



**ANALISIS KETERLAMBATAN PENGURUSAN DOKUMEN
MUATAN BARANG PADA PT. INDO DHARMA TRANSPORT
BANJARMASIN**

SKRIPSI

**Diajukan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh :

MUCHAMMAD AZFANY ARHINZA

NIT. 541711306486 K

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

2021



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

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PENANGANAN DOKUMEN MUATAN BARANG PADA PT.
INDO DHARMA TRANSPORT BANJARMASIN

Disusun Oleh:

MUCHAMMAD AZFANY ARHINZA
541711306486 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metode Penulisan


DARYANTO, S.H.,M.M.

Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002


AMAD NARTO, M.Pd., M.Mar, E.

Pembina (IV/a)
NIP. 19641212 199808 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan


NUR ROHMAH, S.E., M.M.

Penata Tk I, (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Keterlambatan Pengurusan Dokumen Muatan

Barang Pada PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin” karya,

Nama : Muchammad Azfany Arhinza

NIT : 541711306486 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari tanggal

Semarang, 02 September 2021

Penguji I,

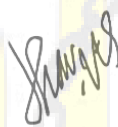


IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd.

Penata Tk I, (III/d)

NIP. 19730713 199803 2 003

Penguji II,

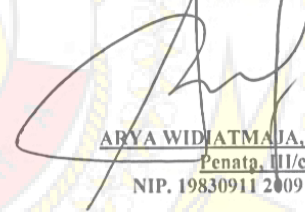


DARYANTO, S.H. M.M

Pembina (IV/a)

NIP. 19580324 198403 1 002

Penguji III,



ARYA WIDIATMAJA, S.ST., M.Si.

Penata, III/c

NIP. 19830911 200912 1 003

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.

Pembina Tk I, (IV/b)

NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muchammad Azfany Arhinza

NIT : 541711306486 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Analisis Keterlambatan Pengurusan Dokumen Muatan Barang Pada PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 02 September 2021

Yang menyatakan pernyataan,



MUCHAMMAD AZFANY ARHINZA
NIT. 541711306486 K

MUCHAMMAD AZFANY ARHINZA
NIT. 541711306486 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Orang yang pesimis selalu melihat kesulitan di setiap kesempatan, tapi orang yang optimis selalu melihat kesempatan dalam setiap kesulitan. (Ali bin Abi thalib)

Persembahan:

1. Orang tua saya, H. M. Nur Hisyam P. dan Ibu Zaenab, yang senantiasa selalu memberikan dukungan, kasih sayang, dan doa
2. Adek saya, Fachrillah dan Kanza
3. Keluarga besar Ma'is
4. Nadianovita Fitriyanti yang selalu mendukung saya
5. Kasta K-conk Semarang 54 yang selalu mendukung saya
6. Almamater saya, PIP Semarang

PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisis Keterlambatan Penanganan Dokumen Muatan Barang PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin”**.

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

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi TALK PIP Semarang
4. Bapak Daryanto, S.H, M.M selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Bapak Amad Narto, M.Pd., M.Mar, E. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan.

6. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. Perusahaan PT. Indo Dharma Transport yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian dan praktek darat serta membantu penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Demikian, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 2 SEPTEMBER 2021

Penulis


MUCHAMMAD AZFANY ARHINZA
NIT. 541711306486 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
INTISARI	xi
ABSTRACT	xii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar belakang.....	1
1.2 Perumusan masalah.....	3
1.3 Tujuan penelitian.....	3
1.4 Manfaat penelitian.....	4
1.5 Sistematika penulisan.....	6
BAB II. LANDASAN TEORI.....	7
2.1 Tinjauan Pustaka	7
2.2 Kerangka Pikir Penelitian	20
BAB III. METODE PENELITIAN.....	21
3.1 Pendekatan dan desain penelitian.....	21

3.2 Fokus dan lokus penelitian.....	22
3.3 Sumber data penelitian.....	23
3.4 Teknik pengumpulan data.....	25
3.5 Teknik keabsahan data.....	27
3.6 Teknik analisa data.....	29
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	30
4.1 Gambaran umum perusahaan.....	30
4.2 Analisis masalah.....	37
4.3 Pembahasan masalah.....	41
BAB V. PENUTUP.....	59
5.1 Simpulan.....	59
5.2 Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka pikir.....	20
Gambar 3.1	Teknik Pengumpulan Data.....	28
Gambar 4.1	Gambar perusahaan.....	31
Gambar 4.2	Struktur organisasi perusahaan.....	33
Gambar 4.3	Dokumen LOP.....	48
Gambar 4.4	Komputer di kapal.....	50
Gambar 4.5	Contoh Perubahan Stowage plan.....	51
Gambar 4.6	Kapal berlabuh.....	54
Gambar 4.7	Buruh di atas kapal.....	55
Gambar 4.8	Alat berat.....	56

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil Wawancara.....	63
Lampiran 2	Dokumen muatan.....	69



INTISARI

Azfany Arhinza, Muchammad, 541711306486 K, 2021, “Analisis Keterlambatan Pengurusan Dokumen Muatan Barang Pada PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin”, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Daryanto, S.H,M,M, Pembimbing II : Amad Narto ., M.Mar, E.

Indonesia merupakan negara yang memenuhi permintaan batubara bagi Cina dan India. Oleh karena itu, peran perusahaan pelayaran sangat penting dalam pengiriman batubara kepada daerah maupun negara pengguna batubara. Proses pengiriman dari negara eksportir ke negara-negara importir batubara mengandalkan transportasi laut menggunakan kapal jenis *bulk carrier* sebagai sarana pengangkutnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana proses pengurusan dokumen muatan barang, faktor – faktor yang menjadi penghambat proses pengurusan dokumen muatan barang serta dampak dan upaya menangani keterlambatan penanganan dokumen muatan barang di PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif yaitu metode yang dapat memberikan penggambaran atas kondisi objek penelitian secara alamiah tanpa memberikan tambahan selama pengumpulan data. Data penelitian diperoleh dari hasil observasi secara langsung, wawancara (*interview*), dan dokumentasi.

Hasil penelitian menunjukkan penyebab keterlambatan penanganan dokumen muatan yang disebabkan oleh faktor alam maupun kerusakan pada kapal yang menyebabkan kerugian dari pihak kapal, shipper maupun consignee. Ditemukan upaya untuk mengatasi masalah keterlambatan penanganan dokumen muatan. Pembekalan atau pemberian arahan kepada boarding agent bagaimana cara penanganan dokumen yang baik, membawa perangkat keras laptop maupun printer sendiri ke kapal. Dan pemilihan Perusahaan Bongkar Muat yang berpengalaman dan berkompeten sehingga mengurangi kerusakan pada kapal, supaya *ship master* tidak mengeluarkan LOP (*Letter Of Protest*)

Kata Kunci: *Loading*, Dokumen Muatan, *Boarding agent*

ABSTRACT

Azfany Arhinza, Muchammad, 541711306486 K, 2021, “Analisis penanganan dokumen muatan barang pada PT. Indo Dharma Transport”, Diploma IV Program, *Port and Shipping Department Study Program*, Semarang *Merchant Marine Polytechnic*, Advisor I: Daryanto, S.H,M,M,. Supervisor II: Amad Narto ., M.Mar, E.

Indonesia is one of the countries with the largest coal production in the world, ranking third behind China and the United States. India and China are the main coal importers from Indonesia, although both countries also have large coal productions, but they still depend on Indonesian coal. To meet the demand for coal, the role of shipping companies is very important, they are very instrumental in the delivery of coal to coal-using regions and countries. The process of shipping from exporting countries to coal importer countries relies on sea transportation, namely using bulk carrier type ships as a means of transport. Ships from various shipping companies in the world many enter Indonesia to transport coal to consumer countries, one of the coal producers is in South Kalimantan. South Kalimantan is a paradise for the world of coal mining, many mining companies are active in South Kalimantan with high production levels. In this case, of course, the sender and buyer of coal will use the ship as a means of transport.

Research methods are a very important thing in research, it is because the good of the research depends on the methods the author uses. Research is also defined as the continuous search for knowledge and give of meaning to research, is a careful and critical experiment to discover something new.

The results showed the cause of delays in handling cargo documents caused by natural factors and damage to the ship that caused losses from the ship, shipper and consignee. And efforts have been found to address the problem of delays in the fielding of load documents. Such as debriefing or giving directions to boarding agents how to handle good documents, bringing laptop hardware or printers themselves to the ship. And the selection of an experienced and competent Loading and Unloading Company to reduce damage to the ship, so that the ship master does not issue LOP (Letter Of Protest).

Keywords : *Loading, cargo document, and Boarding agent.*

PENDAHULUAN

BAB I

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara dengan produksi batu bara terbesar di dunia, menempati urutan ketiga di bawah China dan Amerika Serikat. Untuk memenuhi permintaan batubara, peran perusahaan pelayaran sangat penting, mereka sangat berperan dalam pengiriman batubara kepada daerah maupun negara pengguna batubara. Proses pengiriman dari negara eksportir ke negara-negara importir batubara mengandalkan transportasi laut, yaitu menggunakan kapal jenis *bulk carrier* sebagai sarana pengangkutnya. Kapal-kapal dari berbagai perusahaan pelayaran di dunia banyak masuk ke Indonesia untuk mengangkut batubara ke negara-negara konsumen, salah satu penghasil batubara adalah di Kalimantan Selatan. Kalimantan Selatan merupakan surga bagi dunia pertambangan batubara, banyak perusahaan tambang yang aktif di Kalimantan Selatan dengan tingkat produksi yang tinggi. Dalam hal ini tentu pihak pengirim dan pembeli batu bara akan menggunakan kapal sebagai sarana pengangkutnya. PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin ialah sebuah perusahaan keagenan yang menangani kapal-kapal yang masuk di kawasan Kalimantan Selatan.

PT. Indo Dharma Transport mengurus perizinan dan dokumen pemuatan batubara baik di darat maupun di atas kapal. Kelancaran proses pengurusan dokumen sangatlah penting. Pihak pengangkut tidak mengharapkan keterlambatan dalam proses pemuatan batubara maupun pengurusan dokumen muatan. Dalam

proses pengurusan dokumen muatan sering ditemukan kendala. Yang mengakibatkan lambatnya pengurusan dokumen muatan.

Dan pada saat penulis melakukan penelitian di PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin, penulis mendapatkan kejadian-kejadian yang menyebabkan lambatnya proses pengurusan dokumen muatan maka penulis tertarik untuk mengambil judul: **“Analisis Keterlambatan Pengurusan Dokumen Muatan Barang pada PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.”**

1.1. Rumusan Masalah

Rumusan masalah ialah hal terpenting dalam sebuah penelitian. Hal ini dikarenakan oleh rumusan masalah merupakan pokok pembahasan dan mempermudah penelitian untuk menemukan jawaban yang sesuai. Berdasarkan paparan latar belakang penelitian, rumusan masalah dapat disusun sebagai berikut:

- 1.2.1. Bagaimana proses pengurusan dokumen muatan barang yang dilakukan oleh PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin
- 1.2.2. Faktor-faktor apa yang menjadi penghambat proses pengurusan dokumen muatan barang pada PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin
- 1.2.3 Dampak dan upaya keterlambatan penanganan dokumen muatan barang oleh PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin

1.3 Tujuan Penelitian

Atas adanya permasalahan yang sesuai dengan judul penelitian, maka penelitian ini bertujuan:

- 1.3.1. Untuk mengetahui bagaimana proses pengurusan dokumen muatan barang oleh PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.
- 1.3.2. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang dapat menjadi penghambat dalam proses pengurusan dokumen muatan barang oleh PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.
- 1.3.3 Untuk mengetahui dampak dan upaya terhadap keterlambatan penanganan dokumen barang oleh PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.

1.4 Manfaat Penelitian

Penulis memiliki harapan besar pada penelitian ini untuk dapat memberikan manfaat bagi pembaca.

1.4.1. Manfaat secara teoritis

Dengan adanya penelitian ini, peneliti dapat meningkatkan ilmu pengetahuan mengenai analisis penanganan dokumen muatan barang menggunakan teori-teori atas ilmu pengetahuan dari penelitian yang berkaitan dengan bidang ilmu pada sebuah penelitian yang telah diperoleh mengenai masalah penelitian.

1.4.3.1 Manfaat Bagi Penulis

- 1.4.1.1.1. Dapat menambah pengetahuan dan tentang analisis penanganan dokumen muatan barang.

1.4.1.1.2. Mendapat pengembangan pemikiran di bidang kemaritiman untuk menghadapi dunia kerja.

1.4.1.1.3. Sebagai bahan perbandingan antara ilmu teori yang didapatkan ketika berada di kampus dengan ilmu yang didapatkan pada saat melaksanakan praktek darat di perusahaan. atau di lapangan sebagai boarding agent.

1.4.1.1.4. Memenuhi persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dengan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel)

1.4.3.2 Bagi Lembaga Pendidikan

Karya ini dapat menambah pengetahuan dasar bagi taruna yang akan melaksanakan praktek darat, sehingga dapat memberikan gambaran dan pandangan terhadap taruna mengenai bagaimana menganalisis penanganan dokumen muatan.

1.4.3.3 Bagi Perusahaan Pelayaran

Dapat menciptakan jalinan yang baik antara perusahaan dengan akademi. Hasil dari penelitian ini bisa digunakan sebagai informasi dan juga masukan untuk perusahaan, serta juga menjadi referensi untuk meningkatkan performa perusahaan.

1.4.4 Manfaat Secara Praktis

Diharapkan bahwa hasil penelitian ini dapat dipergunakan untuk referensi atau pedoman praktis yang dimana digunakan untuk peningkatan kualitas SDM (Sumber Daya Manusia) pada penyelesaian atau pemecahan berbagai masalah tentang analisis penanganan dokumen muatan barang di PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin terutama *boarding agent*.

1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini memiliki tujuan dimana dalam memudahkan pencapaiannya, disusunlah oleh peneliti yaitu sistematika penulisan yang tersusun atas lima bab yang terkait antara satu dengan lainnya. Ini dibuat guna memudahkan pemahaman pembaca mengenai keseluruhan pembahasan dalam penelitian ini.

Adapun sistematika penulisan penelitian ini ialah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini memberikan penjeasan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini tersusun atas tinjauan pustaka yang berisi teori yang menjadi landasan penelitian, kerangka pikir penelitian, serta definisi operasional.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini memberikan penjelasan mengenai metode, tempat dan waktu, serta jenis dan sumber data penelitian. Selain itu juga membahas teknik

dalam mengumpulkan data, menguji keabsahan data, dan menganalisa data penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini terdiri atas gambaran umum objek penelitian, analisa dan pembahasan masalah. Analisis hasil penelitian ialah inti penelitian yang berisikan pembahasan tentang hasil penelitian yang diperoleh selama melaksanakan praktek darat.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini diberikan kesimpulan dan saran atas hasil penelitian yang telah diperoleh. Kesimpulan ialah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian peneliti. Pemaparan kesimpulan didasarkan pada hasil penelitian dan pembahasan masalah. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian Analisis

Analisis atau analisa merupakan kata yang diambil dari Bahasa Yunani kuno, “*analusis*” dengan arti melepaskan. Analisis merupakan gabungan atas dua suku kata, yakni “ana” atau kembali, dan “*luein*” atau melepas. Apabila keduanya disatukan akan memberikan arti melepas kembali atau menguraikan. Kata “analusis” ini kemudian diserap ke dalam Bahasa Inggris menjadi “*analysis*”, serta ke dalam Bahasa Indonesia menjadi “analisis.” (Zona Referensi, 2018).

Secara umum, analisis memiliki definisi sebuah kegiatan yang berisikan aktivitas lainnya, seperti memilah, menguraikan, dan membedakan sebuah hal untuk dikelompokkan kembali sesuai kriterianya untuk selanjutnya dicari hubungan dan tafsiran maknanya.

2.1.2. Pengertian Dokumen Muatan

Kata “dokumen” merupakan kata yang diambil dari Bahasa Latin yaitu “*docere*” dengan artian mengajar. Pengertian kata “dokumen” menurut Louis Gottschalk (1986; 38) banyak dipakai oleh para ahli dengan dua pengertian. Pertama, berarti sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan dari kesaksian lisan, artefak, peninggalan-peninggalan tertulis, dan petilasan-petilasan arkeologis. Pengertian

kedua diperuntukkan bagi surat-surat resmi dan surat-surat negara seperti surat perjanjian, undang-undang, hibah, konsesi, dan lainnya. Louis Gottschalk (1986; 66) juga memberikan pernyataan bahwa dalam artian luas, dokumen adalah setiap proses pembuktian yang didasarkan atas jenis sumber apapun, baik yang berfisifat tulisan, lisan, ga dokumen dalam tiga pengertian. Sedangkan dokumen muatan adalah semua dokumen yang digunakan dalam proses pemuatan barang dari pelabuhan ke atas kapal atau sebaliknya juga sebagai pendukung proses kegiatan ekspor maupun impor barang.

2.1.3. Jenis-Jenis Dokumen Muatan

2.1.3.1. *Shipping Instruction*

Dokumen yang dibuat oleh *shipper* yang ditujukan kepada *carrier* / kapal untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam dokumen tersebut. dokumen *shipping instruction* terdiri dari nama pemilik barang (*shipper*) nama penerima barang (*consignee*), *notify address* jenis barang, jumlah berat dan *volume*, *shipping mark*, *total nett weight*, *total gross weight*, *total measurement*, *freight and charge*, *B/L* , *dated*, *commercial invoice*, *no.L/C*.

2.1.3.2. Resi Mualim (*Mate's Receipt*)

Dokumen tanda terima barang / muatan di atas kapal sesuai dengan keadaan muatan yang ditanda tangani oleh mualim – I. Resi Mualim diberi catatan bila terdapat hal-hal yang tidak sesuai atau perlu keterangan tambahan. Apa yang

tertera dalam *mate receipt* akan tertera dalam *bill of lading*.

Resi muatim diterbitkan oleh *boarding agent*.

2.1.3.3. *Statement Of Fact*

Suatu daftar / catatan kegiatan dalam proses pemuatan dari kapal tiba hingga kapal meninggalkan pelabuhan yang dibuat oleh *boarding agent*.

2.1.3.4. *Stowage Plan*

Dokumen yang menggambarkan rencana pemuatan barang di atas kapal. Dokumen ini berisi tentang jumlah muatan yang berada diatas kapal. *Stowage Plan* dibuat oleh perusahaan pelayaran.

2.1.3.5. *Bill Of lading*

Merupakan dokumen perjanjian pengangkutan barang antara pengirim (*shipper*) dan perusahaan pelayaran (*Owner*) dengan segala konsekuensinya yang tertera pada dokumen tersebut. Juga dapat merupakan dokumen bukti kepemilikan barang sebagaimana yang tertera dalam dokumen tersebut dan oleh karenanya dapat diperjual belikan sehingga *Bill of Lading* ini juga merupakan dokumen berharga. Selain itu *Bill of lading* juga sebagai bukti tanda penerimaan dan pengiriman barang. *Bill of lading* ini dibuat oleh pihak perusahaan pelayaran.

2.1.3.6. *Cargo Manifest*

Dokumen yang merupakan suatu Daftar barang-barang / muatan yang telah dikapalkan. Dimana daftar tersebut

berisi : nama kapal, Pelabuhan muat dan pelabuhan tujuan, nama nakhoda, tanggal, No. *B/L*, Pengirim (*Shipper*), Penerima (*Consignee*), Tanda (*Mark*), Jumlah / banyaknya (*Quantity*), Jenis barang / muatan (*Description of goods*), Isi dan Berat (*Volume & Weight*) dan keterangan jenis barang jika ada.

2.1.3.7. *Draft Survey Report*

Dokumen yang dikeluarkan oleh *surveyor* yang telah ditunjuk oleh pihak *carrier* dan *shipper* yang isinya adalah perhitungan tentang jumlah total muatan yang telah termuat diatas kapal.

2.1.3.8. *Notice Of Readines (NOR)*

Dokumen yang diterbitkan oleh nakhoda kapal untuk menunjukkan kesiapan bongkar muat bari kapalnya. *NOR* diterbitkan setelah kapal datang di tempat muat tetapi kebanyakan *NOR* diterbitkan sesuai dengan *charter party*.

2.1.3.9. *Letter of Authorization To Sign Bill of Lading*

Surat yang ditujukan kepada nakhoda kapal untuk mewakilkan tanda tangan *bill of lading* kepada pihak *agent*. Surat ini di tanda tangani oleh nakhoda kapal, *agent* dan *shipper*.

2.1.4. Pengertian dan jenis kapal

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pasal 309, kapal didefinisikan sebagai semua perahu dengan bentuk dan jenis apapun, bila tidak diperjanjikan lain, termasuk juga

perlengkapannya. Semetara itu, KUHD pasal 310 memaparkan bahwa kapal laut ialah semua kapal yang digunakan untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu. Pada KUHD pasal 311, Kapal Indonesia merupakan kapal yang dimiliki oleh WNI atau badan hukum yang dua pertiga sahamnya dimiliki oleh Warga Negara Indonesia dan berkedudukan di Indonesia. Sedangkan dalam istilah Inggris, pengertian kapal dibedakan menjadi dua jenis, yakni *ship* atau kapal dengan ukuran besar, sedangkan *boat* merupakan kapal dengan ukuran yang lebih kecil. Atau hal tersebut dapat dikatakan seperti, sebuah kapal dapat mengangkut perahu, namun perahu tidak dapat melakukan pengangkutan kapal. Ukuran perahu dapat dikatakan sebuah kapal telah ditetapkan pada undang-undang serta kebiasaan setempat. Dalam jangka waktu hitungan abad yang lalu, kapal sudah dipergunakan manusia untuk mengarungi lautan maupun sungai, dimana pada awalnya penemuan tersebut diawali dengan terbentuknya sebuah perahu.

Dalam mengangkut atau memindah muatan dari tempat *loading* ataupun proses *discharge* di kapal besar di Taboneo anchorage, Banjarmasin, kapal yang digunakan ialah kapal yang dirancang secara khusus untuk memudahkan pekerjaan tersebut. Menurut UU No. 17 Tentang Pelayaran (2008), kapal berarti kendaraan air dengan bentuk jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan

bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal sesuai kegunaannya memiliki jenis sebagai berikut:

1.1.4.1. Kapal *tanker*, adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut cairan dalam jumlah besar. Jenis utama *tank ship* termasuk kapal *tanker* minyak, kapal *tanker* kimia, dan pembawa gas alam cair.

1.1.4.2. Kapal *bulk carrier* atau *bulker*, adalah kapal dagang yang dirancang khusus untuk mengangkut kargo curah *unpacked*, seperti biji-bijian, batu bara, bijih besi, dan semen. Kapal jenis *bulk carrier* terbagi menjadi beberapa jenis seperti *geared bulk carrier*, yaitu kapal jenis *bulk carrier* yang dilengkapi dengan *ship's crane* yang berfungsi untuk bongkar muat barang, jadi tidak memerlukan *crane* pelabuhan untuk melakukan proses bongkar muat. Selain itu, terdapat kapal jenis *gearless bulk carrier*, yaitu kapal *bulker* yang tidak dilengkapi dengan *ship's crane* sehingga tidak dapat melakukan kegiatan bongkar muat sendiri, namun ukuran untuk kapal jenis ini lumayan besar dan tergolong dalam ukuran *capsize* yang dapat memuat kargo lebih banyak dari kapal jenis *geared bulk carrier*.

1.1.4.3. Kapal *Container*, adalah kapal yang membawa semua beban mereka di dalam peti kemas, dalam sebuah teknik yang disebut *containerization*. Mereka membentuk sarana umum angkutan komersial sistem intermoda *containerization transport*. Maka pemuatan atau pembongkaran akan menjadi

cepat, biasanya empat sampai dengan enam jam kapal sudah siap kembali untuk berlayar.

1.1.4.4. Kapal Ro-Ro, adalah kapal yang dirancang untuk membawa muatan seperti mobil, truk, semi-trailer truk, trailer atau kereta api. Jadi bentuk dari kapal Ro-Ro ini sendiri berbentuk panjang atau memanjang.

1.1.4.5. Kapal Penumpang, adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut penumpang atau manusia sebagai sarana transportasi.

1.1.4.6. Kapal *tug boat*, adalah kapal yang dirancang khusus sebagai kapal tunda atau kapal bantu, maupun kapal yang digunakan untuk menarik tongkang baik itu ada muatan ataupun tidak. Kapal *tug boat* itu sendiri merupakan kapal yang kuat meskipun kecil tetapi bertenaga kuda, oleh sebab itu kapal ini paling sering digunakan di Indonesia.

1.1.4.7. Kapal tongkang, adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut muatan baik curah maupun petikemas, berbentuk persegi panjang dan biasa ditarik oleh kapal *tug boat*.

2.1.5. Pengertian Barang (*cargo*)

Barang (*cargo*) ialah objek angkut pada sistem transportasi laut.

Sebuah perusahaan pelayaran niaga yang dapat melakukan pengangkutan muatan bisa mendapat pendapatan berupa uang tambang (*freight*) yang dapat berpengaruh terhadap keberlangsungan hidup perusahaan serta dapat digunakan untuk membiayai kegiatan di

pelabuhan. Muatan Kapal menurut PT. Pelindo II (1998: 9) berarti muatan kapal dapat disebut sebagai seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan.

2.1.6. Jenis-jenis barang (*Cargo*)

2.1.6.1. *General Cargo*

Istilah yang digunakan untuk pengiriman barang yang tahan lama yang dimuat kapal dalam jenis dan pembungkus yang beraneka (dalam peti, drum, kaleng, besi, beton, karung dll)..

2.1.6.2. *Bulk Cargo*

Muatan jenis ini dapat berupa muatan cair (*bulk liquid cargo*), seperti minyak bumi, minyak kelapa sawit atau muatan kering (*dry bulk cargo*) seperti batubara, semen, kopra dan biji-bijian.

2.1.6.3. *Life stock cargo*

Dari tempat yang menghasilkan banyak hewan ternak, hewan hidup sering di *expore* untuk keperluan konsumsi atau pengembangan dari negara tujuan. Umumnya, menggunakan kapal atau tempat khusus untuk pengangkutannya. Hewan yang sering di ekspor antara lain sapi, domba dan babi.

2.1.6.4. *Refrigerate Cargo*

Muatan jenis ini membutuhkan suhu dingin untuk

pengawetan muatan, dan dibagi dalam suhu dingin (*cold*) dan suhu sangat dingin. Contoh: daging, sayuran, buah-buahan dan obat-obatan.

2.1.6.5. *Unitiza Cargo*

Muatan unit adalah muatan yang dalam bentuk atau pembungkus asli dalam pengiriman dikelompokkan atau disusun menjadi satu. Dengan cara ini maka kecepatan, keamanan dan pengawasan dari muatan dapat lebih mudah dilakukan. Contoh muatan unit adalah barang dalam petikemas.

2.1.6.6. *Dangerous Cargo*

Muatan yang dapat terbakar atau meledak. Oleh karena itu muatan berbahaya memerlukan perhatian khusus dari berbagai pihak, baik pemilik barang, PBM, pengangkut, keagenan maupun instansi terkait. Pengangkutan barang berbahaya harus mengikuti ketentuan dalam *International Maritime Dangerous Goods* tahun 1992.

2.1.6.7. Muatan Penumpang (*Passenger*)

Seseorang yang hanya menumpang, baik itu kapal, pesawat, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut.

2.1.7. Pihak-pihak yang bersangkutan

2.1.7.1. Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran juga memiliki sebutan *Shipping Company* atau dikenal sebagai *Shipping Lines*. Tugas utamanya dalam operasional ialah sebagai pengangkut barang mulai dari pelabuhan awal ke tujuan dengan mengikuti Instruksi Pengiriman (*Shipping Instruction*) barang dari *shipper*. Tugas lainnya ialah mengusahakan beberapa bidang usaha lainnya, seperti sebagai agen pelayaran (*shipping agent*) dan mengoperasikan kapal untuk mencari pendapatan berupa uang tambang.

2.1.7.2. Freight Forwarder

Perusahaan pelayaran yang bisa disebut juga sebagai *shipping company* atau populer juga disebut dengan istilah *shipping lines*. Dalam operasionalnya tugas utama dari *shipping lines* adalah mengangkut barang dari pelabuhan awal ke pelabuhan tujuan berdasarkan instruksi pengiriman (*shipping instruction*) barang dari *shipper*. Selain dari tugas utama tersebut diatas, *shipping lines* juga mengusahakan beberapa bidang usaha lainnya antara lain sebagai agen pelayaran (*shipping agent*) dan juga mengoperasikan sejumlah kapal untuk mencari pendapatan berupa uang tambang.

2.1.7.3. Pengirim Barang (*Shipper*)

Yaitu orang atau badan hukum yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan

tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.

2.1.7.4. Pengangkut Barang

Yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk diangkut/disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal.

2.1.7.5. Penerima Barang (*consignee*)

Yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan.

2.1.7.6. Yaitu orang atau badan hukum kepada siapa barang kiriman ditujukan

Usaha pemuatan atau pembongkaran barang-barang muatan kapal. Sering kali perusahaan bongkar muat bekerja sama dengan perusahaan angkutan pelabuhan melalui tongkang. Hal ini sering dilakukan apabila waktu menunggu giliran penambatan terlalu lama atau fasilitas tambat terlalu sedikit.

2.1.7.7. Ekspediter

Perusahaan yang menyelenggarakan usaha mengurus dokumen-dokumen dan formalitas yang diperlukan untuk mengirim.

2.1.7.8. Perusahaan Pergudangan

Usaha penyimpanan barang di dalam gudang pelabuhan, menunggu pemuatan ke kapal atau pengeluaran dari gudang

2.1.7.9. Perusahaan *shipping agency*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No: 21 Tahun 2007 tentang sistem dan prosedur pelayanan kapal, barang, dan penumpang pada pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh Unit Pelaksanaan Teknis kantor Pelabuhan: Agen Umum (*General Agent*) adalah perusahaan angkutan laut nasional/penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya.

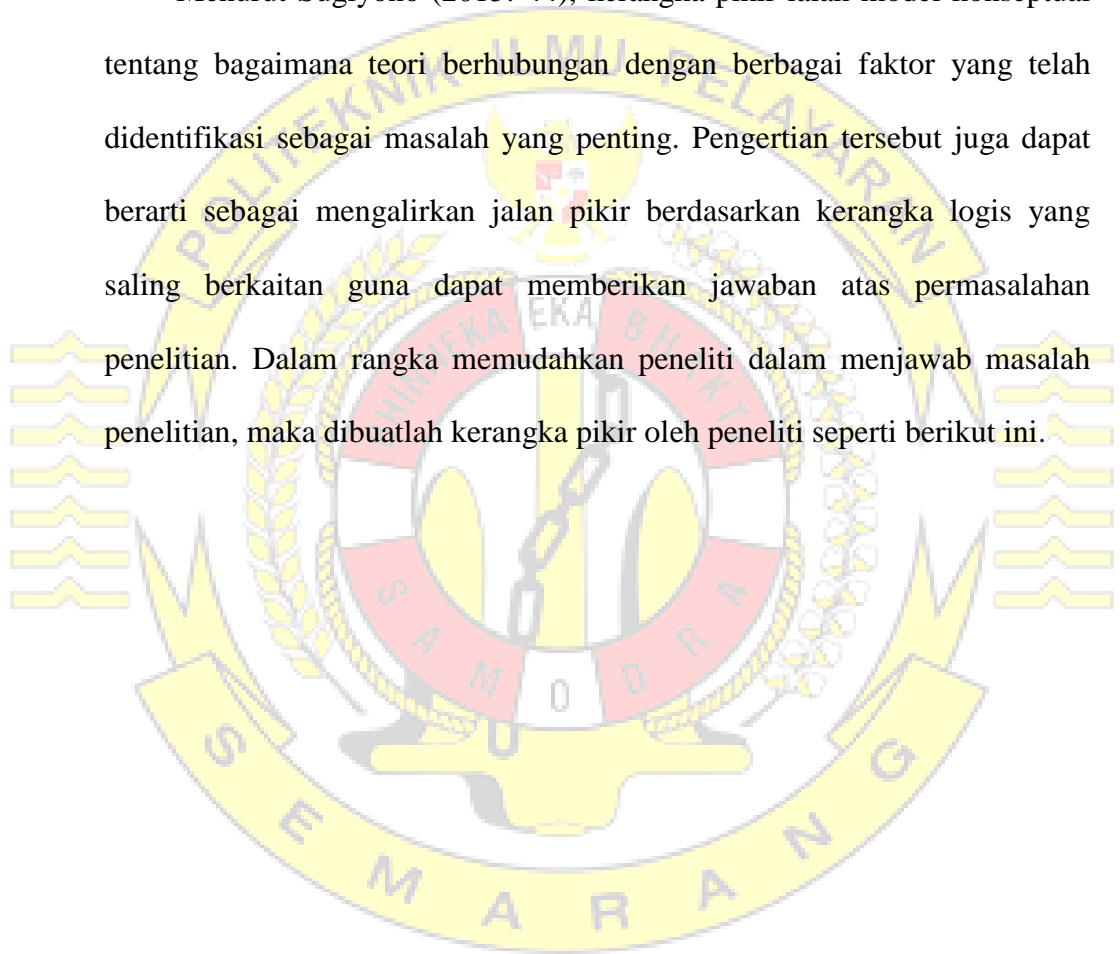
2.1.7.10. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

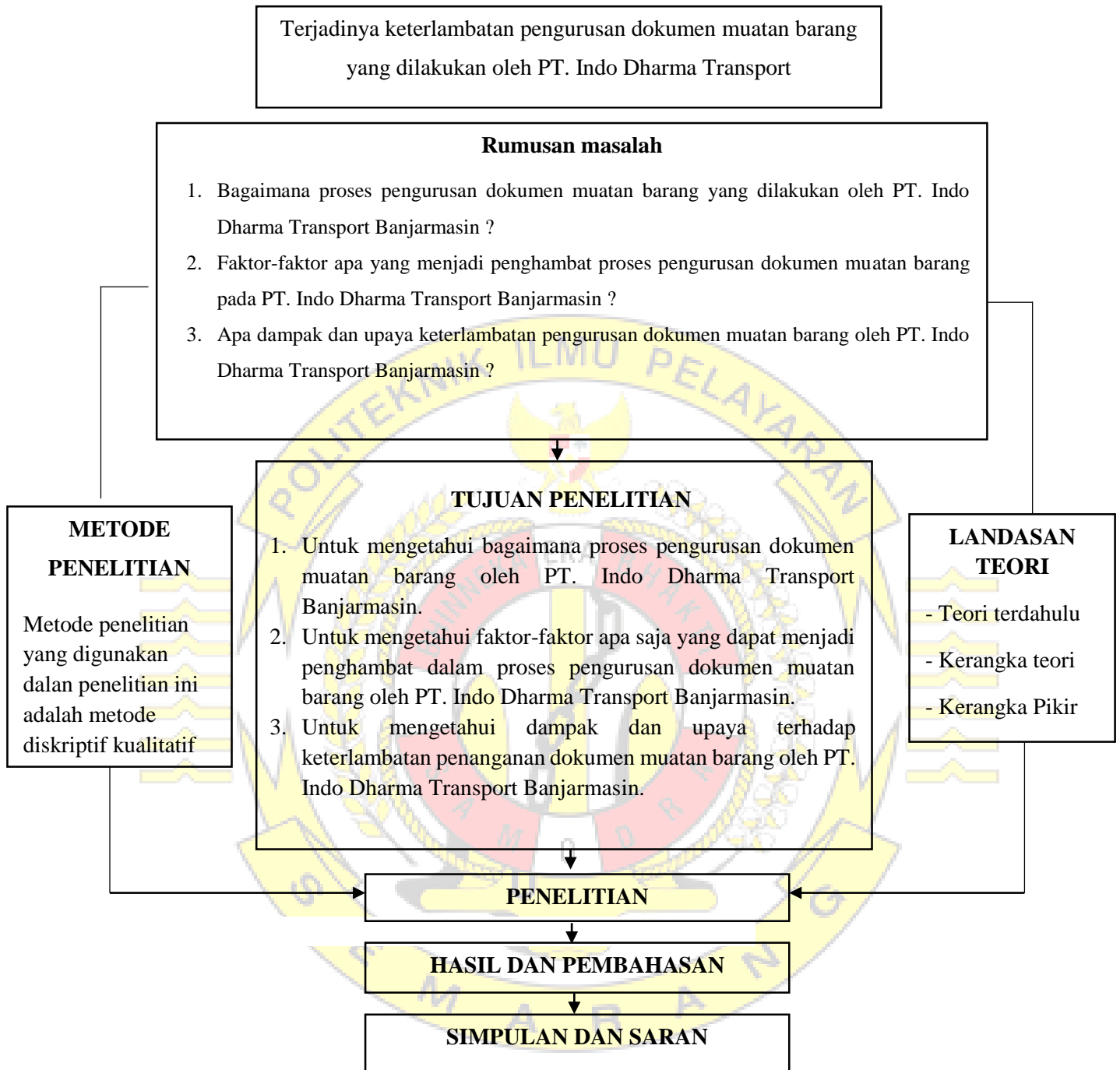
Menurut PM 36 tahun 2012 Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah unit pelaksana teknis di lingkungan kementerian perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Laut. Kepala Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran,

koordinasi kegiatan pemerintah dipelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil.

2.2. Kerangka Berpikir

Menurut Sugiyono (2015: 44), kerangka pikir ialah model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Pengertian tersebut juga dapat berarti sebagai mengalirkan jalan pikir berdasarkan kerangka logis yang saling berkaitan guna dapat memberikan jawaban atas permasalahan penelitian. Dalam rangka memudahkan peneliti dalam menjawab masalah penelitian, maka dibuatlah kerangka pikir oleh peneliti seperti berikut ini.





Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

5.1.2 Faktor apa saja yang menjadi penyebab keterlambatan penanganan dokumen muatan barang.

5.1.2.1. *Letter of protest* yang diterbitkan menjadi penghambat dalam pengurusan dokumen muatan apabila tidak segera ditanda tangani oleh semua kapten kapal atau *shipper*.

5.1.2.2. Sinyal masih sering menjadi kendala di atas kapal yang menyebabkan terlambatnya pengiriman laporan harian.

5.1.2.3. Ketersediaan perangkat keras seperti *computer* dan *printer* di atas kapal kurang maksimal karena tidak menggunakan bahasa Internasional.

5.1.2.4. Perubahan pada *stowage plan*, dimana perubahan tersebut terjadi ketika kapal akan selesai melakukan kegiatan bongkar muat yang harus menambah muatan dan merubah semua dokumen muatan, termasuk *bill of lading*.

5.1.3. Dampak dan upaya keterlambatan penanganan dokumen muatan barang oleh PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.

5.1.3.1. Dampak dari keterlambatan penanganan dokumen muatan barang oleh PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.

5.1.3.1.1. Keberangkatan kapal yang akan mengakibatkan dikenakannya biaya tambahan atau denda oleh

otoritas kepelabuhanan. Terlambatnya keberangkatan kapal adalah salah satu dampak yang dialami ketika lambatnya pengurusan dokumen. Dimana jika kapal mengalami keterlambatan keberangkatan akan dikenakan biaya tambahan seperti biaya jasa berlabuh, biaya buruh, biaya ransum buruh dan juga biaya untuk perbaikan alat berat dan bahan bakar alat berat

5.1.3.2. Upaya yang harus dilakukan untuk mengurangi keterlambatan penanganan dokumen muatan di atas kapal.

5.1.3.2.1 Pemilihan perusahaan bongkar muat yang berpengalaman dan kompeten. Agar terhindar dari kerusakan kapal, sehingga *ship master* tidak menerbitkan LOP (*Letter Of Protest*)

5.1.3.2.2 *Boarding agent* membawa mifi sendiri untuk membantu penyediaan sinyal yang lebih stabil untuk mengirim laporan serta dokumen muatan.

5.1.3.2.3 *Boarding agent* membawa laptop dan *printer* sendiri ke atas kapal untuk pembuatan dokumen muatan.

5.1.3.2.4. Memberitakan atau menginformasi kepada *all charter party* untuk perubahan *stowage plan*,

karena ini sangat berpengaruh kepada pengurusan seluruh dokumen.

5.2. Saran

5.2.1. Penulis menyarankan kepada pihak-pihak yang terlibat dalam upaya peningkatan pelayanan keagenan kapal sebaiknya lebih memahami semua penyebab-penyebab yang mengakibatkan kurang maksimalnya pelayanan atau penanganan dokumen di atas kapal yang dilaksanakan oleh *boarding agent*. Agar tidak ada keterlambatan pengiriman laporan muatan harian atau pembuatan dokumen di atas kapal oleh *boarding agent*

5.2.2. Penulis menyarankan sebaiknya semua pihak yang terlibat dalam upaya peningkatan pelayanan untuk memperhatikan dampak yang ditimbulkan akibat penyebab-penyebab belum maksimalnya penanganan dokumen agar dapat mencegah timbulnya masalah yang terjadi.

5.2.3. Penulis menyarankan sebaiknya semua pihak agar dapat mengurangi permasalahan yang terjadi dengan upaya-upaya seperti melaksanakan pengarahan dan pelatihan untuk seluruh karyawan perusahaan. terutama *boarding agent*, juga penyediaan printer serta mifi dan laptop untuk dibawa *boarding agent* yang bertugas di atas kapal dalam pembuatan dokumen

DAFTAR PUSTAKA

- Amrullah, Romanda, A. 2020, *Pelabuhan dan Serba-Serbinya (Bisnis, Jasa & Fasilitas)*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Adi S. 2003, *Anggaran Perusahaan*, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.
- Baroto. 2006, *Perencanaan dan Pengendalian Produksi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Handoyo. 2016, *Perencanaan dan Pengendalian Biaya Produksi*, Ekonsia, Yogyakarta.
- Jambiani dan Supardi. 2018, *Analisis Pemilihan Vendor Pada Department Procurement di PT Nusantara Turbin dan Propulsi Dengan Metode Standardized Unitless Rating (Sur)*, Jurnal Logistik Bisnis, Politeknik Pos Indonesia.
- Moleong, 2018, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Mustholiq. 2019, *Manajemen Perawatan Kapal*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.
- Mulyadi. 2014, *Akuntansi Biaya*, Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen, Yogyakarta.
- Nana, S. Sukmadinata. 2016, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Nurnajamuddin. 2012, *Analisis Efisiensi Pengendalian Persediaan Bahan Baku Setengah Jadi Dengan Menggunakan Metode EOQ (Economic Order Quantity) pada PT.Utama Harmoni Sejahtera di Samarinda*, Jurnal Administrasi Bisnis.
- Pardede. 2005, *Manajemen Operasi dan Produksi*, Andi Offset, Jakarta.
- Pujawan dan Mahendrawati. 2017, *supply chain management*, Guna Widya, Surabaya.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2021 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah.

Syahputra, Fadly. 2016, *Pemilihan Supplier Menggunakan Metode Relaxed Normalized Goal Programming Untuk Mengoptimalkan Proses Pengadaan Produk*, Jurnal Teknik ITS, Surabaya.

Shofiana, Sari. 2018, *Analisis Pengendalian Bahan Baku Jasa Maklon Dengan Menggunakan Metode Eoq (Economic Order Quality) Berbasis Big Data Logistik Guna Meminimalisir Biaya Produksi Pada PT Barata Indonesia (Persero)*, Majalah Ilmiah BIJAK, Jombang.

Siahaya, Willem. 2016, *Manajemen Pengadaan Procurement Management ABG Academic Business Government*, In Media, Bogor.

Sugiyono. 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*, CV. Alfabeta, Bandung.

Sugiyono. 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*, CV. Alfabeta, Bandung.

Turban. 2010, *Electronic commerce: A Managerial Prespectiv*, Pearson Prentice Hall, New Jersey.

Wirdianto, Unbersa. 2008, *Aplikasi Metode Analytical Hierarchy Process Dalam Menentukan Kriteria Penilaian Supplier*, Jurnal Penelitian Teknik, Padang

Wasilah. 2009, *Akuntansi Biaya*, Salemba Empat, Jakarta.

Lampiran 1

TRANSKIP WAWANCARA DENGAN OPERATIONAL MANAGER PT. INDO DHARMA TRANSPORT BANJARMASI

Wawancara yang peneliti lakukan dalam upaya menangani pengurusan dokumen muatan supaya tidak adanya keterlambatan pada keberangkatan kapal.

Nama : Sofyan Hamzah

Jabatan : Operational manager

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Azfany : “ Selamat pagi pak, mohon izin saya ingin mengajukan pertanyaan mengenai penanganan dokumen muatan di PT Dharma Indo Transport Banjarmasin ”

Bapak Sofyan : “ Silahkan Azfany ”

Azfany : “ Mohon izin pak, saya ingin bertanya tentang bagaimana proses penanganan dokumen muatan di PT Indo Dharma Transport Banjarmasin.”

Bapak Sofyan : “ Ketika kapal akan tiba di kawasan bongkar muat, kapten kapal akan mengirimkan email tentang perkiraan kapal tiba kepada pihak agency yang telah ditunjuk oleh pihak charter. Jika kapal telah tiba di kawasan labuh maka ship master akan menginformasikan kepada agency dan agency siap untuk memeriksa seluruh dokumen dan sertifikat kapal. Untuk memberitahukan bahwa kapal siap untuk dimuat ship master akan menunjukkan NOR (Notice Of Readness) kepada pihak agency. Setelah NOR (Notice Of Readness) diterima oleh pihak agency, maka pihak agency akan memberitahukan kepada

charter party untuk mempersiapkan segala hal yang dibutuhkan untuk kegiatan bongkar muat. Ketika charter party telah siap, boarding agent akan menuju kapal besar untuk melaporkan seluruh kegiatan di atas kapal dan memastikan bahwa sebelum kegiatan bongkar muat berlangsung tidak ada kerusakan di kapal bahkan selama kapal melakukan kegiatan muat. Ketika proses muat berlangsung, boarding agent akan membuat laporan selama 24 jam yang akan diberitahukan kepada all charter party yang nantinya akan menjadi SOF (Statement Of Fact). Sebelum melakukan kegiatan bongkar muat, kapal akan melakukan pengecekan draft oleh surveyor dan chief officer untuk mengetahui draft kapal sebelum pemuatan batubara. Juga setelah completed loading akan dilakukan lagi pengecekan draft survey oleh pihak surveyor dan chief officer untuk perhitungan banyaknya muatan yang telah dimuat di atas kapal. Setelah pengecekan selesai maka pengurusan dokumen muatan akan dilakukan di atas kapal oleh boarding agent. Sebelum waktu dari complete loading ditetapkan, pembuatan dan pengurusan dokumen harus benar-benar selesai”

Azfany : “Kemudian factor-faktor apa saja yang menjadi penghambat proses pengurusan dokumen muatan barang pada PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin”.

Bapak Sofyan : “ Letter Of Protest yang diterbitkan ships master yaitu Surat berisi claim tersebut sering digunakan oleh kepten kapal untuk

mendapatkan keuntungan dari pihak shipper. Oleh karena itu seorang boarding agent harus benar-benar menengahi dalam artian tidak berpihak kepada siapapun. Dalam penanda tangan LOP (Letter Of Protest) juga harus tau apa yang dipermasalahkan sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan sehingga kapten kapal mau memberikan tanda tangan pada dokumen muatan nantinya. Apabila kapal mengeluarkan LOP (Letter Of Protest) karena kapal besar tertabrak tongkang hingga berlubang maka kejadian tersebut harus dicatat dengan rinci di dalam SOF (Statement Of Fact). Pencatatan kejadian tidak boleh dilakukan sepihak oleh boarding agent karena harus melibatkan semua pihak yang mempunyai wewenang di atas kapal. Mengapa kejadian tersebut harus dicatat dalam SOF (Statement Of Fact) karena kejadian tersebut terjadi di luar kegiatan bongkar muat”

Azfany : “Apakah ada penghambat lain selain LOP yang diterbitkan kapten pak?”

Bapak Sofyan : “Ada, Sinyal internet yang kurang stabil. Sinyal yang ada di atas kapal dipengaruhi letak kapal saat labuh jangkar. Semakin dekat kapal dengan pesisir maka sinyal akan baik juga. Begitupun sebaliknya, maka di sini perlu alat bantu penangkap sinyal seperti mifi yang harus dibawa ke kapal agar sinyal lebih stabil. Sehingga pengiriman file dokumen muatan ke all charter party tidak terhambat dan bisa tepat waktu”.

Azfany : “Lalu apakah dampak dan upaya keterlambatan penanganan dokumen muatan barang oleh PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin?”

Bapak Sofyan : “Ada banyak pihak yang akan terkena dampak dari keterlambatan penanganan dokumen muatan, keterlambatan keberangkatan kapal yang akan mengakibatkan dikenakan biaya tambahan atau denda dari pihak pelabuhan. Biaya tambahan meliputi biaya labuh, biaya buruh, biaya perbaikan alat berat dan bahan bakar. Biaya labuh Karena proses bongkar muat yang akan dilakukan di tengah laut, maka kapal harus berlabuh jangkar dan akan melakukan bongkar muat dengan tongkang dari jetty yang berada di sungai barito ke kapal besar yang sedang berlabuh jangkar di tengah laut. Kemudian, biaya buruh Keterlambatan penanganan atau pengurusan dokumen muatan yang berakibat pada terlambatnya keberangkatan kapal juga berdampak pada biaya atau gaji pada buruh di atas kapal. Dimana buruh juga sangat berperan dalam proses bongkar muat batubara ini. Buruh terdiri dari mooring team, tally team, operator alat berat operator crane. Total jumlah buruh 20 orang dan biaya tambahan akan kenakakan ketika sudah melebihi 2 hari dari estimasi completed loading. Total biaya tambahan yang diberikan kepada buruh sejumlah Rp. 300.000/hari untuk satu orang buruh. Lalu biaya ransum buruh Pada saat proses bongkar muat di atas kapal, untuk penyediaan makan buruh, pihak dari perusahaan bongkar muat telah menyediakan dan menyiapkan dari mulai alat masak serta berbagai bahan makanan (ransum), biaya untuk peralatan masak dan bahan makanan (ransum) ini diperkirakan sejumlah Rp. 5.000.000 untuk jangka waktu 10 hari,

dan jika melebihi dari 10 hari, maka ada biaya tambahan ransum. Penambahan biaya ransum sendiri tidak pasti karena tergantung bahan makanan apa saja yang sudah habis, maka akan disupply ke kapal besar. Lalu yang terakhir biaya perawatan dan bahan bakar alat berat, Alat berat juga berpengaruh pada kegiatan bongkar muat. Dimana peran alat berat sebagai pendorong batu bara di tongkang agar merata juga sebagai alat trimming cargo di palka, fungsi trimming cargo di palka adalah untuk meratakan muatan di palka kapal supaya palka tidak ada ruang kosong juga agar cargo tidak ada yang tersisa di tongkang. Untuk biaya perawatan dan bahan bakar sejumlah Rp. 5.000.000. dan jika kapal completed melebihi estimasi maka biaya perbaikan dan bahan bakar Rp. 500.000/hari”

Azfany : “Lalu, bagaimanakah upaya yang dilakukan untuk menangani dan mengatasi keterlambatan penanganan dokumen muatan barang?”

Bapak Sofyan : “Upaya yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan dokumen muatan, Untuk menangani perubahan stowage plan pada kapal cargo di sini pihak agen tidak ada tindakan yang dilakukan selain melaporkan secara cepat kepada pihak shipper. Karena status boarding agent di sini sebagai penengah. Dan jika ada perubahan stowage plan secara tiba-tiba saat kapal akan selesai muat, maka agen bisa menolak atau mengajukan kepada consignee untuk menggunakan stowage plan awal. Untuk menangani letter of protest yang diterbitkan oleh kapten kapal sebagai bentuk claim

kepada shipper maka agen harus benarbenar memilih dan menggunakan perusahaan bongkar muat yang memiliki buruh dengan sumber daya manusia yang bagus atau kompeten. Dan jika kapten telah mengeluarkan letter of protest maka agen harus menengahi antara pihak kapal dan pihak shipper. Untuk menangani sinyal yang buruk di kapal, boarding agent harus membawa mifi sendiri. Di sini peran sinyal sangat vital karena boarding agent harus memberikan informasi kepada All Charter party selama 24 jam. Untuk menangani kurangnya fasilitas computer dan printer yang kurang memadai di atas kapal, boarding agent harus membawa laptop, printer, kertas sendiri dari darat agar pembuatan laporan dan dokumen muatan di atas kapal tidak terganggu dan tidak terhambat. Branch manager dari agency harus bisa membimbing seluruh karyawannya untuk pelaku operasional di kantor terutama boarding agent dimana boarding agent sebagai pelaku di lapangan harus mempersiapkan diri apa saja yang harus di bawa. Dan perusahaan harus menyediakan minimal printer untuk dibawa ke kapal”

Azfany : “Siap bapak terima kasih atas infonya”

Bapak Sofyan : “Sama sama Azfany”

Lampiran 2

Vol/V	Cargo and Ballast Operations	Revision No.: 00
Chapter 12		Revision date: 01/05/16
B 00-43	Authorization to sign B/L	Authorised by: M.D.

VESSEL	KONSTANTINOS	DATE	09/05/2020
PORT	BLUATI		
TERMINAL	SUNAT ANCHORAGE		



To
Messrs PT INDO DHARMA TRANSPORT

Dear Sirs

You are hereby authorized to sign Bills of Lading on my behalf for the cargo loaded onboard my vessel at present voyage at your port. The Bills of Lading must reflect the presentation of said cargo as evidenced by mate's receipt or other relevant documentation -

All such Bills of Lading should provide the following clauses

- 1) Shipped in apparent good order and condition
- 2) All terms, condition and exceptions of the Charter Party covering this voyage including Arbitration Clause to be considered as duly incorporated herein, anything to the contrary contained in this B/L notwithstanding
- 3) Shippers weight, quality, quantity unknown.
- 4) Cargo destination and freight payable as per Charter Party covering this voyage.
- 5) In the event that there is any discrepancy between the ship and Bill of Lading figures, all figures should be checked and every effort made to discover the reason for the difference prior to your signing the Bills of Lading
- 6) Please see to it that Bills of Lading are not antedated or postdated and not surrender originals to Shipper before getting Shippers confirmation that freight, deadweight, demurrage etc due them as per Charter Party have been collected by them.
- 7) You are to release the Bills of Lading only upon receipt of confirmation from Shippers
- 8) Bearing in mind that the Ship's Figures loaded were 77.400 Metric Tons of INDONESIAN STEAM COAL IN BULK


 MASTER NAME SIGNATURE: LOUKAS ATHANASIOS KONSTANTINOS I


RECEIVED BY AGENTS SIGMA PART
DATE 09/05/2020

PALOMA SHIPPING CORP Page 1 of 1

Messrs :

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Dear Sirs,

Re : AUTHORIZATION TO SIGN BILL OF LADING

This is to Certify that I, **CAPT. LIOLIAS ATHANASIOS**, Master of **MV. KONSTANTINOS II** hereby authorize Charterers, Agent Messrs **PT. INDO DHARMA TRANSPORT** to sign Bills Of Lading On My Owners behalf covering all cargo **MV. KONSTANTINOS II** in accordance with the Governing Charter - Party terms

However all of the Bills of Lading to be in conformity with the Mate's receipt & remarks

Yours Faithfully

CAPT. LIOLIAS ATHANASIOS
Master of **MV. KONSTANTINOS II**



PT Indo Dharma Transport
Satua Branch



VOL IV Cargo and Ballast Operations
Chapter 1 - Procedure 03
B 00-01 NOTICE OF READINESS

Revision No.: 00
Revision date: 01/06/16
Authorised by: M.D.

Vessel: KONSTANTINOS II
Flag: LIBERIA

Voy. No: 03/20
Date: 1st MAY 2020

NOTICE OF READINESS

MESSRS: PT. INDO DIARMA TRANSPORT

Please be advised that vessel KONSTANTINOS II arrived in port of Bunati, Indonesia Loading
Port (ICOSP) and hereby tenders Notice of Readiness on 1st May 2020 at 07:00 Hrs LT
and that she is ready in all respects, to commence Loading* Discharging her cargo of 77,400 MT
Indonesian Steam Coal in Bulk, as per the terms and conditions of the Charter Party
Dtd: 18/02/2020 A/C: DS NORDEN AS, CPH



Yours faithfully



N.O.R. Accepted / Received

Date: 01/05/2020 Time: 09:45 LT

Acknowledge and Receipt by: _____



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Client Services | Coal, Oil, Chemicals & General Cargo | Tank & Barge & Vessels | Freight (Air, Ocean & Land) | Warehousing Services | Global Forwarding | Freight Claims/Insurer | AEO's Brokerage | 3PL's Operations & Supply Chain's Support | Project Construction | Customs Clearance Services

Date: MAY 09 2020

Shipper:

PT. BORNEO INDOBARA
SMARTAS LAND PLAZA, TOWER 2,
7TH FLOOR JL. M.H. THAMRIN NO. 61,
JAKARTA 10150, INDONESIA

Consignee:

GNPOWER MARIVELES COAL PLANT LTD. CO.
25TH FLOOR, THE ORIENT SQUARE BUILDING, DON FRANCISCO
ORTIGAS JR. ROAD, ORTIGAS CENTER, PASIG CITY PHILIPPINES,
TEL 02-438-4552/4575

MATE'S RECEIPT

Original of this receipt is valid
The date of discharge is proof
of good order and condition
Weight Measure Quantity Quantity
Certification Contents, and Value Declaration

Notify Party:

GNPOWER MARIVELES COAL PLANT LTD. CO.
25TH FLOOR, THE ORIENT SQUARE BUILDING, DON FRANCISCO
ORTIGAS JR. ROAD, ORTIGAS CENTER, PASIG CITY PHILIPPINES,
TEL 02-438-4552/4575

Origin of Goods:

MY. KONSTANTINOS A BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge:

BARANGAY ALAS-ASIN, MARIVELES, BATAAN, PHILIPPINES

For destination (for the tariff and reference)

Shipment Description of Goods:

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

Quantity:

77,400 MT

CLEAN ON BOARD
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY



50 NUP
BNTPHL2020

CAPT. LADIAS A. TABAYAN
MASTER MY KONSTANTINOS A BUNATI

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Address: Gedung IDT Lantai 10 Gedung Dharma di Kawasan KBI 150 Gedung Indah, Jl. Jendral Sudirman, Jakarta Selatan, DKI Jakarta, Indonesia 12160
Phone: +62 (21) 8711 8777 Fax: +62 (21) 8711 8888 Email: info@idtdharma.com www.idtdharma.com



PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Full Range Services from Sea Charter & General Agent / Dry & Wet Storage / Forwarding Service / Ocean Freight /
Freight Forwarder / Goods / Bulk / Recharter / Ship's Operation & Office Procedure Setup / Shipping Consultant / Customs Clearance Services

CARGO MANIFEST

MV KONSTANTINOS B VLAO 1616HA (NET TONNAGE 8180.14219) MASTER Capt. LIOLIAS ATHANASIOS
SAILING ON MAY 10, 2020 FROM BUNATI ANCHORAGE SOUTH KALIMANTAN INDONESIA TO BARANGAY ALASASIN MARIVELES BATAAN PHILIPPINES

BL NO	SHIPPER'S DESCRIPTION - NOTIFY PARTY	QUANTITY	DESCRIPTION	WEIGHT	MEASUREMENTS
BNCH031110	<p>Shipper</p> <p>PT. BORNEO INDOBARA SINARMAS LAND PLAZA, TOWER 2 7TH FLOOR, J.L. N.H. THAMRIN NO. 31, JAKARTA 10130 INDONESIA</p> <p>Consignee</p> <p>ONPOWER MARIVELES COAL PLANT LTD CO 20TH FLOOR, THE ORIENT SQUARE BUILDING, DON FRANCISCO ORTIGAS JR. ROAD, ORTIGAS CENTER, PASIG CITY PHILIPPINES, TEL 02 638-49324179</p> <p>Notify Party</p> <p>ONPOWER MARIVELES COAL PLANT LTD CO 20TH FLOOR, THE ORIENT SQUARE BUILDING, DON FRANCISCO ORTIGAS JR. ROAD, ORTIGAS CENTER, PASIG CITY PHILIPPINES, TEL 02 638-49324179</p>	77,450 MT	<p>INDONESIAN STEAM COAL IN BULK</p> <p>CLEAN ON BOARD</p> <p>FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY</p>		



PT INDO DHARMA TRANSPORT

Branch Office: 10111, Jalan Siliwangi, Gedung 2, Kawasan Industri Kawasan Industri, Jl. Dharma No. 10111, Semarang, Jawa Tengah, Indonesia
Phone: +62 21 222 2001-43001 | Email: info@idh.com | www.idh.com
Head Office: PT. INDO DHARMA TRANSPORT, Jl. Dharma No. 10111, Kawasan Industri Kawasan Industri, Semarang, Jawa Tengah, Indonesia
Phone: +62 21 222 2001-43001 | Email: info@idh.com | www.idh.com





PT Geosertika - Inspection Services Division (ISD)
 Vessel Inspection Services and General Inspection Services
 CSF-MRN 02

Unit: 1. Tonnes, 2. Cubic Metres, 3. Litres (2015)

STATEMENT OF VESSEL DRAUGHT SURVEY


Vessel: TK. HONGALINDO Place Of Loading: Bunon Anchorage, South Kalimantan Indonesia
 Port Of Registry: MONICWA Port Discharging: MANVELLA PHILIPPINES PORT
 Gross Tonnage: 49,280 00 Description Of Cargo: COAL IN BULK
 DWT: 81,698 00 Constant: 400 00 mt

Data / Time	INITIAL			FINAL		
	Port	Stb	Mean	Port	Stb	Mean
Date / Time	May 09 2020 / 07:30:08:30			May 09 2020 / 14:00:18:00		
Draft Reading						
Forward	4.96	4.89	4.6000	14.35	14.14	14.2450
Stem Correction			0.1003			0.0000
Corrected			4.7997			14.2442
Aft	8.02	8.02	8.0200	14.51	14.03	14.2700
Stem Correction			0.0216			0.0016
Corrected			8.0416			14.2716
Mean Forward & Aft			6.4207			14.2578
Midsip	6.44	6.22	6.2300	14.57	14.13	14.3300
Midsip Correction			0.0182			0.0001
Corrected			6.2118			14.3299
Mean of Means			6.2660			14.2039
Quarter Mean	6.4386	0.0200	6.3186	14.3119	0.0200	14.2919
Corresponding Displacement		38.677	017		93.902	332
Tan / Trim Correction	3.2410	332	510	0.0275	3.755	
Displacement Corr. For trim		38.314	507		93.906	087
Density / Density Correction	1.0200	186	900	1.0200	458	078
Displacement Corr. For Density		38.127	607		93.448	009
FUEL OIL		1.450	300		1.420	300
DIESEL OIL		111.500			108.900	
LUBRICANT OIL		36.300			36.300	
FRESH WATER		267.000			235.000	
BALLAST WATER		22.166	207		151.156	
Total Consumable store & Ballast		24.031	307		1.951	656
Net Displacement					91.496	353

TOTAL CARGO LOADED 77 400 053 MT Rounded to 77.400 MT
 REMARKS: During initial and final draft survey sea
condition were about 2.00 mtr


By: 
 Frans Adi Christian
 Bunon Anchorage
 May 09 2020





PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES & LOGISTIC SERVICES

STOWAGE PLAN



Name of vessel: MT KONSTANTINUS II

Flag: ISBERIA

Shipper: PT BORNED INDOBARA

Loading Date: MAY 10, 2020

Port of Loading: SELATAN ANCHORAGE, SOUTH KALAMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge: MANANAP ALAS ANAK, MARUYAT, SAMA, PHILIPPINES

Description of Cargo: INDONESIA STEAM COAL IN BULK

DEPARTURE DATE


PLD: 24.25 N

ML: 12.73 E

RT: 24.11 M

MT	CH 7	CH 6	CH 5	CH 4	CH 3	CH 2	CH 1
	11,800 MT	11,700 MT	11,500 MT	11,500 MT	12,100 MT	11,700 MT	12,900 MT
	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL
TOTAL CARGO LOADED				77,400 MT			


PT. INDO DHARMA TRANSPORT



Signature

APPROVAL BY

MT KONSTANTINUS II



Master



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Tank & Barge's Owners | Feedlot Ship Owners | Stevedoring Services | Vessel Provider | Fishing Vessels Operator | Ship's Assistance | Ship's Charters & Offshore Positioning Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Service

Statement Of Fact

Name of Vessel	MV. KONSTANTINOS II	Date	MAY 09, 2020
Flag	LIBERIA	Port of Loading	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	81,697.7 / 44,289	Last Port	TAIWAN
Name of Master	Capt. LIOLIAS ATHANASIOS	Next Port	BARANGAY ALAS-ASIN, MARIVELES, BATAAN, PHILIPPINES

No	Activitas	Time	Date	BROB	Arrival	Departure
1	Arrived	07.00 Hrs	FEB 01, 2020	FO	1462.272 MT	1420.3 MT
2	Pilot On Board	07.15 Hrs	FEB 01, 2020	DO	112.94 MT	108.9 MT
3	Anchorage at Loading Point	07.30 Hrs	FEB 01, 2020	FW	279 MT	235 MT
4	Free Pratique Granted	10.00 Hrs	FEB 01, 2020	BW	22.241 MT	151.156 MT
5	Port authority / Agent On Board	09.00 Hrs	FEB 01, 2020			
6	NOR Tendered	07.00 Hrs	FEB 01, 2020			
7	Pilot off	07.48 Hrs	FEB 01, 2020			
8	NOR Accepted	AS PER GOVERNING C/P				
9	Commenced Loading	15.10 Hrs	MAY 04, 2020	Draft	Arrival	Departure
10	Completed Loading	17.00 Hrs	MAY 09, 2020	FWD	4.77 M	14.245 M
11	Completed Shipping Documents	11.00 Hrs	MAY 10, 2020	MID	6.37 M	14.33 M
12	Departure / Sailed	14.24 Hrs	MAY 10, 2020	AFT	7.67 M	14.27 M
13	ETA Next Port	PM	15 MAY			

14	Initial Draft Survey	15.00-16.00 H / MAY 04, 2020
15	Holds Cleanliness Inspection	07.30-08.30 H / MAY 04, 2020
16	Final Draft Survey	17.00-18.00 H / MAY 09, 2020
17	Total Cargo Loaded	77,400 MT

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

Remarks :

"CARGO LOADED AS PER PREVIOUS STOWAGE PLAN "77,400" MT" (As Per Final Draught Survey Report)"

PT. BORNEO INDOBARA

Shipper



AZFAK

in Agent



CAPT. LIOLIAS ATHANASIOS

Master of the above vessel



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
 Port Agency Services (Coal Oil Chemical & General Cargo) / Flag & Barge's Charter / Fleet Ship Charter / Warehousing
 Services / Drafts Provider / Floating Cranes / Operator / Ship's Stowage / Ship's Charters & Discharge Provisions
 Supply Shipping Consultant / Customs Clearance Services

Time Sheet / Statement of Fact

Page : 1 (one)

Name of Vessel : MV. KONSTANTINOS II
 Port of Loading : BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
 Port of Discharging : BARANGAY ALAS-ASIN, MARIVELES, BATAAN, PHILIPPINES
 Description of Goods : INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
 Quantity of Cargo Loaded : 77,400 MT
 Arrived at Pilot Station : 07.00 Hrs / MAY 01, 2020
 Free Pratique Granted : 10.00 Hrs / MAY 01, 2020
 Anchorage/Arrived at Loading Point : 07.30 Hrs / MAY 01, 2020
 Notice of Readiness Tendered : 07.00 Hrs / MAY 01, 2020
 Notice of Readiness Accepted : AS PER GOVERNING C/P
 Commenced Loading : 15.10 Hrs / MAY 04, 2020
 Completed Loading : 17.00 Hrs / MAY 09, 2020
 Completed Final Draft Survey : 18.00 Hrs / MAY 09, 2020
 Completed Shipping Document : 11.00 Hrs / MAY 10, 2020
 Time Departure to Next Port : 14.24 hrs / MAY 10, 2020

Date / Day	Weather	Working Time	Remarks
May 01, 2020 Friday	Cloudy	07.00	Hrs; Vessel arrived at Bunati pilot station, South Kalimantan, Indonesia
		07.00	Hrs; NOR Tendered
		07.15	Hrs; Pilot on board
		07.15-07.30	Hrs; Vessel approaching to loading point
		07.30	Hrs; Vessel dropped anchor at loading point
		07.48	Hrs; Pilot off
		09.00	Hrs; Port Authority & Agent On Board
		09.00-10.00	Hrs; Health quarantine inspection
		10.00	Hrs; Free Pratique Granted
		10.00	Hrs; NOR Re-Tendered
May 02, 2020 Saturday	Cloudy	00.00-24.00	Hrs; Waiting for loading schedule
		00.00-24.00	Hrs; Waiting for loading schedule
May 03, 2020 Sunday	Cloudy	00.00-24.00	Hrs; Waiting for loading schedule
		00.00-24.00	Hrs; Waiting for loading schedule
May 04, 2020 Monday	Cloudy	00.00-07.30	Hrs; Waiting for loading schedule
		07.30-08.30	Hrs; Initial draught survey by C/O & Surveyor
		11.15-12.15	Hrs; Maneuvering FC RATU GIOK 3 aside at s/side ship
		12.15	Hrs; 1st line FC RATU GIOK 3 connected
		12.15-13.15	Hrs; Mooring activity
		13.15	Hrs; FC RATU GIOK 3 In Position
		13.15-15.10	Hrs; Process maneuvering barge aside
		15.10	Hrs; 1st BG. RMN 383 / TB. KSA 52 aside at FC RATU GIOK 3
15.10	Hrs; COMMENCED LOADING H6 (BG, RMN 383) BY FC RATU GIOK 3		

We hereby certify that the above time records are true and correct.

PT. BORNEO PLOMBARA
 SUPER

A.Z.FANU
 AS AGENT

CAPT. NIKOLAS ATHANASIOS
 Master of MV. KONSTANTINOS II



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
 Fast Heavy Services / Coal, Oil, Chemical & General Cargo / Tank & Barge Owners / Federal Ship Owners / Stevedoring Services / Ship Repair / Floating Crane Operator / Ship's Bargeage / Ship's Charters & Offshore Platforms Supply Shipping Crews / Customs Clearance Services

Time Sheet / Statement Of Fact

MV. KONSTANTINOS II

Page 2/2net

Date / Day	Weather	Working Time	Remarks
May 05, 2020 Tuesday	Cloudy	16.10-16.25 Hrs	Stopped loading H6 due to transferred dozer to barge
		16.25 Hrs	Resumed loading H6 (BG. RMN 383) by FC RATU GIOK 3
		22.45-22.50 Hrs	Stopped loading H6 due to shifted to H4
		22.50 Hrs	Started loading H4 (BG. RMN 383) by FC RATU GIOK 3
		23.50 Hrs	Completed discharge BG. RMN 383 to H6 by FC RATU GIOK 3
		23.50-24.00 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3
		00.00-00.10 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3
		00.10 Hrs	BG. RMN 383 / TB. KSA 52 cast off
		00.10-00.50 Hrs	Process maneuvering next barge aside
		00.50 Hrs	2nd BG. RMN 360 / TB. KSA Bintang aside at FC RATU GIOK 3
		00.50 Hrs	Resumed loading H4 (BG. RMN 360) by FC RATU GIOK 3
		01.50-02.05 Hrs	Stopped loading H4 due to transferred dozer to barge
02.05 Hrs	Resumed loading H4 (BG. RMN 360) by FC RATU GIOK 3		
07.15-07.20 Hrs	Stopped loading H4 due to shifted to H2		
07.20 Hrs	Started loading H2 (BG. RMN 360) by FC RATU GIOK 3		
09.00 Hrs	Completed discharge BG. RMN 360 to H2 by FC RATU GIOK 3		
09.00-09.20 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3		
09.20 Hrs	BG. RMN 360 / TB. KSA Bintang cast off		
09.20-09.45 Hrs	Process maneuvering next barge aside		
09.45 Hrs	3rd BG. RMN 387 / TB. KSA 82 aside at FC RATU GIOK 3		
09.45 Hrs	Resumed loading H2 (BG. RMN 387) by FC RAYU GIOK 3		
10.45-11.00 Hrs	Stopped loading H2 due to transferred dozer to barge		
11.00 Hrs	Resumed loading H2 (BG. RMN 387) by FC RAYU GIOK 3		
14.30-14.35 Hrs	Stopped loading H2 due to shifted to H5		
14.35 Hrs	Started loading H5 (BG. RMN 387) by FC RAYU GIOK 3		
17.35 Hrs	Completed discharge BG. RMN 387 to H5 by FC RATU GIOK 3		
17.35-17.50 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3		
17.50 Hrs	BG. RMN 387 / TB. KSA 82 cast off		
17.50-19.25 Hrs	Process maneuvering next barge aside		
19.25 Hrs	4th BG. TERANG 3006 / TB. TENANG 2001 aside at FC RATU GIOK 3		
19.25 Hrs	Resumed loading H5 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3		
20.25-20.40 Hrs	Stopped loading H5 due to transferred dozer to barge		
20.40 Hrs	Resumed loading H5 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3		
23.00-23.05 Hrs	Stopped loading H5 due to shifted to H3		
23.05 Hrs	Started loading H3 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3		
23.05-24.00 Hrs	Continued loading H3 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3		
May 06, 2020 Wednesday	Cloudy	00.00-03.10 Hrs	Continued loading H3 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3
		03.10 Hrs	Completed discharge BG. TERANG 3006 to H3 by FC RATU GIOK 3
		03.10-03.30 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3
		03.30 Hrs	BG. TERANG 3006 / TB. TENANG 2001 cast off
		03.30-04.20 Hrs	Process maneuvering next barge aside
		04.20 Hrs	5th BG. RMN 342J / KSA 38 aside at FC RATU GIOK 3
		04.20 Hrs	Resumed loading H3 (BG. RMN 342J) by FC RATU GIOK 3
		05.20-05.35 Hrs	Stopped loading H3 due to transferred dozer to barge
		05.35 Hrs	Resumed loading H3 (BG. RMN 342J) by FC RATU GIOK 3
		07.20-07.25 Hrs	Stopped loading H3 due to shifted to H1
		07.25 Hrs	Started loading H1 (BG. RMN 342J) by FC RATU GIOK 3

PT. BORNEO INDOBARRA

AZIANI AGENT

Capt. LIOLIAS ATHANASIOS

Master of MV. KONSTANTINOS II



PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services (Coal, Oil, Chemical & General Cargo) / Rig & Barge Owners / Feeder Ship Owners / Stevedoring Services / Crane Provider / Floating Crane / Container & Barge Storage / Ship's Chandlers & Offshore Provisioning / Energy Shipping Consultant / Customs Clearance Services

Time Sheet / Statement Of Fact

MV. KONSTANTINOS II

Page 1 of 3 (over)

Date / Day	Weather	Working Time	Remarks		
May 07, 2020 Thursday	Cloudy	12.00 Hrs	Completed discharge BG, RMN 3421 to H1 by FC RATU GIOK 3		
		12.00-12.20 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3		
		12.20 Hrs	BG, RMN 3421 / TB, KSA 38 cast off		
		12.20-24.00 Hrs	Waiting cargo barge for aside at FC RATU GIOK 3		
		00.00-05.20 Hrs	Waiting cargo barge for aside at FC RATU GIOK 3		
		05.20-06.20 Hrs	Process maneuvering barge aside		
		06.20 Hrs	6th BG, PST 1312 / TB, Pancaran 1312 aside at FC RATU GIOK 3		
		06.20 Hrs	Started loading H7 (BG, PST 1312) by FC RATU GIOK 3		
		07.20-07.35 Hrs	Stopped loading H7 due to transferred dozer to barge		
		07.35 Hrs	Resumed loading H7 (BG, PST 1312) by FC RATU GIOK 3		
		12.55-13.00 Hrs	Stopped loading H7 due to shifted to H4		
		13.00 Hrs	Resumed loading H4 (BG, PST 1312) by FC RATU GIOK 3		
		14.25 Hrs	Completed discharge BG, PST 1312 to H4 by FC RATU GIOK 3		
		14.25-14.45 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3		
		14.45 Hrs	BG, PST 1312 / TB, Pancaran 1312 cast off		
		14.45-17.10 Hrs	Process maneuvering barge aside		
		17.10 Hrs	7th BG, RMN 380 / TB, KSA 77 aside at FC RATU GIOK 3		
		17.10 Hrs	Resumed loading H4 (BG, RMN 380) by FC RATU GIOK 3		
		18.10 - 18.25 Hrs	Stopped loading H4 due to transferred dozer to barge		
18.25 Hrs	Resumed loading H4 (BG, RMN 380) by FC RATU GIOK 3				
19.45-19.50 Hrs	Stopped loading H4 due to shifted to H2				
19.50 Hrs	Resumed loading H2 (BG, RMN 380) by FC RATU GIOK 3				
19.50-24.00 Hrs	Continued loading H2 (BG, RMN 380) by FC RATU GIOK 3				
May 08, 2020 Friday	Cloudy	00.00 Hrs	Continued loading H2 (BG, RMN 380) by FC RATU GIOK 3		
		00.50-00.55 Hrs	Stopped loading H2 due to shifted to H3		
		00.55 Hrs	Resumed loading H3 (BG, RMN 380) by FC RATU GIOK 3		
		01.10 Hrs	Completed discharge BG, RMN 380 to H3 by FC RATU GIOK 3		
		01.10-01.30 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3		
		01.30 Hrs	TB, KSA 77 / BG, RMN 380 Cast off		
		01.30-02.10 Hrs	Process Maneuvering next barge aside		
		02.10 Hrs	8th TB, PANCARAN 912 / BG, PST 912 aside at FC RATU GIOK 3		
		02.10 Hrs	Resumed loading H4 (BG, PST 912) by FC RATU GIOK 3		
		03.05-03.25 Hrs	Stopped loading H4 due to shifted to H6 & Moved dozer to barge		
		03.25 Hrs	Resumed loading H6 (BG, PST 912) by FC RATU GIOK 3		
		Rainy	Rainy	06.10-07.00 Hrs	Stopped loading H6 due to Heavy Rainy & Strong wind
				07.00 Hrs	Resumed loading H6 (BG, PST 912) by FC RATU GIOK 3
				08.25-08.30 Hrs	Stopped loading H6 due to shifted to H2
				08.30 Hrs	Resumed loading H2 (BG, PST 912) by FC RATU GIOK 3
				10.40 Hrs	Completed discharge BG, PST 912 to H2 by FC RATU GIOK 3
				10.40-11.00 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3
				11.00 Hrs	TB, PANCARAN 912 / BG, PST 912 Cast off
				11.00-11.30 Hrs	Process Maneuvering next barge aside
11.30 Hrs	9th BG, RMN 2716 / TB, KSA 62 aside at FC RATU GIOK 3				
11.30 Hrs	Resumed loading H1 (BG, RMN 2716) By FC RATU GIOK 3				
12.30-12.45 Hrs	Stopped loading H1 due to transferred dozer to barge				
12.45 Hrs	Resumed loading H1 (BG, RMN 2716) By FC RATU GIOK 3				
15.10-15.15 Hrs	Stopped loading H1 due shifted to H6				
15.15 Hrs	Resumed loading H6 (BG, RMN 2716) by FC RATU GIOK 3				
16.10-16.15 Hrs	Stopped loading H6 due to shifted to H7				
16.15 Hrs	Resumed loading H7 (BG, RMN 2716) by FC RATU GIOK 3				

PT BORNEO JOGARA

AZFANY

Capt. LIUCIAS ATHANASIOS



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
 Port Agency Services / Coal, Oil, Chemical & General Cargo / Tug & Barge's Service / Vessel Repair/Overhaul / Stevedoring Services / Cargo Provider / Floating Crane / Operator / Ship's Stowage / Ship's Custodian & Offshore Structures Supply / Shipping Consultant / Customs Clearance Services

Time Sheet / Statement Of Fact

MV. KONSTANTINOS II

Page 4/4

Date / Day	Weather	Working Time	Remarks
		17.15 Hrs	Completed Discharge BG. RMN 2716 to H7 by FC RATU GIOK 3
		17.15-17.35 Hrs	Transferred Dozer to FC RATU GIOK 3
		17.35 Hrs	BG. RMN 2716 / TB. KSA 62 cast off
		17.35-20.15 Hrs	Waiting for next cargo barge
		20.15-21.15 Hrs	Process Maneuvering next barge aside
		21.15 Hrs	10th BG. GOLDTRANS 3006/TB. TRANSPOWER 242 aside at FC RATU GIOK 3
		21.15 Hrs	Resumed loading H7 (BG. GOLD TRANS 3006) by FC RATU GIOK 3
		24.00 Hrs	Continued loading H7 (BG. GOLD TRANS 3006)
May 9, 2020 Saturday	Cloudy	00.00 Hrs	Continued loading H7 (BG. GOLD TRANS 3006)
		00.35-00.40 Hrs	Stopped loading H7 due to shifted to H3
		00.40 Hrs	Resumed loading H3 (BG. GOLD TRANS 3006) by FC RATU GIOK 3
		04.40-04.45 Hrs	Stopped loading H3 due to shifted to H5
		04.45 Hrs	Resumed loading H5 (BG. GOLD TRANS 3006) by FC RATU GIOK 3
		06.00 Hrs	Completed discharge BG. GT 3006 to H5 by FC RATU GIOK 3
		06.00-06.20 Hrs	Transferred dozer to FC RATU GIOK 3
		06.20 Hrs	BG. GOLD TRANS 3006 / TB. TRANS POWER 242 cast off
		06.20-07.00 Hrs	Process maneuvering next barge aside
		07.00 Hrs	11st BG. TERANG 3006 / TB. TENANG 2001 aside at FC RATU GIOK 3
		07.00 Hrs	Resumed loading H5 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3
		08.00-08.15 Hrs	Stopped loading H5 due to transferred dozer to barge
		08.15 Hrs	Resumed loading H5 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3
		10.05-10.10 Hrs	Stopped loading H5 due to shifted to H7
		10.10 Hrs	Resumed loading H7 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3
		11.30-13.10 Hrs	Intermediate draught survey by C/O & Surveyor
		13.10 Hrs	Resumed loading H5 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3
		13.40-13.45 Hrs	Stopped loading H5 due to shifted to H1
		13.45 Hrs	Resumed loading H1 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3
		14.40-15.10 Hrs	Stopped loading H1 due to checking draught by C/O
		15.10 Hrs	Resumed loading H1 (BG. TERANG 3006) by FC RATU GIOK 3
		17.00 Hrs	COMPLETED LOADING MV. KONSTANTINOS II
		17.00-18.00 Hrs	Final Draught Survey by C/O & Surveyor
		18.00-24.00 Hrs	Waiting export permit document from custom
May 10, 2020 Sunday	Cloudy	00.00-10.57 Hrs	Waiting export permit document from the customs
		10.37 Hrs	Completed export document from customs
		10.37-11.00 Hrs	Process port clearance at harbor master
		11.00 Hrs	Completed port clearance
		11.00-12.30 Hrs	Delivery ship's document & port clearance on board
		12.30 Hrs	Ship's document & port clearance on board

PT. BORNEO MOOBARA
 Shipper

AZRIAN
 4/4/2020

Capt. LIOLIAS ATHANASIOS
 Master of MV. KONSTANTINOS II



PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Full Agency Services / Coal / Oil / Chemical & General Cargo / L. Tug & Barge Owners / Feeder Ship Owners / Stevedoring Services / Cargo Protection / Floating Cranes / Operators / Heavy Cranes / Ship's Stowage / Ship's Charters & Charter Particulars / Supply / Shipping Consultants / Customs Clearance Services

Time Sheet / Statement Of Fact

MY. KONSTANTINOS II

Page: 5 (Five)

Date / Day	Weather	Working Time	Remarks
		13.54 hrs	Pilot on board for departure
		14.24 hrs	Ship's departure
		14.36 hrs	Pilot off
<p>MASTER'S REMARKS: 1) ALL TERMS AT PER GOVERNING C/P 2) NO ANY DELAYS ON VESSEL'S ACCOUNT</p>			

[Signature]
PT. BORNEO INDOBARA
Agent

[Signature]
AZTANY
Agent

[Signature]
Capt. LOUIS ATHANASIOS
Master of MY. KONSTANTINOS II

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muchammad Azfany Arhinza
2. Tempat, Tanggal lahir : Bangkalan, 24 Desember 1998
3. Alamat : Jl. Amak Khasin no 16, Kelurahan Sidorukun,
Kec.Gresik. Kab. Gresik. Jawa Timur.
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : H. M. Nur Hisyam Priyantto
 - b. Ibu : Siti Zaenab
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri Sidorukun Gresik, Lulus Tahun 2011
 - b. SMP Negeri 2 Gresik, Lulus Tahun 2014
 - c. SMA Negeri 1 Gresik, Lulus Tahun 2017
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)

Nama Perusahaan : PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.

Alamat : Jl. Jafri Zam-Zam, Belitung Selatan, Kota Banjarmasin,
Kalimantan Selatan.