



**“PENYEBAB TERTAHANNYA KAPAL MV. SJW  
MOUNTAIN DI PERAIRAN AUSTRALIA”**

**SKRIPSI**

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

Oleh

**ZAHRA CITRA AYU**

**561911327428 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
TAHUN 2023**

HALAMAN PERSETUJUAN


“PENYEBAB TERTAHANNYA KAPAL MV. SJW  
MOUNTAIN DI PERAIRAN AUSTRALIA”

DISUSUN OLEH:

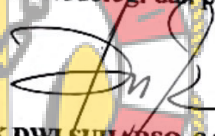
ZAHRA CITRA AYU  
561911327428 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, 31 Juli 2023

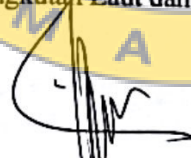
Dosen Pembimbing I  
Materi

  
PURWANTONO, S.Psi, M.Pd.  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19661015 199703 1 002

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan penulisan

  
DIDIK DWI SUHARSO, S.Si.T., M.Pd.  
Penata (III/e)  
NIP. 19770920 200912 1 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “PENYEBAB TERTAHANNYA KAPAL MV. SJW MOUNTAIN DI PERAIRAN AUSTRALIA karya,

Nama: ZAHRA CITRA AYU

NIT: 561911327428 87K

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

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi TALK, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 31 Juli .....2023

Semarang, 31 Juli 2023 .....

Panitia Ujian

Penguji I : Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002 .....

Penguji II : PURWANTONO, S.Psi, M.Pd.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19661015 199703 1 002 .....

Penguji III : Drs. SUHARTO, M.T.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19661219 199403 1 001 .....

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19730704 199803 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nam : Zahra Citra Ayu  
NIT : 561911327428 K  
Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul **“PENYEBAB TERTAHANNYA KAPAL MV. SJW MOUNTAIN DI PERAIRAN AUSTRALIA”**

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 31 Juli 2023 .....

Yang membuat pernyataan,



**Zahra Citra Ayu**

**NIT. 561911327428 K**

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Moto:

1. “Barangsiapa bersungguh-sungguh, maka sesungguhnya kesungguhan itu kebaikan untuk dirinya sendiri”. (QS. Al-‘Ankabut : 6)
2. “Dunia ini kejam, karena itu Tuhan tidak pernah salah dalam memilih pundak”. (Bapak Stephanus Risdiyanto)
3. "Untuk masa-masa sulitmu, biarlah Allah yang menguatkanmu. Tugasmu hanya berusaha agar jarak antara kamu dengan Allah tidak pernah jauh”.

### Persembahan:

1. Kepada Ibu saya, Ibu Suci Noorhayati yang selalu memotivasi dan mendoakan saya dalam penyelesaian skripsi ini.
2. Kepada teman-teman kos saya dan keluarga saya di Kalk Bravo yang telah meluangkan waktu untuk berdiskusi serta memberikan kenangan yang layak untuk dikenang.
3. Untuk Almamaterku PIP Semarang beserta rekan-rekan seangkatan LVI.

## PRAKATA

Segala puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“Penyebab tertahannya kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia”**.

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 rasa hormat dan terima kasih sebanyak-banyaknya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu 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. Bapak Purwantono, S.Psi, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Didik Dwi Suharso, S.Si.T., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Pimpinan beserta pegawai Kementerian Perhubungan Ditkapel khususnya Bapak Stephanus Risdiyanto yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek darat di kantor perusahaan.
6. Ibu Astri Wahyuningsih selaku narasumber dan juga mentor saya yang telah membimbing dan membantu penulis selama melaksanakan penelitian dan praktek di Kementerian Perhubungan Ditkapel.
7. Ibu penulis yang telah memberikan dukungan moral dan material sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat waktu.
8. Semua pihak dan rekan-rekan saya angkatan LVI beserta Staf Resimen Periode 97 yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
9. Teruntuk Heni Suciati sebagai teman kamar saya yang telah menemani saya dalam suka duka pengerjaan skripsi ini dan membantu saya di segala kondisi.

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. Semoga skripsi ini dapat dijadikan pembaca untuk menimba ilmu yang bermanfaat bagi nusa dan bangsa. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca. Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Semarang, 31 Juli 2023

Penulis





## ABSTRAKSI

**AYU, ZAHRA CITRA**, 2023, NIT: 561911327428, “Penyebab Tertahannya Kapal MV. SJW Mountain di Perairan Australia”, Skripsi Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Purwantono, S.Psi., M.Pd. Pembimbing II : Didik Dwi Suharso, S.Si.T., M.Pd.

Setiap kapal yang berlayar pasti akan melintasi perairan untuk melanjutkan perjalanan ataupun singgah di pelabuhan tersebut. Pada setiap wilayah perairan suatu negara, negara tersebut mempunyai kedaulatan penuh terhadap kapal-kapal yang melintas di wilayahnya untuk memastikan berjalannya regulasi yang telah diterapkan. Dalam Undang-undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 disebutkan kapal laik laut apabila telah dilengkapi dengan sertifikat keselamatan kapal dan awak kapal, sertifikat pencemaran dari kapal, serta sertifikat pendukung lainnya. Dalam hal ini, penulis menemukan permasalahan ketika kapal memasuki perairan Australia. Permasalahan yang terjadi yaitu penahanan kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia dikarenakan dokumen kapal tidak sesuai. Permasalahan ini yang menjadi fokus penelitian penulis. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui (1) Faktor penyebab tertahannya kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia dan (2) Upaya dalam menangani tertahannya kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode kualitatif. Perolehan sumber data dilakukan dengan cara wawancara, observasi dan dokumentasi yang dilakukan disertai studi kepustakaan terkait penahanan kapal dan upaya dalam menangani penahanan kapal.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ditemukan dokumen keberangkatan kapal yaitu Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum yang diterbitkan oleh Ditkapel belum sesuai dengan PP Tahun 2002 pasal 55. Upaya dalam menangani penahanan ini ialah dengan mengembalikan kapal MV. SJW Mountain ke Indonesia tepatnya di pelabuhan Gresik untuk dilakukan sertifikasi kembali. Sertifikasi dilakukan dengan laporan secara berkala kepada *Australia Maritime Safety Authority* (AMSA).

**Kata Kunci: Penahanan Kapal, Dokumen Kapal, AMSA**

## ABSTRACT

**AYU, ZAHRA CITRA**, 2023, NIT: 561911327428, “*Causes of detaining of the MV. SJW Mountain in Australian waters*”, Thesis, Port and Shipping Management Department, Mercant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I : Purwantonono, S.Psi., M.Pd., Supervisor II : Didik Dwi Suharso, S.Si.T., M.Pd.

Every ship that sails will definitely cross the waters to continue the journey or stop at the port. In each country's territorial waters, the country has full sovereignty over ships passing through its territory to ensure the implementation of regulations that have been applied. In the Shipping Law Number 17 of 2008, it is stated that a ship is seaworthy if it has been equipped with a ship and crew safety certificate, a pollution certificate from the ship, and other supporting certificates. In this case, the author found problems when the ship entered Australian waters. The problem that occurred was the detention of the MV. SJW Mountain in Australian waters due to improper ship documents. This problem is the focus of the author's research. This study aims to determine (1) the factors causing the detaining of the MV. SJW Mountain in Australian waters and (2) Efforts to deal with the detaining of the MV. SJW Mountain in the waters of Australia.

The method used in this study is qualitative method. The acquisition of data sources is carried out by means of interviews, observations and documentation carried out accompanied by literature studies related to ship detention and efforts in handling ship detention.

The results of this study showed that it was found that the ship's departure document, namely the Minimum Manning Safety Document issued by the Ditkapel was not in accordance with chapter 55 of the 2002 PP. The effort to deal with this detention is to return the MV. SJW Mountain to Indonesia especially at the port of Gresik for recertification. Certification is carried out by reporting periodically to the Australian Maritime Safety Authority (AMSA).

**Keywords: Ship Arrest, Documents of Ship, AMSA**

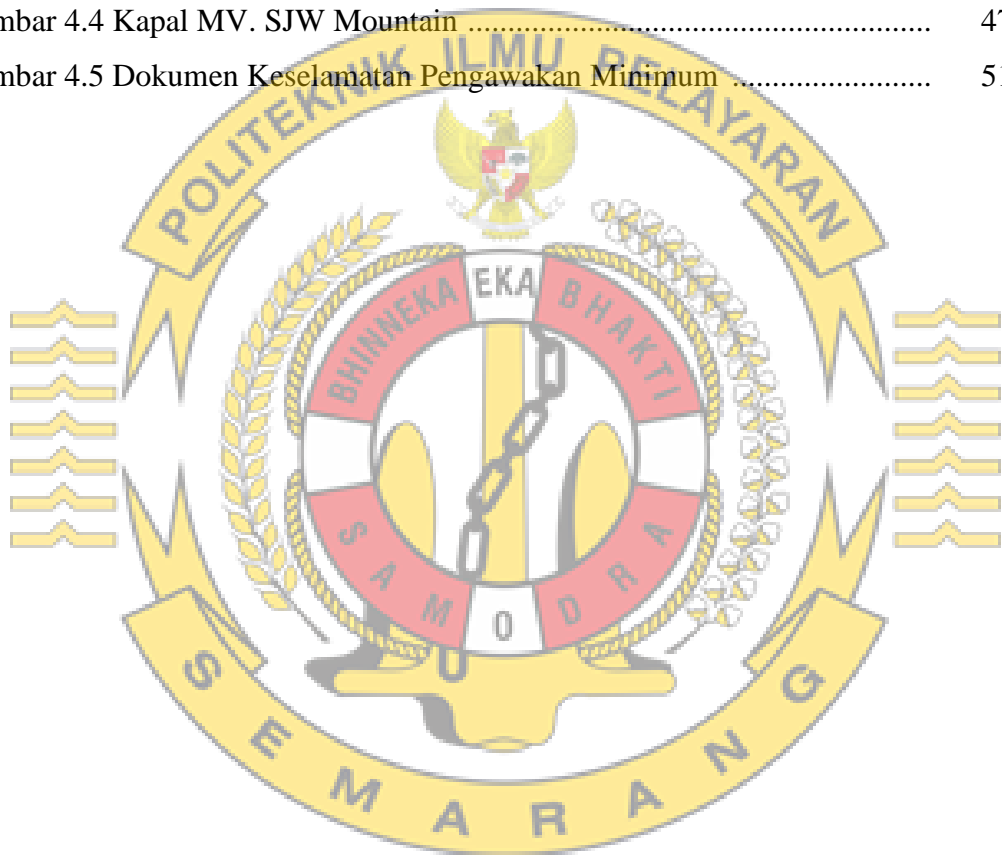
## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI .....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN .....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA .....	vi
ABSTAKSI .....	ix
<i>ABSTRACT</i> .....	x
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN .....	xiv
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Fokus Penelitian .....	8
C. Rumusan Masalah .....	8
D. Tujuan Peneliiian .....	9
E. Manfaat Penelitian .....	9
BAB II KAJIAN TEORI .....	11
A. Deskripsi Teori .....	11
B. Kerangka Penelitian .....	25
BAB III METODE PENELITIAN .....	26

A. Metode Penelitian .....	26
B. Lokasi Penelitian .....	27
C. Sampel Sumber Data Penelitian / Informan .....	28
D. Teknik Pengumpulan Data .....	29
E. Instrumen Penelitian .....	34
F. Teknis Analisis Data Kualitatif .....	35
G. Pengujian Keabsahan Data .....	37
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>40</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian .....	40
B. Deskripsi Data .....	42
C. Temuan .....	47
D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	50
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>52</b>
A. Simpulan .....	52
B. Keterbatasan Penelitian .....	53
C. Saran .....	53
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>54</b>
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Penelitian .....	25
Gambar 4.1 Tabel Perbandingan Penelitian Sekarang dan Terdahulu .....	41
Gambar 4.2 Gedung Kementerian Perhubungan .....	43
Gambar 4.3 Kantor Direktorat Perkapalan dan Kepelautan .....	44
Gambar 4.4 Kapal MV. SJW Mountain .....	47
Gambar 4.5 Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum .....	51



## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Instrumen Penelitian .....	56
Lampiran 2 Hasil Wawancara .....	58
Lampiran 3 Bagan Struktur Organisasi Ditkapel .....	61
Lampiran 4 <i>Crew List</i> MV. SJW Mountain .....	62
Lampiran 5 Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum .....	63
Lampiran 6 Audit Kapal MV. SJW Mountain .....	64
Lampiran 7 <i>Report Inspection Port State Control</i> AMSA .....	65
Lampiran 8 ( <i>International Oil Pollution Prevent Certificate</i> ) IOPP .....	66
Lampiran 9 ( <i>International Ballast Water Management Certificate</i> ) IBWMC .....	67
Lampiran 10 Permohonan Pemeriksaan & Eksternal Audit .....	68
Lampiran 11 Daftar <i>Form</i> .....	69
Lampiran 12 <i>Ship's Particular</i> MV. SJW Mountain .....	70
Lampiran 13 SIUPAL PT. Sinar Jaya Wijaya .....	71
Lampiran 14 Surat Laut MV. SJW Mountain .....	72

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara kepulauan yang secara geografis membentang dari 60 Lintang Utara (LU) sampai 110 Lintang Selatan (LS) dan 920 sampai 1420 Bujur Timur (BT,) terdiri dari pulau - pulau besar dan kecil yang jumlahnya kurang lebih 17.504 pulau. Tiga perempat wilayahnya adalah laut (5,9 juta km<sup>2</sup> ), dengan panjang garis pantai 95.161 km, terpanjang kedua setelah Kanada. Berdasarkan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, total luas wilayah laut Indonesia menjadi 5,9 juta km<sup>2</sup> , terdiri atas 3,2 juta km<sup>2</sup> perairan teritorial dan 2,7 km<sup>2</sup> perairan Zona Ekonomi Eksklusif, luas perairan ini belum termasuk landas kontinen. Hal ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia.

Posisi geografis kepulauan Indonesia sangat strategis karena merupakan pusat lalu lintas maritim antar benua. Indonesia juga memiliki kedaulatan terhadap laut wilayahnya meliputi; perairan pedalaman, perairan nusantara, dan laut teritorial (sepanjang 12 mil dari garis dasar). Untuk menunjang kepentingan perdagangan internasional, sarana transportasi laut menjadi hal yang sangat penting untuk menghubungkan antar satu pulau ke pulau lainnya serta antar negara satu ke negara lainnya. Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian dunia dimana bisnis antar negara tidak pernah berhenti sejenakpun.

Regulasi angkutan laut dimulai dari sejak kapal dipesan, didaftarkan, dibuat hingga kapal beroperasi. Dalam setiap regulasi terdapat aturan yang harus dipatuhi dan dalam proses pelaksanaannya selalu dilakukan inspeksi serta pemeliharaan supaya tujuan operasional pelayaran dapat tercapai serta agar tidak terjadi hal-hal yang dapat melanggar regulasi yang dibuat.

Keperluan akan jasa angkutan laut semakin hari semakin bertambah, baik jenis maupun jumlahnya. Upaya-upaya dalam pengembangan sarana angkutan laut yang dilakukan hingga saat ini ialah gambaran dalam menanggulangi peningkatan permintaan tersebut. Salah satu bagian dari penghubung sistem transportasi laut adalah perairan, dimana perairan laut mempunyai peran utama sebagai tempat melintasnya kapal-kapal.

Setiap kapal yang berlayar pasti akan melintasi perairan untuk melanjutkan perjalanan ataupun singgah di pelabuhan tersebut. Pada setiap wilayah perairan suatu negara, negara tersebut mempunyai kedaulatan penuh terhadap kapal-kapal yang melintas di wilayahnya untuk memastikan berjalannya regulasi yang telah diterapkan. Kecuali hak lintas damai bagi kapal-kapal niaga dan kapal-kapal perang asing. Seluruh kapal asing yang menikmati lintasan melalui laut teritorial suatu negara wajib mematuhi semua peraturan dan Undang - undang dari negara terkait dan juga peraturan internasional yang terkait dengan pencegahan tabrakan di laut (Pasal 21 UNCLOS 1982).



Perairan merupakan kumpulan masa air pada suatu wilayah tertentu, baik yang bersifat dinamis (mengalir) seperti laut dan sungai ataupun statis (menggenang) seperti danau. Sebelum kapal berlayar melewati suatu perairan, syahbandar akan menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). SPB yang telah ditanda tangani dan disahkan oleh Syahbandar Pelabuhan dimana kapal tersebut memulai pelayarannya menandakan bahwa kapal tersebut telah melalui pemeriksaan administrasi dan fisik di pelabuhan asal serta dianggap laik laut dan memenuhi ketentuan atau peraturan untuk melakukan pelayaran di laut.

Dalam Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 disebutkan bahwa kapal dinyatakan laik laut apabila telah dilengkapi dengan sertifikat keselamatan kapal dan awak kapal, sertifikat pencemaran dari kapal, sertifikat garis muat dan pemuatan, surat laut/pas besar, sertifikat manajemen keselamatan kapal, sertifikat keamanan kapal sesuai daerah pelayarannya. Sertifikat keselamatan pengawakan dikeluarkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, yang mana berisikan nama kapal, tanda panggilan kapal, pelabuhan pendaftaran, nomor pendaftaran, nama perusahaan, nomor IMO, tipe kapal, GT kapal, dan daerah pelayaran.

Daerah pelayaran kapal merupakan wilayah geografis atau area tertentu di laut atau sungai dimana kapal dapat beroperasi dan berlayar secara aman dan sesuai dengan prosedur hukum yang berlaku. Sertiap daerah pelayaran biasanya memiliki regulasi yang berbeda untuk memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran, serta melindungi

lingkungan maritim dan sumber daya alam yang ada. Daerah pelayaran juga terhubung dengan zona-zona tertentu yang memiliki peraturan khusus, seperti zona pelabuhan, zona larangan pelayaran, atau zona khusus yang dilindungi konversi alam.

PT. Sinar Jaya Wijaya cabang Sorong, Papua merupakan salah satu perusahaan yang menyediakan kapal barang dengan rute domestik maupun luar negeri. Maka dari itu PT. Sinar Jaya Wijaya sangat membutuhkan dan harus mempekerjakan Sumber Daya Manusia (SDM) yang kreatif dan profesional. SDM yang diperlukan oleh perusahaan ini adalah SDM yang dapat memahami ilmu pengetahuan secara spesifik, dapat mengembangkan inovasi dan kreatifitas atas bidang yang digelutinya serta selalu mengutamakan etika supaya hasil yang diberikan lebih maksimal.

Selaku perusahaan pelayaran yang menyediakan jasa angkut barang dan bekerja sama dengan perusahaan lain, PT. Sinar Jaya Wijaya sebagai wakil dari pemilik selama kapal berada di pelabuhan hingga kapal berlayar di alur pelayaran sesuai SPB dan sertifikat keselamatan yang berlaku. Sebelum kapal berlayar, syahbandar dan instansi terkait harus melakukan pengawasan dan pengecekan terhadap dokumen kapal serta menegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Undang – undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran berbunyi bahwa setiap insiden kapal yang berlangsung dilakukan penyelidikan oleh pejabat yang berwenang yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Untuk kapal berbendera Indonesia yang memasuki

wilayah perairan luar negeri akan diperiksa oleh *Port State Control* (PSC) setempat. PSC adalah pemeriksaan kapal asing di suatu pelabuhan negara untuk memverifikasi bahwa kondisi kapal serta peralatannya memenuhi syarat peraturan internasional. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa kapal dioperasikan sesuai standar IMO dan menjamin bahwa keselamatan, keamanan dan polusi maritim dilindungi setiap saat. Jika standar tersebut belum terpenuhi, PSC ataupun KSOP dapat menunda bahkan menahan kapal sampai permasalahan tersebut tuntas.

*Port State Control* harus bertindak tegas atas kelalaian ataupun pelanggaran oleh perusahaan pelayaran asing yang tidak mematuhi prosedur operasional kapal yang berlandas 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 bagi awak kapal dalam menjalankan kapal sehingga keselamatan, perlindungan lingkungan perairan, keamanan awak kapal, barang serta kapal terjamin. Namun dalam penerapannya kerap tidak sesuai.

Andaikata regulasi tersebut tidak dipatuhi maka wajib dikenakan sanksi hukum kepada yang melanggar. Sama halnya pada peraturan UU No.17 Tahun 2008 pasal 126 yang berkaitan dengan kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri. Sertifikat keselamatan yang dimaksud meliputi, sertifikat keselamatan kapal penumpang, sertifikat keselamatan kapal barang, sertifikat keselamatan pengawakan minimum, dan sertifikat kelaikan dan

pengawasan kapal penangkap ikan. Sertifikat keselamatan ini berlaku hingga tiga bulan. Sebelum masa berlaku tersebut kedaluarsa, pihak perusahaan pelayaran wajib untuk mengajukan Endors/perpanjangan. Jika kapal yang berlayar tanpa memiliki izin atau tidak sesuai dengan ketentuan sertifikat yang telah dikeluarkan maka pelayaran tersebut dinyatakan pelayaran ilegal sehingga wajib adanya penegak hukum.

Pada faktanya kerap timbul masalah pada dokumen kapal, seperti masalah yang muncul akibat dari kesalahan penulisan. Hal ini terjadi pada kapal MV. SJW Mountain dimana daerah pelayaran yang tertera di Sertifikat Keselamatan tidak sesuai. Lantaran hal tersebut maka penting untuk dilaksanakan antisipasi guna menurunkan resiko kelalaian-kelalaian dokumen yang dilakukan oleh agen, petugas penerbitan sertifikat, petugas syahbandar dan Nahkoda yang mana dapat menghambat proses bongkar muat dan lepas sandar.

Seluruh perusahaan pelayaran dan kapal yang berlayar tidak lepas dari tanggung jawab pemerintah bendera setempat. Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut memiliki tugas dalam melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, terus berupaya meningkatkan keselamatan, keamanan dan pelayanan di bidang maritim. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut salah satunya membawahi Direktorat Perkapalan dan Kepelautan (DITKAPEL). Subdit-subdit di DITKAPEL memiliki tugas dan fungsi masing-masing. Subdit-subdit tersebut membuat dan mengesahkan sertifikat-sertifikat yang berhubungan

dengan rancang bangun dan garis muat kapal, pengukuran dan pendaftaran kapal, keselamatan kapal, serta pencegahan pencemaran air laut oleh kapal.

Pengalaman penulis pada saat melaksanakan praktek darat di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan yang bergerak di bidang sertifikasi kapal dan menerbitkan serta turut serta melakukan audit kapal MV. SJW Mountain, pada bulan Desember 2021 kapal MV. SJW Mountain tiba di perairan Australia. Sebelum kapal MV. SJW Mountain sandar di Pelabuhan Australia, *Australia Maritime Safety Authority* (AMSA) yaitu Badan Keselamatan Transportasi Laut Australia setempat memeriksa dan akhirnya menahan kapal MV. SJW Mountain karena ditemukan ketidaksesuaian daerah pelayaran pada Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum, yang mana mengakibatkan kapal MV. SJW Mountain tidak diizinkan untuk keluar area pelabuhan serta tidak diizinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat selama proses penyelidikan berlangsung. Saat berlangsungnya penahanan kapal, AMSA membuat Berita Acara yang akan dikirimkan kepada pihak-pihak terkait yaitu Kementerian Perhubungan, Syahbandar asal kapal, agen dan pemilik kapal.

Agar proses berlayar kapal tidak terhambat perlu diimbangi dengan kepatuhan dan ketelitian oleh perusahaan pelayaran terhadap regulasi atau peraturan pelayaran yang berlaku. Hal ini dilakukan supaya tidak terjadi masalah-masalah yang mengakibatkan kapal tidak dapat melanjutkan perjalanan, proses bongkar muat tertunda, nama perusahaan dan kapal memiliki reputasi tidak baik yang akhirnya berdampak pada kerugian

perusahaan pelayaran tersebut. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk meneliti lebih dalam dengan mengambil judul penelitian **“Penyebab Tertahannya Kapal MV. SJW Mountain di Perairan Australia”**. Kepatuhan dan peningkatan pelayanan pelayaran akan menghasilkan keamanan dan ketertiban yang sesuai dengan peraturan terhadap semua pihak yang bersangkutan, baik perusahaan pelayaran, pemilik barang, agen dan awak kapal. Kedisiplinan yang diberikan dapat menghasilkan kepercayaan dan menunjang produktifitas serta memberikan pelayanan yang baik, prima, professional dan beretika sesuai lima citra perhubungan.

### **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian bertujuan untuk membatasi pengumpulan data sehingga sasaran penelitian tidak terlalu luas. Fokus penelitian berpusat pada konsentrasi dari tujuan penelitian yang sedang dilakukan. Berisi tentang pembahasan secara mendalam dan sistematis mengenai suatu masalah, sehingga hasil yang diberikan dari penelitian ini memberikan hasil sesuai yang diharapkan dan tidak terjadi perluasan pembahasan masalah. Fokus penelitian ini adalah Penyebab Tertahannya Kapal MV. SJW Mountain di Perairan Australia.

### **C. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah akan mempermudah dalam melakukan penelitian dalam mencari jawaban yang sesuai. Berdasarkan latar belakang yang telah

dikemukakan diatas, maka rumusan masalah yang akan dibahas oleh penulis pada skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Apa penyebab tertahannya kapal MV. SJW Mountain di Perairan Australia?
2. Bagaimana upaya menangani tertahannya kapal MV. SJW Mountain di Perairan Australia?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian mempermudah penulis dalam menganalisis guna menuntaskan atau memecahkan suatu masalah, untuk itu tujuan penelitian merupakan salah satu hal penting. Adapun tujuan dari penulisan yang dituangkan dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor penyebab tertahannya kapal MV. SJW Mountain di Perairan Australia.
2. Untuk mengetahui upaya dalam menangani tertahannya kapal MV. SJW Mountain di Perairan Australia.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Manfaat penelitian merupakan uraian tentang manfaat dari hasil penelitian yang dilakukan sehingga dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan dalam penelitian ini dan menjadi evaluasi agar kejadian tersebut tidak terulang kembali. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis
  - a. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang untuk

penelitian selanjutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih akurat.

- b. Sebagai tambahan pengetahuan dan referensi bagi para pembaca. Diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang berguna untuk pengembangan Sumber Daya Manusia.

## 2. Manfaat Praktis

- a. Sebagai tambahan informasi dan pengembangan kajian ilmu terhadap penahanan kapal MV. SJW Mountain.
- b. Sebagai bahan masukan bagi perusahaan pelayaran, agen dan syahbandar dalam peningkatan operasional pelayaran dan peraturan pelayaran untuk meminimalisir kesalahan data yang akan terjadi di kemudian hari.





## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

##### 1. Penahanan

###### a. Definisi

Penahanan ialah tindakan yang dilakukan untuk membatasi pergerakan seseorang atau benda yang bersangkutan. Mengacu pada judul skripsi ini, penahanan kapal dilakukan oleh Syahbandar setempat untuk membatasi pergerakan kapal meninggalkan pelabuhan, yang terkait dengan perkara pidana atau perkara perdata berdasarkan perintah tertulis dari pengadilan.

Adapun pembahasan mengenai seberapa besar tanggung jawab negara bendera terhadap penahanan kapal di dalam konvensi tersebut diantaranya memberikan perlindungan terhadap kapal yang ditahan dengan cara meminta kepada negara yang menahan kapal tersebut untuk menyediakan suatu pengamanan tertentu melalui pengadilan. Dalam beberapa kasus penahanan kapal, pertanggung jawaban negara bendera masih dipertanyakan terkait dengan adanya negara-negara yang menganut sistem terbuka (*Open Registry*) dalam pendaftaran kapal yang mengizinkan penggunaan bendera kapal lebih dari satu yang kemudian hal ini dianggap sebagai kapal tanpa kebangsaan (*Flag of Convenience*). *Flag State of Convenience* merupakan yurisdiksi negara bendera yang memberikan kemudahan

persyaratan bendera dengan tidak mempersoalkan siapa pemilik kapal dan dimana domisili dan wilayah beroperasinya kapal. Ketiadaan pengertian yang jelas terhadap *Genuine Link* telah menimbulkan interpretasi dan mendorong praktek bisnis penggunaan *Flag of Convenience* tersebut. (Shaw Malcom, 2008) menyebutkan *Genuine Link* adalah jaminan dalam mengimplementasikan secara efektif hak dan kewajiban negara bendera terhadap kapal yang menggunakan benderanya dan merupakan bentuk tanggung jawab negara bendera untuk menjamin pelaksanaan yurisdiksi secara efektif.

Tanggung jawab negara muncul sebagai akibat dari adanya prinsip persamaan dan kedaulatan negara yang terdapat dalam hukum internasional. Kedaulatan negara tidak terlepas dari tanggung jawab negara, karena pada prinsipnya kedaulatan suatu negara mengandung kewajiban untuk tidak menyalahgunakan kedaulatan tersebut. Kedaulatan negara merupakan suatu sifat atau ciri hakiki negara yang memiliki kekuasaan tertinggi. Ruang berlakunya kekuasaan tertinggi tersebut dibatasi oleh wilayah negara itu. Suatu negara dapat diminta pertanggung jawaban untuk tindakan-tindakannya yang melawan hukum atau kelalaiannya. Latar belakang timbulnya tanggung jawab negara dalam hukum internasional yaitu bahwa tidak ada suatu negara pun yang dapat menikmati hak-haknya tanpa menghormati hak-hak negara lain.

Jadi, setiap pelanggaran terhadap hak negara lain menyebabkan negara tersebut wajib untuk mempertanggung jawabkannya dengan cara memperbaiki pelanggaran hak itu.

b. Peraturan

1) Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 288

Di dalam Undang-undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 288 tentang Ketentuan Pidana bahwasanya setiap orang yang mengoperasikan kapal tanpa izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (4) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 200.000.000 (dua ratus juta rupiah). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa setiap insiden kapal yang terjadi dilakukan pemeriksaan oleh pejabat setempat yang berwenang.

2) Pasal 39 KUHP (Kitab Undang-undang Hukum Pidana)

Penyidik berhak melakukan penyitaan terhadap kapal sepanjang berkaitan dengan peristiwa pidana sebagaimana tercantum dalam Pasal 39 KUHP.

3) Pasal 222 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Sebagai kebijakan legislatif memberi kewenangan hakim untuk menahan kapal dalam rangka mempermudah pemeriksaan pada perkara pidana yang berkaitan kapal dengan tujuan untuk

membuat efektif peraturan perundang-undangan yang ada hubungannya dengan pelayaran.

4) Pasal 73 UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*)

Pasal ini menjelaskan bahwa negara pantai dalam melaksanakan hak berdaulat dapat menaiki kapal, memeriksa, menangkap dan melakukan proses pengadilan, sebagaimana diperlukan untuk menjamin ditaatinya peraturan perundang-undangan yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan konvensi.

5) *Conventions on the Arrest of Ships*

Yaitu instrumen hukum internasional yang mengatur tentang penahanan kapal dengan cara mengamankan klaim-klaim maritim. Konvensi Internasional Penahanan Kapal pada dasarnya ditujukan untuk mencapai keseimbangan yang lebih adil antara kepentingan pemilik kapal dan penuntut, memberikan kepastian hukum dan keadilan dalam kaitannya dengan pertanggung jawaban negara terhadap penahanan kapal.

## 2. Kapal

### a. Definisi

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang dimaksud dengan kapal adalah alat apung dengan bentuk dan jenis apapun. Definisi lebih spesifik disebutkan di dalam Undang-undang Nomor

17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mendefinisikan Kapal sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal barang adalah jenis kapal yang membawa barang-barang atau muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

b. Peraturan Perundang-undangan

1) Undang-undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008

Pasal 127 ayat 2 menyatakan bahwa sertifikat kapal dibatalkan apabila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya.

2) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002

Pasal 57 ayat 2 disebutkan bahwa sertifikat kapal dibatalkan apabila keterangan-keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan sebenarnya. Kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh secara tidak sah.

3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2021

Pasal 1 ayat 7 berbunyi pemeriksaan adalah pemeriksaan lengkap terhadap semua hal yang berkaitan dengan Sertifikat

Keselamatan Kapal, guna memastikan pemenuhan semua persyaratan untuk operasional Kapal.

4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012

Pada pasal 1 ayat 5 Dokumen Keselamatan adalah dokumen yang berisikan kebijakan dan prosedur untuk penerapan sistem manajemen keselamatan perusahaan dan kapal.

c. Dokumen

1) Dalam Peraturan Pemerintah Tahun 2002 Pasal 55 disebutkan bahwa setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia maupun di luar Indonesia, harus memiliki:

- a) Sertifikat Keselamatan Pengawakan Minimum
- b) Sertifikat Keselamatan Radio
- c) Sertifikat Garis Muat

2) Dokumen kapal asing yang akan memasuki negara tertentu meliputi:

- a) *Notice of Arrival* (NOA)

Pemberitahuan informasi kedatangan kapal yang berisikan informasi mengenai kapal, kru kapal, muatan, serta rute perjalanan.

- b) Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Sertifikat yang menunjukkan bahwa kapal memenuhi syarat laik laut dan diizinkan untuk berlayar.

- c) *Crew List*

Daftar yang mencantumkan nama, kewarganegaraan, jabatan, dan kualifikasi awak kapal.

d) *Cargo Manifest* (Daftar Muatan)

Dokumen yang berisikan tentang jenis, jumlah, dan karakteristik muatan kapal.

e) Sertifikat Manajemen Keselamatan Kapal

Sertifikat ini menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan IMO

f) Sertifikat Pendaftaran Kapal

Sertifikat ini menunjukkan kepemilikan legal kapal negara bendera dimana kapal terdaftar.

g) Sertifikat Pencegahan Pencemaran Minyak Internasional Kapal (IOPP)

Sertifikat ini menunjukkan bahwa kapal memenuhi persyaratan untuk mencegah pencemaran minyak di laut.

h) Sertifikat Manajemen Air Ballast

Sertifikat ini menunjukkan bahwa air ballast memenuhi persyaratan dan tidak akan mencemari laut.

i) *Ship's Particular*

*Ship's Particular* adalah dokumen yang berisi rincian data kapal mulai dari data pendaftaran kapal, jenis dan kekuatan mesin, sampai dengan perlengkapan kapal.

j) SIUPAL



SIUPAL adalah Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut yang mana perusahaan angkutan laut wajib memiliki dokumen SIUPAL ini sebagai persyaratan kepemilikan perusahaan angkutan laut.

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

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

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

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

- m) *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.

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

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

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

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

- p) *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.

q) *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).

d. 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, pepadatan 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 berada 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 dipasang bagi tiap kapal yang berukuran lebih besar 400 GT, harus sesuai dengan petunjuk IMO dan ditulis dalam bahasa ABK kapal.

### 3. Pertanggung Jawaban Negara

a. Dalam hukum internasional, pertanggung jawaban negara dibedakan menjadi dua bagian, yaitu:

1) *State Responsibility* yaitu standar perilaku yang telah ditetapkan dalam bentuk kewajiban yang harus ditaati dan menjadi penentu lahirnya tanggung jawab.

2) *Liability of State* yaitu akibat yang timbul dari kegagalan untuk memenuhi standar yang telah ditentukan.

b. Faktor-faktor yang menentukan karakteristik penting adanya tanggung jawab negara, yaitu sebagai berikut:

- 1) Adanya suatu kewajiban hukum internasional yang berlaku antara dua negara tertentu.
- 2) Adanya suatu perbuatan atau kelalaian yang melanggar kewajiban hukum internasional tersebut yang melahirkan tanggung jawab negara.
- 3) Adanya kerusakan atau kerugian sebagai akibat adanya tindakan yang melanggar hukum atau kelalaian.

#### 4. Perairan Australia

##### a. Definisi

Perairan Australia adalah wilayah laut yang terletak di sekitar pulau benua Australia dan wilayah-wilayah teritorialnya. Perairan Australia meliputi laut di sekitar pantai utara, timur, selatan, dan barat Australia, serta perairan di sekitar pulau-pulau kecil yang menjadi bagian dari wilayah Australia. Sebagai negara maju Australia memiliki beberapa pelabuhan sebagai penunjang aktivitas ekonomi dan perdagangan dalam negeri maupun luar negeri salah satunya yaitu pelabuhan Kembla (*port Kembla*). Pelabuhan Kembla adalah pelabuhan kargo buatan yang terletak di wilayah New South Wales, Australia. Pelabuhan ini terletak sekitar 72 kilometer sebelah selatan Sydney.

##### b. *Port State Control* Australia

*Port State Control* (PSC) ialah sistem inspeksi yang dilakukan oleh negara pelabuhan terhadap kapal asing yang

memasuki wilayah mereka guna meningkatkan keselamatan maritim, melindungi lingkungan laut, dan memastikan kelaiklautan kapal. Di Australia, PSC dilakukan oleh *Australia Maritime Safety Authority* (AMSA).

c. Tugas AMSA

AMSA atau yang disebut Badan Keselamatan Transportasi Laut Australia bertugas melaksanakan berbagai aspek yang terkait keamanan dan keselamatan di laut, menyediakan informasi maritim yang berhubungan dengan Australia, menangani bencana maritim, mengkoordinasi lalu lintas kapal, serta menegakan hukum maritim.

d. Kewenangan AMSA

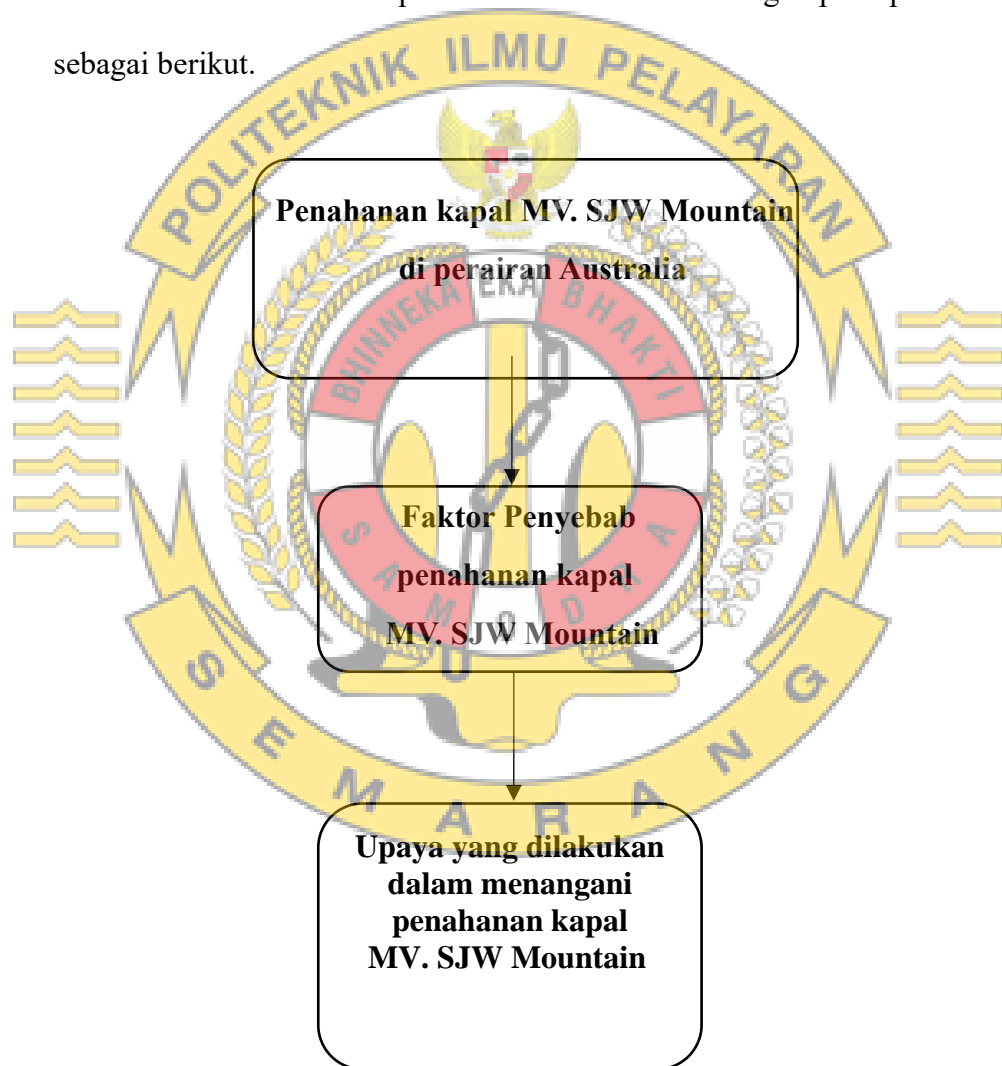
Dalam melaksanakan tugas tersebut, AMSA memiliki kewenangan:

- 1) Melakukan inspeksi dan audit terhadap kapal-kapal yang beroperasi di perairan Australia untuk memastikan bahwa kapal-kapal tersebut memenuhi standar keselamatan internasional yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) dan persyaratan nasional Australia.
- 2) Bertanggung jawab untuk menerbitkan sertifikasi keselamatan untuk kapal-kapal yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan. Sertifikasi ini membuktikan bahwa kapal memiliki kepatuhan keselamatan yang memadai.

- 3) Memiliki kewenangan untuk menyelidiki kecelakaan kapal di perairan Australia. Hasil penyelidikan digunakan untuk mengidentifikasi penyebab kecelakaan dan memberikan rekomendasi untuk mencegah kejadian serupa di masa depan.
- 4) Bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan operasi pencarian dan penyelamatan di perairan Australia. Ini termasuk tanggapan terhadap kecelakaan kapal, permintaan bantuan dari kapal-kapal yang berada di wilayah Australia, atau pencarian orang hilang di laut.
- 5) Mengelola sistem pengawasan lalu lintas kapal untuk memastikan navigasi yang aman dan efisien di perairan Australia, khususnya di daerah yang padat lalu lintas kapal.
- 6) Memiliki peran dalam penanganan bencana maritim, termasuk kebakaran, tumpahan minyak, atau insiden lainnya, untuk melindungi lingkungan laut dan meminimalkan dampaknya.
- 7) Memiliki kewenangan untuk mengeluarkan peraturan dan pedoman keselamatan maritim, serta untuk mengatur penerapan peraturan tersebut di perairan Australia.

## B. Kerangka Pikir Penelitian

Penahanan kapal MV. SJW Mountain terjadi pada tanggal 13 Desember 2021 oleh PSC Australia. Perlu diidentifikasi faktor penyebab penahanan kapal, dampak akibat penahanan kapal tersebut, dan upaya untuk menanganinya agar proses bongkar MV. SJW Mountain terlaksana dengan baik. Untuk memudahkan pemahaman dibuatlah kerangka pikir penelitian sebagai berikut.



Gambar 1.1 Kerangka Penelitian

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dijabarkan pada bab-bab sebelumnya mengenai penyebab tertahannya kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia, maka pada bab ini akan diuraikan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor yang menyebabkan penahanan kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia dikarenakan tidak sesuai dengan regulasi yang tertera pada Undang-undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 mengenai dokumen keselamatan kapal oleh karena itu dilakukan penahanan untuk dilakukan penyidikan oleh Badan Keselamatan Transportasi Laut Australia (AMSA). Selama penahanan, kapal tidak diperbolehkan melakukan bongkar muat dan harus berlabuh di area pelabuhan Melbourne.
2. Upaya dalam menangani penahanan kapal MV. SJW Mountain, yaitu pengembalian kapal ke Indonesia tepatnya di Pelabuhan Gresik untuk dilakukan sertifikasi ulang Dokumen Keselamatan Pengawasan Minimum yang sesuai dengan Undang-undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008. Sertifikasi ulang dokumen kapal disertai laporan secara berkala kepada AMSA hingga kapal MV. SJW Mountain menyelesaikan sertifikasi ulang dokumen tersebut.



## B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang dapat menjadi bahan pertimbangan bagi penulis selanjutnya untuk mendapatkan hasil penelitian yang lebih baik lagi. Keterbatasan ini meliputi:

1. Keterbatasan peneliti untuk memperoleh informasi langsung dari Badan Keselamatan Transportasi Laut Australia (AMSA) dikarenakan kerahasiaan dari otoritas maritim tersebut.
2. Keterbatasan narasumber dalam memberikan dokumen kapal yang bersifat rahasia seperti berita acara penangkapan kapal MV. SJW Mountain.
3. Data pendukung terkait kejadian penahanan kapal di Australia dengan permasalahan yang sama tidak dapat penulis cantumkan.

## C. Saran

Berdasarkan simpulan yang telah dijabarkan diatas, saran yang disampaikan penulis untuk menghadapi masalah yang ada adalah:

1. Hendaknya awak kapal beserta agen kapal lebih teliti dalam melakukan pengecekan dokumen sebelum kapal berangkat.
2. PT. Sinar Jaya Wijaya sebaiknya lebih meningkatkan pengetahuan awak kapal mengenai dokumen kapal ketika memasuki perairan internasional, peningkatan kinerja ini dapat dilakukan dengan mendatangkan seorang ahli untuk melakukan pelatihan.

## DAFTAR PUSTAKA

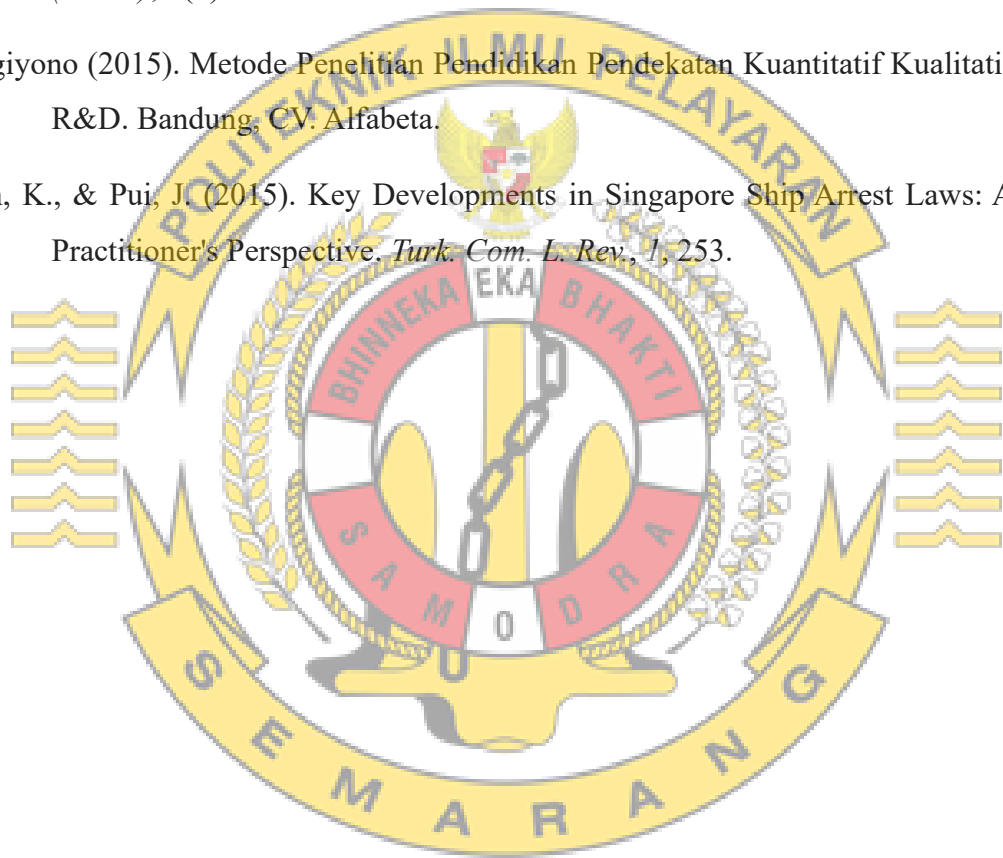
- Abdul Rahim, A., & Azrae, A. N. (2020). Penahanan Kapal Equanimity: Tercabarkah undang-undang admiralti Malaysia.
- Anele, K. K. (2020). *A Comparative Analysis of the Arrest of Ship Procedures in Nigeria and Korea: The Need for a Paradigm Change*. *J. Korean L.*, 19, 191.
- Faraj, O. M. (2012). *The Arrest Ships: Comprehensive View on The English Law*. *Faculty Of Law, Lund University*.
- Indrawan, I. A. (2016). Ship Arrest in Indonesia and Cross-Border Maritime Dispute. *Indonesian J. Int'l L.*, 14, 456.
- Izimah, K. (2018). Procedure for Arrest and Detention of Ship under Maritime Law in Nigeria. Available at SSRN 3272115.
- Ji, J. (2017). Cross-Border Rehabilitation: An Impediment To Ship Arrest in Singapore? *NUS-Centre for Maritime Law Working Paper*, 17(04).
- Kaemirawati, D. T. (2021). Rasio Hukum dan Implikasi Kebijakan Legislatif Kewenangan Hakim Dalam Melakukan Penahanan Kapal. *Begawan Abioso*, 12(2), 93-105.
- Mansyur, H. M., & Rizki, I. (2022). Penerapan Prosedur Pengurusan Dokumen Clearance In Kapal untuk Memperlancar Proses Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok. *Journal Marine Inside*, 40-47.
- Mauldiansyah, F. (2020). *Penyelesaian Sengketa Dalam Kasus Penahanan Kapal Stena Impero Menurut Perspektif Hukum Internasional (Studi Kasus Inggris-Iran 2019)*.
- Osaloni, O. S. (2019). Arrest of Ship and Process: Nigeria in Perspective. *Arrest of Ship and Process: Nigeria in Perspective*.

Pratama, R. I. (2021). Penegakan Hukum Oleh Satuan Kepolisian Perairan Polres Karawang Terhadap Pelanggaran Dokumen Kapal Nelayan Di Wilayah Kabupaten Karawang. *Humani (Hukum dan Masyarakat Madani)*, 11(1), 1-10.

Rahim, A. B. A. (2017). Penahanan Kapal Oleh Pihak Mahkamah: Zon Pelaksanaan Di Malaysia. *Journal of Global Business and Social Entrepreneurship (GBSE)*, 3(7).

Sugiyono (2015). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif Kualitatif R&D. Bandung, CV. Alfabeta.

Tan, K., & Pui, J. (2015). Key Developments in Singapore Ship Arrest Laws: A Practitioner's Perspective. *Turk. Com. L. Rev.*, 1, 253.



## Lampiran 1: Instrumen Penelitian

### INSTRUMEN PENELITIAN

#### PEDOMAN WAWANCARA

Wawancara dilakukan untuk mengetahui kondisi yang terjadi diatas kapal MV. SJW Mountain.

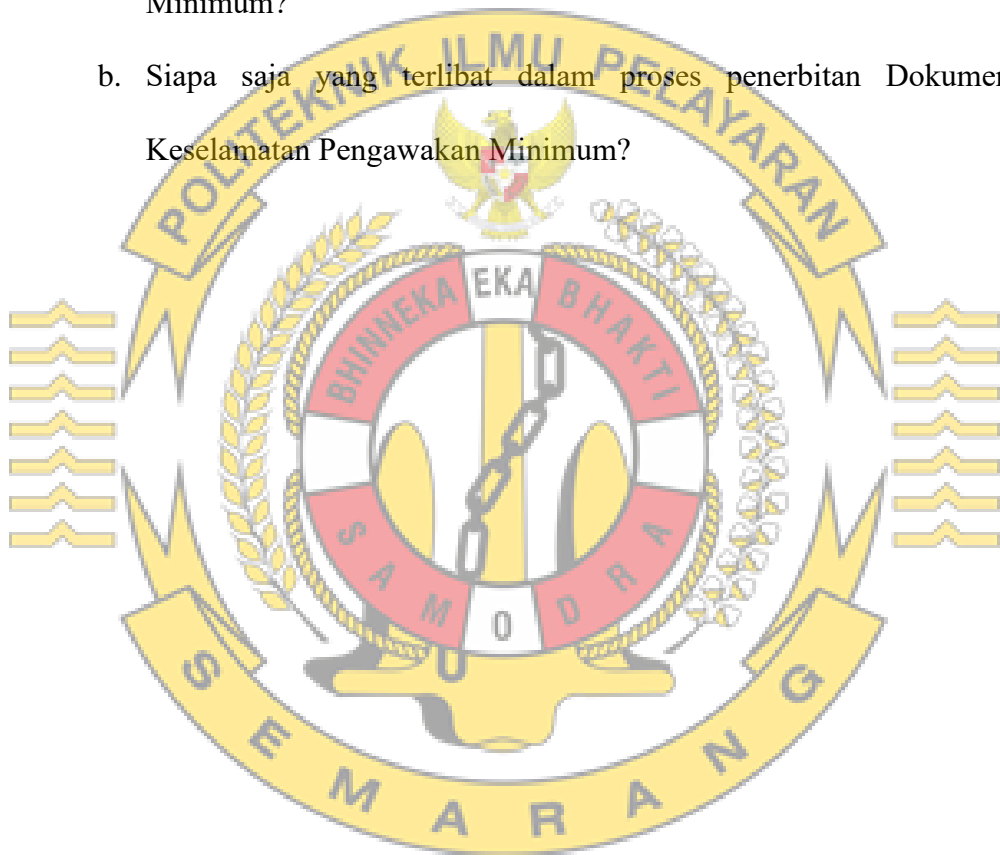
#### A. Informan wawancara

1. Bapak SR selaku Kasubdit Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal di Ditkapel
2. Ibu AW selaku auditor SMC MV. SJW Mountain
3. Ibu RH selaku pegawai di Subdit Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal

#### B. Materi Wawancara

1. Wawancara Kasubdit Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal
  - a. Apa penyebab terjadinya penahanan kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia?
  - b. Dampak apa yang ditimbulkan dari penahanan kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia?
2. Wawancara auditor SMC MV. SJW Mountain
  - a. Dengan adanya penahanan kapal MV. SJW Mountain, apa upaya yang dilakukan Ditkapel dalam menangani penahanan kapal MV. SJW Mountain?

- b. Siapa saja yang terlibat dalam proses audit kapal MV. SJW Mountain?
4. Ibu RH selaku pegawai di Subdit Pencegahan Pencemaran dan Manajemen Keselamatan Kapal
- a. Bagaimana proses penerbitan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum?
- b. Siapa saja yang terlibat dalam proses penerbitan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum?



## Lampiran 2: Hasil Wawancara

### WAWANCARA 1

**Responden: Kasubdit Pencegahan Pencemaran dan Manajemen  
Keselamatan Kapal**

**Bp. Stephanus Risdiyanto**

1. Apa penyebab terjadinya penahanan kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia?

Jawab:

“Penyebab sebenarnya hanya keteledoran awak kapal MV. SJW Mountain yang tidak teliti dalam melakukan pengecekan dokumen kapal sebelum berangkat. Apakah sesuai dengan regulasi atau permintaan pelayaran diinginkan apa tidak.”

2. Dampak apa yang ditimbulkan dari penahanan kapal MV. SJW Mountain di perairan Australia?

Jawab

“Dampaknya cukup besar apalagi mengenai *over time*, kapal harus membayar biaya tunggu karena tidak boleh melakukan aktifitas apapun. Pemilik barang juga mengalami kerugian karena barang mereka ketahan di pelabuhan.”

## WAWANCARA 2

**Responden: Auditor Kapal MV. SJW Mountain**

**Ibu Astri Wahyuningsih**

1. Dengan adanya penahanan kapal MV. SJW Mountain, apa upaya yang dilakukan Ditkapel dalam menangani penahanan kapal MV. SJW Mountain?

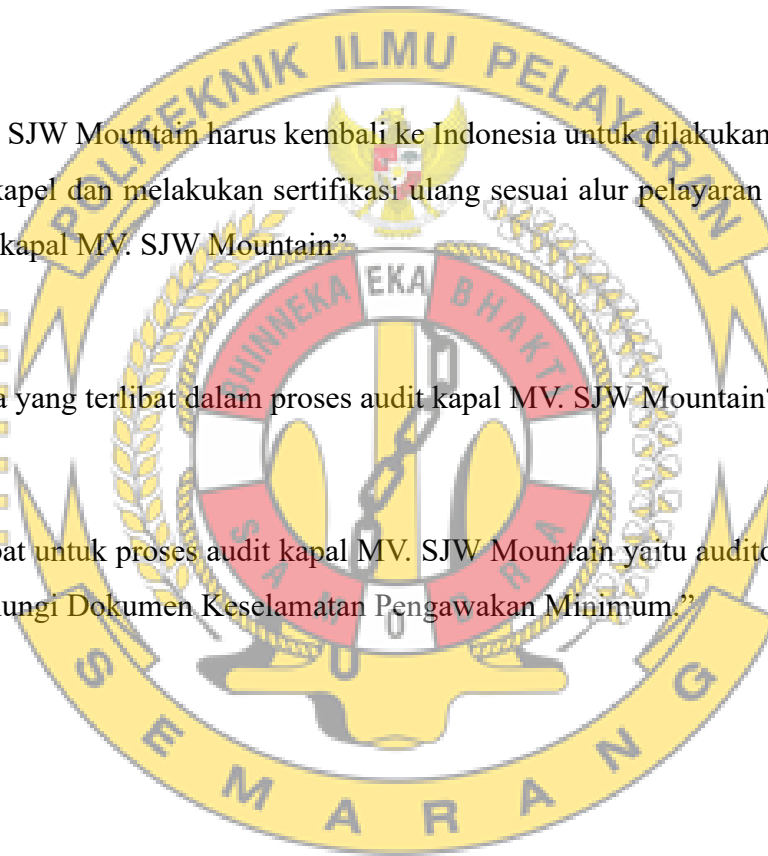
Jawab:

“Kapal MV. SJW Mountain harus kembali ke Indonesia untuk dilakukan audit oleh auditor Ditkapel dan melakukan sertifikasi ulang sesuai alur pelayaran yang akan dilalui oleh kapal MV. SJW Mountain”

2. Siapa saja yang terlibat dalam proses audit kapal MV. SJW Mountain?

Jawab:

“Yang terlibat untuk proses audit kapal MV. SJW Mountain yaitu auditor Ditkapel yang menanungi Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum.”



### WAWANCARA 3

#### Peagawai Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan Manajemen

#### Keselamatan Kapal

Ibu Riska Hoeratunisa

1. Bagaimana proses penerbitan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum?

Jawab:

”Proses penerbitan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum dilakukan oleh Subdit Kepelautan melalui aplikasi SIMKAPEL. Pemohon atau perusahaan mendaftar dan memasukan segala persyaratan yang diperlukan untuk penerbitan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum.

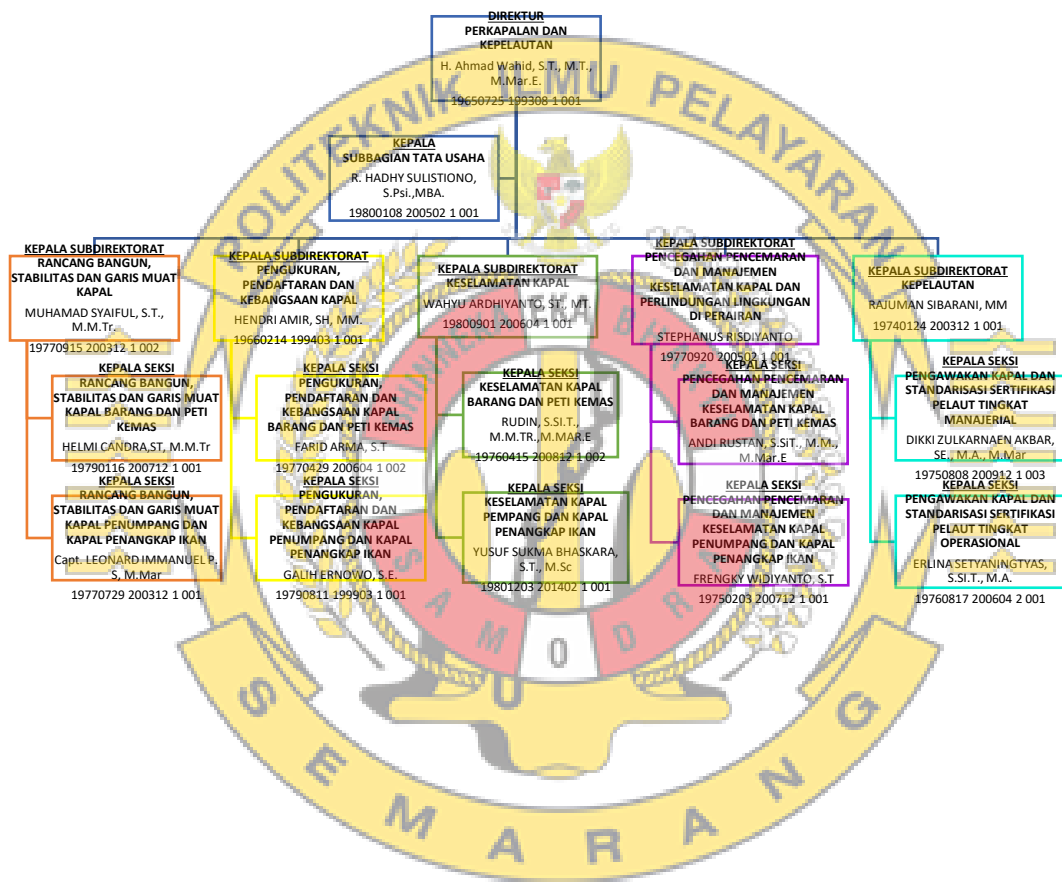
2. Siapa saja yang terlibat dalam proses penerbitan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum?

Jawab:

”Petugas yang terlibat dalam proses penerbitan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum yaitu Kepala Subdit Keplautan, Kepala Seksi Kepelautan, *Marine Inspector*, petugas PNPB.



### Lampiran 3: Bagan Struktur Organisasi Ditkapel



**Lampiran 4: Crew List MV. SJW Mountain**

**CREW LIST  
MV. SJW MOUNTAIN**

**Jenis Kapal : MOTOR VESSEL**

**Isi Kotor : GT. 4.251**

**Bendera : INDONESIA**

**Pemilik : PT. SINAR JAYA WIJAYA**

NO	NAME	RANK	CERTIFICATE OF COMPETENCY	YEAR	NATIONALITY
1	MANANGGEL YOSMAN	MASTER	ANT-I	-	INDONESIA
2	NAJAMUDDIN	CHIEF OFFICER	ANT-III	2016	INDONESIA
3	ANDI TANDI LOLO	SECOND OFFICER	ANT-III	-	INDONESIA
4	BRAJA MAHARDIKA	THIRD OFFICER	ANT-III	-	INDONESIA
5	MIRACLE HESEL MELERU	BOSUN	ANT-IV	-	INDONESIA
6	DELFIT BUDIMAN	A/B	RATINGS	-	INDONESIA
7	HADI SOFYAN	A/B	RATINGS	-	INDONESIA
8	MEVI CHRISTIAN LEONARDO LENA	A/B	ANT-III	-	INDONESIA
9	TATAUFIK RIADINATA	CRANE OPERATOR	BST	-	INDONESIA
10	JOHN HERY PINONTON	CHIEF ENGINEER	ATT-I	-	INDONESIA
11	ANUGRAH PULU	SECOND ENGINEER	ATT-II	-	INDONESIA
12	MUHAMMAD SALEH SIDIDI	THIRD ENGINEER	ATT-III	-	INDONESIA
13	RAMADHAN	OILER	RATINGS	-	INDONESIA
14	ARIYANTO	OILER	ATT-IV	-	INDONESIA
15	NUR FITRA SUWANDI	OILER	RATINGS	-	INDONESIA
16	ALI RAIS JUSUF	KOKI	RATINGS	-	INDONESIA
17	EFFENDI	M'BOY	BST	-	INDONESIA

**Jumlah Crew sebanyak 17 orang**



## Lampiran 5: Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum



REPUBLIK INDONESIA  
REPUBLIC OF INDONESIA

### DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT

No : AL.504/152/20/DK/2021

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berdasarkan Bab V Aturan 14(2), Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amendemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia, dengan ini menyatakan bahwa :

Directorate General of Sea Transportation having regards to the principles and guidelines issued under the provision of Chapter V Regulation 14(2) of the International Convention for the safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby states that:

Nama Kapal Name of Ship	Tanda Panggilan Call of Sign	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Sistem Kamar Mesin yang tidak diawasi secara berkala Periodically unattended machinery Space System
SJW MOUNTAIN	YCH12	BATAM	NONE
Nomor Pendaftaran Official Number	Nama Perusahaan/Operator Kapal Company's Name/Ship's Operator	Nomor IMO IMO Number	Daerah Pelayaran Trading Area
2021 PPM No.6048.L	PT. SINAR JAYA WIJAYA	9193824	PERAIRAN INDONESIA
Tipe Kapal Type of Ship	Tonnase Kotor Gross Tonnage	4251	Daya Mesin Penggerak (kW) Total Main Engine Power (kW)
MOTOR VESSEL			3840

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dari yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship named on this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition stated herein.

Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Numbers
Nakhoda Master	II/2.1	1 (one)	Kepala Kamar Mesin Chief Engineer Officer	III/2, III/3	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Dek Rating Forming in Charge of a navigational Watch	II/2	3 (three)
Mualim I Chief Officer	III/1 part of II/2	1 (one)	Masinis II Second Engineer Officer	III/1, III/2	1 (one)	Petugas Bagian Dek Rating as Able Seafarer Deck	-	-
Mualim/Perwira Dek Officer in Charge of a Navigational Watch	II/1	2 (two)	Masinis Officer in Charge of an Engineering Watch	III/1	1 (one)	Petugas Jaga Bagian Mesin Rating Forming Part of Engine Room Watch	III/4	3 (three)
Operator Radio GMDSS GMDSS Radio Operator	-	-	Perwira Teknik Elektro Electro Technical Officer	-	-	Petugas Bagian Mesin Rating as Able Seafarer Engine	-	-
Operator Radio Radio Operator	-	-	Anak Buah Teknik Elektro Electro-Technical Rating	-	-	Lain-lain Other	-	1 (one)
						COOK		


Kondisi khusus Special condition	
-------------------------------------	--

**Lampiran 6: Audit Kapal MV. SJW Mountain**



Lampiran 7: Report Inspection Port State Control AMSA

FORM B


**Australian Government**  
**Australian Maritime Safety Authority**


**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH IMO AND ILO PORT STATE CONTROL PROCEDURES**  
GPO Box 2181 CANBERRA ACT 2601 AUSTRALIA • Contact Manager Ship Inspection Group • Phone: +61 2 6279 5048 • Fax: +61 2 6279 5058 • Email: psic@amsa.gov.au

1	name of reporting authority	Australia	2	name of ship	SJW MOUNTAIN	6	IMO number	IMO 9193824
10	date of inspection	13.12.2021	11	place of inspection	Port Kembla, NSW, Australia	21	action taken	171 10
20	seq	code	nature of deficiency <sup>1</sup>	22	responsible RO			
✓	1	01106	The is no copy of the ISM DCP available onboard.	17				
✓	2	01140	There are no copies of the DMLC Part 1 and 2 available onboard.	17				
✓	3	01307	Table for engineering watch duties not being adhered to as evidenced by work and rest records.	17				
✓	4	01306	Each day Oiler's left fully responsible for engine room watches between 2000-2400 hours as evidenced in NW7 Day rest records.	17				
✓	5	03103	Port side main deck lever rulling detection damaged.	17				
✓	6	07123	Senior officer unable to locate Bridge Fire Detection panel.	171 10				
✓	7	99101	There are emergency crew having being inducted onboard. Master reported that crew haven't undergone a vessel or work area specific induction. The vessel changed operators and a whole crew has been onboard since early November.	17				
✓	8	11131	There are have not conducted a rescue boat drill. The vessel changed operators and a whole crew has been onboard since early November.	17				
✓	9	10115	The vessel has not conducted an emergency steering drill. The vessel changed operators and a whole crew has been onboard since early November.	17				
✓	10	01220	Training regulations referenced in SCA not completed onboard.	17				
✓	11	10133	Deck officers have not had any onboard EOD fire simulation training.	17				
✓	12	04121	Master unfamiliar with fire alarm start and stop controls on bridge.	17				
✓	13	07113	At PSC, port side main deck fire main observed damaged and leaking water during emergency fire pump testing.	171 10				
✓	14	04114	At PSC, emergency generator does not connect to emergency switchboard within 45 seconds. Associated high air supply solenoid valve left closed due to air system leak and emergency backpressure relief air system not operational. Crew reported that the emergency generator is not always left in auto mode.	17				
✓	15	11101	1 lifeboat start battery defective. At lifeboat inspection at PSC, crew reported the defective item.	17				
✓	16	18324	Ships large integral meat freezer defective.	17				

This inspection was not a safety and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a deficiency it is recommended that full survey is carried out and all deficiencies are rectified before departure for the inspection is made.

Page 2 of 7

## Lampiran 8: International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)



REPUBLIK INDONESIA  
REPUBLIC OF INDONESIA

**SERTIFIKAT INTERNASIONAL  
PENCEGAHAN PENCEMARAN OLEH MINYAK**  
INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

No. AL.602/193/3/DK/2021

DITERBITKAN MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG PENCEGAHAN PENCEMARAN DARI KAPAL-KAPAL, TAHUN 1973, SEBAGAIMANA DIUBAH DENGAN PROTOKOL TAHUN 1978 YANG TERKAIT, SEBAGAIMANA TELAH DIAMANDEMEN (SELANJUTNYA DISEBUT "KONVENSI"), BERDASARKAN WEWENANG PEMERINTAH:  
Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

REPUBLIK INDONESIA  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Bobot Mati <i>Deadweight of Ship (tonnes)**</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
SJW MOUNTAIN Eks. TIONA	YDHJ2	BATAM	4251	-	9193824

**JENIS KAPAL\***  
*Type of ship\**

Kapal tangki minyak  
*Oil tanker*

Kapal yang bukan kapal tangki minyak dengan tangki tangki muatan berdasarkan Aturan 2.2 Annex I Konvensi.  
*Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2.2 of Annex I to the Convention.*

Kapal selain dari pada yang disebutkan di atas.  
*Ship other than any of the above.*

**DENGAN INI MENYATAKAN:**  
*THIS IS TO CERTIFY:*

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan Aturan 6 Annex I Konvensi; dan  
*That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 6 of Annex I to the Convention; and*
- Bahwa hasil pemeriksaan menunjukkan bahwa bangunan, perlengkapan, sistem, kelengkapan, tata susunan dan material dari kapal serta kondisinya secara keseluruhan memuaskan dan bahwa kapal memenuhi persyaratan yang berlaku dari Annex I Konvensi ini.  
*That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I to the Convention.*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan : 21 JUNI 2024.  
*This Certificate is valid until JUNE 21<sup>st</sup> 2024.*

Berdasarkan pemeriksaan sesuai dengan Aturan 6 Annex I Konvensi ini.  
*Subject to surveys in accordance with Regulation 6 of Annex I to the Convention.*


Tanggal selesainya pemeriksaan yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat ini: 22 JUNI 2021.  
*Completion date of survey on which this certificate is based: JUNE 22<sup>nd</sup>, 2021.*

Diterbitkan di JAKARTA  
*Issued at*

Pada tanggal 20 SEPTEMBER 2021.  
*Date on SEPTEMBER 20<sup>th</sup>, 2021.*

a.n. MENTERI PERHUBUNGAN  
o.b. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN  
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS  
u.b.  
for  
KEPALA SUBDIREKTORAT  
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN  
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN  
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN  
DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND SHIP  
SAFETY MANAGEMENT AND ENVIRONMENT PROTECTION


PUP NO. 820210921591709



STEPHANUS RISDIYANTO  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19770902 200502 1 001

Garis yang tidak perlu  
DKP tidak diperlukan  
Untuk kapal tangki minyak  
For oil tanker

**Lampiran 9: International Ballast Water Management Certificate (IBWMC)**



**SERTIFIKAT INTERNASIONAL MANAJEMEN AIR BALLAS**  
INTERNATIONAL BALLAST WATER MANAGEMENT CERTIFICATE

NO.: **AL.602/224/19/DK/2021**

DITERBITKAN MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL UNTUK PENGENDALIAN DAN MANAJEMEN AIR BALLAS DAN SEDIMEN DARI KAPAL, 2004 (SELANJUTNYA DISEBUT "KONVENSI") BERDASARKAN WEWENANG PEMERINTAH:  
*Issued under the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:*

**REPUBLIK INDONESIA**  
THE REPUBLIC OF INDONESIA  
oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	Angka atau Huruf Pengenal <i>Distinctive Number or Letters</i>	Pelabuhan Pendaftaran <i>Part of Registry</i>	Tonase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
SJW MOUNTAIN Eka TIONA	YDHJ2	BATAM	4251	9193824

Tanggal Pembangunan <i>Date of Construction</i>	Kapasitas Air Ballas (dalam meter kubik) <i>Ballast Water Capacity (in cubic meter)</i>
TAHUN 1998	2541,16 m <sup>3</sup>

**Rincian Metode yang Digunakan dalam Manajemen Air Ballas**  
*Details of Ballast Water Management Method(s) Used*

Metode yang Digunakan dalam Manajemen Air Ballas : D-1  
*Method of Ballast Water Management Used*

Tanggal Pemasangan (jika tersedia)  
*Date Installed (if applicable)* : --

Nama Pabrik Pembuat (jika tersedia)  
*Name of Manufacturer (if applicable)* : --

Metode manajemen air ballas utama yang diterapkan pada kapal ini:  
*The principal ballast water management method(s) employed on this ship is/are:*

Sesuai dengan Aturan D-1.  
*In accordance with Regulation D-1.*

Sesuai dengan Aturan D-2 (teliskan):  
*In accordance with Regulation D-2, (describe):*

Kapal patuh pada Aturan D-4.  
*The ship is subject to Regulation D-4.*

X  
 --  
 --

**DENGAN INI MENYATAKAN:**  
*THIS IS TO CERTIFY:*

- Bahwa kapal tersebut telah diperiksa sesuai dengan Aturan E-1 Annex Konvensi;  
*That the ship has been surveyed in accordance with Regulation E-1 of the Annex to the Convention;*
- Bahwa hasil pemeriksaan menunjukkan manajemen air ballas pada kapal telah memenuhi ketentuan Annex Konvensi.  
*That the survey shows that ballast water management on the ship complies with the Annex to the Convention.*

Sertifikat ini berlaku sampai dengan **21 JUNI 2024**  
dan wajib menjalani pemeriksaan berkala sesuai dengan Aturan E-1 Annex Konvensi.  
*This certificate is valid JUNI 21<sup>st</sup>, 2024 and subject to survey in accordance with Regulation E-1 of the Annex to the Convention.*

Tanggal selesainya pemeriksaan yang dijadikan dasar penerbitan sertifikat ini: **02 AGUSTUS 2019**  
*Completion date of survey on which this certificate is based: AUGUST 02<sup>nd</sup>, 2019*

Diterbitkan di **JAKARTA**  
*Issued at JAKARTA*

Pada tanggal **22 NOVEMBER 2021**  
On **NOVEMBER 22<sup>nd</sup>, 2021**

A.n. MENTERI PERHUBUNGAN  
O.b. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS  
U.b.  
For  
KEPALA SUBDIREKTORAT  
PENCEGAHAN PENCEMARAN DAN  
MANAJEMEN KESELAMATAN KAPAL DAN  
PERLINDUNGAN LINGKUNGAN DI PERAIRAN

PUP NO. 820211123721301

## Lampiran 10: Permohonan Pemeriksaan & Eksternal Audit

	<b>PT SINAR JAYA WIJAYA</b>
<b>Jakarta :</b> Plaza Bank Index 8th floor Jalan M.H. Thamrin No. 57 Jakarta 10350, Indonesia Telp (+6221) 3907 187 Fax (+6221) 3903 278	<b>Sorong :</b> Jl. Pendidikan No. 28 B RT 003 RW 01, Kelurahan Malaingkeci Distrik Sorong Utara - Papua Barat Telp (+62951) 333555 Fax (+62951) 331222

Jakarta, 25 Februari 2022

Nomor : 006/SR-SJWI/KP/II/2022  
 Lampiran : -  
 Perihal : Permohonan Pemeriksaan & Eksternal Audit

Kepada Yth,  
 Direktur Jenderal Perhubungan Laut  
 Direktur Perkapalan Dan Kepelautan  
 Gedung Karya Lantai 12  
 Jalan Medan Merdeka Barat No.8  
 Di-  
 Jakarta.

Dengan Hormat,

Bersama dengan ini kami mengajukan permohonan pemeriksaan dan Eksternal Audit untuk kapal kami yang tiba dari Port Kembla, Australia. Adapun informasi kapal kami sebagai berikut :

a. Nama Kapal	MV S.W MOUNTAIN Ex TIONA
b. Ukuran Kapal	4251 GT
c. Bendera /Call Sign	Indonesia / YDHJ2
d. Status	Milik
e. Class	BKI & DNVGL

Demikian kami sampaikan, atas perhatiannya kami ucapkan banyak terima kasih.

Hormat Kami,  
 PT. SINAR JAYA WIJAYA

  
 (D E N Y)  
 Direktur



Lampiran 11: Daftar Form

PT SINAR JAYA WIJAYA

DAFTAR FORM

No.	Form ID	Nama Form	Tanggung Jawab	Periode Pelaporan/ Aktivitas	Dilaporkan ke	Sosialisasi
<b>KENDALI DOKUMEN</b>						
1	SJW-01	Daftar Dokumen Kapal & Buku Referensi	Nakhoda	Setiap Saat	Manajer Operasi	Manajer Operasi
2	SJW-02	Checklist surat kapal, sertifikat dan status survey	Nakhoda	Bulanan	Ops Executive/Admin	Ops Executive
3	SJW-03	Daftar Gambar Kapal	Nakhoda	Setiap Saat	Manajer Operasi	Manajer Operasi
4	SJW-04	Daftar Peta-Peta	Nakhoda	Setiap Saat	Manajer Operasi	Manajer Operasi
5	SJW-05	Transminal Laporan Bahasan	Nakhoda	Bulanan	Ops/Eng/DPA	DPA
6	SJW-82	Daftar Distribusi Dokumen	DPA	Setiap Saat	DPA	DPA
7	SJW-083	Catatan Perubahan Dokumen	DPA	Setiap Saat	DPA	DPA
8	SJW-084	Daftar Request Change Request (DCR)	DPA	Setiap Saat	DPA	DPA
9	SJW-085	Document Change Register	DPA	Setiap Saat	DPA	DPA
<b>MANAJEMEN REVISI / FAMILIARISASI / SAFETY MEETING</b>						
10	SJW-06	Daftar rapat keselamatan (safety meeting)	Nakhoda	Bulanan	DPA	DPA
11	SJW-07	Checklist Familiarisasi Perwira Deck (Maulin)	Nakhoda	Setiap Saat	DPA/Manajer Pengawakan	DPA
12	SJW-08	Checklist Familiarisasi Perwira Mesin (Mastenia)	Nakhoda	Setiap Saat	DPA/Manajer Pengawakan	DPA
13	SJW-09	Checklist Familiarisasi ADMK	Nakhoda	Setiap Saat	DPA/Manajer Pengawakan	DPA
14	SJW-10	Checklist Familiarisasi Pelampung (safety induction)	Nakhoda	Setiap Saat	DPA/Manajer Pengawakan	DPA
15	SJW-11	Ulasan SMS Nakhoda	Nakhoda	Bulanan	DPA	DPA
16	SJW-86	Program Manajemen Revisi	DPA	Tahunan	Nakhoda	DPA
17	SJW-87	Notulen rapat manajemen revisi	DPA	Tahunan	Dibagikan ke nakhoda	DPA
18	SJW-88	Notulen Rapat Koordinasi (Keseluruhan)	DPA	Setiap Saat	DPA	DPA
19	SJW-89	Familiarisasi Sebelum Berlabuh dengan Kapal	DPA/Ops/Manajer Pengawakan	Setiap Saat	Manajer Pengawakan	DPA
20	SJW-18	Familiarisasi Awal Darat	DPA/Manajer Pengawakan/Ops	Setiap Saat	Manajer Pengawakan	DPA
21	EM-009-01	Daftar Hadir	DPA	Setiap saat	DPA	DPA
<b>PELAYARAN</b>						
21	SJW-11	Laporan Yacht Perwira Deck	Nakhoda	Setiap Saat	DPA/Manajer Pengawakan	DPA
22	SJW-13	Laporan Daftar Perwira Mesin	Nakhoda	Setiap Saat	DPA/Manajer Pengawakan	DPA

## Lampiran 12: Ship's Particular MV. SJW Mountain

### SHIP'S PARTICULARS

#### MV. SJW MOUNTAIN Ex Tiona

##### GENERAL INFORMATION :

Official Number : 2021 PPM No 6046/L  
 Call Sign : YDHJ2  
 Flag : Indonesia  
 Port Of Registry : Batam  
 Built : Wewelsfeth, Germany in May 1999  
 IMO Number : 9193824  
 Classification : BKI & DNVGL, Reg. No. G94104  
 Hull: 100A5E3/G SOLAS II-2, Reg. 1  
 Charter of Class :  
 Ship's Type : General Cargo Ship, Double-Skinned, Strengthened for heavy Cargo, Equipped for carriage of container.  
 MMSI No : 525301075

##### OWNERS SHIP :

PT. SINAR JAYA WIJAYA

##### DIMENSIONS :

GT	4251	Mark	Draught	Freeboard
NT	2189	Initial	7.437 m	1.841 m
DWT Summer/Tropic	6023/6245	Summer	7.285 m	1.993 m
Displ. Summer/Tropic	8813/9035	Winter	7.133 m	2.145 m
Light Ship	2790	Winter N/A	7.083 m	2.195 m
L.O.A.	99.94 m	F.W.A	153 m	
L.B.P.	92.44 m			
Breadth	17.00 m			
Depth Moulded	9.258 m			
Air Draught	29.45 m			
Suez Canal GT	4403,06			

##### ENGINE :

Main Engine : MAK Type 8M32 3840 kW  
 Aux. Engine : MAN B&W 6L16/24 540 kW 600 kVA  
 Emerg. D. Gen. : VOLVO PENTA TAMD162A 196 kW 245 kVA  
 Shaft Gen. : 650 kVA  
 Bow Thruster : JASTRAM 300 kW

##### CAPACITIES :

	CBM	MT	CARGO
Ballast	2450	2512	Hold capacity with TWD: 6770 CBM BALE
Pot. Water	76	76	Hold dimensions: 58.2 m X 14.00 m X 9.00 m
Waste Oil/ Sludge	25	25	2 Cranes NME 80 t (3-11m), 55 t (3-15m), 35 t (2.5-24m)
IFO- 180	347	334	Ventilation: 6 air Charge per hour. Stack load hatch per 20'/40' Stack 80 t / 102 t
MGO	95	82	Stack load hatch per 20'/40' Stack 40 t / 60 t
L.O. ME Stor.	16		Deck loads in T/SQM: Tanktop 20, TDW 2.5,
L.O. AUX Stor.	2.4		Hatch Cover 1.7
Suez Canal			GT: 4403 NT: 3484 Container capacity: Hold: 129 TEU, Deck: 231 TEU, Total: 360 TEU

## Lampiran 13: Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL)

### PT. Sinar Jaya Wijaya

Pengukuhan SIUPAL PT. SINAR JAYA WIJAYA dikarenakan SIUPAL Asli dilaminating.

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**  
**SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)**  
 (Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 82, Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)  
**NOMOR: 52XW-354/AL-SB**  
 tanggal 10 Mei 2003

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 09/SJW/1703 tanggal 10 Mei 2003 diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada:

Nama Perusahaan : **PT. SINAR JAYA WIJAYA**  
 Alamat Kantor Perusahaan : **Jl. Pendidikan No. 28 B (MUG)**  
 Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab : **BUDI SUSANTO**  
 Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab : **Jl. Pendidikan No. 28 B (MUG)**  
 Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) : **02.112.695.5-951.000.**

Kewajiban Pemegang SIUPAL:

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan laut, kepelabuhan, keselamatan maritim dan lingkungan hidup.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi/Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampet melalui media massa ataupun organisasi yang memperhatikan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna calong perwira yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT 750 keatas.
8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : **JAKARTA**  
 pada tanggal : **29 Mei 2003**

Penanggung Jawab : **BUDI SUSANTO**  
 Direktur Utama

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
**Tr. TJUK SUKARDIMAN, M.Si.**  
 NIP. 12008880

## Lampiran 14: Surat Laut MV. SJW Mountain

REPUBLIK INDONESIA



### SURAT LAUT

**CERTIFICATE OF NATIONALITY**  
Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58 Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017  
sebagaimana telah diubah berdasarkan  
Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : SE.1/DJPL/2020 Tahun 2020  
Issued under the provision of Article 58 Minister of Transportation Regulation Number 39 Year 2017 and has been  
amended based on a circular letter from the Director General of Sea Transportation Number SE.1/DJPL/2020 Year 2020

Nomor (Number) : AL.520/ 43120 /DK/2021

Yang bertanda tangan di bawah ini (The undersigned) DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN / DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS

Menyatakan bahwa (declares that) **KAPAL BARANG UMUM / GENERAL CARGO**

NAMA KAPAL NAME OF SHIP	TANDA PANGGILAN CALL SIGN	TEMPAT PENDAFTARAN PORT OF REGISTRY	TANDA PENDAFTARAN REGISTRATION MARK
SJW MOUNTAIN Eks TIONA	YDHJ2	BATAM	2024 PPM No. 6046/L
UKURAN (P x L x D (METER)) DIMENSION (L x B x D (Meters))	TONASE KOTOR GROSS TONNAGE (GT)	TONASE BERSIH NET TONNAGE (NT)	
92.44 X 17.00 X 9.25	4251	2477	
PENGERAK UTAMA MAIN PROPULSION	MERK DAN DAYA ENGINE MAKER AND POWER	BAHAN UTAMA KAPAL SHIP'S MATERIAL	NOMOR IMO IMO NUMBER
MESIN / ENGINE	MAK 3840 KW	BAJA / STEEL	9193824
KONTRAK * CONTRACT	PELETAKAN LUNAS KEEL LAID	SERAH TERIMA * DELIVERY	PERUBAHAN * CONVERSION
-----	1998	-----	-----

Milik (Owned by) PT. SINAR JAYA WIJAYA berkedudukan di KABUPATEN SORONG memenuhi syarat sebagai kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh sebab itu berhak berlayar mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.  
*has complied as an Indonesian vessel in accordance with the provisions of applicable regulation, and therefore is entitled to fly the Indonesian flag.*

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan Perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.  
*To all authorities and officials of the Republic of Indonesia and all others to whom this may concern are therefore requested to give appropriate treatment to the master with his vessel and cargoes in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.*

Tanda Selar (Selar Mark) :  
GT. 4251 No. 8765/PPm  
PUP. NO. 820210519912477

Didaftar dalam register Surat Laut di : JAKARTA  
Recorded in the register of certificate of Nationality

No. Urut : 2763  
Serial Number  
No. Halaman : 265  
Page No  
Buku Register : XLVIII  
Reg. Book

\* Jika Ada (If Available)

Diterbitkan di : JAKARTA  
Issued at  
Pada Tanggal : 20/05/2021  
Date

an. MENTERI PERHUBUNGAN  
or MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN  
DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS

U.b  
PIL. KEPALA SUB-DIREKTORAT PENGUKURAN, PENDAFTARAN DAN  
KEBANGSAAN KAPAL  
Act. DEPT. HEAD OF SUB-DIRECTORATE OF MEASUREMENT, REGISTRATION AND NATIONALITY  
Harian

PARID ARMA

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Zahra Citra Ayu
2. Tempat / Tgl Lahir : Pontianak, 4 Juni 1997
3. NIT : 561911327428K
4. Agama : Islam
5. Alamat Asal : Jl. Manukwari Nomor 31  
Kec. Kanigoro, Kab. Blitar, Jawa Timur
6. Nama Orang Tua : Aryanto / Suci Noorhayati
7. Pendidikan Formal
  - a. SD Negeri 03 Kanigoro: Lulus tahun 2009
  - b. SMPN 1 Kanigoro : Lulus tahun 2012
  - c. SMA AL MA'HADUL ISLAMI: Lulus tahun 2015
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
8. Pengalaman Praktek Darat
  - a. Perusahaan: 1. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan  
2. PT. Buana Lintas Lautan
  - b. Alamat: 1. Jl. Medan Merdeka Barat Nomor 8, Jakarta.  
2. Jl. Mega Kuningan Timur Nomor 12A,  
Kuningan, Jakarta Selatan.