



**PERUBAHAN PROSES PELAYANAN KEDATANGAN
KAPAL ASING DI TANJUNG BUYUT ANCHORAGE
AKIBAT PANDEMI COVID-19**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

OCTARIO NUR VAJRIN

541711306499 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2021**

HALAMAN PERSETUJUAN

PERUBAHAN PROSES PELAYANAN KEDATANGAN KAPAL ASING DI TANJUNG BUYUT *ANCHORAGE* AKIBAT PANDEMI *COVID-19*

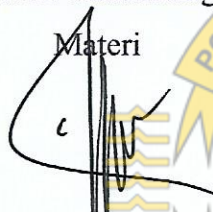
Disusun Oleh:

OCTARIO NUR VAJRIN
541711306499 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang, ... 2 SEPTEMBER 2021

Dosen Pembimbing I

Materi



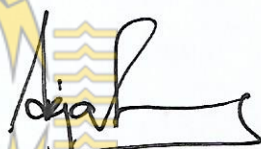
NUR ROHMAH, SE., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II

Penulisan



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan



NUR ROHMAH, SE., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Perubahan Proses Pelayanan Kedatangan Kapal Asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* Akibat Pandemi *Covid-19*” karya :

Nama : Octario Nur Vajrin

NIT : 541711306499 K

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

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari JUMAT tanggal 3 SEPTEMBER 2021

Semarang, JUMAT 3 - 09 - 2021

Penguji I



FITRI KENSIWI, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19660702 198103 2 009

Penguji II



NUR ROHMAN, SE., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 001

Penguji III



RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001

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 : Octario Nur Vajrin

NIT : 541711306499 K

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

Skripsi dengan judul “Perubahan Proses Pelayanan Kedatangan Kapal Asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* Akibat Pandemi *Covid-19*”

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

Semarang, 1 SEPTEMBER 2021

Yang menyatakan,



OCTARIO NUR VAJRIN
NIT. 541711306499 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Selalu ingat bahwa hasil kecil akan membawa keberhasilan yang besar pada saat kita mau bersyukur akan prosesnya dan tetap melanjutkan perjuangan walaupun hasilnya belum maksimal”.

(Fardiyandi)

Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta, Bapak Suparjo dan Ibu Suwarti.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Nur Rohmah SE., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Penulisan.
5. Rekan seperjuangan Taruna dan Taruni angkatan 54 Khususnya kelas TALK VIII C.

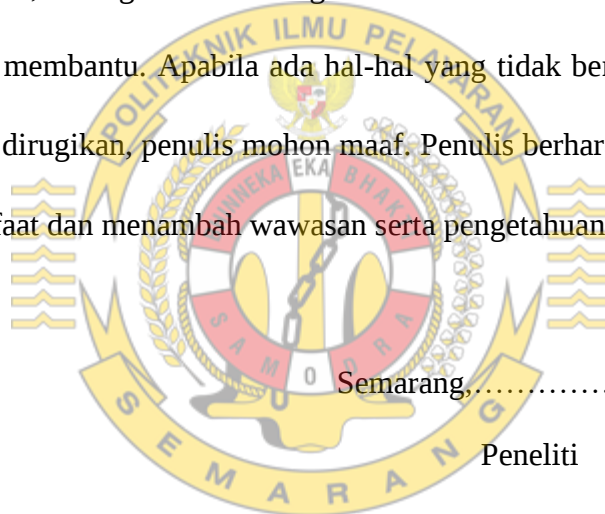
PRAKATA

Puji Tuhan dan syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, berkat limpahan berkat, rezeki serta karuniaNya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini mengambil judul **“Perubahan Proses Pelayanan Kedatangan Kapal Asing Di Tanjung Buyut Anchorage Akibat Pandemi Covid-19”** dan penulisannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam menyelesaikan penelitian ini banyak pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan dan masukan sehingga skripsi ini terwujud. Oleh karena itu peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada :

1. Kedua orang tua saya Bapak Suparjo dan Ibu Suwarti yang telah mendoakan serta memberikan motivasi untuk selalu berusaha disetiap keadaan, membimbing dan memberi semangat serta tidak pernah berhenti mengingatkan untuk selalu meminta pertolongan kepada Allah SWT.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sekaligus Dosen Pembimbing I.

4. Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing II yang dengan sabar telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
5. Seluruh Dosen PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
6. PT. Indo Dharma Transport Cabang Palembang yang telah memberikan kesempatan serta dukungan untuk melaksanakan penelitian dan Praktek Darat.
7. Seluruh teman-teman angkatan LIV terkhusus kelas TALK VIII C yang memberikan semangat, hiburan dan panduan dalam penyusunan skripsi ini.

Akhir kata, semoga Tuhan Yang Maha Esa membalas kebaikan semua pihak yang telah membantu. Apabila ada hal-hal yang tidak berkenan atau pihak lain yang merasa dirugikan, penulis mohon maaf. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.



Semarang,.....

Peneliti

OCTARIO NUR VAJRIN
NIT. 541711306499 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
DAFTAR TABEL	xi
INTISARI	xii
ABSTRACT	xiii
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
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	4
BAB II. LANDASAN TEORI	8
2.1. Tinjauan Pustaka	8
2.2. Kerangka Pikir Penelitian	18

BAB III. METODE PENELITIAN	19
3.1. Metode penelitian	19
3.2. Fokus dan Lokus Penelitian	20
3.3. Sumber data	21
3.4. Teknik Pengumpulan Data	22
3.5. Teknik Keabsahan Data	25
3.6. Teknik Analisis Data	25
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	27
4.1. Hasil Penelitian	27
4.2. Analisa Masalah	34
4.3. Pembahasan Masalah	35
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	51
5.1. Simpulan	51
5.2. Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1	Kerangka Pikir.....	18
Gambar 4. 1	Kantor PT. Indo Dharma Transport Cabang Palembang	28
Gambar 4.2	Struktur Organisasi PT. Indo Dharma Transport Cabang Palembang	30
Gambar 4.3	<i>Notice of Readiness (NOR)</i>	40
Gambar 4.4	PM. Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Palembang	41
Gambar 4.5	Penetapan 2 Area Labuh (<i>Quarantine Zone dan Loading Point</i>) ..	43
Gambar 4.6	Pengecekan Suhu Badan Terhadap Crew Kapal	46
Gambar 4.7	<i>Health Alert Card (HAC)</i> atau kartu kewaspadaan kesehatan	48
Gambar 4.8	<i>Free Pratique</i>	49



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut
- Lampiran 2 Laporan Kedatangan Kapal
- Lampiran 3 Kantor KSOP Wilayah Kerja Tanjung Api-Api
- Lampiran 4 Kantor KKP Kelas II Palembang
- Lampiran 5 Catatan Temperature Suhu Badan *Crew* Kapal
- Lampiran 6 *Statement of Fact (SOF)*
- Lampiran 7 Wawancara Dengan Kepala Operasional
- Lampiran 8 Wawancara Dengan Petugas Karantina
- Lampiran 9 Wawancara Dengan Pandu



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Sarana dan Prasarana PT. Indo Dharma Transport Cabang Palembang	33
-----------	---	----



INTISARI

Vajrin, Octario Nur. 2021. NIT : 541711306499 K. “*Perubahan Proses Pelayanan Kedatangan Kapal Asing Di Tanjung Buyut Anchorage Akibat Pandemi Covid-19*”, Program Diploma IV, Tata laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E., M.M, dan Pembimbing II : Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar

Pandemi *Covid-19* yang telah memasuki wilayah Indonesia berdampak terhadap datangnya kapal asing. Setiap kapal asing yang masuk ke pelabuhan Indonesia harus melalui pemeriksaan yang bertujuan untuk mengantisipasi serta menekan angka penyebaran *Covid-19*. KKP Kelas II Palembang menerbitkan surat edaran yang berisi tentang penerapan proses perubahan pelayanan kedatangan bagi setiap kapal asing yang memasuki wilayah Tanjung Buyut *Anchorage*, dan akan melakukan kegiatan muat. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menganalisis pelayanan kedatangan kapal asing di Tanjung Buyut *Anchorage* sebelum pandemi *Covid-19*, dan untuk menganalisis pelayanan kedatangan kapal asing di Tanjung Buyut *Anchorage* pada saat pandemi *Covid-19*.

Penelitian ini diambil menggunakan metode deskriptif kualitatif. Dengan mendeskripsikan mengenai perubahan proses pelayanan kedatangan kapal asing di Tanjung Buyut *Anchorage* akibat pandemi *Covid-19*. Pengumpulan data dilakukan dengan observasi, wawancara (kepala operasional, petugas karantina, pandu), dan dokumentasi.

Hasil penelitian yang didapat yaitu proses pelayanan kedatangan kapal asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* sebelum pandemi *Covid-19* adalah bahwa setiap kapal asing yang akan memasuki wilayah Tanjung Buyut *Anchorage* wajib dibawa oleh pandu terlebih dahulu sebelum kemudian lego jangkar di area *Loading Point*. Setelah kapal selesai lego jangkar dilakukan pemeriksaan oleh pihak otoritas pelabuhan, dan jika dinyatakan aman kapal diijinkan untuk melakukan kegiatan muat. Proses pelayanan kedatangan kapal asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* pada saat pandemi *Covid-19* terbagi dalam dua wilayah labuh jangkar yaitu *quarantine zone* dan *loading point*. Pemeriksaan kapal dilakukan petugas karantina, petugas otoritas pelabuhan dan dilanjutkan oleh petugas pemeriksa lainnya. Selesai dilaksanakan pemeriksaan dan dinyatakan aman, pihak kepanduan membawa kapal masuk ke wilayah labuh jangkar yang telah ditentukan dan siap mulai kegiatan muat.

Kata Kunci: Pelayanan Kedatangan, Kapal Asing. *Covid-19*.

ABSTRACT

Vajrin, Octario Nur 541711306499 K, 2021, “Changes in the Service Process for the Arrival of Foreign Ships at Tanjung Buyut Anchorage Due to the Covid-19 Pandemic”, Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Nur Rohmah SE., MM, Advisor II: Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar.

The Covid-19 pandemic that has entered Indonesian territory has an impact on the arrival of foreign ships. Every foreign ship entering Indonesian ports must go through inspections aimed at anticipating and suppressing the spread of Covid-19. KKP Class II Palembang issued a circular containing the implementation of the process of changing the arrival service for every foreign ship entering the Tanjung Buyut Anchorage area, and will carry out loading activities. The purpose of this study is to analyze the service for the arrival of foreign ships at Tanjung Buyut Anchorage before the Covid-19 pandemic, and to analyze the service for the arrival of foreign ships at Tanjung Buyut Anchorage during the Covid-19 pandemic.

This research was taken using a qualitative descriptive method. By describing the changes in the service process for the arrival of foreign ships at Tanjung Buyut Anchorage due to the Covid-19 pandemic. Data collection is done by observation, interviews (head of operations, quarantine officers, scouts), and documentation.

The results of the research obtained, namely the service process for the arrival of foreign ships at Tanjung Buyut Anchorage before the Covid-19 pandemic was that every foreign ship that would enter the Tanjung Buyut Anchorage area had to be brought by scouts first before anchoring in the Loading Point area. After the ship has finished anchoring, an inspection is carried out by the port authority, and if it is declared safe the ship is allowed to carry out loading activities. The service process for the arrival of foreign ships at Tanjung Buyut Anchorage during the Covid-19 pandemic was divided into two anchorage areas, namely the quarantine zone and loading point. The inspection of the ship is carried out by quarantine officers, port authority officers and continued by other inspectors. After the inspection is complete and it is declared safe, the scouting party brings the ship into the designated anchorage area and is ready to start loading activities.

Keywords: Arrival Service, Foreign Ship. Covid-19.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang sebagian besar wilayahnya berupa lautan. Oleh sebab itu angkutan laut dan pelabuhan beserta fasilitasnya merupakan sarana yang penting dalam mendukung arus perdagangan, baik perdagangan antar pulau dalam wilayah Indonesia maupun perdagangan luar negeri.

Pada akhir tahun 2019 muncul sebuah virus yang merebak dan mengakibatkan hampir seluruh negara terdampak sehingga Organisasi Maritim Internasional (IMO) menerbitkan sejumlah rekomendasi, menyusul deklarasi “Keadaan Darurat Global” dari Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) atas berjangkitnya Corona Virus (Covid-19). Covid-19 adalah suatu kelompok virus yang dapat menyebabkan penyakit pada hewan dan manusia. Covid-19 menyebabkan infeksi saluran nafas pada manusia mulai dari batuk pilek hingga yang lebih serius seperti *Middle East Respiratory Syndrome (MERS)* dan *Serve Scute Respiratory Syndrome (SARS)*. Gejala- gejala Covid-19 yang paling umum adalah demam, batuk kering dan rasa lelah. Gejala lainnya yang lebih jarang dan mungkin dialami beberapa pasien meliputi rasa nyeri dan sakit, hidung tersumbat, sakit kepala, konjungtivitis, sakit tenggorokan, diare, kehilangan indera penciuman, ruam pada kulit, dan perubahan warna jari

tangan atau kaki. Gejala-gejala yang dialami biasanya muncul secara bertahap. WHO pada 30 Januari 2020 mendeklarasikan berjangkitnya *Covid-19* sebagai situasi darurat global atau *Public Health Emergency of International Concern (PHEIC)*¹⁷.

Sektor transportasi adalah salah satu garda terdepan yang terimbas *Covid-19* ini. Penundaan berbagai aktivitas logistik akibat dari *Covid-19* terhadap *Global Shipping* serta sektor logistik dan ekonomi secara umum sudah sangat terasa. Hal ini diyakini memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap kondisi perekonomian global secara menyeluruh. Pandemi *Covid-19* telah memberikan dampak nyata yang mempengaruhi kondisi *Supply Chain* secara umum, serta industri kemaritiman di Indonesia secara khususnya.

Situasi Darurat Global yang dimaksud WHO adalah peristiwa luar biasa yang berisiko mengancam kesehatan masyarakat negara lain melalui penularan penyakit lintas batas negara sehingga membutuhkan tanggapan internasional yang terkoordinasi. WHO tidak merekomendasikan pembatasan perjalanan atau perdagangan antar negara. Sikap dari Pemerintah Indonesia adalah melakukan tindakan untuk membatasi risiko penyebaran *Covid-19* tanpa pembatasan terhadap lalu lintas barang internasional sejalan dengan rekomendasi dari IMO dan WHO. Konsekuensinya adalah Kementerian

Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (DJPL) menyatakan akan mengawasi secara ketat pelaksanaan rekomendasi IMO dan WHO terkait peningkatan pengawasan dan pencegahan terhadap masuknya *Covid-19* ke tanah air terutama penyebaran yang melalui jalur-jalur pelayaran international.

Kantor kesehatan pelabuhan kelas II Palembang selama adanya pandemi *Covid-19* menerbitkan surat edaran yang berisi tentang penerapan proses perubahan pelayanan kedatangan untuk seluruh kapal asing yang memasuki wilayah Tanjung Buyut *Anchorage*, yang akan melakukan kegiatan bongkar muat.

Dari latar belakang tersebut penulis melaksanakan penelitian yang berjudul. **“Perubahan Proses Pelayanan Kedatangan Kapal Asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* Akibat Pandemi *Covid-19*”.**

1.2. Rumusan Masalah

Pada penulisan karya ilmiah perumusan masalah merupakan hal yang penting dikarenakan akan memudahkan dalam melakukan penelitian dan mencari jawaban yang lebih akurat. Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka penulis merumuskan rumusan masalah sebagai berikut :

- 1.2.1. Bagaimana proses pelayanan kedatangan kapal asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* sebelum pandemi *Covid-19* ?
- 1.2.2. Bagaimana proses pelayanan kedatangan kapal asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* pada saat pandemi *Covid-19* ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah :

- 1.3.1. Untuk menganalisis pelayanan kedatangan kapal asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* sebelum pandemi *Covid-19*
- 1.3.2. Untuk menganalisis pelayanan kedatangan kapal asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* pada saat pandemi *Covid-19*

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan akan memberikan hasil yang bermanfaat sebagai berikut :

1.4.1. Manfaat Teoritis

Sebagai sumbangsih pemikiran yang bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya tentang perubahan prosedur pelayanan kedatangan kapal asing akibat pandemi *Covid-19*

1.4.2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan maupun referensi bagi instansi terkait dalam pelayanan kedatangan kapal asing pada saat pandemi *Covid – 19* agar berjalan dengan baik dan tidak ada pihak yang dirugikan.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam skripsi ini dibagi dalam lima bab, yaitu :

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 berisi landasan teori berisi tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait dalam obyek penelitian serta kerangka pemikiran yang memaparkan tentang alur atau proses pemikiran untuk proses memecahkan masalah penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang metode penelitian yang dipergunakan penulis dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari fokus dan lokus penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik keabsahan data, dan teknik analisis data yang merupakan cara yang digunakan penulis untuk mengumpulkan data sesuai tujuan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan tentang gambaran umum dan data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta hasil survey termasuk pengolahan data tentang penyebab timbulnya masalah serta pembahasan terperinci dari permasalahan.

BAB V PENUTUP

Bab ini terdiri dari simpulan dan saran. Simpulan merupakan ringkasan dari keseluruhan permasalahan sehingga dapat diambil poin-poin pemecah masalah secara ringkas. Saran adalah gagasan atau pendapat penulis dalam menghadapi permasalahan yang terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Pengertian Kapal

Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Keputusan Menteri 14 tahun 2002 (Bab I pasal 1) menjelaskan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Capt. R. P. Suyono (2007), kapal-kapal niaga yang beroperasi di dunia untuk melakukan pengangkutan barang banyak jenisnya, karena jenis barang niaga yang harus diangkut oleh kapal juga tidak terbatas. Kapal dagang dibagi menjadi *tramper* dan *liner*. *Tramper* adalah kapal dengan tujuan, rute, dan jadwal tidak tetap sedangkan *liner* adalah kapal yang memiliki tujuan, rute, dan jadwal yang tetap. Berdasarkan jenisnya, kapal dagang dapat dibagi menjadi:

2.1.1.1. *Full Container Vessel* (Kapal Peti Kemas)

Kapal ini khusus dibuat mengangkut peti kemas (*container*) dengan rongga-rongga di lambung kapalnya. Rongga tersebut berfungsi sebagai tempat penyimpanan *container*. *Container* dimasukan ke dalam rongga menggunakan crane dari kapal ataupun *crane* dari Terminal Peti Kemas. *Container* disusun sesuai dengan rencana pemuatan atau *stowage plan*. Oleh karena itu, kapal ini bisa mempunyai alat bongkar atau muat sendiri dan dapat juga memakai *shore crane* dan *gantry crane* dari darat untuk memuat dan membongkar peti kemas.

2.1.1.2. *General Cargo Breakbulk Vessel* (Kapal Kargo Curah Umum)

Menurut sejarahnya kapal ini mula-mula beroperasi sebagai kapal angkut serba guna, sebelum ada kapal petikemas dan kapal-kapal lain yang memang dibuat demi efisiensi. Kapal *general cargo* tidak memerlukan terminal khusus untuk bongkar/muat. Oleh karena itu, jenis kapal ini masih sering dipakai. Kapal ini banyak berfungsi sebagai *tramper* karena harganya murah dan dapat mengangkut muatan ke segala penjuru dunia.

2.1.1.3. Kapal RoRo (*Roll on, Roll off*)

Kapal RoRo adalah kapal yang dirancang untuk muat bongkar barang ke kapal diatas kendaraan roda. Kapal yang termasuk jenis RoRo antara lain kapal ferry dan kapal pengangkut mobil (*car ferry*). Kapal ini banyak gunanya karena semua yang dapat diletakkan diatas kendaraan beroda dapat masuk, termasuk petikemas dengan kendaraan penariknya, muatan berat, *project cargo*, muatan *oversize*, dan lain sebagainya.

2.1.1.4. *Lighter Carrier* (Tongkang)

Kapal ini memiliki lambung datar dan biasanya bermuatan batubara, pasir, tanah, dan kayu. Kapal ini tidak memiliki mesin sehingga harus ditarik dengan Tug Boat agar dapat bergerak.

2.1.1.5. Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Kapal tunda memiliki tenaga yang lebih besar dari ukurannya dan digunakan untuk menarik atau mendorong sebuah kapal. Kapal tunda biasanya menarik tongkang (*barge*).

2.1.1.5. Kapal Derek (*Floating Crane*)

Kapal ini memiliki kegunaan untuk mengangkat beban berat. Kapal ini sering beroperasi di laut lepas dan *crane* pada kapal ini dapat berputar.

2.1.1.6. *Bulk Carrier* (Pengangkut Muatan Curah)

Kapal ini memiliki kapasitas untuk mengangkut komoditas muatan curah. Muatan curah disimpan pada palka. Palka menurut KBBI adalah tempat untuk menyimpan yang terdapat pada ruang kapal. Pada umumnya muatan pada kapal jenis ini sangat beragam, jenis muatan tersebut seperti bijih tambang, biji tumbuhan, gula pasir, pupuk.

2.1.1.7. *Kapal Perang* (War Ship)

Kapal perang digunakan untuk kepentingan militer dan pertahanan negara. Kapal ini sering beroperasi khususnya di wilayah perbatasan negara. Kapal ini biasanya memiliki kapal induk yang digunakan sebagai pusat komando militer pada kapal perang yang lainnya.

2.1.1.8. *Kapal Tanker*

Kapal jenis ini digunakan khusus untuk mengangkut minyak ataupun olahan lainnya. Kapal ini memiliki pipa yang berfungsi untuk menyalurkan muatan cair ke dalam tanki muatan yang ada di kapal.

2.1.1.9. *Passanger ship* (Kapal Penumpang)

Kapal penumpang adalah kapal yang dibangun dan dikonstruksikan serta mempunyai fasilitas akomodasi untuk mengangkut penumpang lebih dari 12 orang. Di perairan

Indonesia sendiri, dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang untuk angkutan antar pulau sangat dibutuhkan.

2.1.2. Pengertian Kapal Asing

Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Berdasarkan pengertian tersebut, setiap kapal asing yang memasuki wilayah Indonesia memerlukan penanganan khusus. Maksud dari penanganan khusus yaitu dalam proses pelayanan kedatangan kapal.

2.1.3. Pengertian Anchorage

Anchorage adalah tempat berlabuhnya kapal-kapal yang sedang menunggu proses penyelesaian perizinan/pelayanan di Pelabuhan. Area ini biasanya terletak tidak jauh dari perairan pelabuhan, seperti yang dikemukakan oleh D.A. Lasse, dalam buku “Manajemen Kepelabuhanan” (2014) bahwa pelabuhan diartikan juga sebagai area tempat kapal dapat melakukan kegiatan permuatan atau pembongkaran kargo, termasuk dalam area dimaksud suatu lokasi di mana kapal dapat antri menunggu giliran atau tunggu perintah aktivitas. Pengertian Hopkins tentang pelabuhan mencakup lokasi perairan tempat menunggu yang disebut sebagai lokasi labuh jangkar (*anchorage area*). Lokasi perairan labuh jangkar merupakan bagian dari lingkungan kerja pelabuhan.

2.1.3.1. Fungsi *Anchorage Point* di Indonesia.

Pemuatan batubara di Indonesia seluruhnya menggunakan jasa angkutan laut baik untuk ekspor maupun di dalam negeri. Kapal yang mengangkut batubara biasanya memiliki kedalaman kapal (*draft*) yang cukup dalam yaitu 12m-16m sedangkan pelabuhan tempat pemuatan batubara di Indonesia sebagian besar hanya memiliki kedalaman perairan 5m-8m saja. Pemuatan batubara di pelabuhan tidak bisa dilakukan karena *draft* kapal besar terlalu tinggi sehingga tidak memungkinkan untuk masuk ke alur sungai menuju ke *jetty* batubara. Kondisi alur sungai yang jauh dan dangkal menyebabkan kapal besar tidak dapat sandar di *jetty* dan tidak dapat melakukan bongkar muat sehingga kapal besar melakukan labuh jangkar di *anchorage point* untuk melakukan *transshipment* dari kapal yang lebih kecil.

2.1.4. Pelayanan Kedatangan Kapal Asing

Proses pelayanan kedatangan kapal asing di area labuh, diperlukan jasa dari perusahaan keagenan guna mengurus segala kebutuhan kapal mulai dari persiapan, sebelum, hingga tiba di area labuh. Persiapan yang harus dilakukan adalah dengan melakukan pemberitahuan tentang kedatangan kapal pada instansi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Kantor Kesehatan

Pelabuhan, Bea Cukai, Imigrasi dan PT. Pelabuhan Indonesia. Selain itu agen juga harus mempersiapkan segala kebutuhan untuk berlabuhnya kapal. Misalnya, tempat labuh dan jasa pandu. Segala persiapan untuk proses berlabuhnya kapal ini perlu dilakukan sedini dan sebaik mungkin sebelum kapal tiba, guna menghindari berbagai hambatan yang menyebabkan proses labuh kapal tidak berjalan lancar.

2.1.4.1. Sebelum Kapal Tiba

2.1.4.1.1. Agen pelayaran harus mengajukan permintaan pelayanan terlebih dahulu secara *online* kepada

PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) berupa dokumen permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB). Jenis pelayanan meliputi labuh/tambat, pandu/tunda dan air kapal maksimal 12 jam sebelum kapal tiba.

2.1.4.1.2. Berdasarkan PPKB, Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) berkoordinasi dengan kantor kepanduan,

armada, perencanaan dan pengendalian operasi untuk memastikan kesiapan petugas dan kesiapan alat. Dokumen PPKB juga disampaikan ke bagian keuangan untuk penetapan uang pertanggungans beserta pembayaran.

2.1.4.1.3. Bagian armada, perencanaan dan pengendalian operasi memberikan respon berupa alokasi kapal tunda, tempat tambat dan petugas maksimal 30 menit setelah pengajuan PPKB sedangkan bagian keuangan memberikan respon bahwa pengguna jasa telah menyelesaikan kewajiban pembayaran uang pertanggungan.

2.1.4.1.4. PPSA kemudian menetapkan PPKB kedatangan. PPKB ditetapkan dan diupload ke *website* Pelindo, sehingga agen pelayaran dapat mengetahui status PPKB.

2.1.5.1.5. Kepanduan mengeluarkan Surat Perintah Kerja (SPK) untuk dapat melakukan pelayanan jasa pemanduan, penundaan, dan penambatan.

2.1.4.2. Pada Saat Kapal Tiba

2.1.2.2.1 *Team* pemeriksa yang terdiri dari Syahbandar, Bea Cukai, Imigrasi, Karantina melaksanakan pemeriksaan diatas kapal.

2.1.2.2.2. Agen pelayaran naik kapal dan mengambil surat-surat kapal untuk keperluan *clearance in* dikantor syahbandar. Selama kapal berada di pelabuhan

surat-surat kapal tetap disimpan syahbandar sampai kapal akan meninggalkan pelabuhan.

2.1.2.2.3. Agen pelayaran melakukan kegiatan sesuai dengan pengajuan yang telah disetujui oleh Pelindo.

2.1.2.2.4. Setelah *team* pemeriksa turun dari atas kapal dengan catatan tidak ada masalah, maka kapal siap untuk melakukan kegiatan pemuatan Batu bara.

2.1.6. Pengertian Pandemi Covid-19

Pandemi merupakan sebuah epidemi yang telah menyebar ke berbagai benua dan negara. Epidemi adalah sebuah istilah yang telah digunakan untuk mengetahui peningkatan jumlah kasus penyakit secara tiba-tiba pada suatu populasi area tertentu.

Kata *pandemic* dalam bahasa Indonesia “pandemi” adalah kondisi dimana penyakit menular menyebar dengan cepat dari manusia ke manusia di banyak tempat di dunia. Istilah pandemi tidak digunakan untuk menunjukkan tingginya tingkat suatu penyakit, melainkan hanya memperlihatkan tingkat penyebarannya saja. Menurut *World Health Organization* (WHO), pandemi terjadi jika telah memenuhi tiga kondisi yakni, munculnya penyakit baru pada penduduk, menginfeksi manusia, menyebabkan penyakit berbahaya,

dan penyakit dapat menyebar dengan mudah hingga berkelanjutan diantara manusia. Sejak Jumat 9 (28/2/2020) WHO telah menaikkan status risiko virus corona ke level tertinggi karena penyebarannya yang cepat ke sejumlah negara (Ibadurrahman, 2020: 25).

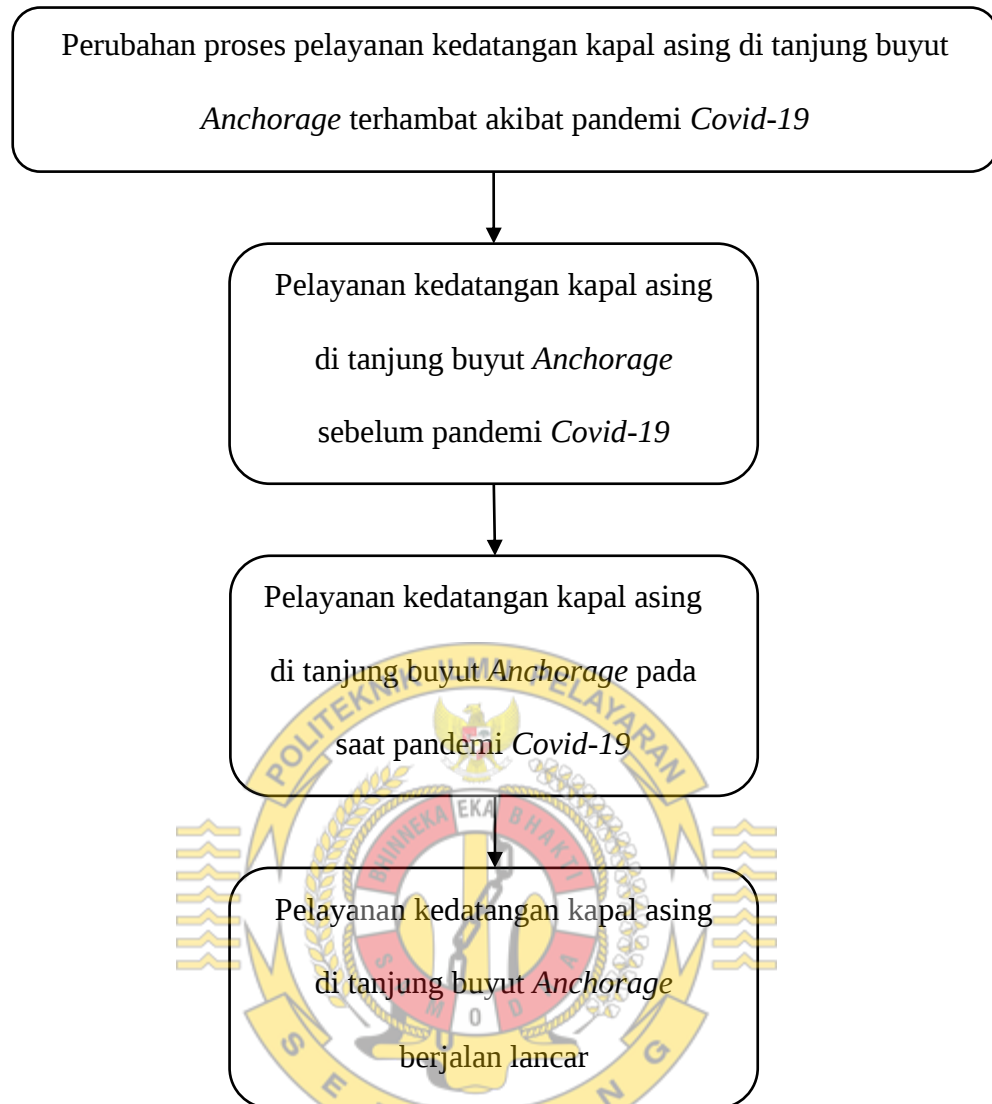
Coronavirus Disease (Covid-19) adalah sebuah nama baru yang diberikan oleh *World Health Organization* (WHO) bagi pasien dengan infeksi virus novel corona 2019 yang pertama kali dilaporkan dari kota Wuhan, China pada akhir 2019. Corona virus adalah suatu kelompok virus yang dapat menyebabkan penyakit pada hewan dan manusia. Beberapa jenis corona virus diketahui menyebabkan infeksi saluran nafas pada manusia mulai dari batuk pilek hingga yang lebih serius seperti *Middle East Respiratory Syndrome* (MERS) dan *Severe Acute Respiratory Syndrome* (SARS).

Otoritas China mengkonfirmasi bahwa mereka telah mengidentifikasi sebuah virus baru yang bernama novel corona virus (2019-nCoV) di tanggal 7 Januari 2020 hingga pada tanggal 11 Maret 2020, WHO menyatakan *Covid-19* (Novel corona disease) sebagai pandemi. Dampak virus ini sangat besar, tidak hanya dampak terhadap kesehatan, tetapi juga dampak terhadap finansial dan sosial secara keseluruhan.

Dikutip dari data McKinsey, bahwa China adalah tujuan ekspor terbesar untuk 33 negara dan sumber impor terbesar untuk 65 negara, dengan *share* terhadap perdagangan komoditas dunia sebesar 11.4% di tahun 2017. Dengan kondisi tersebut, keberadaan *Covid-19* di China berdampak sangat besar terhadap jalannya rantai perdagangan dunia. Perdagangan dunia, sebagian besar komoditasnya diangkut melalui transportasi laut yang dikelola oleh perusahaan pelayaran. Berdasarkan data *International Chamber Of Shipping*, industri pelayaran bertanggung jawab atas pengangkutan komoditas sekitar 90% dari total perdagangan dunia. Kemunculan *Covid-19* sangat berimbas terhadap industri pelayaran saat ini.

Covid-19 mengakibatkan berkurangnya volume pengangkutan dan utilisasi kapal tidak optimal. Dikutip dari *ship-technology*, saat ini perusahaan pelayaran telah membatalkan 21 pelayaran untuk rute perdagangan AS-Asia Pasifik dikarenakan rendahnya permintaan pengangkutan komoditas di China. Pembatalan tersebut merupakan tambahan dari 66 pembatalan yang telah terjadi selama tahun baru imlek 2019. Untuk rute perdagangan Asia, Eropa, terdapat 61 pelayaran yang dibatalkan, sehingga mengakibatkan pengurangan yang signifikan.

2.2. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.2 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

5.1.1. Proses pelayanan kedatangan kapal asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* sebelum pandemi *Covid-19* adalah bahwa setiap kapal asing yang akan memasuki wilayah Tanjung Buyut *Anchorage* wajib dibawa oleh pandu terlebih dahulu sebelum kemudian lego jangkar di area *Loading Point*. Setelah kapal selesai lego jangkar dilakukan pemeriksaan oleh pihak otoritas pelabuhan, dan jika dinyatakan aman kapal diijinkan untuk melakukan kegiatan muat.

5.1.2. Proses pelayanan kedatangan kapal asing Di Tanjung Buyut *Anchorage* pada saat pandemi *Covid-19* terbagi dalam dua wilayah labuh jangkar yaitu *quarantine zone* dan *loading point*. Pemeriksaan kapal dilakukan petugas karantina, petugas otoritas pelabuhan dan dilanjutkan oleh petugas pemeriksa lainnya. Selesai dilaksanakan pemeriksaan dan dinyatakan aman, pihak kepanduan membawa kapal masuk ke wilayah labuh jangkar yang telah ditentukan dan siap mulai kegiatan muat.

5.2. SARAN

5.2.1. Koordinasi antara seluruh pihak yang berkaitan akan pelayanan kedatangan kapal asing di wilayah Tanjung Buyut *Anchorage* sebaiknya dilakukan lebih intensif sehingga setiap perubahan yang

terjadi, entah itu karena pandemi *Covid-19* atau hal lain bisa diketahui dan diantisipasi dengan segera serta dapat dievaluasi dengan cepat apabila pelayanan belum optimal.

- 5.2.2. Seluruh pihak terkait pelayanan kedatangan kapal asing hendaknya lebih memperhatikan fasilitas pendukung seperti penambahan sarana transportasi untuk para petugas pemeriksa, serta penambahan pegawai untuk petugas pemeriksa kapal asing akibat adanya perubahan pelayanan pada saat pandemi *Covid-19* di Tanjung Buyut Anchorage, supaya bila terjadi lonjakan kedatangan kapal asing proses pelayanan tidak terhambat dan bisa dilakukan secara baik.



DAFTAR PUSTAKA

- Afifudin, 2012, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Pustaka Setia, Bandung.
- Azwar, Saifudin. 2004, *Data Primer dan Data Sekunder*.
- Best, John W. 1982, *Metodologi Penelitian dan Pendidikan*, Usaha Nasional, Surabaya.
(Sumandinata, 2005:74).
- Capt. R. P. Suyono, M.Mar. 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*, Jakarta.
- Dezin dan Lincoln. 1987, *Handbook of Qualitative Research*, SAGE Publication, United Kingdom.
- Fathoni, Abdurrahmat. 2005:104, *Pengertian Observasi*.
- Fathoni, Abdurrahmat. 2006:112, *Sumber Data*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Hadi, Sutrisno. 2015:136, *Pengertian Observasi*.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), *Pengertian Kapal Curah (Bulk Carrier)*.
- Keputusan Menteri 14 tahun 2002, (Bab I pasal 1), *Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal*.
- Lasse, D. A. 2014, *Pengertian Anchorage*, Manajemen Kepelabuhanan.
- Margono, 1997:165, *Pengertian Wawancara*.
- McKinsey, 2017, *China Merupakan Negara Terbesar Yang Menjadi Tujuan Komoditi Ekspor Perdagangan Dunia*, International Chamber Of Shipping.
- Nasution, S. 1996:129-130, *Pengertian Teknik Analisis Data*.
- Suparno, Paul. 2014:62, *Pengertian Dokumentasi*.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

LAMPIRAN 01

BC 1.0

RKSP : 030100KPPBC PALEMBANG
Kantor Pabean :
Kelompok :

No Pengajuan : 18092761369920210715000525 Tgl. :-
No BC 1.0 :
No BC 1.1 : Tgl. :-

PT. INDO DHARMA TRANSPORT / 026915538002000
JL. PANGERAN AYIN DH NAJAMUDIN KOMLEK RUKO D'MIRO
BLOK A.10

Nama Sarana Pengangkut : MV VOSCO SKY	Pelabuhan Asal - Transit	Singapore - Singapore	Jml. MBL/MAWB : 0	Bruto :-
No. Voy/Flight : 0	Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya : Palembang/sm.badaruddin(u)		Jml. HBL/HAWB : 0	Volume :-
Bendera : VN / VIET NAM	Perkiraan Waktu Tiba/Brgkt : 16-07-2021 23:00:00/-		Jml. Peti Kemas : 0	GRT/LOA : 29367 / 189.9
No IMO/MMSI/Reg./Pol. : 9236996/457469310/-/-	Waktu Tiba/Bongkar/Muat : -/-		Jml. Kemasan :-	Draft D/B : 1 / 2
No. Pcs	Nama, NPWP, & Alamat Shipper	Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peti Kemas	Urutan Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Muat/Transit/Bongkar
	BUAWB/Lain, Nomor & Tgl PEB			

N I L

Halaman: 1 dari 1

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

BOY

Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut

LAMPIRAN 02



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

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

Nomor : 043/IDT/SHIPPING/PLG/1/2020
Lamp :
Perihal : Pemberitahuan Kedatangan Kapal
MV. NAVIOS ANTHOS

Palembang, 27 Jan 2020

Kepada Yth,
PT. BUKIT ASAM
Attn. Pak Arsyad / Pak H Sianturi

Di -
Palembang

Dengan hormat,

1. Bersama ini kami beritahukan kedatangan kapal keagenan kami yang siap untuk muat batu bara dengan data kapal sebagai berikut :

Nama Kapal	: MV. NAVIOS ANTHOS
Bendera	: PANAMA
Tanda Panggilan	: 3 EPS 5
IMO Number	: 9286906
GRT / DWT / LOA	: 38,871 T/ 75,845 T/ 225 Mtr
Pemilik Kapal	: ANTHOS SHIPPING INC.
ETA Tj. Kampoh	: 29 Januari 2020, 1500 LT
Stowage Plan	: Batu Bara +/- 72,770 MT
Pelabuhan Asal	: FUZHOU
Pelabuhan Tujuan	: KARAIKAL, INDIA

Demikian permohonan ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih

Berikut kami sampaikan Kontak person Operasional Kami ;

- Mr. Andre Aritonang +62. 81210054333 (KA. OPS Jakarta)
- Mr. Muhammad Shefri +62. 81355134264 (KA. OPS Palembang)

Hormat kami,
PT. Indo Dharma Transport,


M. Shefri
Kepala Cabang

Cc : Arsip

Pemberitahuan Kedatangan Kapal

LAMPIRAN 03



Kantor KSOP Wilayah Kerja Tanjung Api-Api

LAMPIRAN 04



Kantor KKP Kelas II Palembang

LAMPIRAN 05

IMO CREW LIST

1. NAME OF SHIP : Glovia Mermald		2. PORT OF ARRIVAL : Tanjung Kampoh, Indonesia		3. DATE OF ARRIVAL: 05-02-2021		4. NATIONALITY OF SHIP: Bahamas		5. PORT OF DEPARTURE : Koh Sichang, Thailand			
SR NO	FULL NAME (as per passport)	RANK	NATIONALITY	DATE OF BIRTH	PALCE OF BIRTH	PORT OF EMBARKATION	DATE OF EMBARKATION	PASSPORT NO	DATE OF EXPIRY	SEAMAN BOOK NUMBER	DATE OF EXPIRY
1	MENTA ANIL KUMAR	MASTER	Indian	17-Oct-59	SIWAN, BHAR	Samarinda, Indonesia	26-Dec-20	Z4405069	27-Aug-27	BY55016	29-Sep-24
2	BALASUBRAMANI SAKTIVEL	CHIEF OFF	Indian	4 Mar-88	CHENNAI, TAMIL NADU	Samarinda, Indonesia	26-Dec-20	P1892050	13-Jul-26	CH55676	30-Apr-28
3	SHAKH RIYAZ AHMED	2 ND OFF	Indian	20 May-80	MUMBAI	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	Z3514548	22-Apr-29	MUM17808	30-Mar-29
4	MISHRA PRAKHAR	3 RD OFF	Indian	20 Feb-96	ALMER	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	M5905392	27-Jan-25	MUM251106	9-Jul-25
5	NATARAJAN NARENDHAR	CHIEF ENG	Indian	16-Apr-84	RAJASTHAN	Samarinda, Indonesia	26-Dec-20	Z4313653	27-Sep-27	CH52227	17-Mar-25
6	SIKDAR SOURAV	2 ND ENG	Indian	25-Jul-84	LUCKNOW	Samarinda, Indonesia	26-Dec-20	Z3376027	26-Aug-25	CL76509	11-Jan-26
7	PANT VISHOR	3 RD ENG	Indian	27-Jan-97	LUCKNOW	Samarinda, Indonesia	26-Dec-20	K9880350	14-Feb-23	MUM235949	18-May-24
8	HIMHAM MUTHUKRISHNAN	CHIEF ENG	Indian	15-Mar-72	NIKAWERATHI	Samarinda, Indonesia	26-Dec-20	N6871500	18-Nov-26	C021429	8-Jan-24
9	PAROSE ANAND FERNANDEZ	BOSUN	Indian	20-Jul-70	PUNNAKAYAL	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	N8136257	25-Feb-26	BY67569	15-Feb-26
10	CHALHAN RAMY	CDTTER	Indian	20-Feb-59	DEORAI,UTTAR PRADESH	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	M6498266	24-Feb-25	MUM224148	9-Oct-23
11	SARKAR SIBHASIS	AB 1	Indian	21-Mar-85	KOLKATA	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	S7335920	9-Sep-28	MUM166195	1-Dec-29
12	KANEKAR CHADAB MDAD	AB 2	Indian	20-Nov-20	RHED	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	Z6193416	30-Nov-30	MUM208520	5-Nov-22
13	SAHANI RAJESH	AB 3	Indian	18-Apr-82	MAHARASHTRA	Samarinda, Indonesia	17-Jan-21	V0389729	4-Nov-30	MUM197133	2-Feb-22
14	D'SOUZA BRIAN	OS 1	Indian	01-Jun-97	MUMBAI	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	N6342440	28-Jan-26	MUM269502	10-Jan-27
15	TANDEL CHIRACKKUMAR JADAVBHAI	OS 2	Indian	27-Apr-95	BILIMORA	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	L4435697	1-Dec-23	MUM 243417	9-Nov-24
16	VASTA MUZAFFAR NAZIR	OILER 1	Indian	22-May-75	RAJASTHAN	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	P1204743	10-Jul-26	MUM33586	29-Jun-26
17	SURYABHAN RAKESH SINGH	OILER 2	Indian	04-May-85	MAHARASHTRA	Taboneo, Indonesia	16-Jan-21	K9256990	17-Feb-23	MUM124758	2-Jan-28
18	JULIUS GUGU PAPARANG	OILER 3	Indonesian	21-Jul-78	POSO	Taboneo, Indonesia	16-Jan-21	C6074211	16-Jan-25	E155328	20-Feb-22
19	MOHAMMAD ISHTIYAK AHMAD	CHCOOK	Indian	10-May-81	BHOPTUPUR	Taboneo, Indonesia	17-Jan-21	V0340779	7-Sep-30	MUM88985	28-Jan-26
20	NEGI VIRENDRA SINGH	MSMN	Indian	25-Jul-97	NAUGHAR BAGESHWAR, UTTARAKHAND	Samarinda, Indonesia	25-Dec-20	P7970818	18-Jun-27	MUM334223	19-Oct-28


 MASTER

Catatan Temperature Suhu Badan Crew Kapal

LAMPIRAN 06



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

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

Time Sheet / Statement of Fact
Working Records

Page 01

Name of Vessel	: MV BAO XIANG LING
Port of Loading	: TANJUNG BUYUT ANCHORAGE, SUMATRA SELATAN, INDONESIA
Port of Discharging	: NANJING POWER PLANT PORT, CHINA
Description of Goods	: INDONESIAN COAL IN BULK
Quantity of Cargo Loaded	: 43,500 MT
Arrived at Outerbar Position	: On The February 22, 2021 at 00.30 hrs
Notice of Readiness Tendered	: On The February 22, 2021 at 00.30 hrs
Free Pratique Granted	: On The February 22, 2021 at 12.15 hrs
Arrived at Loading Point	: On The February 22, 2021 at 14.50 hrs
2nd Notice of Readiness Re-Tendered	: On The February 22, 2021 at 12.15 hrs
3rd Notice of Readiness Re-Tendered	: On The February 24, 2021 at 08.00 hrs
Notice of Readiness Accepted	: AS PER CHARTER PARTY
Commenced Loading	: On The February 24, 2021 at 11.50 hrs
Completed Loading	: On The March 01, 2021 at 18.00 hrs
Completed Final Draft Survey	: On The March 01, 2021 at 19.00 hrs
Completed Shipping Documents	: On The March 01, 2021 at 22.15 hrs
Time Departure/Sailed to Next Port	: On The March 01, 2021 at 23.44 hrs

Date/ Day	Weather	Hatch No.	Working Time	Remarks
February 22, 2021 Monday	Cloudy		00.30 - 00.30 00.30 - 11.25 11.25 - 12.15 12.15 - 12.20 12.20 - 12.30 12.30 - 12.50 12.50 - 00.30 00.30 - 24.00 13.50 - 14.50 14.50 - 15.15	Ship's Arrived and Dropped Anchorage at Outerbar Position (Quarantine Zone) 1st NOR TENDERED Waiting Port Health Quarantine Inspection Port Health Quarantine on board Inspection by Quarantine and Free Pratique Free Pratique Granted Port Health Quarantine off Board Agent and Port Authority on Board Agent and Port Authority Off Board Vessel Arrive Early of Laycan (24-02-2021) Sea Pilot on Board Processing Approaching Loading Point Vessel Dropped Anchorage at Loading Point (Tanjung Buyut Anchorage) 2nd NOR TENDERED Sea Pilot off Board
February 23, 2021 Tuesday	Cloudy		00.00 - 24.00 10.00 16.00 16.45 - 17.35 17.35 - 18.00 18.30	Vessel Arrive Early of Laycan (24-02-2021) Stevedore team on board LCT, Daya Berguna 01 a, side at p, side ship bring loading equipment / mooring line Transfer loading equipment / mooring line from LCT, Daya Berguna to ship deck by C3 LCT, Daya Berguna 01 Cast off Install fender / mooring line at p, side and s, side ship's 1st Bg. Marine Power 3071 / Tb. Marina 2228 a, side at p, side ship

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

PT. BARAMUTARA PRIMA
Shipper

PT INDO DHARMA TRANSPORT

PT. INDO DHARMA TRANSPORT
As Agent

CAPT. TONG ZHEN
Master

Head Office : Jl. Berlin 10, Bladacra - Jatinegara
Jakarta 13330 - Indonesia
Phone : +62.21.8591.4356 Fax : +62.21.8591.4360 / +62.21.8591.4361
Email : info@idh-transport.co.id

Continued to Page 02

Statement of Fact (SOF)

LAMPIRAN 07
HASIL WAWANCARA

Penulis : Octario Nur Vajrin
Narasumber : Boy Pailak (Kepala Operasional)
Tempat : Kantor PT. Indo Dharma Transport Cabang Palembang

Penulis : Selamat siang pak Boy, izin bertanya pak.

Narasumber 1 : Siang Rio. Silahkan mau tanya apa rio?

Penulis : Sebagai pihak yang mengageni kapal asing, bagaimana proses pelayanan kedatangan kapal asing di wilayah Tanjung Buyut *Anchorage* pak?

Narasumber 1 : Untuk proses pelayanannya yang pertama yaitu pemberitahuan rencana kedatangan kapal asing atau penyampaian rencana kedatangan sarana pengangkut itu dilakukan 7 (tujuh) hari sebelum tanggal kedatangan sarana pengangkut agar kita tahu jadwal periode kapal yang akan datang ke depan. Kemudian mengajukan permohonan kedatangan kapal dan dokumen pendukung lainnya guna bertujuan untuk proses verifikasi dan membuat nomor pendaftarannya di Syahbandar itu paling lambat 24 jam sebelum kapal datang, dan jangan lupa untuk memberi informasi kepada petugas otoritas pelabuhan terkait serta pihak kependuan perihal perkiraan waktu kapal akan tiba.

Penulis : Petugas otoritas pelabuhan terkait itu siapa saja pak? dan setelah petugas otoritas pelabuhan terkait serta pihak kependuan mendapat informasi tersebut, kemudian tahapannya apalagi pak?

Narasumber 1 : Petugas otoritas pelabuhan terkait yaitu ada Syahbandar, Karantina, Imigrasi, dan Bea Cukai. Lalu jika sudah mendapat informasi itu seluruh pihak terkait sudah bersiap di area labuh jangkar pada waktu sebelum kapal tiba. Lalu petugas yang pertama naik diatas kapal yaitu kependuan

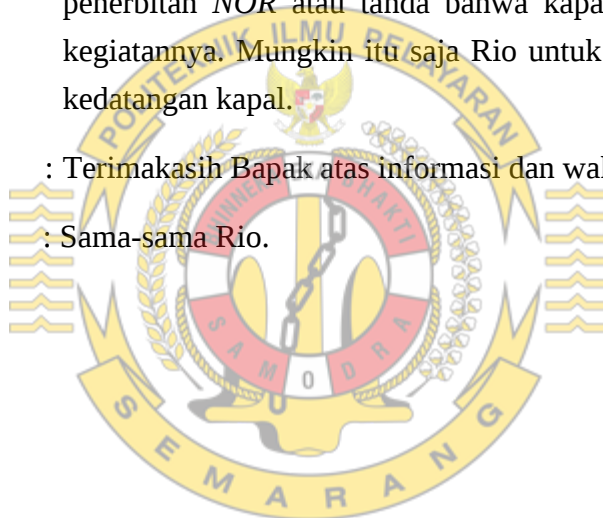
yang bertugas menjemput kapal yang baru saja tiba dan sudah *standby* di *standby point* sebelum kemudian dibawa masuk oleh pandu menuju ke area loading point dan ditentukan titik lego jangkarnya. Setelah itu pandu turun dan memberi informasi posisi kapal lego jangkar kepada kita selaku agen kapal tersebut, dan agen menyampaikan ke tim petugas pemeriksaan kapal untuk segera naik ke kapal untuk melakukan pemeriksaan.

Penulis : Setelah proses pemeriksaan telah selesai dilakukan oleh petugas, langkah selanjutnya apa pak?

Narasumber 1 : Setelah petugas otoritas pelabuhan yang berwenang melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya untuk pemeriksaan diatas kapal, dan dinyatakan kapal telah aman. Kemudian kapten kapal dan agen mengkonfirmasi perihal penerbitan *NOR* atau tanda bahwa kapal siap melakukan kegiatannya. Mungkin itu saja Rio untuk proses pelayanan kedatangan kapal.

Penulis : Terimakasih Bapak atas informasi dan waktu luangnya Pak.

Narasumber 1 : Sama-sama Rio.



LAMPIRAN 07
HASIL WAWANCARA

Penulis : Octario Nur Vajrin
Narasumber : Boy Pailak (Kepala Operasional)
Tempat : Kantor PT. Indo Dharma Transport Cabang Palembang

Penulis : Selamat Pagi pak. Maaf mengganggu waktunya, izin bertanya pak

Narasumber 1 : Iyaa rio silahkan mau tanya apa?

Penulis : Pada saat pandemi *Covid-19* ini, bagaimana proses pelayanan kedatangan kapal asing di Tanjung Buyut *Anchorage*?

Narasumber 1 : Pada saat pandemi *Covid-19* begini, proses alur pelayanannya ya tentu saja berubah. Adanya kebijakan antara KSOP, KKP, dan Kepanduan yang memberlakukan kebijakan dengan membuat 2 area labuh jangkar *Quarantine Zone* dan *Loading Point* serta menerapkan kebijakan untuk pemberitahuan kepada KSOP dan KKP perihal rencana kedatangan sarana pengangkut 7hari sebelum kedatangannya wajib melampirkan 10 daftar pelabuhan terakhir (*last port of call/voyage memo*) untuk setiap kapal asing yang akan memasuki wilayah Tanjung Buyut *Anchorage*, dan akan dicek pada *last port of call/voyage memo* apabila kapal tidak terdapat riwayat perjalanan ke wilayah terjangkit dalam kurun waktu 14 hari bisa langsung labuh jangkar di *Quarantine Zone* dan dilakukan pemeriksaan. Kemudian menginfokan kepada petugas pemeriksa kapal dan kepanduan mengenai *ETA* kapal yang bertujuan agar seluruh petugas mempersiapkan syarat yang diberlakukan oleh pihak KKP sebelum naik keatas kapal.

Penulis : Kalo begitu dengan adanya kebijakan kekarantinaan, bagaimana alur pelayanan pada saat kapal tiba pak?

Narasumber 1 : bagi kapal asing yang baru tiba langsung diperbolehkan untuk labuh jangkar di area yang telah disediakan oleh pihak KKP yaitu *Quarantine Zone* dan tidak diberlakukan kepanduan terlebih dahulu sebelum diselesaikannya pemeriksaan dari petugas karantina. Pemeriksaan terlebih dahulu oleh karantina itu yang meliputi : pengecekan suhu tubuh terhadap seluruh kru kapal, pendataan dan pengisian kartu kewaspadaan kesehatan, pemeriksaan dokumen dan ruang penyimpanan, yang terakhir penerbitan *free pratique*. Kemudian agen kapal memberi informasi kepada pihak KSOP perihal terbitnya *free pratique* dengan tujuan agar KSOP melakukan verifikasi permohonan pengajuan kedatangan kapal asing. Selanjutnya, pemeriksaan dilakukan oleh petugas yang belum melaksanakan pemeriksaan yang masih sama SOP nya sebelum terjadi pandemi ini, akan tetapi hanya ada pengetatan terhadap seluruh tim petugas pemeriksa untuk memperhatikan protokol kesehatan.

Penulis : Selesai dilakukan pemeriksaan diatas kapal oleh petugas, tahapan pelayanannya apalagi pak?

Narasumber 1 : Nah setelah itu barulah agen menginfokan ke pandu untuk segera membawa kapal dari area *quarantine zone* menuju ke area *loading point*. Dan agen kemudian mengkonfirmasi kepada kapten kapal mengenai penerbitan *NOR* yang kedua sesuai kontrak perjanjian antara *shipper dan buyer*.

Penulis : Baik terimakasih Bapak atas informasinya yang telah bapak berikan.

Narasumber 1 : Oke Rio. Kalau nanti ada yang ditanyakan lagi, langsung tanya saja.

Penulis : Siap pak.

LAMPIRAN 08
HASIL WAWANCARA

Penulis : Octario Nur Vajrin
Narasumber : Eddy Susanto (Petugas Karantina)
Tempat : Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Palembang

Penulis : Selamat pagi Pak Eddy, izin bertanya Pak.

Narasumber 2 : Iya Rio pagi. Mau tanya apa Rio?

Penulis : Bagaimana alur proses pelayanan kedatangan kapal asing di Tanjung Buyut *Anchorage* pak?

Narasumber 2 : Dikarenakan saya hanya sebagai petugas karantina, dan tidak begitu tahu untuk detail tahapan proses pelayanannya. Saya akan bantu jawab semampu saya saja ya. Yang pertama untuk pemberitahuan periodik bagi tiap kapal yang akan datang kedepan dilakukan secara mingguan ke KSOP serta instansi terkait lainnya. Setelah itu agen selambat-lambatnya 1x24 jam diwajibkan mengajukan permohonan serta memberikan informasi mengenai *ETA* kapal kepada kepanduan dan petugas otoritas pelabuhan.

Penulis : Setelah pihak terkait mendapat informasi *ETA* kapal, alur tahapan selanjutnya apa pak?

Narasumber 2 : Selanjutnya jika telah mendapat informasi maka petugas bersiap untuk menunggu kedatangan kapal di area labuh jangkar. Petugas yang pertama naik naik diatas kapal yaitu pandu yang bertugas menjemput kapal yang baru saja tiba dan sudah *standby* di *standby point* lalu dibawa masuk oleh pandu menuju ke area loading point dan ditentukan titik lego jangkarnya. Setelah itu pandu turun dan memberi informasi posisi kapal kepada agen kapal tersebut, dan agen menyampaikan ke tim petugas pemeriksaan kapal untuk *boarding* ke kapal dan melakukan pemeriksaan. Selesai dilakukan pemeriksaan dan kapal telah dinyatakan aman.

Kemudian agen biasanya berkoordinasi dengan nakhoda kapal untuk penerbitan *NOR* nya.

Penulis : Baik terimakasih Bapak atas informasinya yang telah Bapak berikan.

Narasumber 2 : Sama-sama Rio.



LAMPIRAN 08
HASIL WAWANCARA

Penulis : Octario Nur Vajrin
Narasumber : Eddy Susanto (Petugas Karantina)
Tempat : Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas II Palembang

Penulis : Selamat pagi pak Eddy

Narasumber 2 : Selamat pagi Candra.

Penulis : Saya mau bertanya seputar proses pelayanan kedatangan kapal asing pada saat pandemi *Covid-19* di Tanjung Buyut Anchorage pak? Apakah ada perubahan pak?

Narasumber 2 : Tentu saja ada Rio, kita sebagai pihak Karantina dan berkoordinasi dengan pihak KSOP untuk pemberitahuan secara mingguan mengenai periodik bagi tiap kapal yang akan datang kedepan diwajibkan melampirkan 10 daftar pelabuhan terakhir (*last port of call/voyage memo*) untuk dilakukan pengecekan. Setelah itu agen paling lambat melakukan penyampaian informasi 1x24 jam *ETA* kapal, hal itu ditujukan kepada seluruh petugas pemeriksa agar mempersiapkan persyaratan dari pihak KKP yang membuat kebijakan tentang penjagaan di pintu masuk pelabuhan dimana seluruh setiap orang yang akan boarding ke kapal mempunyai surat sehat ataupun surat *rapid test* dan wajib membawa alat perlengkapan kesehatan *extra*.

Penulis : Setelah itu apakah ada kebijakan lain lagi pak?

Narasumber 2 : Dikarenakan kondisi pandemi *Covid-19* sesuai peraturan dari surat edaran serta arahan dari KKP dan juga kali ini berkoordinasi dengan KSOP dan Kepanduan membagi 2 area labuh jangkar (*quarantine zone* dan *loading point*) ditujukan bagi kapal asing yang akan tiba langsung diperbolehkan untuk labuh jangkar di area yang telah disediakan *quarantine*

zone dan tidak diberlakukan kepanduan terlebih dahulu sebelum petugas karantina menyelesaikan pemeriksaan.

Penulis : Lalu bagaimana tahapan pemeriksaan dari petugas karantina itu sendiri pak?

Narasumber 2 : Untuk pemeriksaan dari petugas karantina yaitu pemeriksaan suhu badan terhadap seluruh awak kapal, pemberian serta pengisian kartu kewaspadaan kesehatan, pemeriksaan dokumen dan ruang penyimpanan, yang terakhir penerbitan *free pratique*. Setelah penerbitan *free pratique* kita menginfokan ke agen dan meneruskan KSOP dengan tujuan agar KSOP melakukan verifikasi permohonan pengajuan kedatangan kapal asing. Selanjutnya pemeriksaan oleh petugas yang belum melaksanakan, SOP nya hampir sama sebelum adanya pandemi, akan tetapi fokus pada pengetatan terhadap seluruh tim petugas pemeriksa untuk memberi arahan agar memperhatikan protokol kesehatan.

Penulis : Selesai dilaksanakannya pemeriksaan, selanjutnya apa pak?

Narasumber 2 : Setelah kita menerbitkan *free pratique* dan pihak agen sudah menginfokan ke KSOP juga. Agen menginfokan juga ke pandu agar segera membawa kapal dari area *quarantine zone* menuju ke *area loading point*. Lalu agen berkoordinasi dengan kapten kapal perihal penerbitan NOR yang kedua sesuai kontrak perjanjian.

Penulis : Baik terimakasih Bapak atas informasinya yang telah Bapak berikan.

Narasumber 2 : Oke rio sama-sama.

LAMPIRAN 09
HASIL WAWANCARA

Penulis : Octario Nur Vajrin
Narasumber : Pujo Kusnanto (Pandu)
Tempat : Tanjung Buyut *Anchorage*

Penulis : Selamat pagi Capt Pujo.

Narasumber 3 : Selamat pagi dek.

Penulis : Apakah saya bisa mewawancarai Capt. Pujo mengenai alur proses pelayanan kedatangan kapal asing di Tanjung Buyut *Anchorage*?

Narasumber 3 : Silahkan dek. Akan tetapi saya bantu jawab sepengetahuan saya saja ya dek.

Penulis : Siap Capt. Tidak apa-apa.

Narasumber 3 : Pertama untuk proses pemberitahuan rencana kedatangan sarana pengangkut itu dilaporkan secara mingguan ke KSOP. Kemudian pengajuan permohonan dan dokumen pendukung lainnya ke pihak otoritas pelabuhan dan dilakukan paling lambat 1x24 jam sebelum kapal tiba. Selanjutnya pemberian informasi kepada petugas otoritas pelabuhan yaitu (Syahbandar, Imigrasi, Bea Cukai, Karantina) tentang perkiraan waktu kapal tiba atau *ETA*, hal itu bertujuan agar petugas terkait dapat mempersiapkan pelayanan terhadap kapal yang akan datang.

Penulis : Setelah penyampaian informasi tentang *ETA* kapal, tahapannya apalagi pak?

Narasumber 3 : Jika sudah mendapat informasi *ETA* kapal seluruh pihak terkait *standby* di area labuh jangkar pada waktu sebelum kapal tiba. Lalu petugas yang pertama *boarding* diatas kapal yaitu pandu yang bertugas menentukan area *loading point*, lalu *standby* menunggu kapal masuk. Setelah kapal tiba

terlebih dahulu *standby* di *standby point* dan akan dipandu menuju ke *loading point* dan diposisikan sesuai *master cable* atau jarak aman antar kapal yang berguna agar pada saat melakukan kegiatan terhindar dari benturan atau tabrakan antar kapal dan lebih terorganisir. Setelah kapal labuh jangkar di area *loading point*, pandu memberi informasi posisi titik koordinat kapal ke agen dan agen menyampaikan ke tim petugas pemeriksaan kapal untuk segera naik ke kapal untuk melakukan pemeriksaan.

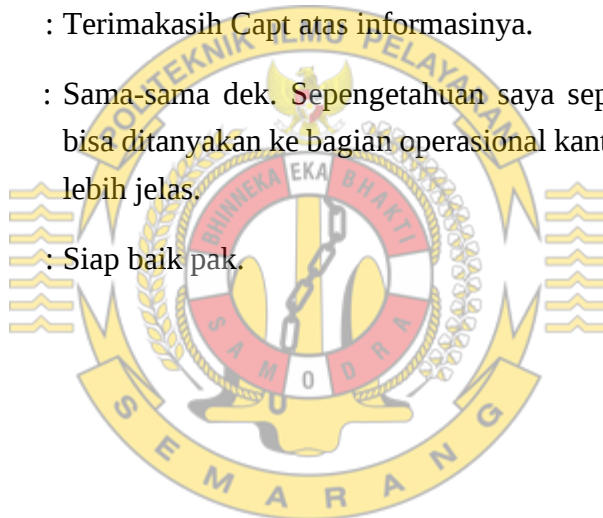
Penulis : Setelah selesai menempatkan kapal pada area *loading point* dan dilakukan pemeriksaan, kemudian apa pak?

Narasumber 3 : Kemudian kapten kapal mengkonfirmasi serta berkoordinasi ke agen perihal penerbitan *NOR* yang akan diteruskan agen ke *shipper* dan *buyer*.

Penulis : Terimakasih Capt atas informasinya.

Narasumber 3 : Sama-sama dek. Sepengetahuan saya seperti itu, mungkin bisa ditanyakan ke bagian operasional kantormu juga supaya lebih jelas.

Penulis : Siap baik pak.



LAMPIRAN 09
HASIL WAWANCARA

Penulis : Octario Nur Vajrin
Narasumber : Pujo Kusnanto (Pandu)
Tempat : Tanjung Buyut *Anchorage*

Penulis : Pagi Capt Pujo. Izin bertanya boleh capt?

Narasumber 3 : Silahkan dek, mau tanya apa?

Penulis : Bagaimana proses pelayanan kedatangan kapal asing pada saat pandemi *Covid-19* di Tanjung Buyut *Anchorage* begini Capt?

Narasumber 3 : Untuk proses pelayanannya sekarang berbeda. Karena ada kebijakan baru yang saya dapat infonnya dari KSOP dan KKP, dalam pemberitahuan secara mingguan mengenai periodik bagi tiap kapal yang akan datang kedepan agen diwajibkan melampirkan 10 daftar pelabuhan terakhir (*last port of call/voyage memo*) untuk dilakukan pengecekan, dan kemudian melakukan penyampaian informasi selambat-lambatnya 1x24 jam perihal *ETA* kapal.

Penulis : Apakah ada kebijakan lainnya yang menyangkut pihak kepanduan Capt?

Narasumber 3 : Tentu saja ada, yaitu soal pemberlakuan 2 area labuh jangkar *Quarantine Zone* (area atau suatu tempat tertentu untuk dapat dilaksanakan tindakan kekarantinaan kesehatan) , *Loading Point* (area dimana kapal telah siap untuk melakukan kegiatan) bagi setiap kapal asing yang akan memasuki wilayah Tanjung Buyut *Anchorage*, Kebijakan tersebut disepakati oleh Kepanduan, KSOP, dan KKP berdasarkan surat edaran.

Penulis : Berdasar kebijakan itu berarti kapal yang baru saja tiba tidak langsung di pandu menuju area labuh jangkar Capt?

Narasumber 3 : Iya benar. Tidak diberlakukan kepanduan terlebih dahulu sebelum petugas karantina menyelesaikan pemeriksaan. Setelah kapal tiba dan langsung lego jangkar di area *quarantine zone* dilaksanakan pemeriksaan oleh petugas karantina, dan disusul petugas lainnya apabila kapal telah dinyatakan aman oleh petugas karantina. Dan pandu dapat membawa kapal setelah *free pratique* diterbitkan karantina dan disampaikan lewat agen dari area *quarantine zone* sampai ke area *loading point* dan lego jangkar serta siap melakukan kegiatan.

Penulis : Terimakasih Capt atas informasi dan waktunya.

Narasumber 3 : Oke Rio.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : OCTARIO NUR VAJRIN
2. Tempat dan Tanggal Lahir : SEMARANG, 30 OKTOBER 1998
3. NIT : 541711306499 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : PERUMAHAN MIJEN PERMAI C.67,
KEC. MIJEN, KEL. MIJEN, SEMARANG,
JAWA TENGAH.
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : SUPARJO
Pekerjaan : WIRASWASTA
 - b. Ibu : SUWARTI, S.Pd
Pekerjaan : PNS GURU
7. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SDN GISIKDRONO 02 SEMARANG : TAHUN 2005 - 2011
 - b. SMPN 16 PECANGAAN : TAHUN 2011 - 2014
 - c. SMAN 06 PECANGAAN : TAHUN 2014 - 2017
 - d. PIP SEMARANG : TAHUN 2017 - 2021
8. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**
 - a. PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG PALEMBANG 10
AGUSTUS 2019 – 28 JULI 2020