PERBEDAAN PERHITUNGAN *DEMURRAGE* DAN *DISPATCH* DI PT. SINARMAS LDA MARITIME

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

ANIS MAGHFIRROH CAHYANTI
541711306453 K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

PROGRAM STUDI TALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

PERBEDAAN PERHITUNGAN *DEMURRAGE* DAN *DISPATCH* DI PT. SINARMAS LDA MARITIME

Disusun Oleh:

ANIS MAGHFIRROH CAHYANTI
541711306453 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 27 JULI 2021

Dosen Pembimbing I	Dosen Pembimbing II
Materi	Penulisan
Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd	**AMAD NARTO, M.Pd.,M.Mar,E.**
Penata Tk. I (III/b)	**Pembina (IV/a)**
NIP. 19660702 199203 2 009	**NIP. 19641212 199808 1 001**

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

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

Dipindai dengan CamScanner

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Perbedaan Perhitungan *Demurrage* dan *Dispatch* di PT. Sinarmas LDA Maritime" karya,

Nama : ANIS MAGHFIRROH CAHYANTI

NIT : 541711306453 K

Program Studi : D.IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa, tanggal 10 Agustus 2021

Semarang, 10 Agustus 2021

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc	**Ir. FITRI KENSIWI, M.Pd**	**ANDY WAHYU HERMANTO, M.T.**
Pembina Tk. I (IV/b)	**Penata Tk. I (III/b)**	**Penata Tk. I (III/d)**
NIP. 19670605 199808 1 001	**NIP. 19660702 199203 2 009**	**NIP. 19791212 200012 1 001**

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19670605 199808 1 001

Dipindai dengan CamScanner

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ANIS MAGHFIRROH CAHYANTI

NIT : 541711306453 K

Program Studi : D.IV TALK

Skripsi dengan judul "Perbedaan Perhitungan *Demurrage* dan *Dispatch* di PT. Sinarmas LDA Maritime".

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 oranglain 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, 10 Agustus 2021

ANIS MAGHFIRROH CAHYANTI
NIT. 541711306453 K

Dipindai dengan CamScanner

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Dan bersabarlah. Sesungguhnya Allah beserta orang-orang yang sabar”- Al-Anfaal:46.
2. Jangan menilai kesuksesan seseorang dengan sebelah mata, karena setiap orang punya cara berprosesnya sendiri-sendiri.

Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Sugianto dan Ibu Sri Ciptaningrum
2. Untuk seluruh keluarga besar penulis
3. Almamater saya, PIP semarang

PRAKATA

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa oleh karena anugerah-Nya yang melimpah, kemurahan dan kasih setia yang besar sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Skripsi ini mengambil judul **"Perbedaan Perhitungan *Demurrage* Dan *Dispatch* Di PT. Sinarmas LDA Maritime"**.

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

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang bermanfaat. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Orang tua saya yang telah meberikan ilmu kedisiplian, motivasi dan doa tiada henti serta kedua kakak saya yang selalu menyemangati.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik,M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. IbuNur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd, selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Bapak Amad Narto, M.Pd.,M.Mar,E. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh taruna-taruni PIP semarang angkatan 54 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
7. Seluruh senior dan staff di PT. Sinarmas LDA Maritime sewaktu saya praktek darat yang telah memberi semangat dan motivasi untuk terus belajar serta membantu dalam penyusunan skripsi ini.
8. Teman dan sahabat yang tulus menyemangati dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Semua pihak yang tidak dapat saya tulis satu persatu yang sudah membantu dalam menyelesaikan penulisan naskah skripsi ini.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang, Juli 2021

Penulis

ANIS MAGHFIRROH CAHYANTI

NIT. 541711306453 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 ..... **x**

DAFTAR TABEL ..... **xi**

DAFTAR LAMPIRAN ..... **xii**

ABSTRAKSI ..... **xiii**

ABSTRACT ..... **xiv**

BAB I. PENDAHULUAN **1**

1.1 Latar belakang masalah 1

1.2 Rumusan masalah 4

1.3 Tujuan penelitian 5

1.4 Manfaat penelitian 5

1.5 Sistematika penulisan 6

BAB II. LANDASAN TEORI **9**

2.1 Tinjauan pustaka 9

2.2 Kerangka pikir 19

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..... 24

3.5 Teknik keabsahan data..... 28

3.6 Teknik analisa data..... 29

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN..... 32

4.1 Gambaran umum perusahaan..... 32

4.2 Analisis masalah..... 42

4.3 Pembahasan..... 46

BAB V. PENUTUP..... 58

5.1 Simpulan..... 58

5.2 Saran..... 59

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir..... 20

Gambar 4.1 Kantor PT. Sinarmas LDA Maritime 32

Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Sinarmas LDA Maritime 34

Gambar 4.3 BG. Bumi Palma Enam 40

Gambar 4.4 OMS Bromo 41

Gambar 4.5 Struktur Anak Cabang PT. Sinarmas LDA Maritime 42

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA EKA BHAKTI SAMUDRA

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Indikator Perhitungan *Demurrage* 51

Tabel 4.2 Keterangan Dalam *Time Sheet* 58

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara dengan Ibu Luxi 61

Lampiran 2 Hasil Wawancara dengan Bapak Danang..... 62

Lampiran 3 Hasil Wawancara dengan Bapak Beny..... 63

Lampiran 4 *Time Sheet*..... 64

Lampiran 5 SPAL 65

Lampiran 6 *Laytime Calculation* 67

Lampiran 7 *Demurrage Calculation*..... 68

Lampiran 8 *Turnityn* 69

Lampiran 9 Daftar Riwayat Hidup..... 71

ABSTRAKSI

Cahyanti, Anis Maghfirroh, NIT: 541711306453K, 2021 "Perbedaan Perhitungan *Demurage* dan *Dispatch* di PT. Sinarmas LDA Maritime", Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. Pembimbing II: Amad Narto, M.Pd.,M.Mar,E.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang mempunyai fungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan. Salah satu kegiatannya adanya bongkar muat muatan atau peti kemas. Kegiatan bongkar muat tersebut berdasarkan perjanjian antara dua perusahaan yang tercantum dalam SPAL, salah satu yang tercantum dalam SPAL adalah *demurrage* dan *dispatch.* Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya perbedaan dalam perhitungan *demurrage* dan *dispatch,* faktor penulisan *time sheet* yang berbeda dapat menyebabkan perhitungan *demurrage* dan *dispatch* berbeda, dan dampak yang ditimbulkan serta upaya yang dilakukan oleh PT. Sinarmas LDA Maritime.

Peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif untuk menjabarkan pembahasan mengenai perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch* di PT.Sinarmas LDA Maritime. Untuk menguji keabsahan data, peneliti kemudian melakukan triangulasi metode.

Hasil dari penelitian ini adalah faktor mengapa dalam perhitungan *demurrage* dan *dispatch* terdapat perbedaan antara *shipper* dan *charter,* karena adanya *humam error* dan perbedaan rumus dan perhitungan antara *shipper* dan *charterer.* Faktor perbedaan penulisan *time sheet,* karena perbedaan penulisan keterangan kegiatan dan lupa tidak menuliskan kegiatan selama bongkar dan muat. Dampak yang ditimbulkan adalah terganggunya keuangan perusahaan, terpengaruhnya laba dan keuntungan perusahaan, terhambatnya kegiatan operasional kapal, menyebabkan adanya penurunan kualitas perusahaan atau citra perusahaan, mempengaruhi proses bugeting dan perkiraan. Upaya yang dilakukan PT. Sinarmas LDA Maritime untuk mengatasi hal tersebut adalah pihak PT. Sinarmas LDA Maritime melakukan pembahasan dengan pihak *charterer* tentang pembayaran dan perhitungan *demurrage* serta melakukan penyamaan penulisan dalam *time sheet*a gar perhitungan *demurrage* dan *dispatch* tidak terjadi masalah.

Kata Kunci: Perbedaan, Perhitungan, *Demurrage, Dispatch, Time Sheet.*

ABSTRACT

Cahyanti, Anis Maghfirroh, *NIT: 541711306453K, 2021 "The Difference between Demurage and Dispatch Calculations at PT. Sinarmas LDA Maritime", Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd. Advisor II: Amad Narto, M.Pd.,M.Mar,E.*

A port is a place consisting of land and surrounding waters with certain boundaries as a place for government activities and economic activities that are used as a place for ships to dock, dock, up and down passengers and loading and unloading of goods equipped with shipping safety facilities and port supporting activities as well as as a place for intra and intermodal transportation, which has a function to serve ships and various transactions that take place at the port. One of the activities is loading and unloading cargo or containers. The loading and unloading activities are based on an agreement between the two companies listed in the SPAL, one of which is listed in the SPAL is demurrage and dispatch. This study aims to determine the factors that cause differences in demurrage and dispatch calculations, different time sheet writing factors can cause different demurrage and dispatch calculations, and the impact and efforts made by PT. Sinarmas LDA Maritime.

The researcher uses a qualitative descriptive method to describe the discussion about the differences in the calculation of demurrage and dispatch at PT. Sinarmas LDA Maritime. To test the validity of the data, the researcher then triangulated the method.

The results of this study are the factors why in the calculation of demurrage and dispatch there are differences between shippers and charters, because of humam errors and differences in formulas and calculations between shippers and charterers. The difference in time sheet writing is due to differences in writing activity descriptions and forgetting not to write down activities during loading and unloading. The impact is the disruption of the company's finances, the company's profits and profits are affected, the ship's operational activities are hampered, causing a decrease in the quality of the company or company image, affecting the budgeting and forecasting process. Efforts made by PT. Sinarmas LDA Maritime to overcome this is the PT. Sinarmas LDA Maritime conducts discussions with the charterer about payment and calculation of demurrage as well as writing equations in the time sheet so that the calculation of demurrage and dispatch does not cause problems.

Keyword: *Difference, Calculation, Demurrage, Dispatch, Time Sheet.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Dalam perkembangan transportasi yang makin maju sekarang ini, membuat dunia angkutan laut harus mengikuti sesuai perkembangan jaman. Hal inilah yang menyebabkan semua pihak yang terlibat di dalamnya berusaha semaksimal mungkin memberikan pelayanan sebaik mungkin demi kelancaran kegiatan perekonomian di suatu pelabuhan.

Pelabuhan merupakan salah satu tempat pertukaran arus barang dari transportasi laut ke transportasi darat harus senantiasa dapat mengimbangi perkembangan tersebut baik dalam hal penyediaan sarana dan prasarana bagi kapal maupun dalam hal pemberian pelayanan untuk kapal. Menurut Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagai mana telah dirubah dalam Peraturan Pemerintah No. 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang mempunyai fungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan.

Indonesia merupakan negara maritim yang terdiri dari wilayah perairan dan dikelilingi oleh perairan yang luas, transportasi yang menunjang

pengangkutan barang yang paling efisien untuk perdagangan yang dipisahkan laut tersebut adalah kapal laut. Kapal laut sebagai transportasi yang menyambung pengiriman barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain. Pelabuhan tidak hanya sebagai tempat labuh-sandar kapal dan kegiatan bongkar muat, namun pelabuhan juga memiliki peran penting dalam melayani arus perdagangan baik impor maupun ekspor.

Salah satu kegiatan yang ada di pelabuhan adalah kegiatan bongkar muat. Proses bongkar muat merupakan kegiatan membongkar barang-barang yang ada di kapal untuk dipindahkan ke gudang yang ada di pelabuhan. Sedangkan muat adalah kegiatan memindahkan barang dari gudang di pelabuhan ke atas kapal. Dalam proses bongkar muat beberapa peralatan yang digunakan untuk memudahkan proses bongkar buat salah satunya adalah shiploader. Ship loader merupakan mesin untuk memindahkan atau memuat bahan seperti batu bara, semen, biji besi, dan lain-lain ke dalam kapal. Shiploader terdiri dari boom dan belt conveyor untuk mendukung boom.

Kegiatan bongkar muat tersebut di dasarkan atas perjanjian antar dua perusahaan yaitu SPAL (Surat perjanjian Angkutan Laut). SPAL berisi tentang semua hal – hal yang berkaitan dengan proses bongkar muat. Mulai dari pemilik kapal, penyewa kapal sampai ketentuan-ketentuan lain yang berkaitan dengan *Demurage* dan *Dispatch*. Demurage merupakan bentuk pengenaan denda karena kapal melebihi batas waktu yang telah di tentukan, sedangkan Dispatch merupakan bentuk reward karena kapal menyelesaikan kegiatan bongkar muat lebih cepat dari waktu yang telah di tentukan.

Demurage sering terjadi di tempat pembongkaran muatan di Jetty penuh yang menyebabkan kapal tertunda untuk melakukan kegiatan bongkar, selain itu kondisi cuaca juga mempengaruhi kegiatan bongkar muat, kondisi peralatan bongkar muat dapat mempengaruhi proses bongkar muat tersebut. Pembayaran Demurage dan *Dispatch* telah di tentukan sesuai dengan perjanjian antara penyewa kapal dan pemilik kapal. Termasuk cara pembayarannya. Salah satu cara pembayarannya adalah pembayaran lunas dalam satu kali bayar, adapun yang lain yaitu pembayaran 50% + 50%, hal tersebut terserah sesuai dengan kesepakatan bersama.

PT. Sinarmas LDA Maritime merupakan perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran. Seperti biasa perusahan pelayaran adalah perusahaan yang bergerak di jasa pengangkutan laut, dimana mempunyai dan mengoperasikan kapal sendiri. Sedangkan jenis kapal yang dimiliki dari PT. Sinarmas LDA Maritime adalah kapal SPB (Self Propelled Barge) dan Tugboat Tongkang. Tidak semua kapal adalah kapal milik PT. Sinarmas LDA Maritime, ada beberapa kapal sewa atau kapal Charter.

Pelabuhan Morowali adalah salah satu pelabuhan bongkar yang sering disinggahi kapal-kapal PT. Sinarmas LDA Maritime. Dalam proses bongkar ini biasanya sering mengakibatkan munculnya *demurage*, dikarenakan banyaknya antrian kapal yang akan melakukan bongkar. Adapun faktor lain yang menyebabkan timbulnya *demurage.* Antara lain dikarenakan fasilitas atau peralatan bongkar muat yang kurang memadai atau adanya kerusakan dadakan, cuaca yang tidak mendukung maupun SDM yang kurang.

Seluruh kegiatan bongkar muat suatu kapal di catat dalam system yaitu

Time Sheet. Time Sheet adalah catatan seluruh kegiatan bongkar maupun muat kapal. Antara shipper, *charterer* maupun local agent memiliki cara penulisan Time Sheet yang berbeda, tetapi memiliki makna yang sama. Namun perbedaan penulisan Time Sheet tersebut dapat mengakibatkan perbedaan perhitungan *demurage* dan *dispatch.* Hal ini dapat mengakibatkan selisih jumlah *demurage* dan *dispatch* yang harus di bayar oleh *charterer* kepada shipper. Selain perbedaan penulisan Time Sheet, perbedaan cara perhitungan *demurage* dan *dispatch* antara *shipper*dan *charterer* juga sangat berpengaruh.

Dari diskripsi diatas penulis dapat melihat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi perbedaan perhitungan dalam *demurage* dan *dispatch* antara *shipper*dan *charterer* . Dan supaya dapat mengatasi kerugian yang dihasilkan karena membayar biaya *demurage* ataupun *dispatch* yang tidak sesuai karena perbedaan perhitungan *demurage* dan *dispatch* antara *shipper*dan *charterer* serta cara mengatasi agar tidak adanya perbedaan dalam perhitungan *demurage* dan *dispatch.* Penulis melakukan observasi,wawancara dan studi pustaka tentang perhitungan *demurage* dan *dispatch* di PT. Sinarmas LDA Maritime saat melakukan praktek darat oleh sebab itu penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **"Perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch* di PT. Sinarmas LDA Maritime".**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas penulis menemukan permasalahan yang terjadi pada PT. Sinarmas LDA Maritime maka penulis merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut.

1.2.1 Faktor yang menyebabkan perbedaan perhitungan *demurage* dan *dispatch* antara *shipper* dan *charterer* .

1.2.2 Faktor penulisan *Time Sheet* yang berbeda dapat mengakibatkan perbedaan dalam perhitungan *demurage* dan *dispatch*.

1.2.3 Bagaimana dampak dan upaya yang ditimbulkan akibat dari perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch?*

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1.3.1 Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan perbedaan perhitungan *demurage* dan *dispatch* antara *shipper* dan *charterer* .

1.3.2 Untuk mengetahui faktor penulisan *Time Sheet* yang berbeda antara *shipper* dan *charterer* dapat menyebabkan perbedaan perhitungan *demurge* dan *dispatch.*

1.3.3 Untuk mengetahui dampak dan upaya yang ditimbulkan akibat dari perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch.*

1.4. Manfaat Penelitian

Terdapat beberapa manfaat yang didapatkan dari pelaksanaan penelitian ini yaitu :

1.4.1 Manfaat secara teoritis :

1.4.1.1 Dapat memberi tambahan pengetahuan umum tentang *demurrage* dan *dispatch* serta memberi pengetahuan bahwa

perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch* sangat fatal akibatnya.

1.4.1.2 Dapat memberi tambahan pengetahuan bahwa penulisan Time Sheet sangat berpengaruh dalam perhitungan *demurage* dan *dispatch.*

1.4.1.3 Dapat memberi tambahan pengetahuan akibat dan upaya yang ditimbulkan akibat dari perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch.*

1.4.2. Manfaat secara praktis :

Untuk memberikan informasi bagi pengembangan kajian ilmu Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan terkait pemahaman mengenai perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch*.

1.5. SistematikaPenulisan

Untuk memperjelas dan mempermudah dalam memahami gambaran tentang skripsi ini, maka sistematika penulisan diuraikan dalam 5 (lima) bab dan tiap-tiap bab akan dibagi menjadi sub bab yang mana masing-masing mempunyai kaitan antara satu sama lain mengenai materi didalamnyasistematika penulisan skripsi sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Bab ini berisi tentang hal-hal yang berkaitan dengan Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan. Latar belakang berisi tentang

kondisi nyata, kondisi yang seharusnya terjadi serta alasan pemilihan judul.

Bab II Landasan Teori

Bab ini menguraikan tentang landasan teori yang berkaitan dengan masalah atau penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka seperti dari berbagai macam buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat dipergunakan oleh penulis, dan kerangka pemikiran mengenai masalah yang timbul di PT. Sinarmas LDA Maritime.

Bab III Metode Penelitian

Bab III ini akan membahas metode penelitian yang digunakan oleh penulis meliputi objek penelitian, pendekatan penelitian, variabel penelitian, metode pengumpulan data, dan prosedur penelitian, teknik analisa data.

Bab IV Analisis Hasil Penelitian Dan Pembahasan

Bab ini memaparkan hasil penelitian yang didapatkan oleh penulis mengenai permasalahan yang terjadi, serta pembahasan masalah dimana mencakup alternatif pemecahan masalah penanganan perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch* antara *shipper*dan *charterer* di PT. Sinarmas LDA Maritime serta mencakup tentang keterbatasan penelitian.

Bab V Penutup

Pada bab V ini berisikan kesimpulan dari penelitian dan penulis

mengajukan saran untuk semua pihak yang terkait dengan penanganan dari perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch.*

Daftar Pustaka

Lampiran

Daftar Riwayat Hidup

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Untuk mendukung pembahasan tentang ”Perbedaan Perhitungan *Demurrage* dan *Dispatch* di PT. Sinarmas LDA Maritime”, maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori-teori penunjang yang penulis ambil dan dapatkan dari beberapa sumber pustaka yang mana berkaitan dengan pembahasan tentang skripsi ini sehingga dapat menyempurnakan skripsi ini.

2.1.1 Perbedaan

Menurut KBBI, “Perbedaan adalah beda. Arti lainnya dari perbedaan adalah selisih. Contoh : perpecahan terjadi karena perbedaan paham”.

Berdasarkan definisi diatas perbedaan adalah beda cara penanganan dari permasalahan dalam suatu perusahaan yang seharusnya dilakukan untuk mencegah terjadinya kerugian yang dapat menghambat kegiatan di PT. Sinarmas LDA Maritime dan kegiatan sewa menyewa kapal berjalan dengan lancar dan kurangnnya kerugian yang dihasilkan.

2.1.2 Perhitungan

Menurut KBBI, “Perhitungan adalah perbuatan (hal, cara dan sebagainya) memperhitungkan. Arti lainnya dari perhitungan adalah pendapatan (hasil) memperhitungkan”.

Berdasarkan definisi diatas perhitungan adalah perbuatan (hal, cara) dalam memperhitungkan agar tidak terjadi kerugian saat melakukan kegiatan sewa menyewa kapal di PT. Sinarmas LDA Maritime. Sehingga perusahaan harus memikirkan perhitungan dengan matang dan cara yang tepat untuk menangani khasus perhitungan biaya sewa menyewa kapal.

2.1.3 Demurrage

Sedangkan menurut John Schofield dalam buku *Laytime and Demurrage Fourth Edition (*2000: 317) "Demurrage adalah pembayaran yang disepakati akibat terlanggarnya kesepakatan yang menyebabkan kapal terlambat baik pada saat bongkar ataupun muat".

Pengertian lain menurut John Schofield dalam buku *Laytime and Demurrage Fourth Edition (*2000: 317) "*Demurrage* berarti jumlah yang telah disepakati oleh penyewa kapal dan harus dibayarkan kepada pemilik kapal sehubungan dengan keterlambatan kapal diluar waktu istirahat yang tidak tanggung jawab dari pemilik. *Demurrage* tidak akan dikenakan pengecualian *laytime* kecuali secara khusus dinyatakan dalam *Charter Party".*

Sedangkan dalam buku *Commercial Shipping Handbook* (Peter Brodie, 2006: 50), "*Demurrage* adalah ketentuan antar pihak pencarter dengan pemilik kapal berkaitan dengan denda karena kapal mengalami keterlambatan pada saat pemuatan kargo atau

pembongkaran kargo di dermaga".

2.1.3.1 Ada faktor-faktor yang menyebabkan *demurrage*, antara lain:

2.1.3.1.1 Terjadinya kerusakan alat bongkar muat pada saat proses bongkar muat di pelabuhan.

Selama kegiatan bongkar muat sering terjadi kendala kerusakan alat bongkar muat yang dapat menghambat kegiatan bongkar muat sehingga terjadinya penundaan dalam kegiatan bongkar muat, hal ini menyita banyak banyak waktu sehingga terjadinya *demurrage*.

2.1.3.1.2 Penuhnya antrian atau jadwal yang padat di pelabuhan.

Jadwal yang padat di pelabuhan disebabkan karena dketidakpastian jadwal kedatangan kapal/NOR (*Notice Of Readness)* sehingga terjadi antrian yang penuh di pelabuhan dan menyebabkan jadwal yang tidak sesuai.

2.1.3.1.3 Faktor cuaca yang tidak mendukung kegiatan pembongkaran dan pemuatan.

Keadaan cuaca yang tidak menentu menyebabkan kegiatan bongkar muat juga terhambat. Apa lagi jika cuaca buruk, besar kemungkinan kegiatan

bongkar muat tersebut akan terhambat untuk waktu yang lama.

2.1.3.1.4 *Delay* karena ada kapal yang tiba-tiba harus bongkar.

Keadaan ketika kapal harus melakukan bongkar secaratiba-tiba adalah ketika muatan kapal tidak seimbang. Atau dapat dikatakan sedang dalam keadaan *Trim by Head* atau *Trim by Astern. Trim by Head* atau trim depan adalah berat muatan terfokus di bagian depan kapal atau dengan atau dengan artian lain draft depan lebih dalam dari pada draft belakang (kapal nungging). Sedangkan *Trim by Astern* atau trim belakang/buritan adalah berat muatan terfokus di bagian belakang kapal atau draft belakang lebih dalam dari pada draft depan (kapal dongak). Hal tersebut harus diantisipasi dengan cara melakukan bongkar untuk container yang letaknya berada di atas dan mudah untuk dibongkar terlebih dahulu. Dengan mengganti tujuan dermaga selanjutnya sesuai jadwal bongkar kapal, dengan dermaga yang kontainernya dapat dibongkar terlebih dahulu. Hal tersebut yang menyebabkan kapal lain mengalami

delay untuk proses pembongkaran.

2.1.3.1.5 *Delay* karena gudang penuh.

Gudang penuh dikarenakan adanya keterlambatan pengiriman barang kepada consignee sehingga menyebabkan penimbunan di gudang tersebut. Selain itu, kapasitas gudang juga menjadi faktor penumpukan barang di gudang. Dikarena gudang penuh, maka kapal-kapal yang akan melakukan bongkar harus menunggu gudang tidak penuh lagi, yaitu dengan cara menyalurkan barang yang sudah di bongkar untuk segera dikirimkan ke pemilik barang atau consignee. Dan hal tersebut menyebabkan proses bongkar terhambat dan tidak tepat waktu.

2.1.3.1.6 Adanya *waiting time* kapal di pelabuhan.

Waiting time adalah waktu tunggu yang dikelurkan oleh kapal untuk menjalani proses kegiatan di area perairan pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di pelabuhan atau dermaga, guna melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

2.1.3.6.1 *Postpone Time* (PT) adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh

pengurusan administrasi di pelabuhan (pengurusan dokumen). Pengamatan pertama kali dimulai saat kapal memina permohonan untuk sandar di dermaga dengan melengkapi dokumen-dokumen yang diperlukan. Dokumen-dokumen kapal merupakan syarat mutlak yang harus disiapkan oleh pihak kapal agar dapat diterima di pelabuhan.

2.1.3.6.2 *Approach Time* (AT) adalah waktu pelayanan pemanduan, yaitu jumlah waktu yang terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi lego jangkar sampai ikat tali di dermaga. Bahasan ini dimulai saat kapal dipandu masuk ke kolam pelabuhan hingga kapal bersandar di dermaga.

2.1.3.6.3 *Berth Working Time* (BWT) adalah waktu untuk bongkar muat selama kapal berada ditambat/dermaga. Pembahasan ini dilihat dari kesiapan peralatan bongkar muat dan roduktinitas peralatan bongkar muat di dermaga. Kesiapan

operasi peralatan, yaitu perbandingan antara jumlah peralatan yang siap untuk dioperasikan dengan jumlah peralatan yang siap untuk dioperasikan dengan jumlah peralatan yang tersedia dalam periode waktu tertentu.

Pada umunya *demurrage* merupakan biaya yang dipungut oleh perusahaan kepada penyewa kapal karena terlambat melakukan kegiatan bongkar muat yang sudah di tentukan di kontrak. Biaya tersebut dapat disebut sebagai denda atau sanksi yang harus dan wajib dibayar oleh penyewa kapal ketika terlambat melakukan bongkar atau muat. *Demurrage* sangat berdampak besar untuk perusahaan penyewa kapal atau penyewa kapal, karena faktor-faktor penghambat bongkar dan muat membuat *demurrage* menjadi tinggi atau besar. Hal tersebut dapat mengakibatkan kerugian yang besar untuk perusahan penyewa kapal.

Untuk mengetahui adanya *demurrage,* dibuatlah *time sheet* saat proses kegiatan bongkar dan muat di pelabuhan. Melalui *time sheet* tersebut, kita dapat mengetahui kegiatan apa saja yang dapat menimbulkan biaya *demurrage.* Setelah *time sheet* selesai dibuat, jika timbul biaya *demurrage,* maka nahkoda harus memberitahukan kepada perusahan penyewa kapal atau

pencharter. Menurut perjanjian yang terdapat dalam SPAL (Surat Perjanjian Angkutan Laut), *demurrage* dibebankan kepada perusahaan penyewa kapal dengan nominal yang telah disepakati bersama. Didalam SPAL juga dijelaskan jika terdapat kerusakan barang maka ditanggung oleh pemilik barang dan jika terjadi kerusakan kapal maka yang bertanggung jawab adalah pemilik kapal. Untuk *Demurrage Time*, pencarter dikenakan denda (*demurage money*) yang harus dibayar kepada pemilik kapal karena kapal mengalami kerugian.

2.1.4 Dispatch

Dalam *glossary* atau kamus dengan subjek pelabuhan dan bongkar muat "*Dispatch* adalah uang insentif yang diberikan pemilik kapal kepada penyewa kapal karena melakukan bongkar muat kurang dari waktu yang ditetapkan dalam kontrak (*charter party*)", sedangkan dalam subjek pelayaran "*Dispatch* adalah pengiriman; lamanya kapal singgah di pelabuhan; penyelesaian pemuatan atau pembongkaran lebih cepat dari waktu yang disetujui". Menurut John Schocield dalam buku *Laytime and Demurrage Fourth Edition* (2000: 387) "*Despatch* adalah biaya yang diminta kepada pemilik kapal berdasarkan perjanjian untuk di bayarkan kepada penyewa kapal ketika proses bongkar dan muat selesai lebih cepat dari *laytime*".

Berdasarkan pengertian diatas, *dispatch* adalah semacam

bonus yang dibayar oleh perusahaan pemilik kapal kepada penyewa kapal atau pemilik barang karena kegiatan bongkar dan muat di pelabuhan selesai lebih awal dari waktu yang telah ditentukan. Faktor-faktor dari biaya *dispatch*:

2.1.4.1 Kedatangan kapal sesuai jadwal atau tepat waktu.

Kedatangan kapal dengan tepat waktu merupaka salah satu faktor munculnya biaya *dispatch,* karena ketika kapal datang dengan tepat waktu, maka kemungkinan untuk melakukan bongkar muat dapat dilakukan dengan cepat pula.

2.1.4.2 Cuaca yang mendukung.

Cuaca yang mendukung dapat menimbulkan biaya *dispatch,* karena kegiatan bongkar muat berjalan dengan lancar tanpa harus tertunda karena hujan ataupun gerimis.

2.1.4.3 Tidak adanya kerusakan alat bongkar muat.

Kerusakan alat bongkar muat adalah sesuatu kendala yang sangat merugikan, karena perbaikan alat tersebut biasanya sangat lama dan harus mencari alat cadang untuk melanjutkan kegiatan bongkar muat yang tertunda. Tetapi jika tidak ada kerusakan alat bongkar muat, maka sesuatu hal yang menguntungkan karena kemungkinan akan adanya biaya *dispatch.*

2.1.5 *Timesheet*

*M*enurut *glossary*, dalam subjek persewaan kapal "*timesheet* adalah daftar ayng berbentuk matrix/tabelaris yang disusun dengan tujuan untuk menentukan *demurrage* dan *dispatch.* Tabel tersebut berisi kolom-kolom data tentang: hari, tanggal, bulan dan jam kerja, jam yang digunakan berapa jam dan menit kerja lembur (*overtime*) dalam jam dan menit, jumlah barang yang dimuat dalam ton dan koli". Dalam subjek pelabuhan dan bongkar muat, "*timesheet* adalah memuat perhitungan waktu dan akan terlihat waktu yang diijinkan dan yang terpakai, kelebihan atau penghematan waktu".

Berdasarkan penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa *timesheet* adalah catatan kegiatan kapal selama melakukan kegaiatan bongkar dan muat di pelabuhan. *Timesheet* bersifat penting karena dapat menentukan apakah adanya biaya *demurrage* atau *dispatch. Timesheet* ada beberapa versi, yaitu versi dari agen kapal, pemilik kapal, penyewa kapal dan kapal itu sendiri. Setelah kegiatan bongkar muat kapal selesai dilakukan, maka beberapa *timesheet* harus dicocokkan, apakah sudah sama atau ada perbedaan, karena jika jika terdapat perbedaan yang signifikan akan menyebabkan perhitungan biaya *demurrage* dan *dispatch* menjadi berbeda pula. Dan yang paling fatal jika perbedaan tersebut menyebabkan kerugian pada salah satu pihak. Seperti yang

terjadi di PT. Sinarmas LDA Maritime yaitu adanya perbedaan *timesheet* menyebabkan biaya yang harus dibayar berbeda antara pemilik kapal dan penyewa kapal. Hal ini menyebabkan adanya perdebatan kedua belah pihak. Maka dari itu harus memastikan bahwa *timesheet* yang dibuat harus sama antar kedua belah pihak.

2.1.5.1 Isi dari *timesheet* antara lain:

2.1.5.1.1 Nama kapal (*name of vessel*) yaitu nama dari kapal yang akan melakukan bongkar atau muat.

2.1.5.1.2 *Port of loading* yaitu pelabuhan muat.

2.1.5.1.3 *Port of discharging* yaitu pelabuhan bongkar.

2.1.5.1.4 *Description & quantity of cargo* yaitu keterangan kargo apa yang dimuat atau bongkar dan berapa total muatan.

2.1.5.1.5 *Notice of readiness tendered* yaitu pemberitahuan kapal akan melakukan bongkar atau muat dan waktu dikirim ke agen.

2.1.5.1.6 *Notice of readiness accepted* yaitu pemberitahuan kapal akan melakukan bongkar atau muat dan sudah diterima oleh agen.

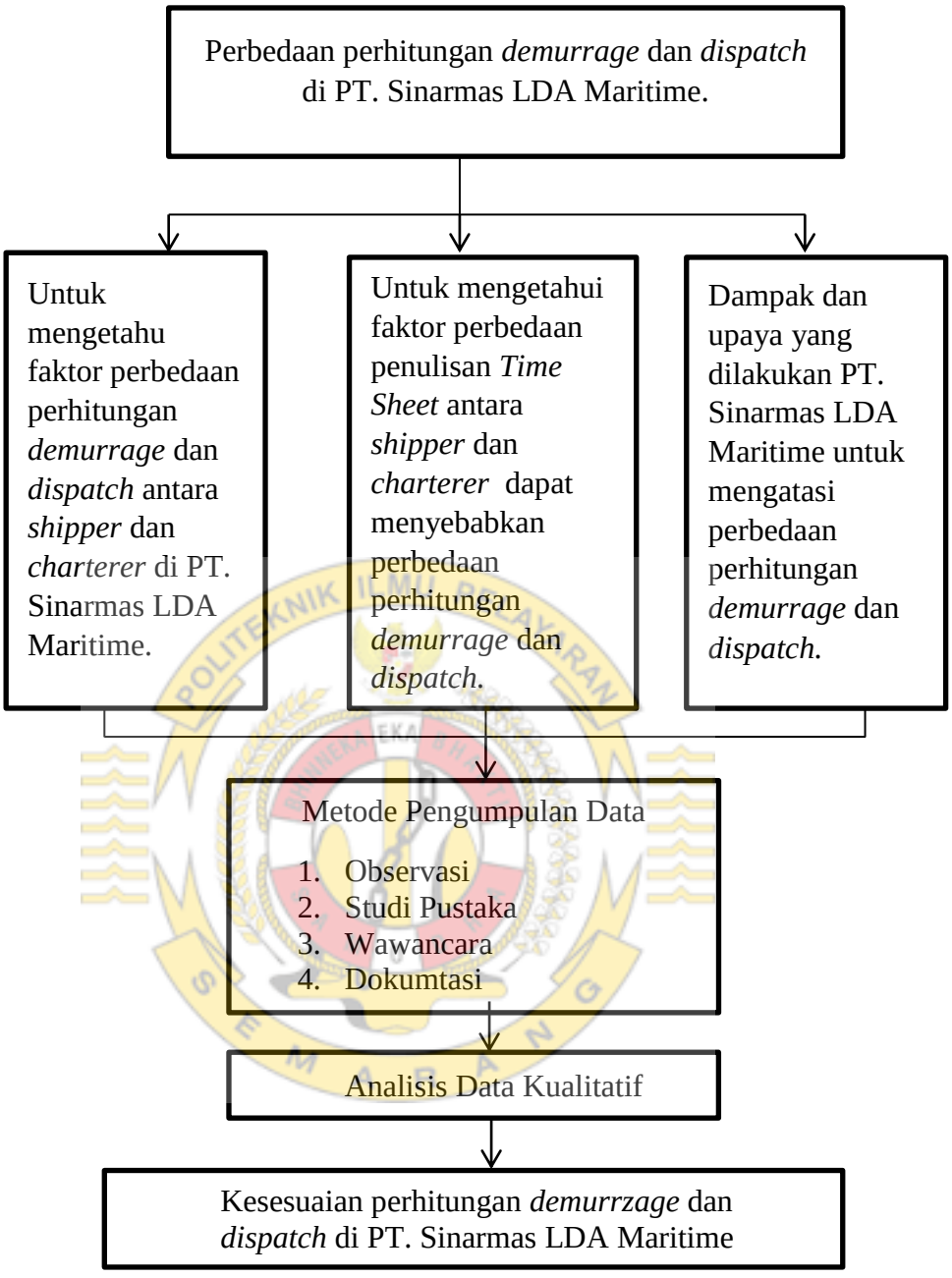
2.1.5.1.7 *Commenced loading/discharging* waktu mulainya proses bongkar atau muat.

2.1.5.1.8 *Completed loading/discharging* yaitu waktu selesai selesainya proses bongkar atau muat.

2.1.5.1.9 *Document on board* yaitu dokumen *clearance* kapal yang sudah diproses oleh agen dan sudah mendapat izin oleh KSOP untuk berlayar.

2.2 Kerangka Pikir

Uma Sekaran dalam bukunya *Business Research,* 1992 dalam (Sugiyono,2010) mengemukakan bahwa, kerangka berfikir adalah model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka fikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis pertautan antara variable yang akan diteliti. Penjelasan atau pemaparan tentang kerangka fikir ini, dijelaskan dalam bentuk bagan alir yang sederhana dan disertai penjelasan singkat tetapi jelas untuk mendukung bagan tersebut. Hal ini berfungsi untuk mempermudah penulis dalam menyelesaikan inti dari permasalahan pada skripsi ini.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Simpulan dari penelitian ini adalah:

5.1.1. Faktor mengapa terjadi perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch* antara *shipper*dan *charterer* di PT. Sinarmas LDA Maritime adalah dikarenakan adanya *human error* pada saat pengerjaan perhitungan *demurrage* maupun *dispatch* dan adanya perbedaan perhitungan atau perbedaan rumus saat melakukan perhitungan *demurrage* dan *dispatch.*

5.1.2. Faktor dari penulisan *time sheet* yang berbeda antara *shipper*dan *charterer* adalah perbedaan penulisan keterangan kegiatan saat kegiatan bongkar muat dipelabuhan dan lupa menuliskan kegiatan selama bongkar muat didalam *time sheet.*

5.1.3. Dampak dan upaya yang ditimbulkan akibat perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch* adalah terganggunya keuangan perusahaan, terpengaruhnya laba atau keuntungan perusahaan, terhambatnya kegiatan operasional kapal, menyebabkan adanya penurunan kualitas dari perusahaan atau citra perusahaan, dan mempengaruhi proses budgeting dan perkiraan pada PT. Sinarmas LDA Maritime.

Sedangkan upaya yang dilakukan oleh PT. Sinarmas LDA Maritime untuk mencegah terjadinya perbedaan perhitungan *demurrage* dan *dispatch* antara *shipper*dan *charterer* adalah melakukan

pembahasan dengan perusahaan terkait untuk membahas tentang pembayaran maupun tentang perhitungan *demurrage* dan *dispatch* dan menyamakan penulisan dalam *time sheet* sehingga dalam perhitungan *demurrage* dan *dispatch* tidak terjadi masalah dikarenakan keterangan kegiatan yang berbeda.

5.2. Saran

Peneliti menyarankan:

5.2.1. Sebaiknya dalam proses perhitungan *demurrage* dan *dispatch* PT. Sinarmas LDA Maritime dapat melakukan koordinasi dengan pihak *charterer* mengenai cara perhitungan *demurrage* dan *dispatch* agar tidak adanya selisih yang besar pada saat melakukan pembayaran *demurrage* dan *dispatch* dan juga meminimalisir terjadinya *human error* saat melakukan perhitungan *demurrage* dan *dispatch.*

5.2.2. Sebaiknya PT. Sinarmas LDA Maritime melakukan pembahasan dengan pihak pencharter terkait penulisan dalam *time sheet*, agar mengurangi adanya resiko kesalahan yang mengakibatkan terjadinya selisih pembayaran pada *demurrage* dan *dispatch.*

5.2.3. Sebaiknya PT. Sinarmas LDA Maritime mengurangi terjadinya perbedaan dalam perhitugan sehingga mengurangi dampak-dampak yang dapat merugikan perusahaan dan mengoptimalkan upaya-upaya agar mengurangi terjadinya perbedaan saat melakukan perhitungan *demurrage* dan *dispatch.*

DAFTAR PUSTAKA

John Schofield, 2000, *Laytime & Demurrage Fourth Edition Informa Law*, *Informa Law*, Routledge.

KBBI *During* Kemendikbud (https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/perbedaan).

KBBI *During* Kemendikbud (https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/perhitungan).

Peraturan Pemerintah No. 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan.

Peter Brodie, 2006, *Commercial Shipping Handbook*, *Informa Law*, Routledge.

Prof. Dr. Suryana, Ms. (2012). Metodologi Penelitian : Metodologi Penelitian Model Prakatis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. *Universitas Pendidikan Indonesia*, 1–243. https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2, *R&D*, Bumi.

Sugiyono, 2015, *Metodologi Penelitian Pendidikan* , Alfabeta, Bandung.

Triatmodjo, Bambang, 2009, Perencanaan Pelabuhan, Beta Offset, Yogyakarta.

Widi, Endang, 2018, *Teori dan Praktik Penelitian Kualitatif,Kuantitatif,PTK, dan* Research and Development (R and D), Bumi Aksara, Jakarta.

LAMPIRAN 1

Hasil wawancara dengan karyawan PT. Sinarmas LDA Maritime I :

Nama : Ibu Luxi

Jabatan : Staff Divisi Operasional

1. Menurut Ibu, pembayaran *demurrage* dan *dispatch* itu penting atau tidak ?

   Jawab : sangat penting, karena dengan adanya pembayaran *demurrage* dan *dispatch* ini berguna untuk perusahaan dalam hal finansial. Kita sebagai pemilik kapal yang menyewakan kapal kita, pembayaran *demurrage* sangat berharga untuk menunjang kelangsungan hidup perusahaan dan karyawan.

2. Lalu apa yang terjadi jika pembayaran *demurrage* dan *dispatch* terhambat?

   Jawab : hal ini akan berpengaruh terhadap kondisi finasial perusahaan, karena pembayaran *demurrage* merupakan salah satu sumber pendapatan bagi perusahaan, jika *demurrage* telat dibayar pada satu *voyage*, pendapatan perusahaan menurun saat periode tersebut.

LAMPIRAN 2

Hasil wawancara dengan karyawan PT. Sinarmas LDA Maritime II :

Nama : Pak Danang

Jabatan : Staff Divisi Operasional

1. Menurut bapak, apa pentingnya *barge movement* ?

   Jawab : *Barge movement* sangat penting untuk memonitoring perjalanan muatan kapal, karena dari sana kita bisa tahu apakah ada keterlambatan proses bongkar muat muatan di pelabuhan. Dari *barge movement* juga dapat ditentukan apakah ada *demurrage* atau tidak. Tetapi *barge movement* berbeda dengan *time sheet.*

2. Menurut bapak, kendala apa yang bapak dapatkan selama mengawasi *barge movement?*

   Jawab : selama ini ada beberapa kendala, tetapi tidak terlalu besar. Seperti ketika aplikasi *vessel tracking* sedang error, maka mau tidak mau kita harus menelfon nahkoda, tetapi kendala untuk telfon adalah sinyal, karena tidak mudah mendapatkan sinyal jika di laut, maka dari itu hal ini menjadi kendala untuk melakukan laporan *barge movement.*

LAMPIRAN 3

Wawancara dengan karyawan PT. Sinarmas LDA Maritime III :

Nama : Pak Beny

Jabatan : Staff Divisi Operasional Keagenan Kapal

1. Menurut bapak, *time sheet* itu apa dalam perhitungan *demurrage* dan *dispatch ?*

   Jawab : *time sheet* merupakan salah satu indikator yang dapat digunakan untuk mengetahui apakah adanya biaya *demurrage* dan *dispatch*, karena dari *time sheet* langsung dapat dimaksukkan rumus dan setelah itu akan diketahui apakah terdapat *demurrage* atau *dispatach.* Rumus untuk biaya *demurrage* dan *dispatch* ini didapat dari memasukkan indikator *rain, loading process* dan *break time.*

2. Menurut bapak *time sheet* sendiri dibuat oleh siapa ?

   Jawab :*time sheet* sendiri ada beberapa versi, yaitu dari agen, dari *shipper*dan pemilik kapal. Setiap *time sheet* memiliki format yang berbeda, tetapi meskipun berbeda tetap didalamnya mengandung unsur yang sama dan memiliki keterangan yang hamper mirip satu sama lain.

LAMPIRAN 4

TIME SHEET
STATEMENT OF FACT

Date : July 07, 2020
Port : Pulau Gag , Indonesia

Name of Vessel	: **TB. PANCARAN 312/ BG. PST 713**			
Charter Party/Shipper	: PT GAG NIKEL , RAJA AMPAT			
Description & Quantity of Cargo	: **Nickel ore**	**10,062.067**	**WMT**	
Arrived at Pulau GAG	: July 01, 2020	at	20.00	Hours
Notice of Readiness Tendered	: July 01, 2020	at	20.00	Hours
Notice of Readiness Accepted	: July 03, 2020	at	10.00	Hours
Commenced Loading	: July 06, 2020	at	13.25	Hours
Completed Loading	: July 07, 2020	at	18.00	Hours
Document On Board	: July 07, 2020	at	19.30 WJ	Hours
Vessel Sailing	: July 08, 2020	at		Hours

Working Records.

Date & Day of the Week	Weather	Working Time	Stop Work	
			Time	Remarks
July 01, 2020 Wednesday	Cloudy	20.00 - 24.00	**20.00**	**Arrived at Pulau GAG**
			20.00 -24.00	Anchore at Gag Island
July 02, 2020 Thursday	Cloudy	00.00 - 24.00	00.00 - 24.00	Anchore at Gag Island
July 03, 2020 Friday	Cloudy	00.00 - 24.00	00.00 - 24.00	Anchore at Gag Island
July 04, 2020 Saturday	Cloudy	00.00 - 24.00	00.00 - 12.25	Anchore at Gag Island
			12.25 - 14.30	Proses Alongside
			14.30	**Inposition At Jetty Gag**
			14.30 - 24.00	Standby, waiting line up
July 05, 2020 Sunday	Cloudy	00.00 - 24.00	00.00 - 16.10	Standby, waiting line up
			16.10 - 17.35	Quarantine and team on board
			17.35 - 24.00	Standby, waiting line up
July 06, 2020 Monday	Cloudy	00.00 - 24.00	00.00 - 08.00	Standby, waiting line up
			08.00 - 09.10	Setting Rumpdoor
			09.10 - 13.25	Standby, waiting line up
			13.25	**Commenced Loading**
			13.25 - 18.00	Loading
			18.00 - 19.00	Break
			19.00 - 24.00	Resume Loading
July 07, 2020 Tuesday	Cloudy	00.00 - 24.00	00.00 - 01.00	Break
			01.00 - 04.40	Resume Loading
	Rain		04.40 - 06.00	Stop Loading, Rain
	Cloudy		06.00 - 07.00	Change shift
			07.00 - 10.50	Resume Loading
	Rain		10.50 - 12.00	Stop Loading, Rain
	Cloudy		12.00 - 13.00	Break
			13.00 - 18.00	Resume Loading
	Rain		**18.00**	**Completed Loading**
			18.00 - 19.00 WJ	Draught Survey Calculation

We hereby certify that the above is true and correct.

PT GAG NIKEL

IWAN DHARMA SETIAWAN
SHIPPER

RUDY PURNOMO
ASS.AGENT

AWAN PURNAMA
MASTER OF TB.TB PANCARAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

LAMPIRAN 5

SURAT PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT
No. 023/SPAL/TMBP-EKASA/VI/2020

Pada hari ini Kamis, tanggal 11 Juni 2020 telah disepakati bersama Surat Perjanjian Angkutan Laut ini yang memiliki syarat-syarat dan ketentuan sebagai berikut :		Perjanjian ini mengikuti dan sesuai dengan "*THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER" (AS REVISED 1922,1973 CODE NAME : GENCON/1993 SV"*	
01.	**PEMILIK/OPERATOR KAPAL DAN ALAMAT :** PT. Trans Maritim Batam Pertama Komplek Jodoh Center Point Blok. A No. 8 Sungai Jodoh Batu Ampar, Kota Batam Kepulauan Riau.	**02.**	**PEMILIK BARANG/PENYEWA RUANG KAPAL :** PT. Ekasa Yad Resources Wisma Mulia 41st Floor Jl. Jend Gatot Subroto No. 42 Jakarta Selatan
03.	**NAMA DAN DATA KAPAL :** TB. SR STAR 02 BG. EWAN 29	**04.**	**BENDERA :** Indonesia
05.	**KESEDIAAN KAPAL UNTUK DIMUAT :** Laycan tanggal 13-14 Juni 2020		**POSISI KAPAL SAAT INI :** Morowali
07.	**KONDISI KONTRAK :** F.I.O.S.T.	**08.**	**JENIS/JUMLAH MUATAN :** Bijih Nikel (Nickel Ore) / (+/-) 10.500 MT
09.	**PELABUHAN MUAT :** Jetty PT. Sriwijaya Molawe, Konawe Utara	**10.**	**PELABUHAN BONGKAR :** Bahodopi, Morowali
11.	**UANG TAMBANG :** Rp 55.000/ MT (include Pph)	**12.**	**LAMA WAKTU MUAT & WAKTU BONGKAR** 3 + 3 (reversible)
13.	**CARA PEMBAYARAN :** 100% dibayarkan 14 hari kalender setelah selesai muat (B/L terbit)	**14.**	**PEMBAYARAN /DITRANSFER KE:** Bank BNI PT. Trans Maritim Batam Pertama Rekening : 7-5555666-76
15.	**ASURANSI BARANG :** Ditanggung Pemilik Barang	**16.**	**ASURANSI KAPAL :** Ditanggung Pemilik Kapal (termasuk P&I)
17	**PENGIRIM BARANG:** As order	**18.**	**PENERIMA BARANG:** As order
19.	**KEAGENAN KAPAL :** Ditunjuk oleh Pemilik Kapal	**20.**	**DETENTION & DEMURRAGE :** Rp 27.000.000 / hari
21.	**SYARAT – SYARAT TAMBAHAN YANG DISETUJUI BERSAMA:** ▪ Penagihan berdasarkan *Bill of Lading / Draft Survey;* ▪ Biaya penggunaan Pandu/*Assist Tug* dari muara – masuk alur sungai sampai dengan pelabuhan muat dan bongkar (apabila ada) dan *Assist Tug* di Pelabuhan Muat dan Bongkar menjadi tanggung jawab Penyewa Kapal, namun khusus untuk Pelabuhan Bongkar di PLTU Labuan, Indramayu, Lontar, Rembang, Tanjung Awar-awar, Paiton, Pelabuhan Ratu akan menjadi tanggungan dari Pemilik Kapal; ▪ Risiko kerusakan Kapal yang diakibatkan kesalahan/kelalaian satu Pihak akan menjadi tanggung jawab dari Pihak yang melakukan kesalahan/kelalaian tersebut dan tidak dibenarkan mengajukan klaim kepada Pihak lainnya dalam Perjanjian ini. ▪ Ketentuan-ketentuan dan persyaratan-persyaratan lainnya yang tidak tertuang didalam Surat Perjanjian Angkutan Laut ini tunduk kepada ketentuan-ketentuan dan persyaratan-persyaratan yang berlaku pada GENCON 1994 *charter-party with logical amendments*. ▪ Lain-Lain syarat tambahan disesuaikan dengan ketentuan umum pada lembaran kedua.		
22.	**PERSELISIHAN :** Akan diselesaikan secara musyawarah bersama dan apabila tidak terdapat kesepakatan maka kedua belah pihak setuju diserahkan kepada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat		
Perjanjian Angkutan Laut ini disetujui bersama antara Pemilik/Operator Kapal dan Penyewa Kapal untuk dilaksanakan sesuai dengan syarat-syarat yang tercantum di dalam Perjanjian ini dan syarat-syarat tambahan sebagaimana terlampir, ditandatangani dalam rangkap 2 (dua) bermaterai yang cukup dan masing-masing mempunyai kekuatan hukum yang sama			
PEMILIK KAPAL, **PT. TRANS MARITIM BATAM PERTAMA** **Fabia Asih Wiyati**		PENYEWA RUANG KAPAL, **PT. EKASA YAD RESOURCES** **Koentjoro Setijawan**	

KETENTUAN UMUM (*GENERAL CONDITION*)
No. 023/SPAL/TMBP-EKASA/VI/2020

1. Penyewa/Shipper Kapal berhak dan dibenarkan memuat angkutan di atas *deck* dan segala resiko adalah menjadi beban dan tanggung-jawab Penyewa/Shipper dengan limit kapal dalam keadaan laik laut (*Sea Worthy*) kecuali untuk resiko yang disebabkan karena kesalahan atau kelalaian Pemiik/Operator baik yang disengaja ataupun tidak disengaja yang mana untuk hal ini akan menjadi beban dan tanggung jawab Pemilik/Operator.

2. a.Pemilik/operator tidak berhak untuk menahan dan menjual muatan apabila pembayaran uang tambang dari penyewa tidak dilunasi sesuai dengan yang tercantum dalam kontrak untuk menutupi kerugian yang timbul akibat dari pelaksanaan pengangkutan.
   b.Pemilik barang akan membayar sesuai dengan jumlah muatan.

3. Pemilik/Operator tidak bertanggung-jawab atas terjadinya penyusutan muatan, tumpah, hilang, rusak atau berkurangnya muatan baik di Pelabuhan Muat / Pelabuhan Bongkar ataupun selama berada dalam pelayaran yang bukan disebabkan oleh kelalaian atau hal lainnya yang di luar kemampuan akal manusia (*Act Of God*)

4. Di tempat-tempat yang dangkal dan membahayakan ABK dan kapal, maka Pemilik/Operator Kapal berhak untuk menentukan tempat yang aman dan terdekat untuk pemuatan dan pembongkaran muatan demi keselamatan ABK dan Kapal.

5. Laytime dihitung mulai dari NOR Tendered saat kapal/tongkang tiba di pelabuhan muat sampai selesai muat ditambah NOR Tendered saat kapal/tongkang tiba di pelabuhan bongkar sampai kapal/tongkang selesai bongkar.

6. Apabila sesuatu dan lain hal atau terjadi keterlambatan dan atau menyangkut teknis sehingga kapal yang akan mengangkut mengalami keterlambatan/hambatan, maka Pemilik/Operator Kapal wajib untuk menggantikan dengan tongkang/armada lain yang sama ukurannya dengan tidak merubah isi dan bunyi Perjanjian ini.

7. Asuransi muatan, Lashing/unlashing, Material, Marine Cargo Surveyor, OPP/OPT, Crane Darat, EMKL, Terpal dan Papan Penyangga serta hal-hal teknis yang menyangkut muatan adalah menjadi beban dan tanggung-jawab pihak Penyewa/Shipper.

8. Force Majeure dalam perjanjian ini : badai, ombak besar, pasang surut, gempa bumi, sengatan petir, pernyataan darurat dari Pemerintah serta hal lain yang sifatnya di luar kemampuan akal manusia (*Act of Gods*)

9. Apabila terjadi General Average, maka akan mengikuti York Antwerp 1974/undang-undang yang berlaku di Indonesia dan uang tambang dan Dead Freight tidak dapat di *collect* dari General Average tersebut.

10. Hal-hal yang belum tercantum dalam Perjanjian ini akan dibicarakan bersama dan ditambahkan setelah ada persetujuan sebagai Addendum.

11. Dengan ditandatangani oleh Para Pihak maka Surat Perjanjian Angkutan Laut ini tidak dapat dibatalkan secara sepihak.

12. Ketentuan umum ini menjadi satu dan merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan Surat Perjanjian Angkutan Laut No. 023/SPAL/TMBP-EKASA/VI/2020 tanggal 11 Juni 2020

PEMILIK KAPAL, **PT. TRANS MARITIM BATAM PERTAMA**	PENYEWA RUANG KAPAL, **PT. EKASA YAD RESOURCES**
Fabia Asih Wiyati	**Koentjoro Setijawan**

LAMPIRAN 6

Laytime Calculation

Name of Vessel	: TB. SINDO PERKASA II / BG. SOM III
Port Of Loading	: PT. GAG NIKEL
Port Of Discharge	:
Description of Good	: NICKLE ORE
Quantity of Cargo	7,500.358
Last Port	:
Arrived at discharge Port	:7/31/2020 1:05:00 PM
Notice of Readiness Tenderred	: 7/31/2020 1:05:00 PM
Notice of Readiness Accepted	: 8/6/2020 12:10:00 PM
Commenced discharge	: 8/6/2020 1:25:00 AM
Completed discharge	: 8/6/2020 11:20:00 PM

FROM	TO	LAYTIME USED	LAYTIME USED (Hours)	REMARKS
31 Jul / 13:05	31 Jul / 13:05	00 D 00 H 00 M	0:00	Arrived at Pulau GAG
31 Jul / 13:05	01 Aug / 00:00	00 D 10 H 55 M	10:55	Anchorage at Gag Island
01 Aug / 00:00	02 Aug / 00:00	01 D 00 H 00 M	24:00	Anchorage at Gag Island
02 Aug / 00:00	03 Aug / 00:00	01 D 00 H 00 M	24:00	Anchorage at Gag Island
03 Aug / 00:00	04 Aug / 00:00	01 D 00 H 00 M	24:00	Anchorage at Gag Island
04 Aug / 00:00	05 Aug / 00:00	01 D 00 H 00 M	24:00	Anchorage at Gag Island
05 Aug / 00:00	05 Aug / 09:50	00 D 09 H 50 M	9:50	Anchorage at Gag Island
05 Aug / 09:50	05 Aug / 11:10	00 D 01 H 20 M	1:20	Proses Alongside
05 Aug / 11:10	05 Aug / 11:10	00 D 00 H 00 M	0:00	**Inposition At Jetty gag**
05 Aug / 11:10	05 Aug / 15:00	00 D 03 H 50 M	3:50	Standby, waiting line up
05 Aug / 15:00	05 Aug / 16:10	00 D 01 H 10 M	1:10	Setting Rumpdoor
05 Aug / 16:10	05 Aug / 17:25	00 D 01 H 15 M	1:15	Quarantine and team on board
05 Aug / 17:25	06 Aug / 00:00	00 D 06 H 35 M	6:35	Standby, waiting line up
06 Aug / 00:00	06 Aug / 01:25	00 D 01 H 25 M	1:25	Standby, waiting line up
06 Aug / 01:25	06 Aug / 01:25	00 D 00 H 00 M	0:00	**Commenced Loading**
06 Aug / 01:25	06 Aug / 06:00	00 D 04 H 35 M	4:35	Loading
06 Aug / 06:00	06 Aug / 07:00	00 D 01 H 00 M	1:00	Change Shift
06 Aug / 07:00	06 Aug / 12:00	00 D 05 H 00 M	5:00	Resume Loading
06 Aug / 12:00	06 Aug / 13:00	00 D 01 H 00 M	1:00	Break
06 Aug / 13:00	06 Aug / 18:00	00 D 05 H 00 M	5:00	Resume Loading
06 Aug / 18:00	06 Aug / 19:00	00 D 01 H 00 M	1:00	Break
06 Aug / 19:00	06 Aug / 23:20	00 D 04 H 20 M	4:20	Resume Loading
06 Aug / 23:20	06 Aug / 23:20	00 D 00 H 00 M	0:00	**Completed Loading**
07 Aug / 00:00	07 Aug / 00:30	00 D 00 H 30 M	0:30	Draught Survey calculation
07 Aug / 02:00				Document On Board

Total Loading Days	01 D 12 H 10 M
Laytime	03 D 00 H 00 M
Rain	00 D 00 H 00 M
Demmurage	1.4932
Demmurage / Day	IDR 25,000,000
Total Demmurage	IDR 37,329,968.89

LAMPIRAN 7

EKASA RESOURCES

LAYDAY STATEMENT

PT. ANTAM TBK

TB. ONI X / BG. ILIR JAYA V

VERSI HITUNGAN EKASA

CARGO : NICKEL
PORT OF LOADING : Jetty Pakal, Halmahera Timur, Indonesia

PORT OF DISCHARGING : BAHODOPI ANCHORAGE, SULAWESI TENGAH INDONESIA.
CARGO QUANTITY (MT) TTL : 9490,000 MT
ARRIVAL DATE : 23-May-20
START UNLOADING : 24-May-20
FINISH UNLOADING : 25-May-20

LOADING :

TIME USED AS PER STATEMENT OF FACT				% TO COUNT	REMARKS	LAYTIME USED			TIME
DATE	START	DATE	END			DAY	HOUR	MINUTE	
11/06/2020	11:15	11/06/2020	11:15	0%	ARRIVED AT PORT PAKAL, PT ANTAM				0:00
11/06/2020	11:15	11/06/2020	16:47	23%	SETTING BARGE		5	32	5:32
11/06/2020	16:47	11/06/2020	17:12	2%	SETTING BOLDER		0	25	0:25
11/06/2020	17:12	11/06/2020	00:00	28%	RAIN				6:48
12/06/2020	00:00	12/06/2020	05:30	23%	RAIN				5:30
12/06/2020	05:30	12/06/2020	06:30	4%	COMMANCED LOADING		1		1:00
12/06/2020	06:30	12/06/2020	10:10	15%	SETTING BOLDER		3	40	3:40
12/06/2020	10:10	12/06/2020	00:00	58%	RAIN				13:50
13/06/2020	00:00	13/06/2020	05:30	23%	RAIN				5:30
13/06/2020	05:30	13/06/2020	06:30	4%	COMMANCED LOADING		1		1:00
13/06/2020	10:55	13/06/2020	11:44	3%	COMMANCED LOADING			49	0:49
13/06/2020	11:44	13/06/2020	13:26	7%	RAIN				1:42
13/06/2020	13:26	13/06/2020	18:30	21%	COMMANCED LOADING		5	4	5:04
13/06/2020	18:30	13/06/2020	19:30	4%	SETTING RAMPDOOR		1		1:00
14/06/2020	00:00	14/06/2020	05:30	23%	WAITING ANALYSIS RESULT/WAITING CARGO		5	30	5:30
14/06/2020	05:30	14/06/2020	14:15	36%	RAIN				8:45
14/06/2020	14:15	14/06/2020	21:39	31%	COMMANCED LOADING		7	24	7:24
14/06/2020	21:39	14/06/2020	00:00	10%	WAITING ANALYSIS RESULT/WAITING CARGO		2	21	2:21
15/06/2020	00:00	15/06/2020	06:00	25%	WAITING ANALYSIS RESULT/WAITING CARGO		6		6:00
15/06/2020	06:00	15/06/2020	06:30	2%	COMMANCED LOADING			30	0:30
15/06/2020	06:30	15/06/2020	13:45	30%	WAITING ANALYSIS RESULT/WAITING CARGO		7	15	7:15
15/06/2020	13:45	15/06/2020	17:20	15%	COMPLETE LOADING		3	35	3:35
						0	46	305	
								5,08	JAM
						0	1,92	0,21	HARI

TOTAL HARI LOADING 2,1285 HARI

TOTAL HARI DEMURRAGE YANG DI HITUNG : -0,8715 HARI
LAYCAN TOTAL : 3 HARI
DEMURRAGE CHARGE/HARI : Rp25.000.000
TOTAL DEMURRAGE : -Rp 21.788.194

LAMPIRAN 8

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 422/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2021

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama	:	ANIS MAGHFIRROH CAHYANTI
NIT	:	541711306453 K
Prodi/Jurusan	:	TALK
Judul	:	PERBEDAAN PERHITUNGAN *DEMURRAGE* DAN *DISPATCH* DI PT. SINARMAS LDA MARITIME

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 23 %* (Dua Puluh Tiga Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 28 Juli 2021
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

PERBEDAAN PERHITUNGAN DEMURRAGE DAN DISPATCH DI PT. SINARMAS LDA MARITIME

ORIGINALITY REPORT

23%	22%	8%	11%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repository.pip-semarang.ac.id Internet Source	7%
2	Submitted to Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Student Paper	2%
3	id.scribd.com Internet Source	1%
4	docplayer.info Internet Source	1%
5	repository.unair.ac.id Internet Source	1%
6	eprints.undip.ac.id Internet Source	1%
7	casmudiberbagi.blogspot.com Internet Source	1%
8	digilibadmin.unismuh.ac.id Internet Source	1%
	repository.ummat.ac.id	

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Anis Maghfirroh Cahyanti
2. Tempat, Tanggal lahir : Blora, 5 Mei 1999
3. Alamat : DK. Ngrojo, Kel. Sitirejo RT 003/RW 001 Kec. Tunjungan, Kab. Blora
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
   a. Ayah : Sugianto
   b. Ibu : Sri Ciptaningrum
6. **Riwayat Pendidikan**
   a. SD Negeri Kedung Jenar 1 Tahun 2011
   b. SMP Negeri 2 Blora Lulus Tahun 2014
   c. SMA Negeri 1 Blora Lulus Tahun 2017
   d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

   Perusahaan I : PT. Sinarmas LDA Maritime

   Alamat : Sinarmas Land Plaza, Tower II Kec. Gondangdia, Jakarta Pusat