fasilitas pelabuhan dalam pemindahan barang maupun manusia dari satu kapal ke kapal lainnya).

“Where cargo oil is transferred between ships moored side by side. Such operations may take place when one ship is at anchor or alongside or when both are underway. In general, the expression includes the approach maneuver, mooring, hose connection, procedures for cargo transfer, hose

disconnection, unmooring and departure manuever. The operation may also be referred to as transhipment” menurut *Ship To Ship Transfer Operation Plan* (2014:x).

Artinya muatan minyak ditransfer pada kapal yang sedang bersebelahan. Operasi tersebut dapat dilakukan dengan beberapa proses berupa manuver pendekatan, proses tambat, koneksi selang, prosedur untuk transfer kargo, pemutusan sambungan selang, manuver *unmooring* dan keberangkatan. Operasi tersebut juga dapat disebut sebagai “*Transhipment*”.

Menurut keterangan di atas dapat penulis simpulkan bahwa *ship to ship* (STS) adalah kegiatan transfer muatan antara kapal satu dengan kapal lain



Gambar 2. 2 Koordinat wilayah STS di Perairan Nipah Selat Singapura

Sumber: PM_154_Tahun_2020

dengan kapal diposisikan bersebelahan, muatan yang dipindahkan biasanya berupa muatan minyak dan gas.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2020 tentang standar operasional prosedur pengelolaan dan pengoperasian wilayah tertentu di perairan yang berfungsi sebagai pelabuhan di Kepulauan Riau, menetapkan beberapa titik area berlabuh jangkar dan *Ship To Ship* di Wilayah perairan Nipa Selat Singapura sebagai berikut:

Dalam kegiatan *Ship To Ship* hanya dapat dilakukan di perairan tertentu maka dapat menimbulkan berbagai hambatan yang kemungkinan akan terjadi sehingga dapat menghambat kegiatan. Berbagai faktor yang akan menjadi kendala pada proses *Ship To Ship* adalah faktor kondisi alam, faktor letak kapal yang jauh dari otoritas pelabuhan setempat, hasil *ullage* dan *innage* yang tidak sesuai antara *mother vessel* dengan *shuttle ship*.

5. Nipah Transit Anchorage Area (NTAA)

Pulau Nipah adalah pulau terluar bagian utara Pulau Batam perairan Pulau Nipah berbatasan langsung dengan Selat Malaka dan *Singapore Strait*. Dinas Perhubungan Pusat telah menetapkan Pulau Nipah sebagai area *Ship To Ship* (STS) setelah ditetapkannya PM Nomor 57 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, sebagai daerah alih muat atau *transfer muatan* kapal khususnya untuk kapal bertonase besar seperti *Very Large Cargo Carrier* (VLCC).

6. Prosedur

Prosedur menurut Mulyadi (2016:4), yaitu urutan kegiatan kerikal, yang melibatkan beberapa orang pada satu departemen atau lebih, untuk menjamin penanganan dengan seragam yang terjadi berulang-ulang. Menurut Carl Heyel (2015:49), Prosedur merupakan serangkaian langkah-langkah dimana seluruh tindakan bisnis berulang, dimulai, dilakukan, dikontrol dan diselesaikan secara terstruktur.

Berdasarkan definisi dari para ahli dapat disimpulkan bahwa prosedur adalah serangkaian kegiatan yang melibatkan beberapa orang dalam satu atau beberapa departemen untuk menangani pekerjaan agar seragam, tetap dan berulang. Dalam hal ini prosedur diterapkan untuk kegiatan *Ship To Ship* pada perairan Nipah Selat Singapura Kepulauan Riau.

Prosedur pengurusan dokumen kapal pada PT. Adhigana Pratama

Mulya saat *Ship To Ship* antara lain :

- a. Perusahaan keagenan menerima surat penunjukan atau *appointment letter* melalui *email* untuk menangani kapal.
- b. *General agent* PT. Adhigana Pratama Mulya kemudian memberitahukan *sub agent* mengenai kapal yang akan diageni. Surat penunjukan berisi tentang informasi kapal serta jumlah muatan yang akan dibongkar atau dimuat.
- c. Perusahaan kemudian membuat Permohonan kedatangan kapal asing yang ditujukan kepada Dirjen Perhubungan Laut.

- d. Setelah PKKA (Perizinan Persetujuan Keagenan Kapal Asing) terbit kemudian perusahaan mengirim pemberitahuan kedatangan serta perizinan kegiatan kapal kepada beberapa instansi terkait seperti KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan), kantor imigrasi, kantor karantina pelabuhan, kantor bea cukai serta penyedia fasilitas untuk menunjang kegiatan *Ship To Ship*.
- e. Setelah mendapat izin dari seluruh instansi terkait maka kegiatan *Ship To Ship* dapat dilakukan.

7. Lashing

Menurut amandemen Solas *Chapter VI Regulation 5* adalah unit kargo dan unit angkutan kargo yang dibawa dengan bagian bawah *deck* yang terikat, disimpan dan diamankan untuk mencegah terjadinya perpindahan muatan di sepanjang perjalanan.

8. Stowage Plan

Menurut tim penyusun PIP Semarang (dalam penulis muthia,2018), menyebutkan *Stowage plan* merupakan rencana penataan muatan yang dibuat dan direncanakan sebelum pemuatan dimulai. Dalam hal ini yang memiliki tanggung jawab untuk merencanakan muatan pada kapal adalah mualim satu yang berkoordinasi bersama pihak darat.

9. Manifold

Berdasarkan pada buku Fire Apparatus Operator 2014 (dalam Gani, 2017) “Manifold merupakan perangkat penyedia kemampuan untuk menghubungkan pipa-pipa dari jalur pasokan muatan”.

10. *Cargo Hoses*

Menurut buku *International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminal* (2010) “*Cargo Hoses*” yaitu selang yang berfungsi memindahkan muatan cair atau gas dari kapal ke tempat penampungan”.

Dalam kegiatan *ship to ship* (STS) kapal yang akan memindahkan muatan berfungsi sebagai kapal induk dan kapal lain akan menjadi kapal penerima muatan di laut lepas(dalam Gani, 2017).

11. Manfaat Prosedur

Selain memaparkan mengenai prosedur Mulyadi (2013:15) juga memaparkan mengenai manfaat prosedur, berikut adalah beberapa manfaat prosedur menurutnya:

- a. Memudahkan langkah-langkah kegiatan yang akan dilakukan.
- b. Menjadikan pekerjaan berulang-ulang menjadi lebih mudah sehingga pekerjaan akan menjadi lebih sederhana dalam pelaksanaannya.
- c. Petunjuk dalam suatu program kerja menjadi jelas serta harus dipatuhi seluruh pelaksana.
- d. Mempermudah pelaksanaan serta meningkatkan produktivitas kegiatan sehingga dapat dilakukan dengan lebih efektif dan efisien.
- e. Memudahkan dalam hal pengawasan sehingga dapat diawasi dengan baik dan kemungkinan terjadinya penyimpangan dapat teratasi serta dapat segera dilaksanakan perbaikan untuk meningkatkan efektivitas kantor. Hal ini bisa tercapai apabila dapat menyederhanakan prosedur, menghilangkan dokumen yang kurang perlu supaya terhindar dari duplikasi kegiatan.

12. Prosedur *Clearance in*

Prosedur *clearance in* menurut Abbas Salim (dalam Handoko, 2019)

antara lain:

- a. Agen yang telah ditunjuk oleh *owner* kapal mengajukan permohonan kedatangan kapal kepada instansi terkait.
- b. Agen mengajukan permohonan olah gerak dengan melampirkan persyaratan yang diminta oleh instansi yang dituju.
- c. Agen bersama petugas dari instansi terkait mengambil surat-surat kapal untuk diperiksa dan disimpan di kantor syahbandar untuk keperluan *clearance in*.
- d. Agen bersama tim pemeriksa yang terdiri atas petugas syahbandar dan petugas karantina melakukan pemeriksaan ke atas kapal.
- e. Setelah pemeriksaan selesai maka proses kegiatan yang telah disetujui dapat dilakukan sesuai rencana.

13. Keagenan Kapal

Keagenan Kapal menurut (Undang-undang pelayaran No. 17, Tahun 2008:3) merupakan perusahaan angkutan laut nasional yang didirikan khusus untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing atau nasional untuk mengurus kapalnya selama di Indonesia. Sedangkan menurut Kosasih dan Soewedo (2012), keagenan umum atau *general agent* adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk perusahaan lain untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya. Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal pelayanan pada

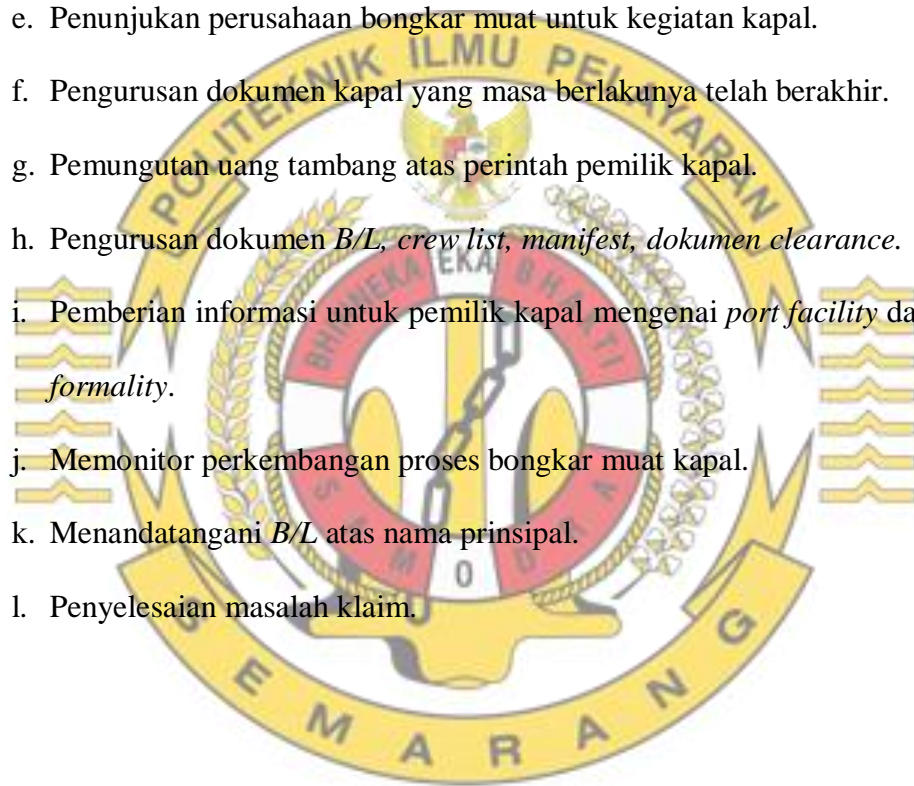
kapalnya dan juga dapat ditunjuk sebagai agen untuk menangani segala hal mengenai pelayanan terhadap kapal milik perusahaan lain.

Dalam dunia pelayaran Agen dibagi menjadi 3 jenis yaitu: agen umum, sub agen, cabang agen. *General agent* atau agen umum merupakan perusahaan nasional yang ditunjuk atau menangani langsung kapal milik perusahaan asing supaya dapat beroperasi di wilayah perairan Indonesia serta melayani segala keperluan yang dibutuhkan kapal selama kapal melakukan kegiatan yang diatur dalam (KM 33 Tahun 2001, Bab V Penyelenggaraan angkutan laut dan perwakilan perusahaan angkutan laut asing, Pasal 45 Ayat (1) s.d (4)). *Sub agent* atau lokal agen merupakan perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kapal ketika berada pada pelabuhan tertentu di Indonesia, *sub agent* memiliki dua tugas utama antara lain pelayanan kapal dan operasi keagenan, serta beberapa tugas lain antara lain pelayanan ABK, pengurusan bongkar muat, lashing, stowage dan dokumen muatan. Cabang agen merupakan anak perusahaan dari agen umum di suatu pelabuhan. Pada dunia pelayaran terdapat liner dan tramper, pelayaran liner dapat menunjuk *general* atau *booking agent* supaya menangani kapalnya. Tramper dapat menunjuk agen khusus karena hanya akan menangani kapalnya disaat kapal tersebut disewa di suatu pelabuhan.

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

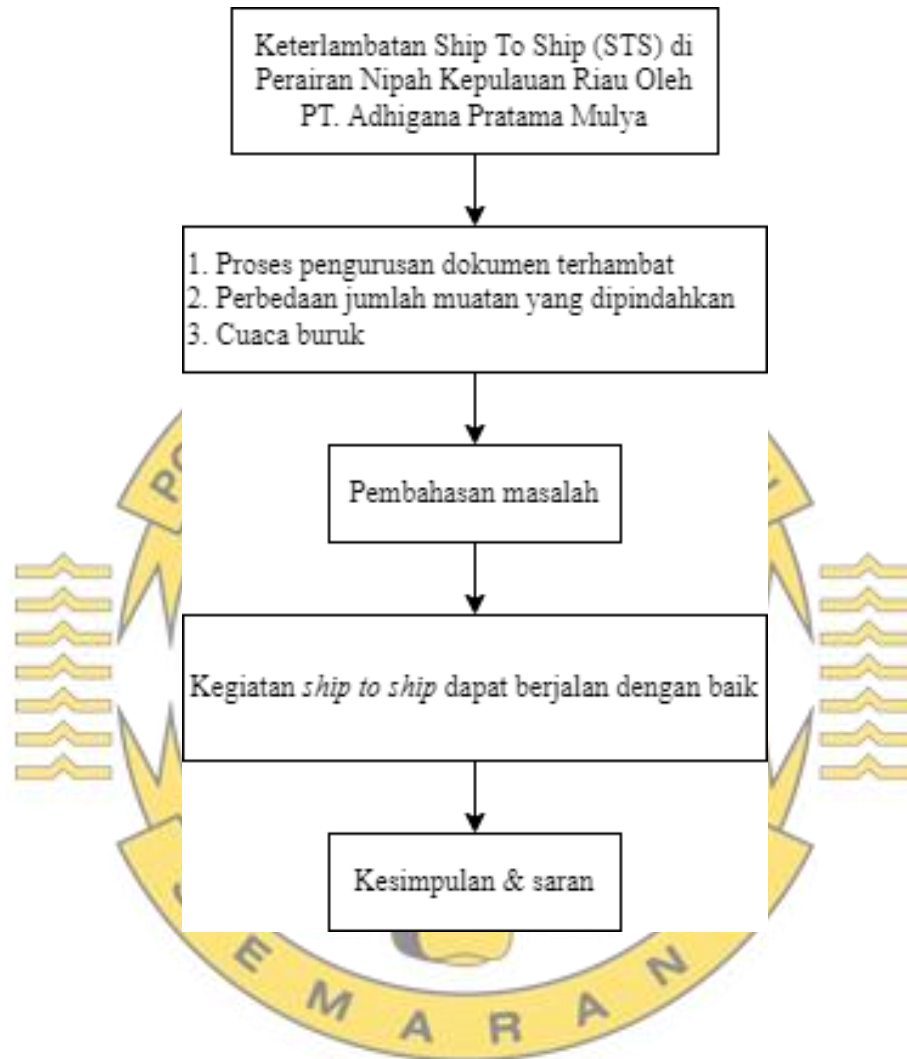
- a. Pelaporan tertulis mengenai rencana kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageni kepada menteri melalui Direktorat Jendral lalu lintas laut.

- b. Penyerahan dokumen kapal kepada syahbandar utama, otoritas pelabuhan utama atau unit penyelenggara pelabuhan setempat dan instansi pemerintah terkait lainnya.
- c. Menyediakan keperluan kapal seperti *provision*, *bunker*, dokumen dan sertifikat kapal.
- d. Pengurusan jasa pelabuhan yang diperlukan oleh kapal tersebut.
- e. Penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kegiatan kapal.
- f. Pengurusan dokumen kapal yang masa berlakunya telah berakhir.
- g. Pemungutan uang tambang atas perintah pemilik kapal.
- h. Pengurusan dokumen *B/L*, *crew list*, *manifest*, *dokumen clearance*.
- i. Pemberian informasi untuk pemilik kapal mengenai *port facility* dan *port formality*.
- j. Memonitor perkembangan proses bongkar muat kapal.
- k. Menandatangani *B/L* atas nama prinsipal.
- l. Penyelesaian masalah klaim.



B. Kerangka Pikir

Tabel 2. 1 Kerangka Pikir



BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Pada proses *ship to ship* di Perairan Nipah oleh PT. Adhigana Pratama Mulya yang telah dijelaskan oleh penulis pada penelitian di atas dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Saat kegiatan *ship to ship* berlangsung terdapat masalah yang ditemukan penulis sehingga dapat menghambat proses kegiatan bongkar muat, masalah-masalah tersebut terjadi pada proses pengurusan dokumen kapal hingga pada saat kegiatan itu sendiri, faktor faktor yang mempengaruhi kegiatan tersebut meliputi :
 - a. Pengurusan dokumen yang telah habis masa berlakunya.
 - b. Perbedaan hasil penghitungan muatan yang cukup besar antara kedua kapal.
 - c. Cuaca yang sewaktu-waktu dapat berubah.
2. Dari pernyataan mengenai faktor penghambat *ship to ship*, PT. Ahigana Pratama Mulya mengantisipasi hal tersebut dengan cara :
 - a. Perusahaan akan memeriksa dan mengurus proses perpanjangan sertifikat yang telah habis masa berlakunya.
 - b. Perusahaan akan memastikan dan selalu memantau jumlah muatan yang telah dipindahkan supaya hasil perhitungan antara kedua kapal tidak terjadi kerugian muatan akibat dari selisih perhitungan yang cukup besar.

- c. Tetap mengusahakan mengirimkan dokumen dengan cepat dan selalu memperhatikan keselamatan supaya kegiatan *ship to ship* tetap berjalan sesuai rencana.

B. Keterbatasan Penelitian

Pada saat melakukan penelitian penulis sadar terdapat keterbatasan dapat mempengaruhi hasil dari penelitian ini, keterbatasan dalam penulisan ini adalah posisi penulis sebagai taruna praktik sehingga penulis terbatas dalam melakukan kegiatan observasi, wawancara serta ilmu dan pengetahuan penulis sehingga penulisan ini masih belum sempurna.

Dalam pembahasan penelitian ini hanya mengenai terlambatnya kegiatan *ship to ship* (STS) pada MT. Wellington dan MT. Mermaid yang diageni oleh PT. Adhigana Pratama Mulya serta faktor-faktor yang menghambat keterlambatan kegiatan.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis selama melaksanakan praktik darat di PT. Adhigana Pratama Mulya, maka penulis memberikan saran supaya dapat digunakan sebagai pertimbangan serta masukan bagi PT. Adhigana Pratama Mulya sebagai berikut :

1. Sebaiknya pihak agen memastikan kembali dokumen yang diperlukan untuk kegiatan yang akan diajukan serta menginformasikan pemberitahuan terbaru kepada instansi-instansi terkait supaya tidak terjadi keterlambatan dalam proses pengurusannya.

2. Memberikan masukan dan saran kepada mualim 1 supaya selalu memeriksa muatan yang sedang dipindahkan supaya tidak terjadi perbedaan hasil perhitungan yang terlalu besar.
3. Untuk menyikapi dampak dari terjadinya cuaca buruk sebaiknya pihak agen selalu memeriksa perkiraan cuaca yang diberikan oleh BMKG serta selalu memberitahukan informasi terkini mengenai cuaca kepada nahkoda dan instansi terkait supaya dapat dilakukan koordinasi ulang dikarenakan terjadinya cuaca buruk.



DAFTAR PUSTAKA

- Abbas salim (2010) *Prosedur Clearance in*
- Deny, D. H. (2019). *Clearance In Clearance Out Kapal TB Eti 308/bg Eti 3601 Pada PT. Equator Marindo Cabang Merak, Banten.*
- Gani, A., “*Optimalisasi Perawatan Cargo Hose Pada Manifold Guna Kelancaran Bongkar Muat Di Mt. Jaya Ocean*”, Disertasi, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, (2017).
- Handoko, D. D., “*Clearance In Clearance Out Kapal TB ETI 308/BG ETI 3601 Pada Pt. Equator Marindo Cabang Merak, Banten*”, Skripsi, (2019), <http://repository.unimar-amni.ac.id/889/>
- Kosasih, E. & Soewedo, H., *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, (2012), PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Mulyadi, *Sistem Akuntansi*, (2016), PT. Salemba Empat, Jakarta.
- MUTHIA, B. (2018). *Pelaksanaan Bongkar Muat Avtur Di MT. Sinar Jogy* (Diploma Thesis, POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG).
<http://repository.pip-semarang.ac.id/928/>
- Nazir, M., *Metode Penelitian*, (2013), PT. Ghalia Indonesia, Bogor.
- Nurdin, I. & Hartati, S., *Metodologi Penelitian Sosial*, (2019), Media Sahabat Cendekia, Surabaya.
- Parura, I., “*Analisis Faktor yang Mempengaruhi Keterlambatan Pelaporan Keuangan Bantuan Operasional Kesehatan (BOK) pada Puskesmas di Kabupaten Jayawijaya= Analysis of Factors Affeting the Delay in Financial Reporting of Operational Health Assistance (BOK) at the Community Health*

Center in Jayawijaya District”, Disertasi, Universitas Hasanuddin, (2021),
<http://repository.unhas.ac.id/id/eprint/16086/>

Putra, M. A. D. P., “Tinjauan Terhadap Tekhnik Dan Mekanisme Bongkar Muat
 Avtur Dengan Metode Ship To Ship Dan Ship To Port Pada Mt. Sei Pakning
 Dibawah Management Pt. Bernhard Schulte Shipmanagement Singapore”,
 Skripsi, (2018), <http://repository.unimar-amni.ac.id/2603/>

Salamah, S., & Setiawati, B. (2020). Implementasi Kebijakan Permendagri Nomor
 2 Tahun 2017 Tentang Standar Pelayanan Minimal Desa (Studi Kasus Di
 Kantor Desa Tanta Kecamatan Tanta Kabupaten Tabalong). *JAPB*, 3(2),
 1071-1083.

Sugiarti, “Faktor Pendukung Keputusan Penentuan Penerima Zakat Fitrah Bagi
 Umat Islam Di Kota Palopo Tahun 2018 (Studi Pada Baznas Kota Palopo)”,
 Skripsi, IAIN Palopo, (2021),
<http://repository.iainpalopo.ac.id/id/eprint/3017/1/SUGIARTI.pdf>

Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (2016), PT. Alfabet,
 Bandung.

Siyoto, S. & Sodik, M. A., *Dasar Metodologi Penelitian*, (2015), PT. Literasi Media
 Publishing, Yogyakarta,
[https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=QPhFDwAAQBAJ&oi=fn&pg=PR3&dq=Siyoto+\(2015\)+Penelitian+Kualitatif&ots=Ic_xqIZ50j&sig=b4AJhcOc73UXPtT5e1it5uHqSM&redir_esc=y#v=onepage&q=Siyoto%20\(2015\)%20Penelitian%20Kualitatif&f=false](https://books.google.co.id/books?hl=id&lr=&id=QPhFDwAAQBAJ&oi=fn&pg=PR3&dq=Siyoto+(2015)+Penelitian+Kualitatif&ots=Ic_xqIZ50j&sig=b4AJhcOc73UXPtT5e1it5uHqSM&redir_esc=y#v=onepage&q=Siyoto%20(2015)%20Penelitian%20Kualitatif&f=false)

Tanzeh, H. A. (2018). *Penelitian Kualitatif*.

Peraturan dan Undang-Undang

Amandemen Solas Chapter VI Regulation 5 Lashing

International Safety Guide for Inland Navigation Tank-Barges Terminal (2010)

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2001,

Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Angkutan Laut, Bab V Penyelenggaraan

Keagenan Angkutan Laut Dan Perwakilan Perusahaan Angkutan Laut Asing,

https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2001/km_33_tahun_2001.pdf

f

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 154 Tahun 2020,

Standar Operasional Prosedur Pengelolaan Dan Pengoperasian Wilayah

Tertentu Di Perairan yang Berfungsi Sebagai Pelabuhan Di Kepulauan Riau,

[https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/kepmen/2020/KM_154_Tahun_2020](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/kepmen/2020/KM_154_Tahun_2020.pdf)

[.pdf](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/kepmen/2020/KM_154_Tahun_2020.pdf)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2020,

Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 51 Tahun

2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut,

[https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2020/PM_57_TAHUN_2020](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2020/PM_57_TAHUN_2020.pdf)

[.pdf](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2020/PM_57_TAHUN_2020.pdf)

Undang-Undang Republik Indonesia, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang

Pelayaran,

Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan keberangkatan atau

kedatangan. (Pasal 1 Angka 30).

LAMPIRAN

Lampiran 1

Ship Particular MT. Wellington

SHIP'S PARTICULARS							
Name	M.T. WELLINGTON		MMSI	538009256	IMO No	9388780	
Call Sign	V7A4515		OFF.No	9256	Flag	MARSHALL ISLAND	
MMSI	538009256		INM -C	453849875 / 453849876	POR	MAJURO	
Keel Laid	8th December 2008		Delivery	5th May 2009	Hull No	H 1081	
Class	ABS +A1, Oil Carrier (E), +AMS, +ACCU, VEC, TCM, SH, RES, SHCM, POT, RRDA, ESP, CRC, CPP, RW		Builder	[SWS] Shanghai Wai Gao Qiao Shipbuilding Co. Ltd. P. R. CHINA	M/Engine	HHM - MAN B&W 6S60MC-C Mark VIII / Capacity: 13741 KW	
Tel VSAT	+1 505 552 4066 / +44 124 464 6047		IRIDIUM	+881677101357 / +881677107153	E-Mail	wellington@amosconnect.co m	
Owners	FLEETSCAPE UM WELLINGTON, LLC, TRUST COMPANY COMPLEX, AJELTAKE ROAD, AJELTAKE ISLAND, MAJURO MH96960, MARSHALL ISLANDS						
Technical Manager	Anglo-Eastern Tanker Management (Hong-Kong) Ltd., 17/F Kingston International Centre, 19 Wang Chiu Road, Kowloon Bay, Kowloon, Hong Kong. Tel: +852 61132606 Fax: +852 28610742, Email: operations.aetmhk@angloeastern.com						
Chrters	BP SINGAPORE PTE LTD, 7 STRAITS VIEW, #26-01 MARINA ONE EAST TOWER, SINGAPORE, 018936, Singapore Tel: +65 6751 3671 / Email: OPERATIONS@BP SHIPPING.COM						
L.O.A	245.07 M		L.B.P	233 M	Breadth	42.0 M	
Depth	22.80 M		TPC	92.5 MT	FWA	345 mm	
GRT	62,863		NRT	31,919	Suez GRT	64743.3	
Light Ship	18750 T		SWDT	108940	Height	51.10 M	
Dist Bridge Front To Manifold	81.0 M		Dist Bow To Manifold	121.80 M			
Light Ship Parallel Body	83.64 M		Light Ship Parallel Body Bow to M'Fold	46.17 M			
Normal Ballast Parallel Body	113.17 M		Normal Ballast Parallel Body Bow To M'Fold	59.50 M			
Parallel Body SWDT	133.80 M		Parallel Body SWDT Bow To Manifold	59.50 M			
Dist Between Manifolds center	2500 mm		Dist Manifold To Ship's Rail	4450 mm			
Dist Main Dk To Manifolds center	2100 mm		Dist Top Of Rail to manifold center	700 mm			
Dist Manifold To Ship's Side	4600 mm		Dist Bunker To Cargo Manifold	2000 mm			
Dist Drip Tray To Manifold	900 mm		Dist Vapour To Cargo Manifold	4000 mm / 4600mm			
Height Of Manifold At SWDT	9.416 M		Height of Manifold Normal Bal	16.963 M			
Lifeboat Capacity	2 x 40 Persons		Port Lifeboat - Rescue Boat				
	DWT	DRAFT	DISPL	F'BOARD	CARGO		
Summer	108940 MT	15.372 M	127690 MT	7.466 M	Cargo 98%	127525.5 m3	
Winter	105982 MT	15.052 M	124730 MT	7.786 M	Ballast	41811.10 m3	
Tropical	111902 MT	15.692 M	130650 MT	7.146 M	Slops 98%	4824.6 m3	
Lt.Ship	-	2.82 M	18750 MT	20.018 M	Max Loading Rate	10080 m3/h	
N.Ballast	41125 MT	7.825 M	59875 MT	15.013 M	Segregation	3 group	
Cargo Pumps	3 x 2800 m3/h at 130 metres head		Manifold	P/S 16" x 3	Cgo Line	450A on deck	
Stripping Pumps	1 x 200 m3/h at 130 metres head		Bunker	FO 200A / DO 150A	Bunker	midship manifold	
Eductors Cargo	1 x 560 m3/h at 25 metres head		Marpol	125 A	I.G	10500 m3/h	
Ballast Pump	2 x 1600 m3/h at 25 metres head		Venting Arrngt	Ind PV v/v + Mast Riser	COW	Deck / submerge	
Heating Coils	SS Coils in COT & Slop / Max Load Temp : 70C / Max temp maintained : 66 C						
Cranes	Midship Cranes P/S SWL 15T x 17M		Provision Crane (P) SWL 5T x 11M		Provision Crane (S) SWL 3T x 12M		
Mooring Wires	16 x 34 mm x 275M x 83MT			ETA Chain	76mm 8.39 mtrs		
Rope tails	16 x 90 mm x 11M x 107.9MT			Helicopter arrngt	Winching / Dia : 5 M		
Bow Stopper	Tongue type, 2 x 250T			Tug Lines Nylon	4 x 85mm x 220M x 81.3MT		
Anchor	High holding power type/ 10T25Kg / 13 Shackles each			Towing Penant Aft	80mm x 90 mtrs		
CARGO SEGREGATION							
Group	Tanks	Quantity M³			Last Dry Dock	10th May 2019	
Red	1W, 4W & SLOP W	42271.12 m3			P&I Club	GARD, UK Branch 7 Bishopsgate London EC2N 3AR UK	
Blue	2W & 5W	42965.96 m3					
Yellow	3W & 6W	42288.3 m3					
						Last Special Survey	10th May 2019

Lampiran 2


Crew List Of MT. Wellington

IMO CREW LIST
(IMO FAL Form 5)

PAGE NO. 1/1


1.1 Name of Ship:		1.2 IMO number		1.3 Call Sign		V7A4515	
M T WELLINGTON		9388780					
4. Flag state of ship:		5. Port of arrival		Date		13 Jan 2022	
MARSHALL ISLANDS		NIPAH, INDONESIA					
11. No of identity document							
6. No	7. Family name, given names	8. Rank or rating	9. Nationality	10. Date of Birth and place of birth		Passport No.	Expiry.
1	FERNANDES, CAESAR JOSE	MASTER	INDIAN	01-Aug-1979	MARGAO, GOA	Z3716561	21-Feb-2027
2	RANA, ADITYA	CH OFF	INDIAN	19-Apr-1987	PATHANKOT, GURDASPUR, PUNJAB	Z2873134	18-Feb-2025
3	RUKMONGADAN, THULASI RAMAN	2 OFF	INDIAN	17-Jan-1993	CHENNAI, TAMIL NADU	K2816383	02-May-2022
4	SANDILYA, ABHAS	3 OFF	INDIAN	23-Nov-1996	PATNA, BIHAR	M5374848	08-Jan-2025
5	RANDIVE, AMBARISH SACHIN	CDT	INDIAN	12-Sep-2000	PANVEL, MAHARASHTRA	Z5784762	10-Nov-2029
6	SUNDARAM, RAVINDRANATH SAI	CH/ENG	INDIAN	07-Apr-1976	JAMSHEDPUR, JHARKHAND	Z6276290	22-Jun-2031
7	ALANGARA PILLAI, DONIO SAJAN BABU	2/E	INDIAN	31-Jul-1984	COLACHEL, TAMIL NADU	S1005906	20-May-2028
8	MASHELKAR, HARSHAD HEMANT	3/E	INDIAN	03-Oct-1986	RIBANDAR, GOA	S6821849	18-Feb-2029
9	AKSHAY PAL SINGH	4/E	INDIAN	23-Sep-1988	KISHANGARH, RAJASTHAN	M5390984	07-Jan-2025
10	MISHRA, CHINMAYA	ETO	INDIAN	30-Dec-1991	KEONJHAR, ORISSA	L5119448	30-Sep-2023
11	ANTONY STEPHEN KIBYON NICHOLAS	TME	INDIAN	30-May-1999	ILLUPUR, TAMIL NADU	R9019413	31-Jan-2028
12	NASARETH ANTHONY	BSN	INDIAN	28-Apr-1966	MUTTOM, TAMIL NADU	R7275339	17-Jan-2028
13	TANDEL, JAGDISHKUMAR DULLABHBHAI	FITTER	INDIAN	05-Jun-1962	MAGOD DUNGRI VALSAD, GUJARAT	Z3480559	08-May-2026
14	TANDEL, DIPAKBHAI CHHANABHAI	PUMPMAN	INDIAN	04-Mar-1965	HINGRAJ BHADELI VALSAD, GUJARAT	P9535648	25-May-2027
15	ANSARI, MOHAMMAD TANVEER	A/B	INDIAN	04-Jul-1988	KUDRA, BIHAR	P6192293	23-Feb-2027
16	SINGH BAL RAM	A/B	INDIAN	13-Aug-1984	PUNOO, MAINPURI, UTTAR PRADESH	U3546323	16-Sep-2030
17	DSOUZA, KEN JOSLIN	A/B	INDIAN	14-Oct-1997	MUMBAI, MAHARASHTRA	P1029908	30-Jun-2026
18	SHAIKH, AADIL RAFIQ	OS	INDIAN	12-Sep-1994	MUMBAI, MAHARASHTRA	K8182770	28-Jan-2023
19	SINGH, JAGAT PAL	OS	INDIAN	20-Jul-1989	AZAMGARH, UTTAR PRADESH	R6793300	01-Feb-2028
20	SINGH, VISHAL	OILER	INDIAN	12-May-1989	AZAMGARH, UTTAR PRADESH	R6776241	21-Jan-2028
21	VARIS AJAJ	OILER	INDIAN	23-Apr-1984	ALLAHABAD, UTTAR PRADESH	K6257091	08-Jan-2023
22	DAHYA JASBIR SINGH	CH CK	INDIAN	05-Aug-1963	THANAKALAN, HARYANA	R5586356	31-Oct-2027
23	TANDEL, HIRENKUMAR ISHVARLAL	MESSMAN	INDIAN	12-Feb-1987	MAGOD DUNGRI, GUJARAT	S2625658	18-Jun-2028
24	BARREDO DULAY JERIC	DTSM	FILIPINO	03-Sep-1996	QUEZON CITY	P7223012A	17-May-2028
25	ALBERTO ESGUERRA GEAN PAUL	DTSM	FILIPINO	03-Oct-1998	LAMBAYONG S KUD	P0567774B	06-Feb-2029
26	BAMBA JUMAWAN MARWIN	DTSM	FILIPINO	13-Mar-1998	MANILA	P7430670A	04-Jun-2028

12. Date and signature by Master, authorized agent or officer:- 13/01/2022

M. T. WELLINGTON

 Master
 Master M.T WELLINGTON

Lampiran 3

Stowage Plan MT. Wellington

 Stowage Plan						
Vessel Name : WELLINGTON						
Load Port		Discharge Port				
Port name:		AESPA				
Terminal:						
Berth:						
By grade - Loadable / Qty to discharge						
MGO DENSITY-0 8596		247.6 MT IN AIR			TBC	
Single or Double V/V Segregation?		DOUBLE				
Cargo stowage						
TANK NO.	Cargo Grade	DENSITY	Temp °C	MT(IN AIR)	G.S.V (CUM)	% Fill
1P						
1S						
2P						
2S						
3P						
3S						
4P						
4S						
5P						
5S						
6P						
6S						
SLOP P						
SLOP S	MGO	0.8596	30.0	247.6	288.4	12.0
				TOTAL QTY	247.6	288.4
Displacement Calculation			DEPARTURE			
Total cargo			247.6 MT IN AIR			
			2600			
Bunkers (total remaining on board)						
Constant			500			
Slops (total remaining on board)			0			
Fresh water			68			
Ballast			29192			
Lightship			18750			
Total Displacement			56175			
Deepest Draft (including any sag) & Water Density						
		Berth	Channel			
Draft Forward		6.00				
Draft Midship		7.25				
Draft Aft		8.50				
Water Density used for draft calculation			1.025			
*Vessel to apply the most stringent UKC policy as applicable i.e. BP UKC policy, Owners UKC policy, Local Authority UKC policy etc...						
Which UKC policy is being used? -- Owner <input checked="" type="checkbox"/> BP Terminal <input type="checkbox"/> Other <input type="checkbox"/>						
BP UKC POLICY						
After taking into account environmental and physical factors and Squat experienced by the vessel, the Under Keel Clearance shall at no time be less than one point five per cent (1.5%) of the vessel's extreme breadth or thirty centimetres (30 cm), whichever is the greater.						

Lampiran 4

Cargo Manifest MT. Wellington

NTM 148 Version 6
Attachment 19.7
17 January 2021

DAANGEROUS GOODS MANIFEST

(IMO FAL Form 7)

(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.2 and 7-2.2, MARPOL, Annex III, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4. 3.1 of the IMDG Code)

											Page Number
1.1 Name of ship WELLINGTON				1.2 IMO number 9388780				1.3 Call sign V7A4515			
1.4 Voyage number Voy 21008			2. Flag State of ship MARSHALL ISLANDS			3. Port of loading Singapore			4. Port of discharge NA		
5. Stowage Position	6. Reference Number	7. Marks & Numbers - Freight container identification No(s) - Vehicle registration No(s).	8. UN Number	9. Proper Shipping Name/ (Technical Specifications)	10. Class/ (Subsidiary Risk(s))	11. Packing Group	12. Additional Information/Marine Pollutant/Flash point/etc.	13. Number and kind of packages	14. Mass (kg) or Volume (L)	15. E mS	
Cargo Tank (Slop Stbd)	NA	In cargo tank	1202	MGO	III Petroleum product	Bulk Liquid	Flash point: 76 Deg. C	Bulk Liquid	249.152 MT	NA	
16. Shipping Agent: Adhigana Pratama Mulva											
16.1 Place and date: Singapore/12Jan'2022											
Signature of Agent											



Lampiran 5

International Load Line Certificate



Certificate No.: 09172936-4601219-054

Deadweight: 108940.0 MT

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

Issued under the provisions of
the International Convention on Load Lines, 1966,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto
under the authority of the Government of

Republic of the Marshall Islands
(name of the State)

by American Bureau of Shipping

Particulars of Ship

Name of Ship		Distinctive Number or Letters	
WELLINGTON		9256	
Port of Registry	Length(L) as defined in Article 2(8)	IMO Number ¹	
Majuro	235.985 m	9388780	

Freeboard Assigned as: New

Type of Ship: Type A Increased

Freeboard from Deck Line:		Load Line		
Tropical	7146 mm	(T)	320 mm	above (S)
Summer	7466 mm	(S)	Upper edge of line through center of ring	
Winter	7786 mm	(W)	320 mm	below (S)
Winter North Atlantic	N/A	(WNA)	N/A	below (S)
Timber Tropical	N/A	(LT)	N/A	above (LS)
Timber Summer	N/A	(LS)	N/A	above (S)
Timber Winter	N/A	(LW)	N/A	below (LS)
Timber Winter North Atlantic	N/A	(LWNA)	N/A	below (LS)

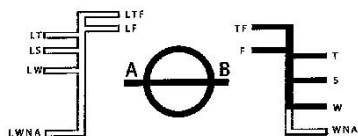
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber: 345 mm

For timber freeboards: N/A

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is:

Opposite TOP OF THE UPPER Steel

deck at side.



¹ In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by resolution A.800(15).

Lampiran 6

Pemberitahuan Kedatangan MT. Wellington



Nomor: 184/APM-BTM/OPR/II/2021

Sambu, 04 Februari 2021

Kepada Yth,

1. Ka. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
2. Ka. Kantor Imigrasi
3. Ka. Kantor Bea & Cukai
4. Ka. Kantor Kesehatan Pelabuhan
5. PT. Pelindo I (Persero)
6. PT. Maxsteer Dyrnusa Perdana
Di - Tempat

Dengan Hormat,

Hal: Pemberitahuan Kedatangan / Keberangkatan Kapal

Bersama ini kami beritahukan perihal kedatangan / keberangkatan kapal milik / keagenan kami di areal Pulau Nipah dengan data-data sebagai berikut:

- Nama Kapal	: MT. WELLINGTON
- Type of vessel	: Oil Tanker
- IMO Number	: 9388780
- Isi Kotor / Ukuran	: 62.863 GT
- L x B x D	: 233 M x 42 M x 22 M
- Panjang	: 245 M
- Bendera / Call Sign	: Marshall Islands / V7A4515
- Nahkoda / Jumlah Crew	: Hendricks Wendell Joseph/ 28 Crew
- Tiba dari / Tanggal	: Singapore / 06 Februari 2021
- Rencana Muat	: 40.000 MT
- Jenis Barang	: Gas Oil
- Berangkat Ke / Tanggal	: Singapore
- Lokasi Kegiatan	: NTAA (PT. Maxsteer Dyrnusa Perdana)
- Kegiatan	: STS dengan MT. TORM MAREN

Demikianlah pemberitahuan ini kami sampaikan, atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. Adhigana Pratama Mulya
Pulau Sambu

PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA

DAVID RICARDO PANGGABEAN
Kepala Cabang

Head Office :

Jl. Jendral Sudirman, Ruko Dermaga Culinary Paradise
Blok RJ No. 05 Bukit Indah Sukajadi
Batam 29432, Kepulauan Riau - Indonesia
Telp : +62 778 408 5541,
Email : apm.operation@pt-adpm.com

Branch Office :

Komplek Ruko Telaga Mas No. 08,
Rt/Rw : 001/005
Kelurahan : Sungai Lakam - Karimun
Kabupaten : Karimun - Kepulauan Riau

Lampiran 7

Letter Of Protest MT. Mermaid T

LUCKY INVEST COMPANY LIMITED
M/T. MERMAID T

To : Loading Master & POAC / Terminal / Suppliers
At Nipah Anchorage Area - Indonesia.

Date: 11-May-2021

Voy: MMD-02-21

LETTER OF PROTEST
DISCREPANCY OF LOADED CARGO

Dear Sirs,

This is to inform you that the cargo quantities, as gauged aboard the vessel and computed on the basis of ullages taken on completion of loading table 54B, when compared with cargo quantities based on terminal figure (B/L figures), indicate an apparent difference.

	Ship's Figure	TETHIS 7 Figure	Difference		VEF	After Applied VEF
			Qty	Percentage		
Mt	35.095,487	35054,000	41,487	0,12%	1,00000	0,12% More

On completion of discharge, a comparison will be made of the cargo quantities with Bill of Lading issued at the loading port.

If this comparison confirms the indicated excessive cargo differences, we serve notice that we hold you, as Cargo Suppliers, responsible for all costs and expenses arising from this incident, including possible Customs fines imposed upon this vessel as a direct consequence of the discrepancies.

Yours truly,



Capt. Tran Xuan Phong

Master of M/T MERMAID T

FOR RECEIPT ONLY



Received:

Terminal representative

Lampiran 8

Permohonan Penerbitan SSCEC



Nomor : 185/APM-BTM/OPR/II/2021
Perihal : Permohonan Penerbitan SSCEC

Batam, 04 Februari 2021

**Kepada Yth,
Kepala Kantor Kesehatan Kelas 1 Batam
Di -
Batam**

Dengan hormat,

Bersama ini kami mohon bantuan kepada Bapak/Ibu untuk dapat kiranya memberikan **Penerbitan SSCEC** untuk kapal keagenan kami, dengan data di bawah ini:

Nama Kapal	: MT. WELLINGTON
Bendera	: Marshall Islands
IMO	: 9388780
Call Sign	: V7A4515
GRT	: 62.863
Nama Nahkoda / Crew	: Hendricks Wendell Joseph / 28
Type kapal	: Oil Tanker
Posisi Kapal	: NIPAH ANCHORAGE

Demikian permohonan ini saya sampaikan kepada Bapak, atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. Adhigana Pratama Mulya
Pulau Sambu

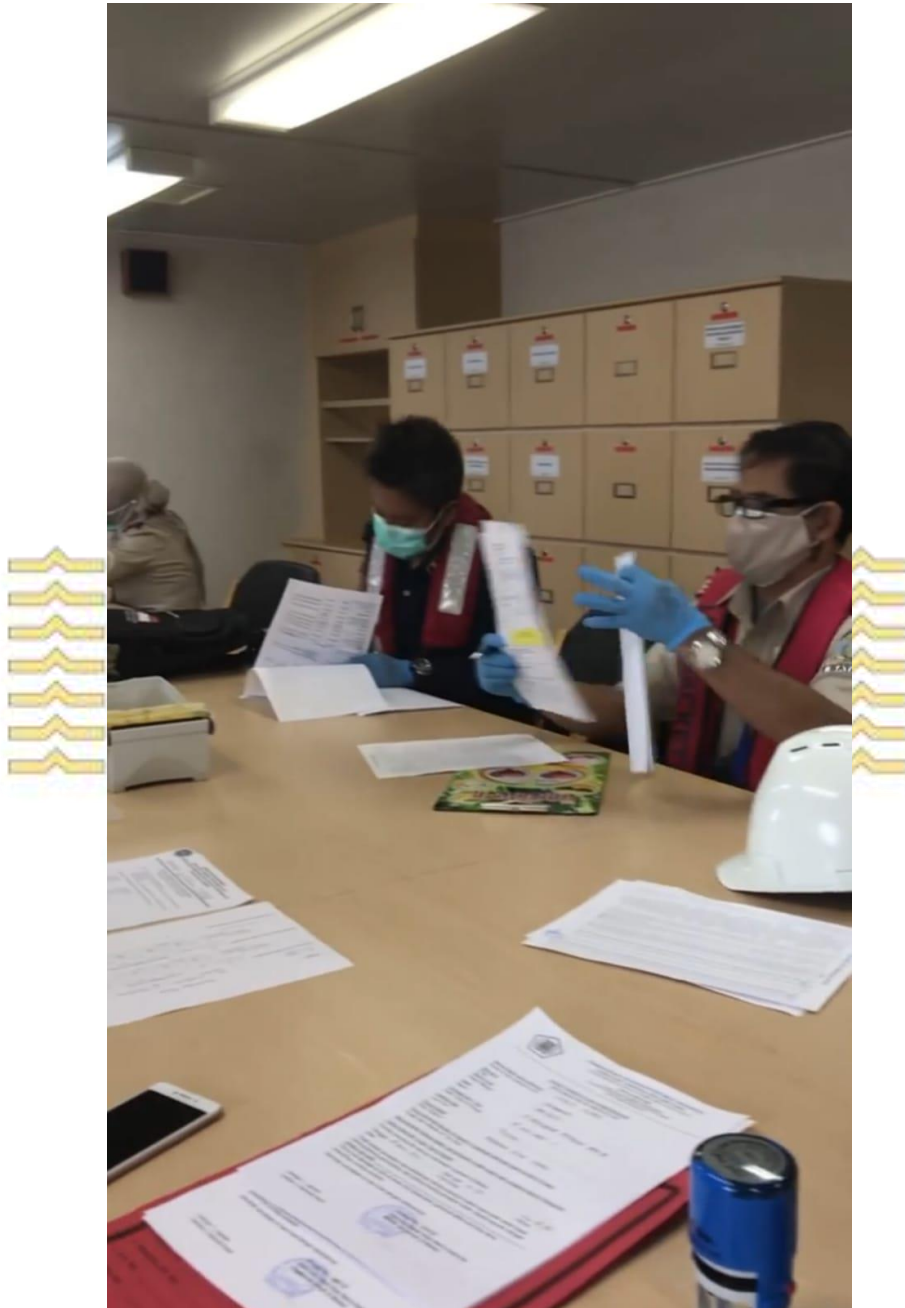
PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA
DAVID RICARDO PANGGABEAN
Kepala Cabang

Head Office :
Jl. Jendral Sudirman, Ruko Dermaga Culinary Paradise
Blok RJ No. 05 Bukit Indah Sukajadi
Batam 29432, Kepulauan Riau - Indonesia
Telp : +62 778 408 5541,
Email : apm.operation@pt-adpm.com

Branch Office :
Komplek Ruko Telaga Mas No. 08,
Rt/Rw : 001/005
Kelurahan : Sungai Lakam - Karimun
Kabupaten : Karimun - Kepulauan Riau

Lampiran 9

Pengecekan Dokumen Kapal Oleh Petugas



Lampiran 10

Inspeksi Petugas Karantina



Lampiran 11

Ship To Ship Permit MT. Wellington



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
TANJUNG BALAI KARIMUN**

Jalan Yos Sudarso No. 2 Telp. : (0777) 21070 Tgm : 5316/6926/9158,5
Tg. Balai Karimun (29161) E-mail : ksopanjungbalaikarimun@dephub.go.id 11103,5:11488,5
Web-site : Fax : (0777) 31233, 328263

**PERSETUJUAN KAPAL BERLABUH MELAKUKAN KEGIATAN DI LOKASI PULAU
NIPAH TRANSIT ANCHORAGE AREA (NTAA)
Nomor : KL.208/ 67 /U/W.PN/KSOP.TBK-2022**

A. Dasar :

1. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Thn.1910, Nomor 21 Thn.2010, Nomor 61 Thn.2009;
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP.255 Tahun 2007, tanggal 12 Juli 2007 tentang Penetapan Lokasi Kegiatan Anchorage PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I di Perairan Nipah Selat Singapura.
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : PM.76 Tahun 2012, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan.
5. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Nomor PU.60 / 1 /19/DJPL – 08, tanggal 2 Juni 2008, tentang Prosedur Operasional Tetap (Standard Operation Procedure) Pengelolaan dan Pengoperasian Nipah Transit Anchorage Area di Perairan Nipah dan Selat Singapura;
6. Prosedur Tetap (PROTAP) Pelayanan kapal-kapal di Nipah Transit Anchorage Area (NTAA) Tahun 2008;
7. Surat Permohonan dari Perusahaan Pelayaran PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA No. 171/APM-BTM/OPR/I/2022 Tanggal 28 Januari 2022.

B. Dengan terpenuhinya persyaratan dan ketentuan yang berlaku, maka kapal tersebut dibawah ini dapat *dijetui* untuk *berlabuh* melakukan kegiatan STS di NTAA (PT. PELINDO) :

Data - Data Kapal				
1.	Nama Kapal	: MT. WELLINGTON	8. Call Sign	: 7VA4515
			IMO Number	: 9388780
2.	Jenis Kapal	: OIL TANKER	9. Datang dari	: SINGAPORE
			Tanggal	: 14 JANUARI 2022
3.	Bendera	: MARSHALL ISLANDS	10.Keperluan	: STS
			Berlabuh	
4.	Nakhoda	: CAESAR JOSE FERNANDES	11.Titik Koordinat	: <u>01-09'-33" N</u> <u>103-34-54" E</u>
	Jumlah Crew	: 26 CREW		
5.	Jumlah Muatan	: MUAT +/- 40.000 MT	12.General Agen	: PT.ADHIGANA PRATAMA
	Muatan (Cargo)	: CRUDE OIL	(Agen Umum)	: MULYA
6.	Isi Kotor (GT).	: 62.863 GT	13.Agent Pelayaran	: PT.ADHIGANAPRATAMA
				: MULYA
7.	LOA	: 245 M	14.Rencana	: -
	Lebar	: 40 M	Berangkat	
Keterangan : Melakukan kegiatan STS dengan MT. NISSOS IOS				

Peretujuan berlabuh dan melakukan kegiatan STS ini diberikan, terhitung mulai tanggal 28 Januari 2022 s/d 11 Febuari 2022 dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Dilarang mencemari lingkungan, apabila terjadi pencemaran lingkungan merupakan tanggung jawab perusahaan saudara dan pemilik barang.
2. Dilarang melakukan kegiatan lain selain kegiatan tersebut diatas.
3. Apabila terdapat kekeliruan akan di tinjau kembali.

DIBERIKAN DI : PULAU NIPAH
PADA TANGGAL : 28 Januari 2022
AN. KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I T.G. BALAI KARIMUN



K. WILKEL
BIKO ADE KUSUMA, SE
MB 19840728 200712 1 001

Tembusan :

1. Kepala KSOP Tg.Balai K.sebagai Laporan
2. Arsip.

"Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Tereptanya Kerdamatan Berlayar"

Model Takuh 02

Lampiran 12

Standar Operasional Prosedur PT. Adhigana Pratama Mulya

	No. DOKUMEN SD-HR-07	TANGGAL RILIS 25-7-2020	REV : B
	Owner: HR Officer	Approve: Director	Hal: 1 of 2
Job Description			
Department: Operational			

Title / Designation	: Operational Staff
Reporting to	: Head of Operation, Branch Coordinator
Minimum desired Educational Qualification	: Diploma or equivalent in Perkapalan 25 – 40 years old
Minimum Required Skill, Experience, Training	: At least one year of experience in a Shipping company
Job Description	<ul style="list-style-type: none"> • Pertama tama sebelum kapal Tiba yang harus kita persiapkan : <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemberitahuan kedatangan ke BP Batam <ul style="list-style-type: none"> - Pengajuan PUK , (Pernyataan Umum Kapal) 2. Pemberitahuan kedatangan ke Karantina 3. Pemberitahuan kedatangan ke Imigrasi 4. Pemberitahuan kedatangan ke Syahbandar (KSOP) 5. Pemberitahuan kedatangan ke Pelindo (Pandu) 6. Pelaporan ke Bea Cukai. • 3hari atau 2hari sebelum kapal tiba : <ol style="list-style-type: none"> 1. Kita floating tempat sandar (jetty) ke SATKER Pelabuhan untuk kapal kita yang akan masuk, setelah kita mendapatkan tempat sandar, kita infokan ke masing – masing Instansi (Karantina, & Imigrasi) untuk checking kapal. Setelah kapal sandar, masing – masing Instansi (karantina & Imigrasi) checking ke atas kapal, untuk memberikan ijin kegiatan untuk kapal yang sudah di checking oleh karantina kita akan mendapatkan Certificate Of Pratique & Imigrasi (cop in di Paspor). Setelah kegiatan checking kapal selesai di lakukan, kita ambil document ke atas kapal dengan Nahkoda untuk di registrasi di Syahbandar (KSOP). Supaya kapal yang kita urus terdaftar (Tercatat) di Syahbandar (KSOP), dan kita lanjutkan untuk Pelaporan ke Bea Cukai Bahwasannya kapal kita sudah Masuk. <ul style="list-style-type: none"> - Setelah checking kapal di lakukan, kita akan persiapkan document untuk keberangkatan kapal. - Clearance Out Karantina - Clearance Out Satker Pelabuhan (BP Batam) - Clearance Out Imigrasi - Clearance Out Syahbandar (KSOP) - Clearance Out Bea Cukai 2. Setelah semuanya selesai dan sudah mendapatkan ijin untuk berangkat dari masing – masing instansi, lalu kita infokan ke instansi terkait (PELINDO) untuk membantu memandu kapal keluar dari Jetty (Demaga), setelah kapal di bantu keluar pandu Pelindo untuk keluar dari jetty (demaga) Kapal langsung di berangkatkan menuju

	No. DOKUMEN SD-HR-07	TANGGAL RILIS 25-7-2020	REV : B
	Owner: HR Officer	Approve: Director	Hal: 2 of 2
Job Description			
Department: Operational			

	instansi terkait : <ul style="list-style-type: none"> - BP Batam - Syahbandar (KSOP) - Bea Cukai - Kantor
Acknowledged by	: HOD
Job Authorized by (Signature of HR Officer/MD)	:

Hasil Wawancara

Nama Responden 1 : Budiarto
Pendidikan : D-IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Pekerjaan : Swasta
Jabatan : Operasional Staff
Usia : 26 tahun

1. Apakah pernah menangani kegiatan *ship to ship*?

Jawab : Iya, kebetulan kebanyakan kegiatan kami *ship to ship*

2. Bagaimana proses pengurusan dokumen *ship to ship* di Perairan Nipah Kepulauan Riau?

Jawab : adu setelah kita dapat detail kapal serta muatan yg akan dibongkar atau dimuat, agen prepare penerbitan PKKA (Persetujuan Kapal Asing), setelah terbit PKKA nya baru bisa kita ajukan ijin pada instansi terkait atau CIQP (*Customs, Immigrastion, Quarantine & Port Authority*), untuk perijinannya diajukan pada masing" instansi. jadi minimal sehari sebelum kapal tiba pemberitahuan kedatangan kapal tersebut sudah dimasukkan ke instansi terkait.

- Ksop: ijin ship to ship, ijin labuh. ijin olah gerak
- Customs/Bea Cukai : *submit* RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) Minimal 1 hari sebelum kapal datang), *inward Manifest*, ijin sts dari Bea Cukai

- *Quarantine* : setelah kapal tersebut tiba, masukkan permohonan penerbitan COP (*Certificate Of Pratique*), setelah terbit COP tersebut kapal bisa melakukan kegiatan ship to ship.

3. Apakah pernah terjadi kendala ketika kapal sedang melakukan ship to ship?

Jawab : kendala yang paling sering terjadi itu adanya perbedaan total muatan pada saat proses perhitungan muatan diatas kapal oleh surveyor atau *chief officer*, yang menyebabkan proses *clearance* kapal tersebut terhambat

4. Mengapa kendala tersebut dapat terjadi ?

Jawab : karena kurangnya persiapan crew kapal sebelum proses pemuatan/pembongkaran cargo nya, khususnya cargo cair sebelum transfer cargo pipa nya harus disesuaikan agar kegiatan penyaluran muatan berjalan lancar dan tidak terjadi perbedaan muatan yang begitu besar

5. Apakah cuaca juga dapat menjadi kendala ketika kegiatan *ship to ship*?

Jawab : cuaca juga menjadi kendala, karena dapat menyebabkan lamanya proses sandar kapal untuk kegiatan *ship to ship*

6. Apa dampak terhadap perusahaan apabila terjadi keterlambatan *transfer* muatan?

Jawab : dampaknya kapal bisa *delay* berangkat, untuk kapal yg pelabuhan selanjutnya ke singapore, mereka akan *booking pilot* lagi sbelum berangkat, hal itu akan berdampak juga pada perusahaan, *costumer* akan merasa bahwa perusahaan yg ditunjuk belum berpengalaman dan tingkat kepercayaan mreka akan menurun, bisa jadi untuk shipment selanjutnya *costumer* akan menunjuk agen lain untuk handle kapal mereka. Karena di bidang keagenan kapal ini kita

menawarkan jasa, jadi pelayanan yang diberikan harus semaksimal mungkin dan menghindari adanya komplain dari customer

7. Bagaimana upaya perusahaan untuk mengantisipasi dampak dari terjadinya keterlambatan *ship to ship*?

Jawab : Memastikan bahwa sebelum melakukan kegiatan *ship to ship*, semua sudah *ready*, mulai dari dokumen"nya, perijinan sampai pada saat proses pembongkaran/pemuatan, agar keterlambatan dapat dihindari.

c. Data Responden 2

Nama : Andri Firardi Utama

Pendidikan : D-IV Rekayasa Konstruksi Perkapalan

Pekerjaan : Swasta

Jabatan : Surveyor / Inspector

Usia : 33 Tahun

1. Mohon ijin bertanya untuk saat ini bang Andri sedang bekerja di perusahaan apa?

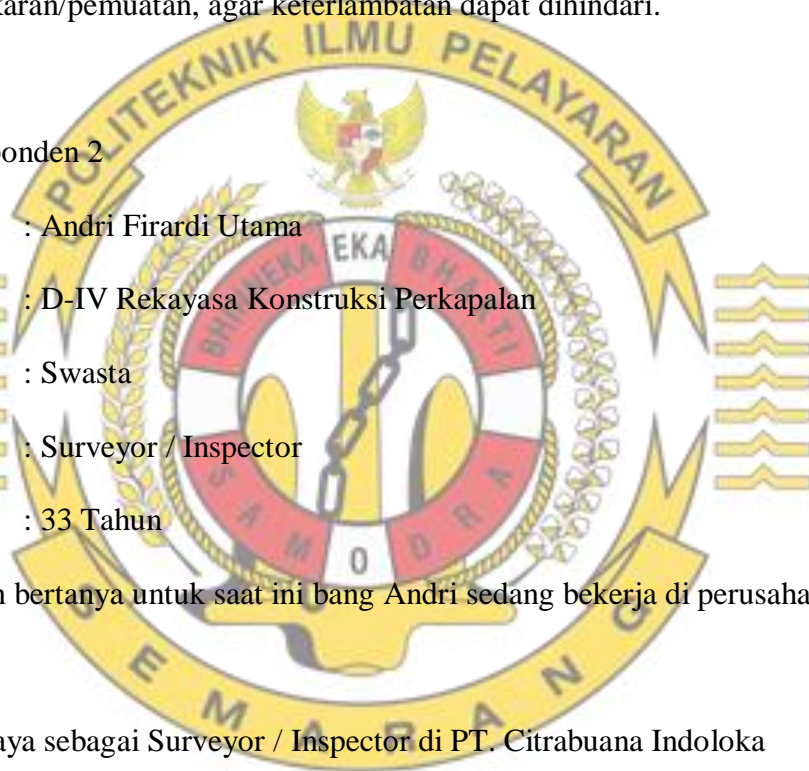
Jawab : Saya sebagai Surveyor / Inspector di PT. Citrabuana Indoloka

2. Apakah pernah menangani kegiatan *Ship To Ship* sebelumnya?

Jawab : Sudah pernah. Di Batam dan Teluk Semangka.

3. Apakah ketika menangani kegiatan *ship to ship* di batam pernah mengalami kendala? jika pernah kendala apa yang pernah dialami?

Jawab : Kendala nya *Losses*, atau *Cargo Unspect (Off Spect)*



4. Bagaimana kendala tersebut dapat terjadi bang?

Jawab *Losses* ketika *Daughter Vessel* menerima muatan yang ditransfer dari *Mother Vessel* kurang dari angka yang telah disepakati dan diluar dari batas toleransinya kurangnya. *Cargo Offspect* terjadi ketika muatan yang akan ditransfer tidak sesuai dengan *Certificate of Quality* atau kontrak yang telah disepakati.

5. Apa dampak apabila terjadi *losses* dan *cargo offspect* terhadap perusahaan bang?

Jawab : Kerugian dari pihak pembeli. *Losses* akan mengakibatkan pembeli tidak tercukupi *supply* muatan yang mereka butuhkan sehingga mereka akan mencari alternatif muatan lain dari penjual lain sebanyak jumlah muatan yang hilang. *Cargo Offspect* akan mengakibatkan kerusakan pada pabrik pengolahan (*Refinery*) karena muatan yang harusnya sesuai dengan spesifikasi mesin pabrik menjadi tidak sesuai. Kalau terjadi *offspect* akan ada negosiasi ulang antara penjual dan pembeli mengenai harganya atau kontrak pembelian dianggap batal.

6. Apa upaya yang dilakukan untuk menghindari *losses*?

Jawab : Dengan pengamatan yang cermat dan teliti serta berhati-hati pada saat melakukan pengukuran. Alat-alat yang dipakai selama pengukuran diperiksa apakah sesuai dengan sertifikatnya dan masih berlaku (*valid*). Setiap tangki yang bukan nominasi wajib diperiksa volumenya sebelum dan sesudah transfer. Dilakukan segel pada kerangan (*valve*) yang saling berhubungan untuk menghindari kesalahan pembukaan kerangan oleh operator.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Krisna Prasetya
2. NIT : 551811337018 K
3. Tempat/ tanggal lahir : Semarang, 28 November 1999
4. Agama : Islam
5. Alamat : Jl. Dinar Mas XV No 10 RT 07 RW 18
Kecamatan Tembalang, Semarang, Jawa
Tengah, Indonesia
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Rimpono
 - b. Ibu : Endang Mulatsih
7. Riwayat Pendidikan
 - a. SD N SENDANG MULYO 03 : 2006-2012
 - b. SMP N 5 SEMARANG : 2012-2015
 - c. SMA N 1 SEMARANG : 2015-2018
 - d. D IV PIP SEMARANG : 2018-2022
8. Pengalaman Praktik Darat
 - a. Nama Perusahaan : PT. Adhigana Pratama Mulya
 - b. Jenis Perusahaan : Agen Pelayaran
 - c. Alamat Perusahaan : Jalan Jendral Sudirman, Ruko Dermaga
Culinary Paradise Blok RJ No. 05 Bukit
Indah Sukajadi Batam Kode Pos 29432,
Kepulauan Riau, Indonesia