



**PENANGANAN MUATAN BATUBARA YANG BERSUHU TINGGI  
DENGAN CARA *COOLING DOWN* PADA MV. RHL JULIA YANG  
DIAGENI OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

**SKRIPSI**

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

**MUHAMMAD SYAFIO ALDO**

**NIT. 541711306493 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2021**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENANGANAN MUATAN BATUBARA YANG BERSUHU TINGGI  
DENGAN CARA *COOLING DOWN* PADA MV. RHL JULIA YANG  
DIAGENI OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

Disusun Oleh:

**MUHAMMAD SYAFIQ ALDO**

**541711306493 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diajukan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Semarang.....

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Penulisan

  
**SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM**

  
**Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si**

Penata Tk. I (III/d)

Pembina Tk. I (IV/B)


NIP. 19661217 198703 2 002

NIP. 19710521 199903 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

Penata Tk. 1 (III.d)

NIP. 19750318 200312 2 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Penanganan Muatan Batubara yang Bersuhu Panas dengan cara *Cooling Down* pada MV. RHL Julia yang Diageni oleh PT. Indo Dharma Transport" karya,

Nama : MUHAMMAD SYAFIQ ALDO

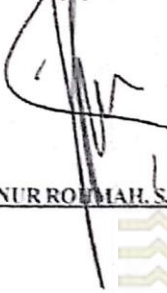
NIT : 541711306493 K

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

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari PABU....., tanggal 25 AGUSTUS 2021

Semarang, 20 SEPTEMBER 2021

Penguji I



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

Penguji II



SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd, M.M.

Penguji III



FEBRIA SURJAMAN, M.T., M.Mar.E

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 : MUHAMMAD SYAFIQ ALDO

NIT : 541711306493 K


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

Skripsi dengan judul "Penanganan Muatan Batubara yang Bersuhu Panas dengan cara *Cooling Down* pada MV. RHL Julia yang Diageni oleh PT. Indo Dharma Transport".

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, <sup>25 Agustus 2021</sup> .....

Yang menyatakan,

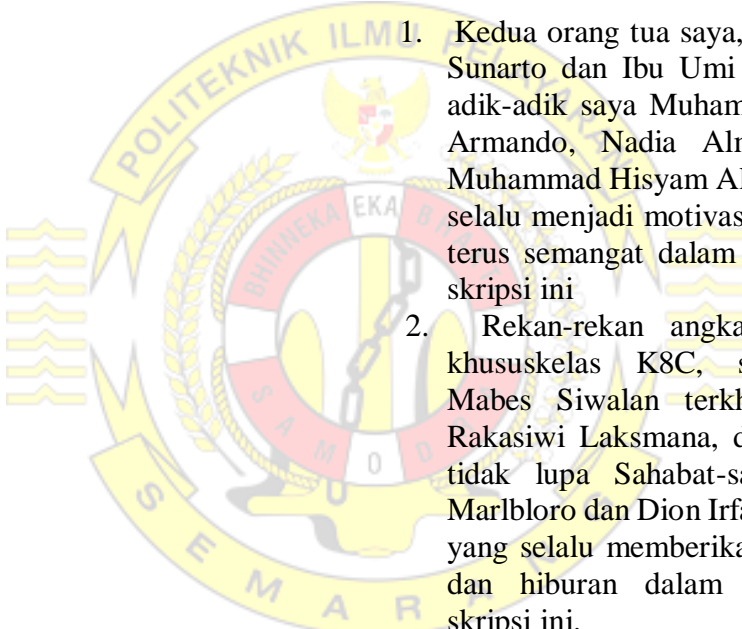
  
**MUHAMMAD SYAFIQ ALDO**  
NIT. 541711306493 K



## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Menjadi baik kepada semua orang, baru menjadi benar.
2. “Dan Kami wajibkan kepada manusia agar (berbuat) kebaikan kepada kedua orang tuanya. Dan jika keduanya memaksamu untuk menyekutukan Aku dengan sesuatu yang engkau tidak mempunyai ilmu tentang itu, maka janganlah engkau patuhi keduanya. Hanya kepada-Ku tempat kembalimu, dan akan aku beritakan kepadamu apa yang telah kamu kerjakan.(Q.S. Al-Ankabut : 8).
3. Tetap membumi serta tidak sombong kepada Allah SWT untuk meminta kemurahan-Nya

### Persembahan :

- 
1. Kedua orang tua saya, Bapak Heri Sunarto dan Ibu Umi kalsum dan adik-adik saya Muhammad Nailun Armando, Nadia Alma Nuraini, Muhammad Hisyam Al-Faruq yang selalu menjadi motivasi saya untuk terus semangat dalam penyusunan skripsi ini
  2. Rekan-rekan angkatan 54 ter khususkelas K8C, serta rekan Mabes Siwalan terkhusus Galih Rakasiwi Laksana, dan tentunya tidak lupa Sahabat-sahabat saya Marlbloro dan Dion Irfan mahendra yang selalu memberikan dukungan dan hiburan dalam penyusunan skripsi ini.
  3. Bapak Daniel dan Ibu Vivi yang sudah saya anggap sebagai ayah dan ibu saya sendiri dan selalu memberikan perhatian selama saya di 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 ” **Penanganan Muatan Batubara yang Bersuhu Panas dengan cara *Cooling Down* pada MV. RHL Julia yang Diageni oleh PT. Indo Dharma Transport**”.

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.

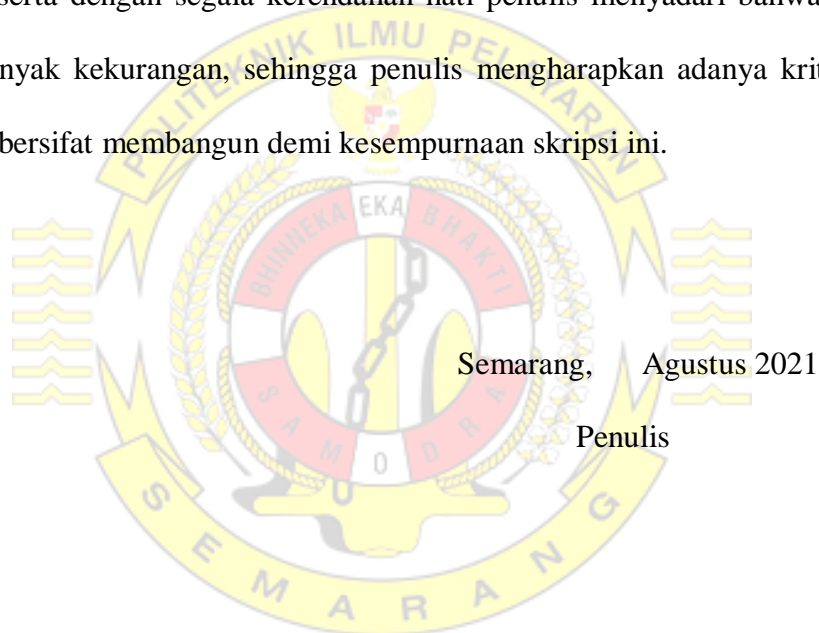
Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang bermanfaat. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu SRI PURWANTINI. S.E, S.Pd, M.M. selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh rekan taruna-taruni PIP Semarang angkatan 54 yang telah membantu

dalam proses penyusunan skripsi.

6. Seluruh staff di PT. Indo Dharma Transport sewaktu saya praktek darat yang telah memberi semangat dan motivasi untuk terus belajar serta membantu dalam penyusunan skripsi ini.
7. 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, Agustus 2021

Penulis

**MUHAMMAD SYAFIQ ALDO**

**NIT. 541711306493 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 LAMPIRAN.....	xi
ABSTRAKSI.....	xii
<i>ABSTRACT</i> .....	xiii
<b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar belakang masalah.....	1
1.2 Rumusan masalah.....	3
1.3 Tujuan penelitian.....	4
1.4 Manfaat penelitian.....	4
1.5 Sistematika penulisan.....	5
<b>BAB II. LANDASAN TEORI.....</b>	<b>7</b>
2.1 Tinjauan pustaka.....	7
2.2 Kerangka pikir.....	21
<b>BAB III. METODE PENELITIAN.....</b>	<b>22</b>
3.1 Metode penelitian yang Digunakan.....	22



3.2 Jenis Penelitian yang Digunakan.....	23
3.3 Tempat dan waktu penelitian.....	23
3.4 Sumber Data.....	24
3.5 Metode Pengumpulan Data.....	25
3.6 Teknik analisa data.....	28
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>31</b>
4.1 Gambaran umum perusahaan.....	31
4.2 Hasil Penelitian.....	36
4.3 Pembahasan.....	40
<b>BAB V. PENUTUP.....</b>	<b>48</b>
5.1 Simpulan.....	49
5.2 Saran.....	50
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

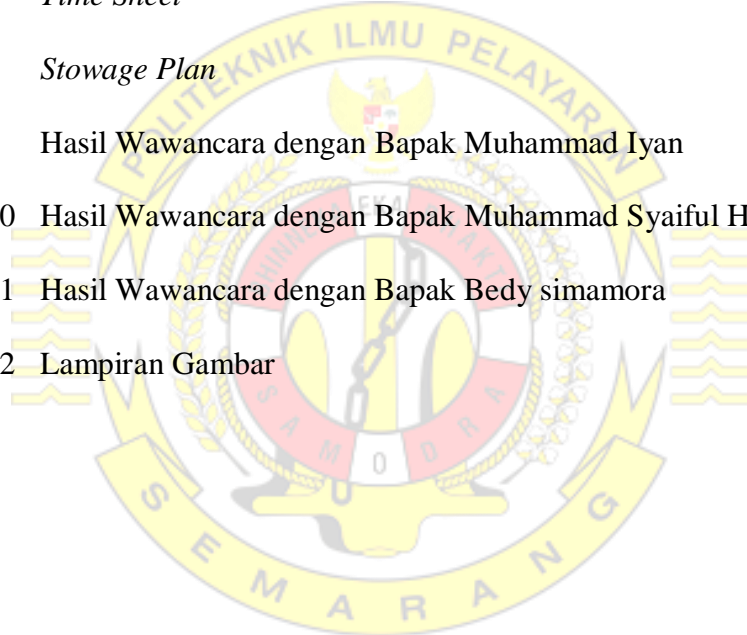
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	21
Gambar 4.1 Kantor PT. Indo Dharma Transport.....	33



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Crew List*
- Lampiran 2 *Notice Of Readiness*
- Lampiran 3 Surat Persetujuan Berlayar Karantina Kesehatan
- Lampiran 4 Sertifikat Izin Karantina
- Lampiran 5 Surat Persetujuan Berlayar
- Lampiran 6 *Statement of Fact*
- Lampiran 7 *Time Sheet*
- Lampiran 8 *Stowage Plan*
- Lampiran 9 Hasil Wawancara dengan Bapak Muhammad Iyan
- Lampiran 10 Hasil Wawancara dengan Bapak Muhammad Syaiful Huda
- Lampiran 11 Hasil Wawancara dengan Bapak Bedy simamora
- Lampiran 12 Lampiran Gambar



## ABSTRAKSI

**Syafiq, Muhammad Aldo.** 2021, NIT : 541711306493 K :“Penanganan Muatan Batubara Yang Bersuhu tinggi dengan cara *cooling down* pada MV. RHL Julia yang diageni oleh PT. Indo Dharma Transport”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Sri purwantini. SE, S.Pd, MM , dan Pembimbing II : Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO.,M.Si.

Batubara adalah salah satu muatan curah yang berbahaya, karena memiliki karakteristik yang keras, mudah panas oleh cuaca. Naiknya suhu batubara yang cukup tinggi terjadi ketika proses pemuatan di MV. RHL Julia, atas dasar tersebut penulis mengangkat rumusan masalah bagaimana penanganan muatan batubara bersuhu tinggi dengan cara *cooling down* pada MV. RHL Julia, apa saja kendala atau permasalahan yang terjadi ketika berlangsungnya proses *cooling down* batubara pada MV. RHL Julia, Apa saja upaya dalam menanggulangi kendala atau permasalahan yang terjadi dalam proses *cooling down* pada MV. RHL Julia.

Penulis menggunakan metode penelitian kualitatif yang menghasilkan data deskriptif. Dalam hal ini pengumpulan data berupa pendekatan terhadap obyek melalui observasi, wawancara, studi pustaka serta studi dokumentasi secara langsung terhadap subyek/narasumber.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan selama penulis melaksanakan praktek darat dan di atas kapal MV. RHL Julia. Terdapat dua cara dalam penanganan *cooling down*, yaitu menggunakan metode kimia dan konvensional. Kendala yang terjadi adalah proses pemuatan batu bara menuju atas kapal memakan waktu yang lama, biaya para pekerja selain crew kapal selama berada di tengah laut juga bertambah besar, diperlukan tenaga ahli dibidang *cooling down*, faktor serta cuaca. Upaya yang dilakukan untuk mempercepat pemuatan muatan batubara menuju atas kapal maka dilakukan proses *cooling down* muatan batu bara yang bersuhu tinggi, pemeriksaan suhu muatan batu bara secara rutin oleh pihak *crew* kapal, untuk mengurangi pembengkakan biaya pekerja lain diatas kapal, maka pihak shipper disini memberikan bantuan permakanan serta akomodasi *fresh water*, pihak shipper mendatangkan tenaga ahli di bidang *cooling down*.

**Kata Kunci** : Muatan, Batubara, Muara Berau Anchorage.

## ABSTRACT

**Syafiq, Muhammad Aldo.** 2021, NIT : 541711306493 K :“Handling of high-temperature coal cargo using cooling down ways in MV. RHL Julia which was PT. Indo Dharma Transport is the agent”. Thesis. Diploma IV Program, Marine and Port Management Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Advisor I : Sri purwantini, SE, S.Pd, MM , and Advisor II : Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO., M.Si ,

Coal is one of the most dangerous bulk cargoes, because it is hard, easily heated by the weather. The increase in coal temperature is quite high during the loading process in the MV. RHL Julia, on that basis the author raised the formulation of the problem how to handle high-temperature coal cargo by cooling down on the MV. RHL Julia, what are the obstacles or problems that occur during the coal cooling down process in MV. RHL Julia, What are the efforts to overcome the obstacles or problems that occur in the cooling down process on the MV. RHL Julia.

The author uses qualitative research methods that produce descriptive data. In this case the data collection is in the form of an approach to the object through observation, interviews, literature studies and documentation studies directly on the subject / resource person.

Based on the results of research and discussion during the author's practice on land and on board the MV. RHL Julia. There are two ways of handling cooling down, namely using chemical methods and conventional methods. The obstacle that occurs is that the process of loading coal to the ship takes a long time, the cost of workers other than the ship's crew while in the middle of the sea also increases, experts in the field of cooling down, factors and weather are needed. Efforts are being made to speed up the loading of coal cargo to the ship, a process of cooling down high temperature coal cargo is carried out, checking the temperature of coal cargo regularly by the ship crew, to reduce the cost swelling of other workers on board, the shipper here provides assistance fresh water food and accommodation, the shipper brought in experts in the field of cooling down.

Keywords: Cargo, Coal , Muara Berau Anchorage.

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu produsen sekaligus eksportir batu bara terbesar di dunia sejak tahun 2005, ketika produksi kita melampaui produksi Australia, Indonesia menjadi pengeksportir terdepan batu bara thermal. Perusahaan batu bara selama 1 dasawarsa ini telah memiliki peran penting dalam mendukung infrastruktur nasional. Tambang tambang batu bara ini mendukung infrastruktur di berbagai sudut ekonomi regional yaitu dengan memberikan bantuan untuk pendapatan devisa, pemasukan devisa lewat ekspor, mendukung sistem listrik dan ketahanan energi domestik. Bantuan sisi tambang batu bara untuk pendapatan dalam negeri asalnya dari *tax payment* termasuk *royalty*. Dari sisi lain, peran yang dihasilkan yaitu dengan membuka lapangan kerja baru.

Maka dari itu di zaman sekarang didirikan banyak perusahaan yang berorientasi di bidang tambang khususnya batu bara, pengumpul batu bara atau pengelola olahan batu bara. Jasa transportasi laut dan sungai mengakuisisi kegiatan *eksport* batu bara dengan banyak pertimbangan, diantaranya yaitu selain lebih ekonomis serta mampu mengangkut muatan yang relatif lebih dari lainnya, faktor keamanan muatan yang lebih tinggi dan ketepatan waktu saat pengiriman. Muara Berau *anchorage*, Samarinda yaitu perairan di Kalimantan Timur yang sering didatangi oleh banyaks kapal dari luar negeri yang melaksanakan kegiatan bongkar muat batu bara untuk di pasarkan

menuju segala penjuru dunia.

Berdasarkan apa yang peneliti alami selama praktek yang dilakukan oleh penulis di MV. RHL JULIA di bulan April 2020 di Muaraberau Anchorage, Kalimantan Timur, kegiatan muat batu bara menjadi fokus utama pada pelaksanaan *transshipment* bisa *efisien*, *efektive* serta cepat. Pada kesempatan ini, penulis bertindak sebagai *boarding agent* di kapal MV. RHL Julia.

Dari pernyataan penulis, maka dapat disimpulkan bahwa bongkar muat yaitu kegiatan yang dilakukan untuk tujuan memuat dan membongkar barang dari serta menuju atas kapal di pelabuhan atau *ship to ship* ditengah laut yang dilakukan oleh *ships crew* & instansi yang berhubungan didarat dan di kerjakan semaksimal mungkin oleh masing masing pihak. Guna kelancaran proses bongkar muat batu bara, sangat dibutuhkan TKBM(Tenaga Kerja Bongkar Muat) yang mumpuni dan memiliki sertifikat sesuai dengan keahlian yang di kerjakan serta memiliki peralatan bongkar muat yang mutakhir guna kegiatan memuat batu bara menjadi efisien dan cepat.

Pemuatan yang biasanya ada di Pelabuhan Samarinda yaitu bongkar muat yang dilaksanakan *transshipment*. Supaya kegiatan muat batu bara tersebut lancar, maka sangat disarankan dilaksanakan dengan prinsip cara memuat muatan.

Agar kegiatan bongkar muat bisa berjalan dengan baik maka dibutuhkan gotong royong yang baik antara *shipper*, *agent*, *stevedores*, *surveyor* dan *ship's crew*.

Di suhu 55°C adalah suhu tertinggi yang dapat di terima oleh *crew*

kapal pada muatan batu bara. namun, ketika penulis melakukan penelitian ketika praktek, tepatnya ketika melaksanakan kegiatan memuat batu bara di MV. RHL JULIA belum bisa berjalan secara baik dan efisien dikarenakan ada muatan batu bara yang tidak sesuai dengan syarat pokok pemuatan yakni melindungi muatan di mana muatan batu bara yang hendak di muat menunjukkan suhu yang melebihi suhu normal batu bara yaitu pada titik  $56,6^{\circ}\text{C}$  sehingga ada kendala seperti, muatan batu bara tersebut bersuhu tinggi dan beresiko kebakaran sehingga muatan rusak dan pihak kapal menolak muatan tersebut untuk dimuat diatas kapal serta membuat proses bongkar muat tersebut mengalami *demorage*.

Berdasarkan uraian di atas penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "**Penanganan Muatan Batu bara yang Bersuhu Tinggi Dengan Cara *Cooling Down* pada MV. RHL Julia yang Diageni oleh PT. Indo Dharma Transport**"

## 1.2. Perumusan Masalah

Dalam penelitian, hal yang sangat penting yaitu rumusan masalah. Rumusan masalah yaitu suatu pertanyaan yang berhubungan dengan bahasan atau solusi suatu masalah. Sehingga, penulis dapat menghasilkan rumusan masalah, yaitu:

- 1.2.1. Bagaimana penanganan muatan batu bara bersuhu tinggi dengan cara *cooling down* pada MV. RHL Julia ?
- 1.2.2 Apa saja kendala atau permasalahan yang terjadi ketika Berlangsungnya proses *cooling down* batubara pada MV.RHL Julia ?
- 1.2.3. Apa saja upaya dalam menanggulangi kendala atau permasalahan



yang terjadi dalam proses *cooling down* pada MV. RHL Julia ?

### 1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian diatas , maka tujuan penelitian ini bisa diuraikan sebagai berikut :

- 1.3.1. Untuk mengetahui penanganan muatan batu bara bersuhu tinggi dengan cara *cooling down* pada MV. RHL Julia.
- 1.3.2. Untuk mengetahui kendala atau permasalahan yang terjadi ketika berlangsungnya proses *cooling down* batu bara pada MV. RHL Julia.
- 1.3.3. Untuk mengetahui upaya dalam menanggulangi kendala atau permasalahan yang terjadi dalam proses *cooling down* pada MV. RHL Julia.

### 1.4. Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

#### 1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

Wawasan serta pengetahuan taruna menjadi lebih luas perihal penanganan, kendala atau permasalahan, dan upaya dalam menanggulangi kendala atau permasalahan yang terjadi dalam proses *cooling down* pada MV. RHL JULIA saat hendak di muat menuju palka/stockpile yang dilakukan secara *shiptoship* ditengah laut.

#### 1.4.2. Manfaat Secara Praktis

Menggunakan hasil penelitian sebagai referensi atau *point of view* untuk instansi terkait dalam menangani muatan batu bara yang di luar keadaan normal saat kegiatan bongkar muat berlangsung baik

di pelabuhan atau *ship to ship* di tengah laut.

### **1.5. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan berisi tentang tata hubungan bagian skripsi yang satu sama lainnya dalam 1 rentetan pikir. Pada sistematika penulisan di cantumkan ide pokok yang dituliskan dalam tiap-tiap bagian skripsi. Selanjutnya sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi 5 bab, dimana tiap-tiap bab berhubungan satu dan lainnya maka dicapai tujuan penulisan skripsi ini.

#### **BAB I. PENDAHULUAN**

Bab ini memuat latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan skripsi.

#### **BAB II. LANDASAN TEORI**

Bab ini memiliki isi terkait tinjauan pustaka yang nantinya membahas tentang beberapa teori yang berhubungan dalam objek penelitian, kerangka pemikiran yang melakukan pemaparan perihal alur/proses memecahkan masalah penelitian.

#### **BAB III. METODE PENELITIAN**

Metodologi penelitian memuat isi terkait metode yang akan digunakan, waktu dan tempat penelitian, sumber dan jenis data penelitian, metode pengumpulan data, teknik keabsahan data serta teknik analisis data. Metode pengumpulan data merupakan suatu langkah yang digunakan dalam pengumpulan data. Sesuai dengan tujuan dalam penelitian teknik analisis data didasarkan pada tujuan tersebut.

#### **BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini mengungkapkan tentang suatu gambaran perusahaan/obyek yang di teliti dan metode analisis hasil penelitian. Analisis penelitian mempunyai isi pembahasan terkait berbagi hasil yang didapatkan.

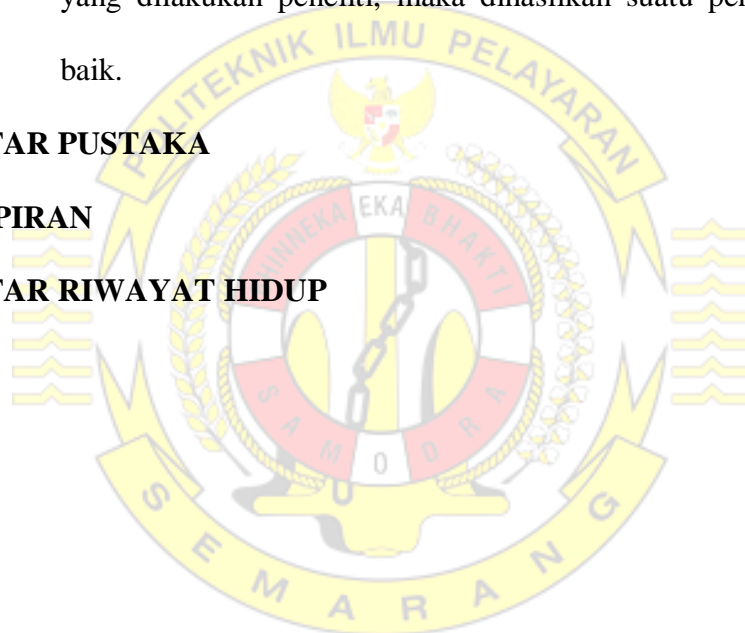
#### **BAB V. PENUTUP**

Bab V ini mengungkapkan kesimpulan serta saran dari hasil analisa yang dilakukan peneliti, maka dihasilkan suatu penelitian yang baik.

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1. Tinjauan pustaka

##### 2.1.1. Pengertian Penanganan

Menurut Dendi Sugonno (2009:1452) dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, penanganan memiliki satu arti yaitu penanganan dan berasal dari kata dasar tangan. Penanganan memiliki arti yang menyatakan suatu tindakan yang dilakukan dalam melaksanakan sesuatu. Penanganan juga dapat berarti proses, cara, perbuatan menangani sesuatu yang sedang dialami.

##### 2.1.1 Pengetian Muatan

Menurut Sudjarmiko (1997:54) “ Muatan kapal yaitu segala macam barang (*goods*) yang diserahkan kepada jasa angkut untuk dikirim menggunakan kapal, guna dibongkar di pelabuhan yang dituju lalu kemudian diserahkan kepada pemilik barang”.

Menurut Fakhurrozzi (2018:5) dalam buku yang berjudul Pengaturan dan *secure* Muatan, penanganan, muatan kapal laut di kelompokkan menurut pengelompokan sesuai dengan cara muatannya, *payment cost* dan sifat dari muatan.

Jenis jenis muatan dibagi dalam 3 kelompok yaitu :

##### 2.1.2.1. Ditinjau Dari Cara Muat

Muatan curah (*bulk cargo*), adalah muatan yang tidak

dikemas. Contoh : gandum, semen, biji besi, batubara jagung dll.

#### 2.1.2.2 Ditinjau Dari Sifat Muatan

Muatan kering (*drycargo*), merupakan suatu muatan yang tidak terdapat kandungan cairnya. Contoh : kertas , kaca, biji plastik, besi dll.

#### 2.1.2.3 Ditinjau Dari Perhitungan Biaya Angkut.

Muatan berat (*heavycargo*), merupakan suatu muatan yang terdapat *stowagefactor*  $<1,114\text{m}^3/\text{ton}$ .

Contoh : besi, semen, pelat baja, timah, batu bara, dll.

#### 2.1.3. Pengertian Muatan Batu bara

Menurut Spackman (1958 ): Batu bara yaitu benda padat karbonan berkomposisi maseral tertentu.

Menurut The Internationall Hand Book of Coal Petrography (1963) : Batu bara yaitu batuan sedimen mudah terbakar, dibentuk dari fosil tumbuhan dalam variasi tingkatan timbunan, diikat oleh proses kompaksi dan terkubur dalam tanah pada kedalaman yang bervariasi, dari rendah hingga dalam.

Menurut Thiessenn (1973) : Batu bara yaitu benda padat yang kompleks, dan terdiri dari berbagai unsur kimia/merupakan benda padat organik yang sungguh rumit.

Menurut Akhmad Priyono, dkk. (1994) : Batu bara yaitu bahan bakar *hydrokarbon* padat yang terbentuk dari tumbuhan dalam lingkungan

tanpa oksigen dan dipengaruhi suhu serta tekanan kurung waktu sangat lama.

Dari pernyataan tersebut, dapat didapatkan arti yaitu batu bara merupakan *organicyc sediment* bahan bakar hidro karbon padat dan terbentuk dari fosil tumbuhan yang mengalami pembusukan dengan cara bio kimia, kimia dan fisika dalam kondisi tanpa oksigen yang dilangsungkan beserta tekanan serta suhu tertentu pada waktu yang terbilang sangat lama.

Unsur utama batubara terdapat *carbon*, oksigen serta *hydrogen* . Batubara merupakan batuan organik yang mempunyai sifat kimia dan fisika yang komplekss yang bisa dijumpai dalam banyak bentuk. Analisis unsur tersebut didapatkan rumus empiris seperti  $C_{137}H_{97}O_9NS$  untuk bituminuss dan  $C_{240}H_{90}O_4NS$  untuk antrasit.

Dari uraian tersebut diatas tentang pengertian batu bara dari banyak ahli dapat di bagi sebagai berikut :

#### 2.1.3.1. Umur Batubara

Sepanjang sejarah geologi, pembentukan batubara sangat membutuhkan situasi/keadaan tertentu dan hanya dapat terjadi di era tertentu. Waktu terbentuk batubara yang paling efektif yaitu pada zaman karbon atau sekitar 340 juta tahun lalu, hampir seluruh deposit batubara (*blackcoal*) ekonomis bumi belahan utara terbentuk. Di zaman permian, kurang lebih 280 juta tahun lalu, endapan-endapan membentuk batubara yang ekonomis di

belahan bumi selatan, seperti Indonesia, dan berlangsung terus hingga menuju zaman tersier (70-14 juta tahun yang lalu) di berbagai belahan bumi lain.

#### 2.1.3.2. Materi Pembentuk Batu bara

Hampir seluruh penyusun batubara berasal dari tumbuhan. Tumbuhan yang membentuk batubara dan umurnya, yaitu sebagai berikut :

2.1.3.2.1. *Algae*, dari zaman pre kambrium sampai ordovisium serta memiliki sel tunggal. Sangat sedikit endapan batu bara dari periode ini

2.1.3.2.2. *Silofita*, dari masa sillur sampai devon tengah, adalah turunan dari *algae*. Sedikit endapan batu bara dari periode ini.

2.1.3.2.3. *Pteridofita*, umur devon atas sampai *carbon* atas.

2.1.3.2.4. *Gimnospermae*, kurun waktu sejak dari zaman permian sampai kapur tengah. Biji terbungkus didalam buah, seperti pinus, mengandung kadar getah tinggi. Jenis *pterridospermae* seperti gangamopteris dan glosopteris yaitu penyusun utama batubara permian seperti di India, Australia dan Afrika.

2.1.3.2.5. *Angiospermae*, dari era kapur atas hingga sekarang. Jenis tumbuhan modern, buah yang bijinya ditutupi,

jantan dan betina pada satubunga, kurang bergetah dibandingkan gimnospermae sehingga, secara umum, kurang dapat terawetkan.

#### 2.1.3.3. Kelas dan Jenis Batu bara

Berdasarkan proses dibentuknya yang dikontrol oleh *pressure, hot and time*, batubara biasanya dibagi menjadi 5 kelas, yaitu *antrasit, bituminuss, subbituminus, lignitt* dangambut.

2.1.3.3.1. *Antrasitt*, yaitu kelas batubara paling tinggi, memiliki warna hitam mengkilat(luster) metalik, memiliki kandungan antara 87% 99% unsur *carbon(C)* dengan kadar air dibawah8%.

2.1.3.3.2. *Bituminuss*, mengandung 69-87% unsur *carbon(C)* dan berkadar air 7-10% dari massa berat nya. kelas batubara yang terbanyak ditambang di Ausstralia.

2.1.3.3.3. *Subbituminus*, mengandung karbon lebih sedikit dan kandungan air banyak, dan kearena itu menjadi sumber panas yangkurang efsisien dibandingkan dengan bituminouss.

2.1.3.3.4. *Lignitt*/batubara coklat yaitu batubara yang paling lunak yang mengandung air35 -75% dari massa berat batu tersebut.

#### 2.1.3.4. Pembentukan Batu bara

Proses sisa tumbuhan dirubah menjadi gambutt hingga batubara dinamai dengan istilah pembatubaraan (*coalification*).



Secara singkat ada 2 tahap proses yang terjadi, yakni :

2.1.3.4.1. Tahap *Diagenetik/Biokimia*, dimulai ketika material tanaman terdeposisi hingga lignit terbentuk.

2.1.3.4.2. Tahap *Malihann/Geokimia*, melalui proses perubahan dari lignit jadi bituminuss dan akhirnya antrasit.

#### 2.1.4. Batubara Bersuhu Tinggi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Suhu yaitu ukuran kuantitatif temperatur; panas serta dingin dan diukur dengan termometer.

Semua jenis batu bara mempunyai kemampuan untuk mencapai suhu tinggi, tetapi waktu yang diperlukan dan besarnya suhu yang terjadi pada batu bara ini tidak sama (dilihat dari golongan batu baranya). Suhu batu bara yang diteliti tergolong batu bara subbituminus yaitu dengan kalori 4.200 Kkal/kg (rank rendah), kadar air dan kadar abu yang tinggi. Untuk batu bara subbituminus menjadi salah satu faktor terjadinya kenaikan suhu untuk rentang waktu yang lebih cepat daripada batu bara bituminus atau antrasit. Maka dari itu temperatur batu bara perlu diukur secara berkala agar bisa diperkirakan estimasi kapan terjadinya kenaikan suhu. Selama penelitian dilakukan banyak titik sampel yang telah mencapai suhu kritis untuk dapat masuk kedalam palka kapal yaitu 55°C - 60°C . Titik sampel yang mengalami gejala kenaikan suhu umumnya berada pada titik titik timur dan barat saat dimana matahari berada

pada posisi tertinggi di langit yaitu pada pukul 1 sampai 2 siang atau tengah hari yang mana pada saat itu matahari mengalami suhu tertinggi. Biasanya gejala kenaikan suhu ditandai dengan adanya asap kecil yang keluar dari timbunan batu bara. Walaupun temperatur timbunan telah mencapai suhu kritis terkadang pada titik sampel tertentu tidak keluar asap yang menandakan adanya gejala kenaikan suhu. Oleh karena itu dalam penelitian ini pengamatan terhadap gejala terjadinya suhu tinggi tidak hanya pada kenaikan temperatur yang telah mencapai suhu kritis saja tetapi juga dilakukan terhadap reaksi yang dihasilkan antara timbunan batu bara dan oksigen akibat telah tercapainya suhu kritis tersebut.

#### 2.1.5. Muatan Berbahaya

Menurut Ridwan (1995) Muatan berbahaya yaitu barang yang dikarenakan sifat, yang didalam penanganannya, pekerjaan, penyimpangan tidak mengikuti petunjuk, peraturan dan syarat yang berlaku maka bisa menyebabkan bencana/ kerugian terhadap manusia, benda dan lingkungan.

Pada materi ini batu bara tergolong menjadi muatan berbahaya. Dalam *IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code)*, muatan bara tergolong dalam kelas menuju IV yaitu *Flammable Solid* (benda yang mudahmenyala). Batubara merupakan senyawa bernama karbon (C) yang sangat berbahaya. Sehingga dalam proses muatnya harus memperhatikan bahaya yang akan timbul.

Menurut Istopo (1998), beberapa cara meminimalisir bahaya yang dapat terjadi karena pengasaan batubara, antara lain:

2.1.5.1. Peranginan wajib didapatkan dengan yang baik, supaya terjadi arah udara didalam muatan. Peranginanini memiliki fungsi untuk mengurangi suhu tinggi dan mengurangi adanya zat asam, yang tidak diinginkan dalam timbunan batubara.

2.1.5.2. Melengkapi tabung peranginan dengan pipa-pipa yang mengecek suhu dalam palka dan tersedia thermometer yang baik.

2.1.5.3. Di dalam palka yang memuat batubara tidak diperbolehkan ada api terbuka.

#### 2.1.6. Proses Pendinginan ( *Cooling Down* )

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia *cooling down* atau pendinginan yaitu proses, cara, perbuatan mendinginkan.

Proses *cooling down* batu bara untuk penanganan muatan batu bara bersuhu tinggi pada tongkang ini dapat ditempuh dengan menggunakan 2 metode yaitu metode kiimia yaitu melalui penginjeksian larutan kimia serta mampu juga dilaksanakan dengan menggunakan metode konvensional yakni pengambilan sudut batu pada muatan batu bara yang telah mengalami kenaikan suhu menggunakan *grab accommodation vessel* dan *buldozer*. Untuk tahapan penanganan muatan batu bara bersuhu tinggi menggunakan metode kimia yaitu dengan

menginjeksikan larutan kimia muurion. Untuk tahap penanganan muatan batu bara bersuhu tinggi, menggunakan cara konvensional yaitu dengan trimming cargo dengan *buldozer* dan pengambilan titik batu bara yang mengalami potensi kenaikan suhu dengan *grab accommodation vessel*.

#### 2.1.7. Kapal

Kapal yaitu moda transportasi yang dipergunakan di laut dan menggunakan penggerak berupa tenaga mesin, tenaga manusia, dan bantuan alam.

Menurut Istopo (1998), “Kapal Curah (*Bulk Carrier*) yaitu kapal berukuran besar dengan 1dek dan muatan diangkat tanpa di bungkus /curah”. Muatan curah, dipompa menuju dalam kapal dengan dibantu mesin *bulk* dan apabila tidak menggunakan mesin, maka karung berisi muatan yang dimuat menuju kapal menggunakan *crane* akomodasi diletakan di atas palka dahulu.

Menurut Ibesster (*BulkCarrier Practice:2008*), kapal curah memiliki banyak jenis menurut ukuranya, yaitu :

##### 2.1.7.1. Mini Bulkers

Kapal curah ber-DWT <10.000ton.

##### 2.1.7.2. Handy Sized Bulkers

Kapal curah ber-DWT10.000-35.000ton, dan memiliki draft <11,5meter.

##### 2.1.7.3. Handymax Bulkers

Kapal curah ber-DWT 35.000-50.000ton.

#### 2.1.7.4. *Panamax Bulkera*

Kapal curah ber-DWT  $>$  *Handy sized bulkers* dan dipanggil *Pannamax Bullkers* karena dibangun secanggih mungkin supaya dapat melewati *Canal Pannama*.

#### 2.1.7.5. *Capesized Bulkera*

Kapal curah ber-DWT 100.000-180.000ton dan biasanya memiliki *draft max* 17meter.

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

Kapal curah ber-DWT  $>$  180.000ton.

#### 2.1.5. keagenan

Menurut Suyono (2007) keagenan yaitu hubungan berkekuatan hukum yang terjadi bila kedua pihak saling menyepakati perjanjian, dimana salah satu pihak yaitu agen (*agent*), sepakat untuk mewakili pemilik (*principal*) dengan syarat pemilik tetap mempunyai hak mengawasi agennya perihal kewajiban yang dipercayakan.

Menurut Budii Santosso (2016) Terjadinya keagenan dapat melalui beberapa cara yaitu perbuatan, penetapan, retifikasi atau disebabkan ketentuan hukum.

Menurut UU Republik Indonesia No.17 Pasal1 Ayat7 tentang Pelayaran (2008), agen umum yaitu perusahaan nasional yang didirikan khusus untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk mengurus segala kepentingan

kapalnya saat berada di Indonesia.

Dari ketiga hal diatas, penulis dapat menyimpulkan bahwa keagenan kapal yaitu ketika terdapat kapal berlabuh di pelabuhan maka kapal itu membutuhkan pelayanan dan membutuhkan berbagai keperluan untuk dipenuhi.

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

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

Yaitu perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal miliknya selama berada di pelabuhan Indonesia. Syarat menjadi *General Agent* tertuang di keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001, Bab V, Pasal 45 Ayat 1 s/d 4 yang berbunyi:

2.1.8.1.1. Perusahaan pelayaran Indonesia yang mempunyai kapal bendera Indonesia yang minimal ukurannya 5.0 GRT secara kumulatif.

2.1.8.1.2. Mempunyai bukti Perjanjian keagenan Umum (*Agency Agreement*) / Surat keagenan Umum (*Letter of Appointment*).

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

Yaitu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* guna melayani kebutuhan kapal

dipelabuhan. *Sub-agent* ini sebenarnya fungsinya sebagai wakil *general agent*.

#### 2.1.8.3. *Branch Agent* (Cabang Agen)

Yaitu cabang dari *general agent* di suatu pelabuhan. Di dalam perusahaan pelayaran niaga yang terdapat *liner* dan *tramp*, *general* atau *booking agent* akan ditunjuk oleh pelayaran *liner*, untuk mengurus muatan dan kapalnya.

Dalam masalah ini, penulis sebagai *agent on board* di kapal dalam atau luar negeri. *Agent on board* yaitu orang yang ditunjuk oleh perusahaan *agent* untuk *stay* di atas kapal sejak kapal sandar, proses muatan, hingga *sailing* menuju pelabuhan tujuan dan seluruh kegiatan dicatat mulai awal hingga akhir. Ketika saat proses muatan batubara yang berlangsung di tengah laut, seorang *agent on board* wajib mengawasi setiap saat dan memantau berjalannya proses pemuatan sejak *commenced loading* sampai dengan *completed loading*. Selain itu, seorang *agent on board* wajib mengkomunikasikan dengan pihak kapal perihal pemuatan, *ships document*, serta orang yang di atas kapal selain awak kapal wajib mendapatkan hak mereka saat bekerja di atas kapal, seperti, *buyer*, *stevedore*, *shipper*, *surveyor*, dan lainnya.

Dalam melakukan kegiatan di atas kapal, seorang *agent on board* harus setiap waktu memantau jalannya pemuatandi atas kapal tersebut. Seorang *agent on board* memonitor lalu melakukan *daily report* di atas kapal setiap hari kepada kantor agen. Saat memberikan informasi menuju kantor agen, seorang *agent on board* bekerja sama dengan *foreman* di ataskapal, karena laporan yang diberikan agen dan *foreman* ke kantor masing-masing wajib sama.

Setelah proses muat di kapal selesai, dokumen *boarding agent* seperti *statement of fact*, *timesheet*, dan *final stowageplan* wajib sama dengan dokumen *shipper*, *surveyor*, *foreman* dan pihak kapal karena dokumen tersebut akan dilaporkan menuju kantor masing-masing lalu akan di urus di syahbandar, *imigration*, *custom*, dan kantor kesehatan pelabuhan setempat guna mendapatkan dokumen *port clearance*, *bill of lading*, *mate receipt*, *passport*, dan *quarantine clearance* yang disetujui oleh instansi terkait untuk proses kapal *sailing*.

## **2.1. kerangka Pikir Penelitian**

Agar memudahkan pemahaman skripsi, penulis membeikan kerangka pikir yang merupakan suatu konsep dan kejelasan hubungan antar konsep tersebut lalu dirumuskan berdasarkan tinjauan pustaka, dengan meninjau teori



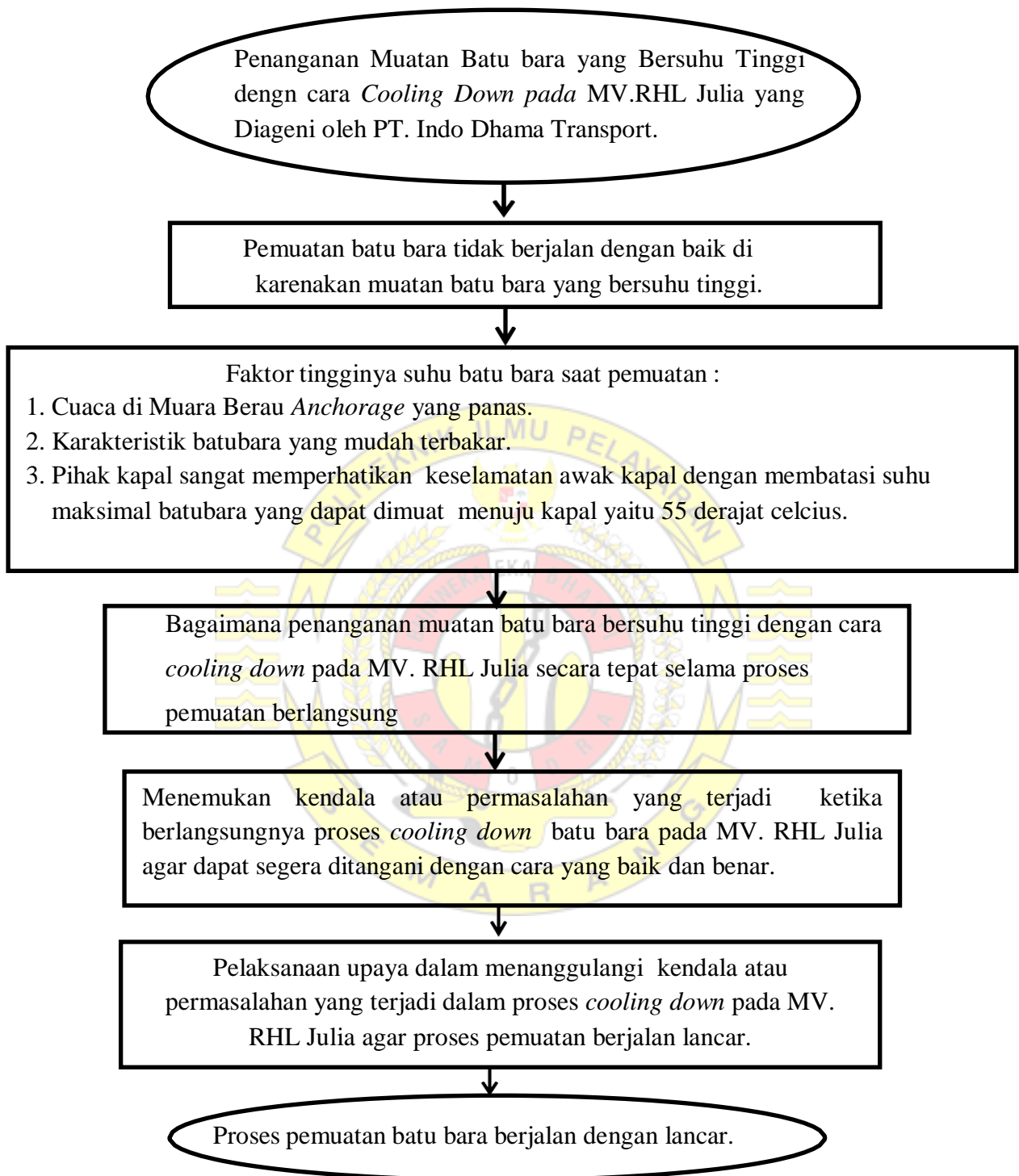
yang disusun dan hasil penelitian terkait.

Pembahasan penelitian ini berisi tentang perihal bagaimana penanganan muatan batu bara bersuhu tinggi ketika berjalan kegiatan pemuatan di MV. RHL Julia yang dilaksanakan ditengah laut, tepatnya di Muara Berau *Anchorage* oleh pihak kapal dan tenaga kerja bongkar muat.

Dalam kasus ini semua pihak terkait ikut berperan dalam proses penanganan kasus ini. Meskipun yang memiliki peran penting dalam kasus ini adalah *crew* kapal sebagai penanggungjawab terhadap angkutan muatan, tenaga kerja bongkar muat sebagai pelaksana dalam kegiatan bongkar muat, serta dari pihak *shipper* sebagai pemilik muatan batu bara.

Maka dari itu akan ditelaah penyebab dari muatan batubara yang bersuhu tinggi ketika kegiatan pemuatan tersebut, maka dibutuhkan sebuah penyelesaian yang baik dalam penanganan muatan batubara yang bersuhu tinggi sehingga penghambat pada kegiatan pemuatan batubara ini dapat ditekan semaksimal mungkin.

Berikut yaitu bagan kerangka pikir penelitian yang digambarkan oleh penulis :



Gambar 2.1. kerangka Pikir Penelitian

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1. Simpulan

Menurut data serta fakta dari penelitian yang dilakukan oleh penulis mengenai penangulangan muatan batubara yang bersuhu tinggi saat melakukan kegiatan muat di MV. RHL Julia di Muaraberau *Anchorage* yang diageni oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda, sehingga penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

- 5.1.1. Disini penulis menyimpulkan terdapat dua cara dalam penanganan *cooling down*, yaitu Menggunakan metode kimia yaitu dengan cara menginjeksikan larutan kimia, menggunakan metode konvensional yaitu dengan menggunakan *excavator* kecil dan *buldozer*.
- 5.1.2. kendala atau permasalahan yang terjadi ketika berlangsungnya proses *cooling down* batu bara pada MV. RHL Julia, yaitu proses pemuatan batu bara menuju atas kapal memakan waktu yang lama, lalu dikarenakan proses pemuatan yang lama itu maka biaya labuh kapal, kebutuhan kapal, dan biaya operasional para pekerja selain crew kapal selama berada di tengah laut juga bertambah besar, diperlukan tenaga yang ahli serta memiliki sertifikat sesuai dalam bidangnya dalam proses *cooling down* baik secara kimia dengan cara penyemprotan larutan kimia ataupun konvensional yaitu menggunakan *excavator* dan *buldozer*. Lalu kendala terakhir adalah faktor lingkungan serta cuaca yang sangat panas ketika siang hari yang berimbas langsung

pada para pekerja dan muatan batubara

5.1.3. Upaya dalam menanggulangi kendala atau permasalahan yang terjadi dalam proses *cooling down* pada MV. RHL Julia, yaitu untuk mempercepat pemuatan muatan batu bara menuju atas kapal maka pihak *shipper* sepakat untuk dilakukan proses *Cooling Down* muatan batu bara yang bersuhu tinggi ketika muatan tersebut sudah di tengah laut dengan menggunakan metode penyemprotan cairan kimia atau dengan air laut, dan disertai dengan metode konvensional yaitu menggunakan bantuan *escavator, bulldozer, atau floating crane*. Lalu pemeriksaan suhu muatan batu bara secara rutin oleh pihak *crew* kapal, agar muatan batu bara yang dimuat menuju dalam palka bersuhu normal dan tidak melebihi suhu kritis batu bara yaitu 55°C, jika suhu lingkungan tinggi (panas) maka suhu batu bara tersebut juga akan semakin meningkat. Lalu untuk mengurangi pembengkakan biaya operasional para pekerja seperti *agent on board, foreman, surveyor, sampler*, serta buruh diatas kapal, maka pihak *shipper* disini memberikan bantuan berupa permakanan serta akomodasi *fresh water*. Agar pelaksanaan kegiatan *cooling down* lebih efektif maka pihak *shipper* mendatangkan tenaga ahli di bidang *cooling down*.

## 5.2 Saran

Penulis menyampaikan beberapa saran yang bermanfaat bagi pembaca, yaitu :

5.2.1. Sebaiknya *shipper* yang memiliki status pemilik batubara, paham seluk beluk batubara yang bagus dan memiliki kualitas tinggi sehingga tidak memberikan potensi timbul masalah saat kegiatan pemuatan.

5.2.2. Sebaiknya pihak *shipper* memperhatikan tongkang batubara yang telah lama bersandar di *jetty* dan langsung dilakukan pengecekan suhu dari batubara tersebut, agar dapat dilakukan pendinginan dahulu dari lokasi *jetty* agar tidak melakukannya saat berada ditengah laut dan tidak menimbulkan pembengkakan biaya lebih.

5.2.3. Sebaiknya pihak *shipper* memiliki pekerja sendiri dibidang *cooling down* agar tidak harus menunggu pekerja dari luar lingkup pihak *shipper* untuk melaksanakan proses *cooling down* tersebut dan lebih mudah memanggilnya serta efisien waktu

## DAFTAR PUSTAKA


- Atmojo, Poernomo Dwi. 2017. *Manajemen Pelabuhan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Badudu. 2001. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- IMO. 1999. *Dangerous, Hazardous and Harmful Cargoes*. London: Martins Communications Ltd.
- Istopo. 1999. *Kapal dan Muatannya*. Jakarta: Koperasi Karyawan BP3IP.
- Kosasih, Engkos dan Soewedo, Hananto. 2009. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Purba, Radiks. 2017. *Angkutan Muatan Laut 2*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Salim, Abbas. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Sudjatmiko, F.D.C. 2007. *Pokok Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung.
- Sugiyono. 2013. *Metodologi penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan Kombinasi (Mixed Methods)*, Alfabeta, Bandung.
- Sugono, Dendy. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat*. Jakarta: Gramedia.
- Sukardi. 2003. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Tim Penyusun PIP Semarang. 2019. *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Woodward, Frank H. 1996. *Manajemen Transpor*. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo
- Fakhrurrozzli. 2018 *Pengaturan dan secure Muatan, penanganan, muatan kapal laut*. Semarang : Pendidikan Deepublish

LAMPIRAN 1



**CREW LIST**


IMO FAL FORM 5

1. Name of ship: <b>M/V "RHL JULIA"</b>		2. Port of arrival / departure: <b>SAMARINDA, INDONESIA</b>		3. Date of arrival / departure: <b>29-Mar-20</b>	
4. Nationality of ship: <b>LIBERIA</b>		5. Port arrived from: <b>HONGKONG, CHINA</b>		6. Nature and number of identity document and validity dates: - Passports -	
7. No.	8. Family, given names & middle names:	9. Rank or rating:	10. Nationality:	11. Date and place of birth:	
1	De Silva Gunamuni Chaminda Suranga	Master	Sri Lankan	06-Mar-74	Colombo
2	Caballero Bernard Aliviado	Chief Officer	Filipino	28-Feb-83	Carcar Cebu
3	Rivera Joabell Quintos	2nd Officer	Filipino	09-Nov-84	San Antonio Zbs
4	Palen Carlo Bueno	3rd Officer	Filipino	29-Apr-82	Tagbilaran City
5	Terekhov Aleksei	Chief Engineer	Russian Federation	08-Feb-81	USSR
6	Ketlerjus Antans	2nd Engineer	Latvian	27-Dec-62	Liepaja
7	Baga Jober Flores	3rd Engineer	Filipino	22-Nov-91	Bogo Cebu
8	Novozhilov Vladimir	Electrical Engineer	Russian Federation	31-May-69	USSR
9	Solito Russell Suamaba	Bosun	Filipino	08-Apr-75	Iloilo City
10	Gunan Ramon Jr. Baguista	Able Seafarer Deck	Filipino	15-Dec-91	Tadian Mt. Province
11	Loretizo John Edward Castañeda	Able Seafarer Deck	Filipino	31-Dec-77	Quezon City
12	Matarong Arman Terante	Able Seafarer Deck	Filipino	09-Apr-88	Hinunangan S Lle
13	Tenebro Jeffrey Rupita	Ordinary Seaman	Filipino	28-Nov-87	Sibonga Cebu
14	Molina Edzel Jay Babanto	Ordinary Seaman	Filipino	12-Jan-92	Oroquieta City
15	Lumasag Jim Acli	Fitter	Filipino	12-Feb-71	Manila
16	Afroilan Jasper Catabay	Fitter	Filipino	26-Jul-71	Manila
17	Abrao Joevelito Josen	Able Seafarer Engine	Filipino	23-Aug-77	Bislig Sgo Ds
18	Montano Jacob Don Alesna	Able Seafarer Engine	Filipino	27-Jan-89	Malaybalay BKN
19	Tresvalles Jayson Murcillo	Wiper	Filipino	15-Apr-91	Altavas Aklan
20	Mortera Meldin Richie Del Mundo	Chief Cook	Filipino	25-Apr-88	Pateros MM
12. Date and signature by master or authorized agent or officer: <b>29-Mar-20</b>					
<b>MASTER :</b>  <b>Capt. De Silva Gunamuni Chaminda Suranga</b>					



Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 2

	<b>Notice of Readiness</b>	Document: SMM03-11 Revision: 1.0 Page: 1 of 1 Filing: M5
---	----------------------------	---

Dear Sir/Madam,

I, Capt. Gunamuni C.S De Silva, the master of the **MV RHL Julia** hereby tender the Notice of Readiness under my command, on **31<sup>st</sup> March 2020 at 00:01 Hrs Lt / 30<sup>th</sup> March 2020 at 16:01 Hrs UTC**, vessel at **Samarinda Anchorage** and vessel is in all respects ready to Load the nominated cargo as per C/P: **Indonesian Steam Coal in bulk**

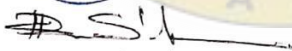
Bunkers remaining on board at date/time **31<sup>st</sup> March 2020 at 00:01 Lt:**

Marine Fuel oil (VLSFO): **442.98 m.tons**

Marine Diesel oil (LSMGO): **74.87 m.tons**

**NOR Tendered without Prejudice to any previously tendered NOR.**

Best regards,



**Capt. Gunamuni C.S De Silva**  
Master MV RHL Julia



LAMPIRAN 3

Surat Izin Berlayar (PHQC) 64-415825-170-14-2020-04-00068-0722 [https://sinkarkes.kemkes.go.id/serit\\_jokorantinaari\\_kesehatan/phy](https://sinkarkes.kemkes.go.id/serit_jokorantinaari_kesehatan/phy)

Kementerian Kesehatan  
Republik Indonesia



Ministry Of Health  
Republic Of Indonesia

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR KARANTINA KESEHATAN  
PORT HEALTH QUARANTINE CLEARANCE

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN: SAMARINDA / SAMARINDA (PELABUHAN LAUT SAMARINDA)  
PORT HEALTH OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa  
Hereby declare that

Nama Kapal : MV. RHL JULIA  
Nama of Vessel : 9478901  
Nomor Registrasi/TMO No : LIBERIA  
Registration Number/TMO No : 31271  
Bendera Kapal : LIBERIA  
Flag Of Vessel : CHINA  
Berasal (GT) : THAILAND  
Gross tonnage : THAILAND  
Pelabuhan Kedatangan/ :  
Port of Arrival :  
Pelabuhan Berakutnya/ :  
Next Port :

Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberi persetujuan berlayar karantina kesehatan.  
Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and given health quarantine clearance to proceed.




06B7FC7B1846CACA9A9AAAG1AHCC

Diterbitkan di : SAMARINDA  
Issued in :  
Diterbitkan tanggal : 02-04-20 Berlaku sampai : 03-04-20  
Issued on (dd-mm-yy) : tanggal :  
Valid Until (dd-mm-yy)  
Jam diterbitkan : 08:22  
Time (hours:minute)  
Berlaku untuk satu kali keberangkatan / valid for one departure  
Atau berlaku 24 jam apabila tidak berangkat  
Or valid for 24 hours if not departure  
Penasang KKP : ADI WILANKUSRI  
Port Health Officer  
NIP : 19801212006041001  
Id Number

Tanda tangan petugas KKP dan Cap KKP :  
Port Health Officer Signature and Port Health Office's Seal

LAMPIRAN 4



KEMENTERIAN KESEHATAN  
REPUBLIK INDONESIA

Ministry Of Health  
Republic Of Indonesia

**SERTIFIKAT IZIN KARANTINA**  
**CERTIFICATE OF PRATIQUE**


KANTOR KESEHATAN PELABUHAN: SAMARINDA / SAMARINDA (PELABUHAN LAUT SAMARINDA)  
**PORT HEALTH OFFICE**

Dengan ini menyatakan bahwa  
*Hereby certify that*

Nama Kapal <i>Name of Vessel</i>	: MV. RIL JULIA		
Nomor Registrasi IMO No. <i>Registration Number/IMO No</i>	: 9478901		
Bendera Kapal <i>Flag of Vessel</i>	: LIBERIA	Berat GT <i>Gross tonnage</i>	: 31271
Datang Dari Pelabuhan <i>Last Port</i>	: HONG KONG	Tanggal <i>Date (dd-mm-yy)</i>	: 24-03-2020
Tiba Di Pelabuhan <i>Port Of Arrival</i>	: SAMARINDA		

Bebas dari Kejurusan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberikan IZIN LEPAS KARANTINA  
*Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and has been granted FREE PRATIQUE*

Mengalami Kejurusan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya \*)  
*Occurred with Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor \*)*  
Diberikan IZIN LEPAS TERBATAS KARANTINA  
*Has been granted RESTRICTED PRATIQUE*  
Dan harus dilakukan tindakan \*)  
*And must be applied measures \*)*



Diterbitkan di <i>Issued in</i>	: KOTA SAMARINDA		
Diterbitkan tanggal <i>Issued on (dd-mm-yy)</i>	: 29-03-2020	Jam <i>Time (hh:mm)</i>	: 10:45
Petugas KKP <i>Port Health Officer</i>	: SAMSURI, SKM		
NIP	: 196901061999031001		

04046FCFB1816C4AD4AB8CCAAH

\*) Beri Penjelasan  
*Please specify*

Tanda Tangan Petugas KKP dan Cap KKP  
*Signature and Port Health Office's Stamp*



**SAMARINDA**

Dokumen ini dihasilkan oleh proses komputerisasi. Untuk konfirmasi keaslian dokumen, silahkan kunjungi website kami di alamat  
*This document is computer generated. To confirm the authenticity of this document, please visit our website at*  
[https://kepel.kemkes.go.id/welcome/check\\_document](https://kepel.kemkes.go.id/welcome/check_document)

LAMPIRAN 5

4/18/2020

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cetak/BLN.IDSRI.2004.000075>



SAMARINDA  
SPB.IDSRI.0420.0000093



REPUBLIK INDONESIA  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**  
*PORT CLEARANCE*

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219  
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal / Ship	MV. RHL JULIA	Tanda Panggilan / IMO / Call Sign / IMO	DSKT3 / 9478901	Bendera / Flag	LR
Nakhoda / Master	DE SILVA GUNAMUNI CHAMINDA SURANGA	Tonnase Kotor / Gross Tonnage	31271	Perusahaan / Company	PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Sesuai dengan pernyataan nakhoda  
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor / Number : SPB.IDSRI.0420.0000093  
Tanggal / Date : 17 Apr 2020  
Jam / Time : 16:54:37

Dengan ini kapal tersebut diatas.  
The above mentioned vessel is hereby

**Disetujui**  
Approve

Bertolak dari / Departure from	: SAMARINDA	Tanggal / Jam / Date Time	: 18 APR 2020 05:00:00	Pelabuhan tujuan / Port of destinationn	: KOH SICHANG
Jumlah awak kapal / Number Of Ship Crews	: 20 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan / With cargoes	: SESUAI MANIFEST
Tempat diterbitkan / Place of Issued	: SAMARINDA				
Pada Tanggal / Date	: 18 APR 2020			SYAHBANDAR / HARBOUR MASTER	
Jam / Time	: 02:04:16				

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cetak/BLN.IDSRI.2004.000075>

1/2

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 6



**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**  
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

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

**STATEMENT OF FACT**

NAME OF VESSEL	MV. RHL JULIA	DATE	APRIL 18, 2020
FLAG	LIBERIA	PORT OF LOADING	SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAH, INDONESIA
DWT / GRT	64567 / 31271	LAST PORT	HONG KONG
NAME OF MASTER	CAPT. DE SILVA GUNAMI CHAMINDA SURANGA	NEXT PORT	KO SICHANG, THAILAND

No	Activities	Time	Date	Bunker	Arrival	Departure
1.	Arrived at pilot station	00.48	Mar 29, 2020	FO	488.88 MT	381,89 MT
2.	Sea Pilot on board	00.48	Mar 29, 2020	DO	75.12 MT	73,12 MT
3.	NOR Tendered	02.18	Mar 29, 2020	FW	79 MT	74 MT
4.	Anchorage at Loading Point	02.18	Mar 29, 2020	BW	14085 MT	551 MT
5.	Free Pratique Granted	10.45	Mar 29, 2020			
6.	Sea Pilot off board	02.30	Mar 29, 2020			
7.	Port Authority/Agent on board	-	-			
8.	NOR Accepted	( AS PER CHARTER PARTY )		Draft	Arrival	Departure
9.	Commenced Loading	20.00	Mar 30, 2020	FWD	3.74 M	11.340 MT
10.	Completed Loading	18.30	Apr 17, 2020	MEAN	M	11.795 MT
11.	Departure/Sailed	06.30	Apr 17, 2020	AFT	6.40 M	12.150 MT
12.	ETA Next Port	P.M	Apr 24, 2020			

13.	Initial Draft Survey & Cleanliness Inspection	Holds	Mar 30, 2020 - 14.30 - 15.30 Hrs.
14.	Final Draft Survey		Apr 17, 2020 - 18.30 - 19.30 Hrs.
15.	Total Cargo Loaded		49,602 MT

Ship's Remarks :

*no delays on ship's Account.*



As Agent



Master

Shipper

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

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

LAMPIRAN 7



**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**  
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

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

**Time Sheet/Statement of Fact**

Page 1 of 4

Working Records

Name of Vessel : MV. RHL JULIA  
 Port of Loading : SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA  
 Port of Discharging : KOH SICHANG, THAILAND  
 Description of Goods : INDONESIAN STEAMING (NON COKING) COAL IN BULK  
 Quantity of Cargo Loaded : 49,602 MT  
 Arrived at Muara Berau : March 29 , 2020 - 00.48 Hrs.  
 Free Practice Granted : March 29 , 2020 - 10.45 Hrs.  
 Notice of Readiness Tendered : March 29 , 2020 - 02.18 Hrs.  
 Notice of Readiness Accepted : AS PER CHARTER PARTY  
 Commenced Loading : March 30 , 2020 - 20.00 Hrs.  
 Completed Loading : April 17 , 2020 - 18.30 Hrs.  
 Completed Final Draft Survey : April 17 , 2020 - 19.30 Hrs.  
 Completed Shipping Documents : April 18 , 2020 - 05.30 Hrs.  
 Time Departure/Sailed : April 18 , 2020 - 06.30 Hrs.

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Mar 29, 2020 Sunday	Cloudy	00.48	Arrival Time at Pilot Station / Pilot on Board
		02.18	Dropped Anchor at l/point / NOR Tender
		02.30	Pilot off Board
		10.45	Free Pratique
		10.45 - 24.00	No ldg activity - Waiting shipper schedule for loading
Mar 30, 2020 Monday	Cloudy	00.00 - 19.30	No ldg activity - Waiting shipper schedule for loading
		14.00	LCT Delta AA1 aside at P/side
		14.00 - 15.00	Transfer b/dozer to deck ship by c3
		14.30 - 15.30	Initial Draft Survey by Chief Officer
		15.00	LCT Delta AA1 casted off
		18.45	1 <sup>st</sup> Stevedore on Board
		19.30	1 <sup>st</sup> Bg. RMN 348 aside at S/side
		19.30 - 20.00	Check temperature on Bg. RMN 348 by Chief Officer
		20.00	COMMENCED LOADING #1/c1, #3/c2 (Bg. RMN 348)
		20.00 - 20.30	Transfer b/dozer to barge by c3
		20.30	Started ldg #4/c3 (Bg. RMN 348)
23.00 - 24.00	All stopped ldg - Stevedore meal break		
Mar 31, 2020 Tuesday	Cloudy	00.00	Resumed ldg #1/c1, #3/c2, #4/c3 (Bg. RMN 348)
		05.00 - 06.00	All stopped ldg - Stevedore meal break
		06.00	Resumed ldg #1/c1, #3/c2, #4/c3 (Bg. RMN 348)
		07.50	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. RMN 348
		07.50 - 08.10	Transfer b/dozer to deck ships by c3
		08.10	Bg. RMN 348 casted off
Apr 01, 2020 Wednesday	Cloudy	08.10 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		00.00 - 12.15	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		12.15	2 <sup>nd</sup> Bg. RMN 334 aside at P/side
		12.15 - 12.45	Check temperature on Bg. RMN 334 by Chief Officer
12.45	Resumed ldg #1/c1, #4/c3 (Bg. RMN 334)		

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

Shipper

As Agent

Master

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

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

Dipindai dengan CamScanner



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

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

## Time Sheet/Statement of Fact

Page 2 of 4

### Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
<u>Apr 01, 2020</u> Wednesday		12.45 - 13.15	Transfer b/dozer to barge by c2
		13.15	Resumed ldg #3/c2 (Bg. RMN 334)
		17.00 - 18.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break
		18.00	Resumed ldg #1/c1, #3/c2, #4/c3 (Bg. RMN 334)
		22.15	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. RMN 334
		22.15 - 22.45	Transfer b/dozer to deck ships by c2
		22.45	Bg. RMN 334 casted off
		23.45	3 <sup>rd</sup> Bg. RMN 347 aside at P/side
		23.45 - 24.00	Check temperature on Bg. RMN 347 by Chief Officer
<u>Apr 02, 2020</u> Thursday	Cloudy	0000 - 00.15	Check temperature on Bg. RMN 347 by Chief Officer
		00.15	Resumed ldg #1/c1, #4/c3 (Bg. RMN 347)
		00.15 - 00.45	Transfer b/dozer to barge
		00.45	Resumed ldg #3/c2 (Bg. RMN 347)
		05.00 - 06.00	All stopped ldg - Stevedore meal break
		06.00	Resumed ldg #3/c2, #4/c3 (Bg. RMN 347)
		06.45	2 <sup>nd</sup> Stevedore on board
		07.30	Resumed ldg #1/c1 (Bg. RMN 347)
		10.30	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. RMN 347
		10.30 - 11.00	Transfer b/dozer to deck ships by c2
		11.00	Bg. RMN 347 casted off
		11.50	4 <sup>th</sup> Bg. TSM 9 aside at P/side
		11.50 - 12.20	Check temperature on Bg. TSM 9 by Chief Officer
		12.20	Resumed ldg #1/c1, #4/c3 (Bg. TSM 9)
		12.20 - 12.50	Transfer b/dozer to barge
12.50	Resumed ldg #3/c2 (Bg. TSM 9)		
17.30	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. TSM 9		
17.30 - 18.00	Transfer b/dozer to deck ships by c2		
18.00	Bg. TSM 9 casted off		
18.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next barge aside		
<u>Apr 03, 2020</u> Friday	Cloudy	0000 - 05.45	No ldg activity - Waiting next barge aside
		05.45	5 <sup>th</sup> Bg. Tanjung Medang 11 aside at P/side
		05.45 - 06.15	Check temperature on Bg. Tanjung Medang 11 by Chief Officer
		06.15	Resumed ldg #1/c1, #4/c3 (Bg. Tanjung Mdang 11)
		06.15 - 06.45	Transfer b/dozer to barge by c2
		06.45	Resumed ldg #3/c2 (Bg. Tanjung Medang 11)
		07.45	Stopped ldg #1/c1 - Completed cargo #1
		11.00 - 12.00	All stopped ldg - Stevedore meal break
		12.00 - 13.00	Intermediate Draft Survey 1 <sup>st</sup> Shipper by Chief Officer & Surveyor
		13.00	Resumed ldg #3/c2, #4/c3 (Bg. Tanjung Medang 11)
		14.00	Stopped ldg #4/c3 - Completed cargo #4
17.30	COMPLETED LOADING 1 <sup>st</sup> SHIPPER		
17.30 - 18.30	Final Draft Survey by Chief Officer & Surveyor		

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

Shipper

As Agent

Master

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

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

Dipindai dengan CamScanner



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

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

## Time Sheet/Statement of Fact

Page 3 of 4

Date / Day	Weather	Working Time	Working Records	Remarks
<u>Apr 03, 2020</u> Friday		18.30	NOR Tender 2 <sup>nd</sup> Shipper	
		18.30 - 24.00	No ldg activity - Waiting 2 <sup>nd</sup> Shipper schedule for loading	
<u>Apr 04, 2020</u> Saturday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting 2 <sup>nd</sup> Shipper schedule for loading	
		07.16	Agent received Export Document 1 <sup>st</sup> Shipper	
<u>Apr 05, 2020</u> Sunday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting 2 <sup>nd</sup> Shipper schedule for loading	
<u>Apr 06, 2020</u> Monday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting 2 <sup>nd</sup> Shipper schedule for loading	
<u>Apr 07, 2020</u> Tuesday	Cloudy	00.00 - 18.20	No ldg activity - Waiting 2 <sup>nd</sup> Shipper schedule for loading	
		18.20	6 <sup>th</sup> Bg. Kalindo Abadi 1 aside at P/side	
		18.20 - 29.20	Check temperature on Bg. Kalindo Abadi 1 by Chief Officer	
<u>Apr 08, 2020</u> Wednesday	Cloudy	19.20 - 24.00	No ldg activity - High cargo temperature on Bg. Kalindo Abadi 1	
		00.00 - 01.00	No ldg activity - Heavy Rain	
		01.00 - 01.30	Transfer b/dozer to barge	
		01.30 - 05.30	Trimming cargo on Bg. Kalindo Abadi 1	
		05.30 - 12.00	No ldg activity - Heavy Rain	
		12.00 - 13.00	Check temperature on Bg. Kalindo Abadi 1 by Chief Officer	
		13.00	Started ldg #2/c2 (Bg. Kalindo Abadi 1)	
		17.00 - 18.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break	
		18.00	Resumed ldg #2/c2 (Bg. Kalindo Abadi 1)	
		18.00 - 18.45	Trimming cargo on Bg. Kalindo Abadi 1	
18.45	Started ldg #5/c4 (Bg. Kalindo Abadi 1)			
24.00	Continued ldg to the next day			
<u>Apr 09, 2020</u> Thursday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day	
		01.30	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Kalindo Abadi 1	
		01.30 - 02.00	Transfer b/dozer to deck ships by c3	
		02.00	Bg. Kalindo Abadi 1 casted off	
<u>Apr 10, 2020</u> Friday	Cloudy	02.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside	
		00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside	
<u>Apr 11, 2020</u> Saturday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside	

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

Shipper

As Agent

Master

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

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

Dipindai dengan CamScanner



# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

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

## Time Sheet/Statement of Fact

Page 4 of 4

Date / Day	Weather	Working Time	Working Records	REMARKS
Apr 12, 2020 Sunday		00.00 - 07.30	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside	
		07.30	7 <sup>th</sup> Bg. Kalindo Cahaya 1 aside at P/side	
		07.30 - 08.00	Check temperature on Bg. Kalindo Cahaya 1 by Chief Officer	
		08.00	Resumed ldg #2/c2, #5/c4 (Bg. Kalindo Cahaya 1)	
		08.00 - 08.30	Transfer b/dozer to barge by c3	
		11.00 - 12.00	All stopped ldg - Stevedore meal break	
		12.00	Resumed ldg #2/c2, #5/c4 (Bg. Kalindo Cahaya 1)	
		17.40	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Kalindo Cahaya 1	
		17.40 - 18.10	Transfer b/dozer from barge to ship deck	
		17.40 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside	
18.10	Bg. Kalindo Cahaya 1 casted off			
Apr 13, 2020 Monday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside	
Apr 14, 2020 Tuesday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside	
Apr 15, 2020 Wednesday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside	
Apr 16, 2020 Thursday	Cloudy	00.00 - 18.40	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside	
		18.40	8 <sup>th</sup> Bg. RTB 3 aside at P/side	
		18.40 - 19.10	Check temperature on Bg. RTB 3 by Chief Officer	
		19.10 - 22.00	No ldg activity - High cargo temperature on Bg. RTB 3	
		22.00 - 22.30	Transfer b/dozer to barge	
		22.30 - 24.00	Trimming cargo on Bg. RTB 3 by b/dozer	
Apr 17, 2020 Friday	Cloudy	00.00 - 02.30	Trimming cargo on Bg. RTB 3 by b/dozer	
		02.30 - 03.00	Check temperature on Bg. RTB 3 by Chief Officer	
		03.00	Resumed ldg #5/c4 (Bg. RTB 3)	
		05.00 - 06.00	Stopped ldg #5/c4 - Stevedore meal break	
		06.00	Resumed ldg #5/c4 (Bg. RTB 3)	
		10.00	Resumed ldg #2/c2 (Bg. RTB 3)	
		11.00 - 12.00	Stopped ldg #2/c2, #5/c4 - Stevedore meal break	
		12.00	Resumed ldg #2/c2, #5/c4 (Bg. RTB 3)	
		13.00 - 13.30	Check temperature on Bg. RTB 3 by Chief Officer	
		13.30	Resumed ldg #2/c2, #5/c4 (Bg. RTB 3)	
		15.30 - 16.30	Intermediate draft survey by surveyor & C/Officer	
		16.30	Resumed ldg #2/c2, #5/c4 (Bg. RTB 3)	
		18.30	COMPLETED LOADING	
18.30 - 19.30	Final draft survey by surveyor & C/Officer			
19.30 - 00.00	Waiting export document			

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

Shipper

AS Agent

Master

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

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

Dipindai dengan CamScanner





# PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

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

## Time Sheet/Statement of Fact

Page 5 of 4

### Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Apr 18, 2020 Saturday	Cloudy	00.00 - 00.35	Waiting export document
		00.35	Agent received export document
		00.35 - 02.30	Processing clearance out at Harbor Master
		02.30 - 04.30	Ship's document on the way to Vessel
		04.30	Ship's document on board
		05.30	Completed ship's document
		06.30	Vessel Sailing

Ship's Remark:  
No delays on Ship's account

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

Shipper

As Agent

Master

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

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

Dipindai dengan CamScanner



**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**  
**INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES**

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

Date : 18/04/2020

**STOWAGE PLAN**

**MV. RHL JULIA**

PORT OF LOADING : SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA  
 PORT OF DISCHARGING : KO SICHANG, THAILAND  
 TOTAL CARGO LOADED : 49,602 MT



*[Signature]*  
 MASTER

*[Signature]*  
 AGENT

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA  
 Phone : +62 541 722 2767/65 Fax : +62 541 701 364 Email : [info.samarinda@idt.shipping.co.id](mailto:info.samarinda@idt.shipping.co.id) Web : [www.idt.shipping.co.id](http://www.idt.shipping.co.id)

Head Office : GEMAS HUB BUKITRA, Jl. Benihan No. 18 Bndraehta - Jalangara, Bukit Timor 13130 - INDONESIA  
 Phone : +62 71 8591 4256 Fax : +62 71 8591 4300/61 Email : [info@idt.shipping.co.id](mailto:info@idt.shipping.co.id) Web : [www.idt.shipping.co.id](http://www.idt.shipping.co.id)

## Lampiran 9

### Hasil Wawancara dengan narasumber Laporan Hasil Wawancara 1

Penulis : Muhammad Syafiq Aldo

Narasumber : Muhammad Iyan (*Foreman On Board*)

Tanggal : 17 April 2020

Tempat : *mess room*

---

#### Isi Hasil Wawancara

1. Bagaimana penanganan muatan batubara bersuhu tinggi dengan cara *cooling down*?

Jawab : “Kalau *cooling down* itu bisa dua cara gen, kita *chemichal* atau bisa make cara trimming cargo sama *dozer* dan dibantu sama *grab kapal*”

2. Apa saja kendala atau permasalahan yang terjadi ketika berlangsungnya proses *cooling down* batubara?

Jawab : “Kalau kendalanya mungkin ya cuman cuaca sama pihak *shippernya* gen, mau apa nggak kalau di trimming, soalnya juga butuh administrasi sama operator *dozer* nya, *extra fee* lah istilahnya”

3. Apa saja upaya dalam menanggulangi kendala atau permasalahan yang terjadi dalam proses *cooling down*?

Jawab : “Ya kita didiskusikan pihak *shipper* sama pihak kapal nanti pasti lancar kok, kita bisa *cooling down* dengan tenang dan muatan bisa dimuat ke kapal lebih cepat”

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

Penulis : Muhammad Syafiq Aldo

Narasumber : Muhammad Syaiful Huda (*Shipper On Board*)

Tanggal : 18 April 2020

Tempat : Kamar *Shipper*

---

Isi Hasil Wawancara

1. Bagaimana penanganan muatan batubara bersuhu tinggi dengan cara *cooling down*?

Jawab : “Ya kalo mau nanti pihak kantor bisa disarankan untuk *kita chemichal* yang lebih cepat waktunya atau juga bisa make cara trimming cargo sama *dozer* dan dibantu sama *crane* kapal yang penting batubara di tongkang bisa dimuat semua keatas kapal besar”

2. Apa saja kendala atau permasalahan yang terjadi ketika berlangsungnya preoses *cooling down* batubara?

Jawab : “Kendala yang terjadi ya mungkin ke-1 cuaca, kalo sering kena panas, suhu batubara akan semakin buruk, yang ke-2 kualitas/*quality* batubara, semakin rendah kualitas batubara semakin cepat batubara mengalami kenaikan suhu, misalnya batu low calory dan tinggi sulfur, yang ke-3 kebersihan batu,, jika batubara kualitas kebersihanya rendah maka akan lebih cepat naik suhu nya, misalnya pas *coalgetting* kurang bersih

karena ada campuran *parting*, atau sisipan batu”.

3. Apa saja upaya dalam menanggulangi kendala atau permasalahan yang terjadi dalam proses *cooling down*?

Jawab : “Ya saya mengajukan usulan agar ga terjadi demurage nanti ke pihak kantor agar di pikirkan sama pihak kantor, mungkin memang satu-satunya cara biar mempercepat proses pemuatan ya cuman *cooling down* dan tetap dari pihak kami memberikan akomodasi tambahan permakanan untuk semua orang yang bekerja diatas kapal”



**Lampiran 11**  
**Hasil Wawancara dengan**  
**narasumber Laporan Hasil**  
**Wawancara 3**

Penulis : Muhammad Syafiq Aldo

Narasumber : Bedy simamora (*Surveyor On Board*)

Tanggal : 17 April 2020

Tempat : Kamar *Surveyor*

---

Isi Hasil Wawancara

1. Bagaimana penanganan muatan batubara bersuhu tinggi dengan cara *cooling down*?

Jawab : “Nanganin muatan suhu tinggi ya paling cuman *coling down* jalan satu-satunya, gen, kalo ga ya di trimming pelan-pelan gen sambil disiram air laut buat ngurangin suhu nya”

2. Apa saja kendala atau permasalahan yang terjadi ketika berlangsungnya preoses *cooling down* batubara?

Jawab : “Kalau di samarinda ya yang paling utama karena di sini panas nya menyengat gen, yang kedua mungkin pihak kapal nya yang agak tidak setuju dipakai *crane* nya untuk trimming’

3. Apa saja upaya dalam menanggulangi kendala atau permasalahan yang terjadi dalam proses *cooling down*?

Jawab : “Kalau di kapal ini syukur nya shipper mau untuk melakukan *cooling down* walaupun cuman di trimming sama *dozer* sama *grab* kapal, shipper juga mau memberikan bahan pangan selama proses *cooling down* diatas kapal”

## LAMPIRAN 12

### Lampiran Gambar



Kantor PT. IDT Cabang Samarinda  
Sumber: Dokumen Pribadi



MV RHL Julia  
Sumber: Dokumen Pribadi



Proses pengecekan suhu pada muatan batubara  
Sumber : Dokumen Pribadi



Suhu batubara melebihi batas normal

Sumber : Dokumentasi pribadi



Pengecekan suhu setelah proses cooling down

Sumber : Dokumentasi pribadi



Suhu setelah dilakukan proses *cooling down*

Sumber : Dokumentasi pribadi





*Cooling Down dengan floating crane*  
Sumber : Dokumen pribadi



*Cooling Down dengan dozer*  
Sumber : Dokumen pribadi



*Cooling Down dengan cairan kimia*  
Sumber : Dokumen pribadi

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



**Nama** : MUHAMMAD SYAFIQ ALDO  
**NIT** : 541711306493 K  
**Tempat/Tanggal lahir** : Blora, 01  
**Januari 1998**  
**Jenis kelamin** : Laki-laki  
**Agama** : Islam  
**Nama Ayah** : HERI SUNARTO  
**Nama Ibu** : UMI KALSUM  
**Alamat** : Jl. Pemuda No.40, Kec. Blora, Blora,  
Jawa Tengah.

### Riwayat Pendidikan

1. SD KEDUNG JENAR : Tahun 2005- 2011
2. SMPN 2 BLORA : Tahun 2011 - 2014
3. SMAN 1 BLORA : Tahun 2014 - 2017
4. PIP Semarang : Tahun

### 2017 - 2020 | Pengalaman Praktek Laut

1. Perusahaan Pelayaran : PT. Indo Dharma Transport
2. Masa Praktek Darat : 09 Agustus 2019 – 19 Juli 2020