



**IDENTIFIKASI PENYEBAB TERJADINYA *DEADFREIGHT*
MUATAN PADA PROSES PEMUATAN BATUBARA DI
MV. RB MYA**

SKRIPSI

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

Oleh

**LIBEL SEPTIAN SUHARYONO
NIT. 551811326744 K**

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**IDENTIFIKASI PENYEBAB TERJADINYA *DEADFREIGHT*
MUATAN PADA PROSES PEMUATAN BATUBARA DI
MV. RB MYA**

Disusun oleh:

LIBEL SEPTIAN SUHARYONO
NIT. 551811326744 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

Dosen Pembimbing I
Materi



SRI PURWANTINI, SE., S.Pd., MM
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



RIA HERMINA SARI, SS., M.Sc
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19810413 200604 2 002

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



Dr. NUR ROHMAH, SE., MM.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Identifikasi Penyebab Terjadinya *Deadfreight* Muatan Pada Proses Pemuatan Barubara Di MV. RB MYA” karya:

Nama : Libel Septian Suharyono

NIT : 551811326744 K

program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari tanggal Juli 2022.

Semarang, Juli 2022

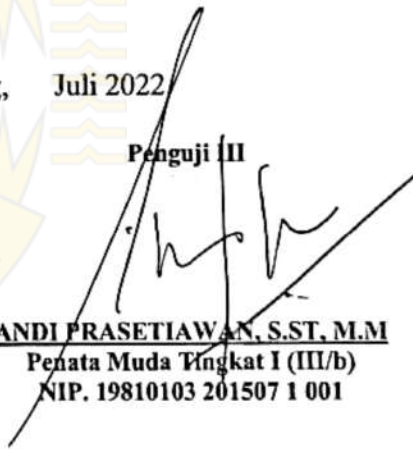
Penguji I


AWEL SURYANI, S.ST., M.Si
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19770525 200502 1 001

Penguji II


SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji III


ANDI PRASETIAWAN, S.ST, M.M
Penata Muda Tingkat I (III/b)
NIP. 19810103 201507 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Libel Septian Suharyono

N I T : 551811326744 K

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

Skripsi dengan judul "Identifikasi Penyebab Terjadinya *Deadfreight* Muatan Pada Proses Pemuatan Barubara Di MV. RB MYA".

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, 18 Juli 2022

Yang membuat pernyataan,



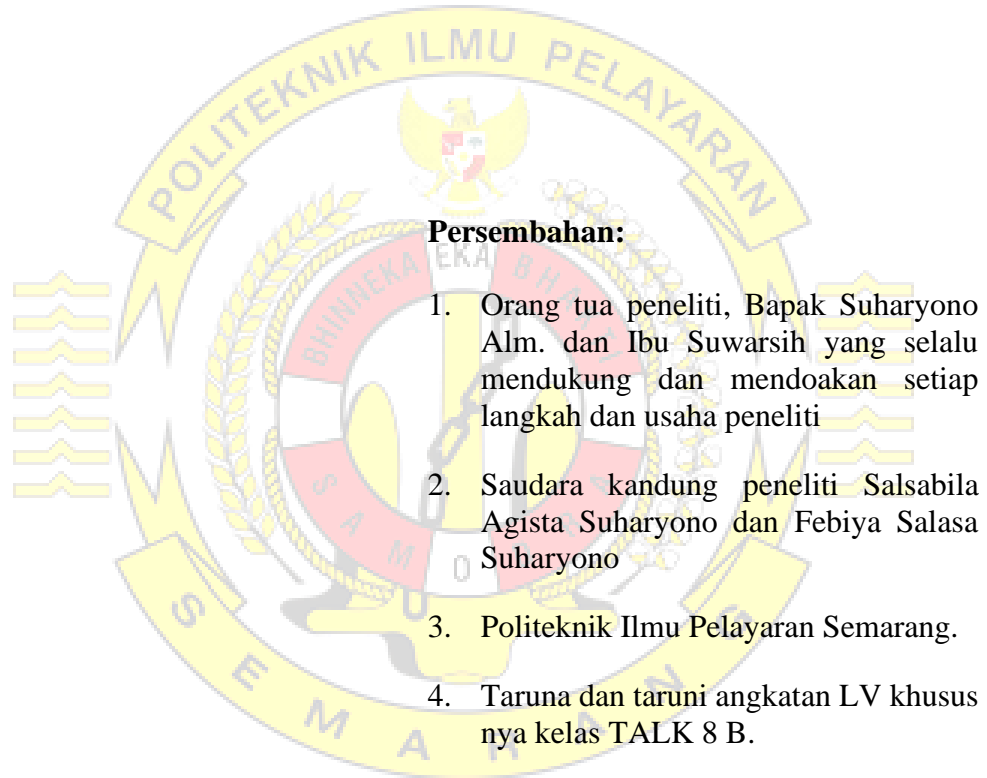
Libel Septian Suharyono

NIT. 551811326744 K

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. (Q.S Al-Insyirah: 6)
2. Kamu tidak harus menjadi hebat untuk memulai, tapi kamu harus memulai untuk menjadi hebat. (Zig Ziglar)



PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur, yang peneliti lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti mampu menyelesaikan dan menuntaskan penelitian skripsi yang berjudul “Identifikasi Penyebab Terjadinya *Deadfreight* Muatan Pada Proses Pemuatan Batubara Di MV. RB MYA”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D. IV) TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti mendapat banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan dan beberapa saran dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., MM. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM. selaku Dosen Pembimbing Materi yang selalu memberikan arahan, semangat serta bimbingan mengenai penelitian ini.

4. Bapak Ria Hermina Sari, SS., M.Sc selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penelitian yang selalu memberikan dukungan dan arahan kepada peneliti.
5. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada peneliti selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh pegawai yang bekerja di perusahaan PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda yang telah membimbing dan membantu peneliti serta telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktik darat.
7. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penelitian skripsi yang tidak dapat peneliti sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari masih banyak kekurangan sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang peneliti susun ini. Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca serta pihak terkait dan juga dapat menjadi literasi maupun pustaka di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang,

Peneliti

LIBEL SEPTIAN SUHARYONO

NIT. 551811326744 K

ABSTRAKSI

Suharyono, Libel Septian. 2022, NIT: 551811326744 K, “*Identifikasi Penyebab Terjadinya Deadfreight Muatan Pada Proses Pemuatan Batubara di MV. RB MYA*”), Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM, Pembimbing II: Ria Hermina Sari, SS., M.Sc.

Muara Berau *Anchorage* merupakan salah satu perairan di Kalimantan Timur yang banyak di singgahi kapal untuk kegiatan bongkar muat batubara. *Transshipment* ekspor batubara dilaksanakan di Muara Berau, Samarinda hal ini dilakukan karena *draft* kapal besar tidak memungkinkan untuk masuk ke alur sungai yang jauh dan dangkal. Dalam pelaksanaan pemuatan sering terjadi kekurangan muatan yang disebabkan oleh beberapa faktor. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui penyebab dan dampak terjadinya *deadfreight* muatan serta upaya mengurangi terjadinya *deadfreight* muatan pada proses [emuatan batubara.

Penelitian ini dilaksanakan dengan metode deskriptif kualitatif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara dan studi pustaka, yang diuji keabsahannya melalui uji validitas dan reliabilitas. Data kemudian dianalisis dengan teori dan prinsip pemuatan yang ada untuk mengetahui penyebab terjadinya *deadfreight* muatan pada pemuatan batubara di MV RB MYA dan dampak yang diakibatkan serta upaya untuk mengurangi terjadinya *deadfreight* muatan pada pemuatan batubara.

Hasil penelitian mengenai faktor penyebab terjadinya *deadreight* muatan pada proses pemuatan di MV. RB MYA yaitu terjadinya pencurian muatan di sepanjang sunagi Mahakam, tumpahnya muatan barubara saat proses pemuatan, dan kurangnya pengawasan dalam proses pemuataan di *Jetty*. Dampak yang ditimbulkan yaitu terjadinya kekurangan muatan kapal dan terjadinya kerugian bagi *Shipper*.

Dalam hal ini disimpulkan bahwa upaya yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan batubara di MV. RB MYA yaitu mengadakan pengawalan tongkang, meningkatkan efektivitas komunikasi antara pihak kapal dengan *floating crane*, dan menambah jumlah *Foreman Jetty*.

Kata kunci : *deadfreight*, muatan, batubara

ABSTRACT

Suharyono, Libel Septian. 2022, NIT: 551811326744 K, “*Identifikasi Penyebab Terjadinya Deadfreight Muatan Pada Proses Pemuatan Batubara di MV. RB MYA*””, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM, Pembimbing II: Ria Hermina Sari, SS., M.Sc.

Muara Berau Anchorage is one of the waters in East Kalimantan that many ships stop by for loading and unloading activities. load coal. The transshipment of coal exports was carried out in the Berau Estuary, Samarinda was done because the draft of large ships did not allow to enter the far and shallow river channel. In the execution of loading there is often a shortage of load caused by several factors. The purpose of this study is to determine the causes and effects of deadfreight of cargo and efforts to reduce the occurrence of deadfreight of cargo in the coal loading process.

This research was carried out using qualitative descriptive methods. Data were collected through observation, interviews and literature studies, which were tested for validity and reliability tests. The data were then analyzed with existing loading theories and principles to determine the cause of the load deadfreight on coal loading in MV RB MYA and the resulting impact and efforts to reduce the occurrence of load deadfreight on coal loading.

The results of research of problems regarding the factors causing the deadright of the payload in the loading process in the MV. RB MYA is the occurrence of cargo theft along the Mahakam sunagi, the spillage of new cargo during the loading process, and the lack of supervision in the leveling process at the Jetty. The impact caused is the occurrence of a shortage of shiploads and the occurrence of losses for shippers.

In this case it was concluded that efforts were made to reduce the occurrence of load deadfreights in the process of loading coal in the MV. RB MYA is to hold barge escorts, increase the effectiveness of communication between the ship and floating cranes, and increase the number of Foreman Jetty.

Key word : *deadfreight, freight, coal*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iv
PRAKATA.....	v
ABSTRAKSI	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori	7
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	16
BAB III METODE PENELITIAN.....	18
A. Metode Penelitian.....	18
B. Tempat Penelitian.....	19
C. Sumber Data Penelitian/Informan	20
D. Teknik Pengumpulan Data	22
E. Pengujian Keabsahan Data.....	26
F. Teknik Analisis Data.....	28
BAB IV HASIL PENELITIAN	31
A. Gambaran Konteks Penelitian	31
B. Deskripsi Data	32

C. Temuan.....	43
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	45
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	59
A. Simpulan.....	59
B. Keterbatasan Penelitian	60
C. Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA	61
LAMPIRAN.....	63
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	114



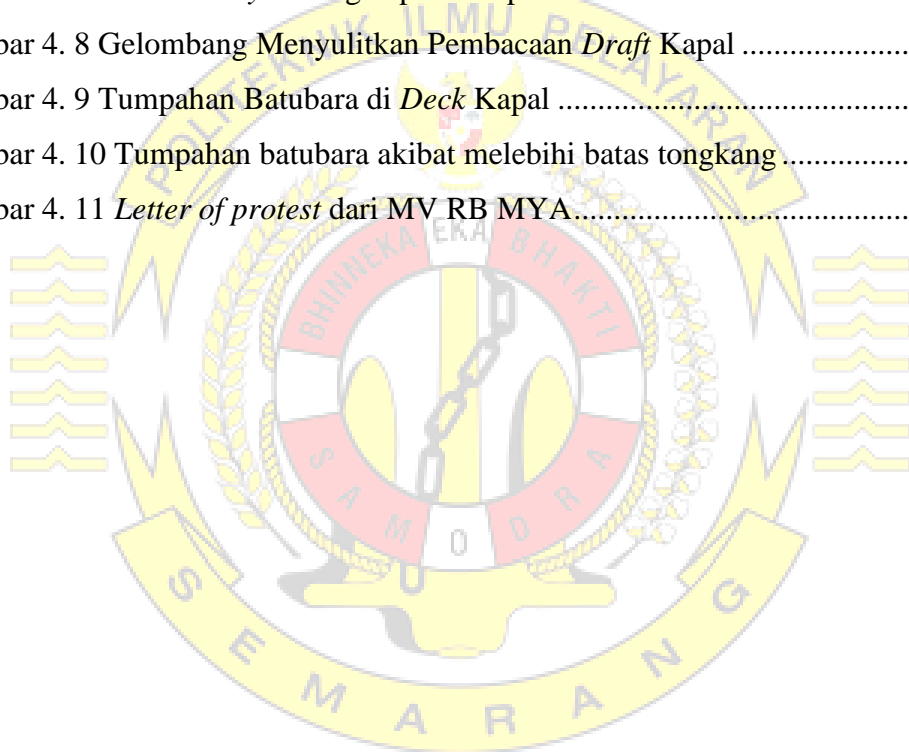
DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Ship Partcular MV RB MYA.....	40
Tabel 4. 2 Jumlah Kekurangan Muatan	54



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian.....	17
Gambar 4. 1 Bangunan Kantor PT. Indo Dharma Transport	35
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT. Indo Dharma Transport	36
Gambar 4. 3 MV RB MYA.....	41
Gambar 4. 4 Peta alur sungai Mahakam menuju Muara Berau <i>Anchorage</i>	43
Gambar 4. 5 Kapal Klotok Pencuri Batubara.....	46
Gambar 4. 6 Jejak Pencurian Batubara di Tongkang	47
Gambar 4. 7 Jarak <i>conveyor</i> dengan palka kapal	48
Gambar 4. 8 Gelombang Menyulitkan Pembacaan <i>Draft</i> Kapal	50
Gambar 4. 9 Tumpahan Batubara di <i>Deck</i> Kapal	51
Gambar 4. 10 Tumpahan batubara akibat melebihi batas tongkang	52
Gambar 4. 11 <i>Letter of protest</i> dari MV RB MYA.....	55



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Hasil Wawancara.....	63
LAMPIRAN 2 Port Clearance	65
LAMPIRAN 3 Arrival Position	66
LAMPIRAN 4 Crew List	67
LAMPIRAN 5 Bill of Lading	68
LAMPIRAN 6 Cargo Manifest.....	69
LAMPIRAN 7 Mate's Receipt	70
LAMPIRAN 8 Draft Survey	71
LAMPIRAN 9 Statement of Fact.....	72
LAMPIRAN 10 Time Sheet page 1	73
LAMPIRAN 11 Time Sheet page 2	74
LAMPIRAN 12 Time Sheet page 3	75
LAMPIRAN 13 Time Sheet page 4	76
LAMPIRAN 14 Time Sheet page 5	77
LAMPIRAN 15 Final Stowage Plan.....	78
LAMPIRAN 16 <i>Sales Contract Page 1</i>	79
LAMPIRAN 17 <i>Sales Contract Page 2</i>	80
LAMPIRAN 18 <i>Sales Contract Page 3</i>	81
LAMPIRAN 19 <i>Sales Contract Page 4</i>	82
LAMPIRAN 20 <i>Sales Contract Page 5</i>	83
LAMPIRAN 21 <i>Sales Contract Page 6</i>	84
LAMPIRAN 22 <i>Sales Contract Page 7</i>	85
LAMPIRAN 23 <i>Sales Contract Page 8</i>	86
LAMPIRAN 24 <i>Sales Contract Page 9</i>	87
LAMPIRAN 25 <i>Sales Contract Page 10</i>	88
LAMPIRAN 26 <i>Sales Contract Page 11</i>	89
LAMPIRAN 27 <i>Sales Contract Page 12</i>	90
LAMPIRAN 28 <i>Sales Contract Page 13</i>	91
LAMPIRAN 29 <i>Sales Contract Page 14</i>	92
LAMPIRAN 30 <i>Sales Contract Page 15</i>	93

LAMPIRAN 31 <i>Sales Contract Page 16</i>	94
LAMPIRAN 32 <i>SOP Transhipment Page 1</i>	95
LAMPIRAN 33 <i>SOP Transhipment Page 2</i>	96
LAMPIRAN 34 <i>SOP Transhipment Page 3</i>	97
LAMPIRAN 35 <i>SOP Transhipment Page 4</i>	98
LAMPIRAN 36 <i>SOP Transhipment Page 5</i>	99
LAMPIRAN 37 <i>SOP Transhipment Page 6</i>	100
LAMPIRAN 38 <i>SOP Transhipment Page 7</i>	101
LAMPIRAN 39 <i>SOP Transhipment Page 8</i>	102
LAMPIRAN 40 <i>SOP Transhipment Page 9</i>	103
LAMPIRAN 41 <i>SOP Transhipment Page 10</i>	104
LAMPIRAN 42 <i>SOP Transhipment Page 11</i>	105
LAMPIRAN 43 <i>SOP Transhipment Page 12</i>	106
LAMPIRAN 44 <i>SOP Transhipment Page 13</i>	107
LAMPIRAN 45 <i>SOP Transhipment Page 14</i>	108
LAMPIRAN 46 <i>SOP Transhipment Page 15</i>	109
LAMPIRAN 47 <i>SOP Transhipment Page 16</i>	110
LAMPIRAN 48 <i>SOP Transhipment Page 17</i>	111
LAMPIRAN 49 <i>SOP Transhipment Page 18</i>	112
LAMPIRAN 50 <i>SOP Transhipment Page 19</i>	113

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Proses pemuatan batubara dalam pelaksanaannya dilakukan dengan berdasar pada *Standard Operational Prosedur* (SOP) yang sudah ada. Dalam proses pemuatan batubara tidak jarang terjadi kekurangan muatan yang mengakibatkan terjadinya *deadfreight*. Dalam hal ini jumlah yang direncanakan berbeda dengan hasil akhir perhitungan yang dilakukan *Surveyor* saat melakukan pengecekan *draft* kapal. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, dimana salah satu faktor yaitu terjadinya pencurian muatan di sepanjang sungai Mahakam.

Saat ini, banyak perusahaan yang beroperasi di bidang pertambangan batubara, pengolahan batubara maupun penyimpanan batubara. Batubara termasuk dalam muatan curah kering dan harus memperhatikan perhitungan muatan secara detail pada saat pemuatannya untuk memperoleh muatan yang sesuai berdasarkan tonase perjanjian muat (*stowage plan*). Transportasi laut dan sungai mendominasi ekspor batubara karena beberapa alasan, seperti lebih murah untuk mengangkut barang dengan jumlah yang banyak, barang lebih aman, serta pengiriman yang lebih cepat.

Sebagian besar kapal luar negeri mendatangi Muara Berau *anchorage*, Samarinda yang merupakan perairan di Kalimantan Timur untuk melakukan pemuatan (*transhipment*) batubara untuk diekspor ke berbagai negara. *Transhipment* batubara diterapkan karena kapal-kapal besar sangat tidak

mungkin untuk menuju *jetty* batubara dari perairan alur sungai dikarenakan dangkalnya alur sungai, sehingga mengharuskan kapal untuk berlabuh sementara di *anchorage point* mempunyai tingkat keselamatan lebih tinggi. Untuk itu, perusahaan batubara lebih memilih menggunakan transportasi laut maupun sungai dalam mengangkut *cargo* dengan tongkang yang berasal dari *jetty* Muara Berau *anchorage*. Untuk mengangkut batubara dari *Jetty* ke *loading point*, sebagian besar perusahaan batubara lebih memilih menggunakan jasa transportasi laut tongkang karena draft tongkang lebih rendah sehingga dapat membawa batubara melewati aliran sungai.

PT. Avra Commodities yang merupakan salah satu dari sekian banyak perusahaan yang beroperasi sebagai produsen serta pengeksport batubara yang berada di Muara Berau *anchorage*. Pemuatan batubara di Muara Berau *anchorage* sering terjadi kendala mengenai kekurangan muatan (*short cargo*) yang menyebabkan terjadinya *deadfreight*. *Deadfreight* biasanya terjadi dikarenakan adanya berbagai penyebab yaitu adanya muatan yang dicuri saat tongkang dalam perjalanan menuju alur sungai, banyak muatan yang tumpah karena saat proses pemindahan dari tongkang menuju palka kapal kurang penanganannya. Kendala lainnya yaitu kesulitan dalam membaca *draft* kapal dikarenakan adanya ombak yang besar, hal tersebut menyulitkan dalam pembacaan *draft* kapal yang bertujuan untuk membandingkan berat muatan serta berat kapal. Untuk itu pengeksport harus teliti ketika proses pemuatan dilakukan karena apabila terjadi *deadfreight*, pengeksport akan mendapat klaim dari Nakhoda kapal dalam bentuk *letter of protest*. Klaim ini berisi tentang

pernyataan yang menyatakan bahwa telah terjadi *deadfreight* dalam proses pemuatan. Dalam hal tersebut, kekurangan muatan harus dipenuhi oleh perusahaan eksportir sebagai bentuk tanggungjawab dengan cara menggantinya secara langsung atau menyelesaikan masalah dengan cara bernegosiasi bersama pembeli. Kapal tidak dapat berlayar ketika jumlah muatan belum sesuai dengan yang ada pada *stowage plan* atau rencana awal sesuai perjanjian yang dibuat, sehingga perusahaan eksportir harus mengurus masalah tersebut sebelum dikenakan denda terhadap kapal sesuai dengan otoritas setempat.

Kendala atau insiden sering terjadi ketika proses transhipment berlangsung, hal tersebut dapat menimbulkan dampak buruk yang merugikan perusahaan karena saat proses transhipment batubara yang diangkut dapat berkurang jumlahnya tidak sesuai dengan sebelum dilakukannya *transhipment*.

Pada saat peneliti melaksanakan praktik darat di PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda, peneliti menemukan kejadian *short cargo* dimana kapal yang peneliti tangani yaitu MV. RB MYA yang harusnya memiliki jumlah *stowage plan* 76,400 MT, namun saat *final draft survey* total muatan yang termuat hanya 75,101 MT. *Supplier* tidak mampu mensuplai muatan lagi, sehingga Nahkoda kapal menerbitkan *letter of protest* yang berisi bahwa telah terjadi kekurangan muatan pada *transhipment* di Muara Berau *anchorage*, Samarinda, Kalimantan Timur.

Sejak tahun 2005 Indonesia telah menjadi produsen batubara di antara negara lain serta sebagai pengeksport batubara terbesar di dunia. Indonesia juga menjadi eksportir terkemuka batubara termal, di atas produksi Australia.

Selama satu dekade terakhir, industri batubara mempunyai peran penting terhadap proses pembangunan negara Indonesia dan pertumbuhan ekonomi yang masif. Pertambangan batubara mendukung pengembangan sektor ekonomi di berbagai daerah/nasional, serta berkontribusi besar terhadap pendapatan negara, ekspor dan penerimaan devisa, serta mendukung ketahanan energi nasional. Sektor batubara berkontribusi terhadap pendapatan pemerintah dengan membayar pajak, termasuk perizinan. Selain hal itu, sektor ini berperan dalam penciptaan lapangan kerja.

Berdasarkan permasalahan di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai:

“Identifikasi Penyebab Terjadinya *Deadfreight* Muatan Pada Proses Pemuatan Batubara di MV. RB MYA ”

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian dalam penelitian kualitatif ini sangat membantu untuk mengetahui secara jelas batasan-batasan penelitian guna memilih data mana yang relevan dan data mana yang tidak relevan sehingga dapat menganalisis data sesuai dengan tujuan seperti yang dikemukakan oleh (Moleong, 2018).

Penelitian ini akan difokuskan pada identifikasi penyebab terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara di MV. RB MYA. di Muara Berau *anchorage*, Samarinda, Kalimantan Timur.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan sesuai latar belakang dan judul diatas, maka peneliti menyusun beberapa rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apa penyebab terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara di MV. RB MYA?
2. Dampak apa yang diakibatkan dari terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara di MV. RB MYA?
3. Apa upaya yang dilakukan guna mengurangi terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara di MV. RB MYA?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini dilakukan, adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara di MV. RB MYA.
2. Untuk mengetahui dampak apa yang diakibatkan dari terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara di MV. RB MYA.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan guna mengurangi terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara di MV. RB MYA.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Hasil penelitian dari skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi peneliti dan pembaca. Manfaat penelitian ini adalah:

1. Manfaat secara teoritis

- a. Tujuan penelitian ini bisa memberikan pengetahuan mengenai penyebab dan dampak terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara
- b. Menambah pengetahuan pembaca mengenai mengenai upaya penanganan terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara

2. Manfaat secara praktis

- a. Sebagai acuan perusahaan atau masukan perusahaan terkait dalam hal penanganan *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara terkhusus untuk perusahaan produsen dan eksportir batubara.
- b. Sebagai bahan untuk meningkatkan pengetahuan *crew* dan pembaca mengenai penyebab dari terjadinya *deadfreight* muatan batubara, pembaca juga bisa mengetahui dampak dari terjadinya *deadfreight* muatan batubara serta pembaca bisa mengetahui upaya yang dilakukan untuk menangani *deadfreight* muatan batubara.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Untuk memudahkan dalam memahami pengertian-pengertian yang peneliti gunakan dalam penelitian ini, peneliti membuat beberapa penelitian dan istilah yang diambil dari beberapa referensi dari buku atau jurnal serta pendapat dari pakar mengenai hal yang berkaitan dengan hal tersebut.

1. Identifikasi

Identifikasi yang berasal dari bahasa Inggris, berasal dari kata *to identify* yang merupakan kata kerja, serta *identification* yang merupakan benda. *To identify* yang mempunyai arti mengenali. Merupakan sarana ataupun cara untuk memelihara hubungan yang diinginkan dengan orang atau kelompok lain dan cara untuk menopang pengertiannya sendirimengetahui hubungan tersebut (Saifuddin Azwar 2019: 56)

Identifikasi atau *identify* merupakan suatu proses pengenalan, menempatkan obyek atau individu dalam suatu kelas sesuai dengan karakteristik tertentu. (Caplin dalam Kartono, 2008:8). Dapat disimpulkan bahwa identifikasi merupakan penentu identitas seseorang maupun benda di waktu tertentu, atau dapat dikatakan sebagai kegiatan yang mempunyai tujuan guna meneliti serta menganalisis lebih mendalam terhadap suatu hal, proses maupun benda.

Definisi identifikasi secara umum merupakan pemberian suatu tanda terhadap pengklasifikasian barang ataupun sesuatu, yang mempunyai

tujuan untuk membandingkan komponen yang satu dengan yang lainnya, sehingga suatu komponen itu dikenal dan diketahui masuk dalam golongan mana dalam suatu penelitian

2. *Deadfreight*

Deadfreight merupakan sanksi berupa uang yang harus dibayarkan kepada kapal yang dikarenakan adanya pengingkaran janji oleh eksportir karena tidak memberikan muatan secara penuh sesuai dengan perjanjian. Kegiatan *reload* yang mana eksportir muatan menyerahkan muatan kepada pembeli namun tidak sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati, sehingga eksportir diharuskan membayar kekurangan *cargo* tersebut sebagai sanksi, hal tersebut disebut *deadfreight*.

Alasan terkait belum tercapainya jumlah barang yang dimuat dapat dirundingkan oleh perusahaan pengirim (eksportir) dan pemilik kapal. Sanksi diberikan setelah penyebab kurangnya muatan yang terjadi diketahui, baik itu perjanjian (*stowage plan*) yang diakibatkan oleh kapal yang kurang tepat membongkar muatan ataupun kesalahan dari pemilik muatan dalam menyerahkan muatan sesuai permintaan. Perihal barang yang kurang atau tidak sesuai dengan perjanjian, perusahaan pemilik muatan diwajibkan membayar biaya uang tambang, yang disebut *deadfreight* (Radiks Purba, 2010: 35).

Dari pendapat tersebut maka dapat diketahui *deadfreight* adalah uang ganti rugi yang wajib diberikan kepada pemilik kapal atau pembeli

dikarenakan pemilik barang (*eksportir*) tidak dapat memenuhi jumlah atau kuantitas yang dibuat sesuai perjanjian (*stowage plan*).

3. Muatan

Muatan kapal (*cargo*) adalah objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, yang dapat menentukan kelangsungan hidup dan membiayai kegiatan suatu perusahaan pelayaran niaga di pelabuhan karena pengangkutan muatan dapat menghasilkan pendapatan berupa uang tambang (*freight*) (Warpani, 2009:5).

Muatan Kapal merupakan semua jenis barang serta barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan (Sudjatmiko, 1995:64). Muatan kapal merupakan semua macam barang yang bisa dimuat serta diangkut ke dalam kapal menuju tempat lain yang dapat berupa bahan baku maupun hasil produksi dari suatu proses pengolahan (PT. Pelindo II, 1998:9). Dari pendapat diatas dapat diketahui bahwa muatan kapal merupakan segala jenis barang yang diangkut diatas kapal dari tempat lain atau tempat tujuan baik berupa bahan baku amupun bahan hasil produksi suatu pengolahan. Muatan kapal laut dikelompokan dalam beberapa penggolongan yang berdasarkan dengan jenis pengapalan, kemasan, serta sifat dari muatan (Arwinas, 2001:9)

a. Pengelompokan muatan berdasar jenis pengapalan adalah:

1) Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*)

Muatan sejenis merupakan seluruh muatan yang tanpa dicampur terhadap muatan lainnya serta tidak ada penyekatnya saat dikapalkan dalam suatu kompartemen atau palka dan dimuat baik secara curah maupun dengan kemasan tertentu.

2) Muatan Campuran (*Heterogenous Cargo*)

Muatan campuran merupakan muatan yang terdiri dari beberapa macam jenis, dimana sebagian besar dalam bentuk satuan unit atau dengan kemasan (*bag, pallet, drum*) yang dapat disebut dengan muatan *general cargo*.

b. Pengelompokan muatan sesuai dengan jenis kemasannya:

1) Muatan *Unitized*

Muatan *unitized* yaitu yang setiap unitnya terdiri atas berbagai macam muatan dan digabungkan dengan menggunakan *bag, pallet, karung, karton* maupun pembungkus yang lain sehingga bisa menggunakan pengikat sebagai penyusunnya.

2) Muatan Curah (*Bulk Cargo*)

Muatan curah merupakan muatan yang diangkut menggunakan kapal dalam jumlah besar.

4. Proses pemuatan

a. Pengertian proses pemuatan

Proses pemuatan ialah suatu sistematis kegiatan yang dilakukan dari awal sampai akhir atau masih berlanjut untuk memindahkan barang atau muatan dari tempat penyimpanan ke dalam suatu tempat (wadah).

b. Prinsip pemuatan

Prinsip pemuatan oleh Capt.Istopo 1999:1,

- 1) Menjaga stabilitas kapal agar kapal dapat terlindungi, sehingga kapal tetap terjaga keselamatannya selama muat bongkar dan juga dalam pelayaran.
- 2) Melindungi muatan, ketika waktu muat, bongkar & selama dalam pelayaran dan muatan wajib ditangani secara baik untuk mencegah terjadinya kerusakan muatan.
- 3) Pemanfaatan ruang muat secara maksimal, semua ruang harus diusahakan agar terisi penuh oleh muatan atau kapal mendapat muat secara maksimal.
- 4) Pemuatan / pembongkaran secara efisien, adanya rencana pemuatan & bongkar (*stowage plan*) menggunakan ruang muat semaksimal mungkin.
- 5) Melindungi anak buah kapal (abk), agar mereka selamat dalam melaksanakan kegiatan dengan menggunakan alat keselamatan kerja secara benar.

c. Strategi pemuatan

Strategi pemuatan adalah suatu perencanaan memuat yang ditujukan agar proses memuat lebih efisien, efektif serta memiliki hasil yang semaksimal mungkin dan dalam strategi memuat di kapal banyak hal yang perlu diperhatikan terutama dari segi muatan yang akan dimuat tersebut karena tiap jenis muatan berbeda-beda sehingga dalam memuat ada beberapa hal yang perlu diperhatikan (Capt. Istopo 1999:1).

- 1) Dapat memaksimalkan ruang muat yang ada dengan semaksimal mungkin agar kecilnya resiko *broken stowage*.
- 2) Menjaga kondisi muatan satu dengan muatan lain nya agar tidak rusak atau terkontaminasi oleh muatan lainnya.
- 3) Menjaga agar muatan tetap dalam posisinya dan tidak bergerak sehingga menyebabkan muatan rusak dan stabilitas kapal yang buruk.
- 4) Melaksanakan proses bongkar dan muat dengan waktu seminimal mungkin.
- 5) Kerjasama antara krew kapal, *stevedore* dan operator alat muat yang baik sehingga proses pemuatan berjalan dengan cepat, tepat dan aman.

5. Batubara

a. Pengertian

Batubara merupakan batuan mineral yang terdiri atas oksigen, hidrogen, karbon, belerang, nitrogen dan senyawa mineral lain. Produksi listrik sering memanfaatkan batubara menjadi sumber energi alternatifnya. Pembakaran batubara yang mempunyai kandungan belerang tinggi mengakibatkan timbulnya polusi udara, seperti contoh belerang dioksida, yang dapat menimbulkan hujan asam. Karbondioksida yang timbul ketika pembakaran batubara dapat berpengaruh buruk pada lingkungan sekitarnya (Achmad, 2004:15-16).

Menurut *World Coal Institute* (2009:43), batubara ialah sisa tumbuhan-tumbuhan prasejarah yang mempunyai bentuknya beda dengan yang belum melalui proses pengendapan pada rawa serta tanah gambut. Zaman Karbon merupakan masa dimana pembentukan batubara baru dimulai yang berlangsung antara 360 sampai 290 juta tahun yang lalu. Temperatur dan lamanya waktu pembentukan serta tekanan sangat mempengaruhi kualitas lapisan batu yang kemudian disebut sebagai "*organic maturity*".

Berdasarkan pendapat beberapa ahli di atas dapat tarik kesimpulan secara umum bahwa batubara merupakan batuan sedimen organik bahan bakar hidrokarbon padat yang terbentuk dari tumbuh-tumbuhan yang telah di awetkan serta telah mengalami pembusukan secara biokimia, kimia dan fisika dengan keadaan bebas oksigen pada tekanan

serta temperatur tertentu dalam waktu yang sangat lama dan salah satu bahan bakar fosil yang bersifat mudah terbakar.

b. Kelas dan jenis batubara

Secara umum batubara dibagi menjadi beberapa jenis yang diakibatkan dalam beberapa proses yang memakan waktu cukup lama serta terdapat tekanan dan panas yang mengakibatkan terbentuknya batubara, yaitu: *peat*, *sub-bituminous*, *bituminous*, *lignite*, dan *anthracite*.

1) *Peat*

Peat atau gambut adalah bentuk awal dari proses pembentukan batubara dengan kandungan mineral sebesar 75% yang terbilang paling tinggi jika dibandingkan dengan jenis lainnya. *Peat* atau gambut dapat digunakan sebagai bahan bakar dan merupakan penyerap minyak yang sangat efektif.

2) *Sub-bituminous*

Jenis batubara yang termasuk ke dalam kategori sedang diantara jenis *bituminous* dan *lignite*. *Sub-bituminous* mempunyai ciri dengan warna coklat yang gelap cenderung menuju hitam, serta mempunyai kandungan kelembaban lebih rendah jika dibandingkan dengan jenis *lignite*.

3) *Bituminous*

Jenis *bituminous* atau bitumen adalah batubara yang mempunyai warna hitam ataupun coklat dan sangat padat. Batu

jenis ini hanya terdapat mineral air 8% sampai 10% saja, dan terdapat karbon sebesar 68% sampai 86%. Batubara jenis ini merupakan yang sering dimanfaatkan untuk pembangkit listrik tenaga uap serta dalam sektor industry sering digunakan sebagai pembangkit daya panas.

4) *Lignite*

Jenis *lignite* ini merupakan batubara yang terdapat kandungan mineral air sebesar 35% sampai 37% dimana lebih rendah dari pada jenis gambut. Tekstur batubara lignite mempunyai ciri-ciri tidak keras, serta sering digunakan sebagai bahan bakar listrik tenaga uap.

5) *Anthracite*

Jenis *anthracite* merupakan jenis batubara yang bertekstur *glossy* dan mempunyai warna yang hitam di mana termasuk ke dalam kasta tertinggi dalam batubara. Antrasit hanya terdapat air kurang dari 8% serta karbon 86% sampai 98%. Untuk itu antrasit merupakan batubara yang paling sering digunakan terhadap mesin alat elektronik untuk pembangkit panas seperti pemanas ruangan.

c. Proses pembentukan batubara

Terdapat 2 tahapan dalam proses pembentukan batubara, yaitu tahap *biokimia* dan tahap *geokimia*.

1) Tahap *Biokimia*

Tahap *biokimia* adalah proses paling awal atau biasa disebut dengan tahap *biokimia* dimana tanaman yang telah mati mulai berubah bentuk menjadi lignit. Terjadi perubahan kadar air, oksidasi serta proses biologis lainnya dalam tahapan ini, dimana tumbuhan mengalami pembusukan hingga akhirnya menjadi gambut.

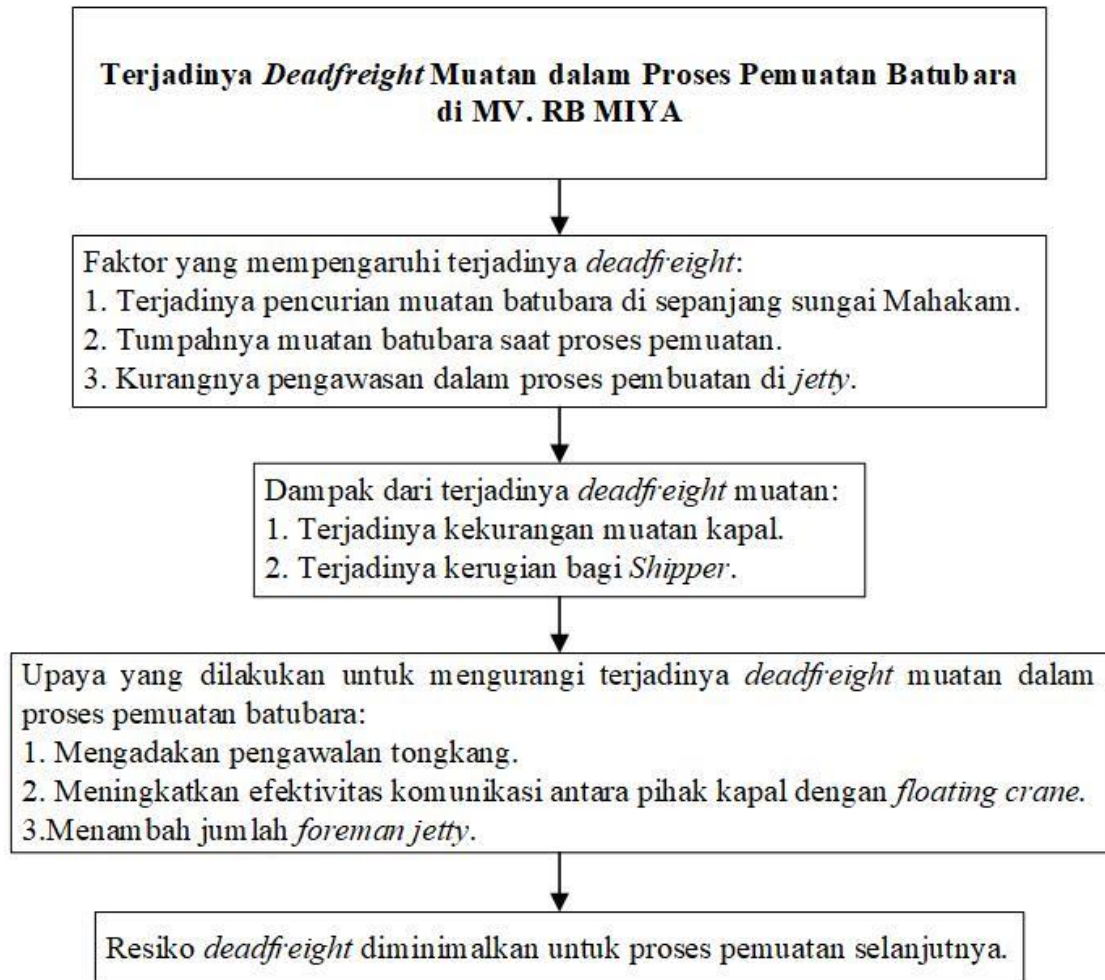
2) Tahap *Geokimia*

Tahapan selanjutnya dalam proses pembentukan batubara disebut sebagai tahap *geokimia* dimana gambut secara perlahan berubah menjadi fosil yang terus-menerus mengalami tekanan serta pemanasan suhu. Pada tahapan ini, fosil tumbuhan turun sehingga menjadi sedimen organik dan terbentuk *bituminus*. Dalam kurun waktu yang lama, sebagian lapisan dari batubara perlahan menghasilkan antrasit yang mempunyai tekstur serta terdapat jumlah air sangat sedikit jika dibandingkan dengan jenis batubara lainnya.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka penelitian yaitu suatu konsepsi dari penelitian yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan terjadi dan diperoleh dari penjabaran tujuan pustaka. Untuk bisa menguraikan pembahasan dari skripsi

ini, peneliti menyusun kerangka pemikiran penelitian tentang beberapa hal yang dijadikan pembahasan pokok yaitu :



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pada pembahasan bab-bab sebelumnya mengenai identifikasi penyebab terjadinya *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan di MV. RB MYA, maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor penyebab terjadinya *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan di MV. RB MYA yaitu terjadinya pencurian muatan batubara di sepanjang sungai Makaham, tumpahnya muatan batubata saat proses pemuatan, dan kurangnya pengawasan dalam proses pemuatan di *Jetty*
2. Dampak yang diakibatkan dari terjadinya *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan di MV. RB MYA adalah adanya kekurangan muatan dimana berdasarkan *charter party* seharusnya berjumlah 76.400 MT, namun yang termuat dikapal hanya 75.101 MT sehingga menyebabkan *deadfreight* sebesar 1.299 MT, serta dikeluarkannya *letter of protest* oleh Kapten kapal yang ditujukan kepada *Shipper* untuk kekurangan muatan yang terjadi serta mengharuskan *Shipper* untuk melakukan pembayaran ganti rugi sesuai dengan perjanjian yang dibuat sebagai bentuk pertanggungjawaban pemilik barang.
3. Upaya yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan di MV. RB MYA yaitu mengadakan pengawalan tongkang, meningkatkan efektivitas komunikasi antara pihak kapal dengan *floating crane*, dan menambah jumlah *Foreman Jetty*.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini memiliki keterbatasan dalam melaksanakan penelitian yang dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya untuk mendapat hasil yang lebih baik. Keterbatasan ini meliputi:

1. Penelitian hanya dilakukan di 1 (satu) perusahaan yang ruang lingkupnya tidak terlalu besar
2. Terbatasnya akses dokumen yang didapat sebagai dokumen rahasia dari perusahaan.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, saran yang dapat disampaikan yaitu:

1. Hendaknya *Shipper* dapat mengalokasikan anggaran untuk pengawasan tongkang dengan melibatkan anggota TNI atau POLRI untuk mengurangi terjadinya pencurian muatan batubara.
2. Sebaiknya pihak *Shipper* dapat mengadakan pertemuan bulanan dengan pihak kontraktor di *Jetty* untuk membahas mengenai kendala yang di alami selama proses pemuatan di *Jetty*.
3. Perusahaan *Shipper* dan *Surveyor* sebaiknya mengadakan pelatihan khusus untuk karyawan yang terlibat langsung dilapangan agar pekerjaan lebih efektif dan efisien serta mengurangi kesalahan dalam pekerjaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, R, (2004), *Kimia Lingkungan*, Andi:Yogyakarta
- Afifuddin, & Saebani, B. A, (2019), *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Pustaka Setia
- Anggito, Albi dan Johan Setiawan, (2018), *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Sukabumi: CV Jejak
- Arwinas, (2001), *Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*, Herindo Ergatama, Jakarta, <http://www.maritimeworld.web.id/2011/04/pengertianmuatan.html>, diakses pada tanggal 15 April 2022
- Aswin Qomar Prasetyawan, 2019, *Pelaksanaan Klaim Terhadap Perjanjian Asuransi di PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin*
- Azwar, S, (2019), *Metode Penelitian Psikologi*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar
- Chaplin, J.P, (2008), *Kamus Lengkap Psikologi*, Diterjemahkan oleh Kartini Kartono, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Chatterjee, Kaulir Kisor, (2015), *Macro Economics of Mineral and Water Resources: World Coal Institute 2009*, Springer, India
- Dead Freight, <http://www.logisticglossary.com/term/> , diakses pada 15 April 2022
- Fibi Cahyo Riyadi, 2020, *Terjadinya Broken Space Cargo Curah Batubara di MV ASIAN MAJESTY yang diageni oleh PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda*
- Herdiansyah, Haris, (2010), *Metode Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-ilmu Sosial*, Jakarta: Salemba Humanika
- Hower, J,C, (1963), *The International Handbook of Coal Petrography*, USA: University of Kentucky
- I Made Yogi Agastya, 2019, *Upaya Meminimalisir Terjadinya Deadfreight Dalam Kegiatan Ekspor Batubara Untuk Menghindari Klaim Pada PT. Arutmin*
- Indriantoro, Nur., dan Supomo, Bambang, (2013), *Metodologi Penelitian Bisnis Untuk Akuntansi & Manajemen*, Yogyakarta: BPFE,
- Istopo, (1999), *Kapal dan Muatannya*, Koperasi Karyawan BP3IP, Jakarta
Kualitatif, dan R&D. Alfabeta.
- Moleong, Lexy J, (2018), *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT Remaja Rosdakarya

- Purba, Radiks, 2010, Charter kapal: *Chartering of vessels; charter party, time charter, voyage charter, time sheet*, Rosadi, Yogyakarta
- Rohmadi, Muhammad dan Yakub Nasucha, (2015), *Dasar-Dasar Penelitian*, Surakarta: Pustaka Brilliant
- Satori, Djam'an dan Komariah, Aan, (2013) *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Alfabeta
- Spackman, William, (1958), The Maceral Concept and Study of Modern Environments As a Means of Understanding The Nature of Coal, Section of Geology and Mineralogy, *The New York Academic of Sciences*, Vol, 20, (II), 411-423
- Sudjatmiko, F.D.C, (1995), *Pokok - Pokok Pelayaran Niaga*, PT, Gunung Agung, Jakarta,
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: CV Alfabeta
- Sugiyono. (2013). *Variabel Penelitian*. <http://repository.unpas.ac.id/30372/6/Bubu>
- Sugiyono. (2018). *Data Primer dan Sekunder*.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Alfabeta: Bandung
- Warpani, Suwardjoko, 2009, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Hasil Wawancara

Responden I (Shipper on board)

A : Peneliti

B : SHIPPER ONBOARD

A : “Menurut bapak apa yang menyebabkan deadfreight?”

B : “Kekurangan muatan (Deadfreight) yang terjadi memiliki banyak faktor penyebab salah satunya adalah tidak ada pengamanan muatan yang dilakukan selama perjalanan di sepanjang sungai Mahakam.”

A : “Kenapa pengamanan muatan tidak dilakukan oleh perusahaan?”

B : “Hal ini terjadi karena belum adanya anggaran untuk pengamanan muatan oleh TNI atau Polri, sehingga sering terjadi pencurian muatan oleh masyarakat.”

A : “Menurut bapak apakah hanya pencurian muatan penyebab terjadi deadfreight?”

B : “Tidak, ada beberapa faktor lain yaitu kondisi ombak di Taboneo yang kadang besar sehingga membuat pembacaan draft kapal sulit dilakukan.”

Responden II (Foreman Floating Crane)

A : Peneliti

B : Foreman Floating Crane

A : “Menurut bapak apa kendala yang sering dihadapi saat bertugas di muara berau?
“

B : “Kendala yang sering terjadi adalah kondisi ombak di muara yang sering berubah, sehingga sulit untuk melakukan pemuatan kapal tepat di palka.”

A : “Dengan kondisi ombak seperti itu, apa yang ada lakukan?”

B : “Peneliti pribadi kembali ke chief officer dari pihak kapal, jika beliau siap untuk melakukan check draft, sya juga akan melakukan semampu peneliti.”

A : “Apa resiko dari check draft jika kondisi ombak besar?”

B : “Resiko pertama adalah hasil muatan tidak bisa sesuai, bisa kurang dan juga bisa lebih, resiko kedua adalah keamanan dari petugas sendiri saat melakukan check draft yang harus turun kapal dan menggunakan perahu kecil saat kondisi ombak besar sangat rawan terjatuh ke laut.”

Responden III (Foreman Jetty)

A : Peneliti

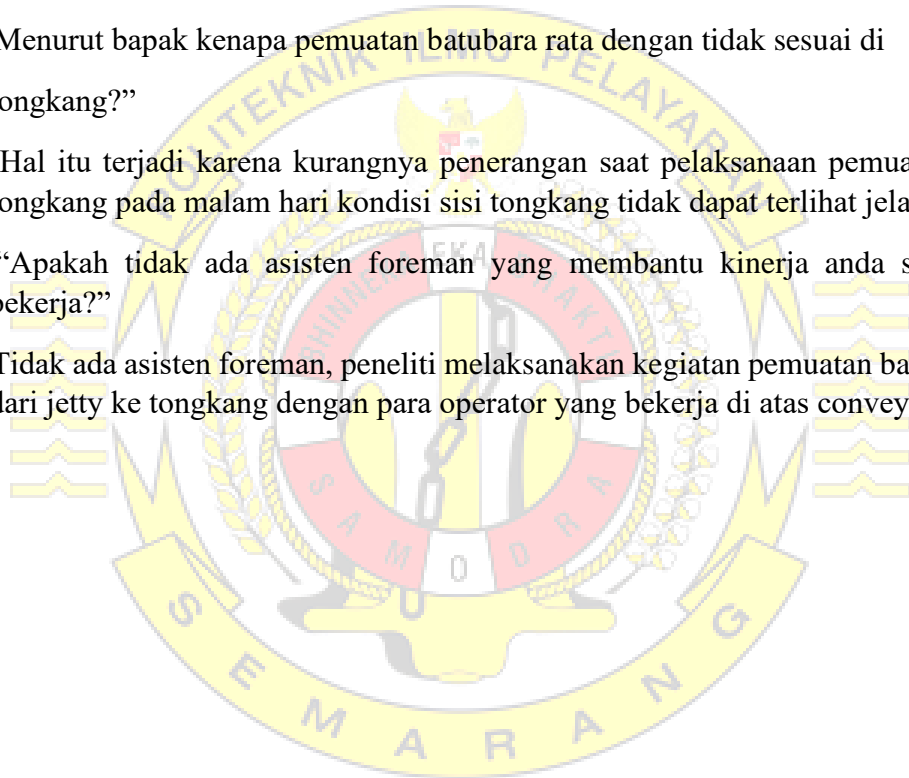
B : Foreman Jetty

A : “Menurut bapak kenapa pemuatan batubara rata dengan tidak sesuai di tongkang?”

B : “Hal itu terjadi karena kurangnya penerangan saat pelaksanaan pemuatan di tongkang pada malam hari kondisi sisi tongkang tidak dapat terlihat jelas”

A : “Apakah tidak ada asisten foreman yang membantu kinerja anda selama bekerja?”

B : “Tidak ada asisten foreman, peneliti melaksanakan kegiatan pemuatan batubara dari jetty ke tongkang dengan para operator yang bekerja di atas conveyor.”



LAMPIRAN 2 Port Clearance

06/2020

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builltin/manage/spb/cetak/BLN.IDSRI.2009.000019>



SAMARINDA
SPB.IDSRI.0920.0000026



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE

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

Nama Kapal / Ship	MV. RB MYA	Tanda Panggilan / IMO / Call Sign / IMO	V7NA4 / 9730842	Bendera / Flag	MH
Nakhoda / Master	VELASQUEZ JAY ROLDAN	Tonnase Kotor / Gross Tonnage	44411	Perusahaan / Company	PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor / Number : SPB.IDSRI.0920.0000026
Tanggal / Date : 05 Sep 2020
Jam / Time : 15:15:34

Dengan ini kapal tersebut di atas.
The above mentioned vessel is hereby

Disetujui
Approve

Bertolak dari / Departure from	: SAMARINDA	Tanggal / Jam / Date Time	: 06 SEP 2020 05:00:00	Pelabuhan tujuan / Port of destination	: ENNORE
Jumlah awak kapal / Number Of Ship Crews	: 19 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan / With cargoes	: SESUAI MANIFEST
Tempat diterbitkan / Place of Issued	: SAMARINDA				
Pada Tanggal / Date	: 06 SEP 2020			SYAHBANDAR / HARBOUR MASTER	
Jam / Time	: 00:27:21				

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builltin/manage/spb/cetak/BLN.IDSRI.2009.000019>

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 3 Arrival Position



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 | Crane Provider | Floating Crane Operator | Ship's Brokerage | Ship's Charters & Offshore Provision Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

MV. RB MYA

ANCHORAGE POSITION : LAT - 00° 18.15 South
LONG - 117° 39.51 East

VOY. 019B

- ARRIVAL PLT. STN = August 28, 2020 - 1112 HRS.
- PILOT ON BOARD = August 28, 2020 - 1112 HRS.
- NOR TENDERED = August 28, 2020 - 1112 HRS.
- DROPPED ANCHOR = August 28, 2020 - 1212 HRS.
- FREE PRATIQUE = August 28, 2020 - 14.40 HRS.
- PILOT OFF BOARD = August 28, 2020 - 1230 HRS.

ARIVAL CONDITION:

DRAFT FWD: 5.74 MID: 6.54 AFT: 7.80

R.O.B: MFO : 888.60 MT
MDO : 43.780 MT
FW : 150
BW : 24325 MT

TOTAL CARGO TO BE LOADING : 76,400 MT

LAST PORT : HOPING,

DISCHARGING PORT : ENNEBE, INDIA



MASTER

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. ES Tuban No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
Phone: +62 541 722-2764/65 Fax: +62 541 201-364 Email: idt-samarinda@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlin No. 15 Bidaracina - Jatinegara, Jakarta Timur 13390 - INDONESIA

LAMPIRAN 4 Crew List

CREW LIST
(with passport & seaman's book details)

IMO #: 9730842
Official #: 8420
GRT: 44,411
NRT: 26,819

(Name of Shipping line, agents, etc)
RB BRITISH MARINE

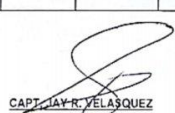
Page No.
1 of 1

1. Name of ship		2. Port of arrival		3. Date of arrival		4. Nationality of ship		5. Port arrived from		6. Agent:		7. No.		8. Family Name, Given Names		9. Sex / Gender		10. Rank		11. Nationality		12. Date of birth		13. Place of birth		14. Seaman's Book number & expiry date		15. Passport number & expiry date		16. Date & place joined	
M/V RB MYA		SAMARINDA, INDONESIA		28 AUG 2020		MARSHALL ISLANDS		HOPING, TAIWAN		PT. INDO DHARMA TRANSPORT																					
1	VELASQUEZ JAY ROLDAN	MALE	Master	FILIPINO	28 FEB 1975	LEGASPI CITY	C1410933	Oct 22, 2022	P4651953B	31 JAN 2030	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
2	SAKIRAN MOHAMMAD MACDIROL JR ANDRIN	MALE	Chief Mate	FILIPINO	03 MAY 1975	KAPATAGAN LDN	C1131452	Jan 13, 2028	P1206954B	25 MAR 2029	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
3	SAROMO ALBERT APELO	MALE	2nd Mate	FILIPINO	30 JAN 1981	MAKATI MM	C1331299	Aug 12, 2028	P8527749A	28 AUG 2028	11 MAR 2020	SINGAPORE																			
4	MONTESCLAROS JOEL DE GUZMAN	MALE	3rd Mate	FILIPINO	05 Sep 75	DAVAO CITY	C0730217	Mar 21, 2021	EC7201820	22 Mar 21	11 MAR 2020	SINGAPORE																			
5	JESIA SORAB RUSI	MALE	Ch/J Engr.	INDIAN	22/12/1960	MUMBAI MAHARASHTRA	BY 58877	09/02/2027	L 4783233	02/10/2023	20 NOV 2019	BALBOA, PANAMA																			
6	ALEXANDER ABNER	MALE	2nd Engr.	INDIAN	14/11/1979	JABALPUR, MADHYA PRADESH	CH 50865	24-08-2024	Z 1886402	01/04/2022	11 MAR 2020	SINGAPORE																			
7	GALAM RICHARDSON ABROGENA	MALE	3rd Engr.	FILIPINO	10 FEB 1979	MANILA	C1569278	Jan 06, 2030	P4233362B	16 DEC 2029	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
8	IBALLA JOHN MARK RAVILLO	MALE	Electrician	FILIPINO	02 AUG 1986	BACOLOD CITY	C1339286	Dec 19, 2028	P3502288A	27 JUN 2022	11 MAR 2020	SINGAPORE																			
9	CLIMACO EUGENE RAMIREZ	MALE	Fitter	FILIPINO	29 MAR 1972	SAN AGUSTIN SDS	C0958458	Jan 23, 2027	P2007131B	18 JUN 2029	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
10	SALAZAR GARY AJITO	MALE	Bosun	FILIPINO	11 JUN 1967	CALOCOAN CITY	C1318659	Jul 29, 2028	P1472111A	05 JAN 2022	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
11	BERTILLO MARK PAUL BERMUNDO	MALE	AB-A	FILIPINO	24 AUG 1988	BACACAY ALBAY	C1171191	Nov 5, 2027	P5121419A	22 NOV 2022	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
12	LOGMAO RUSSELL DIAZ	MALE	AB-B	FILIPINO	11 JAN 1971	MANILA	C1150567	Oct 8, 2027	P4505992B	20 FEB 2030	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
13	GAYARES NARCISO BENIGNO IV PACIGADO	MALE	AB-C	FILIPINO	14 Dec 77	BACOLOD CITY	C0890135	Aug 9, 2026	EC8491228	07 Aug 21	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
14	VICOY AMARJIT BEN DELA PEÑA	MALE	OS-A	FILIPINO	20 SEP 1989	SN JUAN SIQUJOR	C0932789	Nov 12, 2026	P0343156B	21 JAN 2029	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
15	RIOFLORIDO ARIEL MENDOZA	MALE	OS-B	FILIPINO	05 FEB 1977	CATANAUAN OZN	C1231824	Apr 13, 2028	P6589992A	27 MAR 2028	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
16	PADILLA RANDY OCAMPO	MALE	Oiler-A	FILIPINO	14 MAR 1975	APALIT PAMPANGA	C1329238	Aug 4, 2028	P8191661A	01 AUG 2028	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
17	RIVAMONTE CHRISTOPHER MENDOZA	MALE	Oiler-B	FILIPINO	28 FEB 1977	TORRILJOS MDO	C1329673	Aug 5, 2028	P3371897B	27 SEP 2029	11 MAR 2020	SINGAPORE																			
18	ROQUE ROGELIO BUENSUCESO	MALE	CICK	FILIPINO	02 JAN 1979	HAGONOY BULACAN	C1164278	Oct 21, 2027	P0582556A	09 OCT 2021	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			
19	TAMAYO BILLY RAY PADERANGA	MALE	MESSMAN	FILIPINO	27 JUL 1984	DAVAO CITY	C0943653	Nov 7, 2026	P0485425B	30 JAN 2029	13 AUG 2020	MANILA, PHILIPPINES																			


CREW SUMMARY:

CREW: 2 INDIAN
17 FILIPINO

Total: 19 CREW



CAPT. JAY R. VELASQUEZ
Master of M/V RB MYA



All 19 crew are above 18 years of age as per MLC Regulation.

17. Date and signature of master, authorized agent or officer

LAMPIRAN 5 Bill of Lading

CODE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994		BILL OF LADING		Page 2
Shipper		TO BE USED WITH CHARTER PARTIES		B/L NO. : SAM / INDIA - 179
PT SUMBER REZEKI KALTIM JL. TANAH ABANG 1 NO.11F, PETOJO SELATAN, GAMBIR, JAKARTA PUSAT 10160 INDONESIA		<h1>DRAFT</h1>		
Consignee TO ORDER				
Notify Party SMARTGEN INFRA PVT LTD PLOT NO.38,2ND FLOOR,RK PLAZA VITTAL RAO NAGAR, MADHAPUR, HYDERABAD-500081, INDIA GSTIN - 36AASC57804H12V IEC No - 0913001031 DATE OF ISSUE: 10-04-2013 PAN NO: AASC57804H Email Id - ops@smartgeninfra.com				
Name of Vessel		Part of Loading		
MV. RB MYA		MUARA BERAU, EAST KALIMANTAN, INDONESIA		
Port of Discharge				
KAMARAJAR PORT, ENNORE, INDIA				
Shipper's description of goods		GROSS WEIGHT		
IMPORTED STEAM COAL OF INDONESIAN ORIGIN		75,101 MT		
CLEAN ON BOARD				
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY				
HS CODE : 2701.19.20				
(of whichNIL..... on deck at Shipper's risk, the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)				
Freight payable as per CHARTER PARTY dated FREIGHT ADVANCE received on account of freight : Time used for loading Days Hours		SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS whereof the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF		
Freight payable at Number of original B/L 3 (THREE)		Place and date of issue MUARA BERAU, EAST KALIMANTAN, INDONESIA SEPTEMBER 05, 2020 Signature FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER MV. RB MYA CAPT. VELASQUEZ JAY ROLDAN PT. INDO DHARMA TRANSPORT		
Printed and sold By Wyllk Zonen B.V., Rotterdam (phone:31-010-4252827) by the authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Copenhagen				



CARGO MANIFEST

NAME OF VESSEL : MR. RA MA
 NAME OF LOADING : MUARA BERAU EAST KALIMANTAN, INDONESIA
 FLAG : MARSIAL ISLANDS
 DWT / GRT : 81278 / 44,411

Voy : 0198

NAME OF MASTER : CAPT. VELASQUEZ JAY HOLLAN
 POINT OF DISCHARGE : KAMARBAHAR PORT, ENKORE, INDIA

B/L NO.	SHIPPER'S	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEASUREMENTS
SAM / INDIA - 179	PT SUMBER REZENI KALTIM JL. TANAH ABANG I NO.11F, PETOJO SEAYAN, GAMBIR, JAKARTA PUSAT 10160 INDONESIA	CONSIGNEE TO ORDER NOTIFY PARTY SMARTGEN INFRA PVT LTD PLOT NO.38, 2ND FLOOR, R.K PLAZA VITRAL BAO NAGAR, MADHAPUR, HYDERABAD-500081, INDIA GSTIN - 36AASG3704H12V IEC No - 0913001031 DATE OF ISSUE: 10-04-2013 PAN NO: JAGS37804H Email Id - ops@smrtrgeninfra.com	IMPORTED STEAM COAL OF INDOONESIAN ORIGIN CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	75.101 MT
TOTAL				75.101 MT

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office :
 PT. INDO DHARMA TRANSPORT
 Jalan Benda No. 10, Baneacha - Jemberga, Jember Timur
 Phone : +62 21 8591 4396 Fax : +62 21 8591 4397 / +62 21 8591 4381
 Email : info@indodharma.com



Samarinda, SEPTEMBER 05, 2020
 PT. INDO DHARMA TRANSPORT
 As Agent

LAMPIRAN 6 Cargo Manifest

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 7 Mate's Receipt



Date: SEPTEMBER 05, 2020

Shipper

PT SUMBER REZEKI KALTIM
JL. TANAH ABANG I NO.11F, PETOJO SELATAN, GAMBIIR,
JAKARTA PUSAT 10160
INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notify Party

SMARTGEN INFRA PVT LTD
PLOT NO.38,2ND FLOOR,R,K PLAZA
VITTAL RAO NAGAR, MADHAPUR,
HYDERABAD-500081, INDIA
GSTIN - 36AASCS7804H1ZV
IEC No - 0913001031
DATE OF ISSUE: 10-04-2013
PAN NO: AASCS7804H
Email Id - ops@smartgeninfra.com

MATE'S RECEIPT

Shipped on board the vessel
The under - mentioned goods
In apparent good order and conditions,
Weight, Measure, Quality, Conditions,
Contents and Value unknown.

Name of vessel MV. RB MYA	Port of Loading MUARA BERAU, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
Port of Discharge KAMARAJAR PORT, ENNORE, INDIA	Final destination (for the merchant's reference)
Shipper Description of Goods	Gross weight

IMPORTED STEAM COAL OF INDONESIAN ORIGIN

75,101 MT

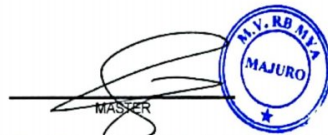
CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

HS CODE : 2701.19.20

B/L Number





SAM / INDIA - 179



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

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 8 Draft Survey

 PROVISIONAL DRAFT SURVEY REPORT (PROVISIONAL)		FIKMINBA0305 Rev 03
To/Accompany Job No. : CD - 1908200508 A Applicant : PT SUMBER REZEKI KALTIM Shipper : PT. SUMBER REZEKI KALTIM Loading Port : MVARA BERAU ANCHORAGE Vessel/Barge : MV. RB MYA		Discharge Port : ENMORE, INDIA Cargo : COAL IN BULK Load/Disc. Commenced : AUGUST 29 TH , 2020 AT 01.00 LT Load/Disc. Completed : SEPTEMBER 05 TH , 2020 AT 16.30 LT
E.T.A : AUGUST 28 TH , 2020 Lwt : 13,657.20 M/T Voyage : 019 L Dwt : 81,278.20 M/T Shipment : Lpp : 225.00 m Initial Sea Condition : SWELL ± 0.5 - 1.0 m Registry : MAJURO Loa : 229.00 m Constanta : 200 Final Sea Condition : SWELL ± 0.5 - 1.0 m		
Date & Time Draft Reading Forward Stem Correction Forward Mean After Corr'd After Stern Correction After Mean After Corr'd Mean Fwd and After Midship Midship Correction. Midship Mean After Corr'd Mean of Means Draft Correction for Deformation Correcting Displacement Trim & Trim Correction (1) Trim Correction (2) Displacement Corr. for Trim. Density Observe & Density Corr. Displacement Corr. for Density	INITIAL AUGUST 28 TH - 29 TH , 2020 AT 23.12 - 00.12 LT PORT STB MEAN 5.40 5.40 5.400 -0.063 5.337 7.88 7.85 7.865 0.116 7.741 6.6590 6.55 6.48 6.515 -0.010 6.505 6.58200 6.543500 39.936.215 2.644 -431.658 56.662 39.561.219 1.022 -115.789 39.445.430	FINAL SEPTEMBER 05 TH , 2020 AT 18.30 - 19.30 LT PORT STB MEAN 13.78 13.64 13.710 -0.007 13.703 14.10 13.89 13.995 0.013 14.008 13.8555 13.945 -0.001 13.944 13.89975 13.921875 90.334.569 0.305 27.449 0.355 90.362.373 1.023 -176.317 90.186.056
	Deductible Weight Ballast Water (BW) : 24,454.000 Fresh Water (FW) : 150.000 Fuel Oil (FO) : 888.600 Diesel Oil (DO) : 43.780 Lubricating Oil (LO) : 52.090 Others : 0.000 TOTAL DEDUCTIBLE WIEGHT : 25,588.470	
CORRECTED NET DISPLACEMENT : 13,856.960 TOTAL CARGO : 75,101.082 M/T		88.958.042
From the figure obtained by means of the ship's draft checked at the time of the initial and final surveys, we hereby the weight of the cargo which loaded /discharged on/from the above vessel to be as follow. WEIGHT: 75.101 metric tons or : long tons		
REMARK : * CARGO TO BE ROUNDED 75.101 MT * DSR TOTAL CARGO LOADED		
Acknowledge by:  Master/Chief Officer		(Optional) Other Paty
		For and on behalf of PT SURVEYOR INDONESIA  ANAN DWANIMAWARDES Inspector

LAMPIRAN 9 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 | Freeder Ship Owners | Stevedoring Services |
Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Off-shore Provisions Supply | Shipping Consultant |
Customs Clearance Services

STATEMENT OF FACT

NAME OF VESSEL	MV. RD MYA	DATE	September 05, 2020
FLAG	MARSHALL ISLANDS	PORT OF LOADING	MUARA BERAU, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	81,278 / 44,411	LAST PORT	HOPING, TAIWAN
NAME OF MASTER	CAPT. VELASQUEZ JAY ROLDAN	NEXT PORT	KAMARAJAR PORT, ENNORE, INDIA

No	Activities	Time	Date
1.	Arrived at pilot station	11.12	August 28, 2020
2.	Sea Pilot on board	11.12	August 28, 2020
3.	NOR Tendered	11.12	August 28, 2020
4.	Anchorage at Loading Point	12.12	August 28, 2020
5.	Free Pratique Granted	14.40	August 28, 2020
6.	Sea Pilot off board	12.30	August 28, 2020
7.	Port Authority/Agent on board	13.40	August 28, 2020
8.	NOR Accepted	(AS PER CHARTER PARTY)	
9.	Commenced Loading	01.00	August 29, 2020
10.	Completed Loading	16.30	Sept 05, 2020
11.	Departure/Sailed	04.00	Sept 06, 2020
12.	ETA Next Port	AM	Sept 15, 2020

Bunker	Arrival	Departure
FO	888.60 MT	860,18 MT
DO	43.78 MT	42,23 MT
FW	150 MT	115 MT
BW	24.325 MT	165 MT

Draft	Arrival	Departure
FWD	5.24 M	13.710 MT
MEAN	6.54 M	13.945 MT
AFT	7.80 M	13.995 MT

13.	Initial Draft Survey & Holds Cleanliness Inspection	August 28, 2020 - 23.12 - August 29, 2020 - 00.12 Hrs.
14.	Final Draft Survey	September 05, 2020 - 18.30 - 19.30 Hrs.
15.	Total Cargo Loaded	75.101 MT

Ship's Remarks :

Shipper

As Agent

Master

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

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

LAMPIRAN 10 Time Sheet page 1



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

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

Time Sheet/Statement of Fact
 Working Records

Page 1 of 5

Name of Vessel : MV. RB MYA
 Port of Loading : MUARA BERAU, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
 Port of Discharging : KAMARAJAR PORT, ENNORE, INDIA
 Description of Goods : IMPORTED STEAM COAL OF INDONESIAN ORIGIN
 Quantity of Cargo Loaded : 75,101 MT
 Arrived at Muara Berau : August 28, 2020 - 11.12 Hrs.
 Free Practique Granted : August 28, 2020 - 14.40 Hrs.
 Notice of Readiness Tendered : August 28, 2020 - 11.12 Hrs.
 Notice of Readiness Accepted : AS PER CHARTER PARTY
 Commenced Loading : August 29, 2020 - 01.00 Hrs.
 Completed Loading : September 05, 2020 - 16.30 Hrs.
 Completed Final Draft Survey : September 05, 2020 - 18.30 - 19.30 Hrs.
 Completed Shipping Documents : September 06, 2020 - 03.00 Hrs.
 Time Departure/Sailed : September 06, 2020 - 04.00 Hrs.

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Aug 28, 2020 Friday	Cloudy	11.12	Arrival Time at Pilot Station / Pilot on Board / NOR Tendered
		12.12	Dropped Anchor at 1/point
		12.30	Pilot off Board
		13.40	Port Authority on board
		13.40 - 14.40	Inspection by Port Authority
		14.40	Free Practique
		14.40 - 23.12	Waiting Turn Time 12 Hours
		22.40	1st Line FC Surya Pratama Karya
		23.12 - 24.00	Initial Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		23.55	Fc. Surya Pratama Karya aside at S/side
Aug 29, 2020 Saturday	Cloudy	00.00 - 00.12	Initial Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		00.30	1 st Line Bg. ESP 318 aside at FC Surya Pratama Karya
		00.30 - 01.00	Prepare for Loading
		01.00	COMMENCED LDG #5 (Bg. ESP 318)
		03.45 - 03.50	Transfer b/dozer to barge
		07.00 - 07.10	Stopped ldg #5 - FC Surya Pratama Karya shifted to #2
		07.10	Started ldg #2 (Bg. ESP 318)
		09.50	Stopped ldg #2 - Finished cargo on Bg. ESP 318
		09.50 - 10.15	Pick up b/dozer from barge
		10.15	Bg. ESP 318 casted off
		10.50	2 nd Bg. Soekawati 323 aaside at FC Surya Pratama Karya
		10.50	Resumed ldg #2 (Bg. Soekawati 323)
		11.00 - 11.15	Transfer b/dozer to barge
		12.40 - 12.50	Stopped ldg #2 - FC Surya Pratama Karya shifted to #6
		12.50	Started ldg #6 (Bg. Soekawati 323)
		16.45	Stopped ldg #6 - Finished cargo on Bg. Soekawati 323
16.45 - 17.05	Pick up b/dozer from barge		
17.10	Bg. Soekawati 323 casted off		
17.40	3 rd Bg. Soekawati 356 aside at FC Surya Pratama Karya		

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

Shipper

As Agent

Master

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

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

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 11 Time Sheet page 2



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

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

Time Sheet/Statement of Fact
 Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Aug 29, 2020 Saturday	Cloudy	17.40 - 17.50	FC Surya Pratama Karya shifted to #3
		17.50	Started ldg #3 (Bg. Soekawati 356)
		17.50 - 18.05	Transfer b/dozer to barge
		21.40 - 21.50	Stopped ldg #3 - FC Surya Pratama Karya shifted to #4
		21.50	Started ldg #4 (Bg. Soekawati 356)
		23.50	Stopped ldg #4 - Finished cargo on Bg. Soekawati 356
		23.50 - 24.00	Pick up b/dozer from barge
Aug 30, 2020 Sunday	Cloudy	00.00 - 00.10	Pick up b/dozer from barge
		00.15	Bg. Soekawati 356 casted off
		00.45	4 th Bg. Mitra X aside at FC Surya Pratama Karya
		00.45	Resumed ldg #4 (Bg. Mitra X)
		00.45 - 00.55	Transfer b/dozer to barge
		02.40 - 02.50	Stopped ldg #4 - FC Surya Pratama Karya shifted to #1
		02.50	Started ldg #1 (Bg. Mitra X)
		08.20	Stoppeed ldg #1 - Finished cargo on Bg. Mitra X
		08.20 - 08.35	Pick up b/dozer from barge
		08.35 - 09.00	Tb. Mitra Star 10 broken twl entering propeler
		09.00	Bg. Mitra X casted off
		09.00 - 09.10	FC Surya Pratama Karya shifted to #7
		09.30	5 th Bg. TBG 308 aside at FC Surya Pratama Karya
		09.30	Started ldg #7 (Bg. TBG 308)
		09.30 - 09.35	Transfer b/dozer to barge
		13.50 - 14.00	Stopped ldg #7 - FC Surya Pratama Karya shifted to #4
		14.00	Resumed ldg #4 (Bg. TBG 308)
		16.15	Stopped ldg #4 - Finished cargo on Bg. TBG 308
16.15 - 16.30	Pick up b/dozer from barge		
16.40	BG. TBG 308 casted off		
17.05	6 th Bg. Soekawati 359 aside at FC Surya Pratama Karya		
17.05	Resumed ldg#4 (Bg. Soekawati 359)		
17.05 - 17.20	Transfer b/dozer to barge		
18.50 - 19.00	Stopped ldg #4 - FC Surya Pratama Karya Shifted to #5		
19.00	Resumed ldh #5 (Bg. Soekawati 359)		
22.35 - 22.45	Stopped ldg #5 - FC Surya Pratama Karya Shifted to #2		
22.45	Resumed ldg #2 (Bg. Soekawati 359)		
24.00	Continued ldg to the next day		
Aug 31, 2020 Monday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		00.35	Stopped ldg #2 - Finished cargo on Bg. Soekawati 359
		00.35 - 00.55	Pick up b/dozer from barge
		01.00	Bg. Soekawati 359 casted off
		02.00	7 th Bg. Riweli 2 aside at FC Surya Pratama Karya
		02.00 - 02.10	FC Surya Pratama Karya shifted to #4
		02.10	Resumed ldg #4 (Bg. Reweli 2)
02.45 - 03.00	Transfer b/dozer to barge		

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





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

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

LAMPIRAN 12 Time Sheet page 3



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 | Fleeting | Cranes Operator | Ship's Brokerage |
 Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact

Page 3 of 5

Working Records			
Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Aug 31, 2020 Monday	Cloudy	03.20 - 03.25	Stopped ldg #4 - FC Surya Pratama Karya shifted to #5
		03.25	Resumed ldg #5 (Bg. Reweli 2)
		05.55 - 06.05	Stopped ldg #5 - FC Surya Pratama Karya shifted to #2
		06.05	Resumed ldg #2 (Bg. Reweli 2)
		06.30	Stopped ldg #2 - Finished cargo on Bg. Reweli 2
		06.30 - 06.40	Pick up b/dozer from barge
		06.50	Bg. Reweli 2 casted off
		07.25	8 th Bg. Kalindo Cahaya 2 aside at FC Surya Pratama Karya
		07.25	Resumed ldg #2 (Bg. Kalindo Cahaya 2)
		07.30 - 07.40	Transfer b/dozer to barge
		08.35 - 08.45	Stopped ldg #2 - FC Surya Pratama Karya shifted to #5
		08.45	Resumed ldg #5 (Bg. Kalindo Cahaya 2)
		09.00 - 09.10	Stopped ldg #5 - FC Surya Pratama Karya shifted to #6
		09.10	Resumed ldg #6 (Bg. Kalindo Cahaya 2)
		10.20	Stopped ldg #6 - Finished cargo on Bg. Kalindo Cahaya 2
		10.20 - 10.30	Pick up b/dozer from barge
		10.40	Bg. Kalindo Cahaya 2 casted off
10.40 - 15.20	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
15.20	9 th Bg. Mitra III aside at FC Surya Pratama Karya		
15.20	Resumed ldg #6 (Bg. Mitra III)		
17.10	Stopped ldg #6 - Finished cargo on Bg. Mitra III		
17.10 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
Sept 01, 2020 Tuesday	Cloudy	00.00 - now	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		01.55	Bg. Mitra III casted off
Sept 02, 2020 Wednesday	Cloudy	00.00 - 17.15	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		17.15 - 17.45	Processing barge aside
		17.45	10 th Bg. Jawa aside at FC Surya Pratama Karya
		17.45	Resumed ldg #6 (Bg. Jawa)
		17.45 - 17.55	Transfer b/dozer to barge
		20.30 - 20.40	Stopped ldg #6 - FC Surya Pratama Karya shifted to #2
		20.40	Resumed ldg #2 (Bg. Jawa)
		21.10 - 21.20	Stopped ldg #2 - FC Surya Pratama Karya shifted to #1
		21.20	Resumed ldg #1 (Bg. Jawa)
24.00	Continued ldg to the next day		
Sept 03, 2020 Thursday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		02.15	Stopped ldg #1 - Finished cargo on Bg. Jawa
		02.15 - 02.35	Pick up b/dozer from barge
		02.40	Bg. Jawa casted off
		03.15	11 th Bg. RTB 1 aside at FC Surya Pratama Karya
		03.15	Resumed ldg #1 (Bg. RTB 1)

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

Shipper

As Agent

Master

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

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

Dipindai dengan CamScanner

LAMPIRAN 13 Time Sheet page 4




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

Time Sheet/Statement of Fact
 Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
<u>Sept 03, 2020</u> Thursday	Cloudy	03.15 - 03.25	Transfer b/dozer to barge
		05.00 - 05.10	Stopped ldg #1 - FC Surya Pratama Karya shifted to #6
	Rain Cloudy	05.10	Resumed ldg #6 (Bg. RTB 1)
		06.10 - 06.20	Stopped ldg #6 - FC Surya Pratama Karya shifted to #7
		06.20	Resumed ldg #7 (Bg. RTB 1)
		07.20 - 10.10	Stopped ldg #7 - Heavy Rain
		10.10	Resumed ldg #7 (Bg. RTB 1)
		14.50	Stopped ldg #7 - Finish cargo on Bg. RTB 1
		14.50 - 15.05	Pick up b//dozer from barge
		15.15	Bg. RTB 1 casted off
		15.15 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		15.15 - 15.25	Transfer b/dozer to #7 for trimming
		15.15 - 19.10	Trimming cargo #7 by b/dozer
		15.25 - 15.35	FC Surya Pratama Karya shifted to #1
		15.35 - 15.45	Transfer b/dozer to #1 for trimming
		15.45 - 19.30	Trimming cargo #7 by b/dozer
19.00 - 19.10	FC Surya Pratama Karya shifted to #7		
19.10 - 19.20	Pick up b/dozer from #7		
19.20 - 19.30	FC Surya Pratama Karya shifted to #3		
19.30 - 19.40	Pick up b/dozer from #1		
<u>Sept 04, 2020</u> Friday	Cloudy	00.0 - 01.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		00.10 - 00.20	FC Surya Pratama Karya shifted to #3
	Rain Cloudy	01.00	12 th Bg. Riweli 3 aside at FC Surya Pratama Karya
		01.00	Resumed ldg #3 (Bg. Riweli 3)
		01.00 - 01.10	Transfer b/dozer to barge
		08.20 - 12.00	Stopped ldg #3 - Heavy Rain
		12.00	Resumed ldg #3 (Bg. Riweli 3)
		12.50 - 13.00	Stopped ldg #3 - FC Surya Pratama Karya shifted to #1
		13.00	Resumed ldg #1 (Bg. Riweli 3)
		13.10	Stopped ldg #1 - Finish cargo on Bg. Riweli 3
		13.10 - 13.20	FC Surya Pratama Karya shifted to #3
		13.20 - 13.30	Transfer b/dozer from barge to #3 for Trimming
		13.30 - now	Trimming #3 by b/dozer
13.45	Bg. Riweli 3 casted off		
13.45 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside		
<u>Sept 05, 2020</u> Saturday	Cloudy	00.00 - 03.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		03.00 - 03.35	Processing barge aside
		03.35	13 th Bg. RTB 2 aside at FC Surya Pratama Karya
		03.35	Resumed ldg #3 (Bg. RTB 2)
		03.35 - 03.50	Transfer b/dozer to barge
		05.20 - 05.30	Stopped ldg #3 - FC Surya Pratama Karya shifted to #1
05.30	Resumed ldg #1 (Bg. RTB 2)		

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


As Agent


Master

Shipper

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

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

LAMPIRAN 14 Time Sheet page 5



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 | Crabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage |
 Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact
 Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Sept 05, 2020 Saturday	Cloudy	07.30 - 07.40	Stopped ldg #1 - FC Surya Pratama Karya shifted to #7
		07.40	Resumed ldg #7 (Bg. RTB 2)
		09.30 - 09.50	Stopped ldg #7 - FC Surya Pratama Karya shifted to #1
		09.50	Resumed ldg #1 (Bg. RTB 2)
		10.20 - 10.30	Stopped ldg #1 - Transfer b/dozer to hold No 1 for trimming
		10.30 - 11.00	Trimming hold No 1 by b/dozer
		11.00 - 11.05	Pick up b/dozer from hold No 1 to barge
		11.05 - 11.15	FC Surya Pratama Karya shifted to #4
		11.05 - 11.20	Transfer b/dozer to #4 for trimming
		11.20 - 11.50	Trimming cargo hold No 4 by b/dozer
		11.30 - 12.30	Intermediate Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		12.30 - 12.40	Transfer b/dozer from hold No 4 to hold No 5 for trimming
		12.40 - 14.30	Trimming cargo hold No 5 by b/dozer
		12.40 - 12.50	FC Surya Pratama Karya shifted to #7
		12.50	Resumed ldg #7 (Bg. RTB 2)
		13.40 - 13.50	Stopped ldg #7 - FC Surya Pratama Karya shifted to #5
		13.50	Resumed ldg #5 (Bg. RTB 2)
		14.25 - 14.30	Stopped ldg #5 - FC Surya Pratama Karya shifted to #4
		14.30 - 14.40	Transfer b/dozer from #5 to #4 for trimming
		14.40 - 17.15	Trimming cargo hold No 4 by b/dozer
14.40 - 14.50	FC Surya Pratama Karya shifted to #2		
14.50	Resumed ldg #2 (Bg. RTB 2)		
16.30	COMPLETED LOADING		
16.30 - 16.45	Pick up b/dozer from barge		
16.55	Bg. RTB 2 casted off		
16.55 - 17.05	Transfer b/dozer to #2 for Trimming		
17.05 - 17.15	FC Surya Pratama Karya shifted to #7		
17.15 - 17.25	Transfer b/dozer from #4 to #7		
18.30 - 19.30	Final Draft Survey by Chief Officer & Surveyor		
19.30 - 22.45	Waiting Export Document		
22.45	Agent Received Export Document		
22.45 - 24.00	Processing Clearance Out at Harbour Master		
Sept 06, 2020 Sunday	Cloudy	00.00 - 00.30	Processing Clearance Out at Harbour Master
		00.30 - 02.30	Document on the way to Vessel
		02.30	Documents on board
		03.00	Completed Shipping Document
		04.00	Vessel Sailing

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

*No DELAYS ON VSL ACCT.
ON ALL DAYS OF LOADING*

 Shipper

 As Agent

 Master



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

Head Office GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina - Jatiregara, Jakarta Timur 13330 - INDONESIA
 Phone +62.21.8591-4256 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

LAMPIRAN 15 Final Stowage Plan



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

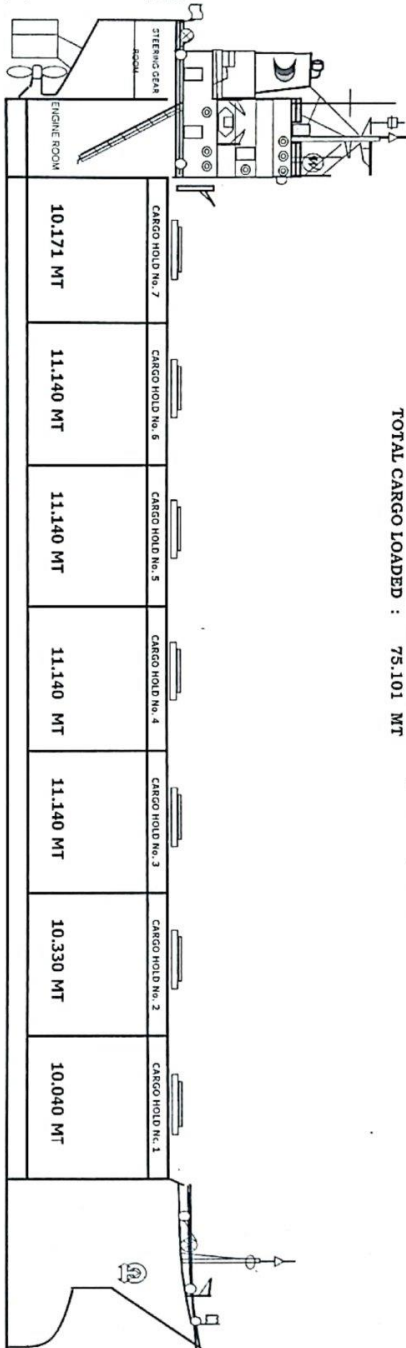
Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Tug & Barge Owners | Feder Ship Owners | Stevedoring Services | Cargo Provider | Handling

Cargo Operation | Ship's Brokerage | Ship's Charters & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

Date : September 05, 2020

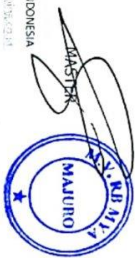
STOWAGE PLAN MV. RB MYA

PORT OF LOADING : MUARA BERAU, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
 PORT OF DISCHARGING : KAMARAJAR PORT, ENNORE, INDIA
 TOTAL CARGO LOADED : 75.101 MT



Branch Office : 101 Samarinda, Jl. 45 Tidar, No. 53, RT. 06, Kd. Dabimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75113, INDONESIA
 Phone : +62 541 722 2764/65 Fax : +62 541 201 364 Email : info@idharmatransport.com web: www.idharmatransport.com

Head Office : GRABAH INDO OAHARMA, Jl. Berlin No. 10 Bidarawan - Jember, Jember Timur 51330 - INDONESIA
 Phone : +62 21 8591 4356 Fax : +62 21 8591 4350/51 Email : info@idharmatransport.com web: www.idharmatransport.com



LAMPIRAN 16 Sales Contract Page 1

PERJANJIAN JUAL BELI BATUBARA STEAM INDONESIA

SALES AND PURCHASE AGREEMENT INDONESIA STEAMING COAL

Perjanjian ini dibuat dan ditandatangani pada 15 Maret 2021 oleh dan antara:

This Agreement is made and entered into on 15th March 2021 by and between:

PT [REDACTED] sebuah perusahaan yang dibuat berdasarkan hukum Indonesia diwakili oleh: [REDACTED] beralamat di Jalan [REDACTED] Samarinda, Kalimantan Timur, Indonesia dalam kapasitasnya sebagai Direktur (selanjutnya disebut sebagai "**Penjual**").

PT [REDACTED] a corporation existing under the laws of the Indonesia represented by: [REDACTED] having its address at [REDACTED] Samarinda, East Kalimantan, Indonesia 75112 in his capacity as the Director (hereinafter referred to as the "**Seller**").

Dan

And

PT [REDACTED] sebuah perusahaan yang dibuat berdasarkan hukum Indonesia, yang beralamat di [REDACTED]

PT [REDACTED], a corporation existing under the laws of Indonesia, having its address at [REDACTED]

Jakarta Selatan 12190, Indonesia, diwakili oleh: [REDACTED] dalam kapasitasnya sebagai Direktur (selanjutnya disebut sebagai "**Pembeli**").

Selatan 12190, Indonesia, represented by: [REDACTED] in his/her capacity as Director (hereinafter referred to as the "**Buyer**").

Penjual dan Pembeli secara bersama-sama disebut sebagai "**Para Pihak**", dan masing-masing sebagai suatu "**Pihak**".

The Seller and Buyer are collectively referred to as the "**Parties**", and each a "**Party**".

MAKA, OLEH KARENA ITU, dengan mempertimbangkan pendahuluan di atas dan kesepakatan bersama yang selanjutnya ditetapkan dalam Perjanjian ini, Para Pihak dalam Perjanjian ini setuju dan mengkonfirmasi sebagai berikut:

NOW, THEREFORE, for and in consideration of the foregoing premises and of the mutual covenants contained herein, the Parties hereto agreed and confirmed as follows:

Pasal 1 - Komoditas, Kuantitas, dan ketentuan Perjanjian

Article 1 – Commodity, Quantity, and terms of Agreement

1.1. Komoditas
Batubara Steam Indonesia dalam bentuk Bulk

1.1. Commodity
Indonesian Steam Coal in Bulk

LAMPIRAN 17 Sales Contract Page 2

- | | |
|---|---|
| 1.2. <u>Kuantitas</u>
5,000mt +/- 5% atas pilihan pembeli (270 kaki x 1 tongkang) | 1.2. <u>Quantity</u>
5,000mt +/- 5% at buyer's option (270ft x 1 barges) |
| 1.3. <u>Pelabuhan Pemuatan</u>
[redacted] Jetty, [redacted], Kalimantan Timur, Indonesia | 1.3. <u>Loading Jetty</u>
[redacted] Jetty, [redacted], East Kalimantan, Indonesia |
| 1.4. <u>Periode Pemuatan</u>
26 - 30 Maret 2021, Di Pelabuhan Pemuatan. | 1.4. <u>Loading Period</u>
26 - 30 March 2021, At the Loading Jetty. |

Pasal 2 - Ketentuan Pengiriman

Pengiriman:
Jumlah total komoditas harus dikirim pada:
FOB Tongkang di Pelabuhan Pemuatan

Incoterms 2010 berlaku, kecuali ada ketidaksesuaian atau konflik antara Incoterms 2010 dan ketentuan-ketentuan Perjanjian, Perjanjian yang akan berlaku.

Pasal 3 - Spesifikasi yang Dijamin:

- 3.1. Sesuai **standar ASTM** untuk pengambilan sampel dan analisis:

Total Moisture (As Received Basis)
Inherent Moisture (Air Dried Basis)
Ash (Air Dried Basis)
Volatile Matter (Air Dried Basis)
Total Sulphur (Air Dried Basis)
Gross Calorific Value (As Received Basis)
HGI

- 3.2. Jika hasil kualitas batubara seperti Pasal 5.2 di luar Spesifikasi yang Dijamin dalam Pasal 3.1, Pembeli berhak untuk menolak kargo subjek kecuali jika Para Pihak menyetujui harga yang disesuaikan untuk pengiriman.

Article 2 - Delivery Terms

Shipments:
The total quantity of the commodity shall be shipped on:
FOB Barge at the Loading Jetty

Incoterms 2010 shall apply save that, if there are any inconsistencies or conflicts between Incoterms 2010 and the terms of the Agreement, the Agreement shall prevail.

Article 3 - Guaranteed Specifications:

- 3.1. As per **ASTM standard** for sampling and analysis:

<u>Typical</u>
30%
14 - 17%
7 - 9%
37 - 43%
1.0%
5,000Kcal/kg
45 min.

- 3.2. If the coal quality result as the Article in 5.2 is out of the Guaranteed Specifications in the Article 3.1, Buyer shall have the right to reject the subject cargo unless the Parties agreed the adjusted price for the subject shipment.

LAMPIRAN 18 Sales Contract Page 3

Pasal 4 - Harga Satuan dan Penyesuaian Harga:

4.1. Harga Dasar

Harga dasar untuk dasar GCV (ARB) 5.000kcal/kg adalah FOB Tongkang ICI3 – USD 4.00/MT dimana ICI3 adalah harga pada tanggal Instruksi Pengiriman (SI) yang disepakati bersama.

Jika Instruksi Pengiriman (SI) jatuh pada hari Jumat, maka ICI3 mengacu pada minggu berikutnya. Harga Satuan dikenakan PPN sebesar 10%.

Pembayaran dilaksanakan dalam mata uang Rupiah dengan rate konversi berdasarkan rate tengah Bank Indonesia (BI) sesuai tanggal Instruksi Pengiriman (SI).

4.2. Penyesuaian harga (Bonus/Denda) berlaku untuk semua pengiriman batubara berdasarkan Perjanjian ini dengan mengikuti ketentuan yang ditetapkan di bawah ini:

(i) Gross Calorific Value (As Received Basis)

If actual GCV (As Received Basis) is above/below Guaranteed GCV Kcal/kg, the price shall be adjusted as follows:

$$\text{Adjusted price} = \text{FOB Barge price} \times \frac{\text{Actual GCV}}{\text{Guaranteed GCV}}$$

Should the Gross Calorific Value (As Received Basis) be below 4,800 kcal/kg, then the adjustment will be using formula as follows:

$$\text{Price A} = (\text{base price} \times 5,000 \text{ Kcal/Kg}) / 4,800 \text{ kcal/kg}$$

$$\text{Final price} = \text{Price A} - (2 \times (\text{Price A} - (\text{Price A} \times (\text{Actual CV} \div 4,800)))$$

All adjustments to be made on fractions pro-rata basis.

(ii) Ash (Air Dried Basis)

If the Ash (ADB) is above 7% but not exceed 9% then a penalty of USD 0.25/MT per 1.0% shall apply to Ash (ADB) with fractions pro-rata.

Article 4 - Unit Price and Price Adjustments:

4.1. Basic Price

Basic price on the basis of GCV (ARB) 5,000kcal/kg shall be FOB Barge ICI3 – USD 4.00/MT where ICI3 being the price on the date of Shipping Instruction (SI) by mutually agreed.

If the Shipping Instruction (SI) falls on Friday, then the ICI3 refers to the following week. Unit Price is subject to VAT at 10%.

Payment shall be made in Rupiah currency with the conversion rate based on the middle rate of Bank Indonesia (BI) in accordance to the Shipping Instruction (SI) date.

4.2. Price adjustments (Bonus/Penalty) shall apply to all coal shipments under this Agreement following the terms set forth below:

LAMPIRAN 19 Sales Contract Page 4

If the Ash (ADB) is above 9% then Buyer accept the coal with Penalties shall apply as following:

Penalty 1: A penalty of USD 0.25/MT per 1.0% with fraction pro-rata apply to Ash(ADB) from 7% to 9%

Penalty 2 : A Penalty of USD 0.50/MT per 1.0% with fraction pro-rata apply to Ash(ADB) above 9%

Total penalty = Penalty 1 + Penalty 2

(iii) Total Sulfur (Air Dried Basis)

If the Total Sulphur (ADB) is above 1.0% then a penalty of USD 0.25/MT per 0.1% shall apply to Total Sulphur (ADB) with fractions pro-rata.

Pasal 5 - Penentuan Berat dan Kualitas

Article 5 - Weight and Quality Determinations

5.1. Surveyor Independen

PT Sucofindo akan ditunjuk dan dibayar oleh Penjual.

5.1. Independent Surveyor

PT. Sucofindo shall be appointed and paid by the Seller.

5.2. Inspektur Pihak Ketiga

Penjual setuju bahwa Pembeli berhak untuk menugaskan perwakilan/agen inspeksinya sendiri yang akan diizinkan untuk menyaksikan hanya satu jam pertama dari proses pemuatan di Jetty.

5.2. The Third Party Inspector

The Seller shall agree that the Buyer has the right to depute its own representative/inspection agency who will be allowed to witness the first one hour only of the loading process at Jetty.

Atas kesepakatan bersama oleh Para Pihak, Penjual harus memberikan bantuan dan kerja sama yang diperlukan.

Upon mutual agreement by the Parties, The Seller shall render necessary assistance and cooperation.

5.3. Berat

Berat kargo dari setiap pengiriman harus dihitung ke metrik ton (MT) terdekat menggunakan draft survei dan harus ditentukan di Pelabuhan Pemuatan. Draft survei harus dilakukan oleh Surveyor Independen. Surveyor Independen harus memberikan Sertifikat Berat yang sesuai untuk setiap pengiriman di Pelabuhan Pemuatan. Berat yang ditentukan akan

5.3. Weight

The cargo weight of each shipment shall be calculated to the nearest metric ton (MT) using draft surveys and shall be determined at the Loading Jetty. The draft surveys shall be conducted by an Independent Surveyor. The Independent Surveyor shall provide the corresponding Certificate of Weight for each shipment at the Loading Jetty. The weight determined shall be final and binding upon

LAMPIRAN 20 Sales Contract Page 5

bersifat final dan mengikat Para Pihak dan akan menjadi dasar penyelesaian kecuali jika diperlukan penyesuaian oleh Pasal 4.2. ini.

the Parties and shall form the basis of settlement unless an adjustment is required by Article 4.2. hereof.

Semua perhitungan berat harus dibulatkan ke atas hingga angka tunggal (tidak merupakan pecahan).

All calculations of weight shall be rounded up until the single number (not under point).

Biaya draft survei di Pelabuhan Pemuatan akan menjadi tanggungan PENJUAL.

The costs of draft surveys at the Loading Jetty shall be for the account of the SELLER.

5.4. Kualitas Batubara

5.4. Coal Quality

Pengambilan sampel dan analisis pengiriman batubara harus dilakukan di Pelabuhan Pemuatan di [REDACTED] Jetty oleh Surveyor Independen yang disepakati bersama sesuai dengan standar ASTM. Serifikat Analisis yang ditentukan harus final dan mengikat Pembeli dan Penjual. Biaya yang timbul sesuai dengan klausa ini akan ditanggung oleh Penjual.

Sampling and analysis shall be carried out at the Loading Jetty at [REDACTED] Jetty by a mutually agreed Independent Surveyor in accordance with ASTM standards. The Certificate of Analysis so determined shall be final and binding on both Buyer and Seller. Cost incurred pursuant to this clause shall be borne by the Seller.

Setiap sampel perwakilan harus dibagi menjadi tiga bagian untuk menyediakan:
- satu sampel untuk analisis pengiriman.
- satu sampel untuk Pembeli.
- satu sampel yang harus disimpan oleh Surveyor Independen dalam wadah kedap udara yang sesuai dengan segel dan diberi label sampai 45 (Empat Puluh Lima) hari setelah pemuatan tongkang.

Each representative sample shall be divided into three parts to provide:

- one sample for shipment analysis.
- one sample for the Buyer.
- one sample which shall be retained by Independent Surveyor in a suitable airtight container properly sealed and labeled until 45 (Forty Five) days after the loading of the barge.

Dalam hal salah satu pihak ingin mempertanyakan hasil analisis yang dilakukan di Pelabuhan Pemuatan. Itu harus dilakukan dalam waktu 45 (Empat Puluh Lima) hari kerja sejak pengiriman dibongkar di pelabuhan pembongkaran. Dalam hal demikian, umpire yang diambil di Pelabuhan Pemuatan harus dikirim ke laboratorium independen yang disetujui oleh kedua belah Pihak. Biaya dan pengeluaran untuk analisis lebih lanjut tersebut akan ditanggung oleh pihak yang meminta analisis tersebut.

In the event that either party wishes to challenge the result of any analysis made at the Loading Jetty. It shall do so within 45 (Forty Five) working days from shipment being discharged at discharging port. In such event the umpire taken at the Loading Jetty shall be sent to an independent laboratory agreed by both Parties. The costs and expenses of such further analysis shall be borne by the party requesting such analysis.

Dalam hal hasil analisis ulang menyimpang jauh dari laporan analisis pertama atau jika salah satu pihak

In the event that the results of the reanalysis are deviating considerably from the first analysis report or should one party prove any

LAMPIRAN 21 Sales Contract Page 6

membuktikan ketidaktepatan dalam pengambilan sampel atau analisis, kedua belah pihak akan berdiskusi dengan itikad baik untuk mengklarifikasi situasi dan menyepakati hasil analisis baru untuk tujuan invoice.

Pasal 6 - Kontaminasi

Penjual menjamin bahwa muatannya bersih dan tidak terkontaminasi dengan batu, kayu, baja, dan material yang ditolak lainnya. Jika Surveyor Independen menemukan adanya kotoran dalam timbunan selama penimbunan batubara yang dihancurkan ke dalam penimbunan dan/atau ke dalam tongkang, surveyor independen akan memberi tahu Penjual untuk menyingkirkannya dan Penjual harus mengikuti instruksi tersebut.

Pasal 7 - Ketentuan Pemuatan

- 7.1. Penjual menjamin tingkat pemuatan pada 3.500MT +/- 10% dalam waktu 1 x 24 Per Cuaca Hari Kerja Sabtu, Minggu Terimasuk Hari Libur (PWWD SHINC) di Pelabuhan Pemuatan kecuali untuk hari libur besar Indonesia di dalam Periode Pemuatan pada saat tongkang tiba di Pelabuhan Pemuatan .
- 7.2. Penjual harus menanggung biaya pengiriman batubara ke tongkang yang ditunjuk, biaya dermaga, pajak ekspor, dan pajak serupa, pembebanan, atau biaya yang dikenakan oleh pemerintah atau lembaga terkait.
- 7.3. Dalam hal Penjual gagal memuat jumlah penuh dari jumlah pemuatan untuk tongkang yang ditunjuk dalam nominasi Pembeli, Penjual bertanggung jawab atas *dead freight* berdasarkan kesepakatan antara Pembeli dan Pemilik Tongkang. Jika pemuatan telah melebihi waktu berdasarkan

inaccuracy in taking the samples or the analyzing, both parties will discuss in good faith to clarify the situation and agree on a new analysis result for invoicing purposes.

Article 6 - Contamination

The Seller guarantees that the cargo is clean and not contaminated with stone, wood, steel and other rejected materials. If the Independent Surveyor finds any impurity in the stockpile during the dumping of crushed coal into the stockpile and/or into the barge, the independent surveyor shall inform the Seller to remove it and the Seller shall follow such instruction.

Article 7 - Loading Terms

- 7.1. The Seller guarantees the loading rate on 3,500MT +/-10% within 1 x 24 Per Weather Working Day Saturday, Sunday and Holiday Included (PWWD SHINC) at the Loading Jetty except for major Indonesian holidays within the Loading Period upon the time when performing barge arrival to the Loading Jetty.
- 7.2. The Seller shall bear the cost of delivering the coal to the performing barge, wharfage, export tax and similar taxes, imposts, or charges imposed by the government or related agency.
- 7.3. In case the Seller fails to load full quantity of loading quantity for the performing barge in Buyer's nomination, the Seller shall be responsible for the dead freight based on the agreement between the Buyer and the Barge Owner. If loading has been over timed based on the loading rate in Article 7.1, Seller shall be

LAMPIRAN 22 Sales Contract Page 7

loading rate di Pasal 7.1, Penjual harus bertanggung jawab atas detention tongkang sesuai dengan Charter Party antara Pembeli dan pemilik tongkang.

responsible for the barge detention as per Charter Party between Buyer and the barge owner.

Pasal 8 - Ketentuan Pembayaran

Article 8 - Terms of Payment

8.1. Pembayaran dilakukan sebagai berikut;

8.1. Payment shall be made as follows;

*Pembayaran pertama harus dilakukan sebesar 100% dari setiap tongkang berdasarkan volume kontrak 5.000 MT per tongkang setelah dimulainya pemuatan setiap tongkang setelah menerima dengan baik salinan scan proforma invoice Penjual.

*The first payment shall be made in the amount of 100% of each barge value based on contract volume of 5,000 MT per barge on after commencement of loading of each barge after receipt in good order of the scanned copy of Seller's proforma invoice.

*Pembayaran untuk selisih jumlah, selisih antara commercial invoice dan proforma invoice harus dilakukan oleh salah satu Pihak dalam waktu 5 (lima) hari kerja setelah menerima dengan baik dokumen pengiriman sebagai berikut;

*Payment for the balance amount, difference between commercial invoice and proforma invoice shall be made by either Parties within 5 (five) working days after receipt in good order of the following shipping documents;

- | | |
|--|--|
| (i) Invoice Komersial (1 asli); | (i) Commercial Invoice (1 original); |
| (ii) Salinan <i>Bill of Lading</i> Tongkang (1 asli + 1 salinan); | (ii) Copy of Barge Bill of Lading (1 original + 1 copy); |
| (iii) Sertifikat Berat (1 asli + 1 salinan); | (iii) Certificate of Weight (1 original + 1 copy); |
| (iv) Sertifikat draft Survey (1 asli + 1 salinan); dan | (iv) Certificate of draft Survey (1 Original + 1 copy); and |
| (v) Sertifikat Pengambilan Sampel dan Analisis (1 asli + 1 salinan). | (v) Certificate of Sampling and Analysis (1 original + 1 copy). |
| (vi) Faktur Pajak (1 asli) | (vi) Faktur Pajak (1 original) |

Dokumen tambahan yang harus diberikan kepada Pembeli;

Additional documents which shall be provided to Buyer;

- | | |
|---|---|
| (i) Salinan Surat Keterangan Asal Barang yang dikeluarkan oleh Pemegang KP (1 salinan); | (i) Copy of Surat Keterangan Asal Barang issued by KP Holder (1 copy); |
| (ii) Salinan Surat Keterangan Pengiriman Barang yang dikeluarkan oleh Pemegang KP (1 | (ii) Copy of Surat Keterangan Pengiriman Barang issued by KP Holder (1 copy); and |

LAMPIRAN 23 Sales Contract Page 8

salinan); dan

Jadwal pembayaran akan dilakukan dalam 5 hari kerja setelah menerima dokumen-dokumen yang disebutkan diatas.

Payment schedule shall be 5 working days after receiving above mentioned documents.

Syarat Tambahan

Jika lebih dari 1 tongkang yang dikirim, Sertifikat Analisis dan Sertifikat Berat akan diterbitkan hanya dalam satu sertifikat gabungan untuk setiap pengiriman berdasarkan total kuantitas yang tunduk pada Laporan Draft Survey dari semua tongkang yang berkaitan dengan setiap pengiriman.

Additional Conditions

If more than 1 barge is delivered, the Certificate of Analysis and the Certificate of Weight will be issued only in one consolidated certificate for each shipment based on the total quantities subject to the Draft Survey Report of all barges pertaining to each shipment.

8.2. Seluruh pembayaran yang jatuh tempo berdasarkan kontrak ini harus dilakukan dengan transfer bank ke rekening bank yang ditunjuk oleh Penjual, Penjual dapat mengubah informasi rekening banknya dengan segera memberi tahu Pembeli dengan pemberitahuan perubahan tertulis. Atas permintaan Pembeli, Penjual harus memberikan salinan dokumen yang relevan kepada Pembeli untuk mendukung transfer dana ke rekening bank yang ditunjuk oleh Penjual. Ketika Pembeli melakukan pembayaran ke rekening bank yang ditunjuk oleh Penjual, pembayaran Pembeli yang jatuh tempo akan selesai. Pembeli tidak bertanggungjawab atas kesalahan pemrosesan pembayaran atau biaya yang timbul jika Penjual menunda pemberitahuan atau tidak memberikan rincian bank atau informasi kontak yang akurat. Seluruh pembayaran berdasarkan ini akan dibuat dalam Rupiah.

8.2. All payments due under this Contract shall be made by bank wire transfer to a bank account designated by the Seller. The Seller may change of its bank account information by promptly notifying the Buyer with written notice of change. On the Buyer's request, the Seller shall provide the Buyer with copies of any relevant documents in support of transferring funds to a bank account designated by the Seller. When the Buyer makes payment to a bank account designated by the Seller, the Buyer's payment due will be completed. The Buyer is not responsible for any payment processing errors or fees incurred if the Seller delays notification or does not provide accurate bank account details or contract information. All payments hereunder shall be made in IDR.

LAMPIRAN 24 Sales Contract Page 9

□ Detail Rekening Bank:		
Nama Pemegang Rekening	PT [REDACTED]	
Nomor Rekening Bank	[REDACTED]	
Informasi Bank	Nama Bank	Bank Mandiri
	Alamat Bank	[REDACTED]
	Nomor Kontak Bank	[REDACTED]
	Kode Identifikasi Bnak (SWIFT/BIC)	[REDACTED]
Mata Uang	IDR	

➤ Bank Account details:		
Account Holder's Name	PT [REDACTED]	
Bank Account Number	[REDACTED]	
Bank Information	Bank Name	Bank Mandiri
	Bank Address	[REDACTED]
	Bank contact number	[REDACTED]
	Bank Identification Code (SWIFT/BIC)	[REDACTED]
Account Currency	IDR	

Pasal 9 – Perpajakan

Sesuai peraturan perpajakan setiap pembayaran invoice untuk transaksi jual beli batubara oleh Pembeli kepada Penjual harus dipotong Pajak Penghasilan Psl. 22 dengan rate sebesar 1,5 % dari nilai invoice dan jumlah yang dipotong tersebut harus disetorkan oleh Pembeli ke Kantor Pajak Pemerintah.

Pembeli harus memberikan bukti potong pajak penghasilan kepada Penjual paling lambat 1 (satu) bulan sejak Pemotongan pajak tersebut. Semua pajak, bea, dll atas pemuatan barang di negara asal/pemuatan menjadi tanggung jawab Penjual.

Sesuai Undang-undang Cipta Kerja no. 11 tahun 2020 pasal 112 penjualan batubara harus dikenakan Pajak Pertambahan Nilai (PPN) sebesar 10% dari harga penjualan batubara.

Pasal 10 - Keadaan Kahar

Dalam hal kejadian di luar kendali salah satu Pihak dan tanpa kesalahan atau

Article 9 – Taxes

Due to the tax regulation every invoice payment for the coal sales and purchased transaction by Buyer to Seller shall be deducted by Income Tax article 22 with the rate 1.5 % of invoice value and the above deducted amount shall be paid by the Buyer to Government Tax Office.

The Buyer shall provide the evidence of income tax deduction (withholding tax receipt) to the Seller at the latest within 1 (one) month after the above tax deduction. All taxes, duties, etc. on loading goods in the country of origin/loading to be borne by the Seller.

According to Cipta Kerja Law no. 11 in 2020 article 112 coal sales are subject to Value Added Tax at 10% from the coal sales price.

Article 10 - Force Majeure

In the event of circumstances beyond the control of either Party and without his faults

LAMPIRAN 25 Sales Contract Page 10

kelalaiannya termasuk tetapi tidak terbatas pada tindakan musuh publik, tindakan pemerintah atau pemerintah asing, kejadian alam, api, tanah longsor, banjir, kerusakan, epidemic, pembatasan karantina atau embargo pengiriman, dimana Pihak yang terkena dampak tidak dapat membebaskan dirinya dengan memberikan jaminan atau sebaliknya, Perjanjian akan ditangguhkan sampai penyebab tersebut tidak ada lagi. Dalam kejadian tersebut, para pihak dalam Perjanjian ini, dengan itikad baik akan mendiskusikan dan mencari solusi yang paling menguntungkan yang tersedia.

Jika kondisi keadaan kahar berlangsung lebih dari 30 (tiga puluh) hari, Perjanjian dianggap dibatalkan, kecuali disepakati lain, sehubungan dengan bagian yang tidak terkirim.

Agar ketentuan dari pasal ini berlaku, pihak dalam Perjanjian yang terkena kondisi keadaan kahar harus segera memberikan pemberitahuan tertulis kepada pihak lain mengenai sifat dan tingkat kondisinya dan harus menggunakan upaya yang wajar untuk mengurangi efek peristiwa tersebut. Atas permintaan, Pihak yang terkena harus menyediakan bukti yang cukup atas peristiwa tersebut.

Pasal 11 - Pemberitahuan

Setiap pemberitahuan yang diperlukan atau diperbolehkan oleh Perjanjian ini harus dibuat secara tertulis dan dapat dikirimkan secara langsung atau dapat dikirim melalui email, telex, faksimili, atau surat terdaftar prabayar yang ditujukan kepada para pihak, sebagai berikut:

or negligence including but not restricted to acts of public enemy, acts of the government or foreign governments, acts of god, fire, landslides, floods, riots, epidemics, quarantine restrictions or freight embargoes and from which the affected Party cannot reasonably relieve himself by giving security or otherwise, the Agreement will be suspended until such causes cease to exist. In such events, the parties hereto shall, in good faith discuss and seek the most favorable solution available.

If the state of force majeure persists more than 30 (thirty) days, the Agreement shall be considered cancelled, unless otherwise agreed upon, with regard to the undelivered portion.

In order the provisions of this article become operative; the party of the Agreement affected by the force majeure conditions must furnish the other party with written notice about the nature and extent of conditions promptly and shall use reasonable endeavors to mitigate the effects of the event. Upon request, the affected Party shall provide a sufficient evidence of the event.

Article 11 – Notices

Any notice required or permitted by this Agreement shall be made in writing and may be delivered personally or may be sent by email, telex, facsimile, or prepaid registered mail addressed to the parties, as follows:

LAMPIRAN 26 Sales Contract Page 11

Kepada Pembeli:

To the Buyer:

PT [REDACTED]

Jakarta Selatan 12190 - Indonesia

Tel: [REDACTED]

Perhatian / Attn: [REDACTED]

Kepada Penjual:

To the Seller:

PT [REDACTED]

[REDACTED] Samarinda, East Kalimantan, Indonesia 75112.

Phone: +6 [REDACTED]

Attention: [REDACTED]

Pasal 12 - Penyelesaian Sengketa

Article 12 Dispute Resolution

Setiap perselisihan, perbedaan atau ketidaksepakatan antara pihak-pihak yang timbul dari atau sehubungan dengan Perjanjian ini, termasuk (tetapi tidak terbatas pada) setiap perselisihan, perbedaan atau ketidaksepakatan mengenai arti dari ketentuan-ketentuan Perjanjian ini atau kegagalan untuk menyepakati masalah apa pun yang harus disetujui berdasarkan Perjanjian ini, jika mungkin, diselesaikan dengan negosiasi dan kesepakatan bersama oleh para pihak dalam waktu 30 (tiga puluh) calendar hari. Jika tidak ada kesepakatan yang dicapai, maka sengketa tersebut akhirnya akan diselesaikan melalui arbitrase atas permintaan tertulis salah satu pihak sesuai dengan Arbitration Rules of Singapore International Arbitration Center (SIAC) oleh satu arbiter dalam Bahasa Inggris. Hasil dari arbitrase tersebut bersifat final dan mengikat para pihak dan untuk semua tujuan. Tempat arbitrase adalah Singapura.

Any disputes, differences or disagreements between the parties arising out of or in relation to this Agreement, including (but not limited to) any dispute, differences or disagreements as to the meaning of the terms of this Agreement or any failure to agree on any matter required to be agreed upon under this Agreement shall, if possible, be resolved by negotiation and mutual agreement by the parties within 30 (thirty) calendar days. Should no agreement be reached, then the dispute shall be finally settled by arbitration upon the written request of either party hereto in accordance with the Arbitration Rules of Singapore International Arbitration Center (SIAC) by one arbitrator in English language. The result of all such arbitration shall be final and binding for the parties and for all purposes. The venue of the arbitration shall be Singapore.

Pasal 13 - Keterpisahan

Article 13 - Severability

Jika karena alasan apa pun, satu atau lebih ketentuan dalam Perjanjian ini dinyatakan oleh pengadilan yang berwenang menjadi tidak sah, batal atau tidak dapat dilaksanakan dalam hal apa

If for any reason, one or more of the provisions in this Agreement is held by a court of competent jurisdiction to be invalid, void or unenforceable in any respect, such decision shall not affect any other provision of this

LAMPIRAN 27 Sales Contract Page 12

pun, keputusan tersebut tidak akan Agreement.
memengaruhi ketentuan lain dari
Perjanjian ini.

Pasal 14 – Amandemen

Setiap amandemen Perjanjian ini harus dibuat dalam bentuk addendum tertulis yang ditandatangani oleh Para Pihak dan akan menjadi bagian yang tak terpisahkan dari Perjanjian ini.

Article 14 – Amendments

Any amendments of this Agreement shall be made in the form of a written addendum signed by both Parties and shall become an integral part of this Agreement.

Pasal 15 – Pelepasan

Kegagalan salah satu Pihak untuk bersikeras dalam satu hal atau lebih pada kinerja tertentu dari setiap ketentuan Perjanjian ini atau untuk melaksanakan salah satu haknya, tidak akan dianggap sebagai pelepasan dari ketentuan tersebut.

Article 15 – Waiver

Any failure of either Party to insist on any or more instances upon strict performance of any provision of this Agreement or to exercise any of his rights herein, shall not be considered as a waiver of any such provision.

Pasal 16 – Hak dan Tanggung Jawab

Hak dan tanggung jawab batubara diberikan kepada Pembeli segera setelah batubara melewati pagar dan/atau bufet tongkang. Pembeli bertanggung jawab atas keamanan kargo setelahnya.

Article 16 - Title and Responsibility

The title and responsibility of the coal pass to the Buyer as soon as the coal passes the barges' railing and/or sideboard. The Buyer shall be responsible for the security of the cargo thereafter.

Pasal 17 - Hukum yang Berlaku

Perjanjian ini dan hak, hak istimewa, tugas, dan kewajiban para pihak dalam Perjanjian ini harus ditafsirkan sesuai dengan hukum Singapura.

Article 17 - Governing Law

This Agreement and the rights, privileges, duties and obligations of the parties herein under shall be construed to be in accordance with the law of Singapore.

Pasal 18 - Pengalihan

Tidak ada satu pihak pun yang akan memberikan hak atau kewajiban apa pun berdasarkan Perjanjian ini tanpa persetujuan tertulis sebelumnya dari pihak lain, kecuali bahwa Pembeli dapat mengalihkan hak atau Perjanjian ini kepada anak perusahaan atau afiliasinya tanpa persetujuan Penjual.

Article 18 – Assignment

Neither party shall assign any rights or obligation under this Agreement without the prior written consent of the other party, save that the Buyer can assign its rights or this Agreement to its subsidiary or affiliate without consent of the Seller.

LAMPIRAN 28 Sales Contract Page 13

Pasal 19 - Keseluruhan Perjanjian

Perjanjian ini berisi seluruh perjanjian antara Pembeli dan Penjual tentang penjualan dan pembelian batubara dan menggantikan semua negosiasi, pemahaman, dan perjanjian sebelumnya.

Article 19 - Entire Agreement

This Agreement contains the entire agreement between the Buyer and Seller about the sales and purchase of coal and supersedes all prior negotiations, understanding, and agreements.

Pasal 20 - Ketentuan Perjanjian

Perjanjian ini mulai berlaku segera setelah penandatanganan oleh Penjual dan Pembeli dan akan berlaku sampai tonase yang dikontrak dalam Perjanjian ini telah sepenuhnya selesai.

Article 20 - Term of Agreement

This Agreement comes into effect immediately upon signing by both the Seller and the Buyer and shall be valid until the contracted tonnages under this Agreement have been fully consummated.

Pasal 21 - Klausula Likuidasi

Tanpa membatasi hak-hak lain yang mungkin tersedia untuk pihak likuidasi (seperti yang didefinisikan selanjutnya), Dalam hal pihak dalam perjanjian ini ("Pihak yang wanprestasi") adalah subjek dari kepailitan, kebangkrutan atau proses serupa lainnya atau gagal membayar utang secara umum pada saat jatuh tempo, pihak lain dalam perjanjian ini ("Pihak Likuidasi") memiliki hak, dapat dilaksanakan dengan kebijakannya sendiri dan kapanpun, hanya setelah memberikan pemberitahuan dan membiarkan 15 (lima belas) hari kalender kepada Pihak yang melakukan wanprestasi untuk memperbaiki wanprestasinya untuk melikuidasi Perjanjian ini dan *outstanding* di antara Para Pihak (Pihak Likuidasi adalah Penjual ataupun Pembeli) dengan menyatakan salah satu atau semua kontrak tersebut diakhiri kecuali semua kewajiban kepada Pihak Likuidasi yang masih harus dibayar sampai dengan tanggal pengakhiran. Selain itu, Pihak yang Wanprestasi harus membayar kepada Pihak Likuidasi ganti rugi setelah tanggal pengakhiran jika Pihak Likuidasi mengalami kerugian atau kerusakan yang timbul dari atau sehubungan dengan mengadakan kontrak penggantian mengenai Komoditas disini, jumlah yang

Article 21 - Liquidation Clause

Without limiting any other rights that may be available to the liquidating party (as hereinafter defined), In the event that a party hereto (the "Defaulting party") is the subject of a bankruptcy, insolvency or other similar proceeding or fails to pay its debts generally as they become due, the other party hereto (the "Liquidating Party") shall have the right, exercisable in its sole discretion and at any time, only after giving notice and allowing 15 (fifteen) calendar days to the Defaulting party to remedy its default to liquidate this Agreement then outstanding between the Parties (whether the Liquidating party is the Seller or the Buyer) by declaring any or all such contracts shall be terminated except for all obligations owed to the Liquidating Party accrued up to the date of the termination. Additionally, the Defaulting Party shall pay to the Liquidating Party compensatory damages post termination date in case the Liquidating Party incurs loss or damage arising out of or in connection with entering into a replacement contract concerning the Commodity herein, the amount of which shall be determined by the difference between the contract price under this Agreement for the applicable shipment and the market price for the Commodity under the shipment on the date of the termination. For the avoidance of doubt, this provision shall in no event

LAMPIRAN 29 Sales Contract Page 14

akan ditentukan oleh perbedaan perbedaan antara harga kontrak berdasarkan Perjanjian ini untuk pengiriman yang berlaku dan harga pasar untuk Komoditas berdasarkan pengiriman pada tanggal pengakhiran. Untuk menghindari keraguan, ketentuan ini tidak akan mengurangi hak-hak lain dari Pihak Likuidasi yang diatur dalam Perjanjian ini atau hak dan upaya hukum lain yang tersedia dalam hukum atau ekuitas.

Pasal 22 - Klausula Pengakhiran

Jika Penjual tidak dapat melakukan pengiriman karena kesulitan dalam produksinya, Penjual harus memberikan bukti nyata dan cukup kepada Pembeli dan Perjanjian ini akan diakhiri berdasarkan persetujuan Pembeli atas kesulitan tersebut. Dalam hal pengakhiran tersebut, Penjual harus bertanggung jawab atas kerusakan dan kerugian yang diderita oleh Pembeli.

Pasal 23 – Bahasa yang Berlaku

Perjanjian ini dibuat dalam 2 (dua) bahasa, bahasa Indonesia dan bahasa Inggris. Dalam hal terdapat ketidaksesuaian atau perbedaan penafsiran antara teks bahasa Inggris dan bahasa Indonesia, versi bahasa Inggris yang akan berlaku dan versi bahasa Indonesia dianggap dengan sendirinya diubah untuk disesuaikan dengan dan membuat teks bahasa Inggris sesuai dengan teks bahasa Indonesia.

Pasal 24 – Rangkap

Perjanjian ini dapat ditandatangani dalam sejumlah rangkap, yang masing-masing merupakan asli dan semuanya secara bersama-sama merupakan perjanjian yang sama. Perjanjian ini tidak berlaku sampai masing-masing pihak telah menandatangani setidaknya satu rangkap.

prejudice any other rights of the Liquidating Party provided in this Agreement or other rights and remedies available at law or in equity.

Article 22 - Termination Clause

If the Seller is unable to perform shipment due to difficulties in their production, the Seller shall present tangible and sufficient evidence to the Buyer and this Agreement shall be terminated upon the Buyer's approval of the difficulties. In case of such termination, Seller shall be responsible for the damages or losses incurred by the Buyer.

Article 23 – Governing Language

This Agreement is made in 2 (two) languages, Indonesian and English. In the event of inconsistency or a different interpretation between the English and Indonesian texts, the English version shall prevail and the Indonesian version shall be deemed to be automatically amended to conform with and to make the English text consistent with the Indonesian text.

Article 24 – Counterparts

This Agreement may be executed in any number of counterparts, each of which is an original and all of which together evidence the same agreement. This Agreement shall not come into effect until each party has executed at least one counterpart.

LAMPIRAN 30 Sales Contract Page 15

Untuk menandakan pemahaman, Perjanjian dan penerimaan semua kondisi di atas, kedua Pihak harus mencantumkan tanda tangan mereka di akhir Perjanjian ini.

To signify understanding, the Agreement and acceptance of all conditions above, both Parties have hereunto fixed their signatures at the end of this Agreement.

**SELLER
PENJUAL**

PT [REDACTED]

[REDACTED]

By/Oleh _____

Name/Nama: [REDACTED]
Title/Jabatan: Director

**BUYER
PEMBELI**

PT [REDACTED]

By/Oleh _____

Name/Nama: [REDACTED]
Title/Jabatan: President Director

LAMPIRAN 31 Sales Contract Page 16

Untuk menandakan pemahaman, Perjanjian dan penerimaan semua kondisi di atas, kedua Pihak harus mencantumkan tanda tangan mereka di akhir Perjanjian ini.

To signify understanding, the Agreement and acceptance of all conditions above, both Parties have hereunto fixed their signatures at the end of this Agreement.

**SELLER
PENJUAL**

PT [Redacted]

[Redacted Signature]

By/ Oleh _____

Name/ Nama: [Redacted]
Title/ Jabatan: Director

**BUYER
PEMBELI**

PT [Redacted]

[Redacted Signature]

By/ Oleh _____

Name/ Nama: [Redacted]
Title/ Jabatan: President Director

LAMPIRAN 32 SOP Transshipment Page 1



PROSEDUR PENGENDALIAN OPERASIONAL **BIB – OSI – PPO – 028**

Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty

Alur Pengesahan			
Dibuat/ Direview Oleh		Posisi	
Hari Gemilaksono		Off Shore Section Head	
Edi Haryanto		On Shore Section Head	
Yunianto Irawan		PBS Dept Head	
Disetujui Oleh	Posisi	Tanggal	Tanda Tangan
Bernard Sinaga	OSI Div. Head		
Riadi S Pinem	KTT		
Riwayat Tinjauan Dokumen			
No. Revisi	Tanggal Terbit	Alasan perubahan	
00	10 Januari 2016	Prosedur Baru	
01	14 Mei 2016	Memasukan rekomendasi dari Konsultan Aurecon	
02	7 Oktober 2017	Perubahan Template dan Penomoran	
03	20 Oktober 2017	Memasukan Rekomendasi Laporan Investigasi no: CPH-KSA-INC-2017-X-098	
04	4 September 2019	<ul style="list-style-type: none">Penyesuaian template baru dan IMS (SMKP, ISO 14001:2015, dan ISO 45001:2018)Perubahan Referensi	
05	20 Agustus 2021	Memasukan Rekomendasi Laporan Investigasi No. PLO-KSA-INC-2021-VIII-094	

LAMPIRAN 33 SOP *Transshipment* Page 2



BIB – OSI – PPO – 028
Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas
Tongkang di Jetty

06 | 08 Februari 2022 | Perubahan isi berdasarkan Risk Assesment tanggal 06 Feb 2022

Dokumen asli dan terkendali hanya tersedia di BIB Portal

DAFTAR ISI

1.	TUJUAN	3
2.	RUANG LINGKUP	3
3.	DEFINISI	3
4.	PROSEDUR	4
4.1	Pra Operasi	4
4.2	Pelaksanaan Proses Sandar	4
4.2.1	Persiapan	4
4.2.2	Pelaksanaan	5
4.3	Pelaksanaan Initial dan Final Draft Survey.....	8
4.3.1	Persiapan	8
4.3.2	Pelaksanaan	8
4.4	Pelaksanaan Pemuatan dan Perpindahan (Loading dan Shifting).....	10
4.4.1	Persiapan	10
4.4.2	Pelaksanaan	10
4.5	Pelaksanaan Lepas (Cast off)	12
4.5.1	Persiapan	12
4.5.2	Pelaksanaan	12
5.	DIAGRAM ALIR PROSES	13
6.	REFERENSI DAN DOKUMEN TERKAIT	13
7.	DISTRIBUSI DOKUMEN	13
8.	FORMULIR DAN LAMPIRAN	13

Nama Dokumen	<i>Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty</i>		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 2 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 34 SOP *Transshipment Page 3*



BIB – OSI – PPO – 028
Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas
Tongkang di Jetty

1. TUJUAN

Memastikan bahwa penanganan tongkang mulai dari proses sandar, melakukan initial draft survey, cargo hold inspection, pemuatan batubara, shifting, final draft survey dan lepas dari jetty dapat dilakukan dengan aman, akurat, efektif dan efisien serta pencapaian hasil kegiatan memenuhi target pada semua aspek yang diinginkan baik secara kualitas dan kuantitas.

Prosedur ini sesuai dengan sistem manajemen keselamatan pertambangan dan lingkungan hidup PT Borneo Indobara.

2. RUANG LINGKUP

1. Proses sandar tongkang (Berthing).
Loading Operation Officer, kru tambat (kru mooring), nakhoda dan kru tugboat utama (towing tug boat) dan tugboat pembantu (assist tug).
2. Survey draft awal (initial draft survey).
Cargo surveyor, Loading Operation Officer, muallim 1 tugboat.
3. Pemuatan (Loading).
Loading Operation Officer, kru tugboat, kru tambat, kru panel chute, kru panel loading dan operator loader.
4. Perpindahan Tongkang (Shifting).
Loading Operation Officer, nakhoda dan kru tugboat utama (towing tugboat), kru tambat, kru panel chute, kru panel loading dan operator loader.
5. Survey draft akhir (final draft survey).
Cargo surveyor, Loading Operation Officer, muallim 1 tugboat.
6. Lepas tongkang (Cast Off)
Loading Operation Officer, kru tambat, nakhoda dan kru tugboat utama (towing tugboat) dan assist tug.

3. DEFINISI

1. **Proses sandar** adalah pergerakan tongkang dan *tugboat* untuk sandar di *jetty* sampai dengan tongkang terikat sempurna (*in position*).
2. **Initial draft survey** adalah pembacaan draft mark di tongkang oleh Cargo Surveyor pada sisi kanan dan kiri lambung tongkang untuk mengetahui displacement tongkang kosong serta memastikan kebersihan ruang muat sebelum dilakukan pemuatan (cargo hold inspection).
3. **Loading atau pemuatan** adalah proses pemindahan batubara dari stockpile ke dalam ruang muat tongkang dengan menggunakan conveyor loading.
4. **Shifting** adalah proses pergerakan maju dan mundur tongkang di *jetty* dalam proses pemuatan untuk memaksimalkan kargo di dalam tongkang dan untuk mendapatkan trim yang diinginkan (tidak melebihi 50 cm).
5. **Final draft survey** adalah pembacaan draft mark di tongkang oleh cargo surveyor pada sisi kanan dan kiri lambung tongkang untuk mengetahui displacement tongkang pada saat tongkang dinyatakan complete loading dan melakukan perhitungan untuk mendapatkan kargo total yang termuat ke dalam tongkang.

Nama Dokumen	<i>Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty</i>		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 3 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 35 SOP Transshipment Page 4



6. **Cast off** adalah pergerakan tongkang keluar dari jetty.

4. PROSEDUR

4.1 Pra Operasi

1. Sesuai dengan Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) pasal 342 tentang Nakhoda Kapal, maka tanggung jawab atas kapal (tugboat dan tongkang) hanya berada di tangan Nakhoda. Sehingga apapun yang terjadi terhadap kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda.
2. Sesuai dengan poin 1, semua pergerakan kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda. *Towing tugboat* walaupun dalam operasi sandar, perpindahan dan lepas dari jetty dikoordinir oleh Loading Operation Officer. Sehingga jika Nakhoda *towing tugboat* menilai situasi tidak aman, maka keputusan ada di tangan Nakhoda *towing tugboat*.
3. Jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan terjadi pada kapal, jetty atau muatan di tongkang selama operasi sandar, perpindahan dan lepas dari jetty maka hal tersebut menjadi tanggung jawab Nakhoda *towing tugboat*.

4.2 Pelaksanaan Proses Sandar

4.2.1 Persiapan

1. Sebelum tiba di areal pelabuhan, Nakhoda tugboat memberitahukan perkiraan kedatangan kapal (ETA) di jetty kepada Loading Supervisor di VHF Channel 08 dengan tanda panggil (*Call Sign*) "Bravo India".
2. Setelah mendapatkan perintah penyandaran tongkang dari Loading Supervisor, Loading Operation Officer bekerjasama dengan Nakhoda tugboat melakukan penilaian kondisi cuaca untuk memastikan kondisi aman dengan kecepatan angin maksimal 18 knot, untuk tongkang dengan ukuran 300 feet dan kecepatan angin maksimal 15 knot untuk tongkang dengan ukuran 330 feet.
3. Loading Operation Officer menginstruksikan kepada Nakhoda tugboat untuk melakukan persiapan penyandaran jika kondisi angin di bawah kecepatan maksimal (*lihat poin 2*). Dengan memberikan informasi rencana Penyandaran antara lain:
 - Jetty yang akan di gunakan (Barat atau timur)
 - Metode towing (tarik haluan atau buritan)
 - Jumlah crew yang harus ada di tongkang
 - Perlengkapan yang harus dibawa dan oleh crew yang ada di tongkang
 - Tug Boat yang akan membantu sebagai Assist Tug
4. Nakhoda Tugboat menginformasikan kepada Loading Operation jika Nakhoda Tugboat telah melakukan penilaian kondisi tongkang yang akan disandarkan dan telah mengisi checklist kesiapan tongkang sebelum sandar, dan memastikan tongkang bersih dari material non batubara maupun batubara. Crew Tugboat menyerahkan Checklist kesiapan tongkang pada saat tongkang Sandar di Jetty. Jika kondisi dan kebersihan tongkang tidak sesuai dengan informasi awal dan checklist dari tugboat maka tongkang yang sandar dibatalkan untuk muat dan cast off segera dari Jetty.

Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 4 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 36 SOP Transshipment Page 5



5. Loading Operation Officer memastikan dahulu semua radio komunikasi (HT) berfungsi dengan baik.
6. Loading Operation Officer memastikan kru tambat (*mooring gang*) terdiri dari 3 orang.
7. Nakhoda tugboat melaporkan ke Loading Operation Officer bila tongkang sudah siap untuk sandar dan ruang muat bersih serta tidak ada pekerjaan di tongkang.
8. Loading Operation Officer mengarahkan tugboat pembantu (*assist tug*) untuk bergerak dan mengikat di bagian belakang tongkang Untuk sandar di Jetty timur dan ikat di haluan untuk sandar di jetty Barat untuk membantu penyandaran.
9. Anak buah kapal (ABK) di tongkang terdiri dari 5 (lima) orang, untuk sandar di jetty timur dengan posisi: 3 (tiga) orang di bagian haluan, 2 (dua) orang di bagian buritan. Dan untuk sandar di jetty barat dengan posisi 2 (dua) orang di haluan dan 3 (tiga) orang di buritan. Serta dilengkapi dengan minimal 2 HT masing-masing untuk di bagian haluan dan buritan yang berfungsi di channel VHF 08 atau channel yang telah disepakati oleh Loading Operation Officer dan Nakhoda tugboat.
10. Loading Operation Officer memastikan jumlah kru tugboat di tongkang minimal 5 orang, dengan meminta informasi kepada Nakhoda *assist tug*. Jika jumlah kru tugboat yang di tongkang kurang dari 5 (lima) orang maka proses sandar dibatalkan.
11. Nakhoda *assist tug* melaporkan ke Loading Operation Officer dan Nakhoda tugboat utama setelah tali *assist tug* terikat di tongkang dan siap untuk membantu proses penyandaran.
12. Loading Operation Supervisor memastikan kru panel chute berada di areal panel chute untuk membantu Loading Operation Officer dalam proses penyandaran tongkang.
13. Loading Operation Officer dan Nakhoda Towing Tug melakukan pengecekan terakhir saat tongkang mendekati jetty. Tongkang akan disandarkan apabila kondisi tinggi ombak (sea waves) /alun (sea swells) tidak lebih dari 1,5 meter. Kecepatan angin maksimal 18 knot untuk tongkang dengan ukuran 300 feet, dan kecepatan angin maksimal 15 knot untuk tongkang dengan ukuran 330 feet.
14. Untuk proses sandar di malam hari Loading Operation Officer memastikan semua lampu di jetty hidup dan lampu navigasi kapal juga hidup.
15. Setiap pekerja yang bekerja di jetty dan di tongkang wajib menggunakan APD yaitu: sepatu safety, helm, jaket pelampung dan kacamata safety. Untuk kru tambat wajib mempergunakan kaos tangan.

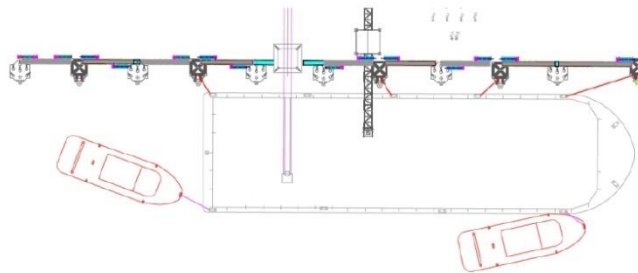
4.2.2 Pelaksanaan

1. Proses penyandaran diarahkan oleh Loading Operation Officer dan arahan tersebut harus diikuti oleh semua orang yang terlibat dalam proses tersebut, yaitu: Nakhoda tugboat, Nakhoda *assist tug*, kru kapal di tongkang dan kru tambat. Tim yang diarahkan harus mengulang kembali arahan dari Loading Operation Officer sebagai tanda bahwa arahan sudah diterima dan dimengerti dengan baik. Nakhoda berhak menolak arahan dari Loading Operation Officer jika tidak sesuai dengan prosedur dan atau peraturan perundangan yang berlaku.
2. Kru di atas tongkang harus aktif memberikan informasi pergerakan tongkang dari sudut pandangnya disebabkan terbatasnya penglihatan Loading Operation Officer di jetty, Nakhoda towing tug dan Nakhoda *Assist Tug*.
3. Kru panel chute membantu Loading Operation Officer dalam penyandaran tongkang dengan memberikan informasi pergerakan tongkang dan tugboat dan *assist tug* yang diperlukan Loading Operation Officer.

Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 5 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 37 SOP Transshipment Page 6

4. Kru tambat menyiapkan tali tambat di jetty dan memposisikan dirinya di *dolphin* sesuai perintah Loading Operation Officer.
5. Penggunaan tali tambat untuk tambat tongkang di jetty minimal sbb:
 - a. Satu *head line* (depan)
 - b. Satu *spring line* (depan)
 - c. Satu *spring line* (belakang)
 - d. Satu *stern line* (belakang)



Gambar 1: Pengikatan tali tambat tongkang

6. Tongkang mendekati ke jetty dengan kecepatan dan jarak aman dengan haluan ke arah darat untuk sandar di jetty timur dan haluan ke arah laut untuk sandar di jetty barat.
7. Pergerakan tongkang untuk sandar di jetty timur setelah tugboat dan tongkang berada di sebelah timur, sejajar dengan jetty dan menghadap ke darat, tugboat menarik tongkang berputar berlawanan arah jarum jam yang dibantu oleh assist tug sampai haluan tongkang mengarah ke laut. (*skema sandar tongkang step ke-1,2 dan 3*).
8. Pergerakan tongkang untuk sandar di jetty barat setelah tugboat sudah memasang tali cabang di buritan dan assist tug sudah terikat di haluan tongkang, Towing Tug menarik tongkang dari arah laut ke arah darat berada di sebelah barat jetty barat dan sejajar jetty (*Skema Sandar tongkang step ke-1,2 dan 3*).
9. Apabila tongkang sudah dekat dan sejajar dengan jetty dengan jarak 30 meter, mesin tugboat utama (towing tug) dan assist tug pada posisi standby dan tali dikendorkan tali untuk memberi kesempatan kepada Loading Operation Officer dan Nakhoda Towing Tug menganalisa pengaruh kecepatan angin dan alun terhadap pergerakan tongkang. (*skema sandar tongkang step ke-4*).
10. Loading Operation Officer dan Nakhoda Towing tug memantau pergerakan tongkang dengan memperhatikan arah dan kecepatan angin dan menentukan pergerakan selanjutnya. Jika arah dan kecepatan angin tidak dalam batas aman sesuai dengan 4.2.1 persiapan pada poin 2, dan pergerakan tongkang tidak terkontrol maka batalkan penyandaran dan tongkang di bawa ke luar jetty ke tempat labuh yang aman.

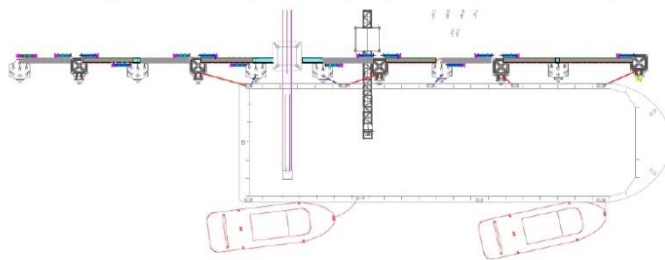
Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 6 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 38 SOP Transshipment Page 7



BIB – OSI – PPO – 028
Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas
Tongkang di Jetty

11. Jika arah dan kecepatan angin tidak ada perubahan yaitu masih dalam batas aman sesuai dengan 4.2.1 persiapan pada poin 2, maka tongkang ditarik pelan dengan kecepatan maksimal 0,25 knots mendekati jetty ditarik towing tugboat dan **assist tug membantu pergerakan**. Posisi tongkang harus selalu diusahakan sejajar dengan jetty. Apabila tidak memungkinkan, maka quarter berthing masih dimungkinkan dengan sudut sandar maksimal terhadap jetty sebesar 10 derajat. (skema sandar tongkang step ke-4 dan 5).
12. Apabila tongkang disandarkan dengan proses quarter berthing maka hanya diizinkan sandar di steel dolphin. Benturan antara tongkang dan concrete dolphin tidak boleh terjadi baik selama proses sandar, pemuatan, pergerakan dan lepas dari jetty.
13. Apabila tongkang sudah mendekati jarak 5 meter dari jetty maka kru di tongkang melemparkan tali buang (heaving line) ke jetty untuk diikat dengan tali tambat selanjutnya ditarik dan dibelit di bolder tongkang baik di haluan maupun di buritan tongkang oleh mooring gang.
14. Loading Operation Officer memastikan posisi tongkang sesuai dengan urutan pemuatan (kucuran batubara berada pada bagian tongkang yang diinginkan). Tali tambat untuk headline (depan) dan sternline (belakang) ditambatkan di mooring bollard (boulder dolphin) pada steel dolphin paling luar (nomor 11 dan nomor 2).
15. Tali tambat springline depan dan belakang ditambatkan pada mooring bollard steel dolphin lainnya dengan arah berlawanan. Tali tambat hanya ditambatkan di steel dolphin. Penambatan di concrete dolphin dilakukan hanya setelah tongkang terikat dengan baik di steel dolphin.



Gambar 2: Pengikatan tali tambat di tongkang

16. Mooring gang memastikan tali tambat yang dibelitkan di bolder dolphin terbelit dengan sempurna/rapi dan tidak kendur serta tidak ada tali yang terurai di area pergerakan orang.
17. Kru di tongkang memastikan tali tambat yang dibelit di bolder tongkang terbelit dengan sempurna/rapi dan tidak kendur.
18. Setelah tongkang dipastikan terikat dengan aman (in position), tugboat selalu berjaga dengan mesin hidup pada posisi standby dan selalu memantau di radio pada channel 8 atau channel lain yang telah disepakati Nakhoda dan Loading Operation Officer. (skema sandar tongkang step ke-6).
19. Penyandaran tongkang selesai (in position) apabila telah dinyatakan oleh Loading Operation Officer dan kemudian dicatat sebagai waktu sandar.

Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 7 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 39 SOP Transshipment Page 8



20. Dalam kondisi tertentu, antara lain:
 - a. mesin tugboat utama rusak
 - b. propeller/kemudi rusak
 - c. tali tandu putus
 - d. tidak adanya assist tug
 - e. kru di tongkang kurang dari 5 orang
 - f. terjadinya perubahan cuaca ekstrim

Maka penyandaran HARUS ditunda serta tongkang dengan segera dibawa menjauh dari jetty dan dilabuhkan di tempat yang aman.

4.3 Pelaksanaan Initial dan Final Draft Survey

4.3.1 Persiapan

1. Sebelum tongkang sandar, Loading Operation Officer memastikan kembali kepada loading Supervisor mengenai Independent surveyor yang telah ditunjuk dan menginformasikan kepada Surveyor yang ditunjuk sehubungan dengan rencana waktu sandar dan pemuatan tongkang.
2. Loading Operation Officer memastikan Surveyor tepat waktu dalam melakukan initial draft survey maupun final draft survey.
3. Loading Operation Officer menginformasikan kepada Surveyor minimal 1 jam sebelum tongkang selesai dimuat untuk final draft survey.

4.3.2 Pelaksanaan

1. Sebelum melakukan initial draft survey, Surveyor harus mencatat dengan benar nama tongkang dan tugboat.
2. Surveyor memastikan bahwa tongkang dalam keadaan mengapung sempurna pada saat proses initial draft maupun final draft survey.
3. Pembacaan draft mark dalam proses initial draft dan final draft survey dilakukan pada semua titik draft mark (lambung kiri haluan, tengah dan buritan, lambung kanan haluan, tengah dan buritan).
4. Dalam pembacaan draft mark, Surveyor didampingi oleh Loading Operation Officer dan atau kru tugboat untuk meminimalisir kesalahan pembacaan draft mark.
5. Surveyor dalam pembacaan draft mark harus dapat membaca draft dengan jelas (tidak ada penghalang pandangan).
6. Surveyor atau pekerja yang lainnya dapat berpindah ke atau dari tongkang jika kondisi tongkang rapat dengan jetty dan tinggi dek tongkang lebih rendah dari dolphin maksimal 1,5 meter atau lebih tinggi dari dolphin maksimal 50 cm dan harus memastikan kondisi goyangan tongkang relatif terhadap dek cukup stabil.

Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 8 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 40 SOP Transshipment Page 9



7. Surveyor dapat menggunakan speed boat untuk mempermudah jangkauan pembacaan draft mark.
8. Surveyor dapat menggunakan alat bantu baca draft pada saat ombak besar dengan menggunakan reading chuk.
9. Untuk initial draft survey, setelah melakukan pembacaan draft mark, Surveyor melakukan perhitungan displacement tongkang dengan berdasarkan Hydrostatic Table dari tongkang tersebut.
10. Saat initial draft survey, Surveyor memastikan kebersihan ruang muat atau dek tongkang didampingi Loading Operation Officer dan atau kru tugboat.
11. Surveyor dan Loading Operation Officer mendokumentasikan kondisi kebersihan di dalam tongkang.
12. Jika di tongkang terdapat sisa cargo ataupun sisa material lain dalam jumlah sedikit dan bisa dibersihkan (dikumpulkan dan dikemas untuk nantinya dibuang di luar Area Jetty BIB minimal radius 12 Mill dari garis pantai Port BIB) selama waktu persiapan pemuatan dan dipastikan tidak mengganggu waktu operasional maka kru tugboat segera membersihkan material tersebut dengan pengawasan dari Surveyor dan Loading Operation Officer.
13. Jika di tongkang terdapat sisa muatan (return cargo) dari operasi transshipment sebelumnya, Loading Operation Officer berkoordinasi dengan Loading Supervisor dan Team QC untuk melakukan pengecekan suhu muatan dan bisa dilakukan pemuatan jika sudah mendapat rekomendasi aman dari Supervisor QC.
14. Jika di tongkang terdapat sisa muatan ataupun sisa material lain dalam jumlah cukup banyak dan memerlukan waktu yang lama dan akan mengganggu waktu operasional maka tongkang segera dikeluarkan dari jetty dan melakukan pembersihan di luar alur pelayaran jetty pelabuhan Bunati minimal radius 12 Mill dari garis pantai Port BIB. Pembersihan material tersebut sepenuhnya menjadi tanggung jawab Nakhoda dan pemilik tugboat.
15. Tongkang dinyatakan selesai initial draft apabila sudah dinyatakan oleh Surveyor dan dek atau ruang muat tongkang dinyatakan bersih dan tongkang bisa dimuat dan diterbitkan Clean lines Certificate oleh Surveyor.
16. Surveyor mencatat nama tongkang, nama tugboat, tanggal dan jam initial draft survey, hasil pembacaan draft mark dan perhitungan initial draft survey ke dalam statement of draft survey pada kolom initial draft.
17. Surveyor mencatat tanggal dan jam final draft survey, hasil pembacaan draft mark dan hasil perhitungan final draft survey ke dalam kolom final draft survey.
18. Total Cargo termuat didapat dari hasil perhitungan displacement final draft dikurangi hasil perhitungan initial draft survey.
19. Statement of Draft Survey ditandatangani oleh Surveyor dan Nakhoda tugboat atau perwakilannya.
20. Copy dari statement of draft survey asli diberikan kepada Loading Operation Officer sebanyak 3 (tiga) lembar, Nakhoda tugboat sebanyak 1 (satu) lembar dan agen tugboat dan tongkang sebanyak 1 (satu) lembar.

Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 9 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 41 SOP Transshipment Page 10

21. Surveyor berhak memberikan catatan kondisi ombak pada statement of draft survey.

4.4 Pelaksanaan Pemuatan dan Perpindahan (Loading dan Shifting)

4.4.1 Persiapan

1. Loading Operation Officer memastikan semua personil yang terlibat dalam kegiatan pemuatan sudah berada di posisi masing-masing beserta alat komunikasinya dalam kondisi baik.
2. Loading Operation Officer memastikan tidak ada material non batubara di conveyor.
3. Loading Operation Officer memastikan Operator Loader sudah berada di titik pemuatan yang sudah ditentukan.
4. Kru Panel Chute memastikan chute bisa bekerja dengan baik.
5. Loading Operation Officer memastikan sekitar conveyor tidak ada seorangpun melakukan aktifitas di dekat/di atasnya yang terindikasi potensi bahaya. Perintahkan untuk menghentikan aktifitas dan menjauh dari lokasi berbahaya bila ada.
6. Jika dalam proses persiapan pemuatan ada suatu kejanggalaan, laporkan kepada pengawas (Supervisor) yang bertugas dan kegiatan pemuatan jangan dilakukan sebelum ada klarifikasi masalah tersebut dari Pengawas yang bertugas.
7. Kru Panel Loading memastikan kondisi fasilitas mulai dari titik pemuatan sampai dengan end tower dalam kondisi yang baik dengan melakukan running test tanpa muatan batubara.

4.4.2 Pelaksanaan

1. Setelah initial draft survey dan dinyatakan bahwa tongkang bersih dari kontaminasi oleh Surveyor, kegiatan pemuatan baru dapat dilaksanakan.
2. Pelaksanaan pemuatan dinyatakan bila pada saat pertama kali batubara jatuh dari chute BLC dan masuk ke ruang muat di tongkang.
3. Selama proses pemuatan, Loading Operation Officer memantau dan mengatur urutan pemuatan (loading sequence) untuk menghindari kemiringan tongkang agar trim tongkang tidak lebih dari 50 cm.

Sequence Loading menggunakan New Line (CV 23A & CV 23B):



Gambar 3: Diagram urutan pemuatan menggunakan new line (CV 23A & CV 23B)

Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 10 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

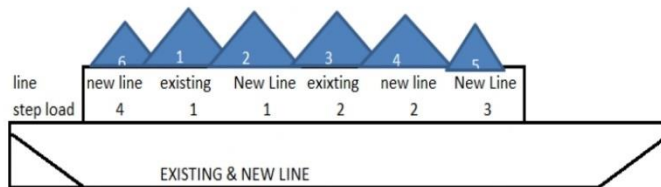
LAMPIRAN 42 SOP Transshipment Page 11

Sequence Loading Menggunakan Existing Line (CV 15A & CV 15B):



Gambar 4: Diagram urutan pemuatan menggunakan existing line (CV 15A & CV 15B)

Sequence Loading Menggunakan Line Kombinasi existing line dan New Line



Gambar 5. Urutan pemuatan menggunakan kombinasi existing line dan New Line

4. Selama proses pemuatan Loading Operation Officer selalu berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait.
5. Kru Panel Chute menginformasikan besar/tinggi tumpukan/kucuran batubara di tongkang sebagai dasar bagi Loading Operation Officer untuk melakukan perpindahan.
6. Besar/tinggi tumpukan batubara di tongkang, untuk kaki gunung kurang dari tinggi dinding palka (side board) tongkang (maksimal 20 cm di bawah puncak side board).
7. Selama proses pemuatan tali tambat dipastikan tidak kendur/slack.
8. Jika tumpukan batubara dianggap cukup, Loading Operation Officer menginstruksikan dan memandu tugboat/tongkang untuk melakukan perpindahan tongkang sesuai dengan urutan pemuatan.
9. Proses shifting harus menggunakan assist tug.
10. Loading Operation Officer melakukan penilaian kondisi (angin, ombak dan kondisi muatan) sebelum memutuskan shifting tongkang. Jika dinilai memungkinkan, perpindahan tongkang tetap dilakukan tanpa menghentikan proses pemuatan dan jika tidak memungkinkan maka aktifitas pemuatan harus dihentikan selama proses perpindahan.
11. Loading Operation Officer memastikan batubara yang dimuat di tongkang sesuai dengan batas aman pemuatan atau sesuai dengan instruksi dari Supervisor Loading.

Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 11 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 43 SOP Transshipment Page 12



12. Loading Operation Officer segera hentikan kegiatan pemuatan jika debu terlalu tebal dan informasikan ke Foreman Stockpile dan atau tim Spraying.
13. Loading Operation Officer segera hentikan pemuatan jika ada indikasi batubara berasap dan informasikan ke tim QC untuk melakukan pengecekan serta laporkan kepada Supervisor Loading.
14. Operasi pemuatan segera dihentikan jika batubara telah sesuai dengan target draft dan dinyatakan selesai/complete loading oleh Loading Operation Officer.
15. Semua aktifitas pemuatan dicatat dalam lembar Time Sheet Loading oleh Loading Operation Officer dan dikonfirmasi ke Nahkoda tugboat dan Foreman Operation port operator.
16. Selama tongkang berada di jetty, tugboat harus berjaga di lambung tongkang. Jika tugboat akan meninggalkan tongkang maka harus mendapat izin terlebih dahulu dari Supervisor Loading dan memastikan ikatan tongkang ke jetty harus kuat dan harus ada 2 (dua) kru tugboat berjaga di tongkang dengan membawa radio komunikasi sampai tugboat kembali.

4.5 Pelaksanaan Lepas (Cast off)

4.5.1 Persiapan

1. Semua proses operasi lepas/cast off tongkang di bawah tanggung jawab Nahkoda tugboat dan mengikuti arahan dari Loading Operation Officer.
2. Kru tugboat berjaga di tongkang dan dilengkapi dengan alat HT dengan susunan 3 (tiga) orang di haluan dan 2 (dua) orang di buritan.
3. Tugboat memasang tali tandu (towing) dan bergerak ke haluan tongkang dengan perlahan sesuai arahan Loading Operation Officer.
4. Assist tug ikat di buritan tongkang dengan mesin hidup (standby), dan menunggu instruksi dari Loading Operation Officer.

4.5.2 Pelaksanaan

1. Semua tali tambat dilepas dari tongkang dan di sisakan 1 tali (spring line) di haluan.
2. Mooring gang menaikkan dan merapikan tali yang sudah dilepas dari tongkang di dolphin.
3. Loading Operation Officer mengarahkan Nahkoda tugboat untuk pergerakan lepas tongkang keluar dari Jetty.
4. Selama proses lepas sandar, tugboat dan tongkang menggunakan kecepatan maksimal 0.5 knot sampai tongkang bebas dari dolphin terluar (nomor 11).
5. Assist tug membuka buritan tongkang agar menjauh dari dolphin jetty sesuai arahan dari Loading Operation Officer.
6. Jika tongkang sudah bergerak maju dan membuka, tali terakhir (spring line) yang dihaluan dilepas, tali langsung dinaikkan ke dolphin dan dirapikan.
7. Loading Operation Officer mengarahkan dan memastikan tongkang sudah bergerak bebas dari dolphin terluar.

Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 12 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 44 SOP Transshipment Page 13



BIB – OSI – PPO – 028
Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas
Tongkang di Jetty

5. DIAGRAM ALIR PROSES

Nihil

6. REFERENSI DAN DOKUMEN TERKAIT

1. KEPMEN 1827 Tahun 2018, Kaidah Teknis Pertambangan
2. ISO 45001:2018 Sistem Manajemen K3
3. ISO 14001:2015 Sistem Manajemen Lingkungan
4. ISO 9001:2015 Sistem Manajemen Mutu
5. SMKP Minerba
6. Manual SMKP PT Borneo Indobara

7. DISTRIBUSI DOKUMEN

Dokumen ini didistribusikan ke:

NO	DIVISI	POSISI
1	MOSI	PLO Department
		Barging Contractor
		Tug Boat Dedicated Transhiment

8. FORMULIR DAN LAMPIRAN

Lampiran Skema Process Sandar Tongkang di Jetty

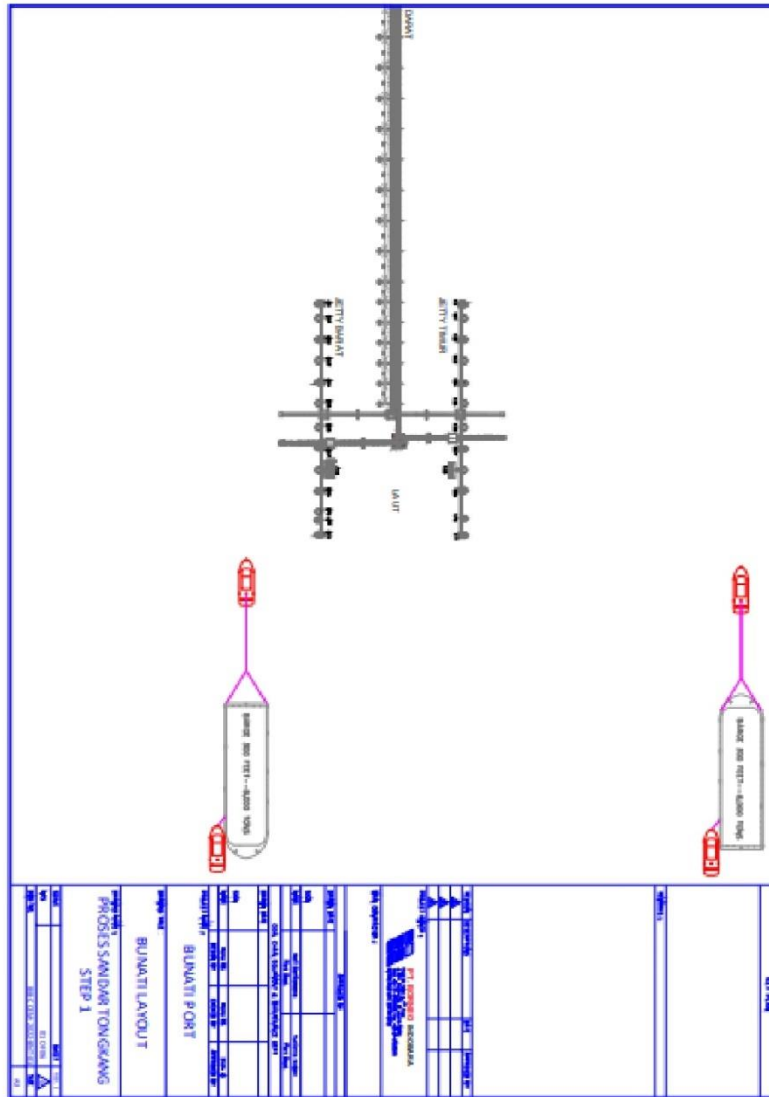
1. Process Sandar Tongkang step ke-1
2. Process Sandar Tongkang Step ke-2
3. Process Sandar Tongkang Step ke-3
4. Process Sandar Tongkang Step ke-4
5. Process Sandar Tongkang Step ke-5
6. Process Sandar Tongkang Step ke-6

Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 13 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 45 SOP Transhipment Page 14



BIB – OSI – PPO – 028
 Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas
 Tongkang di Jetty

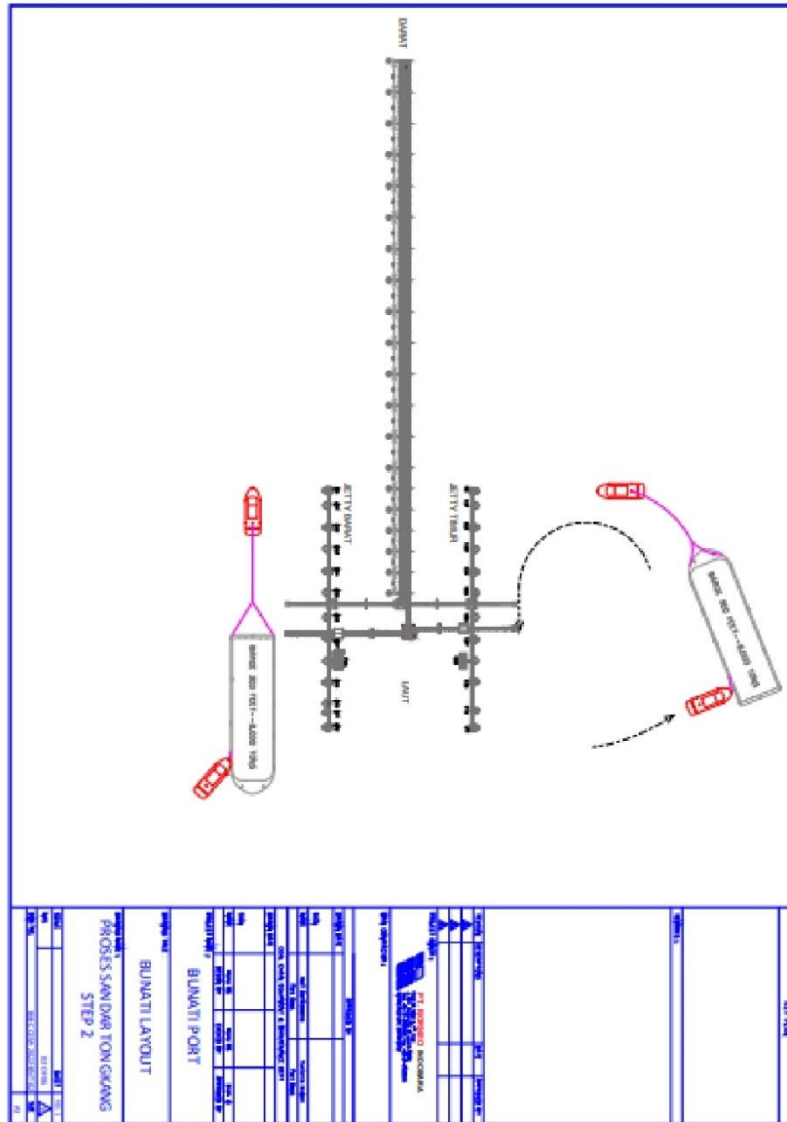


Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 14 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 46 SOP Transhipment Page 15

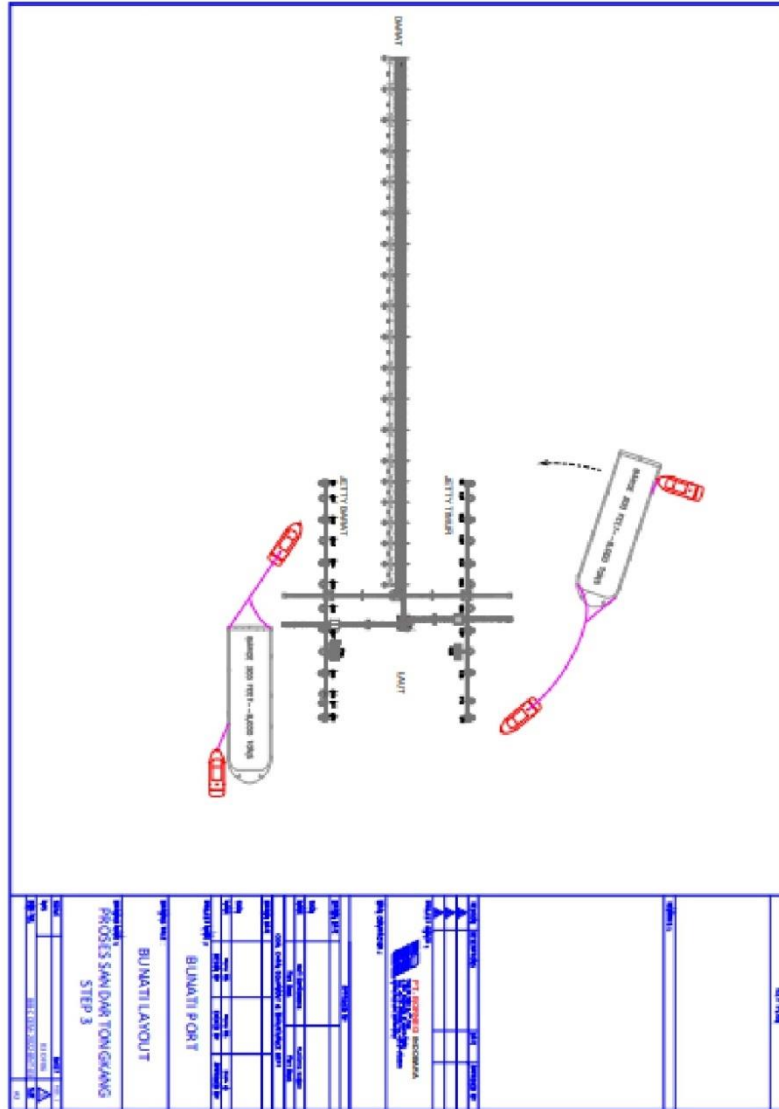


BIB – OSI – PPO – 028
 Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas
 Tongkang di Jetty



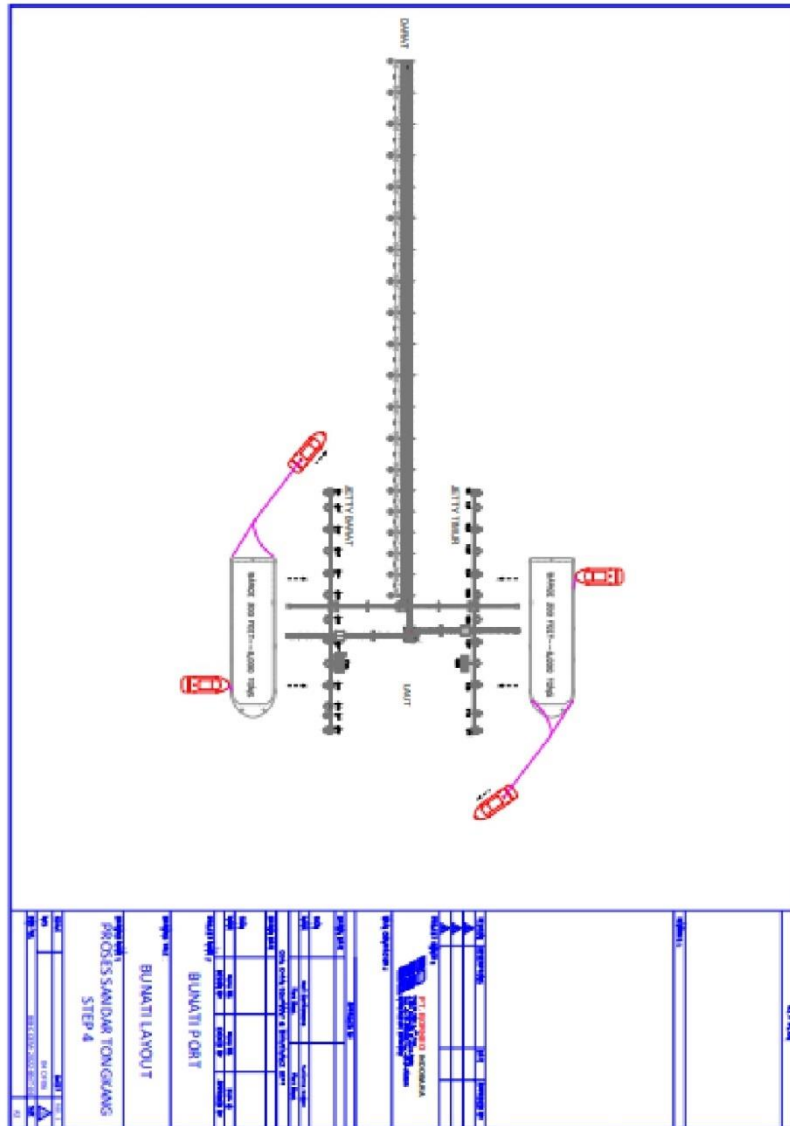
Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 15 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 47 SOP Transhipment Page 16



Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 16 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 48 SOP Transhipment Page 17

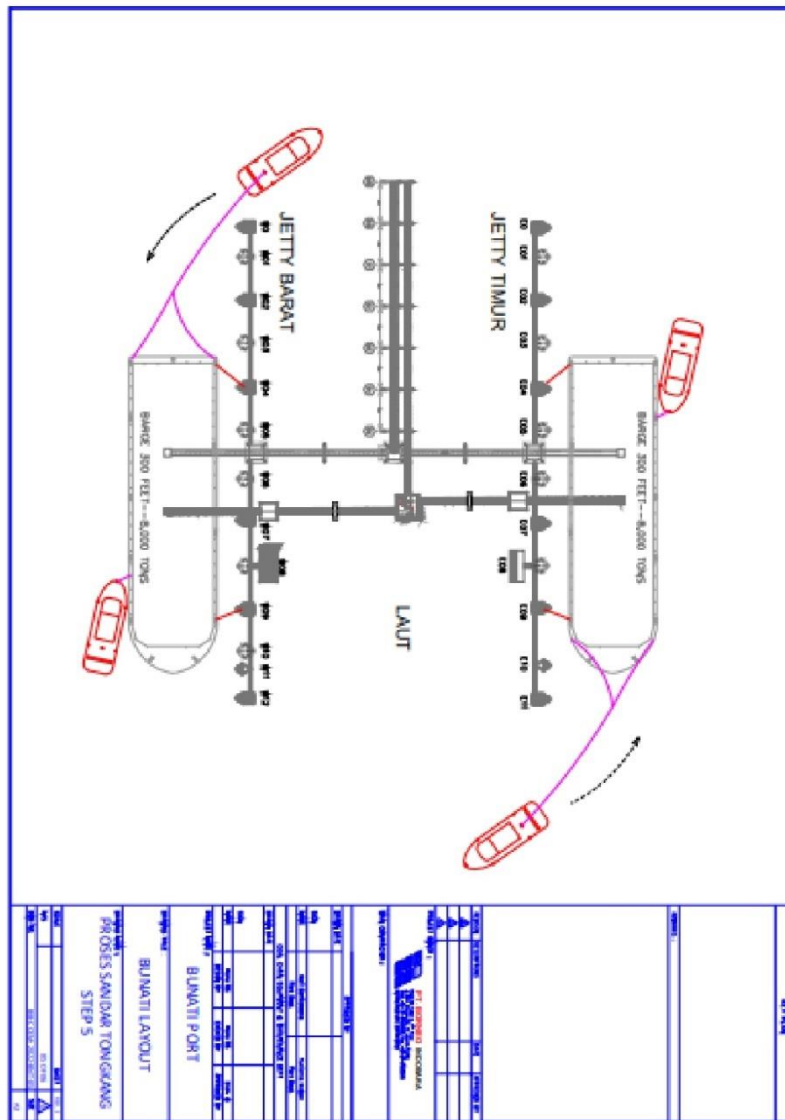


Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 17 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 49 SOP Transhipment Page 18



BIB – OSI – PPO – 028
 Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas
 Tongkang di Jetty

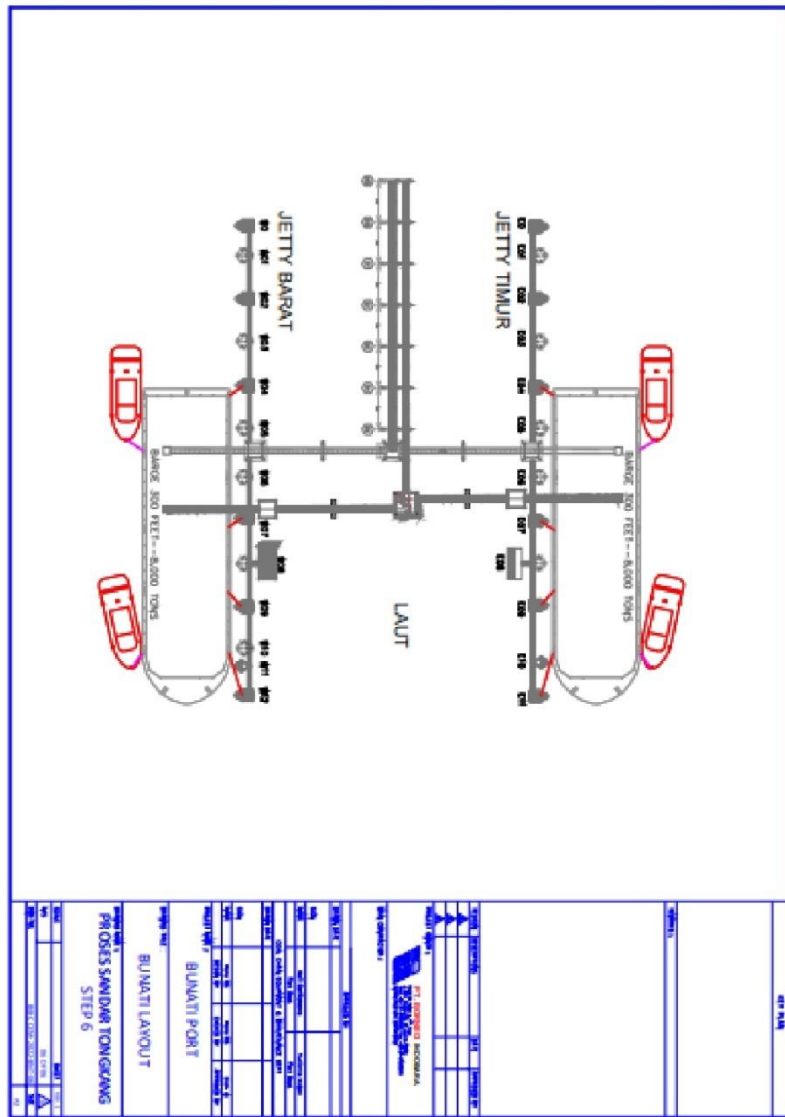


Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 18 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

LAMPIRAN 50 SOP Transhipment Page 19



BIB – OSI – PPO – 028
 Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas
 Tongkang di Jetty



Nama Dokumen	Operasi Sandar, Pemuatan, Perpindahan dan Lepas Tongkang di Jetty		
Disetujui Oleh	GM HSE & KTT	Tanggal Review Berikutnya	4 September 2021
No. Registrasi Dokumen	BIB – OSI – PPO – 028	Revisi: 04	Halaman 19 dari 19
Mulai Berlaku	4 September 2019	Dokumen terkendali hanya tersedia di portal	

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : LIBEL SEPTIAN SUHARYONO
NIT : 551811326744 K
Tempat/Tanggal lahir : Blora, 15 September 1999
Jenis kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Alamat : Jl. KNPI Gg Merpati RT. 06 RW. V, Bangkle, Blora

Nama Orang Tua

- Ayah : Suharyono (Alm.)
- Ibu : Suwarsih

Riwayat Pendidikan

- SD KEDUNG JENAR : Tahun 2005- 2011
- SMPN 2 BLORA : Tahun 2011 - 2014
- SMAN 1 BLORA : Tahun 2014 - 2017
- PIP Semarang : Tahun 2018 – 2022

Pengalaman Praktek Darat (PRADA)

- Perusahaan : PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda
- Alamat Perusahaan : Jl Ks Tubun Dadi Mulya N0 53 Samarinda