



**PENANGGULANGAN MUATAN BATUBARA YANG BERASAP  
KETIKA PEMUATAN DI MV. THEMISTOCLES DI MUARA  
BERAU ANCHORAGE YANG DIAGENI OLEH PT. INDO  
DHARMA TRANSPORT CABANG SAMARINDA**

**SKRIPSI**

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

Oleh

**MUHAMMAD LUBAAB AFKAARY**  
**NIT. 531611306236 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENANGGULANGAN MUATAN BATUBARA YANG BERASAP KETIKA  
PEMUATAN DI MV. THEMISTOCLES DI MUARA BERAU  
ANCHORAGE YANG DIAGENI OLEH PT. INDO DHARMA  
TRANSPORT CABANG SAMARINDA**

Disusun Oleh :

**MUHAMMAD LUBAAB AFKAARY**  
**NIT. 531611306236 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang

Dosen Pembimbing

Materi



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

Dosen Pembimbing

Metodologi dan Penulisan



**Capt. TRI KISMANTORO, M.M., M.Mar**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19751012 199808 1 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan



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

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ **Penanggulangan Muatan Batubara Yang Berasap Ketika Pemuatan Di Mv. Themistocles Di Muara Berau Anchorage Yang Diageni Oleh Pt. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda** ”.

Karya,

Nama : MUHAMMAD LUBAAB AFKAARY

NIT : 531611306236 K

Program Studi : D.IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari .....

tanggal.....

Semarang, Agustus 2020

Penguji I

Penguji II

Penguji III

  
Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M. Sc.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

  
DARYANTO, SH, M.M  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19580324 198403 1 002

  
Capt. AGUS HADI PURWANTOMO, SP.1. M.Mar  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19560824 198203 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

  
Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M. Sc.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MUHAMMAD LUBAAB AFKAARY

NIT : 531611306236 K

Program Studi : D.IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul “Penanggulangan Muatan Batubara Yang Berasap Ketika Pemuatan Di MV. Themistocles Di Muara Berau *Anchorage* Yang Diageni Oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda”.

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 yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Agustus 2020

Yang menyatakan,



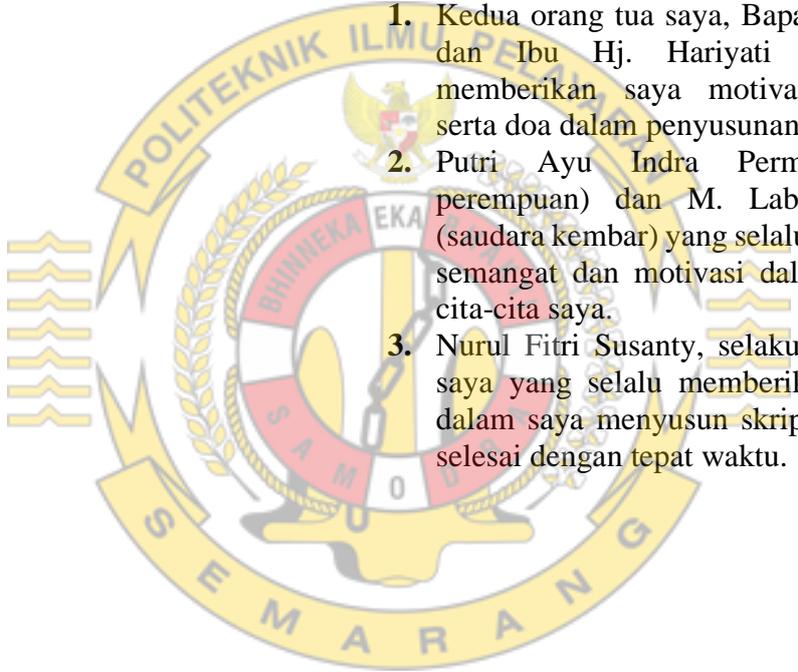
**MUHAMMAD LUBAAB AFKAARY**  
NIT. 531611306236 K

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Jalani, Nikmati dan Syukuri apa yang menjadi pilihan hidupmu.
2. Menuntut ilmu itu wajib bagi setiap muslim. (H. R. Ibnu Majah).
3. “Dan Kami wajibkan kepada manusia agar (berbuat) kebaikan kepada kedua orang tuanya. Dan jika keduanya memaksamu untuk menyekutukan Aku dengan sesuatu yang engkau tidak mempunyai ilmu tentang itu, maka janganlah engkau patuhi keduanya. Hanya kepada-Ku tempat kembalimu, dan akan aku beritakan kepadamu apa yang telah kamu kerjakan.

(Q.S. Al-Ankabut : 8).

### Persembahan :

1. Kedua orang tua saya, Bapak H. Sukardi dan Ibu Hj. Hariyati yang selalu memberikan saya motivasi, semangat serta doa dalam penyusunan skripsi saya.
  2. Putri Ayu Indra Permana (kakak perempuan) dan M. Labaieb Faikary (saudara kembar) yang selalu memberikan semangat dan motivasi dalam mencapai cita-cita saya.
  3. Nurul Fitri Susanty, selaku teman dekat saya yang selalu memberikan semangat dalam saya menyusun skripsi ini sampai selesai dengan tepat waktu.
- 

## PRAKATA

*Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Puji syukur kehadiran Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Penanggulangan Muatan Batubara Yang Berasap Ketika Pemuatan Di MV. Themistocles Di Muara Berau *Anchorage* Yang Diageni Oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda” dengan baik dan tepat waktu.

Skripsi berjudul “Penanggulangan Muatan Batubara Yang Berasap Ketika Pemuatan Di MV. Themistocles Di Muara Berau *Anchorage* Yang Diageni Oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda” ini disusun oleh penulis guna memenuhi persyaratan untuk mendapatkan gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaraan di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan secara materiil dan spiritual dari berbagai pihak. Untuk itu, dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M, selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Daryanto, S.H, M.M selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Bapak Capt. Tri Kismantoro, M.M, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan Skripsi.

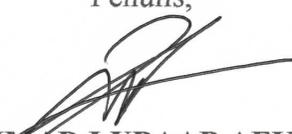
5. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Orang Tua Penulis, H. Sukardi dan Hj. Hariyati yang selalu memberikan semangat, motivasi, serta doa restu dalam penyusunan skripsi ini.
7. Putri Ayu Indra Permana (Kakak perempuan) dan M. Labaieb Faikary (Saudara kembar) yang selalu memberikan wejangan untuk saya dalam meraih cita-cita saya.
8. PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda yang memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan praktek darat.
9. Seluruh karyawan PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda, yang dengan ikhlas menularkan ilmu kepada penulis saat melaksanakan praktek darat.
10. Seluruh teman-teman seangkatan LIII khususnya kelas K VIII B, yang selalu memberikan semangat dan hiburan dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran agar disaat mendatang penulis dapat membuat penulisan yang lebih baik. Akhirnya, penulis berharap skripsi ini dapat menjadikan ladang ilmu dan bermanfaat bagi pembaca.

*Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

Semarang, Agustus 2020

Penulis,

  
**MUHAMMAD LUBAAB AFKAARY**  
**NIT. 531611306236 K**

## ABSTRAKSI

**Muhammad Lubaab Afkaary**, 2020, NIT : 531611306236 K :“Penanggulangan Muatan Batubara Yang Berasap Ketika Pemuatan Di MV. Themistocles Di Muara Berau Anchorage Yang Diageni Oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Daryanto, SH, MM, Pembimbing II : Capt. Tri Kismantoro, M.M, M.Mar.

Batubara adalah salah satu muatan curah yang berbahaya, karena memiliki karakteristik yang keras, mudah panas oleh lingkungan dan mudah mengeluarkan gas. Batubara berasap terjadi ketika proses pemuatan di MV. Themistocles, atas dasar tersebut penulis mengangkat rumusan masalah faktor-faktor apa yang menyebabkan mutan batubara tersebut berasap, dampak yang terjadi ketika proses pemuatan batubara mengeluarkan asap, serta penanggulangan ketika muatan batubara berasap ketika proses pemuatan.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini, adalah metode penelitian kualitatif yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata dari pengamatan secara langsung oleh penulis saat melaksanakan praktek darat. Dalam hal ini pengumpulan data berupa pendekatan terhadap obyek melalui observasi, wawancara, studi pustaka serta studi dokumentasi secara langsung terhadap subyek/narasumber.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan selama penulis melaksanakan praktek darat dan di atas kapal MV. Themistocles terkait masalah berasapnya batubara saat proses pemuatan adalah faktor lingkungan yang tidak menentu, karakteristik fisik dan kimia batubara yang mudah mengeluarkan gas dan memiliki banyak kandungan kimia di dalamnya, pihak *shipper* yang kurang memperhitungkan dalam pengiriman *cargo* ke kapal untuk dimuat. Dampak yang terjadi apabila itu terjadi adalah para pekerja di atas kapal baik crew kapal dan *stevedores* kesehatan mereka akan terganggu secara tidak langsung. Dalam hal ini, dapat disimpulkan bahwa upaya penanggulangan muatan batubara yang berasap saat proses bongkar muat dapat dilakukan dari sudut pandang muatan, dapat dilakukan dengan *colling down*, dan penyiraman cairan kimia. Dari sudut pandang sumber daya manusianya, *shipper* sebagai pemilik barang harus lebih cermat dan tepat dalam mengirimkan barang yang bisa diterima oleh kapal dan dengan kualitas yang bagus. Karena suhu batubara mempengaruhi kualitas batubara itu sendiri.

**Kata Kunci** : Batubara, Penanggulangan, Pemuatan.

## ABSTRACT

**Muhammad Lubaab Afkaary**, 2020, NIT: 531611306236 K: "Overcoming Smoky Coal Cargo When Loading at MV. Themistocles in Muara Berau Anchorage, which is Agent by PT. Indo Dharma Transport Samarinda Branch ". Essay. Diploma IV Program, Sea Transportation and Port Study Management Program, Semarang Shipping Polytechnic, Advisor I: Daryanto, SH, MM, Advisor II: Capt. Tri Kismantoro, M.M, M.Mar.

Coal is one of the dangerous bulk loads, because it has hard characteristics, is easily heated by the environment and easy to release gas. Smoky coal occurs during the loading process in MV. Themistocles, on this basis the authors raise the problem formulation of what factors cause the coal mutant to smoke, the impact that occurs when the coal loading process emits smoke, and countermeasures when the coal loading smokers during the loading process.

The method used in this study, is a qualitative research method that produces descriptive data in the form of words from direct observation by the author when carrying out land practice. In this case the data collection in the form of an approach to the object through observation, interviews, and study documentation directly on the subject / resource person.

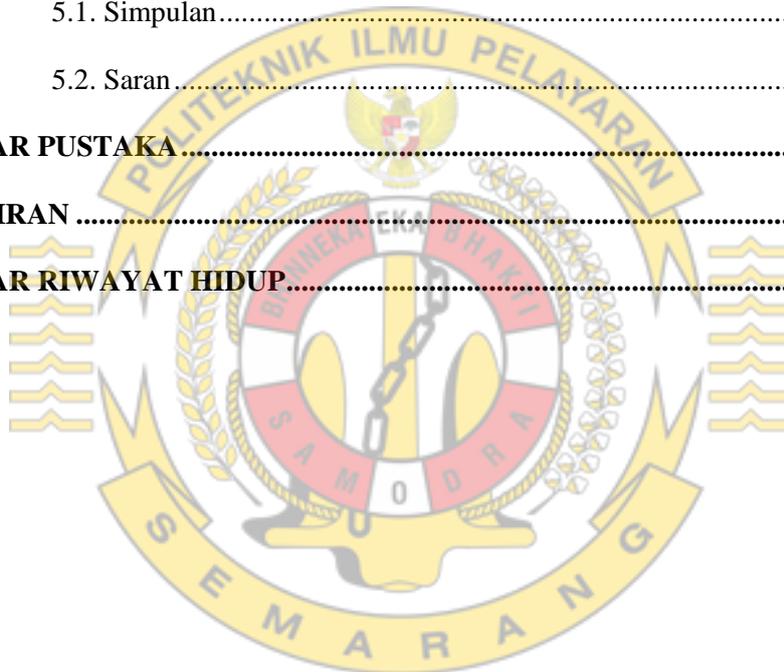
Based on the results of research and discussion during the authors carry out practice on land and on the MV. Themistocles related to the problem of smoky coal during the loading process are uncertain environmental factors, physical and chemical characteristics of coal that are easy to emit gas and have a lot of chemical content in it, the performance of ship crews that are less responsive to loading problems, the shipper does not take into account the shipping of goods to ship to be loaded. The impact that occurs when it happens is that workers on board both crew and stevedores their health will be indirectly disrupted. In this case, it can be concluded that the effort to overcome the loading of smoky coal during the loading and unloading process can be done from the point of view of the load, can be done by colling down, and watering the chemical liquid. From the point of view of its human resources, the shipper as the owner of the goods must be more careful and precise in sending goods that can be accepted by the ship and with good quality. Because coal temperature affects the quality of the coal itself.

**Keywords:** Coal, Countermeasures, Loading.

## DAFTAR ISI

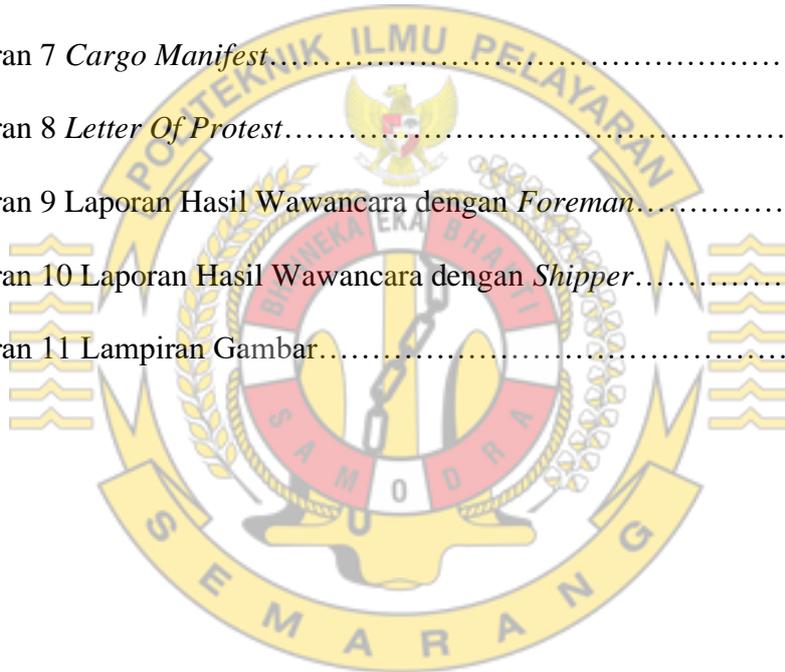
<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA.....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAKSI .....</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar belakang .....	1
1.2. Rumusan masalah.....	3
1.3. Tujuan penelitian .....	3
1.4. Manfaat penelitian .....	3
1.5. Sistematika penulisan.....	4
<b>BAB II : LANDASAN TEORI.....</b>	<b>6</b>
2.1. Tinjauan pustaka.....	6
2.2. Kerangka pikir penelitian.....	21
<b>BAB III : METODE PENELITIAN.....</b>	<b>23</b>
3.1. Metode penelitian yang digunakan .....	23
3.2. Jenis penelitian yang digunakan.....	25
3.3. Lokasi dan waktu penelitian .....	26
3.4. Sumber data .....	27

3.5. Metode pengumpulan data.....	28
3.6. Teknik analisis data.....	31
<b>BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>33</b>
4.1. Gambaran umum perusahaan.....	33
4.2. Hasil penelitian .....	38
4.3. Pembahasan masalah .....	50
<b>BAB V : PENUTUP .....</b>	<b>60</b>
5.1. Simpulan.....	60
5.2. Saran.....	61
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>62</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>64</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....</b>	<b>83</b>



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Crew List</i> of MV. Themistocles.....	63
Lampiran 2 <i>Ship Particular</i> .....	64
Lampiran 3 <i>Draft Bill of Lading</i> .....	65
Lampiran 4 <i>Statement of Fact</i> .....	66
Lampiran 5 <i>Time Sheet</i> .....	67
Lampiran 6 <i>Mate's Receipt</i> .....	74
Lampiran 7 <i>Cargo Manifest</i> .....	75
Lampiran 8 <i>Letter Of Protest</i> .....	76
Lampiran 9 Laporan Hasil Wawancara dengan <i>Foreman</i> .....	77
Lampiran 10 Laporan Hasil Wawancara dengan <i>Shipper</i> .....	79
Lampiran 11 Lampiran Gambar.....	81



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Berdasarkan pengalaman praktek darat yang telah dilaksanakan oleh penulis di MV. Themistocles pada bulan Oktober-November 2018 di Muara Berau *Anchorage*, Kalimantan Timur, kegiatan bongkar muat khususnya muatan batubara menjadi fokus utama dalam pelaksanaan *transshipment* yang efisien, efektif dan cepat. Dalam konteks ini, penulis bertindak sebagai *Agent On Board* di kapal tersebut.

Dari pernyataan di atas, penulis dapat menyimpulkan bahwa bongkar muat adalah kegiatan yang membongkar dan memuat barang dari dan ke atas kapal di pelabuhan maupun *ship to ship* di tengah laut yang dilaksanakan oleh pihak kapal & instansi terkait di darat dengan pengerjaan semaksimal mungkin oleh kedua belah pihak. Untuk memperlancar proses bongkar muat barang, sangat perlu dibutuhkan TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) yang cekatan dan peralatan bongkar muat yang mumpuni agar proses bongkar muat barang menjadi cepat dan efisien.

Kegiatan yang umumnya terjadi di Pelabuhan Samarinda adalah kegiatan bongkar muat yang terjadi di tengah laut/*transshipment*. Agar proses bongkar muat tersebut berjalan dengan baik, maka harus diikuti dengan prinsip-prinsip pemuatan.

Agar semua di atas dapat terlaksana dengan baik maka perlu adanya kerjasama yang baik antara *agent, shipper, surveyor, stevedores*, dan pihak

kapal selama proses pemuatan batubara yang berlangsung di tengah laut. Pada suatu kondisi tertentu tercapailah suatu suhu di mana batubara itu akan menangas (membara) sendiri dan akhirnya mengeluarkan asap. Dari kejadian tersebut mengakibatkan yang seharusnya kapal tongkang batubara berjumlah 5 (lima) sampai 7 (tujuh) kapal tongkang menjadi 22 (dua puluh dua) kapal tongkang berisi muatan batubara.

Pada suhu 55°C merupakan suhu paling tinggi yang bisa diterima oleh pihak kapal untuk pemuatan batubara. Akan tetapi, saat penulis melaksanakan penelitian selama praktek darat, khususnya pada saat pemuatan batubara di MV. Themistocles belum dapat berjalan secara optimal karena adanya pemuatan muatan batubara yang tidak sesuai dengan persyaratan pokok penanganan yaitu melindungi muatan dimana muatan batubara yang akan dimuat memiliki nilai suhu melebihi suhu normal batubara sehingga terdapat kendala seperti halnya, muatan batubara tersebut berasap dan memiliki resiko kebakaran sehingga muatan tersebut rusak dan membuat proses bongkar muat tersebut berjalan tidak sesuai jadwal atau mengalami keterlambatan. Berdasarkan uraian tersebut penulis tertarik untuk melaksanakan penelitian dengan judul "**Penanggulangan Muatan Batubara Yang Berasap Ketika Pemuatan Di MV. Themistocles Di Muara Berau Anchorage Yang Diageni Oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda**".

## 1.2. Rumusan Masalah

Dalam sebuah penelitian, rumusan masalah sangat penting. Rumusan masalah adalah sebuah pertanyaan yang berkaitan dengan pembahasan atau solusi masalah. Oleh karena itu, penulis mengambil rumusan masalah sebagai berikut :

- 1.2.1. Faktor apa yang mempengaruhi berasapnya muatan batubara yang akan dimuat di MV. Themistocles ?
- 1.2.2. Dampak apa yang terjadi ketika muatan batubara yang berasap dimuat ke MV. Themistocles ?
- 1.2.3. Bagaimana cara penanggulangan muatan batubara yang berasap sebelum dimuat ke MV. Themistocles ?

## 1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

- 1.3.1. Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi berasapnya muatan batubara yang akan dimuat di MV. Themistocles.
- 1.3.2. Untuk mengetahui dampak yang terjadi ketika muatan batubara yang berasap dimuat ke MV. Themistocles.
- 1.3.3. Untuk mengetahui bagaimana cara penanggulangan muatan batubara yang berasap sebelum dimuat ke MV. Themistocles.

## 1.4. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

#### 1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

Menambah wawasan dan pengetahuan taruna tentang penyebab, dampak, dan cara penanggulangan muatan batubara yang berasap ketika akan dimuat ke palka/ruang kapal yang dilaksanakan secara *ship to ship* di tengah lautan lepas.

#### 1.4.2. Manfaat Secara Praktis

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan maupun cara pandang bagi instansi terkait dalam penanganan muatan batubara yang diluar keadaan normal ketika pemuatan berlangsung baik di drмага maupun *ship to ship* di tengah laut.

### 1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam tiga bagian untuk memudahkan dalam pengerjaan skripsi ini, yaitu :

#### 1.5.1 . Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini mencakup halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto dan persembahan, kata pengantar, daftar isi, abstraksi, daftar tabel, daftar gambar, dan lampiran.

#### 1.5.2. Bagian Utama

##### BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

## BAB II LANDASAN TEORI

Menguraikan tentang tinjauan pustaka, hipotesis, definisi operasional, dan kerangka pikir penelitian.

## BAB III METODE PENELITIAN

Menguraikan tentang desain penelitian, waktu dan tempat penelitian, metode pengumpulan data, serta analisis/pengolahan data.

## BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang gambaran umum perusahaan atau objek yang diteliti, analisa hasil penelitian serta pembahasan terperinci permasalahan.

## BAB V PENUTUP

Menguraikan tentang simpulan dan saran dari hasil penelitian.

### 1.5.3. Bagian Akhir

Bagian akhir pada penulisan skripsi ini berisi daftar pustaka, daftar lampiran, serta daftar riwayat hidup.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1. Tinjauan Pustaka**

##### **2.1.1. Pengertian Penanggulangan**

Menurut Dendy Sugono (2008:1442) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, penanggulangan adalah proses, cara, dan menanggulangi. Dari pernyataan di atas dapat disimpulkan bahwa, penanggulangan merupakan suatu pencegahan yang berguna untuk meminimalisir atas kejadian atau perbuatan yang telah terjadi agar tidak terjadi lagi kejadian ataupun perbuatan tersebut.

##### **2.1.2. Pengertian Pemuatan**

Menurut Badudu (2001:200) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, Bongkar diterjemahkan sebagai, bongkar berarti mengangkat, membawa keluar semua isi sesuatu, mengeluarkan semua atau memindahkan. Pengertian muat adalah berisi, pas, cocok, masuk ada didalamnya, dapat berisi, memuat, mengisi, kedalam, menempatkan.

Menurut F.D.C. Sudjarmiko (2007:264) dalam buku yang berjudul Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar

muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Menurut R.P Suyono (2005:310), pelaksanaan kegiatan bongkar muat dibagi dalam 3 (tiga) kegiatan, yaitu:

1) *Stevedoring*

*Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar muat lainnya.

2) *Cargodoring*

*Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan kemudian selanjutnya disusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

3) *Receiving/Delivery*

*Receiving/Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

### 2.1.3. Pengertian Muatan

Muatan kapal (*cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkat muatan sebuah

perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan di pelabuhan.

Muatan Kapal menurut Sudjarmiko (1995:64) adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan.

Menurut buku referensi kepelabuhanan seri 5 sumber daya manusia pelabuhan oleh Pelindo, muatan kapal adalah seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan.

Menurut Fakhurrozi (2017:5) dalam bukunya Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan, muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan cara pemuatan, perhitungan biaya angkut dan sifat muatan.

Jenis-jenis muatan dapat digolongkan dalam 3 kelompok yaitu :

#### 2.1.3.1. Ditinjau Dari Cara Memuat

Muatan curah (*bulk cargo*), yaitu muatan yang tidak menggunakan kemasan. Contoh : batu bara, gandum, semen, biji besi, jagung, kopra dll.

### 2.1.3.2. Ditinjau Dari Sifatnya

Muat kering (*dry cargo*), yaitu muatan yang tidak mengandung cairan. Contoh : kaca, besi, kelontongan, kertas, biji plastik dll.

### 2.1.3.3. Ditinjau Dari Perhitungan Biaya Angkut.

Muatan berat (*heavy cargo*), yaitu muatan yang mempunyai *stowage factor* < 1,114 m<sup>3</sup>/ton. Contoh : semen, besi, timah, pelat baja, batubara, dll.

### 2.1.4. Pengertian Muatan Batubara

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), “Batubara adalah arang yang diambil dari dalam tanah, berasal dari tumbuhan darat, tumbuhan air, dan sebagainya yang telah menjadi batu”.

Menurut *The International Hand Book of Coal Petrography* (1963), Batubara adalah batuan sedimen yang mudah terbakar, terbentuk dari sisa-sisa tanaman dalam variasi tingkat pengawetan, diikat oleh proses kompaksi dan terkubur dalam cekungan-cekungan pada kedalaman yang bervariasi, dari dangkal sampai dalam.

Menurut Thiessen (1974), “Batubara adalah suatu benda padat yang kompleks, terdiri dari bermacam-macam unsur kimia atau merupakan benda padat organik yang sangat rumit”.

Menurut Achmad Prijono, dkk. (1992), batubara adalah bahan bakar hydro-karbon padat yang terbentuk dari tumbuh-tumbuhan dalam lingkungan bebas oksigen dan terkena pengaruh temperatur serta tekanan yang berlangsung sangat lama.

Dari beberapa pernyataan di atas, dapat dirangkum suatu definisi yaitu batubara adalah berupa sedimen organik bahan bakar hidrokarbon padat yang terbentuk dari tumbuh-tumbuhan yang telah

mengalami pembusukan secara biokimia, kimia dan fisika dalam kondisi bebas oksigen yang berlangsung pada tekanan serta temperatur tertentu pada kurun waktu yang sangat lama.

Unsur-unsur utamanya terdiri dari karbon, hidrogen dan oksigen. Batu bara juga adalah batuan organik yang memiliki sifat-sifat fisika dan kimia yang kompleks yang dapat ditemui dalam berbagai bentuk. Analisis unsur memberikan rumus formula empiris seperti  $C_{137}H_{97}O_9NS$  untuk bituminus dan  $C_{240}H_{90}O_4NS$  untuk antrasit.

Dari pernyataan di atas mengenai pengertian batubara dari beberapa ahli dapat diuraikan sebagai berikut :

#### 2.1.4.1. Umur Batu bara

Pembentukan batu bara memerlukan kondisi-kondisi tertentu dan hanya terjadi pada era-era tertentu sepanjang sejarah geologi. Zaman *carbon*, kira-kira 340 juta tahun yang lalu, adalah masa pembentukan batu bara yang paling produktif dimana hampir seluruh deposit batu bara (*black coal*) yang ekonomis di belahan bumi bagian utara terbentuk. Pada zaman permian, kira-kira 270 juta tahun yang lalu, juga terbentuk endapan-endapan batu bara yang ekonomis di belahan bumi bagian selatan, seperti Australia, dan berlangsung terus hingga ke zaman tersier (70-13 jt tahun yang lalu) di berbagai belahan bumi lain.

#### 2.1.4.2 Materi Pembentuk Batu bara

Hampir seluruh pembentuk batu bara berasal dari tumbuhan. Jenis-jenis tumbuhan pembentuk batu bara dan umurnya adalah sebagai berikut :

2.1.4.2.1. *Alga*, dari zaman pre-kambrium hingga ordovisium dan bersel tunggal. Sangat sedikit endapan batu bara dari perioda ini

2.1.4.2.2. *Silofita*, dari zaman silur hingga devon tengah, merupakan turunan dari alga. Sedikit endapan batu bara dari perioda ini

2.1.4.2.3. *Pteridofita*, umur devon atas hingga karbon atas.

2.1.4.2.4. *Gimnospermae*, kurun waktu mulai dari zaman permian hingga kapur tengah. Tumbuhan, biji terbungkus dalam buah, semisal pinus, mengandung kadar getah tinggi. Jenis pteridospermae seperti gangamopteris dan glossopteris adalah penyusun utama batu bara permian seperti di Australia, India dan Afrika.

2.1.4.2.5 *Angiospermae*, dari zaman kapur atas hingga kini. Jenis tumbuhan modern, buah yang menutupi biji, jantan dan betina dalam satu bunga, kurang bergetah dibandingkan

gimnospermae sehingga, secara umum, kurang dapat terawetkan.

#### 2.1.4.3. Kelas dan Jenis Batu bara

Berdasarkan tingkat proses pembentukannya yang dikontrol oleh tekanan, panas dan waktu, batu bara umumnya dibagi dalam lima kelas, yaitu *antrasit*, *bituminus*, *sub-bituminus*, *lignit* dan gambut.

2.1.4.3.1. *Antrasit*, adalah kelas batu bara tertinggi, dengan warna hitam berkilauan (luster) metalik, mengandung antara 86%-98% unsur karbon (C) dengan kadar air kurang dari 8%.

2.1.4.3.2. *Bituminus*, mengandung 68-86% unsur karbon (C) dan berkadar air 8-10% dari beratnya.

Kelas batu bara yang paling banyak ditambang di Australia.

2.1.4.3.3. *Sub-bituminus*, mengandung sedikit karbon dan banyak air, dan oleh karenanya menjadi sumber panas yang kurang efisien dibandingkan dengan bituminous.

2.1.4.3.4 *Lignit* atau batu bara coklat adalah batu bara yang sangat lunak yang mengandung air 35-75% dari beratnya.

#### 2.1.4.4. Pembentukan Batu bara

Proses perubahan sisa-sisa tanaman menjadi gambut hingga batu bara disebut dengan istilah pembatu baraan (*coalification*). Secara ringkas ada 2 tahap proses yang terjadi, yakni :

2.1.4.4.1. Tahap *Diagenetik/Biokimia*, dimulai pada saat material tanaman terdeposisi hingga lignit terbentuk.

2.1.4.4.2 Tahap *Malihan/Geokimia*, meliputi proses perubahan dari lignit menjadi bituminus dan akhirnya antrasit.

#### 2.1.5. Berasap

Menurut W.J.S Poerwadarminta (1976:60), berasap berasal dari kata dasar asap. Asap berarti gas yang tampak keluar dari barang-barang yang terbakar. Sedangkan, berasap merupakan kata keterangan dari asap yang berarti mengandung asap, mengeluarkan asap dan ada asapnya.

Menurut Ricky Mudjiono dan FX. Dicky Prihermono W (2008:29), berasap berasal dari kata dasar asap. Asap berarti uap yang ditimbulkan oleh sesuatu yang terbakar atau dipanaskan. Sedangkan berasap merupakan kata keterangan dari asap yang berarti mengandung asap, mengeluarkan asap dan ada asapnya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia kata berasap berarti mengeluarkan asap dan ada asapnya. Dari pernyataan di atas, penulis dapat menyimpulkan definisi kata berasap adalah uap/gas yang

nampak oleh mata yang ditimbulkan dari kegiatan memanaskan sesuatu berupa air atau sebagainya yang menandakan obyek tersebut memiliki titik didih yang hampir maksimal.

#### 2.1.6. Muatan Berbahaya

Muatan berbahaya adalah barang yang oleh karena sifatnya, apabila di dalam penanganan, pekerjaan, penimbun/penyimpangan tidak mengikuti petunjuk-petunjuk dan peraturan-peraturan serta persyaratan yang ada maka dapat menimbulkan bencana/kerugian terhadap manusia, benda dan lingkungan.

Dalam hal keamanan dalam pengangkutan, maka muatan yang dimuat harus betul-betul memiliki dokumen yang menyatakan muatan yang dimuat betul-betul sesuai dengan apa yang ada dalam kemasan dan sesuai dengan yang tercantum pada label muatan atau tanda-tanda muatan berbahaya.

Dalam pengangkutan muatan berbahaya diatur didalam “*The Merchant Shipping*” (*Dangerous Goods*) *Rules*, yang mengharuskan setiap perusahaan pelayaran untuk memberi tahu kepada nahkoda kapal secara tertulis daftar muatan berbahaya, kategori, sifat-sifat bahayanya yang akan timbul, termasuk nama umum/kimianya yang harus sesuai dengan *IMDG CODE* (*International Maritime Dangerous Goods Code*), yang dikeluarkan oleh IMO (*International Maritime Organization*).

Dalam hal ini batubara termasuk muatan berbahaya. Dalam *IMDG Code (International Maritime Dangerous Good Code)*, muatan bara termasuk dalam kelas ke IV yaitu *Flammable Solid* (benda padat yang mudah menyala). Batu bara merupakan senyawa *Carbon (C)* yang sangat berbahaya. Dalam pemuatannya harus diperhatikan adanya bahaya yang ditimbulkan.

Menurut Istopo (1999), beberapa cara mengurangi bahaya-bahaya yang ditimbulkan akibat dari pengasan batu bara, antara lain :

- 2.1.6.1 Harus diberikan peranginan yang baik, agar terjadi aliran udara di dalam muatan tersebut. Peranginan ini berfungsi untuk mengurangi panas dan mengurangi adanya zat asam, yang tidak kita inginkan dalam timbunan batu bara tersebut.
- 2.1.6.2. Tabung peranginan harus dilengkapi dengan pipa-pipa penduga suhu dalam palka dan tersedia thermometer yang baik.
- 2.1.6.3. Di dalam palka yang dimuati batu bara tidak boleh terdapat api terbuka.

#### 2.1.7. Kapal

Kapal adalah alat transportasi yang digunakan di laut dengan alat penggerak berupa tenaga mesin, tenaga manusia, dan bantuan alam.

Menurut Suranto (2004:7) mendefinisikan kapal menurut peraturan pemerintah nomor 82 tahun 1999, adalah Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukun dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah.

Menurut Suyono (2005:15), “Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut”.

Dalam konteks ini, kapal yang digunakan dalam pengangkutan muatan batubara adalah kapal curah. Kapal curah adalah kapal untuk dagang yang dirancang untuk mengangkut muatan curah *unpacked*, seperti contoh batu bara dan semen. Adapun kelebihan dari kapal ini mempunyai daya angkut yang besar. Kapal pengangkut barang curah merupakan kapal barang yang berfungsi untuk mengangkut barang-barang seperti batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan sebagainya di dalam sel-sel/rongga-rongga muatan yang terpisah. Kapal ini memiliki spesifikasi mengangkut muatan curah. Dikatakan curah karena cara meletakkan muatan dengan cara mencurahkan/menuangkan butiran/biji-bijian.

Menurut Istopo (1999), “Kapal Curah (*Bulk Carrier*) adalah kapal besar dengan hanya satu dek yang mengangkut muatan yang tidak di bungkus atau curah”. Muatan curah, dipompa ke dalam kapal dengan bantuan mesin curah dan jika tidak dengan mesin, maka karung-karung berisi muatan yang diangkat ke kapal dengan bantuan derek kapal diletakan di atas palka dahulu.

Menurut Ibester (*Bulk Carrier Practice:2007*), kapal curah mempunyai berbagai macam jenis menurut ukurannya, yaitu :

#### 2.1.7.1. *Mini Bulkers*

Kapal curah yang memiliki DWT kurang dari 10.000 ton.

#### 2.1.7.2. *Handy Sized Bulkers*

Kapal curah yang memiliki DWT antara 10.000–35.000 ton dan memiliki draft kurang dari 11,5 meter.

#### 2.1.7.3. *Handymax Bulkers*

Kapal curah yang memiliki DWT antara 35.000–50.000 ton.

#### 2.1.7.4 *Panamax Bulkers*

Kapal curah yang memiliki DWT lebih besar dari *Handy sized bulkers* dan disebut Panamax Bulkers karena dibuat sedemikian rupa agar bisa melewati *Panama Canal*.

#### 2.1.7.5. *Cape-Sized Bulkers*

Kapal curah dengan DWT antara 100.000 – 180.000 ton dan biasanya dengan draft maksimum 17 meter.

#### 2.1.7.6. *VLBC (Very Large Bulk Carriers)*

Kapal curah dengan DWT lebih dari 180.000 ton.

#### 2.1.8. Keagenan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang pada Pelabuhan Laut, Agen Umum (*General Agent*) adalah perusahaan angkutan laut nasional/penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, kapal *charter* maupun kapal yang dioperasikannya).

Menurut H. A Abbas Salim (1993:98), “Agen pelayaran adalah sebuah badan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran”.

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal.

Dari kedua pernyataan diatas, penulis bisa mengambil kesimpulan bahwa keagenan kapal adalah apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut memerlukan pelayanan dan mempunyai berbagai keperluan yang harus dipenuhi.

Secara garis besar ada 3 jenis agen yaitu : *General Agent*, *Sub Agent* dan *Branch Agent*.

#### 2.1.8.1. *General Agent* (Agen Umum)

Adalah suatu perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal miliknya selama berlayar dan singgah di pelabuhan di Indonesia. Persyaratan sebagai General Agent tertuang didalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001, Bab V, Pasal 45 Ayat 1 s/d 4 yang berbunyi sebagai berikut :

- 2.1.8.1.1. Perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran minimal 5.000 GRT baik secara kumulatif.

2.1.8.1.2. Memiliki bukti Perjanjian Keagenan Umum (*Agency Agreement*) atau Surat Keagenan Umum (*Letter of Appointment*).

2.1.8.2. *Sub Agent* (Perwakilan Agen / Agen Lokal)

Adalah suatu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan kapal di suatu pelabuhan. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*.

2.1.8.3. *Branch Agent* (Cabang Agen)

Adalah cabang dari *general agent* di pelabuhan tertentu. Di dalam usaha pelayaran niaga dimana ada liner dan tramper, pelayaran liner akan menunjuk *general agent* atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya.

Dalam permasalahan ini, penulis bertindak sebagai *boarding Agent* di kapal dalam maupun luar negeri. *Boarding Agent* adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan agent untuk *stay* di atas kapal dari kapal tiba, proses pemuatan, sampai kapal berangkat ke pelabuhan tujuan dan mencatat seluruh kegiatan dari awal sampai akhir. Pada saat proses pemuatan batubara yang berlangsung di tengah laut, seorang *boarding agent* harus setiap saat mengawasi dan memantau berjalannya proses pemuatan dari *commenced loading* sampai dengan *completed loading*. Selain itu, seorang *boarding agent* harus selalu berkomunikasi dengan pihak kapal mengenai

pemuatan, dokumen kapal, serta memastikan bahwa semua orang yang diatas kapal selain awak kapal, mendapatkan hak – hak mereka dalam bekerja di atas kapal, seperti *shipper*, *buyer*, *stevedore*, *surveyor*, dan sebagainya.

Dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal, seorang *boarding agent* setiap saat harus memantau dan mengawasi jalannya pemuatan di atas kapal kapal tersebut. Seorang *boarding agent* setiap hari melaporkan semua kegiatan di atas kapal ke kantor perusahaan agen yang ada di kantor. Dalam memberikan informasi ke kantor agen, seorang *boarding agent* bekerja sama dengan seorang *foreman* yang berada di atas kapal, karena laporan yang diberikan agen dan *foreman* ke kantor masing-masing harus sama dan tidak boleh ada sedikitpun kegiatan di atas kapal yang tidak di laporkan ke kantor agen yang ada di darat.

Setelah proses pemuatan di kapal selesai, dokumen *boarding agent* seperti *statement of fact*, *time sheet*, dan *final stowage plan* harus disamakan dengan dokumen yang dimiliki oleh *foreman*, *surveyor*, *shipper* dan pihak kapal karena dokumen tersebut akan dilaporkan ke kantor masing-masing dan selanjutnya akan di proses di kantor kesyahbandaran, imigrasi, bea cukai, dan kantor kesehatan pelabuhan setempat untuk memperoleh dokumen *port clearance*, *bill of lading*, *mate receipt*, *quarantine clearance* dan *passport* yang telah disetujui oleh pihak terkait untuk proses keberangkatan kapal.

## 2.2. Kerangka Pikir Penelitian

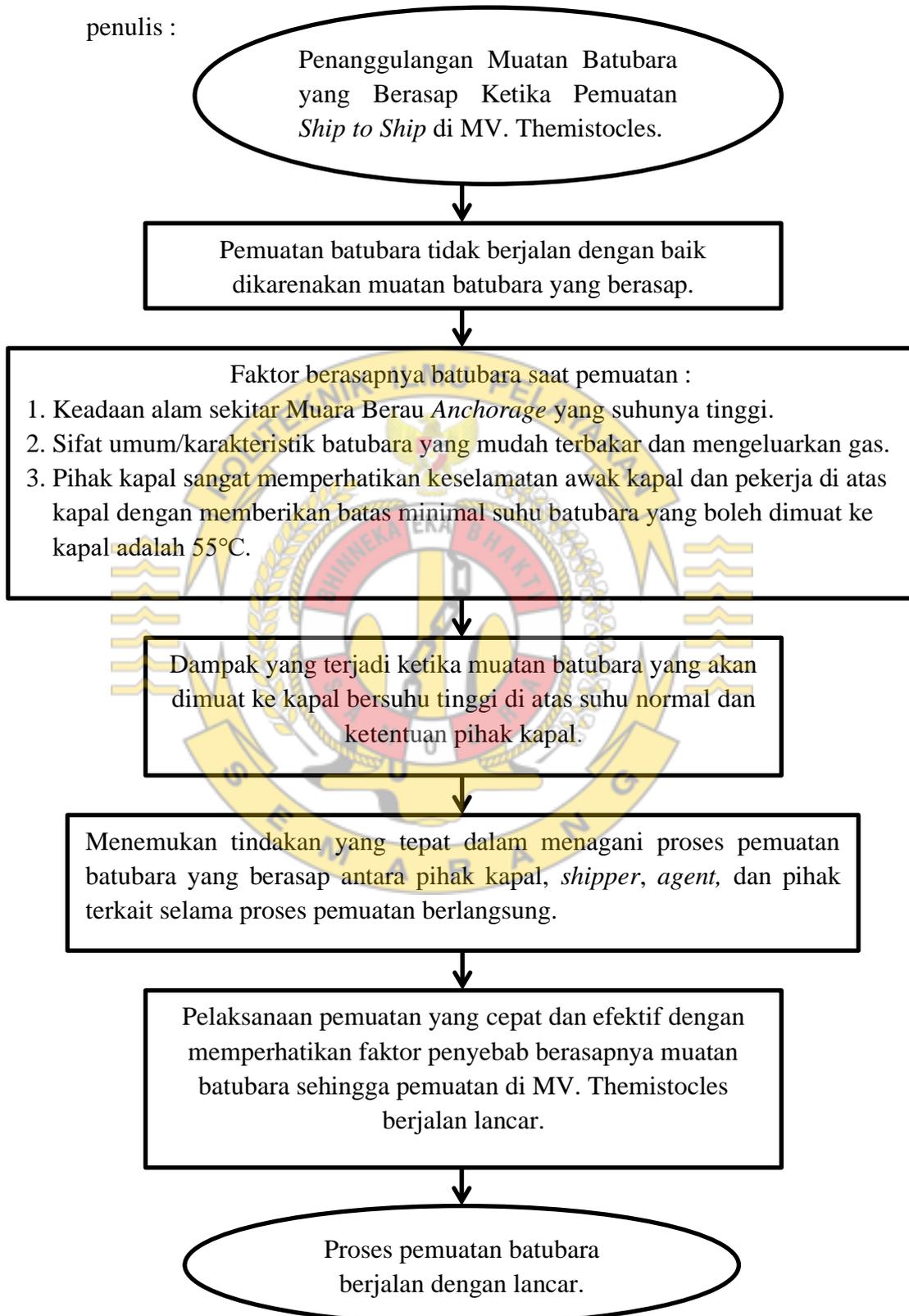
Untuk mempermudah memahami skripsi ini, maka penulis membuat suatu kerangka berpikir yang merupakan serangkaian konsep dan kejelasan hubungan antar konsep tersebut yang dirumuskan oleh peneliti berdasarkan tinjauan pustaka, dengan meninjau teori yang disusun dan hasil - hasil penelitian yang terkait.

Dalam pembahasan skripsi ini membahas tentang bagaimana penanggulangan muatan batubara yang berasap ketika berlangsung proses pemuatan di MV. Themistocles yang dilakukan di tengah laut, tepatnya di Muara Berau *Anchorage* oleh pihak kapal dan tenaga kerja bongkar muat.

Dalam kasus ini semua pihak terkait termasuk *boarding agent* juga ikut berperan dalam proses penanganan kasus ini. Walaupun yang sangat berperan penting dalam kasus ini tentunya awak kapal sebagai penanggung jawab terhadap angkutan muatan, tenaga kerja bongkar muat sebagai pelaksana dalam proses bongkar muat, serta dari pihak *shipper* sebagai pemilik barang/muatan batubara tersebut.

Oleh karena itu akan dicari penyebab dari muatan batu bara yang berasap ketika proses pemuatan tersebut, maka diharapkan akan ada solusi yang tepat dalam upaya penanggulangan muatan batu bara yang berasap sehingga masalah dalam kegiatan pemuatan batubara ini dapat ditingkatkan semaksimal mungkin sehingga dapat ditekan seminimal mungkin.

Berikut adalah bagan kerangka pikir penelitian yang digambarkan oleh penulis :



Gambar 2.1. Kerangka Pikir Penelitian

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1. Simpulan

Berdasarkan data dan fakta dari penelitian yang dilaksanakan oleh penulis tentang penanggulangan muatan batubara yang berasap ketika pemuatan di MV. Themistocles di Muara Berau *Anchorage* yang di ageni oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda, maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut :

- 5.1.1. Faktor yang menyebabkan berasapnya muatan batubara ketika pemuatan di kapal MV. Themistocles adalah karakteristik batubara yang mudah mengeluarkan gas dan memiliki suhu tinggi, lingkungan di sekitar saat proses pemuatan memiliki suhu tinggi/panas yang memicu berasapnya muatan batubara tersebut, dan pengetahuan seorang *shipper* saat mengirimkan muatan batubara sehingga tidak menyebabkan berasapnya batubara saat dimuat ke kapal.
- 5.1.2. Dampak yang terjadi apabila muatan batubara berasap saat dilakukan pemuatan di atas kapal MV. Themistocles adalah kepulan asap dari batubara yang membahayakan kesehatan bagi para crew dan para pekerja di atas kapal, biaya labuh yang tinggi karena lamanya proses bongkar muat dan menimbulkan kebakaran muatan batubara saat pemuatan.

5.1.3. Cara penanggulangan beresapnya muatan batubara saat dilaksanakan pemuatan di atas kapal MV. Themistoles dengan cara menyiramkan cairan kimia/*chemical* ke muatan batubara yang beresap sebelum terjadi kebarakan muatan, *colling down* muatan batubara yang beresap dengan menggunakan bantuan alat berat *floating crane* saat di tengah laut, dan *trimming cargo* batubara oleh para *stevedores*.

## 5.2. Saran

Dalam hal ini, penulis berkesempatan menyampaikan saran yang bermanfaat bagi pembaca, pengajar, perusahaan pelayaran, pekerja di atas kapal ataupun masyarakat umum khususnya di bidang kemaritiman. Adapun saran-saran tersebut adalah :

- 5.2.1. Sebaiknya *shipper* sebagai pemilik barang, memahami dan mengerti tentang barang/*cargo* batubara yang baik dan berkualitas tinggi sehingga tidak menimbulkan permasalahan saat proses pemuatan.
- 5.2.2. Sebaiknya saat menanggulangi muatan yang batubara yang beresap saat pemuatan para *crew* kapal dan para pekerja bongkar muat menggunakan alat pelindung diri yang lengkap dan sesuai dengan prosedur.
- 5.2.3. Sebaiknya untuk para *crew* kapal dan pekerja bongkar muat saat penanggulangan muatan batubara yang beresap melaksanakan proses penanggulangan sesuai dengan SOP (Standard Operational Prosedur) pemuatan batubara yang benar dan tepat.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Arikunto, Suharsimi. 2009. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Atmojo, Poernomo Dwi. 2017. *Manajemen Pelabuhan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Badudu. 2001. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- IMO. 1999. *Dangerous, Hazardous and Harmful Cargoes*. London: Martins Communications Ltd.
- Istopo. 1999. *Kapal dan Muatannya*. Jakarta: Koperasi Karyawan BP3IP.
- Kosasih, Engkos dan Soewedo, Hananto. 2009. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Purba, Radiks. 2017. *Angkutan Muatan Laut 2*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Salim, Abbas. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Sudjtmiko, F.D.C. 2007. *Pokok Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung.
- Sugiyono. 2013. *Metodologi penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugono, Dendy. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat*. Jakarta: Gramedia.
- Sukardi. 2003. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Tim Penyusun PIP Semarang. 2019. *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Woodward, Frank H. 1996. *Manajemen Transpor*. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo.

CREW LIST

NAME OF SHIPPING LINE, AGENCY ETC.

Arrival  Departure

Page No.  
1/1

1. Name of Ship				2. Port of arrival / departure :			3. Date of arrival / departure :	
THEMISTOCLES				Muara Berau, Samarinda-Indonesia			30-Oct-18	
4. Nationality of Ship				5. Last port of call / Next port of call :			6. Nature and no. of identity:	
SINGAPORE				BAHODOPI, INDONESIA				
7. No.	Family Name, Given Name	8. Sex	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date of Birth	12. Place of Birth	PASSPORT NO.	Expiry Date
1	RENDON PAUL ALLEN GABORNE	M	MASTER	FILIPINO	21 MAY 1975	ILOILO CITY	P0757083A	25 OCT 2021
2	DELA TORRE VALERIANO DELA PENA	M	CHIEF OFFICER	FILIPINO	28 NOV 1977	INABANGA BOHOL	P3583005A	04 JUL 2022
3	RAPISTA SYL RAFFY ARDIENTE	M	SECOND OFFICER	FILIPINO	03 APR 1980	ILOILO CITY	P7493463A	07 JUN 2028
4	LACHICA KRISTIAN PET SILVA	M	THIRD OFFICER	FILIPINO	01 Oct 78	S JOAQUIN ILOILO	EC5974309	15 Nov 20
5	CORONEL AMADOR MARIANO	M	CHIEF ENGINEER	FILIPINO	13 OCT 1961	PLARIDEL BULACAN	P2398062A	20 MAR 2022
6	SAIM TITO JR. PELINGON	M	SECOND ENGINEER	FILIPINO	24 Aug 71	ANINI-Y ANTIQUE	EC3940098	14 Apr 20
7	BADUYA ALFREDO JR. BAZAR	M	THIRD ENGINEER	FILIPINO	02 FEB 1973	NAGA CITY	P1443634A	03 JAN 2022
8	FAILANO ALEXANDER SAMBO	M	ELECT.	FILIPINO	19 APR 1983	CLAVERIA CAGAYAN	P0027379A	22 AUG 2021
9	LANDICHO JUNER CAPUYAN	M	D/CDT	FILIPINO	13 Jun 95	TANAUAN BATANGAS	EC4449651	19 Jun 20
10	INSO CLIFFORD SANDREX BAYANG	M	E/CDT	FILIPINO	22 FEB 1996	SAGADA MT PRO	P7819346A	04 JUL 2028
11	JARDINASO DANTE SOTOMIL	M	BOSUN	FILIPINO	23 Apr 77	ILOILO CITY	EC4351963	07 Jun 20
12	GANZON DANILO ELMER TARE	M	A/B	FILIPINO	14 Jun 73	LOAY BOHOL	EC1757834	29 Jul 19
13	BENARO JOEL PONPON	M	A/B	FILIPINO	06 JUN 1976	CATAINGAN MBT	P8600700A	03 SEP 2028
14	DELA CRUZ CHRISTIAN DELOS REYES	M	A/B	FILIPINO	28 Oct 76	MALABON RIZAL	EC4938618	07 Aug 20
15	ATAY MICHAEL JOHN TAGALOGON	M	OS	FILIPINO	29 SEP 1993	SIQUIJOR SQR	P5652879A	17 JAN 2028
16	AYING JOBANIE GONZAGA	M	OS	FILIPINO	20 APR 1987	PALOMPON LEYTE	P2901347A	03 MAY 2022
17	MAGNANAO FRANCIS JASON VILLANUEVA	M	OILER	FILIPINO	16 SEP 1986	MANILA	P5004075A	08 NOV 2022
18	VEGA BOB HOPE RAPIZ	M	C/COOK	FILIPINO	07 May 76	NUMANCIA AKLAN	EC3298388	27 Jan 20
19	MORAÑA ALDITCH SOSA	M	M/MAN	FILIPINO	28 SEP 1987	TANZA CAVITE	P4863717A	27 OCT 2022

IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

19. Date and signature by master, authorized agent or officer

29-Oct-18

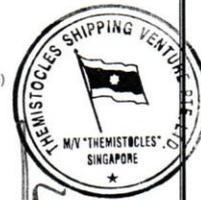
CAPT. PAUL ALLEN RENDON  
MASTER OF M/V THEMISTOCLES



## SHIP'S PARTICULARS

1. SHIP'S NAME	THEMISTOCLES	IMO NO:	9682837
2. TYPE	SINGLE DECK SELF-TRIMMING BULK CARRIER	MMSI NO:	563656000
3. CALL SIGN	9V2051		
4. FLAG / PORT OF REGISTRY	SINGAPORE / SINGAPORE		
5. CLASS / CLASS NUMBER	NKK (NIPPON KAIJI KYOKAI) / 141272		
6. BUILT PLACE / DATE	JAPAN MARINE UNITED CORPORATION - YOKOHAMA / 2014		
7. CREW	FILIPINO / 19 CREW MEMBERS		
8. OFFICIAL NO.	398548		
9. LOA	190 m		
10. Lbp	185 m		
11. BREADTH MOULDED	32.26 m		
12. DEPTH MOULDED	18,10 m		
13. GROSS / NET TONNAGE	INTERNATIONAL 31538 GRT / 18720 NRT		
	PANAMA (PC/UMS) 26,160 NRT		
	SUEZ 32501.54 GRT 31698.24 NRT		
15. DISPL / DWT / DRAFT / FREEBOARD / TPC	SUMMER SW 65,878 MT / 55,793 MT / 12,735 M / 5.427 / 56.93 MT		
	WINTER SW 64,370 MT / 54,285 MT / 12,470 M / 5.692		
	TROPICAL SW 67,388 MT / 57,303 MT / 13,000 M / 5.162		
16. LIGHT WEIGHT	10085 MT (FWA = 288MM)		
17. TYPE OF HATCH COVERS	JACK - KNIFE FOLDING TYPE (DOUBLE SKIN)		
18. HATCH OPENING DIMENSIONS	N1: 14.56m x 18.60m; N2-N5: 20.93m x 18.60m		
19. HATCH COVERS DIMENSIONS	N1: 14.56m x 18.60m; N2-N5: 20.93m x 18.60m		
20. HOLD DIMENSIONS (Flat floor of tanktop LxW)	H1: 27.30m x 11.20m fore 21.90m mid 23.80m aft H2: 29.20m x 23.80m H3: 27.30m x 23.80m H4: 27.30m x 23.80m H5: 27.30m x 23.80m fore 20.10m mid 11.00 aft		
21. TANKTOP FLAT FLOOR DIMENSIONS	H1: 550m <sup>2</sup> H2: 690m <sup>2</sup> H3: 640m <sup>2</sup> H4: 640m <sup>2</sup> H5: 520m <sup>2</sup>		
22. CARGO HOLD AREA (PARALLEL)	H1: 750m <sup>2</sup> H2: 1,020m <sup>2</sup> H3: 960m <sup>2</sup> H4: 960m <sup>2</sup> H5: 1,010m <sup>2</sup>		
23. TANK TOP STRENGTH (REF. Loading Manual)	H1 - H5: 26.5 MT/m <sup>2</sup> (MAIN DECK EXCL GROSS DK=3.57M <sup>2</sup> )		
24. MAX HT. FROM TANKTOP TO MAIN DECK	H1 - H5: 16.42m		
25. MAX HT. FM TANKTOP TO HATCH COAMING	H1 - H5: 17.80m		
26. HOLD CAPACITIES (GRAIN)	H1-12,060.43 / H2-15,706.72 / H3-14,777.22 / H4-14,770.43 / H5-14,485.41m <sup>3</sup>		
27. MAX PERM WEIGHT IN HOLD (TK TOP STRENGTH)	H1 - 13145MT / H2 - 12696MT / H3 - 15296 MT / H4 - 11776 MT / H5 - 12428 MT		
28. MAX HOMOGENOUS LOAD (REF. Loading Manual)	H1 - 12060 MT / H2-15707 MT / H3-14777MT / H4-14770MT / H5-14485 MT		
29. MAX ALTERNATE LOAD (REF. Loading Manual)	H1 - 16926 MT / H3-21075MT / H5 - 19382 MT		
30. DISTANCE FROM WATERLINE TO HATCH COAMING	NORM BAL - H1: 14.62m H2:14.24m H3:13.85m H4: 13.46m H5:13.06 HEAVY BAL - H1: 11.42m H2:11.15m H3:10.86m H4: 10.58m H5:10.29		
31. DIST FROM KEEL TO MAST TOP	47.68m		
32. TELEX NO.	INM-C: 456365610		
33. PHONE NO.	+870 773141625		
34. FAX NO.	+870 783141155		
35. E-MAIL	mv.themistocles@bmc.gr		
36. P+1 CLUB	THE BRITANIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LTD		
FULL STYLE OF OWNER:	THEMISTOCLES SHIPPING VENTURE PTE LTD		
OWNER UNIQUE IDENTIFICATION NO.	10 HOE CHIANG ROAD # 15-01 KEPPEL TOWERS SINGAPORE 089315		
FULL STYLE OF MANAGING CO:	5772126		
	BYZANTINE MARITIME CORPORATION		
	8 KORYTSAS & GRAMMOU STR.		
	145 61 KIFISIA - ATHENS, GREECE		
	TEL: +30 210 628 1100		
	FAX: +30 210 628 1127		
	TLX: 214823 - 214824 BMC GR		
	EMAIL: INFO@BMC.GR		
COMPANY UNIQUE IDENTIFICATION NO.	0064704		
37. SPEED & CONSUMPTION LADEN (Ref.H1-3)	14.7KTS ON ABOUT 27.6 MTS IFO 380 CST NDAS (RMG 380)		
SPEED & CONSUMPTION BALLAST	15.4 KTS ON ABOUT 27.6 MTS IFO 380 CST NDAS		
38. PORT CONSUMPTION	IDLE: ABOUT 2.2 MT IFO + 0.5 MT MGO 24 H CRANES WORKING: ABOUT 5.0 MT IFO + 0.5 MT MGO (DMA ISO 8217/2005) Additional Cons of abt 1.0/1.5mt IFO / day during BW Opns w/ 2 A/E working. 4 X 30T @ 20 DEGREES. Max reach: 26.0m fm ctr / 9.87m over ships side. Wt. not to exceeds 24T incl wt of grab of abt 8.94-MT. (or not to exceed 80 % of SWL) 4X12m <sup>3</sup> Peiner Grabs w/ adjustable spill plates. Max cargo dens loaded in grabs = 2.8MT/m <sup>3</sup> IFO TANKS - 2259.31 m <sup>3</sup> / 2039.03 MT MDO TANKS - 259.11 m <sup>3</sup> / 221.54 MT DU-WARTSILA 6RT-FLEX50 -D		
39. CRANES	MCR 7910 KW @ 106.0 RPM NOR 6725 KW @ 100.4 RPM		
40. GRABS	5 Blade Fixed Pitch Propeller x 1 set (Dia 6.00m Pitch 4.500m)		
41. BUNKERS (100PCT) CAPACITY	DAIHATSU DIESEL (SDC-17EA) X 3 SET X 430KW EACH		
42. MAIN ENGINE	ELECTRO HYDRAULIC, OPEN TYPE 253Kn X 9 m/min (2 sets)		
43. MAIN ENGINE OUTPUT (Ref. Loading Manual)	ELECTRO HYDRAULIC, OPEN TYPE, 1 98 Kn X 15m/min (2 sets)		
44. PROPELLER ( Ref. H1-3 )	BALLAST - 2 x 850 m <sup>3</sup> /h		
45. AUXILIARY ENGINES	STRIPPING (EDUCTOR) - 75 m <sup>3</sup> /h		
46. WINDLASS	G.S. - 200 m <sup>3</sup> /h		
47. MOORING WINCH			
48. PUMPS			
49. ANCHOR CHAIN (P/S)	11.5 SHACKLES EACH (1 SHACKLE = 27.5 M / 15 FTHMS)		
50. DISTANCE FROM BRIDGE TO BOW	162.20 m		
51. DISTANCE FROM BRIDGE TO STERN	27.80 m		

Capt. Paul Allen G. Rendon  
Master of M/V Themistocles



CODE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994

**BILL OF LADING**

Page 2  
B/L NO.

Shipper

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

SAM / INDIA - 337 A

PT. BATUAH ENERGI PRIMA  
JL. DR. SUTOMO, NOMOR 48, RT 038, KELURAHAN SIDODADI,  
KECAMATAN SAMARINDA ULUJ, KOTA SAMARINDA,  
KALIMANTAN TIMUR, INDONESIA

Consignee

TO ORDER

**DRAFT**

Notify Party

SWISS SINGAPORE INDIA PRIVATE LIMITED  
1ST FLR, OFF. NO. 204 & 205,  
RAYSON ARCADE, PLOT NO. 139, SECTOR-8,  
ABOVE BANK OF BARODA OSLO GANDHIDHAM  
KACHCHH GUJARAT 370201, INDIA

Name of Vessel

Port of Loading

**MV. THEMISTOCLES**

SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge

**ANY PORT(S) IN INDIA**

Shipper's description of goods

GROSS WEIGHT

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

5,000 MT

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

( of which ..... NIL ..... on deck at Shipper's risk; the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising )

Freight payable as per

CHARTER PARTY dated

SHIPPED

at the port of loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above

FREIGHT ADVANCE

received on account of freight :

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown

IN WITNESS whereof the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date,

any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Time used for loading ..... Days ..... Hours

Freight payable at

Place and date of issue

SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

NOVEMBER 29, 2018

Number of original B/L

Signature

3 ( THREE )

AS AGENT

FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER

CAPT. RENDON PAUL ALLEN GABORNE

MV. THEMISTOCLES

Printed and sold

By Wylis Zonen B.V., Rotterdam (phone: 31-010-4252827)

by the authority of The Baltic and International Maritime

Council (BIMCO), Copenhagen

**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

AS AGENT



## PT. INDO DHARMA TRANSPORT

### INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

#### STATEMENT OF FACT

VESSEL'S NAME	MV. THEMISTOCLES	DATE	NOVEMBER 30, 2018
FLAG	SINGAPORE	PORT OF LOADING	SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	55,793 MT / 31,538 GT	LAST PORT	BAHADOPI, INDONESIA
MASTER NAME	CAPT. PAUL ALLEN G. RENDON	NEXT PORT	ANY PORT(S) IN INDIA

No	Activities	Time	Date	Bunker	Arrival	Departure
1.	Arrived at pilot station	16.00	October 30, 2018	FO	926,51 MT	845 MT
2.	Sea Pilot on board	16.06	October 30, 2018	DO	72,58 MT	70 MT
3.	Arrived at Loading Point	16.00	October 30, 2018	FW	278 MT	165 MT
4.	NOR Tendered	16.00	October 30, 2018	BW	14,685 MT	122 MT
5.	Anchorage at Loading Point	17.54	October 30, 2018			
6.	Free Pratique Granted	16.00	October 30, 2018			
7.	Sea Pilot off board	18.15	October 30, 2018			
8.	NOR Accepted	( AS PER CHARTER PARTY )		FWD	4.42 M	12.950 M
9.	Commenced Loading	15.30	November 03, 2018	MEAN	5.50 M	12.965 M
10.	Completed Loading	11.00	November 29, 2018	AFT	6.59 M	12.950 M
11.	Departure/Sailed	02.00	November 30, 2018			
12.	ETA Next Port	P.M	Desember 15, 2018			

14.	Initial Draft Survey & Holds Cleanliness Inspection	October 31, 2018 - 13.00 - 14.00 Hrs.
15.	Final Draft Survey	November 29, 2018 - 11.00 - 12.00 Hrs.
16.	Total Cargo Loaded	55,000 MT

We hereby certify that the above statement of fact are true and correct :

Shipper

As Agent

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA  
 Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: [idt-samarinda@idt-shipping.co.id](mailto:idt-samarinda@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA  
 Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: [idt@idt-shipping.co.id](mailto:idt@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |  
Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant |  
Customs Clearance Services

## Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Name of Vessel : MV. THEMISTOCLES  
Port of Loading : SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA  
Port of Discharging : ANY PORT(S) IN INDIA  
Description of Goods : INDONESIAN STEAM COAL IN BULK  
Quantity of Cargo Loaded : 55,000 MT  
Arrived at Muara Berau : October 30, 2018 - 16.00 Hrs.  
Free Practice Granted : October 30, 2018 - 16.00 Hrs.  
Notice of Readiness Tendered : October 30, 2018 - 16.00 Hrs.  
Notice of Readiness Accepted : (AS PER CHARTER PARTY)  
Commenced Loading : November 03, 2018 - 15.30 Hrs.  
Completed Loading : November 29, 2018 - 11.00 Hrs.  
Completed Final Draft Survey : November 29, 2018 - 11.00 - 12.00 Hrs.  
Completed Shipping Documents : November 30, 2018 - 01.00 Hrs.  
Time Departure/Sailed : November 30, 2018 - 02.00 Hrs.

Page : 01

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
October 30, 2018 Tuesday	Cloudy	16.00	Arrival Time At Pilot Station / NOR Tendered
		16.06	Pilot On Board
		17.54	Dropped Anchorage at Ldg/Point
		18.15	Pilot Off Board
October 31, 2018 Wednesday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting Shipper Schedule
November 01, 2018 Thursday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting Shipper Schedule
November 02, 2018 Friday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting Shipper Schedule
November 03, 2018 Saturday	Cloudy	00.00 - 15.30	No ldg activity - Waiting Shipper Schedule
		12.20	1 <sup>st</sup> Stevedores On Board
		13.30	LCT Bora 5 aside at P/Side
		13.30 - 14.00	Transfer B/dozer to deck ship
		14.00	LCT Bora 5 casted off
		15.30	1 <sup>st</sup> Bg. Kalindo Bahagia 1 aside at P/side
		15.30	COMMENCED LDG #2/C1, #3/C2 (Bg. Kalindo Bahagia 1)
		15.30 - 16.00	Transfer B/dozer to Bg. Kalindo Bahagia 1
November 04, 2018 Sunday	Cloudy Rain	00.00	Continued ldg from last day
		02.50 - 07.00	All stopped ldg - Heavy Rain
		04.30	2 <sup>nd</sup> Bg. Labroy 219 aside at S/side
		07.50	Resumed ldg #2/c1, #3/c2, #4/c3 (Bg. Kalindo Bahagia 1)
		07.50	Shifted ldg #2/c1, #3/c2 to Bg. Labroy 219
		08.00	Stopped ldg ldg #3/c2 - Finished cargo on Bg. Kalindo Bahagia 1
		08.00 - 08.30	Transfer B/dozer to Bg. Labroy 219
		08.30	Resumed ldg #3/c2 (Bg. Labroy 219)
		09.20	All stopped ldg - Due to High Temperature on Bg. Labroy 219
		09.20 - 12.45	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		10.20	Bg. Kalindo Bahagia 1 casted off
		12.45	3 <sup>rd</sup> Bg. Kalindo Bahagia 2 aside at P/side
		13.00	Resumed ldg #2/c1 (Bg. Kalindo Bahagia 2)
		13.30	Stopped ldg #2/c1 - Waiting cargo B/dozer collected cargo
17.30 - 18.00	Transfer B/dozer to Bg. Kalindo Bahagia 2		
18.00	Resumed ldg #2/c1 (Bg. Kalindo Bahagia 2)		

Shipper



Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA  
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: [idt-samarinda@idt-shipping.co.id](mailto:idt-samarinda@idt-shipping.co.id) [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA  
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: [idt@idt-shipping.co.id](mailto:idt@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

## Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page : 02

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS		
November 05, 2018 Monday	Cloudy	19.30	Bg. Labroy 219 casted off		
		20.30	Stopped ldg #2/c1 - Due to High Temperture on Bg. Kalindo Bahagia 2		
		21.05	4 <sup>th</sup> Bg. Diamond Sea Brother aside at S/side		
		22.00	Resumed ldg #3/c2, #5/c4 (Bg. Diamond Sea Brother)		
		22.00 - 22.20	Transfer B/dozer to Bg. Diamond Sea Brother		
		22.00	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Diamond Sea Brother)		
		00.00	Continued ldg from last day		
		01.50 - 15.00	All stopped ldg - Due to High Temperature on Bg. Diamond Sea Brother		
		11.50	Bg. Kalindo Bahagia 2 casted off		
		15.00	Bg. Diamond Sea Brother casted off		
November 06, 2018 Tuesday	Cloudy	01.50 - 20.40	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
		20.40	5 <sup>th</sup> Bg. Diamond Sea Horse aside at S/side		
		20.50	Resumed ldg #3/c2, #4/c3 (Bg. Diamond Sea Horse)		
		21.00	Stopped ldg #4/c3 - Due to High Temperature on Bg. Diamond Sea Horse		
		21.30	Stopped ldg #3/c2 - Due to High Temperature on Bg. Diamond Sea Horse		
		21.30 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
		00.00 - 02.50	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
		02.50	6 <sup>th</sup> Bg. Labroy 221 aside P/side		
		02.50 - 03.20	Checked Temperature on Bg. Labroy 221 by Ship Crew		
		03.20 - 21.25	No ldg activity - No Sound Cargo Available		
November 07, 2018 Wednesday	Cloudy Rain Rain Rain	17.50	Bg. Diamond Sea Horse casted off		
		21.25	7 <sup>th</sup> Bg. Kimtrans SDB 3203 aside at S/side		
		21.25	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #5/c4 (Bg. Kimtrans SDB 3203)		
		21.25 - 21.55	Transfer B/dozer to Bg. Kimtrans SDB 3203		
		21.25	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Kimtrans SDB 3203)		
		00.00	Continued ldg from last day		
		01.20 - 02.20	All stopped ldg - Heavy Rain		
		02.20	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Kimtrans SDB 3203)		
		03.10 - 05.30	All stopped ldg - Heavy Rain		
		05.30	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Kimtrans SDB 3203)		
November 08, 2018 Thursday	Cloudy	09.50 - 10.30	All stopped ldg - Heavy Rain		
		10.30	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Kimtrans SDB 3203)		
		15.25	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Kimtrans SDB 3203		
		15.25 - 15.50	Transfer B/dozer from barge to deck ship		
		15.50	Bg. Kimtrans SDB 3203 casted off		
		15.50 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
		00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
		00.00	Bg. Labroy 221 casted off		
		November 09, 2018 Friday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
				23.10	8 <sup>th</sup> Bg. Wahana Abadi Utama 2 aside at S/side
23.10	Resumed ldg #2/c2, #5/c4 (Bg. Wahana Abadi Utama 2)				
23.10 - 23.40	Transfer B/dozer to Bg. Wahana Abadi Utama 2				
23.52	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Wahana Abadi Utama 2)				
November 10, 2018 Saturday	Cloudy	00.00	Cntinued ldg from last day		
05.40	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Wahana Abadi Utama 2				

Shipper

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Tadindiya, Samarinda Kalimantan Timur 75128 INDONESIA  
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: idt-samarinda@idt-shipping.co.id www.idt-shipping.co.id

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA  
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: idt@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id



Master



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |  
Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant |  
Customs Clearance Services

## Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page : 03

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
		05.40 - 06.10	Transfer B/dozer to deck ship
		05.40 - 10.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		06.10	Bg. Wahana Abadi Utama 2 casted off
		10.00	9 <sup>th</sup> Bg. Labroy 236 aside at S/side
	Rain	10.00 - 11.15	No ldg activity - Heavy Rain
		11.15	Resumed ldg #1/c1, #2/c2 (Bg. Labroy 236)
		11.30 - 12.00	Transfer B/dozer to Bg. Labroy 236
		12.00	Resumed ldg #3/c3 (Bg. Labroy 236)
		16.50	All stopped ldg - Due to High Temperature on Bg. Labroy 236
		16.50 - 17.20	Transfer B/dozer to deck ship
		16.50 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		19.50	Bg. Labroy 236 casted off
November 11, 2018 Sunday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
November 12, 2018 Monday	Cloudy	00.00 - 03.20	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		01.50	2 <sup>nd</sup> Stevedores On Board
		03.20	10 <sup>th</sup> Bg. Kalindo Bahagia 1 aside at S/side
		03.20	Resumed ldg #1/c1, #2/c2 (Bg. Kalindo Bahagia 1)
		03.20 - 03.50	Transfer B/dozer from deck ship to Bg. Bg. Kalindo Bahagia 1
		03.50	Resumed ldg #3/c3 (Bg. Kalindo Bahagia 1)
		04.10	11 <sup>th</sup> Bg. Satui Jaya 2 aside at P/side
	Rain	06.20 - 12.40	All stopped ldg - Heavy Rain
		12.40	Resumed ldg #3/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Satui Jaya 2)
		16.00	All stopped ldg - Due to High Temperature on Bg. Satui Jaya 2
		16.00 - 21.00	No ldg activity - No Sound Cargo Available
		21.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2 (Bg. Kalindo Bahagia 1)
		21.00 - 21.30	Transfer B/dozer to Bg. Kalindo Bahagia 1 by c3
		21.20	Resumed ldg #3/c3 (Bg. Kalindo Bahagia 1)
November 13, 2018 Tuesday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		00.50	All stopped ldg - Due to High Temperature on Bg. Kalindo Bahagia 1
		00.50 - 18.10	No ldg activity - No Sound Cargo Available
		15.50 - 16.20	Trimming cargo Bg. Satui Jaya 2 & Bg. Kalindo Bahagia 1
		16.20 - 16.30	Transfer B/dozer to Bg. Satui Jaya 2
		16.30	Bg. Kalindo Bahagia 1 casted off
		17.50 - 18.10	Transfer B/dozer to deck ship
		18.10	12 <sup>th</sup> Bg. Labroy 219 aside at S/side
		19.20	Resumed ldg #2/c2 (Bg. Labroy 219)
		18.50 - 19.20	Transfer B/dozer to Bg. Labroy 219
		19.00	Bg. Satui Jaya 2 casted off
		19.20	Resumed ldg #3/c3 (Bg. Labroy 219)
		19.50	Stopped ldg #3/c3 - Due to High Temperature on Bg. Labroy 219
		20.15	Stopped ldg #2/c2 - Due to High Temperature on Bg. Labroy 219
		20.15 - 24.00	No ldg activity - No Sound Cargo Available
November 14, 2018 Wednesday	Cloudy	00.00 - 00.40	No ldg activity - No Sound Cargo Available
		00.40	13 <sup>th</sup> Bg. Diamond Sea Brother aside at P/side
		00.40	Resumed ldg #2/c2, #5/c4 (Bg. Diamond Sea Brother)
		00.40 - 01.10	Transfer B/dozer to Bg. Diamond Sea Brother
		01.10	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Diamond Sea Brother)
	Rain	02.10 - 04.40	All stopped ldg - Heavy Rain
		04.40	Resumed ldg #4/c3, #5/c4 (Bg. Diamond Sea Brother)
		05.00	Resumed ldg #2/c2 (Bg. Diamond Sea Brother)

Shipper



Master

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75113 - INDONESIA  
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: [idt-samarinda@idt-shipping.co.id](mailto:idt-samarinda@idt-shipping.co.id) [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13130 - INDONESIA  
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: [idt@idt-shipping.co.id](mailto:idt@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |  
Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant |  
Customs Clearance Services

## Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page : 04

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
	Rain	06.45 - 07.20 07.50 10.20 10.30 10.30 - 11.00 11.00 11.00 - 24.00 19.00 - 19.30 19.30 - 20.25 20.25 - 20.55 20.55	All stopped ldg - Heavy Rain Resumed ldg #2/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Diamond Sea Brother) Stopped ldg #2/c2, #5/c4 Stopped ldg #4/c3 - Finished cargo on Bg. Diamond Sea Brother Transfer B/dozer to deck ship Bg. Diamond Sea Brother casted off No ldg activity - Waiting next cargo barge aside Transfer B/dozer to Bg. Labroy 219 Trimming cargo on Bg. Labroy 219 Transfer B/dozer to deck ship Bg. Labroy 219 casted off
November 15, 2018 Thursday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
November 16, 2018 Friday	Cloudy	00.00 - 01.15 01.15 02.50 02.50 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside 14 <sup>th</sup> Bg. RTB aside at S/side Bg. RTB casted off No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
November 17, 2018 Saturday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
November 18, 2018 Sunday	Cloudy	00.00 - 13.10 13.10 13.10 13.40 - 14.10 14.30 14.40 15.00 16.10 16.10 - 18.50 18.50 18.50 18.50 - 19.20 19.20 22.50	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside 15 <sup>th</sup> Bg. Wahana Abadi Utama 2 aside at S/side Resumed ldg #1/c1, #3/c2 (Bg. Wahana Abadi Utama 2) Transfer B/dozer to Bg. Wahana Abadi Utama 2 Stopped ldg #1/c1 - Due to High Temperature on barge Resumed ldg #4/c3 (Bg. Wahana Abadi Utama 2) Stopped ldg #3/c2 - Due to High Temperature on barge Stopped ldg #4/c3 - Due to High Temperature on barge No ldg activity - Waiting next cargo barge aside 16 <sup>th</sup> Bg. Riweli 2 aside at P/side Resumed ldg #1/c1, #3/c2 (Bg. Riweli 2) Transfer B/dozer to Bg. Riweli 2 by c3 Resumed ldg #4/c3 (Bg. Riweli 2) Bg. Wahana Abadi Utama 2 casted off
November 19, 2018 Monday	Cloudy	00.00 02.20 02.30 02.30 - 03.00 02.30 - 19.25 13.30 19.25 19.25 19.25 - 19.55 19.55 21.30 23.45 23.45 - 24.00	Continued ldg from last day Stopped ldg #1/c1, #3/c2 Stopped ldg #4/c3 - Due to High Temperature on Bg. Riweli 2 Transfer B/dozer to deck ship No ldg activity - Waiting next cargo barge aside Bg. Riweli 2 casted off 17 <sup>th</sup> Bg. RTB 3 aside at S/side Resumed ldg #2/c2, #5/c4 (Bg. RTB 3) Transfer B/dozer to Bg. RTB 3 Resumed ldg #4/c3 (Bg. RTB 3) Shifted ldg #4/c3 to #3/c3 (Bg. RTB 3) All stopped ldg - Due to High Temperature on Bg. RTB 3 No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
November 20, 2018 Tuesday	Cloudy	00.00 - 20.35 12.00 - 13.20 13.20 - 13.50 13.50	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside Trimming Cargo on Bg. RTB 3 Transfer B/dozer to deck ship Bg. RTB 3 Casted off

Shipper

As Agent

Master

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Daidimulya, Samarinda Kalimantan Timur 75123, INDONESIA  
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: idt-samarinda@idt-shipping.co.id

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13370 - INDONESIA  
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: idt@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services |  
Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant |  
Customs Clearance Services

## Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page : 05

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
November 21, 2018 Wednesday	Cloudy	20.35	18 <sup>th</sup> Bg. ASK I aside at S/side
		21.10	Resumed ldg #1/c1, #5/c4 (Bg. ASK I)
		21.10 - 21.20	Transfer B/dozer to Bg. ASK I
		00.00	Continued ldg from last day
		05.00 - 14.30	No ldg activity - Due to Waiting Stevedores On Board
		13.40	3 <sup>rd</sup> Stevedores On Board
		14.30	Resumed ldg #1/c1, #5/c4 (Bg. ASK I)
		15.45 - 16.00	Transfer B/dozer to #4
		16.00 - 17.00	Trimming #4 by B/dozer
		17.00 - 17.15	Transfer B/dozer to deck ship by C3
		17.25 - 17.40	Transfer B/dozer to #2
		17.25 - 21.40	Trimming #2 by B/dozer
		17.40 - 18.00	All stopped ldg - Bg. ASK I shifted to Aft
18.00	Resumed ldg #4/c3, #5/c3 (Bg. ASK I)		
21.40 - 21.55	Transfer B/dozer to Bg. ASK I by C2		
21.55	Resumed ldg #2/c2 (Bg. ASK I)		
22.40	Stopped ldg #5/c4 - Due to High Temperature on Bg. ASK I		
23.00	Stopped ldg #4/c3 - Due to High Temperature on Bg. ASK I		
24.00	Continued ldg to next day		
November 22, 2018 Thursday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		01.00	Stopped ldg #2/c2 - Due to High Temperature on Bg. ASK I
		01.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		01.00 - 01.10	Transfer B/dozer to #4
		01.10 - 01.20	Trimming #4 by B/dozer
		01.10 - 01.20	Transfer B/dozer from barge to deck ship by C3
		01.20 - 01.25	Transfer B/dozer from #4 to deck ship by C3
		13.50	Bg. ASK I casted off
November 23, 2018 Friday	Cloudy	00.00 - 20.45	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		20.45	19 <sup>th</sup> Bg. RWL 2 aside at S/side
		20.45	Resumed ldg #2/c2, #5/c4 (Bg. RWL 2)
		20.45 - 21.05	Transfer B/dozer to Bg. RWL 2
		21.05	Resumed ldg #4/c3 (Bg. RWL 2)
		22.10	Shifted ldg #4/c3 to #3/c3 (Bg. RWL 2)
		23.45	All stopped ldg - Due to High Temperature on Bg. RWL 2
23.45 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
November 24, 2018 Saturday	Cloudy	00.00 - 02.20	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		02.20	20 <sup>th</sup> Bg. Robby 321 aside at P/side
		02.20	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #5/c4 (Bg. Robby 321)
		02.20 - 02.50	Transfer B/dozer to Bg. Robby 321 & #4
		02.35 - 04.00	Trimming cargo #4 by B/dozer
		02.50	Stopped ldg #1/c1 - Due to High Temperature on Bg. Robby 321
		03.05	Stopped ldg #2/c2 - Due to High Temperature on Bg. Robby 321
		03.20	Stopped ldg #5/c4 - Due to High Temperature on Bg. Robby 321
		03.20 - 07.50	No ldg activity - No Sound Cargo Available
		03.20 - 03.30	Transfer B/dozer from Bg. Robby 321 to deck ship
		04.00 - 04.10	Transfer B/dozer from #4 to deck ship
07.50	Bg. RWL 2 casted off		
07.50 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
10.50	Bg. Robby 321 casted off		
November 25, 2018 Sunday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside

Shipper



As Agent



Master

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 05, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Tengah 75135 - INDONESIA  
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: [idt-samarinda@idt-shipping.co.id](mailto:idt-samarinda@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA  
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: [idt@idt-shipping.co.id](mailto:idt@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

## Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page : 06

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
November 26, 2018 Monday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
November 27, 2018 Tuesday	Cloudy	00.00 - 15.50	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		15.50	21st Bg. Robby 101 aside at S/side
		15.50 - 23.40	No ldg activity - Waiting Schedule from Shipper (shipper/stevedores payment issues)
		23.20 - 23.40	Transfer B/dozer to Bg. Robby 101 by C3
		23.40	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #3/c3, #5/c4 (Bg. Robby 101)
		24.00	Continued ldg to next day
November 28, 2018 Wednesday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		02.30	Stopped ldg #5/c4 - Trimming #5
		02.30 - 02.40	Transfer B/dozer to #5 by C4
		02.40 - 04.50	Trimming #5 by B/dozer
		04.50 - 05.00	Transfer B/dozer to Bg. Robby 101 by C4
		05.00	Resumed ldg #5/c4 (Bg. Robby 101)
		06.00 - 07.00	Draft Checked by Chief Officer & Surveyor
		07.00	Resumed ldg #5/c4 (Bg. Robby 101)
		07.00 - 07.10	Transfer B/dozer to #2 by C2
		07.10 - 09.50	Trimming #2 by B/dozer
		09.50 - 10.00	Transfer B/dozer to #3 by C2
		10.00 - 12.50	Trimming #3 by B/dozer
		12.20	Stopped ldg #5/c4 - Due to High Temperature on Bg. Robby 101
		12.20 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		12.50 - 13.00	Transfer B/dozer to Bg. Robby 101
		13.10 - 13.20	Transfer B/dozer to #1 by C1
		13.20 - 14.40	Trimming #1 by B/dozer
		14.40 - 14.50	Transfer B/dozer to Bg. Robby 101
November 29, 2018 Thursday	Cloudy	00.00 - 01.40	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		01.40	22 <sup>nd</sup> Bg. ASK I aside at P/side
		01.40	Resumed ldg #3/c3, #5/c4 (Bg. ASK I)
		01.40 - 02.10	Transfer B/dozer to Bg. ASK I
	Rain	02.30 - 06.20	All stopped ldg - Heavy Rain
		06.20	Resumed ldg #3/c3, #5/c4 (Bg. ASK I)
		08.00 - 09.00	All stopped ldg - Intermediate Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		09.00	Resumed ldg #1/c1, #3/c3, #5/c4 (Bg. ASK I)
		11.00	COMPLETE LOADING
		11.00 - 12.00	Final Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		12.00 -	Waiting export document
		12.00 - 12.10	Transfer B/dozer to #3 by C3 for trimming
		12.00 - 12.10	Transfer B/dozer to #5 by C4 for trimming
		12.10 - 12.55	Trimming #3 by B/dozer
		12.10 - 12.50	Trimming #5 by B/dozer
		20.15	Agent receipt export document
		20.15 - 23.00	Processing clearance out at Harbor Master
		23.00 - 24.00	Ship's document on the way to vessel

Shipper

As Agent



Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA  
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: [idt-samarinda@idt-shipping.co.id](mailto:idt-samarinda@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA  
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: [idt@idt-shipping.co.id](mailto:idt@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

## Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page : 07

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
November 30, 2018 Friday	Cloudy	00.00 - 01.00 01.00 02.00	Ship's document on the way to vessel Ship's document on board Departure/Sailed/Sea pilot on board for sailing



Remarks by Vessel :

- "AT THE TIME OF LOADING WHEN THE TEMPERATURE OF THE CARGO EXCEED 55 DEGREES CELSIUS THIS CARGO SHOULD BE REJECTED. AS PER IMSBC/IMO REGULATION"
- NO DELAY FOR VESSEL ACCOUNT

Shipper



Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA  
 Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: [idt-samarinda@idt-shipping.co.id](mailto:idt-samarinda@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA  
 Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: [idt@idt-shipping.co.id](mailto:idt@idt-shipping.co.id) web: [www.idt-shipping.co.id](http://www.idt-shipping.co.id)



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [ Coal, Oil, Chemical & General Cargo ] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

Date: November 29, 2018

Shipper

PT. BATUAH ENERGI PRIMA  
JL. DR. SUTOMO, NOMOR 48, RT 038, KELURAHAN SIDODADI,  
KECAMATAN SAMARINDA ULU, KOTA SAMARINDA,  
KALIMANTAN TIMUR, INDONESIA

Consignee

TO ORDER

## MATE'S RECEIPT

Shipped on board the vessel  
The under - mentioned goods  
In good order and conditions.  
Weight, measure, quality,  
quantity, condition, contents and  
value unknown

Notify Party

SWISS SINGAPORE INDIA PRIVATE LIMITED  
1ST FLR, OFF. NO. 204 & 205,  
RAYSON ARCADE, PLOT NO. 139, SECTOR-B,  
ABOVE BANK OF BARODA OSLO GANDHIDHAM  
KACHCHH GUJARAT 370201, INDIA

Ocean Vessel Voyage No.

MV. THEMISTOCLES

Port of Loading

SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge

ANY PORT(S) IN INDIA

Final destination (for the  
merchant's reference)

Shipper Description of Goods

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

Gross weight

55,000 MT

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

B/L Number

SAM / THAI - 337 A - G



Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA  
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: idt-samarinda@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA  
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/51 Email: idt@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id



# CARGO MANIFEST

**MV: THEMISTOCLES**      **Voy. : 024L**      **FLAG : SINGAPORE**      **DWT :55,793MT**      **MASTER :RENDON PAUL ALLEN G**

**FROM : SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA**      **TO : ANY PORT(S) IN INDIA**

B/L NO.	SHIPPER'S	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	QUANTITY	DESCRIPTION	WEIGHT	MEASUREMENTS
SAM / THAI - 337 A - G	PT. BATAJAH ENERGI PRIMA JL. DR. SUTOMO, NOMOR 48, RT 03B, KELURAHAN SIDODADI, KECAMATAN SAMARINDA LILI, KOTA SAMARINDA, KALIMANTAN TIMUR, INDONESIA	<b>CONSIGNEE:</b> TO ORDER  <b>NOTIFY PARTY:</b> SWISS SINGAPORE INDIA PRIVATE LIMITED 1ST FLR OFF. NO. 204 & 205, RAYSON ARCADE, PLOT NO. 139, SECTOR-8, ABOVE BANK OF BARODA USLO GANDHIDHAM KACHCHH GUJARAT 370201, INDIA	55,000 MT	INDONESIA STEAM COAL IN BULK  SAMARINDA, November 29, 2018 PT. INDO DHARMA TRANSPORT As Agent ROHMAT OPERATION		

<b>RANGER MARINE S.A.</b>	FORM CODE: OPS-022	Revision: 0 / REV DATE :
CARGO OPERATIONS	ISSUED : 10-10-14	AUTHORISEDMD / Page 1 of 1

### LETTER OF PROTEST

Vessel: THEMISTOCLES Port: MUARA BERAU Date: 05/11/2018 Voy. No.: 024L  
ANCHORAGE

Messrs.  
PT. INDO DHARMA TRANSPORT, Samarinda, Jakarta  
Cargo shippers

Dear Sirs,

I hereby do lodge this protest in respect of loading operation at Muara berau anchorage.  
Presently vessel loading Indonesian steam coal in bulk.  
Total cargo loaded in holds No 1,2,3,4,5, - 55000 mtons

I have to draw your attention to the fact that on Nov 5<sup>th</sup> at 14:20 hours,  
in hold No3 detected part of cargo with white smoke and overheated cargo temperature  
75 deg C. Gargo loaded at this time into hold No3 about 5000 mtons.  
Location of overheated cargo 1 meter aft of forward bulkhead and 1.5 meters from tank top.  
Loading operation in hold No3 stopped and hold sealed in order to avoid contact with oxygene.

I must, therefore, on behalf of my Owners and/or any other party concerned, hold you  
responsible for any Delays, Losses, Claims, Expenses, Damage and/or Costs incurred thereby.  
Further on behalf of my Owners and/or any other party concerned, I reserve the right to refer to  
this matter at a future date.

Faithfully Yours

Capt. Rendon Paul. A. G

Master of MV Themistocles

For Receipt Only

Shippers Representative

(Original: To Shippers - 1 Copy to Office - 1 Copy FILE O-6)

**Lampiran 9**  
**Hasil Wawancara dengan narasumber**  
**Laporan Hasil Wawancara 1**

Penulis : Muhammad Lubaab Afkaary  
Narasumber : Muhammad Badar (*Foreman On Board*)  
Tanggal : 5 November 2018  
Tempat : Kamar *Agent*

---

Isi Hasil Wawancara

1. Faktor apa yang mempengaruhi terjadinya batubara berasap ketika proses pemuatan dilaksanakan ?

Jawab : “Faktor yang mempengaruhi berasapnya batubara, yang pertama adalah suhu/*temperature* cargo batubara itu sendiri yang tinggi atau di atas batas suhu normal. Kemudian yang kedua, yang menyebabkan batubara berasap karena cargo sudah terkontaminasi dengan cairan atau bahan kimia/*chemical*.”

2. Dampak apa yang terjadi ketika proses pemuatan batubara yang berasap dimuat ke kapal besar ?

Jawab : “Kalau untuk steam itu tidak terlalu bermasalah, karena jenis batubara disini (Samarinda), kebanyakan jenis batubara yang *steam coal* dan masih tetap aman untuk ditempat terbuka karena asap tidak terlalu tebal. Namun jika steam batubara terlalu pekat akan menyebabkan gangguan kesehatan bagi pekerja di atas kapal baik tkbm maupun pihak itu sendiri”.

3. Bagaimana cara penanggulangan muatan batubara yang berasap sebelum dimuat ke kapal besar ?

Jawab : “Setahu saya biasanya di *colling down* menggunakan *floating crane*, jika cargo batubara sudah berada di tengah laut”.



**Lampiran 10**  
**Hasil Wawancara dengan narasumber**  
**Laporan Hasil Wawancara 2**

Penulis : Muhammad Lubaab Afkaary

Narasumber : Zaenal (*Shipper On Board*)

Tanggal : 5 November 2018

Tempat : Kamar *Shipper*

Isi Hasil Wawancara

1. Faktor apa yang mempengaruhi terjadinya batubara berasap ketika proses pemuatan dilaksanakan ?

Jawab : “Faktor yang mempengaruhi berasapnya batubara, adalah yang ke-1 faktor cuaca, kalo sering kena hujan dan panas, suhu batubara akan semakin baik karena ada penguapan, yang ke-2 faktor kualitas/*quality* batubara, semakin rendah kualitas batubara semakin cepat batubara mengalami berasap/*steam*, misalnya batu low calory dan tinggi sulfur, yang ke-3 faktor kebersihan batu,, jika batubara kualitas kebersihannya rendah maka akan lebih cepat berasap, misalnya pas *coalgetting* kurang bersih karena ada campuran *parting*, atau sisipan batu”.

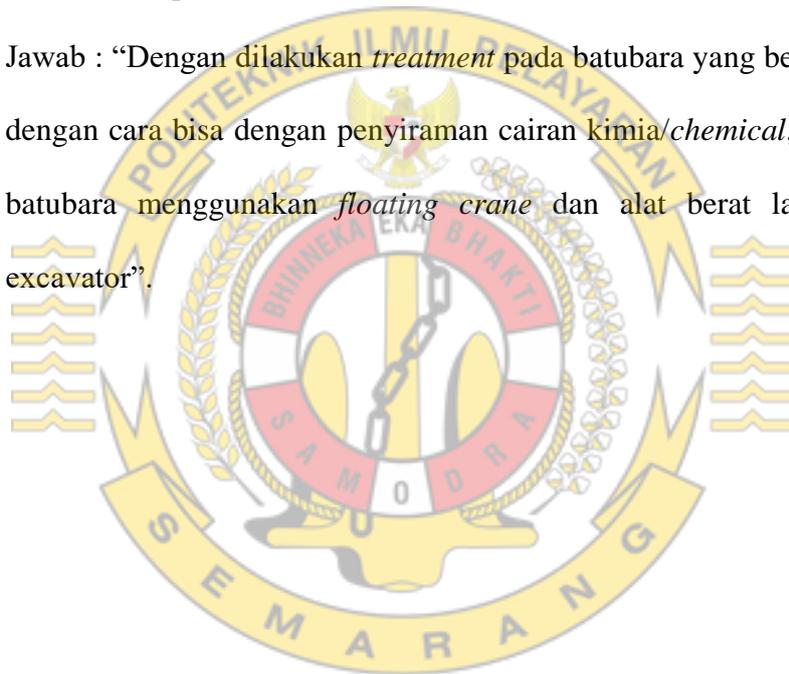
2. Dampak apa yang terjadi ketika proses pemuatan batubara yang berasap dimuat ke kapal besar ?

Jawab : “Dampak yang terjadi ketika muatan batubara yang berasap akan dimuat ke kapal, bisa terjadi kebakaran di dalam palka kapal, kemungkinan buruk bisa meledak, karena ada posisi tanki bahan bakar

yang dekat dengan palka dan akan membuat proses bongkar muat akan menjadi lebih lama, jika asapnya terlalu parah berbahaya juga untuk kesehatan para pekerja yang langsung bersentuhan dengan batubara tersebut. Selain itu *quality* batubara akan menurun jika batubara terlalu lama bersasap ataupun sampai menimbulkan kebakaran muatan”.

3. Bagaimana cara penanggulangan muatan batubara yang berasap sebelum dimuat ke kapal besar ?

Jawab : “Dengan dilakukan *treatment* pada batubara yang berasap tersebut dengan cara bisa dengan penyiraman cairan kimia/*chemical*, *colling down* batubara menggunakan *floating crane* dan alat berat lainnya seperti excavator”.



## Lampiran 11

## Lampiran Gambar



Kantor PT. IDT Cabang Samarinda

Sumber: Dokumen Pribadi

Kapal MV. Themistocles  
Sumber : ShipSpotting.com

Cargo batubara berasap di palka kapal

Sumber : Dokumentasi C/O



*Cargo batubara berasap di tongkang*  
 Sumber : Dokumen pribadi



Suhu batubara melebihi batas normal  
 Sumber : Dokumen C/O



*Colling Down dengan floating crane*  
 Sumber : Dokumen shipper on board

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

**Nama** : Muhammad Lubaab Afkaary

**NIT** : 531611306236 K

**Tempat/Tanggal lahir** : Kudus, 20 Januari 1998

**Jenis kelamin** : Laki-laki

**Agama** : Islam

**Nama Ayah** : Sukardi

**Nama Ibu** : Hariyati

**Alamat** : Jl. Sudimoro No. 12, Kel. Gribig Rt 04/03,  
Kec. Gebog, Kab. Kudus, Propinsi Jawa  
Tengah

### Riwayat Pendidikan

1. MI Al-Manaar Kudus : Tahun 2004 - 2010

2. SMP 3 Kudus : Tahun 2010 - 2013

3. SMA 1 Bae Kudus : Tahun 2013 - 2016

4. PIP Semarang : Tahun 2016 - 2020

### Pengalaman Praktek Laut

1. Perusahaan Pelayaran : PT. Indo Dharma Transport

2. Masa Praktek Darat : 01 Agustus 2018 – 20 Juli 2019

