



**“IMPLEMENTASI PENGAWASAN PENUTUHAN KAPAL  
(SHIP RECYCLING) YANG AMAN DAN RAMAH  
LINGKUNGAN DI WILAYAH KANTOR KSOP KELAS I  
BANTEN”**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**MEIANA SULISTYONINGRUM**

**561911317395 K**

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

**SEMARANG**

**TAHUN 2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**“IMPLEMENTASI PENGAWASAN PENUTUHAN KAPAL (*SHIP  
RECYCLING*) YANG AMAN DAN RAMAH LINGKUNGAN DI WILAYAH  
KANTOR KSOP KELAS I BANTEN”**

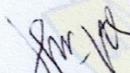
DISUSUN OLEH :

**MEIANA SULISTYONINGRUM**

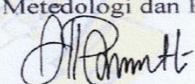
**561911317395 K**

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

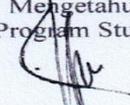
Dosen Pembimbing I  
Materi

  
**DARYANTO, S.H., M.M**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19580324 198403 1 002

Dosen Pembimbing II  
Metedologi dan Penulisan

  
**PRITHA KURNIASIH, M.S.c**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19831220 201012 2 003

Mengetahui,  
Ketua Program Studi TALK

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

**PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI**

Skripsi dengan judul “IMPLEMENTASI PENGAWASAN PENUTUHAN KAPAL (*SHIP RECYCLING*) YANG AMAN DAN RAMAH LINGKUNGAN DI WILAYAH KANTOR KSOP KELAS I BANTEN” karya,

Nama : Meiana Sulistyoningrum

NIT : 561911317395

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal .....

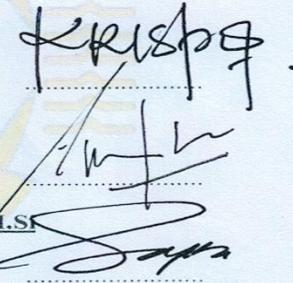
Semarang, .....

**PENGUJI**

Penguji I : **KRISTIN ANITA INDRIYANI, S.ST, MM**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19800602 200212 2 002

Penguji II : **Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.ST, M.M**  
Penata Muda Tingkat I (III/b)  
NIP.19810103 201507 1 001

Penguji III : **MOHAMMAD SAPTA HERIYAWAN, S.Kom, M.S**  
Penata (III/c)  
NIP. 19860926 200604 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 :

Nama : Meiana Sulistyoningrum

NIT : 561911317395 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Skripsi dengan judul **“IMPLEMENTASI PENGAWASAN PENUTUHAN KAPAL (SHIP RECYCLING) YANG AMAN DAN RAMAH LINGKUNGAN DI WILAYAH KANTOR KSOP KELAS I BANTEN”**

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, .....

Yang membuat pernyataan,



**Meiana Sulistyoningrum**

**NIT. 561911317395 K**

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Moto :

1. “Apapun yang kamu inginkan, wujudkanlah dengan perjuanganmu. Tentu semua akan terbayarkan jika kamu bisa meraihnya dengan hasil jerih payahmu sendiri. Entah berapa kali kegagalan yang kau hadapi, percayalah semuanya tidak akan sia-sia”. (Meiana Sulistyoningrum)
2. “Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah keadaan suatu kaum, sebelum mereka mengubah keadaan diri mereka sendiri”. (Q.S. Ar-Rad : 11)

### Persembahan :

1. Kepada orangtua penulis, Ayah Agus Yatmanto dan Ibu Dwi Santini. Terimakasih atas dukungan, doa dan nasehat yang tidak henti-hentinya diberikan kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Saudara dan keluarga besar penulis, terimakasih atas doa serta dukungan dalam setiap tugas yang penulis kerjakan
3. Almamater PIP Semarang, rekan-rekan angkatan LVI, junior dan senior terimakasih atas dorongan semangat dan bantuannya selama ini

## PRAKATA

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan berkah, dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul “Implementasi Pengawasan Penutuhan Kapal (*Ship recycling*) yang Aman dan Ramah Lingkungan di Wilayah Kantor KSOP Kelas I Banten”.

Skripsi ini disusun dalam rangka untuk memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) serta syarat untuk menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis memperoleh bimbingan, arahan, bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M, selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
3. Bapak Daryanto, S.H., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi
4. Ibu Pritha Kurniasih, M.Sc, selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Seluruh jajaran dosen, staf dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
6. Seluruh pegawai Kantor KSOP Kelas I Banten yang telah membimbing dan

membantu memberikan informasi dan data guna penyusunan skripsi ini.

7. Seluruh teman-teman kelas K8A yang telah memberikan dukungan dan semangat satu sama lain.
8. Seluruh teman-teman Angkatan LVI dan TALK 97 yang saling mendukung satu sama lain.
9. Semua keluarga dan sahabat yang telah ikut serta membantu dan mendoakan untuk kelancaran penyusunan skripsi ini.
10. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangan, untuk itu mohon maaf atas segala kekurangan yang ada. Semoga skripsi ini dapat berguna dan memberikan pengetahuan bagi semua pihak yang membacanya.

Semarang, .....2023

Penulis

**Meiana Sulistyoningrum**

**NIT. 561911317395 K**

## ABSTRAK

**Sulistyoningrum, Meiana, 2023, 561911317395.K, “Implementasi Pengawasan Penutuhan Kapal (*Ship Recycling*) yang Aman dan Ramah Lingkungan di Wilayah Kantor KSOP Kelas I Banten”, Skripsi program Studi TALK, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Daryanto, S.H., M.M ., dan Pembimbing II : Pritha Kurniasih, M.S.c.**

*Ship recycling* merupakan kegiatan penghancuran, pembongkaran, pemusnahan dan pemotongan kapal yang tidak terpakai dan tidak lagi dipergunakan dengan cara yang aman dan ramah lingkungan. Peneliti mengamati keadaan dimana kegiatan penutuhan kapal yang terjadi di wilayah KSOP Kelas I Banten tidak sesuai dengan prosedur dan persyaratan atau persetujuan sertifikat yang berlaku sehingga mengakibatkan pemotongan kapal secara ilegal. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui prosedur pelaksanaan pengawasan penutuhan kapal di wilayah KSOP Kelas I Banten yang sesuai dengan prosedur dan untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan jika pelaku usaha belum memiliki persyaratan atau persetujuan sertifikat untuk melakukan penutuhan kapal.

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara dan dokumentasi, teknik keabsahan data menggunakan teknik triangulasi. Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian dari pembahasan masalah mengenai prosedur pelaksanaan pengawasan penutuhan kapal adalah pelaku usaha sebelum melakukan kegiatan penutuhan kapal harus memenuhi persyaratan dan persetujuan sertifikat sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan oleh Kantor KSOP Kelas I Banten dan sesuai dengan wewenang diperaturan Nomor PM 24 Tahun 2022. Dampak yang timbul jika pelaku usaha tidak memiliki persyaratan dan persetujuan sertifikat pelaksanaan penutuhan kapal adalah pelaku usaha mendapatkan sanksi berupa hukuman pidana maupun perdata. Karena kegiatan pengawasan sangat penting untuk kelancaran penutuhan kapal.

**Kata Kunci :** Penutuhan kapal (*Ship Recycling*), Pengawasan, Fasilitas Penutuhan Kapal

## ABSTRACT

**Sulistyoningrum, Meiana, 2023, 561911317395.K, "Implementation of Safe and Environmentally Friendly Ship Recycling Supervision in Class I Banten KSOP Area", Thesis Diploma IV Program, Port and Shipping Management Program Study, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I : Daryanto, S.H., M.M., and Supervisor II : Pritha Kurniasih, M.S.c.**

Ship recycling is the activity of destroying, dismantling, destroying and cutting ships that are not used and are no longer used in a safe and environmentally friendly way. Researchers observed a situation where ship intact activities that occurred in the Banten Class I KSOP area were not in accordance with the procedures and requirements or approval of applicable certificates, resulting in illegal ship cutting. The purpose of this study is to determine the procedures for implementing ship integrity supervision in the Banten Class I KSOP area in accordance with the procedures and to determine the impact caused if business actors do not have the requirements or approval certificates to carry out ship intact.

The research method used in this study is qualitative descriptive method. Research data sources are obtained from primary data and secondary data. Data collection techniques through observation, interviews and documentation, data validity techniques using triangulation techniques. Data analysis techniques used in this study are data reduction, data presentation and conclusions.

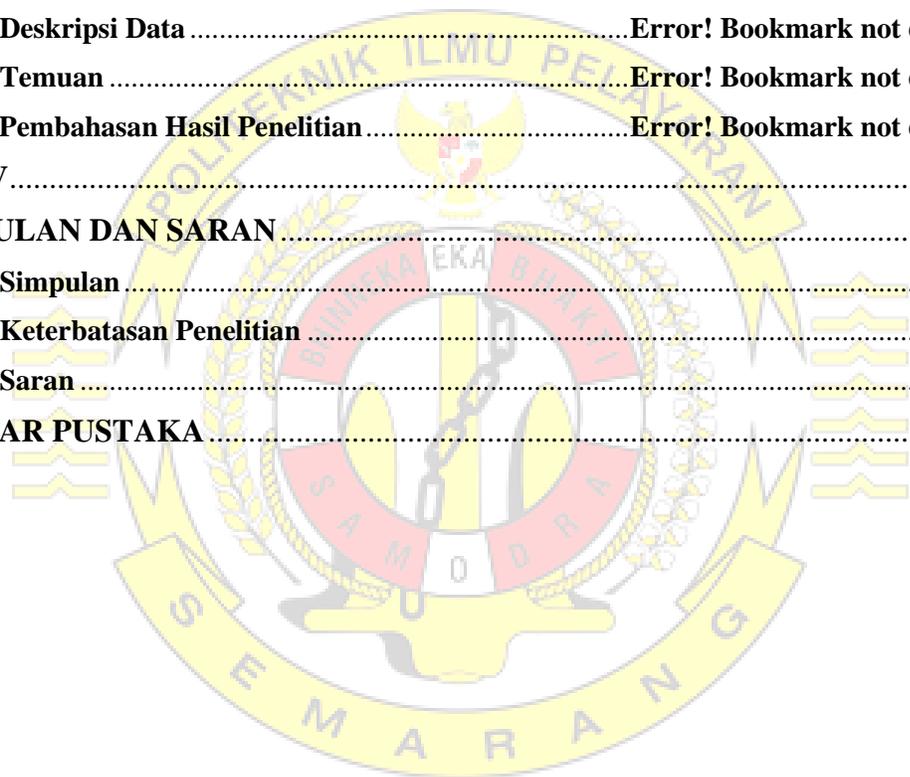
The research results from the discussion of issues regarding the procedure for implementing ship intact supervision are that business actors before carrying out ship intact activities must meet the requirements and certificate approval in accordance with the SOP set by Supervision in Class I Banten KSOP Area and in accordance with regulation Number PM 24 of 2022. The impact that arises if business actors do not have the requirements and approval of the certificate of implementation of ship integrity is that business actors get sanctions in the form of criminal and civil penalties. Because surveillance activities are very important for the smooth integrity of the ship.

**Keywords :** Ship Recycling, Supervision, Ship Recycling Facilities

## DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
MOTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK .....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
1. Manfaat secara teoritis.....	6
2. Manfaat secara praktis.....	6
BAB II.....	7
KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian.....	18
BAB III.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
METODE PENELITIAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A. Metode Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B. Tempat Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

C. Sampel Sumber Data Penelitian / Informan.....	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data .....	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian .....	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif .....	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data .....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB IV .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data .....	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan .....	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
<b>BAB V .....</b>	<b>19</b>
<b>SIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>19</b>
A. Simpulan .....	19
B. Keterbatasan Penelitian .....	20
C. Saran .....	21
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>22</b>



## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian sebelumnya..... **Error! Bookmark not defined.**



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	18
Gambar 4.1 Kantor KSOP Kelas I Banten.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.2 PT. Samudra Marine Indonesia.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.3 PT. Samudra Marine Indonesia.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.4 PT. Harapan Teknik Shipyard.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.5 PT. Harapan Teknik Shipyard.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.6 PT. Arjaya Berkah Marine .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.7 PT. Arjaya Berkah Marine .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.8 PT. Damai Sekawan Marine.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.9 PT. Damai Sekawan Marine.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.10 Struktur Organisasi Kantor KSOP Kelas I Banten.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.11 Pertemuan Klarifikasi Masalah.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.12 <i>Document of Authorization to Conduct Ship Recycling</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.13 <i>International Certificate on Inventory of Hazardous Material</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.14 <i>National Ready for Ship Recycling Certificate</i> ....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.15 Surat keterangan Penghapusan Pendaftaran Kapal ....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.16 Surat Petunjuk Internal DJPL/Surat dinas Ditkapel Penutuhan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.17 Alur Pelaksanaan Penutuhan Kapal di Kantor KSOP Kelas I Banten...	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

## DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1.....	25
<b>TRANSKIP HASIL WAWANCARA 1.....</b>	<b>25</b>
<b>TRANSKIP HASIL WAWANCARA 2.....</b>	<b>28</b>
LAMPIRAN 2.....	31
<b>PENGAWASAN DAN PEMERIKSAAN PENUTUHAN KAPAL .....</b>	<b>31</b>
LAMPIRAN 3.....	33
<b>SURAT EDARAN DARI DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT .....</b>	<b>33</b>
LAMPIRAN 4.....	35
<b>STANDARD OPERATING PROCEDURE PLAN SHIP RECYCLING DI KANTOR KSOP KELAS I BANTEN.....</b>	<b>35</b>
LAMPIRAN 5.....	36
<b>SHIP PARTICULAR .....</b>	<b>36</b>
LAMPIRAN 6.....	37
<b>SURAT PERMOHONAN.....</b>	<b>37</b>
LAMPIRAN 7.....	38
<b>SURAT PETUNJUK INTERNAL DJPL.....</b>	<b>38</b>
LAMPIRAN 8.....	39
<b>SURAT PENGHAPUSAN KAPAL.....</b>	<b>39</b>
LAMPIRAN 9.....	40
<b>SURAT KUASA .....</b>	<b>40</b>
LAMPIRAN 10.....	41
<b>DOKUMEN SURAT KAPAL .....</b>	<b>41</b>
LAMPIRAN 11.....	55
<b>DAFTAR INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS.....</b>	<b>55</b>
LAMPIRAN 12.....	58
<b>SHIP RECYCLING PLAN .....</b>	<b>58</b>
LAMPIRAN 13.....	61
<b>DOKUMEN OTORISASI .....</b>	<b>61</b>
LAMPIRAN 14.....	62

<b>LAPORAN PEMERIKSAAN PENUTUHAN KAPAL</b> .....	62
<b>LAMPIRAN 15</b> .....	68
<b>LAPORAN PEMERIKSAAN INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS</b> .....	68
<b>LAMPIRAN 16</b> .....	74
<b>PEMBERITAAN KEGIATAN PENUTUHAN KAPAL</b> .....	74



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Untuk mewujudkan peran transportasi laut dengan baik, sarana angkutan laut harus ditunjang dengan standarisasi keselamatan kapal dan kekuatan konstruksi kapal. Kapal terbuat dari bahan berdasarkan baja yang memiliki masa pemakaian antara dua puluh lima sampai tiga puluh tahun. Kapal yang telah dibangun menggunakan teknologi modern di lokasi pembuatan kapal lama kelamaan akan mengalami kelelahan metal (logam), korosi serta kurangnya suku cadang. Hal tersebut menyebabkan kapal tidak dapat lagi memiliki nilai ekonomis untuk tetap melanjutkan operasinya sebagai angkutan laut.

Setiap kapal yang beralas dasar baja yang telah mencapai batasan umurnya dan tidak lagi beroperasi biasanya akan dibawa ke galangan kapal untuk dilakukan pembongkaran kapal. Proses pembongkaran kapal yang tidak lagi dipergunakan disebut sebagai penutuhan kapal. Pada dunia internasional istilah penutuhan kapal dikenal sebagai *ship breaking*, *ship demolition*, *ship dismantling*, *ship cracking*, atau *ship recycling*. Kapal yang beralaskan dari dasar baja memiliki berbagai ragam kandungan material yang dapat digunakan kembali setelah melalui proses daur ulang (*recycling process*). Penutuhan kapal memungkinkan berbagai material yang terkandung di dalam kapal, terutama

baja, untuk didaur ulang atau di daur ulang menjadi produk baru. Hal ini dapat meminimalisir permintaan bijih besi yang ditambang dan mengurangi penggunaan energi dalam proses pembuatan dan pengolahan baja.

Hampir seluruh perlengkapan dan peralatan yang ada di atas kapal dapat sepenuhnya dipergunakan kembali. Baja kapal dapat didaur ulang menjadi material pendukung industri konstruksi dan engsel untuk kargo *container*. Generator dan aki kapal dapat dipergunakan kembali untuk berbagai kegiatan di darat. Bahan hidrokarbon di atas kapal dapat menjadi bahan bakar pabrik penggilingan dan tungku pembakaran batu bara. Peralatan pencahayaan dapat dipergunakan kembali untuk berbagai kegiatan di darat. Dengan demikian proses daur ulang berbagai komponen material dari kapal yang sudah tidak terpakai telah memberikan dampak positif bagi penghematan energi dan sumber daya alam global.

Penutupan kapal merupakan industri yang kuat di banyaknya negara, terutama negara berkembang, karena dapat memberikan manfaat bagi perekonomian suatu negara dan masyarakat. Penutupan kapal membantu produksi baja suatu negara karena baja hasil penutupan kapal dapat diolah kembali sehingga mengurangi kebutuhan impor material baja. Penutupan kapal dapat meningkatkan pertumbuhan industri hijau (*green industry*) karena hampir semua material di kapal dapat digunakan kembali untuk berbagai kebutuhan industri manufaktur, mebel (*furniture*), peralatan elektronik, dan pelumas

(*Lubricant*). Penutuhan kapal dapat memberikan pendapatan (*revenue*) yang besar bagi suatu negara, terutama melalui pengenaan bea (*duty*) dan pajak (*tax*) impor. Penutuhan kapal juga bisa menciptakan lapangan kerja bagi banyak orang dengan tingkat perekonomian rendah.

Guna memastikan kegiatan penutuhan kapal yang mengutamakan keselamatan dan kesehatan manusia serta berwawasan lingkungan, *IMO* telah menerbitkan berbagai pedoman bagi seluruh negara anggota dalam melaksanakan penutuhan kapal berdasarkan Standar Teknis Konvensi yang disahkan melalui Resolusi Komite Perlindungan Lingkungan Laut. Pedoman-pedoman tersebut merupakan *guidelines for the development of ship recycling plan* resolusi dari MEPC.196 (62) pada tahun 2011, *guidelines for safe and environmentally sound ship recycling* resolusi dari MEPC.210 (63) pada tahun 2012, *guidelines for the authorization of ship recycling facilities* resolusi dari MEPC.211 (63) pada tahun 2012 dan *guidelines for the development of the inventory of the hazardous materials* resolusi dari MEPC.269 (89) pada tahun 2015 (Perhubungan, 2006). Saat ini terdapat beberapa negara yang telah menjadi pihak Konvensi Internasional Hongkong untuk melakukan penutuhan kapal yang aman dan ramah lingkungan. Konvensi Internasional Hongkong merupakan hasil pembahasan dari pertemuan *International Maritime Organization (IMO)* pada tahun 2009 yang mengatur tentang aturan pada

kegiatan penutuhan kapal secara aman dan mempertimbangkan dampak dari penutuhan kapal terhadap lingkungan.

Kegiatan penutuhan kapal di Indonesia telah berlangsung sejak lama. Belum semua pihak memahami prosedur penutuhan kapal dengan baik, khususnya pemilik dan/atau pengelola galangan kapal yang masih melaksanakan penutuhan kapal dengan cara tradisional dan cenderung tidak memperhatikan kesehatan dan keselamatan kerja serta cenderung tidak memperhatikan kelestarian lingkungan perairan, misalnya tidak adanya surat perizinan, otorisasi dan sebagainya yang mengakibatkan adanya kegiatan penutuhan kapal secara ilegal dan para pekerja melakukan kegiatan penutuhan kapal tanpa penerapan K3 yang dapat menyebabkan pencemaran limbah di wilayah perairan. Maka, kegiatan penutuhan kapal di Indonesia memerlukan pengawasan dan pembinaan lintas sektoral dan terintegrasi sesuai kewenangan setiap instansi.

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan oleh peneliti di atas, maka peneliti tertarik untuk meneliti dengan judul **“Implementasi Pengawasan Penutuhan Kapal (*Ship Recycling*) yang Aman dan Ramah Lingkungan di Wilayah Kantor KSOP Kelas I Banten”**.

## **B. Fokus Penelitian**

Dari latar belakang masalah yang dihadapi maka fokus pada penelitian ini untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan jika pelaku usaha belum

memiliki persyaratan atau persetujuan sertifikat untuk melakukan penutuhan kapal (*ship recycling*).

### C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka peneliti menyusun permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana prosedur pelaksanaan pengawasan penutuhan kapal (*ship recycling*) di wilayah Kantor KSOP Kelas I Banten yang sesuai dengan *standard operating procedure* ?
2. Apa dampak yang ditimbulkan jika pelaku usaha belum memiliki persyaratan atau persetujuan sertifikat untuk melakukan penutuhan kapal (*ship recycling*) ?

### D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang diuraikan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui prosedur pelaksanaan pengawasan penutuhan kapal (*ship recycling*) di wilayah Kantor KSOP Kelas I Banten yang sesuai dengan *standard operating procedure*.
2. Untuk mengetahui apa saja dampak yang ditimbulkan jika pelaku usaha belum memiliki persyaratan atau persetujuan sertifikat untuk melakukan penutuhan kapal (*ship recycling*).

## E. Manfaat Hasil Penelitian

Diharapkan dengan penelitian ini dapat memberikan manfaat yang baik dan mampu menjadikan wawasan pengetahuan terhadap transportasi angkutan laut yaitu sebagai berikut :

### 1. Manfaat secara teoritis

- a. Penelitian ini dapat meningkatkan wawasan dan pemahaman terkait prosedur pengawasan penutuhan kapal (*ship recycling*) dan dampak yang ditimbulkan jika pelaku usaha belum memiliki persyaratan atau persetujuan sertifikat untuk melakukan penutuhan kapal (*ship recycling*).
- b. Sebagai pengetahuan juga informasi bagi pembaca dan instansi terkait tentang penutuhan kapal (*ship recycling*) yang dilakukan dengan aman dan ramah lingkungan.

### 2. Manfaat secara praktis

Dengan adanya penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan sekaligus acuan bagi pemilik kapal mengenai prosedur penutuhan kapal (*ship recycling*) yang sesuai dengan *standard operating procedure* agar kegiatan penutuhan kapal berjalan dengan baik dan tidak menimbulkan dampak yang mengakibatkan penutuhan kapal berhenti karena kegiatan penutuhan kapal tidak dilakukan sesuai dengan *standard operating procedure* maupun peraturan yang berlaku.

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori merupakan penjelasan yang mengungkapkan tentang pemikiran yang melandasi dari judul penelitian yang diringkas menjadi konsep gagasan, sikap, pandangan dan atau cara yang pada hakikatnya menggambarkan nilai dan tujuan tertentu yang terwujud dalam proses hubungan fungsional, situasional maupun kondisional yang ditangkap oleh fenomena atau realitas tertentu. Untuk membantu memahami mengenai pelaksanaan pengawasan penutuhan kapal atau *ship recycling* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten, maka peneliti mengambil beberapa wawasan pengertian dari buku referensi juga pendapat dari ahli yang masih ada keterkaitan dengan pembahasan skripsi ini.

##### 1. Pengertian Implementasi

Pengertian implementasi sendiri menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) yaitu pelaksanaan atau penerapan. Sedangkan pengertian umum adalah tindakan atau pelaksanaan rencana yang telah disusun secara cermat dan detail. Kata implementasi berasal dari bahasa Inggris "*to implement*" yang berarti mengimplementasikan. Bukan hanya kegiatannya, tetapi juga pelaksanaannya merupakan kegiatan yang direncanakan dan dilaksanakan

secara sungguh-sungguh, yang juga mengacu pada norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan (Hamdan, 2018).

Menurut Usman (Rosad, 2019), menyebutkan bahwa implementasi atau pelaksanaan merupakan sesuatu yang diarahkan pada tindakan, aktivitas, aksi atau mekanisme dari suatu sistem. Implementasi atau pelaksanaan yang dimaksud bukan hanya sekedar kegiatan tetapi juga kegiatan yang dilakukan dengan terencana untuk mencapai tujuan kegiatan.

Dari penjelasan para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa pada hakikatnya pelaksanaan program yang pada dasarnya diproses harus dilanjutkan dengan kondisi yang ada karena pengaruh beberapa faktor baik di dalam maupun di luar lapangan disertai dengan dukungan upaya maupun alat pendukung. Selain itu, harus ada tenggat waktu maupun prosedur pelaksanaan yang ditetapkan, untuk berhasil atau tidaknya proses tersebut. Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi implementasi dan merupakan syarat penting guna keberhasilan proses implementasi. Beberapa faktor tersebut yaitu :

- 1) Komunikasi, merupakan suatu program yang akan berhasil jika para pelaksanaannya memahami dengan jelas. Hal ini berkaitan dengan proses pengiriman informasi, kejelasan informasi, dan konsistensi informasi yang disampaikan.
- 2) Sumber daya atau *resources*, dalam hal ini terdapat empat komponen yaitu pelaksanaan jumlah pegawai dan kualitasnya, informasi yang

diperlukan untuk pengambilan keputusan, atau wewenang guna melaksanakan tugas yang menjadi tanggung jawab, dan sarana yang diperlukan untuk itu.

- 3) Birokrasi khususnya SOP (*Standard Operating Procedure*), yang mengatur alur selama pelaksanaan kegiatan.

Ketiga faktor diatas di anggap memiliki pengaruh pada keberhasilan suatu proses implementasi, namun diantara faktor ini dengan faktor yang lainnya juga terdapat hubungan dan pengaruh satu sama lain. Selanjutnya, dalam proses pelaksanaannya, setidaknya terdapat tiga faktor penting dan mutlak yaitu adanya suatu program atau kebijakan yang dilaksanakan, faktor kinerja baik organisasi maupun individu, organisasi dan individu memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan dan memantau proses pelaksanaan (Andani et al., 2019).

## 2. Pengertian Pengawasan

Menurut Usman Effendi (2014:138), menyatakan bahwa pengawasan dianggap sebagai fungsi manajemen yang paling penting. Meskipun suatu pekerjaan dilakukan dengan baik, tanpa adanya pelaksanaan pengawasan dan pemeriksaan, tidak dapat dikatakan berhasil.

Sedangkan menurut Irham Fahmi (2014:138), mengemukakan pendapat bahwa pengawasan dapat didefinisikan sebagai suatu upaya organisasi untuk melaksanakan kegiatan operasional dengan efektif dan efisien.

Tujuannya adalah untuk mendukung tercapainya visi dan misi perusahaan tersebut. Guna mendapatkan pengertian pengawasan yang lebih dalam, dapat dilihat dari penjelasan beberapa para ahli (Nuru et al., 2013), yaitu :

- a. Menurut Fremont E. Kast dan James E. Rosenzweig pengawasan adalah fase dari proses manajemen yang menyangkut pemeliharaan kinerja organisasi dalam perusahaan, diukur terhadap harapan, dalam batas yang diperbolehkan.
- b. Menurut T. Hani Handoko pengawasan didefinisikan sebagai proses yang memastikan bahwa tujuan organisasi dan manajemen dapat dicapai.
- c. Menurut Brantas pengawasan adalah definisi proses pemantauan, penelitian dan pelaporan rencana untuk mencapai tujuan dari tindakan korektif yang diidentifikasi untuk perbaikan lebih lanjut.

Sedangkan pengawasan merupakan keseluruhan kegiatan yang dilakukan untuk memantau, mengendalikan, mengatur dan mengarahkan semua kegiatan agar terjadi sesuai dengan rencana yang telah disusun dan sesuai dengan hasil yang diinginkan (Meriza, 2018). Hal ini dimaksudkan tidak hanya untuk menemukan dan memperbaiki kesalahan melainkan untuk mencegah terjadinya suatu kesalahan atau suatu penyimpangan yang dapat dihindari sebelum terlambat.

Menurut Henry Fayol (Mariyam, 2018), pengawasan mengandung artian usaha untuk memeriksa segala sesuatu yang terjadi sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan dan sesuai dengan prinsip yang dipercayai. Hal itu ditujukan untuk mengidentifikasi kesalahan dan kelemahan agar dapat dihindari di kemudian hari.

Menurut S.P Siagian (Nuru et al., 2013), mengawasi memiliki arti mengamati dan memantau dengan berbagai cara yang dilakukan baik secara observasi langsung pada kegiatan operasional yang ada di lapangan, membaca laporan dan berbagai cara lainnya. Pada saat kegiatan sedang berlangsung maksudnya adalah untuk mengetahui apakah ada penyimpangan dalam pelaksanaan secara disengaja maupun tidak disengaja dari rencana dan program yang telah ditetapkan sebelumnya.

Menurut Manullang (Nuru et al., 2013), pemeriksaan dan pengawasan dilakukan oleh pengawas dari tugas yang bersangkutan, karena jenis pemeriksaan dan pengawasan ini disebut juga dengan pemeriksaan dan pengawasan vertikal atau formal. Dikarenakan yang melakukan pemeriksaan dan pengawasan ini adalah orang-orang yang memiliki wewenang.

Berdasarkan penjelasan di atas tentang pengawasan, timbul pemikiran bahwa melakukan pengawasan secara teratur atau berkala oleh pimpinan manajemen atau individu yang berwenang sangat penting. Tujuan dari

pengawasan ini adalah untuk melakukan pemeriksaan, pemantauan, perbaikan, dan penilaian. Dengan melaksanakan pengawasan seperti ini, diharapkan tidak ada deviasi dari pencapaian tujuan yang efisien dan efektif sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

### 3. Pengertian Penutuhan Kapal / *Ship Recycling*

Secara umum penutuhan kapal atau *ship recycling* merupakan kegiatan penghancuran, pembongkaran, pemusnahan dan pemotongan kapal yang tidak terpakai dan tidak lagi dipergunakan dengan cara yang aman dan ramah lingkungan.

Proses penutuhan kapal, atau yang juga dikenal sebagai pemrosesan daur ulang kapal (*ship recycling*) atau renovasi kapal, melibatkan beberapa kegiatan. Ini termasuk penambatan (*mooring*) kapal, pengandasan (*beaching*) kapal, pengambilan (*dismantling*) material kapal, dan perbaikan (*recovery*) material kapal (IMO, 2003). Secara terminologi, penutuhan kapal memiliki kesamaan dengan istilah seperti *ship scrapping*, *ship dismantling*, *ship breaking*, *ship decommissioning*, *ship deconstruction*, dan *ship deengineering*.

Istilah "*ship recycling*" pertama kali diadopsi melalui kesepakatan dengan organisasi internasional seperti IMO (*International Maritime Organization*), ILO (*International Labour Organization*), UNEP (*United Nations Environment Programme*), dan organisasi lain yang terkait. Istilah

ini digunakan sebagai upaya untuk menjaga lingkungan dan memberikan keamanan saat proses penghancuran kapal yang tidak lagi berfungsi dan beroperasi secara ekonomis. (Supomo & Pribadi, 2018).

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa penutuhan kapal atau *ship recycling* merupakan kegiatan pemotongan kapal yang sudah tidak beroperasi dengan kondisi kapal yang tidak layak pakai dan tidak menguntungkan secara ekonomi yang dilakukan oleh pengusaha dengan cara yang aman dan ramah lingkungan.

#### 4. Pengertian Aman

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), aman berarti bebas dari bahaya yang mengancam, bebas dari gangguan dan terlindung dari rasa takut maupun khawatir.

Sedangkan rasa aman menurut Potter dan Perry rasa aman diartikan sebagai kondisi yang menunjukkan dimana seseorang tersebut bebas dari cacat atau cedera fisik mental serta dalam keadaan tenang dan aman (Herdiana, 2017).

Guna mewujudkan rasa aman, maka kebutuhan akan rasa aman harus terpenuhi. Kebutuhan akan rasa aman harus dilihat secara meluas dan lengkap (komprehensif) dan tidak terbatas pada keamanan fisik namun juga pada keamanan psikologis dalam hal jaminan keamanan untuk menghindari stabilitas sistem orang yang sedang takut, cemas dan banyak hal lainnya.

Dari penjabaran di atas, maka rasa aman merupakan kebutuhan dasar manusia yang dibutuhkan seseorang untuk menjaga keseimbangan secara fisiologis dan psikologis guna mempertahankan hidup dan kesehatan.

#### 5. Pengertian Ramah Lingkungan

Ramah lingkungan berdasarkan KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) mempunyai arti yaitu tidak bersifat merusak lingkungan. Arti ramah lingkungan yang dimaksud adalah tidak mencemari atau mengotori lingkungan serta mencoba mengurangi penggunaan sumber daya alam dan harta milik pribadi diri sendiri dan masyarakat. Selain itu ramah lingkungan dimaksudkan kepada setiap orang untuk memberikan rasa peduli terhadap kelestarian alam dan lingkungan hidup.

Menurut Goerning et al (2018), ramah lingkungan merupakan hal yang ditunjukkan perusahaan dalam melakukan promosi kepada konsumen dengan tujuan meminimalkan dampak lingkungan dan jasa perusahaan.

Dari penjelasan ramah lingkungan bisa disimpulkan bahwa kegiatan yang dilakukan oleh seseorang yang tujuannya untuk menjaga kelestarian alam dan lingkungan dengan cara mencegah pencemaran lingkungan, karena dapat membahayakan keselamatan dan kesehatan manusia.

#### 6. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah pengawasan dan tagging jawab Menteri Perhubungan melalui Direktorat

Jenderal Perhubungan Laut, yang bertugas melakukan pengendalian dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan laut serta mengatur kegiatan pemerintah dalam mengkoordinasi pelabuhan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten dalam menyelenggarakan tugas dan fungsinya berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2012 yang telah dirubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 71 Tahun 2021, tentang kedudukan tugas pokok dan fungsi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan maka dalam melaksanakan kedudukan tugas pokok dan fungsi yang dijelaskan pada Peraturan Menteri Perhubungan tersebut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten memiliki kedudukan, tugas pokok dan fungsi sebagai berikut :

a. Kedudukan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten adalah Unit Pelaksana Teknis dilingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan tanggung jawab Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Perhubungan Laut.

b. Tugas Pokok

Tugas pokok Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten adalah melaksanakan pengawasan dan penertiban di bidang pengamanan laut, koordinasi, kegiatan pemerintahan di pelabuhan dan

pengaturan, pemeriksaan dan pengendalian penyelenggaraan pelabuhan di pelabuhan niaga.

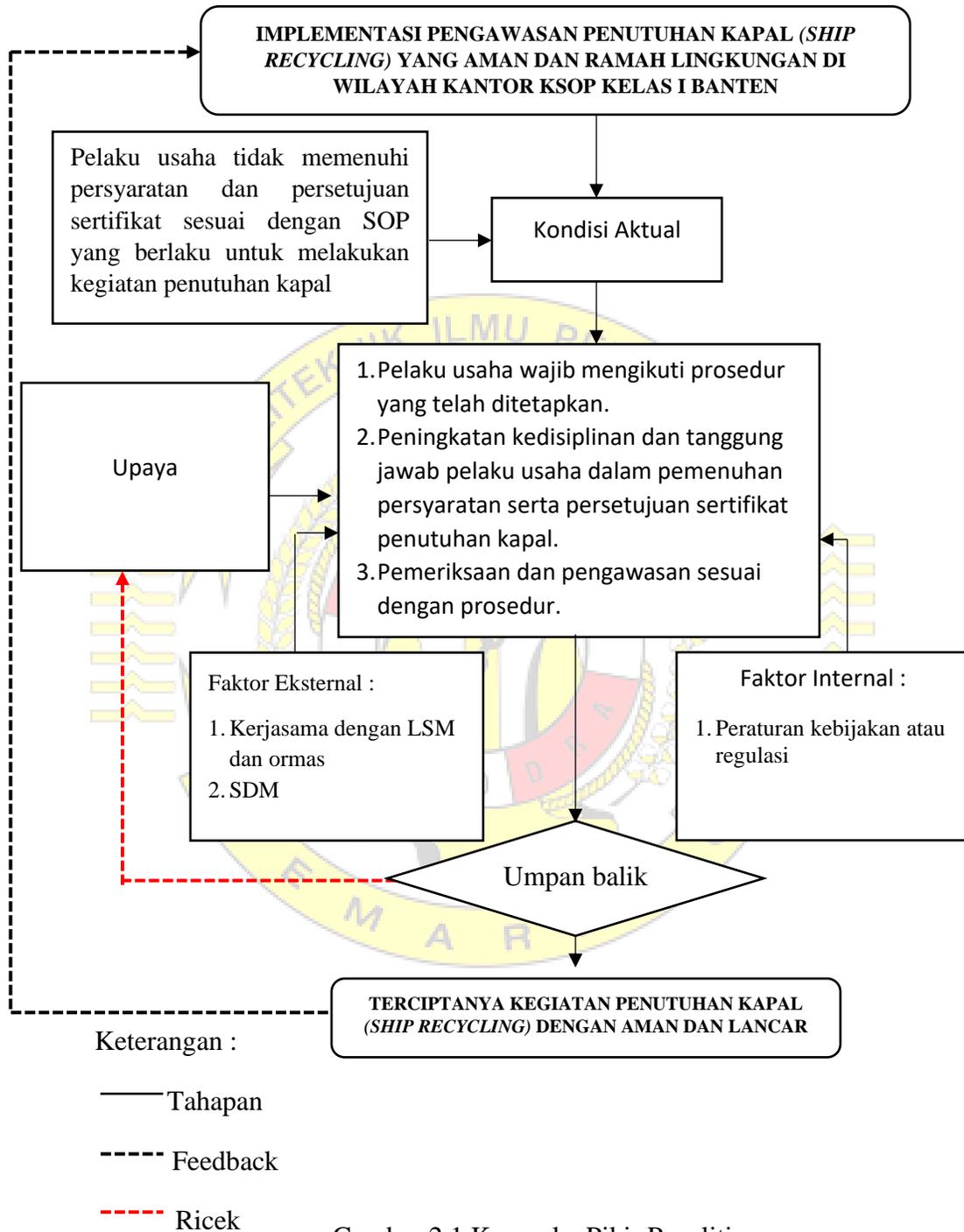
c. Fungsi

- 1) Melakukan pengawasan dan pengamatan terhadap laik laut, keselamatan dan ketertiban kapal di pelabuhan dan menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- 2) Melakukan pengawasan secara berkala terhadap lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
- 3) Melakukan pengawasan operasi penanganan kargo, operasi penyelamatan dan pekerjaan bawah air, kemudi dan penarik kapal di perairan pelabuhan.
- 4) Pelaksanaan pengawasan keamanan maritim terkait Bongkar Muat Barang Berbahaya, Barang Khusus, limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3), pengisian bahan bakar, pengaturan embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan pemulihan;
- 5) Melakukan pendampingan *Search And Rescue* (SAR), pengawasan dan koordinasi pencegahan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan laut;
- 6) Melaksanakan pemeriksaan kecelakaan kapal;

- 7) Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan laut sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
- 8) Melakukan koordinasi kegiatan otoritas terkait dengan pengawasan tindakan keselamatan dan keamanan laut dan pelaksanaan Tindakan hukum di pelabuhan.
- 9) Pengelolaan administrasi, sumber daya manusia, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.



## B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Implementasi pemeriksaan dan pengawasan kegiatan penutuhan kapal (*ship recycling*) yang aman dan ramah lingkungan dapat dilakukan dengan lancar dan sesuai dengan SOP (*Standard Operating Procedure*). Namun, tidak semuanya proses kegiatan penutuhan kapal (*ship recycling*) yang dilakukan dapat berjalan dengan lancar dan sesuai dengan SOP (*Standard Operating Procedure*). Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan peneliti, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan pemeriksaan dan pengawasan kegiatan penutuhan kapal (*ship recycling*) sesuai dengan prosedur

Pelaksanaan pemeriksaan dan pengawasan kegiatan penutuhan kapal (*ship recycling*) sesuai dengan prosedur adalah pelaksanaan yang dilakukan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2022. Seluruh prosedur harus dilakukan pelaku usaha maupun fasilitas penutuhan sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku. Pelaksanaan proses kegiatan pemeriksaan dan pengawasan dilakukan oleh pejabat keselamatan kapal atau *Marine Inspector* sesuai dengan petunjuk internal dari DJPL dan ketentuan yang berlaku dan membuat hasil laporan sesuai dengan

kenyataannya agar dapat diterbitkan sertifikat kesiapan penutuhan kapal serta dapat dilakukan kegiatan penutuhan kapal secara lancar.

2. Hal yang ditimbulkan jika pelaku usaha belum memiliki persyaratan atau persetujuan sertifikat untuk melakukan penutuhan kapal (*ship recycling*)

Jika pelaku usaha belum memiliki persyaratan atau persetujuan sertifikat untuk melakukan penutuhan kapal (*ship recycling*) maka pelaku usaha dapat dikenakan sanksi berupa hukuman pidana maupun hukuman perdata serta perusahaan akan dilarang operasi maupun pencabutan izin usaha. Apabila pelaku usaha telah memenuhi persyaratan atau persetujuan sertifikat sesuai dengan prosedur dan ketentuan yang berlaku, maka proses pelaksanaan kegiatan penutuhan kapal (*ship recycling*) dapat dilakukan secara lancar.

### **B. Keterbatasan Penelitian**

Pada penelitian ini dilakukan oleh peneliti secara optimal, namun pada penelitian ini tidak lepas dari keterbatasan yang ada. Keterbatasan pada penelitian ini adalah :

1. Peneliti fokus pada objek penelitian yang berhubungan dengan *ship recycling* yaitu pelaksanaan pemeriksaan dan pengawasan penutuhan kapal sehingga peneliti dituntut untuk mempelajari hal baru yang berhubungan dengan *ship recycling*.

2. Beberapa dokumen dan data informasi terkait masih terbatas sehingga yang dilakukan oleh peneliti dalam memperoleh informasi dan dokumentasi terbatas untuk memperkuat penelitian.

### **C. Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh peneliti, saran yang dapat diberikan oleh peneliti adalah :

1. Saat melakukan pelaksanaan pemeriksaan dan pengawasan kapal dilakukan dengan tepat dan sesuai dengan ketentuan prosedur. Ketika pengisian buku laporan pemeriksaan kesiapan penutuhan kapal dan inventaris material berbahaya diisi sesuai dengan kenyataannya. Hal ini diharapkan agar dapat dilakukan pemeriksaan dengan teliti dan cermat untuk menghindari kesalahan maupun kekurangan dalam hasil pemeriksaan, agar jika terjadi suatu masalah, terdapat bukti yang cukup untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.
2. Pelaku usaha maupun fasilitas penutuhan kapal perlu mengetahui peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah juga instansi terkait dengan pelaksanaan penutuhan kapal. Serta meningkatkan kedisiplinan dan tanggung jawab ketika menyelesaikan persyaratan penutuhan kapal agar dapat meminimalisir adanya permasalahan yang timbul dari masyarakat maupun instansi terhadap perusahaan

## DAFTAR PUSTAKA

- Andani, A. T. V., Setyowati, E., & Amin, F. (2019). *Implementasi Program Pelayanan One Day Service dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Badan Pertanahan Nasional Kota*. *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik*. <https://doi.org/10.21776/ub.jiap.2019.005.03.9>
- Alfansyur, A., & Mariyani, M. (2020). *Seni mengelola data: Penerapan triangulasi teknik, sumber dan waktu pada penelitian pendidikan sosial*. *Historis: Jurnal Kajian, Penelitian dan Pengembangan Pendidikan Sejarah*, 5(2), 146-150.
- Cegah Pencemaran Lingkungan Maritim, Ditjen Hubla Pastikan Proses Penutupan Kapal Harus Ramah Lingkungan*. (2022, July 27). Portal Hubla. From <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/12167/cegah-pencemaran-lingkungan-maritim-ditjen-hubla-pastikan-proses-penutupan-kapal-harus-ramah-lingkungan>
- Diduga Telah Terjadi Pemotongan Kapal Ilegal di Serang Banten*. (2022, January 26). *Sekilas Indonesia*. From <https://www.sekilasindonesia.id/2022/01/26/diduga-telah-terjadi-pemotongan-kapal-ilegal-di-serang-banten/>
- Goerning. (2018). *Kemajuan Teknologi yang Mukhtahir*. 1–23.
- Hamdan, A. (2018). *Implementasi Pembangunan Berkelanjutan Berwawasan Lingkungan Hidup*. *Academia.Edu*, 1–6. [https://www.academia.edu/download/59440200/Implementasi\\_Pembangunan\\_Berkelanjutan\\_Berwawasan\\_Lingkungan\\_Hidup20190529-32932-q93irv.pdf](https://www.academia.edu/download/59440200/Implementasi_Pembangunan_Berkelanjutan_Berwawasan_Lingkungan_Hidup20190529-32932-q93irv.pdf)
- Henri. (2018). *Kinerja, Motivasi, Kebutuhan, Lingkungan*. *Angewandte Chemie*, 17–32.
- Herdiana. (2017). *Rasa Aman*. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
- Kegiatan Penutupan Kapal Harus Berwawasan Lingkungan 13/03/2019*. (2019, March 13). Portal Hubla. From <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/5904/kegiatan-penutupan-kapal-harus-berwawasan-lingkungan-13-03-2019>
- Khamid, A., Mulyadi, Y., & Mukhtasor, M. (2019). *Analisa Risiko Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) terhadap Kecelakaan Kerja serta Lingkungan dengan Menggunakan Metode Hazard and Operability Study (HAZOP) pada Proses Scrapping Kapal*. *Jurnal Teknik ITS*, 7(2), 3–8.

<https://doi.org/10.12962/j23373539.v7i2.33216>

*KSOP Kelas 1 Banten Berhentikan Sementara Penutupan Kapal Tongkang Di PT.ABM, Deni Bastari : Kami Berencana Surati Kapolda Banten Terkait PT.ABM.* (2022, February 4). PENJURU.ID. From <https://www.penjuru.id/ksop-kelas-1-banten-berhentikan- sementara-penutupan-kapal-tongkang-di-pt-abm-deni-bastari-kami-berencana-surati-kapolda-banten-terkait-pt-abm/>

Mariyam, S. (2018). *Kebijakan Pengawasan Terhadap Produk Umkm Sebagai Upaya Perlindungan Pada Konsumen.* *Hukum Dan Dinamika Masyarakat*, 15(1), 45–51. <https://doi.org/10.36356/hdm.v15i1.667>

Meriza, I. (2018). *Pengawasan (Controlling) Dalam Institusi Pendidikan.* *Jurnal Ilmiah Prodi Pendidikan Agama Islam*, 37–46.

Nuru, F., Saerang, D. P. E., & Morasa, J. (2013). *Pengaruh Pengetahuan Anggaran, Partisipasi Masyarakat Dan Transparansi Kebijakan Publik Terhadap Fungsi Dewan Dalam Pengawasan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah (Apbd).* *Accountability*, 2(1), 140. <https://doi.org/10.32400/ja.2351.2.1.2013.140-150>

*Pemotongan Kapal Ilegal di Merak.* (2020, July 27). *Kabar Banten.* From <https://kabarbanten.pikiran-rakyat.com/cilegon/pr-59651236/pemotongan-kapal-ilegal-di-merak>

Perhubungan, K. (2006). *Petunjuk Pelaksanaan.* Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. [http://hubla.babastudio.com/storage/portal/documents/post/701/lakip\\_djpl\\_2012.pdf](http://hubla.babastudio.com/storage/portal/documents/post/701/lakip_djpl_2012.pdf)

Republik Indonesia. (2016) *Peraturan Menteri Nomor PM 110 Tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.* Departemen Perhubungan. Jakarta.

Republik Indonesia. (2022) *Peraturan Menteri Nomor PM 24 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.* Departemen Perhubungan. Jakarta.

Republik Indonesia. (2014) *Peraturan Menteri Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.* Departemen Perhubungan. Jakarta.

Republik Indonesia. (2021) *Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.* Sekretariat Kabinet. Jakarta.

- Republik Indonesia. (2008) *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.
- Rosad, A. M. (2019). Implementasi Pendidikan Karakter Melalui Manajemen Sekolah. *Tarbawi: Jurnal Keilmuan Manajemen Pendidikan*, 5(02), 173. <https://doi.org/10.32678/tarbawi.v5i02.2074>
- Siyoto, S. dan Sodik, M.A., 2015, *Dasar Metodologi Penelitian, Literasi*, Media Publishing, Karangayar.
- Soal Limbah B3 Kapal, KSOP Lempar ke DLH Banten*. (2022, July 15). Potretkota.com. Retrieved May 17, 2023, from <https://potretkota.com/berita/soal-limbah-b3-kapal-ksop-lempar-ke-dlh-banten>
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Evaluasi pendekatan kuantitatif, kualitatif, kombinasi dan R&D* (Y. Yuniarsih (ed.); 1st ed.). Bandung. Alfabeta.
- Supomo, W., & Pribadi, T. W. (2018). *Analisa Proses dan Rincian Biaya Industri Penutuhan Kapal (Ship Recycling Yard) Studi Kasus di Pulau Madura*. Undergraduate thesis, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Waluyo. (2017). *Implementasi Qanun Nomor 11 Tahun Tahun 2002 Tentang Syariat Islam di Kota Langsa*. Implementasi Kebijakan; Sosialisasi; Kepatuhan Masyarakat, 11–35. Doctoral dissertation, Universitas Medan Area

## LAMPIRAN 1

### TRANSKIP HASIL WAWANCARA 1

Wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada pelaksanaan kegiatan pemeriksaan dan pengawasan kegiatan penutuhan kapal (*ship recycling*) oleh Kantor KSOP Kelas I Banten di fasilitas penutuhan kapal :

Nama : Bapak Toni Hikmat

Jabatan : Pejabat keselamatan kapal / *Marine Inspector* di Kantor KSOP Kelas I Banten

Hasil wawancara tersebut adalah :

Peneliti : “Selamat pagi, Pak Toni. Mohon izin untuk arahannya terkait dengan penelitian saya tentang penutuhan kapal (*ship recycling*).”

Bapak Toni: “Selamat pagi, baik dik. Silahkan bertanya.”

Peneliti : “Siap pak. Apa arti sebenarnya dari penutuhan kapal itu sendiri pak?”

Bapak Toni: “Penutuhan kapal itu sendiri memiliki arti seperti scrapping kapal dik. Jadi penutuhan kapal itu istilah yang digunakan untuk pemotongan kapal.”

Peneliti : “Siap pak. Untuk pemotongan kapal itu sendiri mengapa dilakukan pak?”

Bapak Toni: “Pemotongan kapal dapat dilakukan apabila kapal sudah berumur 25 tahun sampai dengan 30 tahun. Karena kapal sudah tua jadi lama kelamaan akan mengalami korosi kelelahan metal (*metal fatigue*), serta

kekurangan suku cadang. Hal tersebut yang dapat menyebabkan kapal tidak lagi memiliki nilai ekonomi untuk tetap beroperasi sebagai angkutan laut. Dan pada umumnya kapal yang sudah tua maupun kapal yang tidak beroperasi lagi pasti akan dilakukan pembongkaran kapal”

Peneliti : “Siap, bisa dipahami pak. Lalu dalam pelaksanaan penutuhan kapal itu sendiri apakah ada peraturan yang menyatakan untuk diwajibkan melakukan penutuhan pak?”

Bapak Toni: “Pelaksanaan Penutuhan kapal itu sendiri diatur pada peraturan yang tercantum di dalam PM No 29 Tahun 2014 pada pasal 51-56 dan dipertegas dengan surat edaran yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tentang penutuhan kapal berbendera Indonesia.”

Peneliti : “Baik, pak Toni. Namun untuk pelaksanaan penutuhan bagaimana pengaplikasiannya pak, apakah ada peraturan yang ditetapkan juga untuk melakukan penutuhan itu sendiri?”

Bapak Toni: “Peraturan yang mengatur untuk proses penutuhan sesuai dengan peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah yaitu PM 29 Tahun 2014 yang sekarang isinya telah direvisi dan menjadi PM 24 Tahun 2022. Di PM tersebut telah dijelaskan bagaimana cara serta persyaratan yang digunakan untuk melakukan proses penutuhan kapal. Mulai dari harus

dilakukannya pemeriksaan sebelum penerbitan sertifikat kesiapan penutuhan, pemeriksaannya meliputi daftar inventaris material berbahaya, rencana penutuhan, dan persyaratan otorisasi pelaksanaan fasilitas penutuhan”.

Peneliti : “Siap pak. Lalu tugas dari *Marine Inspector* sendiri dalam proses penutuhan kapal apa saja pak?”

Bapak Toni: “*Marine inspector* disini bertugas menjadi pelaksana pemeriksaan dan pengawasan pada proses penutuhan kapal. Jadi sebelum adanya pelaksanaan tersebut, perlu adanya pemeriksaan dari kita pada kapal yang akan ditutuh, apakah kapal tersebut dinyatakan sudah siap dan bahan inventaris material berbahayanya sudah aman untuk dilakukan penutuhan. Hal itu juga terdapat surat internal dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut agar pihak kita melakukan pemeriksaan kapal tersebut, dengan melampirkan hasil laporan pemeriksaan yang menyatakan kesiapan penutuhan kapal laporan pemeriksaan daftar inventaris berbahaya”.

Peneliti : “Baik, pak Toni. Terimakasih atas informasinya. Mohon maaf mengganggu atas waktunya. Terimakasih banyak pak”.

## TRANSKIP HASIL WAWANCARA 2

Wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada pelaksanaan kegiatan pemeriksaan dan pengawasan kegiatan penutuhan kapal (*ship recycling*) oleh Kantor KSOP Kelas I Banten di fasilitas penutuhan kapal :

Nama : Bapak Adi Wijaya

Jabatan : Pejabat keselamatan kapal / *Marine Inspector* di Kantor KSOP Kelas I Banten

Hasil wawancara tersebut adalah :

Peneliti : “Selamat siang, Pak Adi. Mohon izin bertanya tentang penutuhan kapal yang aman dan ramah lingkungan pak.”

Pak Adi : “Ya dik, boleh. Silahkan bertanya dik. Nanti saya jawab.”

Peneliti : “Siap pak. Yang pertama, seperti yang diketahui bahwa kapal yang sudah tua maupun tidak beroperasi itu harus ditutuh. Namun mengapa harus dilakukan dengan aman dan ramah lingkungan pak?”

Pak Adi : “Kapal yang ditutuh itu harus dilakukan dengan aman dan ramah lingkungan dik. Agar lingkungan di sekitar, biota laut dan wilayah masyarakat tetap aman dan tidak tercemar oleh material bahayanya kapal.”

Peneliti : “Material berbahaya apa saja pak yang dapat mengakibatkan lingkungan tercemar?”.

Pak Adi : “Banyak sekali dik, contohnya seperti struktur perlengkapan kapal dari cat, panel dinding, permesinan, listrik, perpipaan, limbah operasional kapal dari sisa-sisa minyak kotor, air balas dan bahan bakar minyak, pelumas maupun gas”.

Peneliti : “Lalu bagaimana untuk menyikapi material berbahaya tersebut pak?”.

Pak Adi : “Untuk menyikapinya, maka kegiatan penutuhan kapal diatur dalam PM 24 Tahun 2022 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim dik.”

Peneliti : “Siap pak. Setelah saya googling, saya menemukan beberapa berita yang terjadi pada penutuhan kapal bahwa kegiatan penutuhan kapal tersebut dilakukan secara ilegal. Maksud dari ilegal di penutuhan kapal itu sendiri apa pak ?”

Pak Adi : “Ilegal yang dimaksud di berita itu merupakan kegiatan penutuhan yang dilakukan oleh fasilitas penutuhan kapal tanpa memenuhi persyaratan dan perizinan yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Perhubungan Laut demi untuk meraup keuntungan yang berlebih”.

Peneliti : “Lalu bagaimana dampak yang terjadi jika kegiatan ilegal tersebut dilakukan pak ?”

Pak Adi : “Pastinya dampak buruk terjadi bagi semua pihak dik, dari masyarakat, fasilitas penutuhan kapal itu sendiri, pihak kita pun juga ikut berdampak dik.”

Peneliti : “Apa saja dampak itu pak Adi?”

Pak Adi : “Dampak yang terjadi di masyarakat tentu mereka merasa dirugikan karena tidak terdapat izin dan masyarakat terkena imbas dari pencemarannya baik dari sumber biota laut dan lingkungannya, bagi pihak kita pastinya kita sebagai pejabat instansi yang berwenang dianggap kurang merasa memerhatikan terhadap kegiatan yang dilakukan oleh setiap galangan kapal maupun TUKS dll, dan untuk pihak fasilitas penutuhan kapal pastilah yang terkena dampak buruknya yaitu terkena hukuman pidana maupun perdata juga pelarangan operasi, pencabutan izin SIUPAL, SIUPKK, teguran dari beberapa pihak, dan pemberhentian kegiatan penutuhan yang sedang berlangsung.”

Peneliti : “Siap pak. Jadi pihak fasilitas harus benar-benar dilakukan sesuai dengan SOP ya pak, baik dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Perkapalan dan dari instansi kita sendiri”.

Pak Adi : “Iya dik, benar sekali.”

Peneliti : “Siap pak Adi. Baik Pak, saya rasa sudah cukup untuk pertanyaan saya. Terimakasih banyak atas waktunya pak Adi.”

## LAMPIRAN 2

### PENGAWASAN DAN PEMERIKSAAN PENUTUHAN KAPAL





## LAMPIRAN 3

### SURAT EDARAN DARI DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 | TEL : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017 | TLX : 3844492, 3458540  
3842440  
JAKARTA - 10110 | PST : 4213, 4227, 4209, 4135 | FAX : 3811786, 3845430, 3507576

#### SURAT EDARAN

Nomor : 1.9/PR/DK/2019

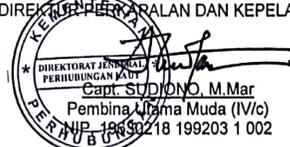
#### TENTANG

#### PENUTUHAN KAPAL BERBENDERA INDONESIA

- Merujuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim pasal 51 tentang Penutupan Kapal sebagai berikut:
  - Kapal dengan tonase kotor GT 500 (lima ratus *gross tonnage*) atau lebih yang berlayar di perairan internasional dan fasilitas penutupan kapal (*ship recycling facilities*) wajib memenuhi ketentuan internasional mengenai penutupan kapal;
  - Kapal dengan tonase GT 100 (*gross tonnage* seratus) atau lebih yang berlayar di perairan Indonesia dan fasilitas penutupan kapal (*ship recycling facilities*) yang melakukan pekerjaan penutupan kapal yang berada di wilayah Negara Republik Indonesia wajib memenuhi ketentuan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2014.
- Menunjuk butir 1 (satu) di atas, bagi setiap kapal berbendera Indonesia yang akan ditutuh harus dilakukan pemeriksaan sebelum diterbitkan sertifikat kesiapan penutupan kapal (*certificate ready for ship recycling*) yang meliputi:
  - pemeriksaan daftar inventaris material berbahaya (*inventory hazardous materials*);
  - rencana penutupan kapal (*ship recycling plan*); dan
  - persyaratan otorisasi pelaksanaan pada fasilitas penutupan kapal (*ship recycling facilities*).
- Pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada butir 2 (dua), dilakukan bagi kapal yang masih beroperasi atau tidak beroperasi dan belum melakukan penghapusan kapal terdaftar (*deletion certificate*).
- Para Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Para Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dan Para Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dapat menyampaikan juga kepada seluruh *stakeholder* terkait di wilayah kerja masing-masing serta melakukan pengawasan terhadap pelaksanaannya.
- Demikian disampaikan untuk dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab.

Ditetapkan di : JAKARTA  
pada tanggal : 7 Maret 2019

A.n DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
DIREKTORAT PERALAN DAN KEPেলাUTAN



Model Takah 02

*"Mentaati Peraturan Nelayan Berarti Mendukung Terciptanya Keselamatan Berlayar"*

Scanned by CamScanner



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 TELP : (021) 3813269, 3842440 IG : @djplkemenhub151  
 JAKARTA - 10110 FAX : (021) 3811786, 3845430 FB : Ditjen Perhubungan Laut  
 EMAIL : djpl@dephub.go.id Twitter : @djplkemenhub151

- Yth. 1. Para Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama  
 2. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam  
 3. Para Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I s.d IV  
 4. Para Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas I s.d III

**SURAT EDARAN**  
 Nomor *SE-DK 10 Tahun 2021*

TENTANG

PERSYARATAN SERTIFIKAT / PERSETUJUAN PERSIAPAN PENUTUHAN KAPAL DALAM  
 RANGKA PENERBITAN SURAT KETERANGAN PENGHAPUSAN KAPAL

1. Latar Belakang  
 Sehubungan dengan proses penerbitan surat keterangan penghapusan kapal (*deletion certificate*).
2. Maksud dan Tujuan  
 Untuk memberi kejelasan dalam rangka penerbitan surat keterangan penghapusan kapal (*deletion certificate*).
3. Ruang Lingkup  
 Terkait butir 2 (dua) di atas, ditujukan untuk seluruh pejabat pendaftar dan pencatat baliknama kapal.
4. Dasar  
 Pasal 137 Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran
5. Isi Edaran
  - a. Kapal yang direncanakan untuk dilakukan penutuhan wajib dilengkapi dengan :
    - 1) Surat keterangan penghapusan kapal (*deletion certificate*)
    - 2) Sertifikat atau persetujuan persiapan penutuhan kapal
  - b. Sertifikat atau persetujuan persiapan penutuhan kapal tidak menjadi persyaratan wajib dalam rangka proses penerbitan surat keterangan penghapusan kapal (*deletion certificate*).
6. Demikian untuk mendapat perhatian dan pelaksanaannya.

Ditetapkan di : *Jakarta*  
 Pada tanggal : *1 Desember 2021*

a.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN



*H. AEMALIAH HID, S.T., M.T., M.Mar.E*

*"Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung terciptanya Keselamatan Berlayar"*

## LAMPIRAN 4

### STANDARD OPERATING PROCEDURE PLAN SHIP RECYCLING DI KANTOR KSOP KELAS I BANTEN



#### STANDARD OPERATING PROCEDURE PLAN SURVEY INSPECTION OF SHIP RECYCLING

**SHIP PARTICULAR**

**Nama Kapal** :  
**Pemilik Kapal/Operator** :  
**Tipe/Jenis Kapal** :  
**GT Kapal** :  
**Daerah Pelayaran** :  
**Tgl/Nomor Surat** :  
**Nama Pemohon** :

No.	DESCRIPTION	
1.	Surat Permohonan	<input type="checkbox"/>
2.	Petunjuk Internal DJPL/ Surat dinas Ditkapel Penutuhan	<input type="checkbox"/>
3.	Surat Keterangan Penghapusan Pendaftaran Kapal ( <i>Deletion</i> )	<input type="checkbox"/>
4.	Surat kuasa bermaterai Asli (jika permohonan diwakilkan kepihak kedua)	<input type="checkbox"/>
5.	Copy Dokumen dan Surat Kapal	
	1. Copy Surat Laut/Pas Besar	<input type="checkbox"/>
	2. Copy Surat Ukur	<input type="checkbox"/>
	3. Copy Grose Akte	<input type="checkbox"/>
	4. Copy <i>Clearance in</i> Kapal/Laporan Kedatangan Kapal	<input type="checkbox"/>
	5. Copy sertifikat Keselamatan kapal (SCC/SEC/SRC)	<input type="checkbox"/>
	6. Copy sertifikat <i>Classification</i>	<input type="checkbox"/>
	7. Copy Surat Persetujuan Berlayar Pelabuhan Asal	<input type="checkbox"/>
	8. Copy Persetujuan Pengelolaan TUKS	<input type="checkbox"/>
	9. Copy Pemenuhan Komitmen Pendaftaran Izin Pengoperasian TUKS dari Lembaga OSS	<input type="checkbox"/>
	10. Copy Izin Lingkungan Dari Lembaga OSS	<input type="checkbox"/>
	11. Copy NIB (Nomor Induk Berusaha) Dari OSS	<input type="checkbox"/>
	12. Copy Izin Komersial/operasional Dari OSS	<input type="checkbox"/>
	13. Copy Izin Lingkungan dari Kepala BLH Kabupaten	<input type="checkbox"/>
6.	Daftar Inventaris Material Berbahaya ( <i>inventory of Hazardous Materials</i> )	<input type="checkbox"/>
7.	Rencana Penutuhan Kapal ( <i>Ship Recycling Plan</i> )	<input type="checkbox"/>
8.	Copy Dokumen Otorisasi Melaksanakan Fasilitas Penutuhan Kapal	<input type="checkbox"/>
9.	Buku Laporan Pemeriksaan Penutuhan Kapal	<input type="checkbox"/>
10.	Buku laporan Pemeriksaan ( <i>inventory of Hazardous Materials</i> )	<input type="checkbox"/>
11.	<i>Ship Particular</i>	<input type="checkbox"/>
12.	Surat Penunjukan Bermaterai dari Pemilik Kapal Kepada Fasilitas Penutuhan	<input type="checkbox"/>
13.	Surat Pernyataan Bermaterai Dari Fasilitas Penutuhan Yang melaksanakan Penutuhan	<input type="checkbox"/>

## LAMPIRAN 5

### SHIP PARTICULAR

<b>SHIP PARTICULAR</b>			
PEMILIK	:	PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN	
NAMA KAPAL	:	MUTIARA BERKAH III	
CALL SIGN	:	YCHH2	
LINTASAN PENYEBERANGAN/ TRAYEK	:		
01	BENDERA KEBANGSAAN	:	INDONESIA
02	TAHUN PEMBUATAN	:	2005
03	KONSTRUKSI KAPAL	:	BAJA
04	PENGGUNAAN	:	KAPAL PENYEBERANGAN
05	TYPE KAPAL	:	RO-RO & PASSENGER
06	KLASIFIKASI	:	BKI
07	TANDA PENDAFTARAN	:	2018 Cca No. 826/L
<b>UKURAN UTAMA</b>			
01	PANJANG SELURUHNYA ( LOA )	:	189,00 m
02	LONG BETWEEN PERPENDICULARS (LBP)	:	171,00 m
03	LEBAR	:	27,00 m
04	DRAFT	:	6,650 m
05	ISI KOTOR (GT) / ISI BERSIH (NT)	:	12089 / 3626
<b>MESIN UTAMA (KANAN/KIRI/ TENGAH)</b>			
01	MERK	:	Diesel United S.E.M.T. Pielstick
02	TYPE	:	9 PC 40 L
03	TENAGA KUDA/ PK	:	16.200 PS
04	JUMLAH MESIN	:	2 UNIT
05	KECEPATAN RATA-RATA	:	15 knot
06	R.P.M	:	360 Rpm / 165
<b>MESIN BANTU</b>			
01	MERK	:	DAIHATSU                      DAIHATSU
02	TYPE	:	8 DL 32                      6 DL 26
03	TENAGA KUDA/ PK	:	3000 HP                      1500 HP
04	RPM	:	600                              720
05	JUMLAH MESIN	:	1 UNIT                              1 UNIT
<b>KAPASITAS MUAT</b>			
01	JUMLAH PENUMPANG	:	1.425 ORANG
02	JUMLAH KENDARAAN	:	180 UNIT TRUK, 110 UNIT CAR

AN. DIREKSI PEL. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN

DIREKTUR OPERASI



## LAMPIRAN 6

### SURAT PERMOHONAN



#### PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN

PERUSAHAAN NASIONAL ANGKUTAN LAUT & PENYEBERANGAN

Gandaria 8 Office Tower, 30 Th Floor, Jl. Sultan Iskandar Muda - Kebayoran Lama Jakarta Selatan 12240  
Telp. (021) 29303508, PO BOX 1388 JKS 12013 - E-mail : atosimjakarta@gmail.com

Jakarta, 14 Juni 2022

UM.006/29/6

Nomor : 686/HKM-ALP/JKT-VI/2022

Hal : Pemeriksaan kapal KM. Mutiara Berkah III Dalam Rangka Penutuhan

Kepada Yth,  
KSOP Banten

Dengan Hormat,

Bersama ini kami sampaikan Kapal Kami dengan keterangan sebagai berikut:

Nama Kapal : KM. Mutiara Berkah III  
GT/NT : 22266/14.928  
IMO :  
Pemilik Kapal : PT. Atosim Lampung Pelayaran

Sehubungan dengan kapal tersebut di atas dalam proses penutuhan di SMI Bojonegara, maka Bersama ini mohon agar dapat dilakukan pemeriksaan KM. Mutiara Berkah III dalam rangka penutuhan Kapal.

Demikianlah surat permohonan yang kami buat atas bantuannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,  
PT. Atosim Lampung Pelayaran



## LAMPIRAN 7

### SURAT PETUNJUK INTERNAL DJPL



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

II, MEDAN MERDEKA BARAT No. 8  
JAKARTA 10110  
TELEP (021) 3817269 3842440  
FAX (021) 3811786 3845430  
EMAIL djpl@dephub.go.id  
IG @dj.pikemenhub151  
FB Ditjen Perhubungan Laut  
Twitter @dj.pikemenhub151

Nomor *UM.006/02/11/DJK/2022*  
Klasifikasi Biasa  
Lampiran  
Hal Penutuhan Kapal Mutiara Berkah III

Jakarta *30* Juni 2022

Yth. Kepala KSOP Kelas I Banten

Sehubungan dengan permohonan PT Atosim Lampung Pelayaran Nomor 689-HKM/ALP/JKT-VI/2022 Tanggal 14 Juni 2022 perihal permohonan penerbitan Sertifikat Nasional Kesiapan Penutuhan Kapal (*National Ready for Ship Recycling Certificate*) **Mutiara Berkah III** GT 22266 tahun pembangunan 2005 maka disampaikan hal sebagai berikut:

Kepala kantor Kesyahbandaran dan Otonitas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Banten dimohon dapat menugaskan *Marine Inspector* untuk melakukan pemeriksaan pada kapal **Mutiara Berkah III** dalam rangka penerbitan Sertifikat Nasional Kesiapan Penutuhan Kapal (*National Ready for Ship Recycling Certificate*) sesuai dengan PM Nomor 29 Tahun 2014 Tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim dan hasil pemeriksaan tersebut agar dilengkapi dengan foto-foto pelaksanaan pemeriksaan dan disampaikan ke Direktur Perkapalan dan Kepelautan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut pada kesempatan pertama untuk proses sertifikasi.

Demikian disampaikan atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

an. Direktur Perkapalan dan Kepelautan  
Kepala Subdirektorat Pencegahan Pencemaran dan  
Manajemen Keselamatan Kapal dan  
Manajemen Lingkungan di Perairan



- Tembusan
1. Analis Kepegawaian Ahli Muda Ditkapel
  2. Direktur Utama PT Atosim Lampung Pelayaran

*"Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Terciptanya Keselamatan Berlayar"*

## LAMPIRAN 8

### SURAT PENGHAPUSAN KAPAL



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT  
JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR  
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KELAS I PANJANG**

Jl. Yos Sudarso Bandar Lampung 35241  
TEL/P : 0721-31303, 33221  
FAX : 0721-31392  
Email: kspkelas1panjang@gmail.com

Nomor : AL.522/2/2/KSOP.Pjg/2022

Lampung, 13 Juli 2022

**SURAT KETERANGAN PENGHAPUSAN PENDAFTARAN KAPAL  
DARI DAFTAR KAPAL INDONESIA  
(Pasal 25 Permenhub Nomor PM. 39 Tahun 2017)**

- Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dengan ini menerangkan bahwa kapal Car Ferry bernama MUTIARA BERKAH III eks GOLDEN PEARL 8 dengan data sebagai berikut :
  - Panjang x Lebar x Dalam : 172.81 M x 26.80 M x 14.75 M;
  - Tonase Kotor (GT) : 22266;
  - Tonase Bersih (NT) : 14928;
  - Tanda Panggilan : YCHH2;
  - Tanda Selar : GT. 22266 No. 751/Ab;
  - Tanda Pendaftaran : 2018 CCa No. 826/LMenurut catatan dalam Daftar Induk :
  - Pemah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia di Panjang dengan Akta Pendaftaran Kapal Nomor 826 tanggal 05 Juli 2018 atas nama PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan di Kota Bandar Lampung sebagai Kapal Laut, kemudian dibaliknama dengan Akta Baliknama Kapal Nomor 844 tanggal 31 Oktober 2018 menjadi atas nama PT. MUTIARA FERINDO INTERNUSA berkedudukan di Jakarta Selatan, tetap sebagai Kapal Laut, terakhir dibaliknama dengan Akta Baliknama Kapal Nomor 931 tanggal 13 Agustus 2020 menjadi atas nama PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan di Kota Bandar Lampung, dan tetap sebagai Kapal Laut.
  - Dalam keadaan tidak sedang dibebani hipotek atau hak kebendaan lainnya atas kapal serta bebas dari segala bentuk sitaan.
  - Telah dicoret dari Daftar Kapal Indonesia pada tanggal 13 Juli 2022 atas permintaan PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan di Kota Bandar Lampung dengan surat 691/HKM-ALP/JKT-VI/2022 tanggal 14 Juni 2022, karena kapal akan di scrap.
- Demikian agar yang berkepentingan memaklumi.



Tembusan:

- Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- Direktur Perkapalan dan Kelautan;
- Direktur KPLP;
- Kasubdit Keselamatan Kapal;

- Kasubdit ETP Direktorat Kenavigasian;
- Direktur PT. Atosim Lampung Pelayaran.

## LAMPIRAN 9

### SURAT KUASA



#### PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN

PERUSAHAAN NASIONAL ANGKUTAN LAUT & PENYEBERANGAN

Gandaria 8 Office Tower, 30 Th Floor, Jl. Sultan Iskandar Muda - Kebayoran Lama Jakarta Selatan 12240  
Telp. (021) 29303508, PO BOX 1388 JKS 12013 - E-mail : atosimjakarta@gmail.com

#### SURAT PENUNJUKKAN

Nomor: 685 /HKM-ALP/JKT-VI/2022

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Asep Suparman  
Jabatan : Direktur  
Perusahaan : PT Atosim Lampung Pelayaran

Selaku pemilik atas kapal KM. Mutiara Berkah III berdasarkan Grosse Akta No. 931 tanggal 13 Agustus 2020, dengan ini menunjuk:

Perusahaan : PT. Samudra Marine Indonesia  
Alamat : Kp. Lumalang Desa Bojonegara Kecamatan Bojonegara  
Kabupaten Serang, Banten  
NPWP : 02.453.808.4-415.000

Untuk melakukan pemotongan atas kapal kami yang saat ini berada di posisi Bojonegara dengan data kapal sebagai berikut.

Nama Kapal : KM. Mutiara Berkah III  
GT/NT : 22266/14.928  
IMO :  
Tanda Panggil :

Demikian Surat ini dibuat untuk sebagaimana mestinya. Atas perhatiannya saya ucapkan terima kasih.

Jakarta, 14 Juni 2022  
PT. Atosim Lampung Pelayaran



Asep Suparman  
Direktur

**LAMPIRAN 10**

**DOKUMEN SURAT KAPAL**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KELAS I PANJANG**

**PEJABAT PENDAFTAR DAN PENCATAT BALIKNAMA KAPAL**

di

**PANJANG**

---

**GROSSE  
AKTA BALIKNAMA KAPAL**

**N o m o r** : - 931 -  
**Tanggal** : 13 AGUSTUS 2020  
**Nama Kapal** : MUTIARA BERKAH III Eks. GOLDEN PEARL 8  
**Nama Pemilik** : PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN  
**Berkedudukan** : KOTA BANDAR LAMPUNG

---

**Tanda Pendaftaran** : 2018 CCa No. 826/L

## AKTA BALIKNAMA KAPAL

Nomor : 931

Akta Tanggal :----- 13 Agustus 2020----- Nomor : 931----- ----- Mengenai kapal----- car ferry bernama----- MUTIARA BERKAH III----- eks GOLDEN PEARL 8----- ----- Milik :----- PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN----- berkedudukan di----- KOTA BANDAR LAMPUNG----- -----	Baliknama sebuah kapal car ferry bernama MUTIARA BERKAH III dahulu bernama GOLDEN PEARL 8, seperti diuraikan dalam Surat Ukur tertanggal Banten, 03 Agustus 2020, Nomor 751/Ab, dengan ukuran-ukuran- Panjang : 172.81 meter ;----- Lebar : 26.80 meter ;----- Dalam : 14.75 meter ;----- LOA : 185.50 meter;----- Tonase Kotor (GT) : 22266 ;----- Tonase Bersih (NT) : 14928 ;----- Tanda Selar : GT. 22266 No. 751/Ab ;----- Kapal dibuat di Japan dalam tahun 2005 terutama dari baja, dilengkapi dengan mesin induk merek MITSUBISHI 2 x 16200 PS dipergunakan dalam pelayaran di laut dan telah didaftar dalam Daftar Kapal Indonesia di Panjang, dengan Akta Pendaftaran Kapal Nomor 826 tanggal 05 Juli 2018 atas nama PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan di Kota Bandar Lampung, sebagai kapal laut, kemudian dibaliknama dengan Akta Baliknama Kapal Nomor 844 tanggal 31 Oktober 2018 menjadi atas nama PT. Mutiara Ferindo Internusa berkedudukan di Jakarta Selatan;----- -----
---	---

----- Pada hari ini Kamis tanggal 13 Agustus 2020 -----  
telah menghadap kepada kami, YUSERIZAL, Sarjana Sains Terapan, Magister Management  
Transportasi, Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, Kantor Kesyahbandaran Dan  
Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian  
Perhubungan, dalam hal ini bertindak sebagai PEJABAT PENDAFTAR DAN PENCATAT  
BALIKNAMA KAPAL di Panjang, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 76  
Tahun 2018 tanggal 9 Agustus 2018 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017  
tanggal 10 Mei 2017, sehubungan dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tanggal 7 Mei 2008,  
dibantu oleh SUMARTONO, Sarjana Hukum, Kepala Seksi Status Hukum Kapal pada Bidang Status  
Hukum dan Sertifikasi Kapal, tersebut di atas;-----

----KRIS NUGROHO ADI----

Karyawan Swasta, beralamat Vila Inti Persada Blok A6-1 RT. 001 RW. 019, Kelurahan Pamulang Timur, Kecamatan Pamulang, Kota Tangerang Selatan, Provinsi Banten, untuk sementara berada di Lampung, pemegang Kartu Tanda Penduduk Nomor 3674062510670003 tanggal 22 Oktober 2012, dikenal oleh kami dalam pembuatan hukum ini berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN Nomor 6 tanggal 16 Juli 2018, dibuat dihadapan MUCHLIS PATAHNA, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta sebagai Direktur dari dan oleh karena itu bertindak untuk dan atas nama PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN, berkedudukan di Kota Bandar Lampung, pemilik kapal car ferry bernama MUTIARA BERKAH III eks GOLDEN PEARL 8 yang dimaksud dalam akta ini;-----

----- Penghadap dalam kedudukannya tersebut di atas menerangkan terlebih dahulu ;-----

- bahwa menurut Grosse Akta Baliknama Kapal Nomor 844 tanggal 31 Oktober 2020, bahwa kapal car ferry bernama MUTIARA BERKAH III Eks. GOLDEN PEARL 8 telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia di Panjang dengan Akta Pendaftaran Kapal Nomor 826 tanggal 05 Juli 2018 atas nama PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan di Kota Bandar Lampung, kemudian dibaliknama dengan Akta Baliknama Kapal Nomor 844 tanggal 31 Oktober 2018 menjadi atas nama PT. MUTIARA FERINDO INTERNUSA berkedudukan di Jakarta Selatan, dan tetap sebagai kapal laut;-----

- bahwa menurut Akta Jual Beli Kapal Nomor Nomor 60 tanggal 13 Maret 2020, dibuat dihadapan FAHRUL ROZI, Sarjana Hukum, Notaris di Kota Bandar Lampung, ZULFIKAR ROSTIAN MANAN, beralamat Jalan Murai III Blok J.I Nomor 33, RT. 015, Kelurahan Bintaro, Kecamatan Pesanggrahan, Jakarta Selatan, DKI Jakarta, dalam jabatannya sebagai Direktur Utama dari dan oleh karena itu bertindak untuk dan atas nama PT. MUTIARA FERINDO INTERNUSA, berkedudukan di Jakarta Selatan, untuk selanjutnya disebut PIHAK PERTAMA/PENJUAL, dan KRIS NUGROHO ADI, beralamat Villa Inti Persada Blok A6-1, RT. 001, RW. 019, Kelurahan Pamulang Timur, Kecamatan Pamulang, Kota Tangerang Selatan, Provinsi Banten, dalam jabatannya sebagai Direktur dari dan oleh karena itu bertindak untuk dan atas nama PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN, berkedudukan di Kota Bandar Lampung, untuk selanjutnya disebut PIHAK KEDUA/PEMBELI. Pihak Pertama dengan ini menjual/mengoperkan kepada Pihak Kedua yang menerangkan telah membeli/mengoper dari Pihak Pertama sebuah kapal motor bernama MUTIARA BERKAH III Eks. GOLDEN PEARL 8 dengan harga sebesar Rp. 100.000.000,- (seratus juta rupiah) dan dengan cara serta dengan menggunakan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan sebagaimana tercantum dalam Akta Jual Beli Kapal tersebut;-----

- bahwa menurut Surat Ukur Nomor 751/Ab tanggal 3 Agustus 2020, diterbitkan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten dan telah mendapat pengesahan dari Direktur Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, dengan surat Nomor : AL.517/36/13/DK/2020 tanggal 30 Juli 2020, kapal car ferry bernama MUTIARA BERKAH III Eks. GOLDEN PEARL 8 tetap sebagai kapal laut;-----

---- Bahwa kapal car ferry bernama MUTIARA BERKAH III eks GOLDEN PEARL 8 dimiliki oleh PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan di Kota Bandar Lampung yaitu sebuah perseroan yang didirikan menurut hukum yang berlaku di Indonesia yang anggaran dasarnya telah beberapa kali diadakan perubahan terakhir dengan Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN Nomor 6 tanggal 16 Juli 2018, dibuat dihadapan MUCHLIS PATAHNA, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta, yang pemberituannya telah diterima dan dicatat dalam Sistem Administrasi Badan Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan surat Keputusan Nomor : AHU-AH.01.03-0222917 tanggal 18 Juli 2018, sehingga dapat didaftar sebagai kapal Indonesia dan dapat memperoleh Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia sesuai dengan ketentuan Pasal 163 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan dengan demikian memenuhi ketentuan Pasal 311 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;-----

---- Selanjutnya penghadap dalam kedudukannya menerangkan pula, bahwa oleh karena kapal belum dibaliknama dalam Daftar Kapal Indonesia, maka penghadap meminta supaya kapal dibaliknama menjadi atas nama pemilik yang baru dan tetap sebagai kapal laut;-----

---- Oleh penghadap telah diserahkan kepada kami surat-surat sebagai berikut;-----

1. Copy Surat Ukur Nomor 751/Ab tanggal 3 Agustus 2020;-----
2. Grosse Akta Baliknama Kapal Nomor 844 tanggal 31 Oktober 2020;-----
3. Akta Jual Beli Kapal Nomor Nomor 60 tanggal 13 Maret 2020;-----
4. Akta Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN Nomor 6 tanggal 16 Juli 2018;-----
5. Surat Keputusan Menteri Hukum dan Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor : AHU-AH.01.03-0222917 tanggal 18 Juli 2018;-----

---- Setelah memeriksa surat-surat tersebut di atas dan sekedar yang diperlukan telah dibubuhi meterai secukupnya serta berpendapat bahwa semua itu memenuhi syarat, maka dibuat akta ini untuk dijadikan bukti bahwa kapal car ferry bernama MUTIARA BERKAH III eks GOLDEN PEARL 8 telah dibaliknama menjadi atas nama PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan di Kota Bandar Lampung, sebagai kapal laut;-----

----- Bersama ini diterangkan, bahwa surat-surat tersebut pada butir 1 dan 2 dilekatkan pada minut akta ini dan yang tersebut pada butir 3 sampai dengan 5 dikembalikan kepada penghadap;-----

-----Demikian dibuat di Panjang pada hari dan tanggal tersebut di atas dengan Nomor 931 dan setelah isi akta ini dijelaskan dan disetujui, maka akta ini dibubuhi tanda tangan oleh PENGHADAP, oleh kami, PEJABAT PENDAFTAR DAN PENCATAT BALIKNAMA KAPAL beserta PEGAWAI PEMBANTU PENDAFTARAN DAN BALIKNAMA KAPAL;-----

----- Dibuat dengan tanpa coretan, perubahan maupun tambahan ;-----

-----Tertanda : KRIS NUGROHO ADI;-----

-----Tertanda : YUSERIZAL, S. SiT., M. M.Tr;-----

-----Tertanda : SUMARTONO, S.H;-----

-----Dikeluarkan sebagai Grosse Akta Baliknama Kapal dan diberikan kepada PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan di Kota Bandar Lampung, sebagai pemilik kapal car ferry bernama MUTIARA BERKAH III eks GOLDEN PEARL 8;-----

PEGAWAI PEMBANTU  
PENDAFTARAN DAN BALIK NAMA KAPAL



SUMARTONO, S.H  
Penata Akta (III/d)  
NIP. 196707101991121001



PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

IZIN LINGKUNGAN

Berdasarkan ketentuan Pasal 19 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik, untuk dan atas nama Menteri, Pimpinan Lembaga, Gubernur, Bupati/Walikota, Lembaga OSS menerbitkan **Izin Lingkungan** yang telah memenuhi komitmen dan berlaku efektif kepada:

Nama Usaha : PT SAMUDRA MARINE INDONESIA  
 Nomor Induk Berusaha : 8120018141431  
 Penanggung Jawab Proyek : INA HENNY PURNOMO  
 Lokasi Yang Dimohon  
 a. Alamat : KP. LUMALANG 6  
 b. Desa/Kelurahan : Bojonegara  
 c. Kecamatan : Bojonegara  
 d. Kabupaten/Kota : Kab. Serang  
 e. Provinsi : Banten  
 f. Luas Lahan : 41 Ha  
 Kode>Nama KBLI : 38301 / DAUR ULANG BARANG LOGAM

Izin Lingkungan ini telah memenuhi komitmen dan berlaku efektif berdasarkan persetujuan yang disampaikan oleh Bupati Kab. Serang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Apabila di kemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam Keputusan ini, maka akan dilakukan perbaikan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan tanggal : 15 Maret 2018 Oleh : Bupati Kab. Serang



*Dokumen ini diterbitkan melalui Sistem OSS atas dasar data dari pelaku usaha. Kebenaran dan keabsahan atas data yang ditampilkan dalam dokumen ini dan data yang tersimpan dalam Sistem OSS menjadi tanggung jawab pelaku usaha sepenuhnya.*



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8  
JAKARTA - 10110

TELP : (021) 3813269, 3842440  
Pst : 1458

FAX : (021) 3811786, 3845430  
EMAIL : djpt@dephub.go.id

Nomor : A. 678 / AL. 308 / 05PL  
Klasifikasi :  
Lampiran :  
Perihal : Penetapan Pemenuhan Komitmen  
Pendaftaran Izin Pengoperasian  
Terminal Untuk Kepentingan Sendiri  
PT Samudra Marine Indonesia di Dalam  
Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah  
Lingkungan Kepentingan Pelabuhan  
Banten

Jakarta, 15 Juli 2019

Kepada  
Yth. Kepala Lembaga OSS  
di  
JAKARTA

1. Menindaklanjuti surat Direktur PT Samudra Marine Indonesia Nomor 373/VI/HRD/SE/2019 tanggal 14 Juni 2019 perihal Permohonan Penetapan Pemenuhan Komitmen Pendaftaran Izin TUKS, setelah dilakukan evaluasi dan penelitian terhadap dokumen permohonan dimaksud berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 89 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut, dengan ini disampaikan telah dilakukan evaluasi pemenuhan persyaratan komitmen sebagai berikut :
  - a. Nomor Induk Berusaha (NIB) : 8120018141431 tanggal 13 November 2018;
  - b. Izin Usaha Industri kapal dan perahu sesuai Keputusan Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Banten Nomor 12/36/II/PMDN/2018 tanggal 2 Mei 2018 tentang Izin Usaha Industri Besar Penanaman Modal Dalam Negeri;
  - c. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor BX-375/PP.008 tanggal 7 Agustus 2017 tentang Persetujuan Pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri di Dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Banten Guna Menunjang Kegiatan Industri Kapal PT Samudra Marine Indonesia.
2. Berkenaan dengan hal tersebut diatas, bahwa berdasarkan hasil evaluasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 89 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut, menetapkan pemenuhan komitmen pendaftaran Izin Terminal Untuk Kepentingan Sendiri yang masih berlaku ke sistem OSS kepada :
  - a. Nama Perusahaan : PT Samudra Marine Indonesia
  - b. Bidang Usaha : Industri Kapal dan Perahu
  - c. NIB : 8120018141431

/3. Penetapan ....

*"Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung terciptanya Keselamatan Berlayar"*



**PEMERINTAH KABUPATEN SERANG**  
**DINAS LINGKUNGAN HIDUP**  
 Jalan Sama'un Bakri, Telp. 0254-252021 Fax. 0254-252021  
**SERANG**

Serang, 17 Desember 2020

Nomor : 667/ 665 -IPLB3/Penceg./DLH/2020  
 Jenis : Biasa  
 Prioritas : -  
 Substansi : *Rekomendasi teknis Pengelolaan Limbah B3 Bagi Penghasil Untuk Kegiatan Penyimpanan*

KepadaYth,  
 Direktur  
**PT SAMUDRA MARINE INDONESIA**  
 di-  
T e m p a t

1. Mengingat:

- a. Undang-undang RI No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);
- b. Peraturan Pemerintah RI Nomor 101 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 333, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5617);
- c. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2013, tentang simbol dan label limbah Bahan Berbahaya dan Beracun;
- d. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Republik Indonesia Nomor P.95/Menlhk/Setjen/Kum.1/11/2018 tentang Perizinan Pengelolaan Limbah Berbahaya dan Beracun Terintegrasi dengan Izin Lingkungan Melalui Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik;
- e. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Republik Indonesia Nomor P.12/Menlhk/Setjen/PLB.3/5/2020 tentang Penyimpanan Limbah Berbahaya dan Beracun;
- f. Keputusan Kepala Dinas Lingkungan Hidup dan kehutanan Provinsi Banten Nomor 902/Kep.1316-DELH/DLHK/1/2018 tentang Pengesahan Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup Kegiatan Industri Jasa Perbaikan Kapal (Docking) Dijalan Raya Bojonegara, Desa Bojonegara, Kecamatan Bojonegara, Kabupaten Serang, Provinsi Banten tertanggal 3 Januari 2018.
- g. Izin Lingkungan atas nama PT Samudra Marine Indonesia Kegiatan Industri Jasa Perbaikan Kapal (Docking) Di Jalan Raya Bojonegara Desa Bojonegara Kecamatan Bojonegara Provinsi Banten yang diterbitkan Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Banten tertanggal 15 Maret 2018
- h. Peraturan Daerah Kabupaten Serang No 08 Tahun 2011 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup Kabupaten Serang;
- i. Izin Usaha atas nama PT Samudra Marine Indonesia Nomor 503/0002/30-01/DPMPSTP/30-08/PB/II/2018 yang diterbitkan oleh Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kab. Serang pada tanggal 22 Februari 2018.

2. Memperhatikan:

- a. Surat permohonan atas nama PT Samudra Marine Indonesia Nomor 417/X/Dir/SE-20 tertanggal 27 Oktober 2020 perihal laporan pemenuhan komitmen izin pengelolaan LB3 bagi Penghasil untuk penyimpanan dan Permohonan Rekomendasi;
- b. Surat pernyataan pemenuhan komitmen PT Samudra Marine Indonesia tanggal 27 Oktober 2020 dan;
- c. Berita acara Verifikasi Lapangan ke PT Samudra Marine Indonesia Nomor 667/2703/DLH/2020 pada tanggal 10 Desember 2020.

1

3. Berdasarkan.....

**PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA****NOMOR INDUK BERUSAHA (NIB)  
8120018141431**

No.	Kode KBLI	Nama KBLI
1	30112	INDUSTRI BANGUNAN LEPAS PANTAI DAN BANGUNAN TERAPUNG
2	30111	INDUSTRI KAPAL DAN PERAHU
3	30113	INDUSTRI PERALATAN, PERLENGKAPAN DAN BAGIAN KAPAL
4	38301	DAUR ULANG BARANG LOGAM
5	33151	REPARASI KAPAL, PERAHU DAN BANGUNAN TERAPUNG

Dengan ketentuan bahwa NIB tersebut hanya berlaku untuk Nama KBLI dan Kode KBLI yang tercantum dalam lampiran ini



**PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA**

**NOMOR INDUK BERUSAHA (NIB)  
8120018141431**

Berdasarkan ketentuan Pasal 24 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik, Lembaga OSS menerbitkan NIB kepada:

Nama Perusahaan	: PT SAMUDRA MARINE INDONESIA
Alamat Kantor/Korespondensi	: KAMPUNG LUMALANG, KEL& KEC.BOJONEGARA, KAB.SERANG, Kel. Bojonegara, Kec. Bojonegara, Kab. Serang, Prov. Banten
NPWP	: 02.453.808.4-415.000
Nomor Telepon	: 02545753172
Nomor Fax	: 0254-5753172
Email	: rangga.d@smi-shipyard.com
Kode dan Nama KBLI	: Lihat Lampiran
Status Penanaman Modal	: PMDN
Jenis API	: API-P
Status API	: Aktif
Akses Kepabeanaan	: Ekspor dan Impor

1. NIB merupakan identitas Pelaku Usaha dalam rangka pelaksanaan kegiatan berusaha dan berlaku selama menjalankan kegiatan usaha sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
2. NIB adalah bukti Pendaftaran Penanaman Modal/Berusaha yang sekaligus merupakan pengesahan Tanda Daftar Perusahaan, Angka Pengenal Importir, hak akses kepabeanaan dan bukti pemenuhan laporan pertama kewajiban Laporan Ketenagakerjaan di Perusahaan (WLKP).
3. Lembaga OSS berwenang untuk melakukan evaluasi dan/atau perubahan atas izin usaha (izin komersial/operasional) sesuai ketentuan perundang-undangan.
4. Lembaga OSS berwenang memperbaiki status atas API-U atau API-P sesuai karakteristik pelaku usaha (perseorangan atau non-perseorangan). Ke-efektifan API sesuai dengan standar yang ditetapkan Kementerian Perdagangan.
5. Seluruh data yang tercantum dalam NIB dapat berubah sesuai dengan perkembangan kegiatan berusaha
6. Apabila di kemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam Keputusan ini, maka akan dilakukan perbaikan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan tanggal : 13 November 2018      Oleh : Badan Koordinasi Penanaman Modal  
Perubahan ke-9 tanggal : 6 Juli 2021



*Dokumen ini diterbitkan melalui Sistem OSS atas dasar data dari pelaku usaha. Kebenaran dan keabsahan atas data yang ditampilkan dalam dokumen ini dan data yang tersimpan dalam Sistem OSS menjadi tanggung jawab pelaku usaha sepenuhnya.*

Dicetak tanggal : 06 Juli 2021



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT  
JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KELAS I PANJANG**

Jl. Yos Sudarso Bandar TELP 0721-31303, 33221 Email ksopkelas1panjang@gmail.com  
Lampung 35241 Fax 0721-31392

Nomor : AL.521/3/3/KSOP.Pjg/2022

Lampung, 12 Juli 2022

**KETERANGAN STATUS HUKUM KAPAL**

(Pasal 46 Permenhub Nomor PM. 39 Tahun 2017)

1. Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang, dengan ini menerangkan bahwa kapal Car Ferry bernama MUTIARA BERKAH III eks GOLDEN PEARL 8 telah didaftarkan dalam Daftar Kapal Indonesia di PANJANG sebagai Kapal Penumpang, dengan Akta Pendaftaran Kapal Nomor 826 tanggal 05 Juli 2018 atas nama PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan di Kota Bandar Lampung kemudian dibaliknama dengan Akta Baliknama Kapal Nomor 844 tanggal 31 Oktober 2018 menjadi atas nama PT. Mutiara Ferindo Internusa berkedudukan di Jakarta Selatan
2. Menurut catatan dalam Daftar Induk pendaftaran kapal di Panjang, kapal tersebut bebas dari hutang piutang/tidak dibebani hipotek dan bebas dari sitaan berwajib.
3. Demikian surat keterangan ini, diterbitkan atas permintaan PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN dengan surat nomor 693/HKM-ALP/JKT/VII/2022 tanggal 04 Juli 2022 perihal Status Hukum Kapal KM. Mutiara Berkah III.

PEJABAT PENDAFTAR DAN PENCATAT  
BALIKNAMA KAPAL  
  
RADZAMAN, S. Sc  
NIP. 19721267 200502 1 001

Tembusan:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Kepala Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal Kelas I Panjang;
3. Direktur PT. Atosim Lampung Pelayaran.



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/ 72 / 8 /DK/ 2020

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

Menyatakan bahwa (declares that) KAPAL PENYEBERANGAN KENDARAAN / CAR FERRY

NAMA KAPAL NAME OF SHIP	TANDA PANGGILAN CALL SIGN	TEMPAT PENDAFTARAN PORT OF REGISTRY	TANDA PENDAFTARAN REGISTRATION MARK
MUTIARA BERKAH III EKS GOLDEN PEARL 8	YCHH2	PANJANG	2018 CCa No. 826L

UKURAN (P X L X D (METER)) DIMENSION (L x B x D (Meters))	TONASE KOTOR GROSS TONNAGE (GT)	TONASE BERSIH NET TONNAGE (NT)
172.81 X 26.80 X 14.75	22266	14928

PENGERAK UTAMA MAIN PROPULSION	MERK DAN DAYA ENGINE MAKER AND POWER	BAHAN UTAMA KAPAL SHIP'S MATERIAL	NOMOR IMO IMO NUMBER
MESIN / ENGINE	MITSUBISHI 2 X 16200 PS	BAJA / STEEL	9352092

TANGGAL PEMBANGUNAN DATE OF BUILD			
KONTRAK * CONTRACT	PELETAKAN LUNAS KEEL LAID	SERAH TERIMA * DELIVERY	PERUBAHAN * CONVERSION
—	2005	—	—

Milik (Owned by) PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN berkedudukan (at) KOTA BANDAR LAMPUNG mematuhi 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 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 cargo in accordance with the provisions stipulated in the laws of the Republic of Indonesia and the treaties concluded with other sovereign countries.

Tanda Seler (Seler Mark) :  
 GT.22266 No. 751/Ab

Diterbitkan di : JAKARTA  
 Issued at  
 Pada Tanggal : 01/09/2020  
 Date

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

No. Urut : 2287  
 Serial Number  
 No. Halaman : 99  
 Page No  
 Buku Register : XLVII  
 Reg Book

\* Jika Ada (If Available)

PUP.NO.820200904338166

III. MENTERI PERHUBUNGAN  
 as MINISTER OF TRANSPORTATION  
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
 DIRECTOR GENERAL OF SEA TRANSPORTATION  
 DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
 DIRECTOR OF MARINE SAFETY AND SEAFARERS

U.5  
 KEPALA SUB DIREKTORAT PENGUKURAN, PENDAFTARAN DAN  
 KEBANGSAAN KAPAL  
 DEPUTY DIRECTOR FOR SHIPS MEASUREMENT, REGISTRATION AND NATIONALITY



CAK SUPRIATIL MUNTAHA, M.Si., M.Mar  
 Kepala Sub Dir. I (I/Ab)  
 06670712 199808 1 001

DIT KAPPEL

Dipindai dengan CamScanner



REPUBLIC INDONESIA  
REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)  
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

NO. : 751/Ab / f 000307

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.  
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of the Republic of Indonesia.

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letter	Tempat Pendaftaran Port of Registry	Tanggal *) Date
<b>MUTIARA BERKAH III</b> Eks. GOLDEN PEARL 8	YCHH2	PANJANG	Tu.2005

\* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Pasal 2(6)), atau tanggal saat/dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Pasal 3 (2) (b)).  
Date on which the keel was laid or the ship was at similar stage of construction (Article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 3(2) (b), as appropriate.

UKURAN - UKURAN POKOK  
MAIN DIMENSIONS

Panjang (Pasal 2 (8)) Length (Article 2 (8))	Lebar (Peraturan 2(3)) Breadth (Reg. 2(3))	Ukuran Dalam Terbesar di tengah kapal hingga geledek teratas (Peraturan 2(2)) Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2 (2))
172,81 Meter	26,60 Meter	14,75 Meter

TONASE KAPAL ADALAH :  
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :

TONASE KOTOR ..... 22266 .....  
GROSS TONNAGE

TONASE BERSIH ..... 14928 .....  
NET TONNAGE

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional tentang Pengukuran Kapal 1969.  
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan Tanggal Pengesahan : AL.517/36/13/DK/2020 Tanggal 30 Juli 2020  
Number and date of approval

Dikeluarkan di : BANTEN  
Issued at

Tanggal, 3 Agustus 2020  
Date

PUP 2 NO.0028587

An. MENTERI PERHUBUNGAN  
Ob. MINISTER OF TRANSPORTATION  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN  
OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN  
KABID STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL

Capt. YURDI RONI, M.Mar  
Pembina (IV/a)  
NIP.19670704 199807 1 001

PE  
No.  
Tan

DKP II - 22



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 | TEL. : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017 | TLX : 3844492, 3458540  
3842440  
JAKARTA - 10110 | Pst. : 4213, 4227, 4209, 4135 | Fax : 3811786, 3845430, 3507576

**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**

NOMOR: *BX - 375 / PP 008*

T E N T A N G

PERSETUJUAN PENGELOLAAN TERMINAL UNTUK KEPENTINGAN SENDIRI  
DI DALAM DAERAH LINGKUNGAN KERJA DAN DAERAH LINGKUNGAN  
KEPENTINGAN PELABUHAN BANTEN GUNA MENUNJANG KEGIATAN INDUSTRI  
KAPAL PT SAMUDRA MARINE INDONESIA

**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,**

- Menimbang :
- a. bahwa berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, penyediaan dan pelayanan jasa terminal dapat dilakukan secara khusus untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu atas dasar kerjasama dengan Penyelenggara Pelabuhan;
  - b. PT. Samudra Marine Indonesia telah mengelola Terminal Untuk Kepentingan Sendiri sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 60 Tahun 2011 tanggal 1 Februari 2011 tentang Persetujuan Pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri di Dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Banten, Guna Menunjang Kegiatan Usaha di Bidang Industri Usaha Industri kapal PT. Samudra Marine Indonesia;
  - c. bahwa dalam rangka meningkatkan usahanya, PT. Samudra Marine Indonesia melakukan pengembangan fasilitas Terminal Untuk Kepentingan Sendiri di Dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Banten;

/d. bahwa .....

## LAMPIRAN 11

### DAFTAR INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS



#### **PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN**

**PERUSAHAAN NASIONAL ANGKUTAN LAUT & PENYEBERANGAN**

Gandaria 8 Office Tower, 30 Th Floor, Jl. Sultan Iskandar Muda - Kebayoran Lama Jakarta Selatan 12240  
Telp. (021) 29303508, PO BOX 1388 JKS 12013 - E-mail : atosimjakarta@gmail.com

INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

**Mutiara Berkah III**

**Eks**

**Golden Pearl 8**

In accordance with Hong Kong International Convention for the  
safe and Environmentally Sound Recycling Ships 2009 and IMO  
Resolution A.962 (23)



## PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN

PERUSAHAAN NASIONAL ANGKUTAN LAUT & PENYEBERANGAN

Gandaria 8 Office Tower, 30 Th Floor, Jl. Sultan Iskandar Muda - Kebayoran Lama Jakarta Selatan 12240  
Telp. (021) 29303508, PO BOX 1388 JKS 12013 - E-mail : atosimjakarta@gmail.com

PT. Atosim Lampung Pelayaran  
**Mutiara Berkah III Eks Golden Pearl 8**  
 Panjang : 172.81 meter;  
 Lebar : 26.80 meter;  
 Dalam : 14.75 meter;  
 GRT : 22266 GT  
 NRT/DWT : 14928 NT  
 Tanda Selar : GT.22266 No. 751/Ab

### POSITION AT BOJONEGARA ANCHORAGE

NO	DESCRIPTION	LOCATION	CONS	ROB	REMARK
1	Oil Spil Dispersend	Sopep Room			
2	Chemical Cleaner	Engine Room			
3	<b>SPECTRO GAS</b>				
	Propane 50% Nitrogen Balance	Office Room			
	Iso-Butane 10% Nitrogen Balcn	Office Room			
	Etanol 216 PPM Nitrogen Balcn	Office Room			
	Butane 8% Nitrogen Balcn	Office Room			
	Butane 8% Carbon Dioxide	Office Room			
	Propane 1,1% (50% LEL) Air Blcn	Office Room			
	Iso Butane 0,9% (50% LEL) Air Blcn	Office Room			

	Oxygen 2,1% - Nitrogen Blcn	Office Room			
	Hydrogen Sulfide 25ppm	Office Room			
	Carbon Monoxyde 50ppm	Office Room			
	Methane 2,5% (50% LEL)	Office Room			
	Oxygen 18% - Nitrogen Balcn	Office Room			
<b>4</b>	<b>FO Tank</b>				
	Stb. Side Tank	Double Bottom			
	Port Side	Double Bottom			
<b>5</b>	<b>DO Tank</b>				
	Stb Side Tank	STS Tank			
	Port Side Tank	STS Tank			
	Settling Tank	Engine Room			
<b>6</b>	<b>LO Tank</b>				
	Settling Tank LO (AE)	Engine Room			
	LO System LO M/E	Engine Room			
<b>7</b>	<b>Void Tank (Dirty Oil)</b>	Double Bottom			



<b>8</b>	<b>Sludge Tank (Dirty Oil)</b>	Engine Room			

Mengetahui

Bojonegara, 14 Juni 2022  
Hormat Kami

Muallim II

Masinis II

**LAMPIRAN 12**  
**SHIP RECYCLING PLAN**



**PT. SAMUDRA MARINE INDONESIA**

**RENCANA PENUTUHAN KAPAL  
SHIP RECYCLE PLAN**

**RENCANA FASILITAS PENUTUHAN KAPAL  
MUTIARA BERKAH III**

**NO DOKUMEN: SMI-WI-OPR-013**



RENCANA FASILITAS  
PENUTUHAN KAPAL  
SMI-WI-OPR- 13

Revisi : 35  
Tgl. Terbit : 25 Juni 2022  
Halaman : 2

## DAFTAR ISI

1. Identitas Perusahaan .....	3
2. Perizinan Perusahaan .....	4
3. Lokasi Usaha/Kegiatan .....	5
4. Fasilitas Perusahaan .....	6
5. Prosedur Kegiatan Penutuhan Kapal .....	7
5.1 Kebijakan MK3L .....	7
5.2 Prosedur Penutuhan Kapal .....	8
Lampiran Lampiran	

	<b>RENCANA KEGIATAN PENUTUHAN KAPAL SMI-WI-OPR- 10</b>	Revisi : 35
		Tgl. Terbit : 25 Juni 2022
		Halaman : 2

## RENCANA KEGIATAN PENUTUHAN KAPAL

### I. Data Kapal



### PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN

PERUSAHAAN NASIONAL ANGKUTAN LAUT & PENYEBERANGAN  
Gandaria 8 Office Tower, 2 Nd Floor, Unit E, Jl. Iskandar Muda - Kebayoran Lama Jakarta Selatan 12240  
Telp. (021) 29036638, Fax. (021) 29303768, PO BOX 1388 JKS 12013 - E-mail: atosimjakarta@gmail.com

#### SHIP PARTICULAR

PEMILIK	PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN	
NAMA KAPAL	MUTIARA BERKAH III	
CALL SIGN	YCHH2	
LINTASAN PENYEBERANGAN/ TRAYEK		
01 BENDERA KEBANGSAAN	INDONESIA	
02 TAHUN PEMBUATAN	2005	
03 KONSTRUKSI KAPAL	BAJA	
04 PENGGUNAAN	KAPAL PENYEBERANGAN	
05 TYPE KAPAL	RO-RO & PASSENGER	
06 KLASIFIKASI	BKI	
07 TANDA PENDAFTARAN	2018 Cca No. 826/L	
<b>UKURAN UTAMA</b>		
01 PANJANG SELURUHNYA ( LOA )	189,00 m	
02 LONG BETWEEN PERPENDICULARS (LBP)	171,00 m	
03 LEBAR	27,00 m	
04 DRAFT	6,650 m	
05 ISI KOTOR (GT) / ISI BERSIH (NT)	12089 / 3626	
<b>MESIN UTAMA (KANAN/KIRI/ TENGAH)</b>		
01 MERK	Diesel United S.E.M.T. Pielstick	
02 TYPE	9 PC 40 L	
03 TENAGA KUDA/ PK	16.200 PS	
04 JUMLAH MESIN	2 UNIT	
05 KECEPATAN RATA-RATA	15 knot	
06 R.P.M	360 Rpm / 165	
<b>MESIN BANTU</b>		
01 MERK	DAIHATSU	DAIHATSU
02 TYPE	8 DL 32	6 DL 26
03 TENAGA KUDA/ PK	3000 HP	1500 HP
04 RPM	600	720
05 JUMLAH MESIN	1 UNIT	1 UNIT
<b>KAPASITAS MUAT</b>		
01 JUMLAH PENUMPANG	1.425 ORANG	
02 JUMLAH KENDARAAN	180 UNIT TRUK, 110 UNIT CAR	

AN. DIREKSI PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN  
DIREKTUR OPERASI

# LAMPIRAN 13

## DOKUMEN OTORISASI



REPUBLIC INDONESIA  
REPUBLIC OF INDONESIA

### DOKUMEN OTORISASI MELAKSANAKAN FASILITAS PENUTUHAN KAPAL DOCUMENT OF AUTHORIZATION TO CONDUCT SHIP RECYCLING

No.: AL.605/1/17/DK/2019

Diterbitkan menurut ketentuan

*Issued under the provisions of the*

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN  
INDONESIA SHIPPING ACT NUMBER 17, 2008

Untuk memenuhi

*To comply with*

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran  
Lingkungan Maritim

*Minister of Transportation Regulation Number PM 29, 2014 on the Maritime Environment Pollution Prevention*

REPUBLIC INDONESIA

THE REPUBLIC OF INDONESIA

oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
by DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

Nama Fasilitas Penutuhan Kapal <i>Name of Ship Recycling Facility</i>	: PT Samudra Marine Indonesia.
Nomor Identitas Perusahaan Penutuhan <i>Distinctive Recycling Company Identity Number</i>	: 503/00002/30-01-DPMTSP/30-08/PB/II/2018.
Alamat Fasilitas Penutuhan Kapal <i>Full address of Ship Recycling Facility</i>	: Jalan Raya Bojonegara Desa Bojonegara Kecamatan Bojonegara Kabupaten Serang Provinsi Banten Indonesia
Petugas yang dapat dihubungi <i>Primary contact person</i>	: Hadi.
Nomor telepon <i>Phone number</i>	: 082388338633.
Alamat email <i>Email address</i>	: dock@smi-shipyard.com.
Nama, alamat, dan nomor pemilik perusahaan yang dapat dihubungi <i>Name, address and contact information of ownership company</i>	: JALINGGA SINAGA Jalan Raya Bojonegara Desa Bojonegara Kecamatan Bojonegara Kabupaten Serang Provinsi Banten Indonesia
Bahasa yang digunakan <i>Working language(s)</i>	: +622545753191 Indonesia.

Dengan ini menyatakan bahwa Fasilitas Penutuhan Kapal tersebut di atas telah menerapkan sistem manajemen, prosedur, dan teknik sesuai Pasal 53 Peraturan Menteri ini.  
*This is to certify that the Ship Recycling Facility has implemented management systems, procedures, and techniques in accordance with Article 53 of the Minister Regulation.*

Dokumen Otorisasi ini berlaku sampai dengan 19 NOVEMBER 2022 dan tunduk pada pembatasan yang terdapat pada Peraturan Menteri ini.

*This Authorization is valid until NOVEMBER 19<sup>th</sup>, 2022 and is subject to the limitations identified in the Minister Regulation.*

Diterbitkan di JAKARTA  
*Issued at*

Pada tanggal 20 NOVEMBER 2019  
*Date of issue*

NOVEMBER 20<sup>th</sup>, 2019  
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  
DEPUTY DIRECTOR FOR MARINE POLLUTION PREVENTION AND  
SHIP SAFETY MANAGEMENT AND ENVIRONMENT PROTECTION

Capt. JAJA SUPARMAN, M.M.  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19670811 199903 1 001

**LAMPIRAN 14**

**LAPORAN PEMERIKSAAN PENUTUHAN KAPAL**

LAPORAN PEMERIKSAAN KONDISI TEKNIS KAPAL UNTUK  
PENUTUHAN KAPAL SESUAI DENGAN KEPUTUSAN MENTERI  
PERHUBUNGAN NO. PM. 29 TAHUN 2014  
TENTANG  
PENCEGAHAN PENCEMARAN LINGKUNGAN MARITIM  
DALAM RANGKA PENERBITAN SERTIFIKAT KESIAPAN  
PENUTUHAN KAPAL

---



**MUTIARA BERKAH III**

NAMA KAPAL : .....

**PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN**

PEMILIK KAPAL : .....

**KSOP KELAS I BANTEN  
DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KELAS I BANTEN**

Jl. Yos Sudarso No. 102  
Merak - 42438

Telp. (0254) 571009 - 571013  
571313 - 571717

Email : k-opbanten@gmail.com  
Fax : (0254) 571066

**BERITA ACARA PEMERIKSAAN/AUDIT  
STATEMENT OF INSPECTION/AUDIT**

Bahwa pada hari ini Selasa Tanggal 5 Bulan Februari Tahun 2022  
Telah dilaksanakan Pemeriksaan Audit berdasarkan surat perintah Perusahaan  
Dr. Proton Campora No. 506/Kem-Setra-11/2022 Dan Surat Perintah atas kapal  
tersebut diatas.

Nama Kapal Name of Ship	<u>ALUMARA BERKAH-III</u>	Isi Kotor Gross Tonnage (GT)	<u>02255</u>
Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	<u>PALJARAN</u>	Tanda Panggilan Distinctive Number of Letter	<u>YCHH</u>
Tipe Kapal Type of Ship	<u>CAR FERRY</u>	Nomor IMO IMO Number	<u>9352092</u>

Hasil pemeriksaan/audit yang harus dilakukan  
Followed item inspection/audit should be done:

NO	REKOMENDASI	TINDAK LANJUT
----	-------------	---------------

Catatan dan hasil pemeriksaan ini, agar ditindak lanjut, sebagaimana mestinya  
Record of above inspection as soon possible should be done as procedure

Direkomendasikan bahwa permohonan dapat :

Diterima     Ditolak     Sertifikat dapat diterbitkan     Diadakan tindakan perbaikan

Master/Chief Engineer  
Ali  
Gilvaw



Marine Inspector/Auditor

ADI WIJAYA

NIP. 19850312 200912 1 01

**LAPORAN PEMERIKSAAN KESIAPAN PENUTUHAN KAPAL**  
**SURVEY INSPECTION REPORT OF SHIP RECYCLING**

**1. DATA-DATA KAPAL**  
**SHIP PARTICULAR**

**MUTIARA BERKAH III**

- 1.1 Nama Kapal : .....  
*Name of ship* **KAPAL PENYEBRANGAN**
- 1.2 Jenis Kapal : .....  
*Type of ship* **YCHH2**
- 1.3 Nomor atau Huruf panggilan : .....  
*Call Sign* **PANJANG**
- 1.4 Pelabuhan Pendaftaran : .....  
*Port of Registry* **22266**
- 1.5 Isi Kotor ( GT ) : .....  
*Gross Tonnage* **9352092**
- 1.6 Nomor IMO : .....  
*IMO Number* **-**
- 1.7 Tanggal Pembangunan : .....  
*Date of built*
- 1.8 Tanggal Peletakan Lunas Kapal atau pada Tahapan Pembangunan yang serupa : ..... **TAHUN 2005**  
*Keel of which is laid or which is at a similar stage or construction*
- 1.9 Nama dan Alamat Pemilik Kapal : **PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN**  
*Name and address of shipowner* **DI BANDAR LAMPUNG**
- .....
- 1.10 Nama dan Alamat Tempat Penutuhan Kapal : .....  
*Name and address Ship Recycling Facility* **PT. SAMUDRA MARINE INDONESIA**  
**DI BOJONEGARA**
- 1.11 Tanggal berakhirnya Dokumen Otorisasi Pelaksanaan Penutuhan Kapal  
*Date of expiry of Document of Authorization of Ship Recycling Facilities Nama*  
**19 NOVEMBER 2022**

**2. DOKUMEN**

*Document*

- 2.1 Surat Laut : .....   
*Nationality*
- 2.2 Inventaris Material Berbahaya : .....   
*Inventory of Hazardous Material*

2.3 Daftar Muatan : .....  -  
*Cargo Manifest*

2.4 Daftar cairan termasuk limbah cair selain muatan .....  -  
*List of liquids includes liquid waste other than cargo*

### 3. MUATAN

*Cargo*

3.1 Nama Muatan :  
*Name of cargo*

Nama Name	Klas Class	Tingkat Pencemaran (P / PP / ●) Level of pollutant (P / PP / ●)	UN No. UN Number	Lokasi Penempatan Muatan Location of cargo	IMO Tank Instruction

Catatan :

P : Bahan pencemar lingkungan laut (*Marine Pollutant*)

PP : Bahan pencemar lingkungan laut yang sangat berbahaya (*Severe Marine Pollutant*).

● : Dapat menyebabkan pencemaran lingkungan laut atau sangat berbahaya bagi lingkungan laut (*Can be marine pollutant or severe marine pollutant*).

### 4. Persyaratan

*Requirement*

- a. kapal tidak diperbolehkan menggunakan material berpotensi bahaya terhadap kesehatan dan lingkungan antara lain asbes, *polychlorinated biphenyls (PCB)*, zat/bahan perusak ozon, dan anti teritip (*anti-fouling*) untuk digunakan di kapal;  x

- b. kapal yang akan dilakukan penutuhan harus memiliki daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*);
- c. daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*) sebagaimana dimaksud pada huruf b berisi informasi jumlah, volume, dan lokasi terhadap barang berbahaya yang dilarang atau dibatasi dan berpotensi berbahaya yang digunakan di kapal yaitu:
1. struktur dan perlengkapan kapal (*ship structure and equipment*) yang sekurang-kurangnya terdiri atas cat, pelapis, panel dinding, perlengkapan di geladak instalasi permesinan, dan listrik serta perpipaan;
  2. limbah operasional kapal (*ship generated waste*) yang sekurang-kurangnya terdiri dari sampah, air bilga, ruang muatan, sisa minyak kotor, dan air balas;
  3. perbekalan kapal (*ship store*) yang sekurang-kurangnya terdiri atas bahan bakar minyak, *CO<sub>2</sub> room*, pelumas, dan gas.
- d. daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*) yang ada di kapal disiapkan oleh pemilik kapal atau fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*) untuk diverifikasi oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal sebelum kapal dilakukan penutuhan;
- e. kapal sebelum dimulai pekerjaan penutuhan di lokasi fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*), maka harus dilakukan persiapan sebagai berikut:
1. meminimalkan jumlah sisa-sisa muatan, minyak bahan bakar dan pelumas, bahan-bahan kimia dan limbah yang ada di atas kapal;
  2. tangki muatan dan ruang pompa muatan pada kapal tangki minyak harus dalam kondisi aman untuk dimasuki (*safe for entry*) dan aman untuk pekerjaan panas (*safe for hot work*);
  3. menyediakan semua informasi kepada fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*) untuk merancang rencana penutuhan kapal termasuk daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*) yang ada di kapal;
  4. jika fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*) tidak memiliki peralatan pengelolaan limbah dan/atau sampah maka limbah dan/atau sampah yang ada di atas kapal harus dibuang pada pelabuhan terakhir sebelum diserahkan ke fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*);

5. memastikan bahwa cairan yang potensial berbahaya dari kapal sudah dikeringkan di fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*);
6. memastikan bahwa air balas kapal telah dikelola sesuai dengan aturan nasional maupun internasional.

f. kapal telah diperiksa sebelum pekerjaan penutuhan kapal (*ship recycling*) dimulai, yang meliputi pemeriksaan daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*) dan persyaratan dokumen otorisasi pelaksanaan pada fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*)

**4 Sertifikat Inventaris Material Berbahaya yang ada di kapal**  
***Inventory Hazardous Material Certificate on board***

Nomor : .....  
*Number*

Masa berlaku s/d : .....  
*Validity date*

**5 Rekomendasi Pemeriksaan :**

*Recommendation*

*Telah dilaksanakan pengawasan dalam rangka persiapan penutuhan kapal secara umum kondisi kapal dan fasilitas penutuhan secara umum baik*

**Merak, 22 JULI 2022**

MENGETAHUI  
ACKNOWLEDGE

KEPALA BIDANG STATUS HUKUM DAN  
SERTIFIKASI KAPAL

KEPALA SEKSI SERTIFIKASI KAPAL

**Capt. PRIHARTANTA EKA BUDI JATMIKA, M.M**  
Pembina Tk.I (IV/b)  
NIP. 19690423 199709 1 001

**YUDI KUSMIYANTO, M.MTr., M.Mar.E**  
PENATA TK.I (III/d)  
NIP. 19701224 199203 1 002

PEMERIKSA  
MARINE INSPECTOR

**ADI WIJAYA**  
NIP. 19850312200912 1 003

**LAMPIRAN 15**

**LAPORAN PEMERIKSAAN INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS**

LAPORAN PEMERIKSAAN KONDISI TEKNIS KAPAL  
UNTUK PENUTUHAN KAPAL SESUAI DENGAN  
KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NO. PM. 29  
TAHUN 2014  
TENTANG  
PENCEGAHAN PENCEMARAN LINGKUNGAN MARITIM  
DALAM RANGKA PENERBITAN SERTIFIKAT  
INVENTARIS MATERIAL BERBAHAYA

---



**MUTIARA BERKAH III**

NAMA KAPAL : .....

**PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN**

PEMILIK KAPAL : .....

KSOP KELAS I BANTEN  
DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KELAS I BANTEN**

Jl. Yos Sudarso No. 102 Merak - 42438 | Telp. (0254) 571009 - 571013 571313 - 571717 | Email : kspbanten@gmail.com Fax : (0254) 571066

**BERITA ACARA PEMERIKSAAN/AUDIT  
STATEMENT OF INSPECTION/AUDIT**

Bahwa pada hari ini Selasa Tanggal 5 Bulan Februari Tahun 2022  
Telah dilaksanakan Pemeriksaan / Audit berdasarkan surat permohonan Perusahaan P. Prasin Lampung No. 636/1001-14/2022 Dan Surat Perintah atas kapal tersebut diatas. 01/2022

Nama Kapal <i>Name of Ship</i>	<u>Mulyana Barakat III</u>	Isi Kotor <i>Gross Tonnage (GT)</i>	<u>212068</u>
Pelabuhan Pendaftaran <i>Port of Registry</i>	<u>Pandora</u>	Tanda Panggilan <i>Distinctive Number of Letter</i>	<u>JCHHA</u>
Tipe Kapal <i>Type of Ship</i>	<u>Car Ferry</u>	Nomer IMO <i>IMO Number</i>	<u>9352090</u>

Hasil pemeriksaan/audit yang harus dilakukan  
*Followed item inspection/audit should be done*

NO	REKOMENDASI	TINDAK LANJUT

Catatan dan hasil pemeriksaan ini agar ditindak lanjut sebada mungkin mestinya  
*Record of above inspection as soon possible should be done as procedure*

Direkomendasikan bahwa permohonan dapat :

- Diterima   
  Ditolak   
  Sertifikat dapat diterbitkan   
  Diadakan tindakan perbaikan

Master/Chief Engineer  
  
 G. Tol...  
 G. Tol...

Marine Inspector/Auditor  
  
**ADI WILAYA**  
 NIP. 19950312 200912 1 003

**LAPORAN PEMERIKSAAN PENUTUHAN KAPAL**  
*SURVEY INSPECTION REPORT OF SHIP RECYCLING*

**1. DATA-DATA KAPAL**  
**SHIP PARTICULAR**

1.1 Nama Kapal : **MUTIARA BERKAH III**  
*Name of ship*

1.2 Jenis Kapal : **KAPAL PENYEBRANGAN**  
*Type of ship*

1.3 Nomor atau Huruf panggilan : **Y C H H 2**  
*Call Sign*

1.4 Pelabuhan Pendaftaran : **PANJANG**  
*Port of Registry*

1.5 Isi Kotor ( GT ) : **22266**  
*Gross Tonnage*

1.6 Tanggal Pembangunan : .....  
*Date of built*

1.7 Tanggal Peletakan Lunas Kapal atau pada Tahapan Pembangunan yang serupa : **TAHUN 2005**  
*Keel of which is laid or which is at a similar stage of construction*

**2. MUATAN**  
**CARGO**

2.1 Nama Muatan :  
*Name of cargo*

Nama Name	Klas Class	Tingkat Pencemaran ( P / PP / ● ) Level of pollutant ( P / PP / ● )	UN No. UN Number	Lokasi Penempatan Muatan Location of cargo	IMO Tank Instruction

Catatan :

P : Bahan pencemar lingkungan laut (*Marine Pollutant*)

PP : Bahan pencemar lingkungan laut yang sangat berbahaya (*Severe Marine Pollutant*).

- : Dapat menyebabkan pencemaran lingkungan laut atau sangat berbahaya bagi lingkungan laut (*Can be marine pollutant or severe marine pollutant*).

### 3. Dokumentasi

*Documentation*

- a. kapal tidak diperbolehkan menggunakan material berpotensi bahaya terhadap kesehatan dan lingkungan antara lain asbes, *polychlorinated biphenyls (PCB)*, zat/bahan perusak ozon, dan anti teritip (*anti-fouling*) untuk digunakan di kapal;
- b. kapal yang akan dilakukan penutuhan harus memiliki daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*);
- c. daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*) sebagaimana dimaksud pada huruf b berisi informasi jumlah, volume, dan lokasi terhadap barang berbahaya yang dilarang atau dibatasi dan berpotensi berbahaya yang digunakan di kapal yaitu:
  1. struktur dan perlengkapan kapal (*ship structure and equipment*) yang sekurang-kurang terdiri atas cat, *pelapis*, panel dinding, perlengkapan di geladak instalasi permesinan, dan listrik serta perpipaan;
  2. limbah operasional kapal (*ship generated waste*) yang sekurang-kurangnya terdiri dari sampah, air bilga, ruang muatan, sisa minyak kotor, dan air balas;
  3. perbekalan kapal (*ship store*) yang sekurang-kurangnya terdiri atas bahan bakar minyak,  $CO_2$  room, pelumas, dan gas.
- d. daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*) disiapkan oleh pemilik kapal atau fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*) untuk diverifikasi oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal sebelum kapal dilakukan penutuhan;
- e. kapal sebelum dimulai pekerjaan penutuhan di lokasi fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*), maka harus dilakukan persiapan sebagai berikut:

1. meminimalkan jumlah sisa-sisa muatan, minyak bahan bakar dan pelumas, bahan-bahan kimia dan limbah yang ada di atas kapal;
  2. tangki muatan dan ruang pompa muatan pada kapal tangki minyak harus dalam kondisi aman untuk dimasuki (*safe for entry*) dan aman untuk pekerjaan panas (*safe for hot work*);
  3. menyediakan semua informasi kepada fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*) untuk merancang rencana penutuhan kapal termasuk daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*) yang ada di kapal;
  4. jika fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*) tidak memiliki peralatan pengelolaan limbah dan/atau sampah maka limbah dan/atau sampah yang ada di atas kapal harus dibuang pada pelabuhan terakhir sebelum diserahkan ke fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*);
  5. memastikan bahwa cairan yang potensial berbahaya dari kapal sudah dikeringkan di fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*);
  6. memastikan bahwa air balas kapal telah dikelola sesuai dengan aturan nasional maupun internasional.
- f. kapal telah diperiksa sebelum pekerjaan penutuhan kapal (*ship recycling*) dimulai, yang meliputi pemeriksaan daftar inventaris material berbahaya (*inventory of hazardous materials*), rencana penutuhan kapal (*ship recycling plan*), dan persyaratan dokumen otorisasi pelaksanaan pada fasilitas penutuhan kapal (*ship recycling facilities*) dan diterbitkan sertifikat kesiapan penutuhan kapal

#### 4.3 Kondisi Umum :

*General Condition :*

Perlengkapan/ peralatan pemuatan : .....  
*Loading Equipments/Appliances* : .....  
 Kondisi Tali Pengikat : .....  
*Condition of lashing* : .....

5 Sertifikat Fitness yang ada di kapal

*Fitness certificate on board*

Nomor : .....  
 Number : .....  
 Masa berlaku s/d : .....  
 Validity date : .....

6 Rekomendasi Pemeriksaan :

**Recommendation**

*Telah dilaksanakan pengawasan dalam rangka persiapan penutupan kapal secara umum kondisi kapal dan fasilitas penutupan secara umum baik*

**Merak, 22 JULI 2022**

MENGETAHUI  
 ACKNOWLEDGE

KEPALA BIDANG STATUS HUKUM DAN  
 SERTIFIKASI KAPAL

KEPALA SEKSI SERTIFIKASI KAPAL

Capt. PRIHARTANTA EKA BUDI JATMIKA, M.M  
 Pembina Tk.I (IV/b)  
 NIP. 19690423 199709 1 001

YUDI KUSMIYANTO, M.MTr., M.Mar.E  
 PENATA TK.I (III/d)  
 NIP. 19701224 199203 1 002

PEMERIKSA  
 MARINE INSPECTOR

ADI WIJAYA  
 NIP. 19850312200912 1 003

Catatan :

- P : Bahan pencemar lingkungan laut (*Marine Pollutant*)  
 PP : Bahan pencemar lingkungan laut yang sangat berbahaya (*Severe Marine Pollutant*).  
 • : Dapat mencemari lingkungan laut atau sangat berbahaya bagi lingkungan laut (*can be marine pollutant or severe marine pollutant*).

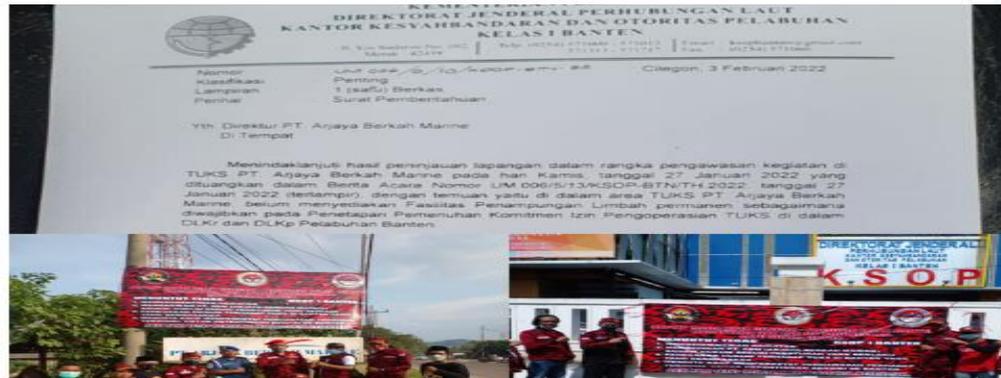
## LAMPIRAN 16

### PEMBERITAAN KEGIATAN PENUTUHAN KAPAL

#### KSOP Kelas 1 Banten Berhentikan Sementara Penutupan Kapal Tongkang Di PT.ABM, Deni Bastari : Kami Berencana Surati Kapolda Banten Terkait PT.ABM



Martin Mardini  
Jumat, 4 Februari 2022 - 21:43 221 views



Kabupaten Serang. Gabungan LSM dan Ormas yang terdiri dari Komando Kesatuan Pembela Merah Putih (KKPMP), Lembaga Perlindungan Konsumen Merah Putih (LPKMP) KKPMP dan Paguron Jalak Banten Nusanantara (PJBN) yang ada di kota Cilegon, menyikapi penutupan atau pemotongan kapal tongkang di PT.Arjaya Berkah Marine (ABM) yang berlokasi di Desa Mangunreja Kecamatan Puloampel Kabupaten Serang.

Informasi awak media Gabungan dari LSM dan Ormas menuntut agar Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten Memberhentikan kegiatan penutupan di PT.ABM dan memberi sanksi tegas kepada PT.ABM, yang di duga melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku. Gabungan LSM dan Ormas yang menyikapi penutupan di PT.ABM sudah melakukan Audiensi dan Pemasangan Spanduk terkait tuntutan tersebut.

Menurut Ketua Markas Daerah (Mada) KKPMP kota Cilegon, Deni Bastari saat di temui awak media, Jum'at(04/02/22), menerangkan bahwa pihaknya sudah mendapatkan informasi terkait surat yang di keluarkan KSOP kelas 1 Banten ke PT.ABM.

"Pertanggal 3 Januari 2022, KSOP sudah memberikan surat himbuan untuk PT.ABM agar memberhentikan sementara kegiatan penutupan"ungkap ketua KKPMP kota Cilegon.

Lanjutnya, Bastari menerangkan bahwa pihaknya berencana untuk menyurati Kapolda Banten terkait persoalan penutupan dan perizinan PT.ABM.

"Ga sampai pemberitahuan sementara dari KSOP saja, kami berencana surati Kapolda Banten terkait PT.ABM, agar Polda Banten menutup perusahaan tersebut dengan tembusan ke Kapolri,beberapa kementerian dan Presiden"ungkapnya

Sementara ketua PJBN kota Cilegon, Syamsudin Yusuf atau biasa disapa Abel menerangkan bahwa persoalan perizinan dan penutupan di PT.ABM harus di tindak tegas.

Homepage / Daerah

## Diduga Telah Terjadi Pemotongan Kapal Ilegal di Serang Banten

Rin Redaksi Rabu, 26 Januari 2022  
Daerah, HuKtm



**SERANG**– Diduga telah terjadi pemotongan kapal ilegal di salah satu dock yang berada di area PT Arjaya Berkah Marine Kecamatan Pulo Ampel Kabupaten Serang Banten, Selasa (25/01/2022).

Dalam rangka monitoring sosial kontrol yang dilakukan oleh tiga lembaga yaitu KKPMP, PJBK dan LPKMP dan masyarakat sekitar di wilayah hukum Pulo Ampel, telah menemukan kejanggalan di salah satu dock di area PT Arjaya Berkah Marine sedang melakukan pemotongan kapal tongkang sebanyak dua unit.

Pemotongan kapal tongkang itu seharusnya memiliki surat-surat perizinan yang sah dan secara prosedural surat itu masih dalam pengurusan di instansi terkait, setelah di mintai keterangan via telpon kepada penggaug jawab PT Arjaya Berkah Marine Fathur memang benar surat-surat tersebut sedang dalam proses pengurusan.

“Tapi kenyataannya setelah kami kroscek ke lapangan ternyata kapal tongkang tersebut dalam proses pemotongan sudah kurang lebih 5 hari di kerjakan, jadi bila kita lihat dari segi hukum bahwa pelaksanaan pemotongan kapal tongkang ini bisa dikatakan melanggar hukum,” tegas Ketua KKPMP Kota Cilegon, Bastari Deni.

Menurut Ketua PJBK Kota Cilegon, Abheel menyampaikan bahwa kami mendapatkan laporan dari masyarakat sekitar bahwasanya dok di area PT Arjaya Berkah Marine ini menjadi tempat penutuhan kapal tongkang untuk di scrap dan begitu kami investigasi di lapangan ternyata benar apa yang dikatakan masyarakat dock tersebut sedang melakukan aktivitas penutuhan kapal tongkang.

Adapun terkait perizinan, otorisasi dan sebagainya belum begitu kami ketahui dan kami menduga penutuhan kapal tongkang tersebut ilegal dan juga dari para pekerja tidak menggunakan sefty K3 dan yang sangat dikhawatirkan adalah pencemaran limbah, karna penutuhan tersebut dilakukan diatas air laut,” papar Abheel. (Bagindo Yakub)



### Kebakaran Surya Chandra di PT DSM

## Soal Limbah B3 Kapal, KSOP Lempar ke DLH Banten

🕒 15 Juli 2022 📍 Redaksi

**Potretkota.com** - Pihak Kesaybhandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten Sebagai Regulator tidak bisa menunjukan Sertifikasi Limbah B3 pada kapal Surya Chandra yang telah dilakukan pemotongan oleh PT Damai Sekawan Marine (DSM), berujung kebakaran.

Humas Kesaybhandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten Doni Renaldi, menjelaskan bahwa insiden kebakaran yang terjadi pada pump room kapal Surya Chandra tersebut yang terjadi pada tanggal (9/7/2022) kemarin masih dalam pemeriksaan.

"Masih dalam proses pemeriksaan kepada pihak DSM (Damai Sekawan Marine). Nanti kami akan infokan setelah selesai pemeriksaan," kata Doni Renaldi, Kamis (14/7/2022).

Pihak Kesaybhandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten juga tidak bisa menunjukan sertifikasi limbah B3 kapal Surya Chandra. Malah Kesaybhandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten beralasan, bahwa Sertifikasi Limbah B3 kapal Surya Chandra berada di Dinas Lingkungan Hidup (Provinsi Banten).

"Untuk Informasi terkait sertifikat limbah B3 minta informasi ke Dinas LH yang menerbitkan atau ke perusahaan tersebut. Pihak KSOP Tidak menyimpan data tersebut," kilah Humas Doni Renaldi.

Perlu diketahui, merujuk kepada Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No 29 Tahun 2014 Pasal 52 Huruf F menjelaskan, bahwa Kapal yang akan dilakukan pemotongan (ship recycling) harus dilakukan pemeriksaan yang meliputi Pemeriksaan Daftar Inventaris Material Berbahaya, Rencana Penutuhan Kapal, dan Pelaksanaan Dokumen Otorisasi pada Fasilitas Penutuhan Kapal. Setelah semua berkas sudah sesuai dengan mekanisme penutuhan, maka pihak otoritas akan mengeluarkan sertifikat kesiapan penutuhan kapal.

Sebelumnya diberitakan, Pegiat Lingkungan Hidup Roni Hasroni menilai ada Dampak serius dari penyebab insiden kebakaran pada pump room kapal Surya Chandra yang sedang dilakukan pemotongan oleh Pihak Damai Sekawan Marine Salah satu perusahaan penggalangan kapal yang terletak di Desa Margasari, Kecamatan Pulo Ampel, Kabupaten Serang.

Kebakaran tersebut, kata Roni, telah menimbulkan pencemaran udara yang cukup serius bagi lingkungan. Klasifikasi bentuk kebakaran menurut peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 04/MEN/1980 Bab I Pasal 2, ayat 1 mengklasifikasikan kebakaran menjadi 4 kategori.

"Berbeda dengan (NFFPA) National Fire Protection Association yang memiliki 5 kategori. Tinggal kita cocokan saja dengan kejadian yang terjadi kemarin. Kemudian apakah pihak perusahaan penggalangan yang dimaksud telah memenuhi peraturan yang berlaku, seperti Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja," tegas Roni. **(bnu)**

## Pemotongan Kapal Ilegal di Merak

Kabar Banten - 27 Juli 2020, 04:59 WIB

**AKTIVITAS** pemotongan kapal di bibir Pantai Pularida, Kelurahan Lebak Gede, Kecamatan Pulomerak, menjadi perhatian sejumlah pihak. Aktivitas usaha tersebut diduga ilegal karena dilaksanakan tanpa izin dari pihak berwenang.

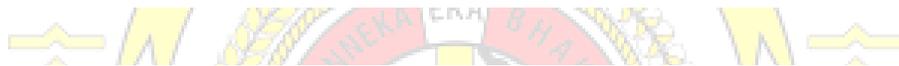
Informasi yang berhasil dihimpun, pemotongan kapal dilakukan PT Wahana Karya Maritim, perusahaan pemilik Kapal Motor Penumpang (KMP) Rosmala juga pemilik kapal yang lagi dipotong.

Pemotongan kapal dilakukan di atas lahan perusahaan yang sama. Namun diketahui, secara peruntukan bibir Pantai Pularida bukan lokasi pemotongan kapal.



Hendi, warga setempat mengatakan, jika pemotongan kapal baru dilakukan beberapa pekan terakhir. Kegiatan ini tidak bisa dilihat dari jalan utama karena Pantai Pularida ditutup oleh pagar tinggi.

"Kalau dilihat dari laut bisa kelihatan. Tapi dari jalan raya enggak bisa, karena tertutup pagar," katanya, kemarin.



Menurut Hendi, beberapa tahun lalu sempat ada kegiatan sama. Namun saat itu, Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) Kota Cilegon langsung melakukan penutupan.

"Dulu juga pernah ada pemotongan kapal di sini, tapi kan langsung ditutup Satpol PP," ujarnya.

Sementara itu, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Banten Victor Vikki membenarkan jika aktivitas pemotongan KMP Rosmala di Pantai Pularida ilegal. Dia menegaskan, jika Pantai Pularida bukan lokasi pemotongan kapal.



"Itu kan TUKS (Terminal Untuk Kepentingan Sendiri), sudah kami surati. Di situ memang tidak boleh ada pemotongan," tuturnya.

Ia menuturkan, pada dasarnya pihak perusahaan telah memiliki izin penghapusan kapal. Sehingga PT Wahana Karya Maritim diperbolehkan untuk memotong kapal tersebut.

Menurut dia, kapal yang dipotong tidak masalah, karena sudah ada sertifikat penghapusannya. Hanya tempatnya, seharusnya tidak di situ. (Sigit Angki Nugraha)\*

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : MEIANA SULISTYONINGRUM
2. Tempat dan Tanggal Lahir : BOYOLALI, 04 MEI 2000
3. NIT : 561911317395 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : BARATAN RT003/RW002, BANGSALAN, TERAS,  
BOYOLALI
6. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : AGUS YATMANTO  
Pekerjaan : KARYAWAN SWASTA
  - b. Ibu : DWI SANTINI  
Pekerjaan : KARYAWAN SWASTA
7. Pendidikan Formal
  - a. Sekolah Dasar : SD N 2 BANGSALAN
  - b. SMP : SMP N 1 TERAS
  - c. SMA : SMA N 1 TERAS
  - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
8. Pengalaman Praktik Darat
  - a. PT. BINTANG SAMUDRA UTAMA CABANG MERAK  
13 Agustus 2021 – 13 Februari 2022
  - b. KANTOR KSOP KELAS I BANTEN  
01 Maret 2022 – 29 Juli 2022

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY  
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING  
No. 1240/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/06/2023**

---

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : MEIANA SULISTYONINGRUM  
NIT : 561911317395 K  
Prodi/Jurusan : TALK  
Judul : IMPLEMENTASI PENGAWASAN PENUTUHAN KAPAL  
(SHIP RECYCLING) YANG AMAN DAN RAMAH  
LINGKUNGAN DI WILAYAH KANTOR KSOP KELAS I  
BANTEN

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 28%\* (Dua Puluh Delapan Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 14 Juni 2023

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH  
NIP. 19750119 199803 2 001

\*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"