



**KESALAHAN DALAM PEMBUATAN *DOCUMENT  
LOADING OLEH AGENT ON BOARD* DI PT INDO  
DHARMA TRANSPORT CABANG SATUI**

**SKRIPSI**

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

Oleh

**GHALIH JATI PANGESTU  
NIT 551811316717 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2022**



**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2022**



**KESALAHAN DALAM PEMBUATAN *DOCUMENT*  
*LOADING OLEH AGENT ON BOARD* DI PT INDO  
DHARMA TRANSPORT CABANG SATUI**

**SKRIPSI**

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

Oleh

**GHALIH JATI PANGESTU**  
**NIT 551811316717 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV  
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG  
TAHUN 2022**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**KESALAHAN DALAM PEMBUATAN *DOCUMENT LOADING*  
OLEH *AGENT ON BOARD* DI PT. INDO DHARMA TRANSPORT  
CABANG SATUI**

DISUSUN OLEH: GHALIH JATI PANGESTU

NIT. 551811316717 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2022

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.  
Penata Tingkat I (III/D)  
NIP. 19750318 200312 2 001

Capt. ANUGRAH NUR PRASETYO, M.Si.  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19681227 199903 1 001

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

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



**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi berjudul **“KESALAHAN DALAM PEMBUATAN *DOCUMENT LOADING* OLEH *AGENT ON BOARD* DI PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG SATU”** karya

Nama : Ghalih Jati Pangestu

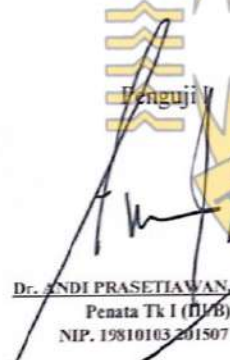

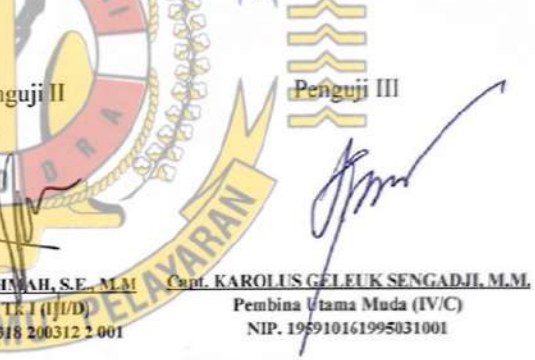
NIT : 551811316717 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi, Politeknik Ilmu

Pelayaran Semarang pada hari..... tanggal.....2022

Semarang,

 Penguji I	 Penguji II	 Penguji III
--	---	---

<u>Dr. ENDI PRASETIAWAN, S.ST., M.M.</u> Penata Tk I (IV/B) NIP. 19810103 201507 1 001	<u>Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.</u> Penata Tk I (I/II/D) NIP. 19750318 200312 2 001	<u>Capt. KAROLUS GELEUK SENGADJI, M.M.</u> Pembina Utama Muda (IV/C) NIP. 195910161995031001
--	---	--

Mengetahui  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.  
Pembina Tk I, (IV/B)  
NIP. 19700711 199803 1 003

## HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

nama : Ghalih Jati Pangestu

NIT : 551811316717 K

program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul **“Kesalahan Dalam Pembuatan Document Loading Oleh Agent on Board di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui”**

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 dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yang menyatakan  
pernyataan,



**GHALIH JATI PANGESTU**  
NIT. 551811316717K

## HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. *Ad Astra per Aspera (to the stars through difficulties).*
2. Angin tidak berhembus untuk menggoyakan pepohonan, melainkan menguji akarnya (Ali bin Abi Thalib).
3. *Great things are not done by impulse, but by a series of small things brought together (Vincent van Gogh).*

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Kedua orang tua saya yang telah memberikan doa restu, kasih sayang, mengingatkan, dan mendukung pendidikan saya selama ini.
2. Seluruh dosen pengajar dan Civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membimbing dan mendidik saya dengan baik.
3. Adik tercinta Faiza Shafa Prasta.
4. Teman dekat dan seperjuangan saya yang sudah tiada, alm. Zidan Muhammad Faza.
5. Sahabat rekan seperjuangan KVIII Alpha, yang sudah memberikan dukungan dan membantu secara langsung maupun tidak langsung.
6. Rekan-rekan taruna Angkatan LV yang bersama-sama menjalani pendidikan dengan penuh semangat di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh staf dan karyawan di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui.

## PRAKATA

Allhamdulillah, puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT atas rahmat dan hidayah -Nya saya dapat menyelesaikan skripsi ini tanpa ada suatu masalah dan halangan apapun. Skripsi dengan judul “Kesalahan Dalam Pembuatan *Document Loading* oleh *Agent on Board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui merupakan skripsi yang menjadi salah satu syarat untuk menyelesaikan Pendidikan program D.IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, dan mendapatkan gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel).

Rasa hormat dan juga ucapan terimakasih karena dalam penyusunan skripsi ini saya merasa sangat terbantu dengan bimbingan, arahan, ilmu, yang sangat bermanfaat bagi saya, oleh karena itu pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya dan rasa hormat kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Dian Wahdiana, M. M. Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M. M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan dan Dosen Pembimbing I (Materi) Skripsi.
3. Bapak Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si selaku Dosen Pembimbing II (Penulisan) Skripsi.
4. Seluruh Dosen Pengajar dan Civitas Akademika Politikenik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu, arahan, serta bimbingan yang sangat bermanfaat dalam proses penyusunan skripsi dan masa depan saya.
5. Kepala Cabang dan seluruh karyawan PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui yang telah mengizinkan dan mengarahkan saya dalam melakukan penelitian dan penyusunan skripsi ini.



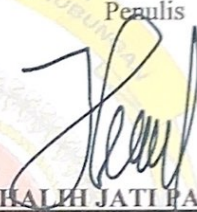
6. Kedua orang tua saya yang telah membesarkan saya dan mendidik saya sedari lahir hingga seperti sekarang, juga memberikan dukungan dalam Pendidikan saya dalam wujud materil maupun moril.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati saya menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam penyusunan skripsi ini saya berharap adanya kritik, saran, dan masukan. Saya juga berharap semoga dengan skripsi ini dapat menambah pengetahuan dan wawasan bagi saya dan pembaca.

Semarang,

2022

Penulis



GHALIH JATI PANGESTU  
NIT. 551811316717 K



## ABSTRAKSI

**Pangestu, Ghalih Jati**, NIT. 551811316717 K, 2022, “Kesalahan Dalam Pembuatan *Document Loading* oleh *Agent On Board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Pembimbing II: Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si.

*Agent on board* bertugas membuat *document loading* saat kapal telah selesai di muat dengan adanya *draft survey*. *Agent on board* dalam membuat *document loading* sering mengalami kesalahan dan menjadi teguran atau nilai negatif bagi perusahaan yang menimbulkan kerugian bagi pihak *charterer*. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis penyebab terjadinya kesalahan dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* dan untuk menjelaskan upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kesalahan dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* dalam pelayanan keagenan di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui.

Metode penelitian yang digunakan pada skripsi ini adalah metode kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, studi pustaka, dokumentasi, dan wawancara selama penulis melaksanakan penelitian di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui sehingga diperoleh teknik keabsahan data terhadap penelitian yaitu dengan teknik triangulasi. Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah reduksi data, penyajian data, penarikan simpulan/verifikasi.

Kesalahan *document loading* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui disebabkan *agent on board* dan Nahkoda kapal lebih fokus mengecek dan meneliti sertifikat kapal sehingga *document loading* kerap diabaikan, revisi *B/L* terbit setelah *agent on board* turun dari kapal atau kapal sudah berlayar ke pelabuhan tujuan, dan pembuatan *document loading* dengan menggunakan *Ms. Office Excel* secara manual. Untuk mencegah kesalahan dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui adalah melakukan pengecekan *document loading* sebelum dan sesudah ditandatangani, pengecekan secara berkala dapat meminimalisir adanya kesalahan dalam pembuatan *document loading*.

**Kata Kunci:** Kesalahan, *Document loading*, *Agent on Board*.

## **ABSTRACT**

**Pangestu, Ghalih Jati**, NIT. 551811316717 K, 2022, “Kesalahan Dalam Pembuatan *Document Loading* oleh *Agent on Board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui”, *Thesis*, Diploma IV Program, *Port and Shipping Managemen Departement*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, *Advisor (I): Dr. Nur Rohmah, S.E, M.M., Advisor (II): Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si.*

*Agent on board on duty make document loading moment boat has finished loading with existence drafts survey. Agent on board in making document loading often experience error and become warning or score negative for the company that generates loss for charterer. Destination study is for analyzing reason happening errors in making document loading by agent on board and for explaining effort made for preventing happening errors in making document loading by agent on board in service agency at PT. Indo Dharma Transport Satui Branch.*

*Method research used in the thesis is method qualitative. Research data sources were obtained from primary data and secondary data. Data collection techniques through observation, study libraries, documentation, and interviews during writer doing research at PT. Indo Dharma Transport Satui Branch so that obtained technique data validity against study that is with technique triangulation. Data analysis techniques used in research this is data reduction, data presentation, and withdrawal conclusion/verification.*

*Error document loading at PT. Indo Dharma Transport Satui Branch caused agents on board and captain boat more focus check and research certificate boat so that document loading often ignored, revise B/L rise after agent on board down from boat or boat already sail to discharging port, and making document loading use Ms. Office Excel manually. To prevent error in making document loading by agent on board at PT. Indo Dharma Transport Satui Branch does checking document loading before and after signing, checking periodically could minimize existing errors in making document loading.*

**Keywords** : *Error, Document loading, Agent on Board.*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAKSI.....</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Fokus Penelitian.....	6
C. Rumusan Masalah .....	6
D. Tujuan Penelitian .....	7
E. Manfaat Hasil Penelitian .....	7
<b>BAB II KAJIAN TEORI .....</b>	<b>9</b>
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Penelitian .....	24
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>27</b>
A. Metode Penelitian.....	27
B. Tempat Penelitian.....	28
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan .....	28
D. Teknik Pengumpulan Data .....	29
E. Instrumen Penelitian.....	33
F. Teknik Analisis Data Kualitatif .....	34
G. Pengujian Keabsahan Data.....	36
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>38</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian .....	38
B. Deskripsi Data.....	41
C. Temuan.....	49



D. Pembahasan Hasil Penelitian .....	50
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>55</b>
A. Simpulan .....	55
B. Keterbatasan Penelitian.....	55
C. Saran .....	56
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	



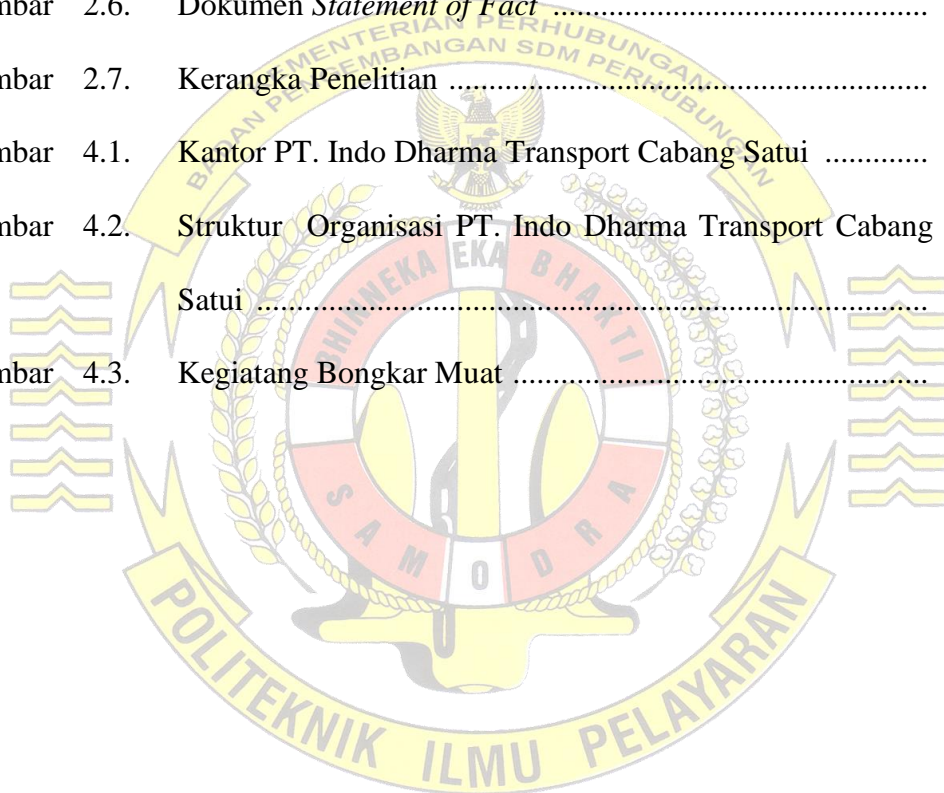
## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Tabel Penelitian Terdahulu..... 39



## DAFTAR GAMBAR

Gambar	2.1.	Dokumen <i>Notice of Readiness</i> .....	12
Gambar	2.2.	Dokumen <i>Mate Receipt</i> .....	13
Gambar	2.3.	Dokumen <i>Cargo Manifest</i> .....	14
Gambar	2.4.	Dokumen <i>Stowage Plan</i> .....	15
Gambar	2.5.	Dokumen <i>Shipping Order</i> .....	16
Gambar	2.6.	Dokumen <i>Statement of Fact</i> .....	18
Gambar	2.7.	Kerangka Penelitian .....	26
Gambar	4.1.	Kantor PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui .....	42
Gambar	4.2.	Struktur Organisasi PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui .....	43
Gambar	4.3.	Kegiatan Bongkar Muat .....	46



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Gambar *Document Notice of Readiness*
- Lampiran 2 Gambar *Document Mate Receipt*
- Lampiran 3 Gambar *Document Cargo Manifest*
- Lampiran 4 Gambar *Document Stowage Plan*
- Lampiran 5 Gambar *Document Shipping Order*
- Lampiran 6 Gambar *Document Statement of Fact*
- Lampiran 7 Gambar *Document Letter of Authorization*
- Lampiran 8 Gambar *Document Draft Survey*
- Lampiran 9 Gambar Dokumentasi kegiatan bongkar muat
- Lampiran 10 Gambar Kantor PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui
- Lampiran 11 Gambar Struktur organisasi PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui
- Lampiran 12 Gambar *daily report* MV. SEA OPAL
- Lampiran 13 Gambar Akomodasi *agent on board*
- Lampiran 14 Gambar Email protes dari *charterer*
- Lampiran 15 Gambar Ruang kerja *agent on board*
- Lampiran 16 Gambar Kegiatan *finishing documents*
- Lampiran 17 Gambar Komputer kapal yang menggunakan Bahasa China
- Lampiran 18 Hasil Wawancara
- Lampiran 19 Gambar Kedatangan kapal di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui
- Lampiran 20 Instrumen penelitian ( Pedoman observasi & Pedoman wawancara)



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia yang merupakan negara kepulauan dengan 17.504 pulau dalam kedaulatannya yang dihubungkan oleh laut antara tiap-tiap pulauya menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang menggunakan transportasi laut dengan kapal sebagai sarana pengiriman barang dan muatan. Selain lebih ekonomis keunggulan pengiriman menggunakan kapal juga mampu membawa muatan dalam kapasitas yang besar dalam bongkar maupun muat. Dalam kegiatan pemuatan barang/*cargo* sendiri membutuhkan jasa-jasa kepelabuhan dalam pelaksanaannya seperti jasa tambat, labuh, tambat, pandu, tunda dan kebutuhan lain yang diperlukan kapal, penunjukkan perusahaan bongkar muat, pencarian/pembukuan muatan, serta penarikan uang jasa angkutan (*freight*) atas perintah *owner*. Selain itu, tugas kantor keagenan juga melakukan pengelolaan terhadap kapal-kapal asing dipelabuhan, berkoordinasi dengan unit-unit terkait, meliputi hubungan dengan instansi-instansi dalam informasi kedatangan dan keberangkatan kapal, mengajukan permohonan izin kepada instansi di pelabuhan dan bea cukai serta *husbanding* (*in and out clearence*, imigrasi, bea dan cukai, kesehatan pelabuhan, *port administrator*, dan sebagainya) selain itu mengurus sertifikat-sertifikat kapal sesuai peraturan yang berlaku.

Berkaitan dengan hal itu PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui yang bergerak di bidang keagenan kapal, khususnya kapal curah atau *bulk carrier*

bermuatan batubara mempunyai tugas utama untuk mengageni kapal asing maupun kapal lokal, baik bermuatan besar dan kecil yang tiba di Asam-Asam *anchorage*, Bunati *anchorage*, Satui *anchorage* untuk kegiatan pemuatan batubara. Kegiatan mengageni kapal-kapal asing merupakan suatu keharusan bagi kapal asing yang datang ke wilayah Indonesia tercantum dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 82 tahun 1999 tentang Angkutan Laut Diperairan dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.33 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, perusahaan pelayaran asing yang mengoperasikan kapalnya ke pelabuhan Indonesia wajib menunjuk perusahaan pelayaran nasional sebagai *general agent*. Sesuai dengan Peraturan menteri perhubungan No: KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang, dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) kantor Pelabuhan. Agen umum merupakan perusahaan angkutan laut nasional/penyelenggara angkutan laut khusus yang dipilih oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus segala urusan yang berkaitan dengan kebutuhan dan kepentingan kapalnya baik kapal yang di sewa maupun kapal yang dioperasikan selama berada di wilayah Indonesia untuk kegiatan bongkar maupun kegiatan muat.

*Agent on board* adalah perwakilan dari agen pusat atau agen lokal yang ditugaskan berada di atas kapal untuk memberikan informasi mengenai kegiatan kapal sebelum tiba, kapal tiba sampai kapal berlayar kembali ke pelabuhan tujuan kepada agen lokal dan selanjutnya akan diteruskan kepada

instansi yang terkait dalam proses pemuatan batubara dan seorang *agent on board* harus mengirimkan laporan atau *daily report* kepada *local agent* dalam *Statement Of Fact (SOF)* dan *Time Sheet* sebanyak 3 kali sehari yaitu sebelum jam 07.00 WITA, sebelum jam 14.00 WITA, dan sebelum jam 20.00 WITA melalui email atau melalui *whatsapp* selama kegiatan bongkar muat berlangsung. *Daily report* ini harus aktual dengan keadaan dan kegiatan yang terjadi pada saat proses pemuatan batubara ke kapal berlangsung, dan *statement of fact* dan *time sheet* tidak boleh di rekayasa.

Tugas seorang *agent on board* yaitu memenuhi permintaan dan keperluan kapal yang akan disampaikan Nahkoda kapal kepada *agent on board* yang kemudian diteruskan ke *local agent* dan di teruskan ke kantor pusat serta *charterer*. *Agent on board* juga bertugas membuat *document loading* atau dokumen pemuatan saat kapal telah selesai di muat atau dinyatakan *complete loading* oleh *surveyor* setelah adanya *final draft survey*. *Surveyor* merupakan petugas yang diberi hak untuk menghitung dan meneliti keadaan muatan di atas kapal , termasuk keadaan alat-alat keselamatan. Dokumen-dokumen yang dibuat oleh *agent on board* yaitu dokumen *Notice of Readiness, Mate's Receipt, Shipping Order, Cargo Manifest, Final Stowage Plan, Statement of Fact*. Dokumen-dokumen yang dibuat oleh *agent on board* merupakan syarat dalam kegiatan bongkar muat dalam pengiriman muatan menggunakan sarana angkutan laut atau kapal. Berikut adalah dokumen yang menjadi tugas dari *agent on board* dalam pembuatannya :

*Notice of Readiness (NOR)* , *Mate's Receipt*, *Cargo Manifest* , *Stowage plan*, *Shipping Order*, *Statement of Fact (SOF)*. PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui yang dikenal merupakan perusahaan *International Shipping Agency* mewajibkan *agent on board* mengerti dan menguasai bahasa Inggris karena mayoritas kapal yang diageni oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui merupakan kapal asing yang kebanyakan penggunaan bahasa untuk kapal-kapal asing menggunakan bahasa Inggris sebagai bahasa internasional diatas kapal, agar dalam menjalin komunikasi dengan Nahkoda dan kru kapal dengan baik seorang *agent on board* dapat memahami maksud dan keinginan mereka, tetapi masalah yang sangat bisa terjadi adalah karena adanya *miss communication* dengan *crew* kapal.

Dengan banyaknya kapal yang datang untuk diageni, membuktikan bahwa PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui memiliki pelayanan yang terpercaya, dimulai dari kedatangan kapal, pengurusan dokumen sampai dengan kebutuhan kapal dalam proses *loading* di *anchorage* yang dalam keagenan PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui. Walaupun demikian masih ada beberapa hal yang perlu dibenahi untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa *agent on board* dalam kegiatan pemuatan batubara ke kapal curah/*bulk carrier* di *anchorage* terutama dalam pembuatan *document loading* yaitu dalam membuat *document loading* sering mengalami kendala atau kesalahan dan menjadi teguran atau nilai negatif bagi perusahaan. Data-data terlampir.



Hal lain yang dapat mempengaruhi kinerja seorang *agent on board* adalah kondisi di lapangan yang bisa mempengaruhi kinerja seorang *agent on board* seperti jarak *drop anchor mother vessel* dengan daratan yang jauh menyebabkan sinyal/jaringan internet sulit untuk didapatkan, biasanya kapal dengan ukuran *GT (gross tonnage)* besar atau *capsize* berlabuh diposisi yang jauh dari daratan dikarenakan saat proses pemuatan bisa kandas dan hal ini menghambat baik dalam berkomunikasi ataupun mengirim laporan harian kegiatan bongkar muat.

Hal lain yang dapat mempengaruhi adalah cuaca di tengah laut, jika cuaca buruk (*bad weather*) juga bisa berakibat pada kinerja seorang *agent on board* karena dalam keadaan *bad weather* selain menyebabkan proses *loading* batubara terhenti juga bisa menyebabkan gangguan jaringan yang berakibat tidak bisa menerima informasi dari kantor dan sebaliknya. Kompetensi seorang *agent on board* dalam penguasaan komputer serta *software Microsoft Office Excel* dan *Micrisoft Office Word* dan pengalaman sangat diperlukan dalam membuat *document loading* dengan benar dan sesuai dengan format atau ketentuan yang telah ditetapkan oleh kantor.

Kesalahan pembuatan *document loading* jika tidak cepat di revisi dan di tangani dapat menimbulkan kerugian bagi pihak *charterer* karena *document loading* yang salah dalam penulisan *quantity* atau total muatan pada *mate receipt*, *cargo manifest*, *stowage plan* akan menunda proses *inward manifest* di pelabuhan bongkar dan akibatnya kapal mengalami *delay* untuk proses *discharging* karena belum disetujui oleh *port authority* dipelabuhan bongkar

karena total muatan yang ada di *draft survey* berbeda dengan total muatan di *cargo manifest*. Selain itu kantor akan mendapatkan protes berupa email dari *charter* atau *owner* kapal karena kesalahan pembuatan *document loading*. Hal ini bisa berpengaruh dalam kepercayaan penggunaan jasa keagenan di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui di masa depan. Berdasarkan latar belakang tersebut peneliti memutuskan untuk menyelidiki lebih lanjut masalah ini dalam penelitian dengan yang berjudul "**Kesalahan Pembuatan *Document Loading* oleh *Agent on Board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui**".

## B. Fokus Penelitian

Dari latar belakang masalah yang dihadapi maka fokus dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian bertujuan untuk mengetahui penyebab dari kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui.
2. Penelitian difokuskan untuk mengetahui upaya yang dilakukan guna mencegah kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui.

## C. Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil pembahasan peneliti diatas maka dapat disimpulkan permasalahan sebagai berikut :

1. Apa penyebab terjadinya kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui ?

2. Upaya apa yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kesalahan dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui ?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang akan dicapai oleh peneliti dalam melakukan penelitian ini yaitu :

1. Untuk menganalisis penyebab terjadinya kesalahan dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* dalam pelayanan keagenan di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui.
2. Untuk menjelaskan upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kesalahan dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* dalam pelayanan keagenan di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Adapun manfaat yang bisa diambil dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Secara Teriotis:
  - a. Menjadi bahan untuk menambah pengetahuan dan wawasan pembaca tentang *document loading* atau dokumen muat di kapal curah khususnya batubara.
  - b. Menjadi tambahan wawasan dan pengetahuan bagi pembaca untuk mempersiapkan diri dan kemampuan sehingga siap menghadapi dunia kerja atau bisnis yang bergerak di jasa keagenan kapal.
2. Manfaat Secara Praktis:

- a. Sebagai referensi untuk melakukan pemilihan atau pelatihan *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui dalam bekerja di bidang jasa keagenan kapal.
- b. Memberikan solusi atau pemecahan masalah terakit kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui





## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

##### 1. Pengertian Kesalahan

Kesalahan berasal dari kata “salah” dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) bermkana tidak benar, keliru, tidak seperti seharusnya. Kesalahan bisa berasal dari manapun baik dari kita sendiri, orang lain, dan lingkungan juga mempengaruhi terjadinya sebuah kesalahan. Ada bermacam-macam bentuk kesalahan, dalam ilmu hukum ada dua bentuk kesalahan yaitu kesengajaan (*dolus*) dan kealpaan (*culpa*). Kedua bentuk kesalahan ini bisa kita temui pada kehidupan sehari-hari dan dunia kerja.

Kesalahan dapat dipandang sebagai peluang untuk bercermin dan belajar untuk kedepannya sehingga kesalahan yang sama tidak terulang kembali. Menurut Idris (Nuraini, 2016:169) kesalahan merupakan suatu yang mendasar dan positif dalam proses belajar, namun kenyataanya kesalahan juga dapat menurunkan rasa percaya diri dalam menyelesaikan masalah sehingga dapat berakibat pada menurunnya kemampuan siswa. Hansen Suryowati (2015:41) mengemukakan bahwa kesalahan sebagai berbuat salah oleh siswa sebagai hasil dari kecerobohan, misinterpretasi dari *symbol* dan teks, kurangnya pengalaman yang relevan atau kurangnya pengetahuan yang berhubungan dengan suatu topik tertentu, tidak belajar sesuai sasaran atau konsep, kurangnya ketidaksadaran atau kemampuan untuk mengecek jawaban yang diberikan. Dari pernyataan diatas dapat

disimpulkan bahwa kesalahan adalah perbuatan yang tidak sesuai dengan keadaan semestinya dan bisa terjadi karena adanya unsur kesengajaan atau tidak sengaja, kesalahan juga menjadi titik balik untuk berkembang dan maju dari kesalahan-kesalahan yang sudah terjadi.

## 2. Pengertian Dokumen

Menurut KBBI, dokumen merupakan sesuatu yang tercetak atau tertulis yang bisa digunakan sebagai bukti dan keterangan. Seluruh catatan tertulis, baik tercetak maupun tidak tercetak dan segala benda yang mempunyai keterangan-keterangan dipilih untuk dikumpulkan, disusun, disediakan atau untuk disebar. Cetakan, barang, atau naskah karangan yang dikirim melalui pos juga merupakan arti lain dari dokumen menurut KBBI. Rekaman suara, gambar, film dan lainya yang dapat dijadikan sebuah bukti keterangan juga merupakan dokumen. Dokumen menurut bahasa Inggris berasal dari kata *document* yang memiliki arti sesuatu yang tertulis atau tercetak dan segala benda yang mempunyai keterangan-keterangan diambil untuk dikumpulkan, disusun, di sediakan atau untuk disebar. Dokumen adalah surat penting atau berharga yang sifatnya tertulis atau tercetak yang berfungsi atau dapat dipakai sebagai bukti ataupun keterangan.

Menurut Amin & Siahaan (2016) dokumen merupakan sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan dari pada kesaksian lisan atau artetak. Dokumen diperuntukan untuk surat-surat resmi dan surat-surat negara sepertisurat perjanjian, undang-undang, hibah dan konsesi.

Dokumen dalam arti luas adalah proses pembuktian yang didasarkan atas jenis sumber apapun baik yang bersifat tulisan, lisan, gambaran atau arkeologis.

Guba dan Lincoln dalam Moleong (2007:216-217) menjelaskan arti dokumen dibedakan dengan *record*. Definisi *record* adalah setiap pernyataan tertulis yang disusun oleh seseorang/lembaga untuk keperluan pengujian suatu peristiwa atau menyajikan akunting. Dokumen adalah setiap bahan tertulis ataupun film, lain dari *record*, yang tidak dipersiapkan karena adanya permintaan seorang penyidik. Ada dua jenis dokumen yaitu dokumen pribadi dan dokumen resmi. Dokumen pribadi yaitu catatan seseorang secara tertulis tentang tindakan, pengalaman, dan kepercayaannya, berupa buku harian, surat pribadi, dan otobiografi Bungin (2008:123). Dokumen resmi dibagi menjadi dua yaitu

- a. Dokumen intern, antara lain pengumuman, instruksi, memo, aturan lembaga untuk kalangan pribadi, laporan rapat, keputusan pimpinan, dan konvensi.
- b. Dokumen ekstern, antara lain, buletin, berita yang disiarkan ke masa media, buletin, pemberitahuan informasi.

Dalam penelitian ini dokumen-dokumen yang dibahas adalah dokumen pemuatan atau *loading document* yang dibuat oleh *agent on board* di atas kapal saat kegiatan pemuatan telah selesai dan dibuktikan dengan adanya *draft survey* yang ditandatangani oleh *surveyor* dan *Chief*

*Officer/Master*. Dokumen pemuatan yang dibuat oleh *agent on board* harus sama dengan *B/L* atau *bill of lading* sebagai acuannya atau patokan. Dokumen-dokumen pemuatan yang dibuat oleh *agent on board* antara lain:

- a. *Notice of Readiness (NOR)* adalah dokumen yang berisi pernyataan Nakhoda atau *Master* bahwa kapal telah tiba di titik *drop anchor* yang telah ditetapkan oleh *pilot* atau pandu di *anchorage* dan siap untuk melakukan kegiatan muat atau bongkar.

**NOTICE OF READINESS**

VESSEL : ARGENTINA VOYAGE NO: 32B  
 PORT : BUNATI, INDONESIA ANCHORAGE  
 CARGO REFERENCE NO : COAL IN BULK

To : Bunati's Indonesia Agents ( P. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES )  
 To : Cargo Shippers / PT. BORNEO INDOBARA  
 To : DEVESION SHIPPING  
 Cc : UNIVERSAL TANKER MANAGEMENT ( UTM ) LTD.

I hereby tender our NOTICE OF READINESS that in all aspects we are ready to commence loading her COAL cargo in bulk : 1500,000 MT / 10 PCT MOLOO at 0500 hrs LT on the 24th of April 2021 / 2100 hrs UTC 23rd of April 2021

**MV ARGENTINA**  
MAJURO

Respectfully Yours, *[Signature]* Acknowledged / Received by,  
 Capt. Quicho, Alfonso G. SHIPPERS / RECEIVERS Printed Name and Signed  
 Master of MV ARGENTINA  
 CHARTERER AGENT REPRESENTATIVE ( printed name and signed )  
*[Signature]*

REMARKS :

Form OP 105 Issue No. / Date : 1/03/2017 Revision No. / Date : 0/00.00 Page 1 of 1

Sumber: Dokumen Pribadi

Gambar 2.1 Dokumen *Notice of Readiness*

- b. *Mate Receipt* adalah dokumen tanda terima barang atau muatan diatas kapal sesuai dengan keadaan muatan sebenarnya dibuat oleh *agent on*



*board* yang ditandatangani oleh *Chief Officer* dan *agent on board* sebagai perwakilan *local agent* yang ada di atas kapal. *Mate receipt* bisa diberi *remarks* bila ada hal-hal yang tidak sesuai atau membutuhkan keterangan tambahan untuk proses pemuatan seperti jumlah muatan yang tidak sesuai dengan jumlah yang tertera dalam *mate receipt* maka petugas kapal akan menulis selisih tersebut kemudian jika barang yang dimuat terdapat kerusakan petugas kapal juga akan menulis kondisinya. Apa yang tercantum dalam *mate receipt* harus tercantum juga dalam *draft bill of lading*.



Shipper		Date : MAY 08, 2021
PT. BORNEO INDOBARA SINARMAS LAND PLAZA TOWER 2 7TH FLOOR, J.L. MH THAMRIN NO.51 JAKARTA 10350 - INDONESIA		<b>MATE'S RECEIPT</b> Shipped on board the vessel The under - mentioned goods in apparent good order and conditions. Weight, measure, quality, quantity, conditions, contents, and value unknown
Consignee		
TO ORDER		
Ocean Vessel Voyage No.	Port Of Loading	
MV. ARGENTINA	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA	
Port of Discharge		
ANY PORT (S) IN INDIA		
Shipper Description of Goods	Gross Weight	
INDONESIAN STEAM COAL IN BULK	80,000 MT	
CLEAN ON BOARD		
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY		
HS CODE 2701.19.20		
Notify details reverting with shippers approval		Shipping Order Number
 Master / Chief Officer of MV. ARGENTINA		120BUTIND21

Sumber: Dokumen Pribadi

Gambar 2.2 Dokumen *Mate Receipt*

- c. *Cargo Manifest* adalah dokumen yang berisi keterangan detail mengenai *cargo* yang dimuat dalam kapal. *Cargo manifest* berisi daftar sesuai *draft bill of lading* dari barang yang telah dimuat kapal dan dijabarkan secara detail seperti nama kapal, kebangsaan, berat kotor (*GT*), *tonnase* bobot mati, nama Nahkoda, *voyage*, pelabuhan muat, pelabuhan bongkar, nomor *B/L*, pengirim (*shipper*), penerima (*consignee*), deskripsi barang, berat muatan, *notify party* keberangkatan kapal, dan tanggal *cargo manifest* di terbitkan.

**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

**CARGO MANIFEST**

**MV. ARGENTINA** Flag : MARSHALL ISLAND DWT / GT : 177897 MT / 91407 MT Master : CAPT. QUICHO ALFONSO GUIMBARDA

Sailed on : MAY , 2021 From : BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA To : ANY PORT (S) IN INDIA

B/L No.	Shipper / Consignee / Notify Party	Description of Goods	Gross Weight	Measurement
120BUTIND21	<p><b>Shipper:</b> PT. BORNEO INDOBARA SINARMAS LAND PLAZA TOWER 2 7TH FLOOR, JL. MH THAMRIN NO.51 JAKARTA 10350 - INDONESIA</p> <p><b>Consignee:</b> TO ORDER</p> <p><b>Notify party:</b> ADANI POWER (MUNDRA) LIMITED, VILLAGE TUNDA AND SIRACHA, TALUKA MUNDRA, DIST KUTCH, GUJARAT, INDIA IEC CODE : AANCA24263 PAN NUMBER: AANCA24263</p>	<p>INDONESIAN STEAM COAL IN BULK</p> <p>CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY</p> <p>HS CODE 2701.19.20</p> <p>MAY 08, 2021 PT. INDO DHARMA TRANSPORT (Per Argenta)</p>	80,000 MT	

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Head office : Jalan Teratai No. 10, Bidara Cina, Jatiwaringin  
Jakarta Timur 13130 - Indonesia  
Phone : +62 21 8791-4356 Fax : +62 21 8791-4366/4361  
Email : info@ptindoharmanip.com

Sumber : Dokumen Pribadi

Gambar 2.3 Dokumen *Cargo Manifest*

- d. *Stowage plan* merupakan dokumen yang menunjukkan gambaran mengenai keadaan dan jumlah dari muatan yang berada di dalam tiap-tiap palka kapal saat selesai dilakukan pemuatan (*completed loading*)

atau merupakan hasil akhir dari *loading plan* yang menjadi patokan seorang *loading master* untuk memuat kapal sesuai dengan permintaan yang dibuat oleh *Chief Officer*. Dalam *stowage plan* disertakan data-data seperti nama kapal, pelabuhan muat, pelabuhan bongkar, deskripsi muatan, jumlah muatan dan beratnya, *departure condition* atau kondisi keberangkatan kapal yang disetujui dan ditandatangani oleh *agent on board* bersama *Chief Officer/Master*.




Sumber: Dokumen Pribadi

Gambar 2.4 Dokumen *Stowage Plan*

- e. *Shipping Order* adalah dokumen pemuatan yang menyatakan jumlah muatan atau *cargo* yang telah dimuat ke dalam kapal dan ditujukan oleh *shipper* kepada *carrier*. Dalam *shipping order* dicantumkan data nama *shipper*, nama *consignee*, *notifying address*, nama kapal,

pelabuhan muat, pelabuhan bongkar/tujuan, total muatan, *description of good*, nomor *B/L*, tanggal diterbitkan.



Date : JUNE 02, 2021

Shipper  
PT BORNEO INDOBARA  
SINARMAS LAND PLAZA TOWER 2  
7TH FLOOR, JL. MH THAMRIN NO.51  
JAKARTA 10350, INDONESIA

Consignee  
TO ORDER

Notifying  
FUZHOU XINDIAN FUEL CO., LTD.  
A2-18 FLOOR, WANDA PLAZA, 276 PUSHANG ROAD,  
CANGSHAN, FUZHOU, FUJIAN, CHINA

**SHIPPING ORDER**  
TO THE COMMANDING OFFICER  
Please receive on board the vessel the  
Under - mentioned goods in good order and  
Condition and grand the receipt.

Name of Vessel Voyage No. <b>MV SEA OPAL</b>	Port of Loading <b>BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA</b>	Final destination (for the merchant's reference)
Port of Discharge <b>ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA</b>	Shipper Description of Goods <b>COMMODITY: INDONESIAN STEAM COAL IN BULK</b>	
CLEAN ON BOARD		Gross weight <b>75,755 MT</b>
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY		

B/L Number  
164BUTCHN21

GHALIH JATI  
AS AGENT

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office : Jl. Berlian 10, Bidaracina - Jatinegara  
Jakarta 13330 - Indonesia  
Phone : +62.21.8591.4356 Fax : +62.21.8591.4360 / +62.21.8591.4361  
Email : idt-agency@idt-shipping.co.id

Sumber: Dokumen Pribadi

Gambar 2.5 Dokumen *Shipping Order*

- f. *Statement of Fact (SOF)* adalah dokumen pemuatan yang melaporkan pelaksanaan kegiatan bongkar muat dimulai dari kedatangan kapal di area *anchorage* hingga kapal selesai dimuat dan berlayar kembali ke pelabuhan tujuan. Dokumen ini adalah dokumen yang dipercayakan kepada *agent on board* sebagai orang yang melihat dan mengawasi secara langsung kegiatan bongkar muat diatas kapal serta



melaporkannya dalam bentuk *daily report* yang dikirimkan sebanyak tiga kali dalam sehari di jam 07.00 WITA, 14.00 WITA, 20.00 WITA melalui email ke kantor cabang disertai dengan lampiran dokumentasi foto-foto yang memperlihatkan proses kegiatan bongkar muat sedang berlangsung. Dalam *daily report*, *agent on board* juga melaporkan kendala-kendala dalam proses bongkar muat seperti hujan deras, badai, gelombang yang tinggi, kerusakan *crane*, dan masalah-masalah lain yang menghambat atau menghentikan sementara kegiatan bongkar muat dalam hal ini, seorang *agent on board* jika ada kendala harus bertindak jujur sesuai keadaan yang sebenarnya. Karena jika tertunda atau terhentinya kegiatan bongkar muat tidak dilaporkan maka akan dianggap kegiatan tersebut berjalan terus tanpa ada kendala. Hal ini bisa menyebabkan *demurrage*.

*Demurrage* adalah tagihan atau denda yang harus dibayarkan oleh pihak pelabuhan (*shipper, stevedores*) kepada pihak pemilik kapal atau *owner* dikarenakan lamanya kegiatan bongkar muat melebihi waktu *laytime* yang telah disepakati di awal perjanjian. *Laytime* Menurut Capt. R. P. Suyono M. Mar (2007:166) dalam bukunya yang berjudul “*Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*”, *laytime* adalah tenggang waktu atau kelonggaran yang diberikan kepada kapal untuk memulai pemuatan dan pembongkaran, dimana pihak *charter* dapat melakukan kegiatan bongkar muat tanpa adanya biaya tambahan.

**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**  
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES  
Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Tug & Barge Owners | Feeder Ship Owners |  
Services | Goods Provider | Floating Cranes | Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore  
Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

**Statement Of Fact**

Name of Vessel	<b>MV. ARGENTINA</b>	Date	MAY 08, 2021
Flag	MARSHALL ISLAND	Port of Loading	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	177897 MT / 91407 MT	Last Port	CHINA
Name of Master	CAPT. QUICHO ALFONSO GUIMBARDA	Next Port	ANY PORT(S) IN INDIA




No	Activitas	Time	Date
1	Arrived	05.00 hrs	APRIL 24, 2021
2	NOR Tendered	05.00 hrs	APRIL 24, 2021
3	Pilot on board	05.06 hrs	APRIL 24, 2021
4	Anchorage at Loading Point	06.12 hrs	APRIL 24, 2021
5	Pilot Off	06.30 hrs	APRIL 24, 2021
6	Port authority & Agent on board	09.00 hrs	APRIL 24, 2021
7	Free Pratique Granted	12.20 hrs	APRIL 24, 2021
9	NOR Accepted	AS PER GOVERNING C/P	
10	Commenced Loading	13.00 hrs	APRIL 27, 2021
11	Completed Loading	12.00 hrs	MAY 08, 2021
12	Completed Shipping Documents	18.30 hrs	MAY 08, 2021
13	Departure / Sailed	19.00 hrs	MAY 08, 2021
14	ETA Next Port	AM	MAY 22, 2021
15	Initial Draft Survey	07.30 - 08.30 LT /	APRIL 26, 2021
16	Holds Cleanliness Inspection	07.30 - 08.30 LT /	APRIL 26, 2021
17	Final Draft Survey	12.00 - 13.00 LT /	MAY 08, 2021
18	Total Cargo Loaded	<b>160,000 MT</b>	

BROB	Arrival	Departure
FO	833.3 MT	754.110 MT
DO	158.9 MT	156.100 MT
FW	94 MT	105 MT
BW	84,400 MT	230,7 MT

Draft	Arrival	Departure
FWD	9.9 M	16.865 M
MID	10.6 M	17.125 M
AFT	11.4 M	17.23 M

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

**Remarks :**  
" NO DELAYS ON SHIP'S ACCOUNT "

PT. INDO DHARMA TRANSPORT  
 GHALIH JATI  
 CAPT. QUICHO ALFONSO GUIMBARDA

Jl. Berlian No. 10, Bidara Cina, Jatinegara, Jakarta Timur - 13330  
 Phone : 021-8591-4362 | Fax : 021-8591-4360/4361 | Email : idh-agency@idh-shipping.co.id

Sumber: Dokumen Pribadi

Gambar 2.6 Dokumen *Statement of Fact*

### 3. Pengertian Pemuatan

Pemuatan menurut KBBI adalah proses, cara, perbuatan memuatkan (memasukan) sesuatu dalam wadah, sedangkan menurut Peraturan Menteri Perhubungan tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan pasal 1 ayat (38), pemuatan merupakan kegiatan menaikkan dan menurunkan muatan atau menyusun, menata dan memadatkan muatan dalam palka atau ruang muat dikapal.

Pemuatan kapal harus dilakukan dengan mengutamakan keselamatan *stevedores* dan *crew* kapal, keamanan kapal, batas garis muat dan stabilitas kapal. Dalam penelitian ini pemuatan batubara dilakukan secara *ship to ship* di *loading point* atau *anchorage* yang memiliki *draught*

yang cukup untuk kapal *panamax* hingga *capsize*. Sistem kerja *transshipment* yaitu memuat batubara dari *jetty* ke tongkang kemudian tongkang ditarik menggunakan *tug boat* menuju kapal besar di *loading point*. Setelah sandar di kapal besar dilakukan kegiatan *ship to ship* dari tongkang ke kapal menggunakan peralatan bongkar muat baik *floating crane*, *conveyor*, maupun menggunakan *crane* kapal.

*Floating crane* merupakan peralatan bongkar muat yang terapung di laut dan dibagi menjadi dua jenis yaitu *floating crane* jenis *conveyor* dan jenis *grab*. Kegiatan pemuatan batubara dapat dilaksanakan apabila ruang muat (palka kapal), muatan (batubara) dan alat untuk memuat (*floating crane*) sudah siap untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat. Batubara yang merupakan muatan curah kering dalam pemuatannya perlu dilakukan pemadatan muatan yang bertujuan menjaga stabilitas kapal dan keselamatan kapal selama pengiriman muatan ke pelabuhan tujuan, selain itu pemadatan muatan juga bertujuan agar muatan yang ada didalam palka dapat terisi secara penuh. Dalam proses pemuatan batubara tidak jarang terjadi kerusakan baik *main equipment* seperti rusaknya *generator crane* yang menyebabkan tidak adanya daya pada *crane* maupun *auxiliary equipment*, seperti putusnya tali *wire* rusaknya *grab* hal menjadi salah satu faktor penghambat dalam proses pemuatan batubara ke kapal.

*Agent on board* dalam kegiatan pemuatan berperan untuk mengawasi proses pemuatan batubara dan melaporkan kelancaran atau hambatan dalam kegiatan pemuatan, serta melaporkan hasil pemuatan

dalam *daily reportnya* seperti total muatan yang sudah ada di dalam palka, *balance* atau kekurangan muatan yang akan dimuat ke dalam kapal, agar *shipper* dapat menyiapkan kekurangan muatan itu pada tongkang selanjutnya. *Agent on board* juga bertugas memperbarui *barging line up* atau susunan tongkang dari *shipper* yang akan menyuplai kekurangan batubara yang ada di kapal untuk di informasikan kepada *Chief Officer* dan *loading master*.

#### 4. Pengertian Keagenan

Menurut buku Suyono (2007), keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi jika dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Keagenan umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau perusahaan pelayaran asing di luar negeri (selaku *principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principal* tersebut (kapal milik, kapal *charter*, kapal yang dioperasikan *principal*). Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal membutuhkan pelayanan kapal, tetapi juga dapat ditunjuk sebagai agen dalam hal dibutuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain (Kosasih dan Soewedo 2012).



Menurut Anthony (2011), keagenan adalah hubungan atau kontak antara *principal* dan agen. *Principal* mempekerjakan agen untuk melakukan tugas untuk kepentingan *principal*, termasuk pendelegasian otorisasi pengambilan keputusan dari *principal* kepada agen. Pada perusahaan yang modalnya terdiri atas saham, pemegang saham bertindak sebagai *principal*, dan *Chief Executive Officer (CEO)* sebagai *agent* mereka. Pemegang saham mempekerjakan *CEO* untuk bertindak sesuai dengan kepentingan *principal*. Perspektif hubungan keagenan merupakan dasar yang digunakan untuk memahami hubungan antara manager dan pemegang saham.

Menurut buku dari Jensen dan Meckling dan Siagian (2011), hubungan keagenan adalah sebuah kontrak antar manager (*agent*) dengan pemegang saham (*principal*). Hubungan keagenan tersebut terkadang menimbulkan masalah antara manager dan pemegang saham. Konflik yang terjadi karena manusia adalah makhluk ekonomi yang mempunyai sifat dasar mementingkan kepentingan diri sendiri. Pemegang saham dan manager memiliki tujuan yang berbeda dan masing-masing menginginkan tujuan mereka terpenuhi. Jenis agen kapal menurut Suyono (2001), secara garis besar, dikenal enam jenis agen kapal, yaitu:

- a. *General agent* (agen umum) merupakan perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Sebagai contoh *Maersk Line*,

sebuah perusahaan pelayaran dari Denmark, menunjuk PT. Indo Dharma Transport sebagai *general agent*. Artinya PT. Indo Dharma Transport memiliki tugas melayani kapal milik *Maersk Line* selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia.

- b. *Sub agent* adalah perusahaan keagenan yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan Indonesia. *Sub agent* ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau tangan kanan dari *general agent*. Sebagai contoh PT. Indo Dharma Transport yang telah ditunjuk sebagai *general agent* oleh *Maersk Line* kemudian menunjuk perusahaan pelayaran nasional yaitu, PT. Indo Dharma Transport Cabang Satu sebagai *sub agent* untuk melayani kapal milik *Maersk Line* yang singgah di Bunati Anchorage yang menjadi cakupan wilayah *sub agent*.

- c. Agen Cabang yaitu cabang dari *general agent* di suatu pelabuhan dalam usaha pelayaran niaga dimana ada pelayaran *liner* dan pelayaran *tramper*. Pelayaran *liner* adalah pelayaran yang memiliki jadwal tetap mulai keberangkatan dan kedatangan, sedangkan pelayaran *tramper* adalah pelayaran yang tidak memiliki jadwal tetap dalam pelayarannya. Pelayaran *liner* akan menunjuk *general agent* atau *booking agent*, agar mengurus kapal dan muatannya yang berada di daerah agen cabang.

- d. *Husbandary Agent* adalah agen yang ditunjuk oleh *principal* untuk mewakilinya diluar kepentingan bongkar/muat seperti mengurus *crew* kapal, perbaikan kapal, *supplier* dll.

e. *Agent Checking* adalah agen yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. *Agent checking* adalah orang yang pertama naik kapal pada saat kapal tiba bersama petugas kantor kesehatan, bea cukai, syahbandar, dan imigrasi yang melakukan inspeksi untuk mengecek dan mengambil dokumen dan sertifikat kapal agar dapat di *clearence in* dan mengantar dokumen/sertikat yang telah di *clearence out* serta *port clearence* atau surat *ijin* berlayar sebelum kapal berlayar kembali.

f. *Agent on Board* adalah agen yang memiliki tugas mengawasi proses bongkar dan muat di kapal serta melaporkannya ke kantor cabang agen dalam *daily report*, membuat dokumen pemuatan, dan berhubungan langsung dengan *crew* kapal selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

Tugas-tugas kantor keagenan atau *general agent* dalam kegiatannya secara garis besar ada dua jenis, yakni tugas pengurusan ijin dan tugas koordinasi. Menurut Suyono R.P (2003:225-226) tugas koordinasi meliputi :

a. Koordinasi Operasi dan Pemasaran, Koordinasi operasi adalah tugas untuk memastikan bahwa pembongkaran/pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu tugas koordinasi juga termasuk memastikan bahwa saat kapal masuk ke tempat sandar pelabuhan, pelaksanaan pandu dan kapal-kapal tunda dilakukan dengan baik dan aman. Koordinasi pemasaran adalah fungsi *general agent* untuk memastikan muatan, mengumumkan kedatangan

kapal, hubungan dengan armada pemasaran (*market forces*) dan sebagainya.

- b. Koordinasi bagian keuangan adalah tugas *general agent* untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian *disbursement* bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum terselesaikan. Dengan demikian agen memerlukan *advance money* yang cukup besar, terutama untuk kapal-kapal *tramper*, karena kemungkinan tidak akan singgah lagi di pelabuhan tempat agen berada.
- c. Penunjukan *sub-agent* seperti yang telah disampaikan sebelumnya untuk pelaksanaan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu, *general agent* tidak melakukannya sendiri tetapi *general agent* akan memerintahkan cabangnya atau perusahaan lain sebagai agennya.
- d. Mengumpulkan data *disbursement* atau data pengeluaran kapal yaitu mengumpulkan segala tagihan selama kapal berada di pelabuhan dan sesudah pemberangkatannya. Tugas ini biasanya diawasi oleh bagian operasi dan keuangan.
- e. Koordinasi-koordinasi lain yang berhubungan dengan *cargo* dan dokumen-dokumen kapal.

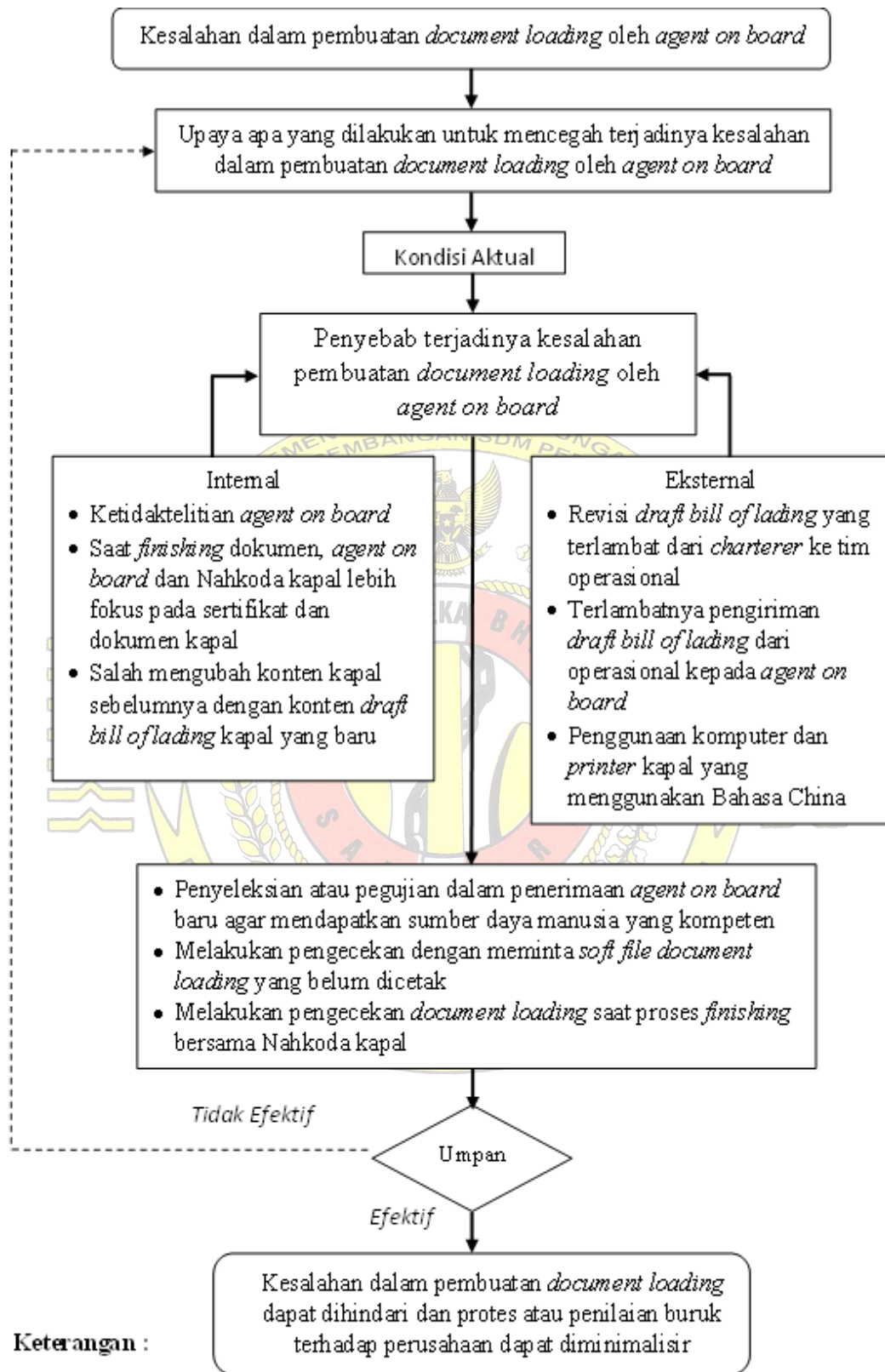
## B. Kerangka Penelitian

Kinerja seorang *agent on board* di atas kapal sangat penting selain mengawasi dan melaporkan kegiatan bongkar muat dalam *daily report*. Selain itu *agent on board* mempunyai tugas untuk membuat *document loading*.



Pembuatan *document loading* oleh *agent on board* merupakan hal yang penting dalam bisnis dunia keagenan, karena *document loading* mempengaruhi kelancaran operasional kapal di pelabuhan bongkar, namun dalam pembuatan *document loading* ini bisa saja terjadi kesalahan yang bisa disebabkan oleh berbagai hal seperti kesalahpahaman, kurangnya pengalaman, ketrampilan dalam membuat *document loading*.

Dampak yang terjadi karena kesalahan pembuatan *document loading* bisa merugikan banyak pihak baik *charter*, *owner*, dan perusahaan keagenan. Untuk itu perlu dilakukan pembenahan dalam kesalahan *document loading* serta pencegahan agar kedepannya agar PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui memiliki profesionalitas dan kepercayaan terhadap pengguna layanan jasanya. Diharapkan dengan profesionalitas dan kepercayaan ini PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui dapat lebih mengembangkan sayapnya dalam bisnis dunia keagenan khususnya mengageni kapal-kapal asing maupun lokal yang ada di daerah Kalimantan Selatan dan mampu bersaing dengan perusahaan-perusahaan keagenan yang sudah mulai menjamur di Kalimantan Selatan. Dalam penelitian ini dibuat kerangka penelitian agar dapat dengan mudah dipahami dan dimengerti sebagai berikut :



Gambar 2.7 Kerangka Penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

1. Penyebab terjadinya kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui adalah *agent on board* dan Nahkoda kapal lebih fokus untuk mengecek dan meneliti sertifikat-sertifikat dan dokumen kapal sehingga *document loading* kerap diabaikan, revisi *draft B/L* terbit setelah *agent on board* turun dari kapal atau kapal sudah berlayar ke pelabuhan tujuan menyebabkan *agent on board* tidak dapat memperbaiki atau merevisi *document loading* yang telah dibuat berdasarkan *draft bill of lading* kapal yang baru, dan pembuatan *document loading* menggunakan *Ms. Office Excel* secara manual.
2. Upaya yang dilakukan untuk mencegah kesalahan dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui adalah melakukan pengecekan *document loading* sebelum dan sesudah ditandatangani, pengecekan secara berulang dapat meminimalisir adanya kesalahan pada *document loading*.

#### B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti dalam melakukan pencarian data mengalami keterbatasan yang tidak bisa dihindari. Keterbatasan dalam penelitian ini menjadi faktor yang dapat dijadikan perhatian untuk peneliti yang akan meneliti hal yang sama

atau menyempurnakan penelitian ini. Keterbatasan dalam melakukan penelitian antara lain:

1. Jumlah narasumber yang dapat dimintai data hanya tiga orang dikarenakan sebagian *agent on board* berada diatas kapal sehingga tidak memungkinkan dilakukan wawancara karena jarak dan koneksi internet yang tidak stabil.
2. Peneliti tidak bisa menaiki kapal bersama *agent on board* secara terus menerus untuk melakukan observasi secara langsung karena juga ditugaskan sebagai *agent on board* di kapal lain.
3. Sebagian data dan dokumen yang bisa digunakan sebagai lampiran dalam penelitian ini hilang karena PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui melakukan perpindahan kantor.

### C. **Saran**

1. Untuk PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui sebaiknya dilakukan penyeleksian atau pegujian dalam penerimaan *agent on board* baru agar mendapatkan sumber daya manusia yang kompeten sehingga dapat unggul dalam persaingan dengan kompetitor perusahaan lain.
2. Sebaiknya dilakukan pengarahan atau pelatihan oleh operasional PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui kepada *agent on board* dalam pembuatan *document loading* menggunakan *Ms. Office Excel* menggunakan rumus atau fungsi *excel* sehingga kesalahan akibat kelalaian atau ketidaktelitian bisa dihindari.
3. PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui sebaiknya melakukan pengecekan dengan meminta *soft file document loading* yang belum

dicetak dari *agent on board* agar dapat diteliti terlebih dahulu oleh bagian operasional sebelum dicetak dan mendapatkan persetujuan dari Nahkoda kapal.

4. *Agent on board* sebaiknya melakukan pengecekan *document loading* saat proses *finishing* bersama Nahkoda kapal agar dapat mengetahui jika ada kesalahan dan dapat langsung memperbaikinya di atas kapal





## DAFTAR PUSTAKA

- Akram, A., and S. Erlyana. 2019. "... *Jasa Agent on Board Oleh Pt. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda Dalam Kegiatan Pemuatan Batubara Ke Kapal Bulk Carrier ....*" *Prosiding Seminar Nasional* 156–64.
- Arhinza, Muchammad Azfany. 2021. "*ANALISIS KETERLAMBATAN PENGURUSAN DOKUMEN MUATAN BARANG PADA PT . INDO DHARMA TRANSPORT BANJARMASIN.*"
- Ari, Hermawan. n.d. "*FAKTOR-FAKTOR KENDALA DALAM PROSES PEMBONGKARAN MUATAN CURAH KERING OLEH PT . PELABUHAN INDONESIA III ( Persero ) CABANG TANJUNG PERAK SURABAYA.*"
- Darmaputra, Rachman Tasuf, and Wiweco Setyadie. 2021. "*Efektivitas Operasional Penanganan Kapal DiPelabuhan Panjang Kota Bandar Lampung Oleh PT.Mario Samudera Jaya.*" 3(1):135.
- Erliyana, Sulida, and Evita Oktaviana. 2020. "*Optimalisasi Pelayanan Dokumen Kedatangan Kapal Asing Saat Terjadinya Covid-19.*" *Majalah Ilmiah Gema Maritim* 22(2):135–39. doi: 10.37612/gema-maritim.v22i2.107.
- Hidayat, Amir. 2020. "*Analisis Kepuasan Kapal Asing Terhadap Pelayanan Boarding Agent Di Area Loading Point Muara Berau 1), 2).*" 78–84.
- Mekarisce, Arnild Augina. 2020. "*Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data Pada Penelitian Kualitatif Di Bidang Kesehatan Masyarakat.*" *JURNAL ILMIAH KESEHATAN MASYARAKAT: Media Komunikasi Komunitas Kesehatan Masyarakat* 12(3):145–51. doi: 10.52022/jikm.v12i3.102.
- Nursanto, Edy, and Untung Sukamto. 2015. "*Prosiding Seminar Nasional Teknik Kimia 'Kejuangan' Pengolahan Batubara Dan Pemanfaatannya Untuk Energi.*" 1–7.
- Pemerintah, Republik Indonesia. 2021. "*Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.*" (085414):213.
- Widiafina, N. Z. 2018. "*Model Penurunan Biaya Demurrage Pada Pelabuhan: Studi Kasus Pelabuhan Khusus Curah Kering.*"
- Sugiyono, 2009, *Metode Penelitian Administrasi Dilengkapi Dengan Metode R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2016, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Ghali Jati Pangestu
2. Tempat, Tanggal Lahir : Bantul, 18 Juni 2000
3. NIT : 551811316717 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Jalan Tokolan, Dusun Klegen, Desa Tirtosari, Kecamatan Kretek, Kabupaten Bantul, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, 55772
7. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : Isnawan, S.Pd.
  - b. Ibu : Anti Isdarwati
8. Riwayat Pendidikan
  - a. SD Negeri 1 Tirtosari (2006 – 2012)
  - b. SMP Negeri 2 Bambanglipuro (2012 – 2015)
  - c. SMA Negeri 1 Pundong (2015 – 2018)
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2022)

9. Pengalaman Praktik Darat

- Perusahaan : **PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui**
- Alamat : Muara Satui Jl. Provinsi KM 165 Gg. Teluk Dalam RT. 06 No.34, Sinar Bulan, Kecamatan Satui, Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan
- Periode Praktik Darat : 07 Agustus 2020 – 30 Juli 2021



**LAMPIRAN 1**

**GAMBAR DOCUMENT NOTICE OF READINESS**

Messers: IDT - Shipping Agency

Date :25<sup>th</sup> May, 2021

Port :Bunati,Indonesia

Voy. No.:2105

Dear Sirs,

**NOTICE OF READINESS**

M/V "SEA OPAL"

This is to advise you that the subject vessel arrived at the port of Bunati at 0612 hours on 25<sup>th</sup> May, 2021 and is in all respects ready to commence Loading cargo in accordance with the terms and conditions of the Charter Party.

Yours very truly,

Notice tendered at 0612 hours on 25<sup>th</sup> May, 2021

Notice accepted at \_\_\_\_\_ hours on \_\_\_\_\_

Master of M/V



\_\_\_\_\_  
Charterer

\_\_\_\_\_  
Agent

## LAMPIRAN 2

### GAMBAR DOCUMENT MATE RECEIPT



Date : JUNE 02, 2021

Shipper

PT BORNEO INDOBARA  
SINARMAS LAND PLAZA TOWER 2  
7TH FLOOR, JL. MH THAMRIN NO.51  
JAKARTA 10350, INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notifying

FUZHOU XINDIAN FUEL CO., LTD.  
A2-18 FLOOR, WANDA PLAZA, 276 PUSHANG ROAD,  
CANGSHAN, FUZHOU, FUJIAN, CHINA

### MATE'S RECEIPT

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

Name of Vessel Voyage No. <b>MV SEA OPAL</b>	Port of Loading <b>BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA</b>
Port of Discharge <b>ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA</b>	Final destination (for the merchant's reference)
Shipper Description of Goods <b>COMMODITY: INDONESIAN STEAM COAL IN BULK</b> <b>CLEAN ON BOARD</b> <b>FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY</b>	Gross weight <b>75,755 MT</b>



CAPT. YANG JIN SIG  
MASTER OF MV SEA OPAL

B/L Number  
164BUTCHN21

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office : Jl. Berlian 10, Bidaracina - Jatinegara  
Jakarta 13330 - Indonesia  
Phone : +62.21.8591.4356 Fax : +62.21.8591.4360 / +62.21.8591.4361  
Email : idt-agency@idt-shipping.co.id



### LAMPIRAN 3

### GAMBAR DOCUMENT CARGO MANIFEST



### CARGO MANIFEST

**MV SEA OPAL**      Flag : PANAMA      DWT / GT : 79372 / 43537      Master : CAPT. YANG JIN SIG  
 Sailed on: JUNE , 2021      From : BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA      To : ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

B/L No.	Shipper / Consignee / Notify Party	Description of Goods	Gross Weight	Measurement
364BU7CHN21	SHIPPER PT BORNEO INDOBARA SINARMAS LAND PLAZA TOWER 2 7TH FLOOR, JI... MH THAMRIN NO.51 JAKARTA 10350, INDONESIA  Consignee TO ORDER  Beneficiary FUZHOU XINDIAN FUEL CO., LTD. A2-18 FLOOR, WANCA PLAZA, 2716 PUSKANG ROAD, CANGSHAN, FUZHOU, FUJIAN, CHINA	COMMODITY: INDOONESIAN STEAM COAL IN BULK CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY  JUNE 02, 2021  GHAHRU JATI (As Agent) PT. INDO DHARMA TRANSPORT	75,755 MT	

Head Office : Jalan Sejahtera No. 10, Bidara Coast, Balikpapan  
 Surabaya Postcode 60139 - Indonesia  
 Phone : +62 21 8099 4100 Fax : +62 21 8099 4100  
 Email : info@idm.id, idm@idm.id

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

## LAMPIRAN 4

### GAMBAR DOCUMENT SHIPPING ORDER



Date : JUNE 02, 2021

Shipper

PT BORNEO INDOBARA  
SINARMAS LAND PLAZA TOWER 2  
7TH FLOOR, JL. MH THAMRIN NO.51  
JAKARTA 10350, INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notifying

FUZHOU XINDIAN FUEL CO., LTD.  
A2-18 FLOOR, WANDA PLAZA, 276 PUSHANG ROAD,  
CANGSHAN, FUZHOU, FUJIAN, CHINA

### SHIPPING ORDER

TO THE COMMANDING OFFICER  
Please receive on board the vessel the  
Under - mentioned goods in good order and  
Condition and grand the receipt.

Name of Vessel Voyage No. <b>MV SEA OPAL</b>	Port of Loading <b>BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA</b>
Port of Discharge <b>ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA</b>	Final destination (for the merchant's reference)
Shipper Description of Goods <b>COMMODITY: INDONESIAN STEAM COAL IN BULK</b> <b>CLEAN ON BOARD</b> <b>FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY</b>	Gross weight <b>75,755 MT</b>

  
GHALIH JATI  
AS AGENT

B/L Number  
164BUTCHN21

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office : Jl. Berlian 10, Bidaracina - Jatinegara  
Jakarta 13330 - Indonesia  
Phone : +62.21.8591.4356 Fax : +62.21.8591.4360 / +62.21.8591.4361  
Email : idt-agency@idt-shipping.co.id

LAMPIRAN 5

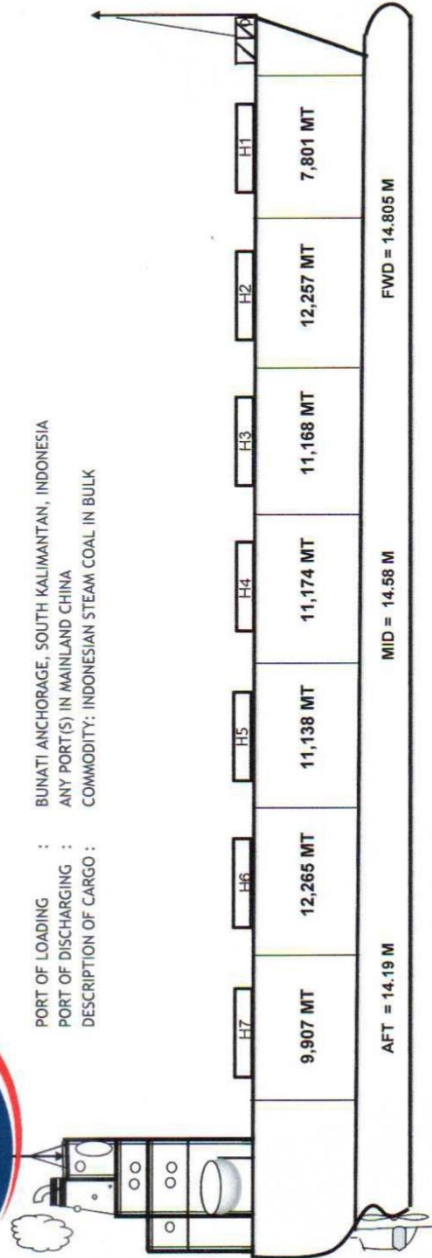
GAMBAR *DOCUMENT STOWAGE PLAN*

**STOWAGE PLAN  
MV SEA OPAL**



DATE : JUNE 02, 2021

PORT OF LOADING : BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA  
 PORT OF DISCHARGING : ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA  
 DESCRIPTION OF CARGO : COMMODITY: INDONESIAN STEAM COAL IN BULK



**DEPARTURE CONDITION**

TOTAL CARGO LOADED : 75,755 MT  
 FUEL OIL : 1104 MT  
 DIESEL OIL : 30.00 MT  
 FRESH WATER : 240 MT  
 BALLAST WATER : 267.70 MT  
 ETA PORT OF DISCHARGE : a.m / p.m on JUNE , 2021



CAPT. YANG JIN SIG  
 MASTER OF MV SEA OPAL



## LAMPIRAN 6

### GAMBAR DOCUMENT STATEMENT OF FACT



## 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 |  
 Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offsho  
 Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

### Statement Of Fact

Name of Vessel	<b>MV SEA OPAL</b>	Date	JUNE 02, 2021
Flag	PANAMA	Port of Loading	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	79372 / 43537	Last Port	CHINA
Name of Master	CAPT. YANG JIN SIG	Next Port	ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

No	Activitas	Time	Date
1	Arrived	06.12 hrs	MAY 25, 2021
2	NOR Tendered	06.12 hrs	MAY 25, 2021
3	Pilot On Board	06.48 hrs	MAY 25, 2021
4	Anchorage at Loading Point	08.18 hrs	MAY 25, 2021
5	Pilot off	08.30 hrs	MAY 25, 2021
6	Port authority & Agent on board	11.15 hrs	MAY 25, 2021
7	Free Pratique Granted	12.10 hrs	MAY 25, 2021
8	NOR Re-tendered	12.10 hrs	MAY 25, 2021
9	NOR Accepted	AS PER GOVERNING C/P	
10	Commenced Loading	16.00 hrs	MAY 28, 2021
11	Completed Loading	03.45 hrs	JUNE 02, 2021
12	Completed Shipping Documents	11.20 hrs	JUNE 02, 2021
13	Departure / Sailed	12.12 hrs	JUNE 02, 2021
14	ETA Next Port	AM	JUNE 09, 2021

BROB	Arrival	Departure
FO	1,135.77 MT	1104 MT
DO	30.65 MT	30.00 MT
FW	324 MT	240 MT
BW	17,750 MT	267.70 MT

Draft	Arrival	Departure
FWD	4.11 M	14.805 M
MID	5.21 M	14.58 M
AFT	7.51 M	14.19 M

15	Initial Draft Survey	09.00 - 10.00 LT / 28 MAY, 2021
16	Holds Cleanliness Inspection	09.00 - 10.00 LT / 28 MAY, 2021
17	Final Draft Survey	03.45 - 04.45 LT / 2 JUNE, 2021
18	Total Cargo Loaded	<b>75,755 MT</b>

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

**Remarks :**

  
 PT BORNEO INDOBARA  
 Shipper

  
 GHALIH  
 as Agent

  
 CAPT. YANG JIN SIG  
 Master of MV. SEA OPAL





# 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  
Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offsh  
Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

## Time Sheet / Statement of Fact

Page : 1 (one)

Name of Vessel : **MV SEA OPAL**  
 Charter Party dated : **-**  
 Port of Loading : **BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA**  
 Port of Discharging : **ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA**  
 Description of Goods : **COMMODITY: INDONESIA STEAM COAL IN BULK**  
 Quantity of Cargo Loaded : **75,755 MT**  
 Arrived at Pilot Station : **06.12 HRS / MAY 25, 2021**  
 Notice of Readiness Tendered : **06.12 HRS / MAY 25, 2021**  
 Anchorage at Loading Point : **08.18 HRS / MAY 25, 2021**  
 Notice of Readiness Accepted : **AS PER GOVERNING C/P**  
 Free Pratique Granted : **12.10 HRS / MAY 25, 2021**  
 NOR Re-tendered : **12.10 HRS / MAY 25, 2021**  
 Commenced Loading : **16.00 HRS / MAY 28, 2021**  
 Completed Loading : **03.45 HRS / JUNE 2, 2021**  
 Completed Final Draft Survey : **04.45 HRS / JUNE 2, 2021**  
 Completed Shipping Document : **11.20 HRS / JUNE 2, 2021**  
 Time Departure to Next Port : **12.12 HRS / JUNE 2, 2021**

Date / Day	Weather	Working Time	Remarks		
<u>MAY 25, 2021</u> TUESDAY	Cloudy	06.12 hrs	Vessel arrived at bunati pilot station, South Kalimantan, Indonesia'		
		06.12 hrs	NOR Tendered		
		06.48 hrs	Pilot on board		
		06.48 - 08.18 hrs	Vessel approaching to loading point		
		08.18 hrs	Vessel dropped anchor at loading point		
		08.30 hrs	Pilot off		
		11.15 hrs	Port authority & Agent on board		
		11.15 - 12.10 hrs	Health quarantine inspection		
		12.10 hrs	Free pratique granted		
		12.10 hrs	NOR Re-tendered		
		12.10 - 24.00 hrs	Turn time 12 hours		
		<u>MAY 26, 2021</u> WEDNESDAY	Cloudy	00.00 - 00.10 hrs	Turn time 12 hours
				00.10 - 24.00 hrs	Waiting for loading schedule
<u>MAY 27, 2021</u> THURSDAY	Cloudy	00.00 - 24.00 hrs	Waiting for loading schedule		
<u>MAY 28, 2021</u> FRIDAY	Cloudy	00.00 - 12.00 hrs	Waiting for loading schedule		
		09.00 - 10.00 hrs	Initial draft survey by C/officer & Surveyor		
		12.00 - 13.00 hrs	Maneuvering FC.RATU GIOK 7 for a/side		
		13.00 hrs	1st line FC.RATU GIOK 7 at s/side		
		13.00 - 14.00 hrs	Mooring activity		

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

  
 PT BORNEO INDOBARA  
 Shipper

  
 GHALIH  
 as Agent

  
 CAPT. YANG JIN SIG  
 Master of MV. SEA OPAL



**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 | Grebs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Pt. Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

Time Sheet / Statement Of Fact


MV SEA OPAL

Page : 2 (Two)

Date / Day	Weather	Working Time	
MAY 29, 2021 SATURDAY	Cloudy	14.00 hrs	Inposition FC.RATU GIOK 7 at ship side
		14.00 - 14.40 hrs	Maneuvering barge to a/side at FC. RATU GIOK 7
		<b>14.40 hrs</b>	<b>1st BG.RMN 352 / TB.KSA 74 a/side at FC.RATU GIOK 7</b>
		14.40 - 16.00 hrs	No activity due to Emergency maintenance of FC. RATU GIOK 7
		<b>16.00 hrs</b>	<b>COMMENCED LOADING H3 (BG.RMN 352) by FC.RATU GIOK 7</b>
		16.50 - 22.10 hrs	Stopped loading H3 / Emergency maintenance of FC. RATU GIOK 7
		22.10 hrs	Resumed loading H3 (BG.RMN 352) by FC.RATU GIOK 7
		24.00 hrs	Stopped loading H3/Completed discharge on BG.RMN 352
		00.00 - 00.20 hrs	Moved bulldozer from barge to FC.RATU GIOK 7
		00.20 hrs	BG.RMN 352 / TB.KSA 74 cast off
		00.20 - 00.50 hrs	Maneuvering barge to a/side
		<b>00.50 hrs</b>	<b>2nd BG.RMN 381 / TB.ATK 2003 a/side at FC.RATU GIOK 7</b>
		00.50 hrs	Resumed loading H3 (BG.RMN 352) by FC.RATU GIOK 7
		01.50 - 02.05 hrs	Stopped loading H3/Moved bulldozer from FC.RATU GIOK 7 to barge
		02.05 hrs	Resumed loading H3 (BG.RMN 352) by FC.RATU GIOK 7
		04.10 - 04.20 hrs	Stopped loading H3/FC.RATU GIOK 7 Shifted to H5
04.20 hrs	Started loading H5 (BG.RMN 381) by FC.RATU GIOK 7		
07.45 hrs	Stopped loading H5/Completed discharge on BG.RMN 381		
07.45 - 08.05 hrs	Moved bulldozer from barge to FC.RATU GIOK 7		
08.05 hrs	BG.RMN 381 / TB.ATK 2003 cast off		
08.05 - 08.30 hrs	Maneuvering barge to a/side		
<b>08.30 hrs</b>	<b>3rd BG.PST 1312 / TB.PANCARAN 1312 a/side at FC.RATU GIOK 7</b>		
08.30 hrs	Resumed loading H5 (BG.PST 1312) by FC.RATU GIOK 7		
09.30 - 09.45 hrs	Stopped loading H5/Moved bulldozer from FC.RATU GIOK 7 to barge		
09.45 hrs	Resumed loading H5 (BG.PST 1312) by FC.RATU GIOK 7		
10.20 - 10.30 hrs	Stopped loading H5/FC.RATU GIOK 7 Shifted to H6		
10.30 hrs	Started loading H6 (BG.RMN 381) by FC.RATU GIOK 7		
14.50 hrs	Stopped loading H6/Completed discharge on BG.PST 1312		
14.50 - 16.10 hrs	Moved bulldozer from barge to FC.RATU GIOK 7		
16.10 hrs	BG.PST 1312 / TB. PANCARAN 1312 cast off		
16.10 - 20.00 hrs	Waiting next cargo barge		
20.00 - 20.55 hrs	Maneuvering barge to a/side		
<b>20.55 hrs</b>	<b>4th BG.RMN 360 / TB.KSA BINTANG a/side at FC.RATU GIOK 7</b>		
20.55 hrs	Resumed loading H6 (BG.RMN 360) by FC.RATU GIOK 7		
21.50 - 22.00 hrs	Stopped loading H6/FC.RATU GIOK 7 Shifted to H4		
22.00 hrs	Started loading H4 (BG.RMN 360) by FC.RATU GIOK 7		
22.30 - 22.45 hrs	Stopped loading H6/Moved bulldozer from FC.RATU GIOK 7 to barge		
22.45 hrs	Resumed loading H6(BG.RMN 360) by FC.RATU GIOK 7		
22.45 - 24.00 hrs	Continued loading H4 (BG.RMN 360) by FC.RATU GIOK 7		
MAY 30, 2021 SUNDAY	Cloudy	00.00 - 03.30 hrs	Continued loading H4 (BG.RMN 360) by FC.RATU GIOK 7
		00.30 hrs	Stopped loading H4/Completed discharge on BG.RMN 360
		00.30 - 03.50 hrs	Moved bulldozer from barge to FC.RATU GIOK 7
		03.50 hrs	BG.RMN 360 / TB.KSA BINTANG cast off
		03.50 - 05.30 hrs	Maneuvering barge to a/side
		<b>05.30 hrs</b>	<b>5th BG.SANTOSO 6 / TB.TARNS POWER 211 a/side at FC.RATU GIOK 7</b>
		05.30 hrs	Started loading H1 (BG.SANTOSO 6) by FC.RATU GIOK 7

  
PT BORNEO INDOBARA  
Shipper

  
GHAJIH  
as Agent

  
CAPT. YANG JIN SIG  
Master of MV. SEA OPAL



# 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 Platform Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

### Time Sheet / Statement Of Fact

MV SEA OPAL

Page : 3 (Three)

Date / Day	Weather	Working Time	Remarks
		06.30 - 06.45 hrs	Stopped loading H1/Moved bulldozer from FC.RATU GIOK 7 to barge
		06.45 hrs	Resumed loading H1 (BG.SANTOSO 6) by FC.RATU GIOK 7
		09.00 - 09.10 hrs	Stopped loading H1/FC.RATU GIOK 7 Shifted to H7
		09.10 hrs	Started loading H7 (BG.SANTOSO 6) by FC.RATU GIOK 7
		10.20 - 11.35 hrs	Stopped loading H7/Emergency maintenance of FC.RATU GIOK 7
		11.35 hrs	Resumed loading H7 (BG.SANTOSO 6) by FC.RATU GIOK 7
		12.20 hrs	Stopped loading H7/Completed discharge on BG.SANTOSO 6
		12.20 - 12.40 hrs	Moved bulldozer from barge to FC.RATU GIOK 7
		12.40 hrs	BG.SANTOSO 6 / TB.TRANS POWER 211
		12.40 - 13.00 hrs	Maneuvering barge to a/side
		<b>13.00 hrs</b>	<b>6th BG.RMN 342J / TB.KSA 38 a/side at FC.RATU GIOK 7</b>
		13.00 hrs	Resumed loading H7 (BG.RMN 342J) by FC.RATU GIOK 7
		14.00 - 14.15 hrs	Stopped loading H7/Moved bulldozer from FC.RATU GIOK 7 to barge
		14.15 hrs	Resumed loading H7 (BG.RMN 342 J) by FC.RATU GIOK 7
		14.20 - 15.00 hrs	Stopped loading H7/Emergency maintenance of FC.RATU GIOK 7
		15.00 hrs	Resumed loading H7 (BG.RMN 342 J) by FC.RATU GIOK 7
		16.00 - 16.10 hrs	Stopped loading H7/FC.RATU GIOK 7 Shifted to H2
		16.10 hrs	Started loading H2 (BG.RMN 342 J) by FC.RATU GIOK 7
		21.00 hrs	Stopped loading H2/Completed discharge on BG.RMN 342J
		21.00 - 21.20 hrs	Moved bulldozer from barge to FC.RATU GIOK 7
		21.20 hrs	BG.RMN 342J / TB.KSA 38 cast off
		21.20 - 21.45 hrs	Maneuvering barge to a/side
		<b>21.45 hrs</b>	<b>7th BG.RMN 372 / TB.KSA OPAL a/side at FC.RATU GIOK 7</b>
21.45 hrs	Resumed loading H2 (BG.RMN 372) by FC.RATU GIOK 7		
22.45 - 23.00 hrs	Stopped loading H2/Moved bulldozer from FC. RATU GIOK 7 to barge		
23.00 hrs	Resumed loading H2 (BG.RMN 372) by FC.RATU GIOK 7		
23.50 - 24.00 hrs	Stopped loading H2/FC.RATU GIOK 7 Shifted to H7		
<b>MAY 31, 2021</b>	Cloudy	00.00 hrs	Resumed loading H7 (BG.RMN 372) by FC.RATU GIOK 7
<b>MONDAY</b>		03.50 - 04.00 hrs	Stopped loading H7/Moved bulldozer from FC.RATU GIOK 7 to H7 for trimming
		04.00 - 06.00 hrs	Trimming cargo on H7
		04.00 - 04.10 hrs	FC.RATU GIOK 7 Shifted to H3
		04.10 hrs	Resumed loading H3 (BG.RMN 372) by FC.RATU GIOK 7
		04.20 hrs	Stopped loading H3/Completed discharge on BG.RMN 372
		04.20 - 04.40 hrs	Moved bulldozer from barge to FC.RATU GIOK 7
		04.40 hrs	BG.RMN 372 / TB.KSA OPAL cast off
		04.40 - 08.10 hrs	Waiting the next Floating Crane to be berthed
		08.10 hrs	FC.RATU GIOK 7 cast off from vessel
		08.10 - 09.40 hrs	Maneuvering CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 to a/side
		09.40 hrs	1st line CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 at s/side
		09.40 - 10.40 hrs	Mooring activity
		10.40 hrs	Inposition CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 at ship side
		10.40 - 11.15 hrs	Maneuvering barge to a/side at CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
	<b>11.15 hrs</b>	<b>8th BG.RMN 352 / TB.KSA 74 a/side at CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02</b>	
	11.15 hrs	Resumed loading H7 (BG.RMN 352) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02	
	12.10 - 12.25 hrs	Stopped loading H7/Moved bulldozer from CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 to barge	
	12.25 - 12.40 hrs	CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 Shifted to H3	
	12.40 hrs	Resumed loading H3 (BG.RMN 352) by CLB.CAHAYA MUSTIKA	

  
PT BORNEO INDOBARA  
Shipper

  
GHALIH  
as Agent

  
MV. SEA OPAL  
9584619  
MASTER  
P. YANGLIYU-SIG  
Master of MV. SEA OPAL





# 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 | Stevedores | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Pr  
Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

## Time Sheet / Statement Of Fact

MV SEA OPAL

Page : 4 (Four)

Date / Day	Weather	Working Time	Remarks
JUNE 1, 2021 TUESDAY	Cloudy	15.45 - 16.00 hrs	Stopped loading H3/Moved bulldozer from CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 to H3
		16.00 - 18.00 hrs	Trimming cargo on H3
		16.00 - 16.15 hrs	CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 Shifted to H6
		16.15 hrs	Resumed loading H6 (BG.RMN 352) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		19.25 hrs	Stopped loading H6/Completed discharge on BG.RMN 352
		19.25 - 19.40 hrs	Moved bulldozer from barge to CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		19.40 hrs	BG.RMN 352 / TB.KSA 74 cast off
		19.40 - 20.25 hrs	Maneuvering barge to a/side
		<b>20.25 hrs</b>	<b>9th BG.RMN 381 / TB.ATK 2003 a/side at CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02</b>
		20.25 hrs	Resumed loading H6 (BG.RMN 381) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		21.25 - 21.40 hrs	Stopped loading H6/Moved bulldozer from CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 to barge
		21.40 hrs	Resumed loading H6 (BG.RMN 381) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		23.25 - 23.40 hrs	Stopped loading H6/CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 Shifted to H2
		23.40 hrs	Resumed loading H2 (BG.RMN 381) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		23.40 - 24.00 hrs	Continued loading H2 (BG.RMN 381) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		00.00 - 03.35 hrs	Continued loading H2 (BG.RMN 381) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		03.35 hrs	Stopped loading H2/Completed discharge on BG.RMN 381
		03.35 - 03.50 hrs	Moved bulldozer from barge to CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		03.50 hrs	BG.RMN 381 / TB.ATK 2003 cast off
		03.50 - 05.15 hrs	Maneuvering barge to a/side
		<b>05.15 hrs</b>	<b>10th BG.RMN 355 / TB.KSA 79 a/side at CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02</b>
		05.15 hrs	Resumed loading H5 (BG.RMN 355) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		06.15 - 06.30 hrs	Stopped loading H5/Moved bulldozer from CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 to barge
06.30 hrs	Resumed loading H5 (BG.RMN 355) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02		
10.00 - 10.15 hrs	Stopped loading H5/Moved bulldozer from CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 to H5 for trimming		
10.15 - 12.15 hrs	Trimming cargo on H5		
10.15 - 10.30 hrs	CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 Shifted to H1		
10.30 hrs	Resumed loading H1 (BG.RMN 355) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02		
11.55 hrs	Stopped loading H1/Completed discharge on BG.RMN 355		
11.55 - 12.10 hrs	Moved bulldozer from barge to CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02		
12.10 hrs	BG.RMN.355 / TB.KSA 79 cast off		
12.10 - 12.30 hrs	Maneuvering barge to a/side		
<b>12.30 hrs</b>	<b>11th BG.PST 813 / TB.PANCARAN 813/side at CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02</b>		
12.30 hrs	Resumed loading H1 (BG.PST 813) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02		
12.45 - 13.00 hrs	Stopped loading H1/CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 Shifted to H4		
13.00 hrs	Resumed loading H4 (BG.PST 813) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02		
16.30 - 16.45 hrs	Stopped loading H4/Moved bulldozer from H5 to H4 for trimming		
16.45 - 18.45 hrs	Trimming cargo on H4		
16.45 - 17.00 hrs	CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 Shifted to H5		
17.00 hrs	Resumed loading H5 (BG.PST 813) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02		
18.30 - 18.45 hrs	Stopped loading H5/CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02 Shifted to H4		
18.45 hrs	Resumed loading H5 (BG.PST 813) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02		
23.00 - 24.00 hrs	Stopped loading H5 due to Intermediate Draft Survey by C/Officer & Surveyor		
JUNE 2, 2021 WEDNESDAY	Cloudy	00.00 hrs	Resumed loading H5 (BG.PST 813) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		01.50 hrs	Stopped loading H5/Completed discharge on BG.PST 813
		01.50 - 02.05 hrs	Moved bulldozer from barge to CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02

  
PT BORNEO INDOBARA  
Shipper

  
CHALIH  
as Agent

  
  
CAPT. YANG JIN SIG  
Master of MV. SEA OPAL





# 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 | Stevedores | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Pr  
Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

## Time Sheet / Statement Of Fact

MV SEA OPAL



Page : 5 (Five)

Date / Day	Weather	Working Time	Remarks
		02.05 hrs	BG.PST 813 / TB.PANCARAN 813 cast off
		02.05 - 03.05 hrs	Maneuvering barge to a/side
		<b>03.05 hrs</b>	<b>12th BG.GOLD TRANS 319 / TB.TRANS POWER 220 a/side at FC.RATU GIOK 7</b>
		03.05 hrs	Resumed loading H2 (BG.GOLD TRANS 319) by CLB.CAHAYA MUSTIKA LAUT 02
		<b>03.45 hrs</b>	<b>COMPLETED LOADING MV. SEA OPAL</b>
		03.45 - 04.45 hrs	Final Draft Survey by C/Officer & Surveyor
		04.45 - 09.13 hrs	Waiting export permit document from the custom
		09.13 hrs	Completed export document / Received by shipping agent
		09.13 - 09.50 hrs	Clearance out process to Harbor Master
		09.50 hrs	Completed clearance out
		09.50 - 11.20 hrs	Delivery Port clearance & Ship document to vessel
		11.20 hrs	Port clearance & Ship document on board
		11.50 hrs	Pilot on board
		12.12 hrs	Ship sailing
		12.24 hrs	Pilot off

**REMARKS:**  
All cargo Hold are full & Trimmed by bulldozer as well  
Space available on H1 & No load more for Safety Reason (as Ship Master request)  
RC.BG GOLD TRANS 319 : **6,682,989 MT** Standby at loading area  
No Deadfreight applicable on future

  
PT BORNEO INDOBARA  
Shipper

  
GHALIH  
as Agent

  
  
CAPT. YANG JIN SIG  
Master of MV. SEA OPAL

## LAMPIRAN 7

### GAMBAR DOCUMENT LETTER OF AUTHORIZATION

Messrs ;

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Dear Sirs,

Re : AUTHORIZATION TO SIGN BILL OF LADING

This is to Certify that I, CAPT. YANG JIN SIG Master of : MV. SEA OPAL Hereby authorize Charterers, Agent Messrs PT. INDO DHARMA TRANSPORT to sign Bills Of Lading On My Owners, behalf covering all cargo : MV. SEA OPAL in accordance with the Governing Charter – Party terms.

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

Yours Faithfully,



CAPT. YANG JIN SIG  
Master of : MV. SEA OPAL



PT. Indo Dharma Transport  
Sungai Danau Branch

  
  
GHALIH  
As Agent

## LAMPIRAN 8

### GAMBAR DOCUMENT DRAFT SURVEY



PT. Geoservices - Inspection Services Division (ISD)  
Coal Inspection Services and General Inspection Services  
GS-F-MRN-02

(issue : 6, Revision : 0, Date issue : 01/03/2015)

#### STATEMENT OF VESSEL DRAUGHT SURVEY

Vessel	: MV. SEA OPAL	Place Of Loading	: BUNATT ANCHORAGE, SOUTH
Port Of Registry	: PANAMA	Port Discharging	: KALIMANTAN, INDONESIA
Gross Tonnage	: 43.537.00 MT	Description Of Cargo	: COAL IN BULK
DWT	: 79.341.50 MT	Constant	: 675.235 MT

	INITIAL			FINAL		
	Port	Stb	Mean	Port	Stb.	Mean
Date / Time	MAY 28.2021 / 09.00-10.00			JUNE 02.2021 / 03.45-04.45		
Draft Reading						
Forward	4.36	4.40	4.3800	14.63	14.78	14.8050
Stem Correction			0.1042			0.0221
Corrected			4.2758			14.8271
Aft	7.25	7.30	7.2750	14.29	14.09	14.1900
Stern Correction			0.1643			0.0349
Corrected			7.4393			14.1551
Mean Forward & Aft			5.8576			14.4911
Midship	5.73	5.95	5.8400	14.70	14.46	14.5800
Midship Correction			0.0127			0.0025
Corrected			5.8273			14.5825
Mean of Means			5.8425			14.5368
Quarter Mean			5.8349			14.5596
Corresponding Displacement			33.934.310			92.731.508
Trim / Trim Correction	3.1635		571.913	-0.6720		80.282
Displacement Corr. For trim			33.362.396			92.651.226
Density / Density Correction	1.018		227.841	1.018		632.740
Displacement Corr. For Density			33.134.555			92.018.486
FUEL OIL			1.122.370			1.104.000
DIESEL OIL			30.350			30.000
LUBRICANT OIL			-			-
FRESH WATER			293.000			240.000
BALLAST WATER			17.067.300			267.700
Total Consumable store & Ballast			18.513.020			1,641.700
Net Displacement			14.621.535			90.376.786

TOTAL CARGO LOADED : 75,755.251 MT Rounded to 75,755 MT

REMARKS : DURING FINAL DRAFT SURVEY

The Surveyor, SEA SWELL CONDITION ABOUT 1.00-1.50 M

Attested by,

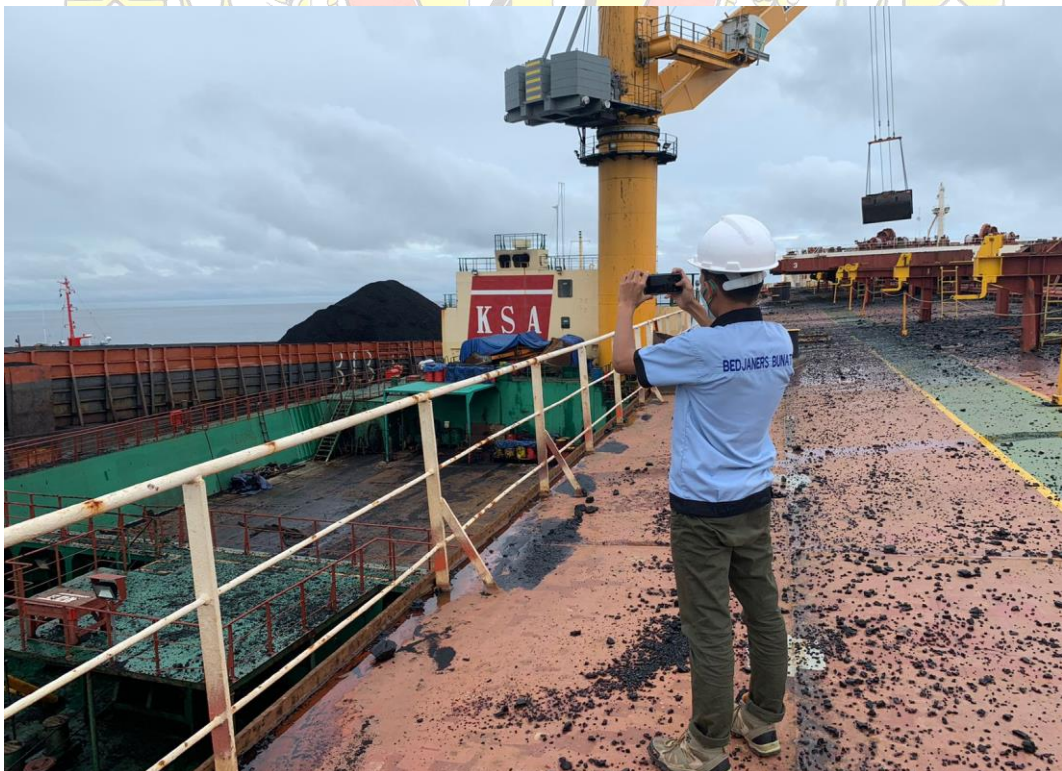
SUKARNO





## LAMPIRAN 9

### GAMBAR DOKUMENTASI KEGIATAN BONGKAR MUAT



**LAMPIRAN 10**

**GAMBAR KANTOR PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG SATUI**

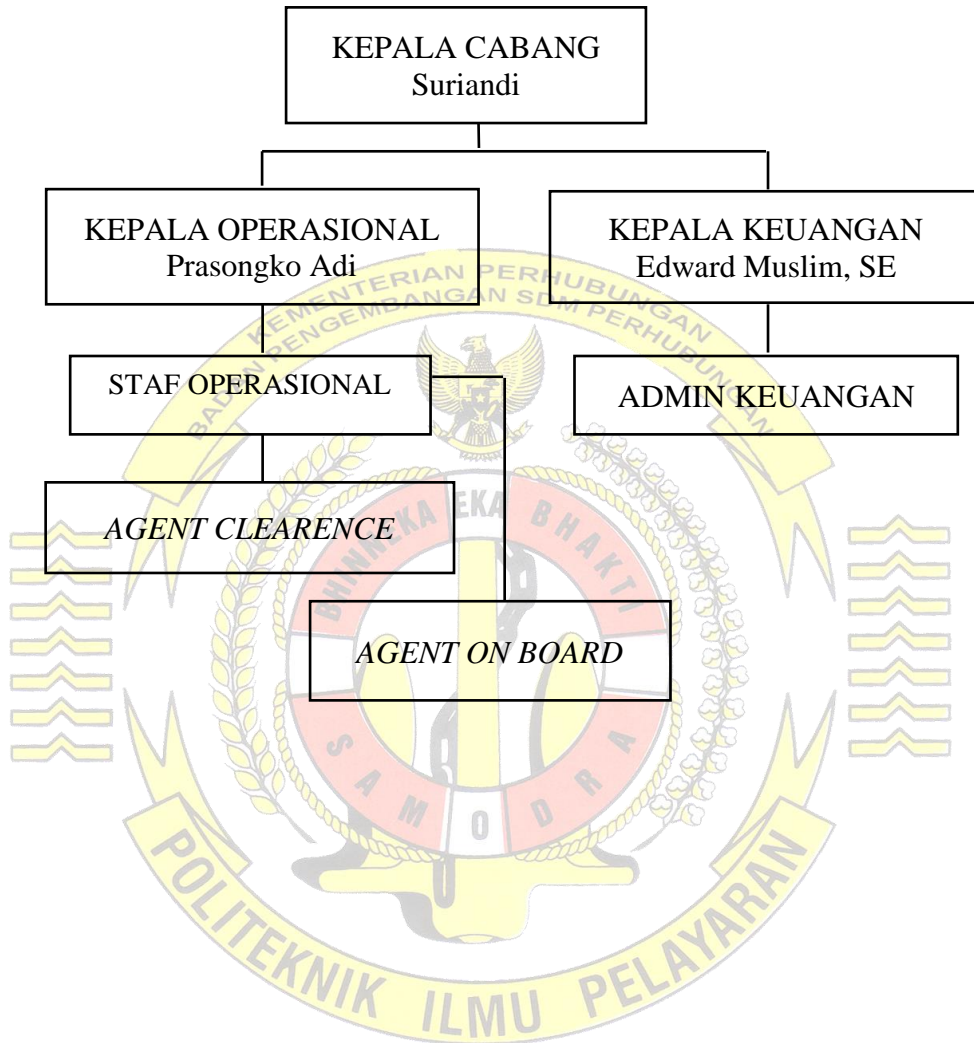




**LAMPIRAN 11**

**GAMBAR STRUKTUR ORGANISASI PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

**CABANG SATUI**



## LAMPIRAN 12

### GAMBAR DAILY REPORT MV. SEA OPAL

↩ Reply ↶ Reply all → Forward 📁 Archive 🗑 Delete 🚩 Set flag ⋮

#### DEPARTURE REPORT

TO : PT. BORNEO INDOBARA  
 ATTN : COAL TEAM  
 FROM : PT. INDO DHARMA TRANSPORT (IDT) - SUNGAI DANAU  
 DD : 2<sup>nd</sup> JUNE 2021/WEDNESDAY

#### MV. SEA OPAL - CALLING BUNATI ANCHORAGE

Dear all,

Please be advise progress report for the a/m vessel asf :

VESSEL ARRIVAL : 25<sup>th</sup> MAY 2021 - 06.12 HRS  
 NOR TENDERED : 25<sup>th</sup> MAY 2021 - 06.12 HRS  
 DROPPED ANCHOR AT LOADING POINT : 25<sup>th</sup> MAY 2021 - 08.18 HRS  
 COMMENCED LOADING : 28<sup>th</sup> MAY 2021 - 16.00 HRS  
 COMPLETED LOADING : 2<sup>nd</sup> JUNE 2021 - 03.45 HRS  
 SHIP SAILING : 2<sup>nd</sup> JUNE 2021 - 12.12 HRS  
 ETA NEXT PORT : 9<sup>th</sup> JUNE 2021 - AM  
 SHIP STOWAGE PLAN : 76,300 MT  
 ANCHOR POSITION : 03' 56.3 S/115' 43.5 E  
 BOARDING AGENT : MR. GALIH / +62812-2792-6381  
 WEATHER : CLOUDY  
 LOCAL AGENT : PT. INDO DHARMA TRANSPORT (IDT)  
 STEVEDORING COMPANY : PT. ABT

#### DEPARTURE CONDITION

ROB  
 Fo: 1104 MT/ MDO : 30.00 MT/ Fw: 240 MT / Bw: 267.70 MT

#### DRAUGHT

Fwd: 14.805 M/ Midl: 14.58 M /Aft: 14.19 M

#### HOLD DISTRIBUTION

H1 = 7,801 MT  
 H2 = 12,257 MT  
 H3 = 11,168 MT  
 H4 = 11,174 MT  
 H5 = 11,183 MT

Activate Windows  
 Go to Settings to activate Windows.

↩ Reply ↶ Reply all → Forward 📁 Archive 🗑 Delete 🚩 Set flag ⋮

H6 = 12,265 MT  
 H7 = 9,907 MT

TOTAL CARGO LOADED ON BOARD = 75,755 MT (AS PER FINAL DRAFT SURVEY REPORT)  
 SHORTAGE= 545 MT DUE TO H2-H7 FULL CARGO & TRIMMED BY BULLDOZER  
 SPACE AVAILABLE ON H1 & NO LOAD MORE AS SHIP MASTER INSTRUCTION (FOR SAFETY REASON)

#### CARGO LOADED:

FROM 28<sup>th</sup> MAY 2021/16.00 HRS - 28<sup>th</sup> MAY 2021/20.00 = 600 MT  
 FROM 28<sup>th</sup> MAY 2021/20.00 HRS - 29<sup>th</sup> MAY 2021/07.00 = 8,800 MT  
 FROM 29<sup>th</sup> MAY 2021/07.00 HRS - 29<sup>th</sup> MAY 2021/15.00 = 6,700 MT  
 FROM 29<sup>th</sup> MAY 2021/15.00 HRS - 29<sup>th</sup> MAY 2021/20.00 = 1,736 MT  
 FROM 29<sup>th</sup> MAY 2021/20.00 HRS - 30<sup>th</sup> MAY 2021/20.00 = 8,664 MT  
 FROM 30<sup>th</sup> MAY 2021/07.00 HRS - 30<sup>th</sup> MAY 2021/15.00 = 6,200 MT  
 FROM 30<sup>th</sup> MAY 2021/15.00 HRS - 30<sup>th</sup> MAY 2021/20.00 = 5,600 MT  
 FROM 30<sup>th</sup> MAY 2021/20.00 HRS - 31<sup>st</sup> MAY 2021/07.00 = 7,377 MT  
 FROM 31<sup>st</sup> MAY 2021/07.00 HRS - 31<sup>st</sup> MAY 2021/15.00 = 2,588 MT  
 FROM 31<sup>st</sup> MAY 2021/15.00 HRS - 31<sup>st</sup> MAY 2021/20.00 = 4,600 MT  
 FROM 31<sup>st</sup> MAY 2021/20.00 HRS - 1<sup>st</sup> JUN 2021/07.00 = 9,550 MT  
 FROM 1<sup>st</sup> JUN 2021/07.00 HRS - 1<sup>st</sup> JUN 2021/15.00 = 6,465 MT  
 FROM 1<sup>st</sup> JUN 2021/15.00 HRS - 1<sup>st</sup> JUN 2021/20.00 = 2,765 MT  
 FROM 1<sup>st</sup> JUN 2021/20.00 HRS - 2<sup>nd</sup> JUN 2021/03.45 = 4,710 MT

#### BARGE NOMINATION

NO	BARGE / TUGBOAT	QTTY	STATUS
1	BG. RMN 352 / TB. KSA 74	2,730.771	COMPLETED DISCHARGE
2	BG. RMN 381 / TB. ATK 2003	7,262.868	COMPLETED DISCHARGE
3	BG. PST 1312 / TB. PANCARAN 1312	7,244.822	COMPLETED DISCHARGE
4	BG. RMN 360 / TB. KSA BINTANG	7,514.892	COMPLETED DISCHARGE
5	BG. SANTOSO 6 / TB. TRANS POWER 211	6,586.269	COMPLETED DISCHARGE
6	BG. RMN 342 J / TB. KSA 38	6,927.608	COMPLETED DISCHARGE
7	BG. RMN 372 / TB. KSA OPAL	6,810.031	COMPLETED DISCHARGE
8	BG. RMN 352 / TB. KSA 74	7,402.450	COMPLETED DISCHARGE
9	BG. RMN 381 / TB. ATK 2003	7,010.890	COMPLETED DISCHARGE

**LAMPIRAN 13**

**GAMBAR AKOMODASI AGENT ON BOARD**



## LAMPIRAN 14

### GAMBAR EMAIL PROTES DARI *CHARTERER*

---

**From:** IDT TA SUDAN  
**Sent:** Saturday, May 14, 2022 9:21 PM  
**To:** jghalih@gmail.com  
**Subject:** FW: MV. VAN FORTUNE - REVISED NEW MR

---

**From:** VAN FORTUNE [mailto:VANFORTUNE@fleetmail.inmarsat.com]  
**Sent:** Tuesday, December 21, 2021 11:49 PM  
**To:** V2101 - Agent - Bunati; Andre Aritonang; 'IDT Trans Agency-Satui'  
**Cc:** suriandi-sudan@idt-transagency.co.id; rendialfado2@gmail.com; 船东操作部; COSCOSSD;  
COSCO TEC; V2101 - Charterer; V2101 - Agent - Bunati  
**Subject:** Re: MV. VAN FORTUNE - REVISED NEW MR

Dear Agent,  
Good day

Please kindly find new Mate's Receipt with signature as attached fyr.

---

Best Regards

Capt. Cao Lei  
Master of MV Van Fortune  
Tel(FBB):+870 773156783  
Mobil:+86 13505221886 (in port only)  
Email: [VANFORTUNE@fleetmail.inmarsat.com](mailto:VANFORTUNE@fleetmail.inmarsat.com)  
Remark:max size 2 MB for each mail

---

**From:** [IDT TRANS AGENCY](#)  
**Date:** 2021-12-21 16:50  
**To:** 'Andre Aritonang'; 'VAN FORTUNE'; 'IDT Trans Agency-Satui'  
**CC:** suriandi-sudan@idt-transagency.co.id; rendialfado2@gmail.com; '船东操作部'; 'COSCOSSD';  
'COSCO TEC'; 'V2101 - Charterer'; 'IDT TRANS AGENCY'  
**Subject:** MV. VAN FORTUNE - REVISED NEW MR  
Dear Capt,

Good day,

Please be inform you due to there is a wrong BL Number at last MR have you sign,  
So herewith find enclosed attached revised new MR with corrected BL Number same as Final draft BL.

please kindly sign, stamp, and send it back to us for our ref,

Thank you,

**IMPORTANT NOTE :**

To ensure prompt response and to avoid mis-directed email, please include our main email address :  
[agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id) all replies, acknowledgement, operational matters and correspondences.

Best Regards,

**Mr. REGINAL FARIZ – DADANG SONDA**

OPS Dept.



**PT. IDT TRANS AGENCY**

Jl. Berlian No.10, Bidara Cina, Jatinegara  
Jakarta Timur 13330 - Indonesia  
Mobile/WA : +62 857 1023 9661  
Phone : +62-21 8591 4356 (ext.727)  
Fax : +62-21 8591 4360  
Email : [agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id)  
Personal Email : [reginal.idt@gmail.com](mailto:reginal.idt@gmail.com)  
We-Chat : reginalfrz

---

**From:** Andre Aritonang <[andre.aritonang@idt-transagency.co.id](mailto:andre.aritonang@idt-transagency.co.id)>

**Sent:** Senin, 20 Desember 2021 12.45

**To:** 'VAN FORTUNE' <[VANFORTUNE@fleetmail.inmarsat.com](mailto:VANFORTUNE@fleetmail.inmarsat.com)>; 'IDT Trans Agency-Satui' <[idt-sudan@idt-transagency.co.id](mailto:idt-sudan@idt-transagency.co.id)>

**Cc:** suriandi-sudan@idt-transagency.co.id; rendialfado2@gmail.com; '船东操作部' <[ops@yrsea.com](mailto:ops@yrsea.com)>; 'COSCOSSD' <[lst:ssd.qd@coscoshipping.com](mailto:lst:ssd.qd@coscoshipping.com)>; 'COSCOTEC' <[groupa.qd@coscoshipping.com](mailto:groupa.qd@coscoshipping.com)>; 'V2101 - Charterer' <[ops@winking.hk](mailto:ops@winking.hk)>; 'IDT Trans Agency' <[agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id)>

**Subject:** MV. VAN FORTUNE - 212nm point

Dear Captain  
Gd day

Refer to below message from shipper side , please be informed us once available

Quote  
Dear team IDT,

Please assist to provide notification regarding the time MV VAN FORTUNE passed the 212nm point from territorial baseline of Indonesia's coastline once available.

Thank you

Thanks & Regards  
Martin Hartanto



Unquote

Looking forward to hearing from you soon

My Best Regards,  
ANDRE ARITONANG - DADANG SONDA  
General Operational Of Agency Coal



**PT IDT TRANS AGENCY**

Address : JL. Berlian No. 10 Bidaracina – Jatinegara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA  
Phone / Fax : +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61  
Email : [andre.aritonang@idt-transagency.co.id](mailto:andre.aritonang@idt-transagency.co.id)  
[agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id)  
Mobile : +62 812 1005 4333  
          +62 852 8142 2333  
Personal Email : [andre.aritonang@gmail.com](mailto:andre.aritonang@gmail.com)  
WeChat ID : andre\_aritonang



**ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021**

Wherever you are , *eshipping APP* gives you instant access to your vessel information and latest vessels line-up analysis.

Please visit us [www.eshipping24.com](http://www.eshipping24.com)

---

**From:** VAN FORTUNE <[VANFORTUNE@fleetmail.inmarsat.com](mailto:VANFORTUNE@fleetmail.inmarsat.com)>  
**Sent:** 18 December 2021 8:12  
**To:** IDT Trans Agency-Satui <[idt-sudan@idt-transagency.co.id](mailto:idt-sudan@idt-transagency.co.id)>; V2101 - Agent - Bunati <[agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id)>  
**Cc:** [suriandi-sudan@idt-transagency.co.id](mailto:suriandi-sudan@idt-transagency.co.id); [rendialfado2@gmail.com](mailto:rendialfado2@gmail.com); 船东操作部 <[ops@yrsea.com](mailto:ops@yrsea.com)>; COSCOSSD <[list-ssd.qd@coscoshipping.com](mailto:list-ssd.qd@coscoshipping.com)>; COSCOTEC <[groupa.qd@coscoshipping.com](mailto:groupa.qd@coscoshipping.com)>; V2101 - Charterer <[ops@winking.hk](mailto:ops@winking.hk)>  
**Subject:** MV VAN FORTUNE - Final Stowage Plan

Dear Agent,  
Good day

Please kindly find attached stowage plan fyr.

---

**From:** badebadrun@gmail.com  
**Sent:** Saturday, May 14, 2022 9:15 PM  
**To:** jghalih@gmail.com  
**Subject:** FW: MV. CAPE MATHILDE - BUNATI ANCHORAGE // FINAL DRAFT BL //

---

**From:** Mariyan Urmanov - Capes Operations <capeops@cargill.com>  
**Sent:** Wednesday, May 11, 2022 2:59 PM  
**To:** IDT Trans Agency <agency@idt-transagency.co.id>  
**Cc:** IDT Trans Agency-Satui <idt-sudan@idt-transagency.co.id>; faisalsonda@idt-transagency.co.id; dadangsonda@idt-transagency.co.id; danuanggoro@idt-transagency.co.id; suriandi-sudan@idt-transagency.co.id; IDT Trans Agency <agency@idt-transagency.co.id>  
**Subject:** RE: MV. CAPE MATHILDE - BUNATI ANCHORAGE // FINAL DRAFT BL //

Good day,

To Cargill OT point of view the attached drft BL is fine for signing (and releasing) as long as it is in strict accordance with the MRs.  
Pls revert with a copy once issued and signed.

In view of the recent cases connected with wrong Bs/ and/or M/Rs issuance, we strongly remind you to confirm the wording with all key stakeholders, such as Owners/Shippers/Charterers. Any subsequent request for re-issuance due to omission or mistake is causing operational delays, since authority for amendment of issued BsL or M/Rs can come only from Head Owners

Thanks

*Mariyan Urmanov*  
*Senior Vessel Operator – Operations / Ocean Transportation*



capeops@cargill.com  
direct: +35952822520 | mobile: +359882505795  
Varna, Bulgaria  
[www.cargill.com](http://www.cargill.com)

Follow us on:

Cc: [faisalsonda@idt-transagency.co.id](mailto:faisalsonda@idt-transagency.co.id); [dadangsonda@idt-transagency.co.id](mailto:dadangsonda@idt-transagency.co.id); [danuanggoro@idt-transagency.co.id](mailto:danuanggoro@idt-transagency.co.id); 'adijon1356' <[adijon1356@gmail.com](mailto:adijon1356@gmail.com)>; [suriandi-sudan@idt-transagency.co.id](mailto:suriandi-sudan@idt-transagency.co.id); [idt-sudan@idt-transagency.co.id](mailto:idt-sudan@idt-transagency.co.id); [agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id)

**Subject:** RE: MV. CAPE MATHILDE - BUNATI ANCHORAGE // FINAL DRAFT BL //

Dear Sir,

Good Days,

Well noted and thanks

SUDAN TEAM RIC : pls kindly revert to us with draft of MR as last revised final draft bl

Thanks

**Mr. ARIE DJUANDA - DADANG SONDA**  
**AGENCY DEPT.**



**PT. IDT TRANS AGENCY**

Jl. Berlian No. 10, Bidara Cina, Jatinegara  
Jakarta Timur, 13330 – Indonesia

**Mob** : +62 812 8112 6290  
**Tel** : +62-21 8591 4356 (EXT.727)  
**Fax** : +62-21 8591 4360  
**Email** : [agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id) | [idt-agency@idt-shipping.co.id](mailto:idt-agency@idt-shipping.co.id)  
**Personal Email** : [ariedjuanda09@gmail.com](mailto:ariedjuanda09@gmail.com)  
**Wechat** : ariedjuanda09  
**LinkedIn** : <http://linkedin.com/in/arie-djuanda-aab487224>  
**Web** : <https://idt-transagency.co.id/>

**From:** Mariyan Urmanov - Capes Operations <[capeops@cargill.com](mailto:capeops@cargill.com)>

**Sent:** 10 May 2022 14:25

**To:** IDT Trans Agency <[agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id)>

**Cc:** [faisalsonda@idt-transagency.co.id](mailto:faisalsonda@idt-transagency.co.id); [dadangsonda@idt-transagency.co.id](mailto:dadangsonda@idt-transagency.co.id); [danuanggoro@idt-transagency.co.id](mailto:danuanggoro@idt-transagency.co.id); [agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id)

**Subject:** RE: MV. CAPE MATHILDE - BUNATI ANCHORAGE // FINAL DRAFT BL //

Good day,

To Cargill OT point of view the attached drft BL is fine for signing(and releasing) as long as it is in strict accordance with the MRs.  
Pls revert with a copy once issued and signed.

In view of the recent cases connected with wrong Bs/ and/or M/Rs issuance, we strongly remind you to confirm the wording with all key stakeholders, such as Owners/Shippers/Charterers. Any subsequent request for re-issuance due to omission or mistake is causing operational delays, since authority for amendment of issued BsL or M/Rs can come only from Head Owners

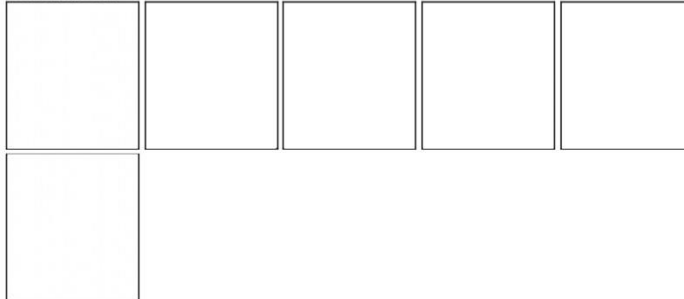
Thanks

*Mariyan Urmanov*  
Senior Vessel Operator – Operations / Ocean Transportation



[capeops@cargill.com](mailto:capeops@cargill.com)  
direct: +35952822520 | mobile: +359882505795  
Varna, Bulgaria  
[www.cargill.com](http://www.cargill.com)

Follow us on:



Confidentiality Note: This message is intended only for the named recipient and may contain confidential, proprietary or legally privileged information. Unauthorized individuals or entities are not permitted access to this information. Any dissemination, distribution, or copying of this information is strictly prohibited. If you have received this message in error, please advise the sender by reply email, and delete this message and any attachments. Thank you.

To: IDT Trans Agency <[agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id)>  
Cc: Chindaluri Malyadri <[Chindaluri\\_Malyadri@cargill.com](mailto:Chindaluri_Malyadri@cargill.com)>; -GNVA-OTD-AP-ALL <[gnva-otd-ap-cargillonly@cargill.com](mailto:gnva-otd-ap-cargillonly@cargill.com)>; [faisalsonda@idt-transagency.co.id](mailto:faisalsonda@idt-transagency.co.id); [dadangsonda@idt-transagency.co.id](mailto:dadangsonda@idt-transagency.co.id); [danuanggoro@idt-transagency.co.id](mailto:danuanggoro@idt-transagency.co.id); [agency@idt-transagency.co.id](mailto:agency@idt-transagency.co.id)  
Subject: RE: MV. CAPE MATHILDE - BUNATI ANCHORAGE // FINAL DRAFT BL //

Gd dy,

Many thanks for the attached drfts BsL. Pls incorporate the cp date of 20Apr2022 and provide the revised ones for our review and approval

Plsd to hear

thnks

*Mariyan Urmanov*  
Senior Vessel Operator – Operations / Ocean Transportation



[capeops@cargill.com](mailto:capeops@cargill.com)  
direct: +35952822520 | mobile: +359882505795  
Varna, Bulgaria  
[www.cargill.com](http://www.cargill.com)

Follow us on:

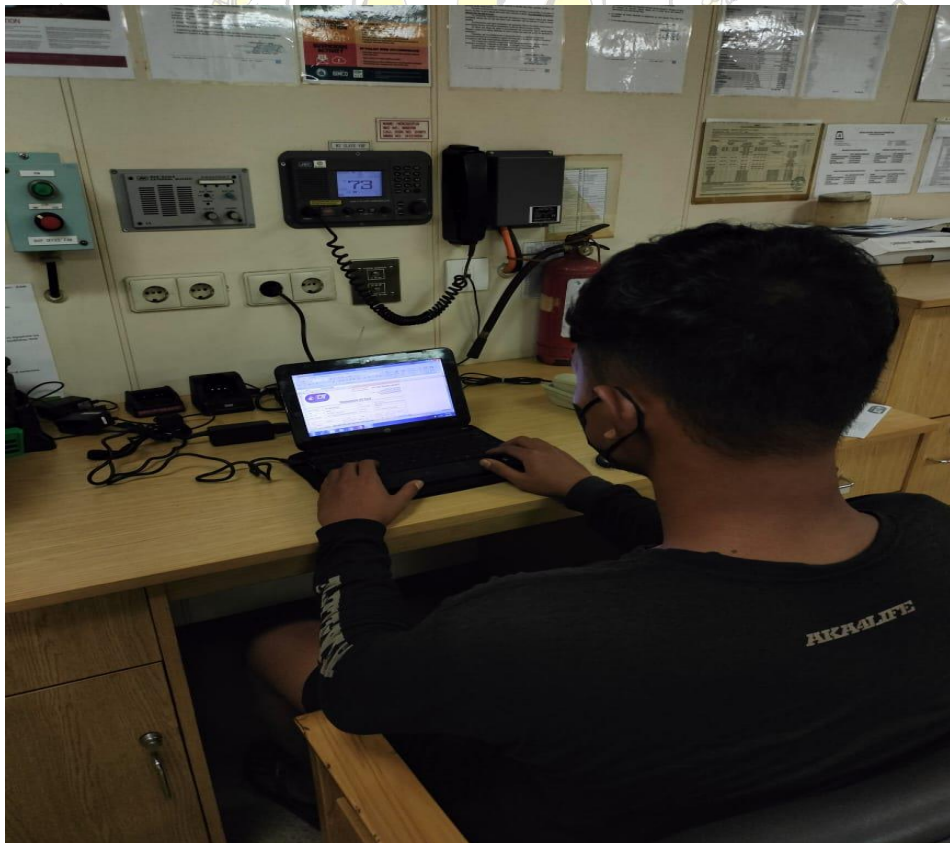


Confidentiality Note: This message is intended only for the named recipient and may contain confidential, proprietary or legally privileged information. Unauthorized individuals or entities are not permitted access to this information. Any dissemination, distribution, or copying of this information is strictly prohibited. If you have received this message in error, please advise the sender by reply email, and delete this message and any attachments. Thank you.



## LAMPIRAN 15

### GAMBAR RUANG KERJA AGENT ON BOARD



## LAMPIRAN 16

### GAMBAR KEGIATAN *FINISHING DOCUMENTS*



## LAMPIRAN 17

GAMBAR KOMPUTER DAN PRINTER KAPAL YANG MENGGUNAKAN  
BAHASA CHINA





## LAMPIRAN 18

### HASIL WAWANCARA

#### A. Daftar Narasumber

1. Kepala Operasional PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui
2. Bapak Ibnu Bimantara seorang *agent on board*
3. Bapak Roni seorang *agent on board*

#### B. Hasil Wawancara

Berikut adalah hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti

1. Wawancara dengan Kepala Operasional PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui

Nama : Bapak Prasongko Adi  
Jabatan : Kepala Operasional PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui

- a. Apa kriteria yang dibutuhkan untuk menjadi seorang *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui ?

Jawaban : Kriteria yang dibutuhkan untuk menjadi seorang *agent on board* yang pertama harus bisa menggunakan Bahasa Inggris dan yang kedua adalah bisa mengoperasikan komputer dengan *Ms. Office Excel dan Ms. Office Word* dalam pembuatan *document loading*.

- b. Apa penyebab terjadinya kesalahan dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui ?



Jawaban : Untuk kesalahan dalam pembuatan *document loading* yang pertama adalah *agent on board* tidak memperhatikan dengan teliti konten-konten yang ada dalam *bill of lading* yang menyebabkan *document loading* salah. Penyebab kesalahan yang lain adalah adanya *revisi bill of lading* dari *charter party* yang dikirimkan kepada operasional kantor saat kapal sudah berlayar dan *agent on board* sudah turun dari kapal.

- c. Dampak apa yang ditimbulkan dari kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* ?

Jawaban : dampaknya adalah adanya *delay* dalam proses *inward manifest* dipelabuhan bongkar karena *document loading* digunakan dalam proses *inward manifest* dan *document loading* harus disetujui oleh Nahkoda kapal dan *agent on board* sebagai perwakilan *local agent*.

- d. Bagaimana cara perusahaan untuk menanggulangi dampak yang disebabkan dalam kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* ?

Jawaban : untuk menanggulangi kesalahan dalam pembuatan *document loading* yaitu pembuatan ulang *document loading* di kantor dan di *scan* untuk dikirimkan ke kapal melalui email kapal agar *delay* dalam proses *inward manifest* dapat dicegah.

- e. Langkah apa yang dilakukan perusahaan untuk mencegah terjadinya kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* ?

Jawaban : Langkah yang sudah dilakukan oleh perusahaan adalah menekankan kepada *agent on board* untuk lebih memperhatikan dan meneliti konten konten yang ada dalam *document loading* sebelum turun dari kapal.

f. Siapa saja yang terlibat dalam proses pembuatan *document loading* ?

Jawaban : Ketrlibatan dalam pembuatan *document loading* adalah *agent on board*, tim operasional kantor, Nahkoda kapal dan pihak dari *charter party* (*shipper, owner/charter, buyer*).

2. Wawancara dengan Ibnu seorang *agent on board*

Nama : Bapak Ibnu Bimantara

Jabatan : *Agent on Board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang

Satui.

a. Dari mana anda belajar membuat *document loading* ?

Jawaban : dulu saya belajar membuat *document loading* ini ikut bersama *agent senior* yang ada di perusahaan saat pertama menjadi seorang *agent on board* dan penjelasan dari kepala operasional mengenai deskripsi tugas *agent on board*.

b. Seperti apa kondisi tempat kerja yang digunakan untuk membuat *document loading* ?

Jawaban : kondisi lingkungan kerja diatas kapal berbeda-beda tergantung dari kapal yang saya naiki untuk kapal china biasanya kami tidak mendapatkan akomodasi dalam bekerja

hanya diberikan *tally room* atau *suez room* karena adanya pandemi *COVID-19*.

c. Siapa saja yang terlibat dalam proses pembuatan *document loading* ?

Jawaban : Pihak yang terlibat dalam pembuatan *document loading* ini selain saya adalah Nahkoda kapal dan staf operasional perusahaan dan juga pihak *charter party*.

d. Bagaimana proses pembuatan *document loading* ?

Jawaban : dalam membuat *document loading* saya menggunakan format *file* yang disediakan dari kantor dan mengetiknya secara manual dengan menggunakan *Ms. Office Excel* dengan menggunakan *bill of lading* yang dikirim operasional sebagai petunjuk.

e. Dalam pembuatan *document loading* menggunakan program aplikasi apa ?

Jawaban : dalam pembuatan *document loading* saya menggunakan *Ms. Office Excel* dan *Ms. Office Word*.

f. Kendala apa yang dialami dalam pembuatan *document loading* ?

Jawaban : kendala yang saya alami adalah kurangnya arus listrik yang mengalir, sempitnya ruangnya, dan terkadang suhu ruangan yang sangat panas

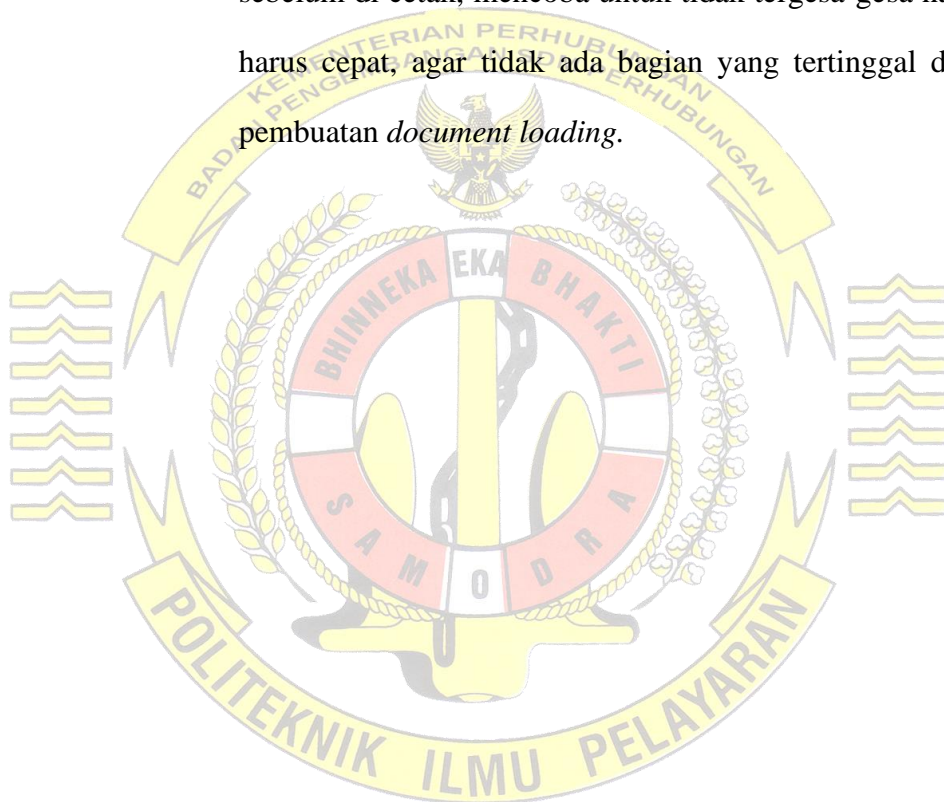
g. Apa penyebab terjadinya kesalahan dalam pembuatan *document loading* ?

Jawaban : Penyebab kesalahan saya dalam membuat *document loading*, saya menggunakan file kapal sebelumnya sehingga

ada bagian yang belum terganti, kemudia terlambatnya pengiriman *draft B/L* kepada kami dari kantor, sehingga kami terburu buru dalam melakukan pengetikan.

- h. Langkah apa yang dilakukan untuk mengantisipasi kesalahan tersebut terulang kembali ?

Jawaban : Langkah yang saya ambil adalah, mengecek ulang dokumen sebelum di cetak, mencoba untuk tidak tergesa-gesa namun harus cepat, agar tidak ada bagian yang tertinggal dalam pembuatan *document loading*.





## LAMPIRAN 19

### DATA KEDATANAGAN KAPAL PT. INDO DHARMA TRANSPORT

#### CABANG SATUI

MONTHLY REPORT OF VESSELS (AGENCY)									
MONTH OF : MAY 2022									
NO.	NAMA OF VESSEL	LOADING PORT		TOTAL CARGO LOADED (DSQH)		SHIPPER	BUYERS / RECEIVERS	DESTINATION PORT	REMARKS
		TA	TD	QUANTITY	COMMODITY				
1	MV. MARVEL I	25-Apr-22	01-May-22	75,746 MT	COAL	PT. SUNGAI DANAU JAYA	SHREE CEMENT LIMITED,	INDIA	-
2	MV. SHI DAI 9	28-Apr-22	02-May-22	73,300 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	THUAN HAI COMMODITIES CORPORATION	VIETNAM	-
3	MV. LUMOSO SURYA	29-Apr-22	02-May-22	35,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PT. PLN (PERSERO) KANTOR PUSAT	CILACAP, ID	-
4	MV. ORIENT PRIMA	28-Apr-22	06-May-22	72,828 MT	COAL	PT. TUNAS INTI ABADI	KOREA SOUTHERN POWER CO. LTD	SOUTH KOREA	-
5	MV. HABCO PIONEER	04-May-22	06-May-22	26,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PT. PLN (PERSERO) KANTOR PUSAT	PACITAN, ID	-
6	MV. CHANG YANG JIN AN	01-May-22	06-May-22	70,300 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	XIAMEN C AND D ENERGY RESOURCES CO., LTD.	CHINA	-
7	MV. MINERAL TEMSE	28-Apr-22	07-May-22	180,690 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	SEMBCORP ENERGY INDIA LIMITED	INDIA	-
8	MV. XIANGSHENG HARMONY	02-May-22	07-May-22	50,550 MT	COAL	PT. JHONLUN GROUP	CHINA ENERGY COAL TRADING GROUP LIMITED	CHINA	-
9	MV. LUMOSO RAYA	03-May-22	08-May-22	50,200 MT	COAL	PT. JHONLUN GROUP	PT. BUKIT SMELTER INDONESIA	BAHODOLI, ID	-
10	MV. FAR EASTERN MERCURY	03-May-22	09-May-22	80,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	GNPOWER MARIYELES ENERGY CENTER LTD. CO.	PHILIPPINES	-
11	MV. CAPE MATHILDE	30-Apr-22	09-May-22	180,200 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	SEMBCORP ENERGY INDIA LIMITED	INDIA	-
12	MV. NSW VICTORY	04-May-22	10-May-22	55,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	IVI DHUNSRRI PFERDCHRM INDUSTRIES PRIVAT F LIMITED,	INDIA	-
13	MV. BULK SYDNEY	29-Apr-22	10-May-22	165,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	ADANI ENTERPRISES LIMITED	INDIA	-
14	MV. HONY WORLD	05-May-22	11-May-22	51,205 MT	COAL	PT. JHONLUN GROUP	XIAMEN C AND D ENERGY RESOURCES CO., LTD.	CHINA	-
15	MV. SKATHOS	06-May-22	11-May-22	73,450 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	FUJIAN HONGJIANG IMP. AND EXP. CO., LTD.	CHINA	-
16	MV. SAMIR	07-May-22	11-May-22	42,050 MT	COAL	PT. TANAH BUMBU RESOURCES	SHANGHAI ELECTRIC POWER FUEL CO., LTD.	CHINA	-
17	MV. CL. MONA	04-May-22	12-May-22	77,000 MT	COAL	PT. TUNAS INTI ABADI	INDIA COKE & POWER PRIVATE LIMITED	INDIA	-
18	MV. JHONI XLIX	08-May-22	12-May-22	27,500 MT	COAL	PT. JHONLUN GROUP	PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL	KENDARI, ID	-
19	MV. LUMOSO PERMAI	03-May-22	12-May-22	44,025 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PT. SUMBER SEGARA PRIMADAYA	CILACAP, ID	-
20	MV. DONGJIANG LI	04-May-22	13-May-22	63,200 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	XIAMEN ITO ENERGY CO., LTD.	CHINA	-
21	MV. GREAT NAVIGATOR	02-May-22	17-May-22	180,595 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	VEDANTA LIMITED,	INDIA	-
22	MV. QI HONG	13-May-22	17-May-22	54,450 MT	COAL	PT. JHONLUN GROUP	DATANG POWER FUEL CO. LTD.,	CHINA	-
23	MV. CAPE EUROPE	02-May-22	17-May-22	185,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	ADANI POWER (MUNDRA) LIMITED,	INDIA	-
24	MV. DIAMONOND INDAH	05-May-22	18-May-22	75,800 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	SUNEC INTERNATIONAL TECHNOLOGY CO.,LTD.	CHINA	-
25	MV. LUMOSO SURYA	14-May-22	19-May-22	35,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PT. PLN (PERSERO) KANTOR PUSAT	CILACAP, ID	-
26	MV. ERATO	06-May-22	19-May-22	164,027 MT	COAL	PT. MAHAKARAYA SENTRA ENERGI	ADANI ENTERPRISES LIMITED	INDIA	-
27	MV. PANAMAX UNIVERSE	08-May-22	20-May-22	73,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	GUANGZHOU ZHUJIANG ELECTRIC POWER FUELLING CO., LTD.	CHINA	-
28	MV. DESERT SPRING	15-May-22	20-May-22	55,011 MT	COAL	PT. JHONLUN GROUP	INDIA COKE AND POWER PVT. LTD.	INDIA	-
29	MV. GREAT HOPE	15-May-22	21-May-22	73,300 MT	COAL	PT. TUNAS INTI ABADI	JSW STEEL LIMITED,	INDIA	-
30	MV. DAIDAN MUSTIKAWATI	17-May-22	22-May-22	55,000 MT	COAL	PT. JHONLUN GROUP	PT. GUNJUSTER NICKEL INDUSTRY	MOROWALI, ID	-
31	MV. HUA SHENG 15	18-May-22	22-May-22	73,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	FUZHOU XINDIAN FUEL CO.,LTD.	CHINA	-
32	MV. STAR BORNEO	04-May-22	22-May-22	185,000 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	JSW STEEL LIMITED	INDIA	-
33	MV. JHONI XLIX	20-May-22	23-May-22	27,500 MT	COAL	PT. JHONLUN GROUP	PT. OBSIDIAN STAINLESS STEEL	KENDARI, ID	-
34	MV. ATLANTIS	10-May-22	24-May-22	136,874 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	ADANI POWER RAJASTHAN LIMITED	INDIA	-
35	MV. PANAMAX BREEZE	10-May-22	24-May-22	74,093 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA FORESTRY INTERNATIONAL RESOURCE COMPANY	INDIA	-
36	MV. SDR FAITH	11-May-22	25-May-22	82,100 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CENTURY COMMODITIES SOLUTION PTE., LTD.	INDIA	-
37	MV. XIN HAI TONG	22-May-22	27-May-22	55,145 MT	COAL	PT. JHONLUN GROUP	XIAMEN C AND D ENERGY RESOURCES CO., LTD.	CHINA	-
38	MV. GREAT WENFA	18-May-22	27-May-22	68,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	CHINA RESOURCES POWER (SHEN ZHEN) CO.,LTD.	CHINA	-
39	MV. HABCO PIONEER	25-May-22	28-May-22	26,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	PT. PLN (PERSERO) KANTOR PUSAT	PACITAN, ID	-
40	MV. MARGIC MION	19-May-22	30-May-22	73,500 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	FUZHOU XINDIAN FUEL CO., LTD.	CHINA	-
41	MV. DAO RUI LING	26-May-22	30-May-22	45,600 MT	COAL	PT. ANGGANA JAYA ENERGI	CR POWER FUEL (CHINA) COMPANY LIMITED	CHINA	-
42	MV. XIN LIAN OCEAN	19-May-22	31-May-22	180,476 MT	COAL	PT. BORNEO INDOBARA	ADANI POWER RAJASTHAN LIMITED	INDIA	-



## LAMPIRAN 20

### PEDOMAN OBSERVASI

Pengamatan yang dilakukan adalah mengetahui kondisi dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* diatas kapal yang diageni PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui.

#### A. Tujuan :

1. Untuk mengetahui kondisi fisik dan non fisik dari pelaksanaan pembuatan *document loading* oleh *agent on board*

#### B. Aspek-aspek yang diamati :

1. Lokasi pembuatan *document loading*
2. Lingkungan fisik diatas kapal
3. Ruang kerja *agent on board*
4. Peralatan yang digunakan dalam pembuatan *document loading*
5. Proses pembuatan *document loading*
6. Siapa saja yang berperan dalam pembuatan *document loading*
7. Program aplikasi yang digunakan untuk membuat *document loading*

## PEDOMAN WAWANCARA

Pengamatan yang dilakukan adalah mengetahui kondisi dalam pembuatan *document loading* oleh *agent on board* diatas kapal yang diageni PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui.

### A. Informan wawancara :

1. Kepala Operasional PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui
2. Bapak Ananto Firmansyah sebagai *agent on board*
3. Bapak Roni Tri sebagai *agent on board*

### B. Materi wawancara :

1. Wawancara Kepala Operasional PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui
  - a. Apa kriteria yang dibutuhkan untuk menjadi seorang *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui ?
  - b. Apa penyebab terjadinya kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* di PT. Indo Dharma Transport Cabang Satui ?
  - c. Dampak apa yang ditimbulkan oleh kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* ?
  - d. Bagaimana cara untuk menanggulangi dampak yang ditimbulkan dari kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* ?
  - e. Langkah apa yang dilakukan perusahaan untuk mencegah terjadinya kesalahan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* ?
2. Wawancara kepada *agent on board* yang mengalami kesalahan pembuatan *document loading*
  - a. Dari mana anda belajar membuat *document loading* ?

- b. Seperti apa kondisi tempat kerja yang digunakan untuk membuat document loading ?
- c. Siapa saja yang terlibat dalam proses pembuatan *document loading* ?
- d. Bagaimana proses pembuatan *document loading* ?
- e. Dalam pembuatan *document loading* menggunakan program aplikasi apa ?
- f. Kendala apa yang dialami dalam pembuatan *document loading* ?
- g. Apa penyebab terjadinya kesalahan dalam pembuatan *document loading* ?
- h. Langkah apa yang dilakukan untuk mengantisipasi kesalahan tersebut terulang Kembali ?

