



**TERJADINYA *BROKEN SPACE* MUATAN BATUBARA PADA MV.
GUANG YUAN DI MUARA BERAU ANCHORAGE SAMARINDA (STUDI
KASUS: MV. GUANG YUAN)**

SKRIPSI

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

Oleh

RUSMADIKA SIDQI ALMASYIFA

NIT. 551811326753 K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV

TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

TAHUN 2022

HALAMAN PERSETUJUAN

TERJADINYA *BROKEN SPACE* MUATAN BATUBARA PADA
MV. GUANG YUAN DI MUARA BERAU ANCHORAGE
SAMARINDA (STUDI KASUS MV. GUANG YUAN)

Disusun Oleh :

RUSMADIKA SIDQI ALMASYIFA

NIT. 551811326753 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 21 Juli 2022

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

FATIMAH, S.Pd, M.Pd.

Penata (III/c)
NIP. 19850518 201012 2 005

Mengetahui

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Dr. NUR ROHMANN, S.E., M.M.

Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **"TERJADINYA *BROKEN SPACE* MUATAN BATUBARA PADA MV. GUANG YUAN DI MUARA BERAU ANCHORAGE SAMARINDA (STUDI KASUS: MV. GUANG YUAN)"** karya:

Nama : **RUSMADIKA SIDQI ALMASYIFA**

NIT : **551811326753.K**

Program Studi : **Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)**

telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Tata Laksana

Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

pada hari tanggal 2022.

Semarang, 2022

Penguji I

Penguji II

Penguji III

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

OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002

Capt. I KADEK LAJU, SH, MM, M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19730203 200212 1 002

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rusmadika Sidqi Almasyifa

NIT : 551811326753 K

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

menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **"Terjadinya Broken Space Muatan Batubara Pada MV. Guang Yuan di Muara Berau Anchorage**

Samarinda (Studi Kasus: MV. Guang Yuan)" adalah benar hasil karya saya

(penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan atau plagiat dari karya tulis orang

lain atau pengutipan sebagian dan/atau seluruh materi dengan cara yang tidak sesuai

dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat

dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Saya

bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari karya skripsi ini dan apabila

terbukti merupakan hasil jiplakan karya tulis dari orang lain atau ditemukan adanya

pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini, maka saya bersedia

untuk membuat skripsi dengan judul baru dan/atau menerima sanksi lain.

Semarang 20 Juli 2022

Yang menyatakan



RUSMADIKA SIDQI ALMASYIFA
NIT. 551811326753 K

PRAKATA

Alhamdulillah, Segala puji dan rasa syukur yang telah diberikan Allah SWT, atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul **“Terjadinya Broken Space Muatan Batubara Pada MV. Guang Yuan di Muara Berau Anchorage Samarinda (Studi Kasus: MV. Guang Yuan)”**.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D.IV) TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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

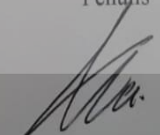
1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu Fatimah, S,Pd, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

5. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh staf dan pegawai yang bekerja di perusahaan PT. IDT Trans Agency yang telah membimbing dan membantu penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik darat.
7. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari penulis, dengan segala kerendahan hati, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun ini. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi maupun pustaka di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 20 Juli 2022

Penulis


RUSMADIKA SIDQIALMASYIFA
NIT. 551811326753 K

ABSTRAKSI

Almasyifa, Rusmadika Sidqi, NIT. 5551811326753 K, 2022, “*Terjadinya Broken Space Muatan Batubara Pada MV. Guang Yuan di Muara Berau Anchorage Samarinda (Studi Kasus: MV. Guang Yuan)*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing (I) Okvita Wahyuni, S.ST., M.M.: Pembimbing (II): Fatimah, S.Pd, M.Pd..

Broken space adalah nama lain dari ruang hilang yang diakibatkan karena muatan yang tidak dipadatkan kedalam palka. Alat bongkar muat yang tidak bisa memposisikan *bulldozer* ke dalam palka menjadi salah satu faktor dari *broken space*, alat komunikasi yang digunakan menjadi kendala antara *shipper* dengan *quantity control* dalam menentukan ukuran batubara. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor dan upaya yang dilakukan ketika terjadi *broken space* muatan batubara.

Metode yang digunakan dalam penulisan skripsi ini dengan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif melalui teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara observasi, dokumentasi dan wawancara.

Hasil pembahasan skripsi ini adalah tidak sesuai dengan rencana muat yang sudah ditetapkan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa yang mempengaruhi terjadinya *broken space* muatan batubara sehingga menyebabkan adanya ruang atau *space* yang tidak bisa termuat. Yang menjadi faktor penyebab terjadinya *broken space* muatan batubara pada MV. Guang Yuan adalah alat bongkar muat yang tidak bisa meletakan *bulldozer* ke dalam palka serta alat komunikasi yang digunakan antara pihak *shipper* dengan pihak *quantity control*. Upaya yang dilakukan untuk menghindari *broken space* muatan batubara yaitu dengan memilih alat bongkar muat dan meletakan *bulldozer* ke dalam palka untuk meratakan muatan.

Kata Kunci: *Broken space*, batubara, muatan

ABSTRACT

Almasyifa, Rusmadika Sidqi, NIT. 551811326753 K, 2022, “Terjadinya Broken Space Muatan Batubara Pada MV. Guang Yuan di Muara Berau Anchorage Samarinda (Studi Kasus: MV. Guang Yuan)”, Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Management Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor (I): Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Advisor (II): Fatimah, S.pd, M.Pd.

Broken space is another name for lost space caused by uncompact cargo in the hold. The loading and unloading equipment that cannot position the bulldozer into the hold is one of the factors of the broken space, the communication tool used is an obstacle between the shipper and quantity control in determining the size of the coal. The purpose of this study is to determine the factors and efforts made when there is a broken space of coal cargo.

The method used in writing this thesis using descriptive qualitative research methods through data collection techniques carried out by means of observation, documentation and interviews.

The result of the discussion of this thesis is that the final result does not match the loading plan that has been previously determined, it can be concluded that what affects the occurrence of broken coal cargo space, causing a space or space that cannot be loaded. Which is a factor causing the broken space of coal cargo on the MV. Guang Yuan is a loading and unloading tool that cannot put bulldozers into the hold as well as a communication tool used between the shipper and the quantity control party. Efforts were made to avoid broken space for coal cargo, namely by selecting loading and unloading equipment and placing bulldozers into the hold to level the load.

Keywords: broken space, coal, cargo

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	2
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iii
PRAKATA	iv
ABSTRAKSI.....	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II LANDASAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Pikir Penelitian.....	20
BAB III METODE PENELITIAN.....	23
A. Metode Penelitian.....	23
B. Tempat dan Waktu Penelitian.....	24
C. Sumber Data Penelitian.....	25
D. Teknik Pengumpulan Data	28
E. Instrumen Penelitian	32
F. Teknik Analisis Data.....	34
G. Pengujian Keabsahan Data	37
BAB IV HASIL PENELITIAN	41
A. Gambaran Konteks Penelitian	41

B. Deskripsi Data	44
C. Temuan	49
D. Pembahasan Hasil Penelitian	52
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	54
A. SIMPULAN	54
B. Keterbatasan Penelitian	54
C. Saran	55
DAFTAR PUSTAKA	56
LAMPIRAN	58
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	76



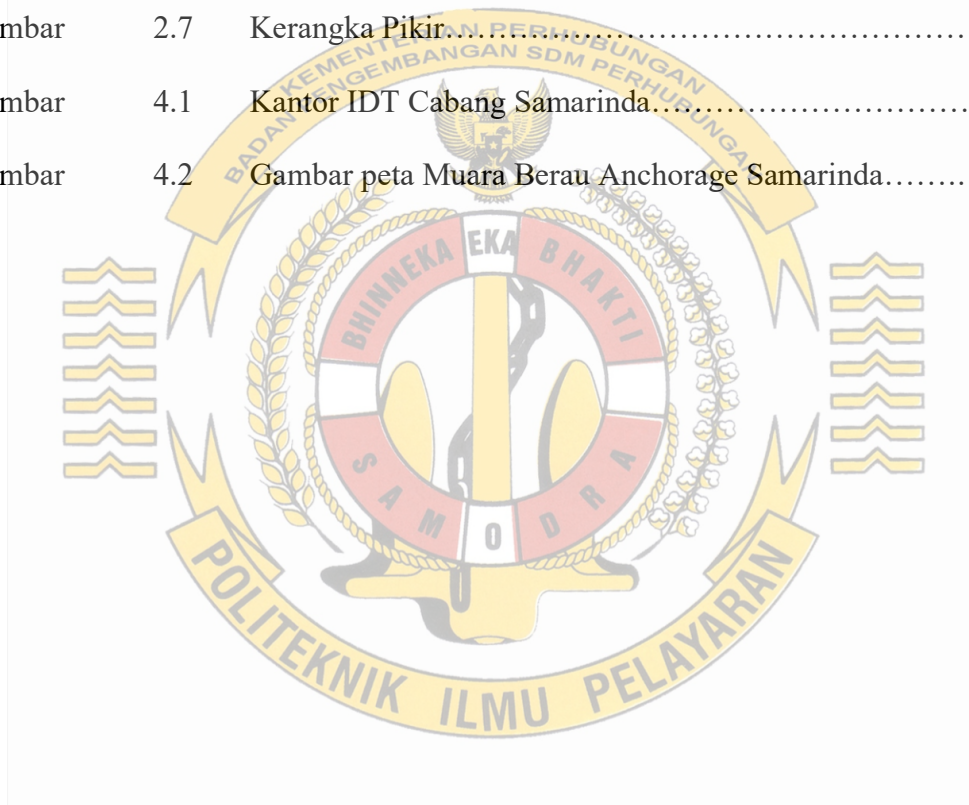
DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Tabel Kisi- kisi Instrumen Wawancara.....	33
Tabel 3.2	Tabel Kisi-kisi Instrumen Observasi.....	34
Tabel 4.1	Tabel Penelitian Terdahulu.....	41
Tabel 4.2	Tabel Penelitian Terdahulu.....	41
Tabel 4.3	Tabel Penelitian Terdahulu.....	43



DAFTAR GAMBAR

Gambar	2.1	Tongkang.....	15
Gambar	2.2	<i>Final Stowage Plan</i>	16
Gambar	2.3	Palka.....	17
Gambar	2.5	<i>Stockpile</i>	18
Gambar	2.6	<i>Bulldozer</i>	29
Gambar	2.6	<i>Conveyor</i>	20
Gambar	2.7	Kerangka Pikir.....	22
Gambar	4.1	Kantor IDT Cabang Samarinda.....	44
Gambar	4.2	Gambar peta Muara Berau Anchorage Samarinda.....	48



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Lampiran Wawancara.....	62
Lampiran 2	Dokumen <i>Time Sheet</i>	67
Lampiran 3	Dokumen Rencana Bongkar Muat.....	71
Lampiran 4	Dokumen <i>Pre Stowage Plan</i>	72
Lampiran 5	Dokumen <i>Statement Of Fact</i>	73
Lampiran 6	Dokumen <i>Final Draft Survey</i>	74
Lampiran 7	Dokumen <i>Letter Of Protes</i>	75
Lampiran 7	Dokumen <i>Ship's Particulars</i>	76
Lampiran 8	Dokumen <i>Crew List</i>	77
Lampiran 9	Dokumen <i>Shipper's Declaration</i>	

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Broken space, juga dikenal sebagai ruang yang hilang, yang diakibatkan karena muatan yang tidak dipadatkan kedalam palka. Alat bongkar muat yang tidak bisa memposisikan *bulldozer* ke dalam palka menjadi salah satu faktor dari *broken space*, faktor yang lain yaitu alat komunikasi yang digunakan antara pihak *shipper* kepada *quantity control*. *Broken space* terjadi pada muatan curah salah satunya adalah batubara. Batubara adalah salah satu hasil dari bumi yang tidak mengandung logam. Batubara dapat menghasilkan panas dalam jumlah besar. Batubara adalah endapan senyawa organik karbonan yang terbentuk secara alamiah dari sisa tumbuh-tumbuhan dalam kondisi bebas dari oksigen yang terjadi pada tekanan dan suhu tertentu dalam waktu yang cukup lama. Batubara memiliki tingkat kualitas tertentu dan mempunyai nilai ekonomis yang tinggi.

Pelayaran di Indonesia semakin meningkat dengan adanya *ekspor* dan *impor* barang dari dalam dan luar negeri. Hal ini mendorong banyak bermunculan, baik yang bergerak di bidang jasa maupun barang, dan industri jasa transportasi tidak terkecuali dalam hal keagenan pelayaran. Para pelaku usaha keagenan berlomba-lomba berupaya memenuhi kebutuhan dan keinginan pengguna jasa mereka begitupun dengan PT. Indo Dharma Transport. PT. Indo Dharma Transport merupakan perusahaan *International Shipping Agency and Logistic Service* yang bergerak dibidang keagenan dan

logistik. Perusahaan pelayaran yang menyediakan pelayanan keagenan kapal harus dapat memberikan pelayanan yang baik dan benar. Dengan banyaknya kapal asing yang masuk untuk diageninya, menandakan PT. Indo Dharma Transport (IDT) mempunyai pelayanan jasa yang baik, mulai dari kepengurusan dokumen dan keperluan kapal.

Menurut Suyono (2018:9) dijelaskan dalam penelitiannya, kapal adalah transportasi yang memiliki bentuk dan jenis tertentu, yang tenaga penggerakannya adalah tenaga angin, tenaga mekanik, yang digandeng maupun diderek, termasuk transportasi yang ditopang secara dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta peralatan terapung dan konstruksi mengapung yang tidak bergerak. Kapal induk adalah salah satu dari berbagai jenis kapal. *Mother Vessel* merupakan kapal induk yang menghubungkan dari pelabuhan utama ke dermaga tujuan dan memiliki daya dukung yang cukup besar. Sementara itu *feeder vessel* adalah kapal pertama dari dermaga induk ke dermaga berikutnya. *Mother vessel* memiliki kelebihan yaitu mempunyai daya angkut yang lebih besar dibandingkan dengan *feeder vessel*. Agen membuat pengajuan izin kedatangan dan keberangkatan kapal ditujukan ke instansi-instansi pelabuhan maupun bea dan cukai serta *husbanding (in and out clearance, imigrasi, kesehatan pelabuhan, dan sebagainya)*. Setelah kapal tiba di *loading point*, agen dan beberapa instansi terkait dengan kedatangan kapal seperti petugas imigrasi, kesehatan pelabuhan, dan agen melakukan *checking* dokumen. Selain itu, ada agen yang bertugas diatas kapal yang disebut *boarding agent* yang mana sebagai perwakilan dari agen pusat.

Boarding agent mempunyai tugas di atas kapal yaitu pembuatan laporan harian atau *daily report* tentang kegiatan yang berkaitan dengan proses pengangkutan batu bara dari *feeder vessel* ke *mother vessel* untuk dilaporkan ke kantor keagenan. Selain membuat laporan harian, *boarding agent* juga bertugas menanyakan kebutuhan kapal kepada kapten dan kemudian disampaikan ke kantor keagenan lokal. Langkah awal yang diambil oleh *boarding agent* adalah menyampaikan kepada *shipper* bahwa kapal yang dinaiki agen tersebut di agennya. Agen juga menyampaikan *loading plan* kepada *shipper*, selain menyampaikan hal tersebut agen juga meminta *barge schedule* dan menyampaikan kepada *foreman* dan *crew* kapal. Agen kemudian memberitahukan surat pernyataan (*letter of apointment*) kepada *Shipper* bahwa, yang mana kapal sudah siap untuk dimuat berdasarkan jadwal dan informasi yang telah agen peroleh.

Dalam pemuatan batu bara ke *mother vessel*, representative dibutuhkan dari agen lokal dalam melakukan pengawasan dari segala jenis kegiatan diatas kapal, khususnya kegiatan aktual pemuatan agar tidak terjadinya pemalsuan keterangan. Selain itu, diperlukan komunikasi yang baik dalam kegiatan pemuatan dengan pihak lain yaitu *shipper* selaku pihak yang memberikan informasi tentang muatan. Pada saat penulis melaksanakan praktek darat di PT. Indo Dharma Transport, penulis ditugaskan sebagai *boarding agent* yang bertugas untuk mengawasi segala jenis kegiatan diatas kapal. Penulis khususnya mengawasi aktual pemuatan batu bara di *loading point* muara berau Samarinda dengan sistem alih muat. Pengangkutan muatan di atas kapal

yang berbeda dengan rencana pemuatan sering terjadi dikarenakan kurangnya muatan yang berbeda atau tidak sesuai dengan rencana bongkar muat yang sebelumnya telah ditetapkan, sehingga kapal pengangkut muatan yang berbeda dengan rencana muat yang sudah ditetapkan. Tidak dilakukannya perataan muatan oleh *bulldozer* menyebabkan terjadinya kurangnya muatan dalam penanganan muat *bulk cargo* ketika proses muat berlangsung sehingga

muatan tidak maksimal masuk ke dalam palka, alat komunikasi yang digunakan oleh pihak *shipper* dan *quantity control* dalam menentukan ukuran batubara dan memilih alat bongkar muat menjadi suatu kendala, maka faktor – faktor pemuatan harus diperhatikan karena mempengaruhi kegiatan muat.

Keteraturan, sistematis, cepat, aman, sesuai dengan rencana yang disepakati sangat di harapkan dalam kegiatan bongkar muat. Namun faktanya saat penulis melakukan observasi di Muara Berau, Anchorage Samarinda, Kalimantan Timur, muatan batubara di MV. Guang Yuang mengalami *broken space*. Selama proses pemuatan penggunaan *ship loader* dari tongkang ke *conveyor* tidak ada permasalahan yang menghambat alur proses bongkar muat, namun saat proses *loading* selesai palka kapal sudah penuh, ternyata bahwa dalam perhitungan muatan *aktual* di atas kapal yang dilakukan oleh

surveyor terbukti bahwa muatan di atas kapal tidak sesuai dengan muatan yang ditentukan sebelumnya dan dalam hal ini penulis bertindak sebagai *boarding agent* di atas kapal. Tentu saja, ini membuat proses pemuatan tidak sesuai dengan rencana pemuatan yang telah ditentukan sebelumnya. Dengan kejadian tersebut, maka penulis tertarik untuk menuliskan dalam skripsi yang

berjudul “ Terjadinya *Broken Space* muatan batu bara pada MV. Guang Yuan di Muara Berau Anchorage Samarinda (Studi Kasus: MV. Guang Yuan)”

B. Fokus Penelitian

Pada penulisan karya ilmiah ini penulis hanya memfokuskan tentang terjadinya *broken space* muatan batubara pada MV. Guang Yuan di Muara Berau Anchorage Samarinda.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dan masalah yang telah di uraikan oleh peneliti di atas, maka perumusan masalah sebagai berikut:

1. Faktor apa yang mempegaruhi terjadiya *broken space* muatan batubara di MV. Guang Yuan?
2. Bagaimana upaya yang di lakukan untuk menghindari *broken space* muatan batubara di MV. Guang Yuan?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam penulisan skripsi ini, yaitu sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya *broken space* muatan batubara di MV. Guang Yuan.
2. Untuk mengetahui upaya yang di lakukan untuk menghindari *broken space* muatan batubara di MV. Guang Yuan.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Adapun manfaat dari hasil penelitian di PT. Indo Dharma Transport cabang Samarinda sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis

Sebagai sumbangsih ilmu pengetahuan pada penanganan muatan batubara dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan jika terjadi *broken space* muatan batubara.

2. Manfaat secara praktis

Sebagai bahan pertimbangan untuk mengambil keputusan oleh PT. Indo Dharma Transpot saat melakukan kegiatan bongkar muat agar *broken space* tidak terjadi lagi.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori diperlukan untuk menemukan teori yang diajukan sebagai acuan didalam penelitian yang relevan. Deskripsi teori berisi teori-teori yang terkait dengan topik penelitian. Dalam bab ini sang peneliti membuat deskripsi teori dengan tujuan untuk mendukung pembahasan mengenai terjadinya *broken space* muatan batu bara pada MV. Guang Yuan di muara berau *anchorage* Samarinda, maka penulis membuat skripsi ini berdasarkan buku refrensi dan pendapat dari ahli yang terpercaya.

1. *Broken Space*

Broken space, juga dikenal sebagai ruang yang hilang, yang diakibatkan karena muatan yang tidak dipadatkan kedalam palka, Alat bongkar muat yang tidak bisa memposisikan *bulldozer* ke dalam palka menjadi salah satu faktor dari *broken space*, faktor yang lain yaitu alat komunikasi yang digunakan antara pihak *shipper* kepada *quantity control*. *Broken space* terjadi karena kurang ahli dalam memuat, untuk itu perlu perhatian khusus baik perwira kapal maupun *foreman* yang hendaknya selalu mengadakan pemeriksaan pada saat proses pemuatan batu bara sehingga ruang muat dapat digunakan secara maksimal.

2. Muatan

Menurut Sudjatmiko (2015:64) Muatan adalah semua barang dan niaga yang diberikan kepada pengangkut untuk diangkut dengan

kapal laut, untuk diserahkan kepada orang atau barang di pelabuhan atau pelabuhan tujuan.

Arwinas (2013:35) mendefinisikan kargo sebagai setiap produk yang dapat dimuat ke kapal dan dipindahkan dari satu lokasi ke lokasi lain, termasuk hampir semua barang yang dibutuhkan orang dan yang dapat diangkut dengan kapal baik dalam bentuk barang jadi maupun bahan mentah. sebagai akibat dari prosedur terapeutik. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa muatan adalah sejumlah barang yang dikirim dari suatu tempat ke tempat lain.

Pada penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa muatan adalah barang jadi maupun barang menta yang di angkut dengan kapal dan dibawa dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.

Menurut Wahyu Ahung Prasetyo (2014:8) pengelompokan muatan berdasarkan jenis pengapalannya ada dua :

- a. Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*) adalah jenis muatan yang di muat dalam satu palka dan tidak tercampur dengan muatan yang lain, dimuat dalam jumlah besar dengan menggunakan kemasan tertentu.
- b. Muatan Campuran (*Heterogenous Cargo*) adalah jenis muatan yag di muat ke dalam palka dengan berbagai jenis muatan menggunakan kemasan dan juga dalam bentuk satuan.

3. Batubara

Menurut Irwandy (2014) menggambarkan batubara sebagai "emas hitam." Nama lain dari batu bara adalah batu hitam yang mudah terbakar.

Ini berasal dari pengamatan yang dilakukan oleh mereka yang hadir di lapangan, yang mengungkapkan perbedaan antara batu bara dan batuan di dekatnya. Definisi batubara bervariasi di antara para ahli dan ditemukan dalam berbagai publikasi dan sumber lainnya. Definisi ini lebih akurat dalam pengaturan industri karena mengacu pada batu yang, pada tingkat kualitas tertentu, memiliki nilai ekonomi. Pengertian Batubara adalah endapan zat karbon organik yang terbentuk secara alami dari limbah tumbuh-tumbuhan yang berasal dari tumbuh-tumbuhan, menurut Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara.

4. *Anchorage*

Beberapa kapal berada di pelabuhan *Anchorage* melakukan dokumen atau menerima layanan. Daerah ini biasanya terdapat di pelabuhan yang tidak jauh dari perairan. Definisi pelabuhan menurut Branch (2012:2) adalah tempat dimana kapal melakukan proses pemuatan atau membongkar muatan baik di tempat kapal berlabuh, dan juga termasuk tempat-tempat di mana kapal biasa menunggu giliran”. Definisi tersebut menjelaskan bahwa lokasi perairan untuk berlabuhnya kapal (*anchorage area*) digunakan untuk tempat kapal menunggu gilirannya untuk melakukan proses bongkar muat sebagai bagian dari fasilitas pelabuhan

Pada penjelasan di atas tidak semua jenis kapal dapat sandar pada dermaga, yang penulis alami saat melakukan observasi terhadap kapal

besar (*mother vessel*) dengan draft tinggi sehingga tidak bisa masuk ke area pelabuhan dikarenakan karakter perairan laut Indonesia yang dangkal.

5. Kapal Curah

Arti kata kapal curah dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan curah.

Pada skripsi ini penulis memfokuskan pada muatan curah batubara. Setiap kapal memiliki metode bongkar muat sendiri. Beberapa kapal melakukan proses bongkar muat menggunakan *crane* kapal sendiri yang biasa dikenal dengan *deck crane*, dan ada juga yang melakukan proses bongkar muat menggunakan *conveyor*, akan tetapi kapal pengangkut muatan lepas jarang menggunakan *deck crane* sebagai alat untuk melakukan bongkar muat. *Deck crane* mengacu pada perangkat bongkar muat yang dilengkapi dengan *boom* (lengan batang) dan dioperasikan oleh listrik. Pada setiap kapal curah *deck crane* ini memiliki kapasitas yang berbeda-beda, kapasitas ini dibedakan dari ukuran DWT *bulk carrier*, semakin besar DWT kapal maka semakin besar juga kekuatan *deck crane* yang dimiliki kapal. Dengan memiliki SWL yang lebih besar, kapasitas yang di punyai oleh *deck crane* ini juga akan lebih besar dan lebih cepat digunakan karena mampu mengangkat lebih banyak beban. Pada kapal lepas terdapat *deck crane* tipe boom ganda atau sering disebut tipe *double boom*. *Double boom* ini memiliki tenaga yang jauh lebih besar dibandingkan dengan *single platform crane* dalam proses pengangkatan barang atau kargo.

Namun pada kenyataannya, kapal pada saat melakukan proses bongkar muat menggunakan *conveyor* jauh lebih cepat dibandingkan dengan kapal yang menggunakan *deck crane*.

Menurut Ibester (*Bulk Carrier Practice: 2007*), Kapal curah dibedakan menurut ukurannya, yaitu:

a. *Handysize*

Kapal pengangkut curah dengan golongan bobot mati (DWT) mulai dari 10.000 hingga 50.000 ton. Tidak memungkinkan kapal dengan jenis ini dapat masuk ke semua pelabuhan di seluruh dunia dikarenakan dari *draft* kapal yang terlalu tinggi. Kapal dalam kategori ini dengan bobot mati kurang dari 30.000 ton disebut juga *handies*, sedangkan kapal dengan bobot mati antara 40.000 dan 60.000 ton disebut *handymax*.

b. *Lakesizes*

Lakesizes adalah kapal berjenis curah berukuran praktis dengan mempunyai bobot mati antara 20.000 dan 27.000 ton. Jenis kapal curah yang lebih besar yang dapat menggunakan jalur laut *St. Lawrence Seaway* yang membutuhkan *draft* maksimum kurang dari 7.925 m.

c. *Panamax*

Kapal *panamax* adalah kapal berjenis curah dengan ukuran lebar sekitar 32,2m yang bisa melewati Terusan Panama.

d. *Over-Panamax*

Kapal pengangkut curah dengan lebar melebihi pengangkut curah jenis Panamax dengan bobot mati 80.000 sampai 120.000 ton. Kapal pengangkut barang dengan ukuran besar yang dapat melewati kolam tertutup baru dan Terusan Panama.

e. *Capesize*

Capesize termasuk jenis kapal curah yang mempunyai bobot mati lebih dari 100.000 ton dan mampu masuk di pelabuhan di Teluk Richards, Afrika Selatan.

f. *Dunkerquemax*

Dunkerquemax termasuk jenis kapal curah terbesar yang mampu masuk di pelabuhan *Dunkerquei*, Perancis dengan bobot mati kurang lebih 170.000 ton.

6. *Transshipment*

“*Transshipment* peti kemas (*transshipment*) adalah kegiatan membongkar muatan dari kapal pengangkut pertama, menata dan menumpuknya di lapangan penumpukan, dan memuatnya kembali ke kapal. pengangkut kedua dalam pelayaran yang sama,” kata Menteri

Perhubungan Nomor: KM. 11 Tagun 2007 tentang Pedoman Penetapan Tarif Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas di Dermaga Konvensional Di Pelabuhan Pasal 1.

Dengan demikian *transshipment* dapat diartikan dengan proses pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal yang lebih besar, biasanya

transhipment dilakukan dengan alasan kapal besar atau *mother vessel* tidak bisa masuk ke pelabuhan tujuan. Dengan alasan tersebut biasanya *transhipment* dilakukan dengan cara memuat muatan di tongkang selanjutnya di lakukan alih muat di tempat alih muat (*loading point*) yang telah ditentukan. Menurut pengamatan penulis ada beberapa alasan dilakukanya *transhipment* yaitu dangkalnya kolam pelabuhan yang tidak memungkinkan masuknya kapal besar serta kurangnya fasilitas pelabuhan yang kurang memadai.

Transhipment juga dapat dilakukan di pelayaran sempit seperti di daerah sungai yang cukup dalam yang memungkinkan dilalui *tugboat* dan tongkang, hal ini dilakukan karena biaya yang dikeluarkan relatif lebih rendah dibandingkan harus mengangkut muatan hingga ke bibir pantai.

Pada saat kegiatan *transhipment* batubara di *loading point* ada beberapa pihak yang terlibat, yaitu:

a. Agen

Dalam penulisan skripsi ini penulis sebagai agen kapal yang mempunyai tugas dan fungsi sebagai perwakilan dari pihak *shipper* yang akan mengawasi dan membuat laporan di saat proses bongkar muat.

b. *Foreman*

Pelaksana dan penggendali kegiatan pemuatan batubara, *foreman* melakukan penyandaran *conveyor* ke lambung kanan *mother vessel*, dan membuat laporan kegiatan bongkar muat.

c. *Surveyor*

Surveyor adalah pihak yang menjadi perantara antara pemilik batubara (*shipper*) dan pembeli dalam hal kualitas dan kuantitas angkutan batubara. *Surveyor* hampir terlibat dengan seluruh proses *transshipment* batubara dari batubara digali sampai batubara sampai di kapal induk.

d. *Shipper*

Shipper adalah pemilik batubara yang akan bongkar dari tongkang dan dimuat ke *mother vessel* serta melakukan pengontrolan untuk menghindari terjadinya kurangnya batubara.

7. Tongkang

Menurut (KBBI), arti kata tongkang adalah sejenis kapal berukuran besar yang tidak mempunyai mesin dan berfungsi untuk mengangkut barang. Dari penjelasan tersebut penulis dapat simpulkan bahwa tongkang adalah sejenis perahu dengan kerangka kotak besar, yang digunakan untuk memindahkan barang muatan dan ditarik oleh *tugboat*. Tongkang tidak memiliki mesin seperti kapal secara keseluruhan. Kapal ini adalah kapal yang sangat kuat dan efektif untuk memindahkan batubara dalam

proses *transshipment* karena bentuknya yang sangat mendukung untuk dilakukannya alih muat.



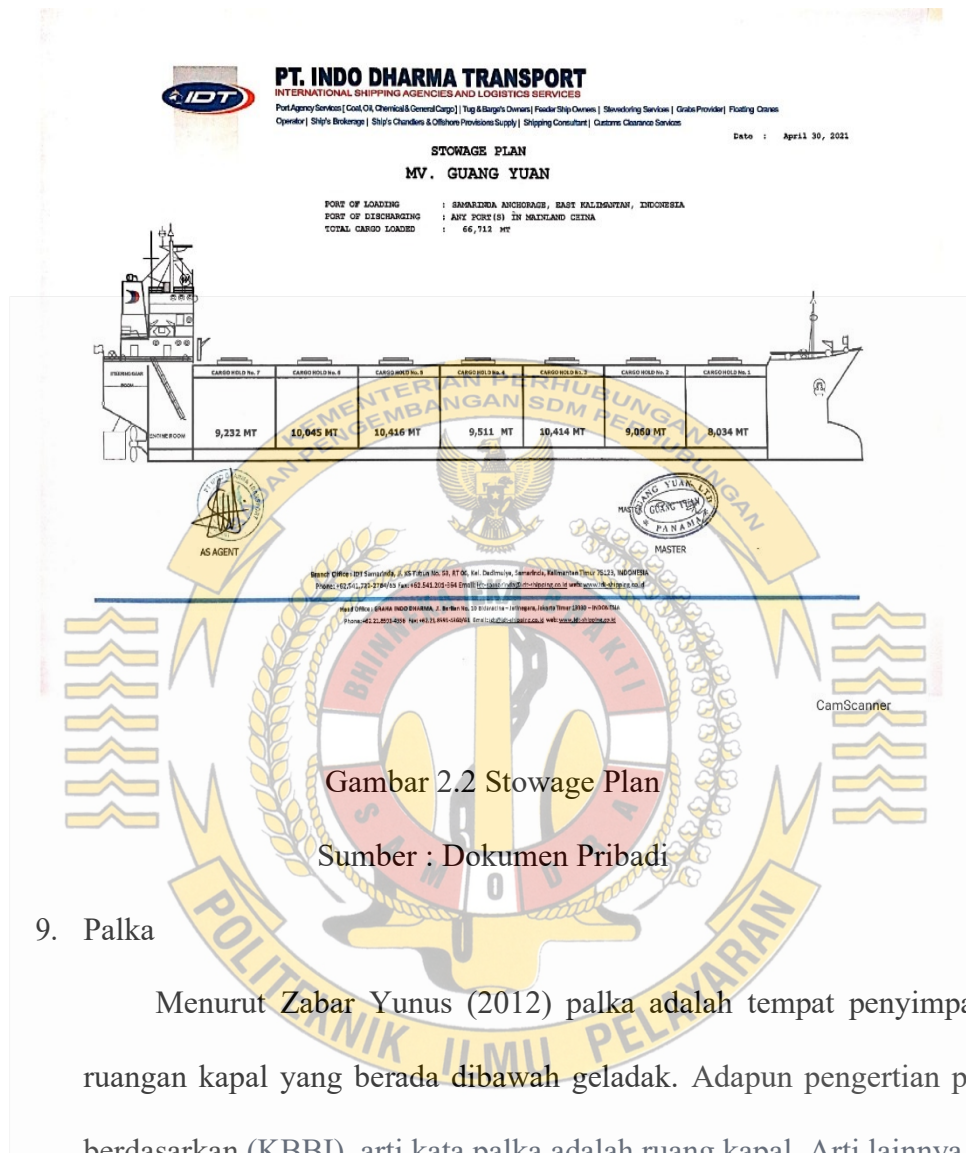
Gambar 2.1 Tongkang

Sumber : Dokumen Pribadi

8. *Stowage Plan*

Dalam melakukan pemuatan di atas kapal dibutuhkan dokumen yang dinamakan *stowage plan* untuk mengetahui hasil muatan yang sudah termuat. Menurut tim penyusun PIP Semarang (2012:142) *Stowage Plan* adalah rencana pengaturan kargo yang dibuat atau direncanakan sebelum dimulainya pemuatan kargo, untuk semua kargo di kapal. Rencana penyimpanan ini berisi nama pelabuhan tujuan, posisi, berat muatan di kapal. Penanggung jawab penyusunan rencana pemuatan di atas kapal adalah mualim satu yang berkoordinasi dengan pihak darat yaitu cabang

atau agen kapal, pemuat di lapangan dengan tujuan untuk memperhatikan stabilitas kapal.



Gambar 2.2 Stowage Plan

Sumber : Dokumen Pribadi

9. Palka

Menurut Zabar Yunus (2012) palka adalah tempat penyimpanan ruangan kapal yang berada dibawah geladak. Adapun pengertian palka berdasarkan (KBBI), arti kata palka adalah ruang kapal. Arti lainnya dari palka adalah lubang pada ruang kapal (tempat menyimpan barang-barang).

Dari pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa palka adalah suatu ruang yang berada di atas kapal yang memiliki fungsi sebagai tempat atau wadah untuk menampung muatan. Pada penulisan skripsi ini

saat penulis melakukan praktik darat palka digunakan sebagai tempat untuk penampungan barang yang berupa batubara.



Gambar 2.3 Palka kapal MV. Guang Yuan

Sumber : Data Pribadi

10. *Stockpile*

Menurut Aliyusra jolo (2017). *Stockpile* merupakan tempat penyimpanan sementara batubara setelah mengalami proses pengangkutan dari front penambangan sehingga tidak dapat dipastikan bahwa kualitas pada batubara dapat terjaga seperti aslinya setelah pengangkutan dari front penambangan.

Stockpile batubara adalah tempat yang digunakan untuk menyimpan batubara yang telah melalui proses pemecahan sebelum masuk ke mesin conveyor, *stockpile* jua digunakan untuk homogenisasi yaitu proses

penyamaan kualitas batubara melalui proses *blending* dan *mixing*.



Gambar 2.4 *Stockpile*

Sumber : <https://mark-wedell.com/projects/pt-borneo-indobara-coalmine-coal-2018>

11. *Jetty*

Menurut Bambang Triatmodjo (2010,213) *Jetty* adalah tanggul yang dibangun cukup jauh ke laut, dengan maksud agar ujung tanggul cukup dalam untuk menambatkan kapal. Tempat berlabuh ini terutama digunakan untuk tangki tambat, kapal LNG, tongkang batubara. Untuk menahan benturan kapal yang ditambatkan, dipasang dolpin penahan di depan *jetty*. Mooring dolpin digunakan untuk menambatkan kapal. Mooring dolpin diikat dengan jalan setapak (semacam jembatan kecil) yang berfungsi sebagai tempat petugas mengikat tali kapal ke dolpin.

12. *Bulldozer*

Bulldozer adalah salah satu jenis alat berat yang dan berfungsi untuk pemerataan material seperti tanah, pasir, kerikil yang memiliki kemampuan dorong atau tenaga yang tinggi. *Bulldozer* Bisa digunakan untuk menggali, mendorong, menggusur, meratakan, menarik beban, menimbun. Pada dasarnya bulldozer adalah alat yang menggunakan traktor sebagai penggerak utamanya, artinya traktor yang dilengkapi alat atau pelengkap tambahan dalam hal ini perlengkapan tambahannya adalah blade , sebenarnya *bulldozer* adalah jenis *dozer* yang mendorong lurus ke depan.



Gambar 2.5 *Bulldozer*

Sumber : Dokumen Pribadi

13. Conveyor

Menurut (KBBI), *conveyor* adalah suatu alat yang membawa atau mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan *belt* atau *rantai berjalan*. *Conveyor* adalah alat untuk bongkar muat barang, dimana *conveyor* tidak memiliki motor penggerak atau mesin dan penggerakannya dibantu dengan *tugboat*. *Conveyor* sendiri biasanya digunakan untuk mengangkut barang sehingga penggunaan *conveyor* pada muatan dapat dilakukan secara efektif dan dapat memindahkan batubara ke *mother vessel*.



Gambar 2.6 Conveyor

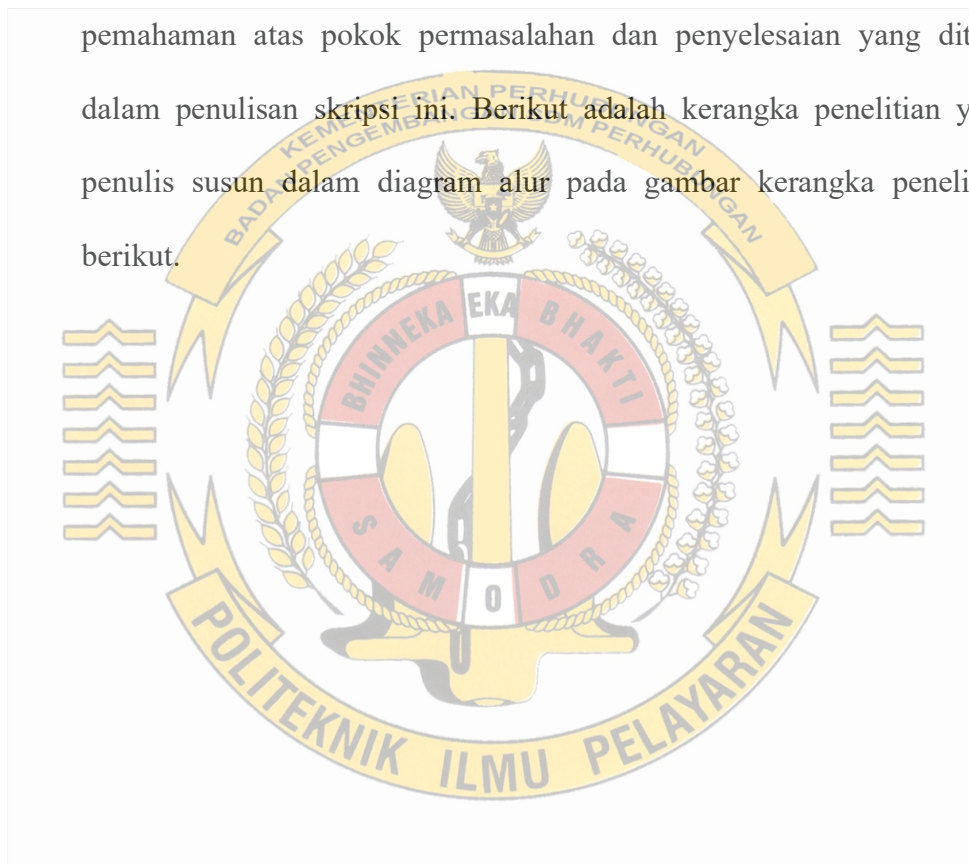
Sumber : Dokumen Pribadi

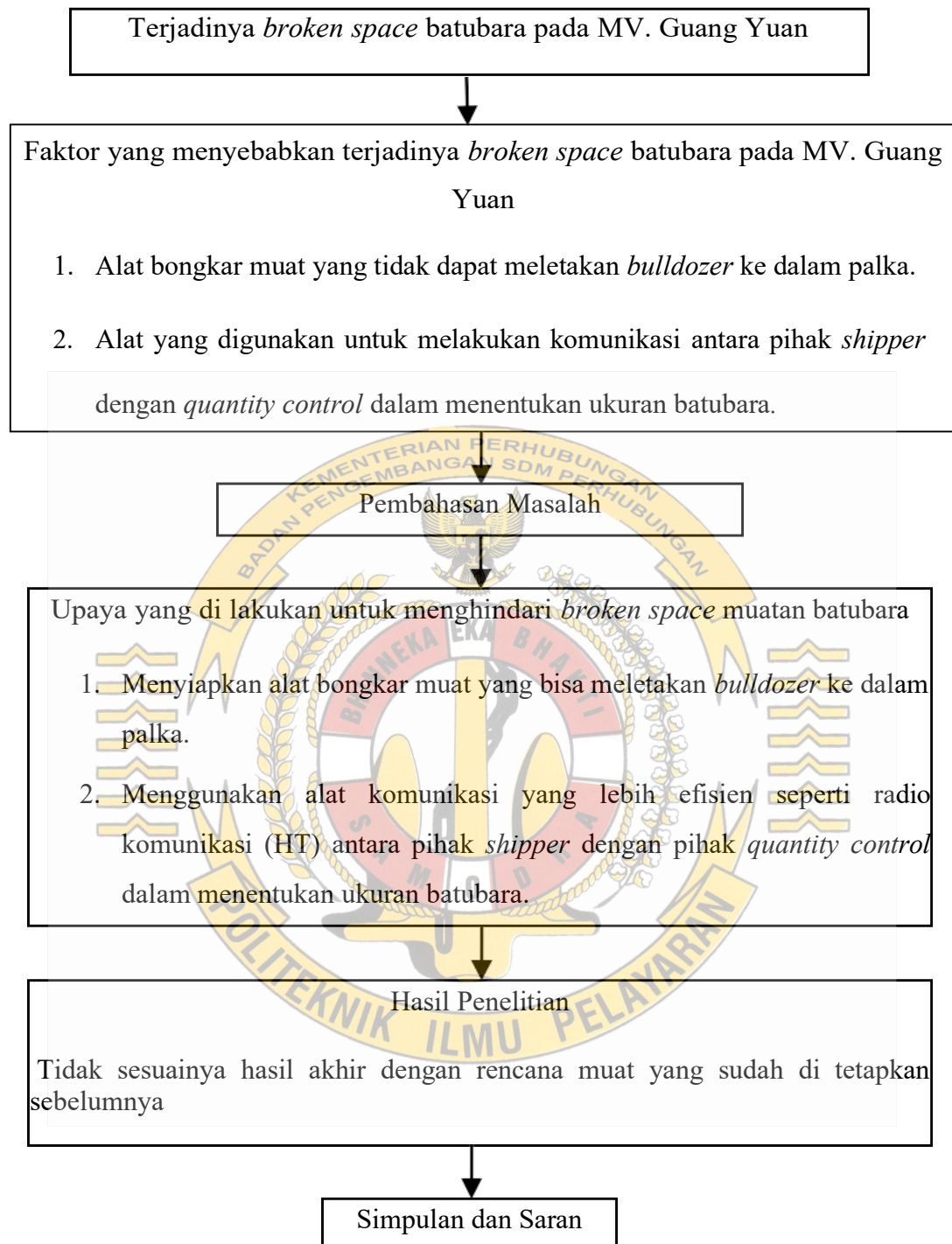
B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka penelitian adalah alur pemikiran penulis yang

menerapkan berbagai model konseptual dengan menghubungkan antara teori dan fakta lapangan yang telah diidentifikasi lalu dijadikan sebagai pokok permasalahan dalam penelitian yang disusun secara sistematis.

Setelah mempelajari pokok permasalahan yang sesuai dengan judul penelitian, maka disusunlah kerangka penelitian yang berupa bagan sederhana sebagai kerangka berpikir untuk pembaca dalam mendapatkan pemahaman atas pokok permasalahan dan penyelesaian yang ditulis dalam penulisan skripsi ini. Berikut adalah kerangka penelitian yang penulis susun dalam diagram alur pada gambar kerangka penelitian berikut.





Gambar 2.7 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan uraian pada hasil pembahasan terjadinya *broken space* muatan batubara pada MV. Guang Yuan di Muara Berau Anchorage Samarinda. Adapun kesimpulan sebagai akhir dalam penulisan skripsi ini.

Berikut kesimpulan yang dapat penulis sampaikan :

1. Faktor yang menyebabkan terjadinya *broken space*:

Alat bongkar muat yang tidak bisa meletakan *bulldozer* ke dalam palka sehingga tidak bisa membantu meratakan muatan dan kurangnya komunikasi yang baik antara *shipper* dengan *quantity control* untuk memilih *conveyor* yang bisa meletakan *bulldozer* ke dalam palka.

2. Upaya yang dilakukan untuk menghindari *broken space*:

Menyiapkan *conveyor* sebagai alat bongkar muat yang bisa meletakan *bulldozer* ke dalam palka dan menggunakan alat komunikasi yang efisien seperti radio telekomunikasi (HT) antara pihak *shipper* dengan pihak *quantity control* dalam menentukan ukuran batubara.

B. Keterbatasan Penelitian

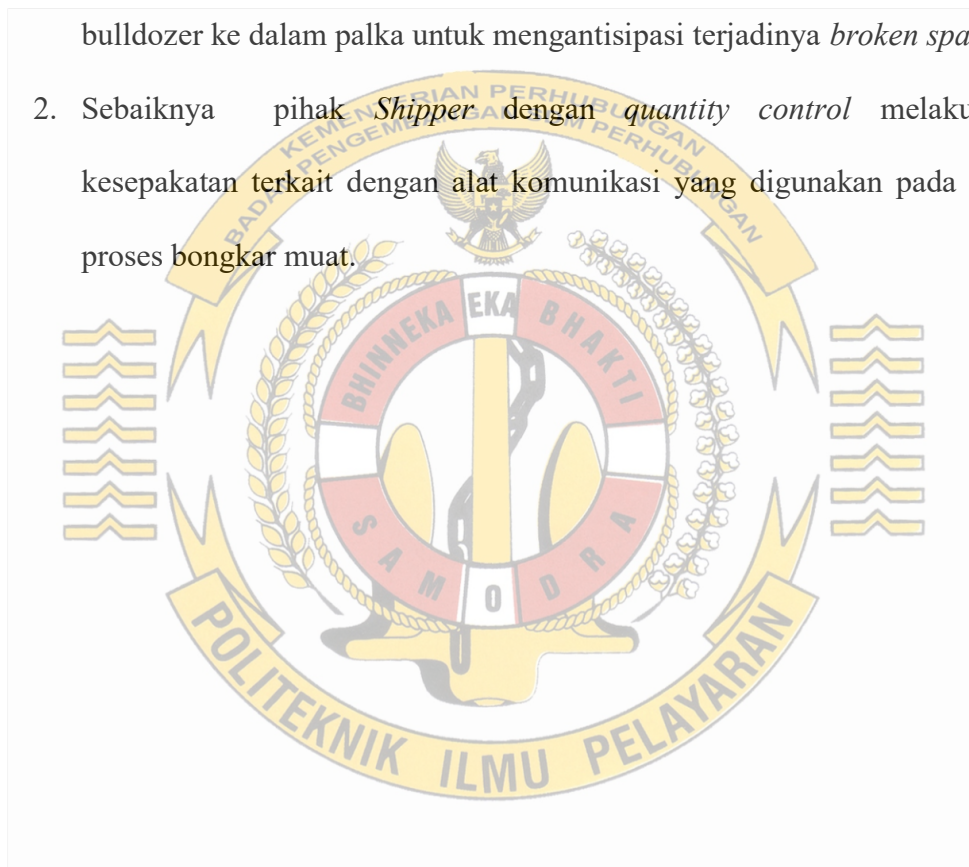
Berdasarkan penelitian yang penulis lakukan saat skripsi yang berjudul terjadinya *broken space* muatan batubara pada MV. Guang Yuan di Muara Berau Anchorage Samarinda. Terdapat beberapa keterbatasan yang dialami oleh penulis :

1. Keterbatasan penulis dalam melakukan penelitian terkait dengan masalah yang ada seperti kurang terampilnya buruh dalam melakukan pemuatan batubara sehingga menimbulkan *broken space*.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas , adapun saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya pihak *shipper* selalu memilih *conveyor* yang dapat meletakkan bulldozer ke dalam palka untuk mengantisipasi terjadinya *broken space*.
2. Sebaiknya pihak *Shipper* dengan *quantity control* melakukan kesepakatan terkait dengan alat komunikasi yang digunakan pada saat proses bongkar muat.



DAFTAR PUSTAKA

- Achyar Ekuin, W. (2019). *Penggunaan Meireikei dan Kinshikei Padaanime Pate no Yuusha no Nariagari (kajian pragmatik)* (Doctoral dissertation, Universitas Darma Persada).
- Andri Feriyanto (2015), *Teori Dan Praktikum Kegiatan Ekspor Impor Untuk Praktisi Logistik Dan Bisnis*.
- Andrew, J., & Erdiansyah, R. (2021). Analisis Pengaruh E-WOM, Online Review, dan Kualitas Informasi terhadap Minat Beli di Market Place Tokopedia. *Prologia*, 5(1), 127-134.
- Anugrah, Pratama Aryanto. *Analisis Faktor Penyebab Terhambatnya Proses Pembongkaran batu bara di MV. DK02*. diss. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2018.
- Herlina, H., Rusdiyani, I., & Atikah, C. (2022). Implementasi Pembelajaran Dalam Jaringan (Daring) Menggunakan Aplikasi Ispring Suite 8 di Taman Kanak-Kanak. *MENDIDIK: Jurnal Kajian Pendidikan Dan Pengajaran*, 8(1), 29-40.
- Susanti, R. M. (2021). Pengukuran Kinerja Organisasi. *Ekasakti Educational Journal*, 1(2), 313-319.
- Indrawati, J. K., Achmadi, A., & Okianna, O. Analisis Faktor Kesulitan Guru Bidang Studi Ekonomi Dalam Pelaksanaan Pembelajaran Kurikulum 2013. *Jurnal Pendidikan dan Pembelajaran Khatulistiwa*, 8(3).
- Irwandy, A. (2014). *Batubara Indonesia*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Jolo, Aliyusra. "Sistem Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Di Pt Pertamina (Persero) Terminal Bbm Kota Ternate." *DINTEK* 10.1 (2017): 30-36.
- KBBI (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. arti kata tongkang
- Menteri Perhubungan Nomor: KM. 11 Tagun 2007 tentang Pedoman Penetapan Tarif Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas di Dermaga Konvensional Di Pelabuhan.
- Octavia, I. L., Nufus, H., & Rizkyah, N. (2021). Modernisasi Pertanian Berdasarkan Kearifan Lokal. *Prosiding Konferensi Nasional Penelitian dan Pengabdian Universitas Buana Perjuangan Karawang*, 1(1), 882-887.

- Oetari, L. R., Gustini, E., & Tripermata, L. (2018). Pengaruh struktur kepemilikan manajerial dan kepemilikan institusional terhadap kebijakan hutang perusahaan studi kasus perusahaan manufaktur sub sektor otomotif terdaftar di bursa efek Indonesia. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Global Masa Kini*, 8(1), 50-55.
- Rahmi, D. W., Syahril, S., & Diana, K. (2020). *Penggunaan Kandoushi yang Menyatakan Perasaan Dilihat Dari Power dan Solidarity* (Doctoral dissertation, Universitas Bung Hatta).
- Rezki, M., Kholifah, D. N., Faisal, M., Priyono, P., & Suryadithia, R. (2020).
- Rahmi, D. W., Syahril, S., & Diana, K. (2020). *penggunaan kandoushi yang menyatakan perasaan dilihat dari power dan solidarity* (Doctoral dissertation, Universitas Bung Hatta).
- SA'AT, J. A. S. U. R. I. (2014). Kajian Daya Dukung Sumber Air Hujan Terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah (Rtrw) Kota Depok. *Jurnal Poli-Teknologi*, 13(1).
- Suyono (2018:9), Shipping pengangkutan intermoda ekspor impor melalui laut.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.
- Menurut Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 yang mengatur tentang kepabeanan.
- Zainal, N. F. (2020). Pengukuran, Assessment dan Evaluasi dalam Pembelajaran Matematika. *Laplace: Jurnal Pendidikan Matematika*, 3(1), 8-26.

LAMPIRAN

LAMPIRAN WAWANCAR

LAMPIRAN

Wawancara I

Wawancara dengan narasumber yang penulis lakukan untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya *broken space* muatan batubara dan upaya yang dilakukan untuk menghindari terjadinya *broken space* muatan batubara.

Narasumber : Foreman PT. Putra Lintas Mandiri

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti : “Selamat pagi pak, mohon ijin mengganggu waktunya sebentar.”

Narasumber : “Selamat pagi det, iya det ada yang bisa saya bantu?”

Peneliti : “Mohon ijin bertanya pak, Apakah alat bongkar muat mempengaruhi terjadinya *broken space* pak?”

Narasumber : “Ya, alat untuk bongkar muat mempengaruhi terjadinya *broken space* det, seperti halnya *conveyor* yang kita pake ini det”

Peneliti : “Ada apa dengan *conveyor* yang kita pake saat bongkar muat ini pak?”

Narasumber : “Masalah utama pada *broken space* ini adalah tidak dilakukannya *trimming bulldozer* dikarenakan *conveyor* tidak bisa memindahkan *bulldozer* ke dalam palka det sehingga muatan tidak bisa di ratakan det”.

Peneliti : “Lalu mengapa kita tidak memilih *conveyor* atau alat bongkar muat yang bisa memindahkan *bulldozer* ke atas palka pak?”

Narasumber : “Untuk masalah itu wewenang dari *shipper* det , saya sebagai *foreman* hanya bertugas membongkar muatan dari tongkang dan memuat kembali ke dalam palka dengan bantuan *conveyor*”

Peneliti : “Siap pak terimakasih atas informasi dan waktunya yang telah bapak berikan”

Narasumber : “Iya sama – sama dei”



Wawancara II

Wawancara dengan narasumber yang penulis lakukan untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya *broken space* muatan batubara dan upaya yang dilakukan untuk menghindari terjadinya *broken space* muatan batubara.

Narasumber : Shipper PT. Flame

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti : "Selamat siang pak mohon ijin mengganggu waktunya sebentar"

Narasumber : "Selamat siang det, ada perlu apa det?"

Peneliti : "Mohon izin pak saya tadi sudah bertanya kepada *foreman* mengenai faktor yang menyebabkan terjadinya *broken space* di MV. Guang Yuan ini pak, lalu saya mendapat informasi bahwa salah satu faktor yang menyebabkan *broken space* ini adalah alat untuk bongkar muat pak, apakah betul seperti itu pak?"

Narasumber : "Ya det memang betul, salah satu faktor yang menyebabkan kurangnya muatan ini dan mengakibatkan terjadinya *broken space* adalah alat bongkar muat"

Peneliti : "Siap pak, lalu *foreman* tadi juga menjelaskan bahwasanya pemilihan dari alat bongkar muat itu wewenang dari bapak"

Narasumber : “ Sebenarnya gini det, pernyataan itu sangat betul tetapi yang menjadi masalah utama itu saya sebagai pihak *shipper* yang berada di atas kapal sudah menginfokan kepada *quantity control* dan meminta *conveyor* yang bisa atau yang mampu memindahkan *bulldozer* ke dalam palka.”

Peneliti : “Mohon izin bertanya lagi pak, lalu mengapa kita tetap menggunakan *conveyor* ini pak?”

Narasumber : “Pihak *quantity control* memberikan informasinya terlambat det dikarenakan jumlah pengapalan yang sangat padat sehingga *conveyor* lain sudah di carter oleh *shipper* lain, jika kita menunggu *conveyor* sedangkan kapal yang mau kita muat sudah tiba bisa jadi mengakibatkan keterlambatan muat dan menyebabkan terjadinya *demurage* det”

Peneliti : “ Izin bertanya pak, lalu dari kejadian ini pihak mana yang dirugikan pak?”

Narasumber : “ Tentu saja yang dirugikan pihak *buyer* det dikarenakan batubara yang dibutuhkan di pelabuhan bongkar tidak sesuai dengan kesepakatan rencana pembelian akan tetapi dari pihak *shipper* juga mengalami kerugian untuk mengembalikan sisa batubara yang di dalam tongkang kembali ke *jetty* det”

Peneliti : “ Izin bertanya kembali pak, lalu bagaimana jalan keluar dari masalah *broken space* ini pak?”

Narasumber : “ Untuk jalan keluar yang kita ambil menerbitkan *restowage plan* det, dalam artian setelah dilakukan *final draft survey* dengan menghasilkan perhitungan akhir yang tidak sesuai dengan *tentative stowage plan* maka kita membuat *stowage plan* yang baru det.”

Peneliti : “ Siap pak terimakasih informasinya yang diberikan pak, sangat membantu bagi saya.”

Narasumber : “Siap det sama – sama”



LAMPIRAN DOKUMEN



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 Charters & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance services

Page 1 of 4

Time Sheet/Statement of Fact

Working Records

Name of Vessel	: MV. GUANG YUAN
Port of Loading	: SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
Port of Discharging	: ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA
Description of Goods	: INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
Quantity of Cargo Loaded	: 66,712 MT
Arrived at Muara Berau	: April 25, 2021 - 04.12 Hrs.
Free Practice Granted	: April 25, 2021 - 10.00 Hrs.
Notice of Readiness Tendered	: April 25, 2021 - 04.12 Hrs.
Notice of Readiness Accepted	: AS PER CHARTER PARTY
Commenced Loading	: April 27, 2021 - 13.30 Hrs.
Completed Loading	: April 30, 2021 - 21.35 Hrs.
Completed Final Draft Survey	: April 30, 2021 - 22.35 Hrs.
Completed Shipping Documents	: May 01, 2021 - 11.00 Hrs.
Time Departure/Sailed	: May 01, 2021 - 12.00 Hrs.

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
April 25, 2021 Sunday	Cloudy	04.12	Arrival Time at Pilot Station / NOR Tendered
		04.26	Pilot on Board
		05.24	Dropped Anchor at 1/point
		05.46	Pilot off Board
		09.00	Port Authority on board
		09.00 - 10.00	Inspection by Port Authority
		10.00	Free Pratique
		10.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting shipper schedule for ldg
April 26, 2021 Monday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting shipper schedule for ldg
		22.00 - 23.00	Initial Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
April 27, 2021 Tuesday	Cloudy	00.00 - 10.50	No ldg activity - Waiting shipper schedule for ldg
		10.50	1st Line CTS Bulk Java
		11.45	CTS Bulk Java aside at S/side
		13.30	1st Bg. Majestic 2701 aside at CTS Bulk Java
		13.30	COMMENCED LOADING #2 & #5 (Bg. Majestic 2701)
		14.30 - 14.40	Shited barge
		15.15 - 15.30	Transfer b/dozer to barge
		16.35	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Majestic 2701
		16.35 - 16.50	Pick up b/dozer from barge
		17.00	Bg. Majestic 2701 casted off
		17.40	2 nd Bg. Tanjung Medang VI aside at CTS Bulk Java
		17.40	Resumed ldg #2 & #5 (Bg. Tanjung Medang VI)
		18.00 - 19.00	All Stopped ldg - Meal Break
		19.00	Resumed ldg #2 & #5 (Bg. Tanjung Medang VI)
20.15 - 20.25	Shited barge		
20.45 - 20.55	Stopped ldg #2 & #5 Shifted to #3 & #6		

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@idh-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id



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

Page 2 of 4

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
April 27, 2021 Tuesday	Cloudy	20.55 21.25 - 21.40 22.25	Started ldg #3 & #5 (Bg. Tanjung Medang VI) Transfer b/dozer to barge Stopped ldg #3 & #6 - Finished cargo Bg. Tanjung Medang V
		22.25 - 22.40 22.50 23.35 23.35 24.00	Pick up b/dozer from barge Bg. Tanjung Medang VI Casted off 3rd Bg. Tanjung Medang III aside at CTS Bulk Java Resumed ldg #3 & #6 (Bg. Tanjung Medang III) Continued ldg to the next day
April 28, 2021 Wednesday	Cloudy	00.00 01.30 - 01.40 02.10 - 02.25 02.50 - 03.00 03.00 03.35 03.35 - 03.50 04.00 05.00 05.00 06.30 - 06.40 07.15 - 07.30 08.45 08.45 - 17.00 08.45 - 09.00 09.10 17.00 17.00 17.40 - 17.50 17.50 18.00 - 19.00 19.00 19.40 - 19.50 20.45 - 21.00 21.45 21.45 - 22.00 22.10 22.10 - 24.00	Continued ldg from last day Shifted barge Transfer b/dozer to barge Stopped ldg #3 & #6 Shifted to #4 & #7 Started ldg #4 & #7 (Bg. Tanjung Medang III) Stopped ldg #4 & #7 - Finished cargo Bg. Tanjung Medang III Pick up b/dozer from barge Bg. Tanjung Medang III Casted off 4th Bg. Majestic 3005 aside at CTS Bulk Java Resumed ldg #4 & #7 (Bg. Majestic 3005) Shifted barge Transfer b/dozer to barge All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Majestic 3005 No ldg activity - Waiting next cargo barge aside Pick up b/dozer from barge Bg. Majestic 3005 casted off 5th Bg. Tanjung Medang VII aside at CTS Bulk Java Resumed ldg #4 & #7 (Bg. Tanjung Medang VII) All stopped ldg - CTS Bulk Java shifted to #1 & #4 Resumed ldg #1 & #4 (Bg. Tanjung Medang VII) All stopped ldg - Ramadhan Meal Break Resumed ldg #1 & #4 (Bg. Tanjung Medang VII) Shifted barge Transfer b/dozer to barge All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Tanjung Medang VII Pick up b/dozer from barge Bg. Tanjung Medang VII casted off No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
April 29, 2021 Thursday	Cloudy Rain Cloudy	00.00 - 04.10 04.10 04.10 - 05.00 05.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside 6th Bg. Majestic 3002 aside at CTS Bulk Java No ldg activity - Heavy Rain Resumed ldg #1 & #4 (Bg. Majestic 3002)

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 2764/05 Fax +62 541 201 364 Email idt.samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id



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 Charters & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact Working Records

Page 3 of 4

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
April 29, 2021 Thursday	Cloudy	06.15 - 06.25	All stopped ldg - CTS Bulk Java shifted to #2 & #6
		06.25	Resumed ldg #2 & #6 (Bg. Majestic 3002)
		07.35 - 07.45	Shifted barge
		08.10 - 08.25	Transfer b/dozer to barge
		09.10	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Majestic 3002
		09.10 - 09.25	Pick b/dozer from barge
		09.35	Bg. Majestic 3002 casted off
		09.35 - 13.45	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		13.45	7 th Bg. Majestic 3006 aside at CTS Bulk Java
		13.45	Resumed ldg #2 & #6 (Bg. Majestic 3006)
		14.40 - 14.50	Stopped ldg #6 - Ship loader No.2 shifted to #5
		14.50	Resumed ldg #5 (Bg. Majestic 3006)
		15.20 - 15.30	Shifted barge
		15.05 - 16.00	All stopped ldg - CTS Bulk Java shifted to #3 & #7
		16.00	Resumed ldg #3 & #7 (Bg. Majestic 3006)
		16.15 - 16.30	Transfer b/dozer to barge
		17.35	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Majestic 3006
		17.35 - 17.50	Pick up b/dozer from barge
		18.00	Bg. Majestic 3006 casted off
		18.00 - 19.00	No ldg activity - Ramadhan Meal Break
		18.30	8 th Bg. Tanjung Medang V aside at CTS Bulk Java
		19.30	Resumed ldg #3 & #7 (Bg. Tanjung Medang V)
		20.30 - 20.40	All stopped ldg - CTS Bulk Java shifted to #3 & #5
		20.40	Resumed ldg #3 & #5 (Bg. Tanjung Medang V)
		21.20 - 21.30	Shifted barge
		22.10 - 22.25	Transfer b/dozer to barge
		23.00	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Tanjung Medang V
April 30, 2021 Friday	Cloudy	23.00 - 23.15	Pick up b/dozer from barge
		23.25	Bg. Tanjung Medang V casted off
		00.25	9 th Bg. Tanjung Medang 9 aside at CTS Bulk Java
		00.25	Resumed ldg #3 & #5 (Bg. Tanjung Medang 9)
		01.10 - 01.20	All stopped ldg - CTS Bulk Java shifted to #1 & #5
		01.20	Resumed ldg #1 & #5 (Bg. Tanjung Medang 9)
		04.20 - 04.35	Transfer b/dozer to barge
		05.35	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Tanjung Medang 9
		05.35 - 05.50	Pick up b/dozer from barge
		06.00	Bg. Tanjung Medang 9 casted off
		06.50	10 th Bg. Intan 7507 aside at CTS Bulk Java
		06.50	Resumed ldg #1 (Bg. Intan 7507)
		08.20 - 10.00	Stopped ldg #1 - Intermediate Draft Survey
		10.00 - 10.10	CTS Bulk Java shifted to #2
		10.10	Resumed ldg #2 (Bg. Intan 7507)
		10.20 - 10.30	Stopped ldg #2 - CTS Bulk Java shifted to #6
		10.30	Resumed ldg #6 (Bg. Intan 7507)
		11.30 - 11.40	Stopped ldg #6 - CTS Bulk Java shifted to #2

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

Shipper

As Agent

Master

Page 4 of 4

Time Sheet/Statement of Fact
Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS	
<u>April 30, 2021</u> Friday	Cloudy	11.40	Resumed ldg #2 (Bg. Intan 7507)	
		12.30 - 13.30	Stopped ldg #2 - 2 nd Intermediate Draft Survey	
		13.30 - 13.40	CTS Bulk Java shifted to #5	
		13.40	Resumed ldg #5 (Bg. Intan 7507)	
		13.50 - 14.40	Stopped ldg #5 - Transfer b/dozer to #6 for trimming	
		14.40 - 17.20	Trimming cargo #6 by b/dozer	
		17.20	Resumed ldg #6 (Bg. Intan 7507)	
		17.50 - 18.30	Stopped ldg #6 - Transfer b/dozer to #7 for trimming	
		18.30 - 21.15	Trimming cargo #7 by b/dozer	
		21.15	Resumed ldg #7 (Bg. Intan 7507)	
		21.35	COMPLETED LOADING	
		21.35 - 22.35	Final Draft Survey by Chief Officer & Surveyor	
		22.35 - 24.00	Waiting export documents	
<u>May 01, 2021</u> Saturday	Cloudy	00.00 - 07.50	Waiting export documents	
		07.50	Agent received export documents	
		07.50 - 08.50	Processing clearance ou at Harbour Master	
		08.50 - 10.20	Documents the way to vessel	
		10.20	Documents on board	
		11.00	Completed shipping documents	
		12.00	Vessel sailing	

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

Dokumen Time shett

Nomor : SL004.IDSRI.0421.000272
 Perihal : Rencana Kegiatan Bongkar Muat

Yth. Kepada
 Kepala Kantor Kesyahbandaran dan
 Otoritas Pelabuhan Kelas II Samarinda
 -
 di
 SAMARINDA

Berdasarkan Surat Penunjukan dari Perusahaan Angkutan Laut/Importir/Exportir/Pemilik Barang PT. IDT TRANS AGENCY
 Diberitahukan sebagai berikut:

1. Nama Kapal : MV. GUANG YUAN
2. DWT / GRT : 73414
3. Bendera : PA
4. Perusahaan Angkutan Laut/Agen : PT. INDO DHARMA TRANSPORT
5. Tiba Tanggal : 2021-04-25 04:00:00
6. Pelabuhan Asal / Tujuan : CHINA
7. Kondisi Angkutan :
8. Perusahaan Angkutan : PT. PUTRA LINTAS MANDIRITAMA
9. Rencana Bongkar :

NPWP Shipper / PBM	Klasifikasi Barang	Nama Barang	Jumlah Barang (Unit/Ton/M ³)	Sistem	Jumlah Buruh
--------------------	--------------------	-------------	--	--------	--------------

10. Rencana Muat

NPWP Shipper / PBM	Klasifikasi Barang	Nama Barang	Jumlah Barang (Unit/Ton/M ³)	Sistem	Jumlah Buruh
01.434.314.9-722.000	Curah Kering	BATUBARA	0 / 68,512 / 0	STS	25

11. Target Produktifitas :
12. Lama waktu bongkar muat : 3 Shift / hari
13. Lokasi : TERMINAL UMUM PTB MUARA BERAU LP I
14. Jumlah shift kerja dan Gang : 0 Shift 4 Gang

Demikian disampaikan untuk menjadi perhatian.

MENGETAHUI,
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II SAMARINDA
 KEPALA SEKSI LALA DAN USAHA KEPELABUHANAN

SAMARINDA,
 Perusahaan Bongkar Muat
 PT. FLAME

SAMARINDA

Dokumen Rencana Bongkar Muat

PRE-STOWAGE PLAN

VOY.NO. 004
LOADING PORT: SAMARINDA/INDONESIA
DISCH PORT: PUTIAN/CHINA
KIND OF CARGO: COAL
TTL CGO LDG: 68512 MT

STOWAGE FACTOR: 45.0 CU FT/MT

	7	6	5	4	3	2	1	
COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	GUANG YUAN
9.232mt	10.045mt	10.416mt	9.511mt	10.414mt	10.060mt	8.834mt		
100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		

HOLDWISE:

H#1	COAL	8.834.0	MT
H#2	COAL	10.060.0	MT
H#3	COAL	10.414.0	MT
H#4	COAL	9.511.0	MT
H#5	COAL	10.416.0	MT
H#6	COAL	10.045.0	MT
H#7	COAL	9.232.0	MT
TOTAL:		68.512.000	MT

TTL CARGO: 68512

DEP SAMARINDA draft Df=13.38m, Dm=13.48m Da=13.58m, (SG=1.025)

Disp:	80,722mt
Lightship:	9,832mt
Deadweight:	70,890mt
Constant:	400mt
Ifo:	913mt
Mdo:	130mt
BW:	700mt
FW:	200mt
SAG:	35mt
Max lodeable QTTY:	68,512mt

CH OFF: HOU SHUAILING FOREMAN:

MASTER OF MV. GUANG YUAN
CAPT: WANG GUOXIANG

GUANG YUAN LTD
GUANG YUAN
PANAMA

Dipindai dengan CamScanner

Dokumen Pre Stowage Plan MV. Guang Yuan



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

STATEMENT OF FACT

NAME OF VESSEL	MV. GUANG YUAN	DATE	APRIL 30, 2021
FLAG	PANAMA	PORT OF LOADING	SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	73,414 / 38,366	LAST PORT	GUANGZHOU, CHINA
NAME OF MASTER	CAPT. WANG GUOXIANG	NEXT PORT	ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

No	Activities	Time	Date	Bunker	Arrival	Departure
1.	Arrived at pilot station	04.12	April 25, 2021	FO	940,65 MT	940,65 MT
2.	Sea Pilot on board	04.26	April 25, 2021	DO	130,6 MT	125,8 MT
3.	NOR Tendered	04.12	April 25, 2021	FW	195 MT	170 MT
4.	Anchorage at Loading Point	05.24	April 25, 2021	BW	17,898 MT	558 MT
5.	Free Pratique Granted	10.00	April 25, 2021			
6.	Sea Pilot off board	05.48	April 25, 2021			
7.	Port Authority / Agent on Board	09.00	April 25, 2021			
8.	NOR Re-Tendered	-	-			
9.	NOR Accepted	(AS PER CHARTER PARTY)				
10.	Commenced Loading	13.30	April 27, 2021	Draft	4.2 M	13.227 MT
11.	Completed Loading	21.35	April 30, 2021	MEAN	5.5 M	13.495 MT
12.	Departure/Sailed	12.00	May 01, 2021	AFT	6.1 M	13.842 MT
13.	ETA Next Port	PM	May 05, 2021			
14.	Initial Draft Survey & Holds Cleanliness Inspection	April 26, 2021 - 22.00 - 23.00 Hrs.				
15.	Final Draft Survey	April 30, 2021 - 21.35 - 22.35 Hrs.				
16.	Total Cargo Loaded	66,712 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 : GIGAH INDO DHARMA, Jl. Beringin No. 10 Bidaracina - Jember, Jawa Timur 60133 - INDONESIA
Phone: +62 21 8591 4356 Fax: +62 21 8591 4360/61 Email: idt@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id

Dokumen Statement Of Fact



PT. ANINDYA WIRAPUTRA KONSULT
INDEPENDENT SURVEYOR & LABORATORY
COAL MINERALS OIL & GAS MARINE

BANDUNG • BANJARBARU • BATULICIN • SAMARINDA • TAMIANG LAYANG • TARAikan • JAMBI • PALEMBANG • BENGKULU • KENDARI

Jakarta
Springhill Office Tower Lantai 18, Jl. H. Benyamin Sudarto Padas D7
Blok DA, Pademangan Timur, Jakarta Utara 14410
Telp: +62 21 2260 6207

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY VESSEL

(SPKO No. :)

FMOP6 01.01.01
Rev 02 - 01 Nov 2018

Vessel Name: M.V. GUANG YUAN Cargo Description: COAL IN BULK
Client: PLATTE ASIA RESOURCES PTE LTD Light Ship / Constant: 9,832.000 / 300.024 MT
Loading Port: ATWARA, BERALI Date & Time of Initial: 26-04-2021 / 2200 = 2300 LT
Discharging Port: ANY PORT IN CHINA Date & Time of Final: 30-04-2021 / 2235 = 2235 LT

DRAFT STATEMENT

1. Foreward Draft

Portside

Starboard

Mean

Correction

Corrected

2. Aftward Draft

Portside

Starboard

Mean

Correction

Corrected

3. Fore and Aft Mean Draft

4. Midship Draft

Portside

Starboard

Mean

Correction

Corrected

5. Mean of Means

6. Quarter Mean of Means

7. Keel Correction

8. Quarter Mean of Means Corrected

9. Displacement

10. Trim Correction

1st Trim Correction

2nd Trim Correction

Trim Corrections

Trim

TPC

LCF

MTC

LBP

LBM

Density

La

Lm

Lt

11. Displacement Corrected for Trim

12. Density Correction

13. Displacement Corrected for Density

14. Total Deductible Weight

Ballast

Fresh Water

Fuel Oil

Diesel Oil

Others / LO

15. Net Displacement

16. Total Cargo Loaded / Discharged

PT. ANINDYA WIRAPUTRA KONSULT

[Signature]
ANINDYA
Attending Surveyor

RUDY TRIWIDAKDO

M. V. GUANG YUAN
[Signature]
Chief Draft Surveyor

INITIAL	FINAL
3.66	13.28
3.70	13.24
3.680	13.260
-0.129	-0.033
3.551	13.227
5.82	13.83
5.83	13.78
5.825	13.805
0.144	0.037
5.969	13.842
4.7600	13.5345
4.54	13.53
4.65	13.44
4.595	13.485
4.595	13.485
4.67150	13.56975
4.636250	13.497375
25,899.875	80,806.290

INITIAL	FINAL
-425.310	24.643
20.585	2.333
2.418	0.615
59.032	65.174
-6.436	1.328
15.210	26.646
216.000	216.000
191.542	191.542
1.0200	1.0200
12.900	12.900
-11.558	11.558

-404.725 26.976

25,495.150	80,833.266
-124.367	-394.309
25,370.783	80,438.957
15,238.759	1,795.050

10,132.024 78,643.907

66,712.883
cargo rounded to = 66,712 mt
Weight in Metric Tons (MT)
Remark: moderated sea ± 0.70 mtr.

Dipindai dengan CamScanner

Dipindai dengan CamScanner

Dokumen Final draft survey

Port: MUARA BERAU, INDONESIA
Date: 30th APR 2021

FM: MASTER OF M/V GUANG YUAN
TO: SHIPPERS AND CARGO CHARTERERS
TO: WHOM MAY CONCERN
RE: LAODING OF CARGO

LETTER OF PROTEST

Dear sirs,

Kindly please be advised that the topic vessel declared her cargo quantity was 68512mt of Coal in bulk. The vessel loaded in 66712mt of Coal, and loading was stopped by shore. As per agent's advice loading was stopped in accordance with shipper intructions. After completion of loading 66712mt, all cargo holds No.1 – No.7 remain slack, and all holds have enough space to accommodate more cargo and loadline mark is allowed to continue loading as well. Shipper are requested to provide at least 1800mt of cargo. Otherwise on behalf of time charteres of the vessel MV. Guang Yuan hold you responsible for broken space claim for 1800mt cargo.

Yours faithfully,



Master of m/v GUANG YUAN

Aknowledged By
Shipper/Agent:



CamScanner

Dokumen *Letter of protest*

SHIP'S PARTICULARS

1. GENERAL		2. COMMUNICATION		SHIPS COLOUR	
SHIP'S NAME	GUANG YUAN	INM-C TLX No.		Hull Colour	Black
TYPE OF SHIP	BULK CARRIER	INM-FB150 TEL No.		Chimney Colour	Grey & Red
IMO NUMBER	9218521	INM-FB150 FAX No.		Ex. Name	
FLAG	PANAMA	E-MAIL	guangyuan@diayuan.com	HAPPY CLIPPER	
PORT OF REGISTRY	PANAMA	3. PRINCIPAL DIMENSIONS		4. MAIN ENGINE	
CALL SIGN	3FNT8	L.O.A.	225.0 m	DU-SULZER TYPE: SULZER 7 RTA 48T	
OFFICIAL No.	53342 PEXT	L.B.P.	216.00 m	MCR: 8380 KW (11307 BHP) @ 111.0 RPM	
MMSI No.	3717 41000	BREADTH	32.26 m	NCR 7557 KW (10265 BHP) @ 110.0 RPM	
NAVIGATION	OCEAN GOING	DEPTH (mid)	19.20 m	5. DIESEL GENERATOR	
CLASSIFICATION	NK 010662	MAX HEIGHT	48.516 m	RADIATOR 2DK 20 X 3 sets	
KEEL LAID	09-Oct-2000	LIGHT SHIP	9,832 MT	420 KW (517 BHP) @ 900 RPM	
LAUNCHED	14-Feb-2001	Bridge to Bow	m	ELEC POWER GENERATION = 380 KW EACH	
DELIVERED	30 Mar 2001	Bridge To Stern	m		
OWNER	Guang Yuan Ltd	COMPANY ID No.			
ADDRESS	Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Republic of the Marshall Islands MH 96960.				
OPERATOR	Diya Yuan International Shipping Co. Ltd				
ADDRESS	Rm 1207, ICP North Tower, No. 1168 Xingang East Road, Haizhu District, Guangzhou, China				
BUILDER	Sumitomo Heavy Industries Limited, Japan	Hull No. S-1276			
P & I CLUB	The West of England				
HULL	PICC Property & Casualty Company Limited				
6. PROPELLER		7. HATCH COVER			
4 Blades, solid twin shrouds: DPA 6 260mm, Fixed Pitch: 400mm (at 0.7P)		WEATHER TIGHT TWO PANEL SIDE			
TONNAGE		ID NO.			
GROSS	38,366	NET	24,622		
INTERNATIONAL	39,909.17		36,665.45	No.	
SUEZ CANAL	126,998		31,731	No.	
PANAMA CANAL					
8. LOAD LINE		DRAFT (m)	D-W.T. (MT)	DISPL. (MT)	Freeboard (mm)
TROPICAL FRESH WATER (TF)		14.477	75,260	83,092	4,769
FRESH WATER (F)		14.188	73,406	83,238	5,058
TROPICAL (T)		14.160	75,304	85,136	5,026
SUMMER (S)		13.871	73,414	83,246	5,375
WINTER (W & WNA)		13.582	71,523	81,355	5,664
10. CARGO HOLDS		Capacity			
C.H.	TANK TOP (LXB (m))	Hold Dimension (LxWxH (m))	HATCH SIZE (LXB (m))	TANK TOP STRENGTH	GRAIN (m³)
1	16.29 x 13.36	28.534 mt/m²	11256.3	11,031.3	225.0
2	16.29 x 15.03	15.067 mt/m²	12817.1	12,621.9	195.2
3	16.29 x 15.03	26.802 mt/m²	12379.2	12,095.7	192.5
4	16.29 x 15.03	15.067 mt/m²	12118.9	11,935.4	183.5
5	16.29 x 15.03	26.802 mt/m²	13272.7	13,088.7	183.5
6	16.29 x 15.03	15.067 mt/m²	12199.5	12,010.0	183.5
7	16.29 x 15.03	26.802 mt/m²	11764.2	11,580.7	183.5
GRAND TOTAL				87,298.4	35,960.7
11. PROPULSION		SPEED (KNOTS)		SPEED (KNOTS)	
ENGINE ORDER	RPM	FULL LOAD	BALLAS	ENGINE ORDER	RPM
NAV. FULL AHEAD			DEAD SLOW		
FULL AHEAD			SLOW ASTERN		
HALF AHEAD			HALF ASTERN		
SLOW AHEAD			FULL ASTERN		
DEAD SLOW			EMERG. ASTERN		
12. TANK CAPACITY 100% (m³)		SPEED (KNOTS)			
F.O.T	23,878.0	L.S.G.O.	195.8	F.W	177.7
13. CARGO GEAR		SPEED (KNOTS)			
0.9 Ton x 3.0m R.O. HOSE & SUEZ BOAT HANDLING		4.0 Ton x 6.5m R. CRANE FOR PROVISION & ENGINE PARTS			
14. LAST DRYDOCK		03-Feb-14 @ Chongming, China; -Oct-2020 @ Shanhaiguan, China			

Dipindai dengan CamScanner

Dokumen Ships Particulars

IMO CREW LIST

		☒ ARRIVAL		☐ DEPARTURE		PAGE NO.1		
1.1. Name of ship: GUANG YUAN		1.2. IMO No: 9218521		1.3. Call Sign: 3FNT8				
2	Port of Arrival / Departure :	SAMARINDA		3. Date of Arrival / Departure: 2021.4.25				
4. Flag State of Ship :		PANAMA		5. Last Port of Call : GUANGZHOU				
6. No.	7. Family Name, Given Names	7.1 SEX	8. Rank or Rating	9. Nationality	10. Date and Place of Birth (yyyy/mm/dd)	11. Join date and place	12. No. of Passport w/ expiry dates (yyyy/mm/dd)	13. No. of Seaman w/ expiry dates (yyyy/mm/dd)
1	WANG GUOXIANG	MALE	CAPT	CHINA	1964.10.05 HEBEI	2020.12.30 SINGAPORE	EB6447165 2027.12.03	A00980133 2022.12.12
2	HOU SHUAILING	MALE	C/O	CHINA	1988.02.19 HENAN	2020.12.30 SINGAPORE	EJ2626744 2030.11.23	A90066851 2025.11.26
3	ZHANG FURONG	MALE	2/O	CHINA	1989.05.19 SHANDONG	2020.12.30 SINGAPORE	EJ1593619 2030.09.23	A01127378 2024.11.13
4	LIU YU	MALE	3/O	CHINA	1987.11.14 CHONGQING	2020.12.30 SINGAPORE	G57653670 2022.01.10	A00909803 2022.03.07
5	ZHOU YUCHENG	MALE	C/E	CHINA	1973.09.09 HUNAN	2020.12.30 SINGAPORE	EF8834116 2029.04.01	A01090906 2024.07.31
6	ZHANG GUANGXING	MALE	2/E	CHINA	1984.01.01 SHANDONG	2020.12.30 SINGAPORE	EB9278480 2027.12.28	A00899574 2022.03.01
7	FAN KAI	MALE	3/E	CHINA	1990.02.19 CHONGQING	2020.12.30 SINGAPORE	G58782224 2022.01.29	A00957461 2022.09.04
8	MA YUANFENG	MALE	M/M	CHINA	1983.06.16 GUANGDONG	2020.12.30 SINGAPORE	EJ2904454 2030.02.06	A00840953 2021.11.17
9	WANG XULI	MALE	E/E	CHINA	1980.12.22 SHANDONG	2020.12.30 SINGAPORE	E32880214 2023.11.14	A90067793 2025.11.30
10	LIU ZULIANG	MALE	BOSUN	CHINA	1969.10.13 FUJIAN	2021.04.16 GUANGZHOU	EB08915601 2028.07.25	A00944579 2022.12.27
11	HE DONG	MALE	CARP	CHINA	1975.05.23 HUBEI	2021.04.16 GUANGZHOU	EB1840438 2027.09.04	A00962732 2023.12.10
12	ZUO YANBIN	MALE	OFFICER	CHINA	1981.08.27 HENAN	2020.12.30 SINGAPORE	E28188693 2024.08.11	A01079093 2024.05.07
13	LU GUUUN	MALE	AB	CHINA	1982.06.06 SHANDONG	2021.04.16 GUANGZHOU	EG2124506 2029.05.04	A01087608 2024.05.27
14	CHEN DETE	MALE	AB	CHINA	1993.11.12 GUANGDONG	2021.04.16 GUANGZHOU	EH4674529 2029.10.09	A00866766 2024.10.18
15	ZHANG JIE	MALE	AB	CHINA	1998.10.02 HUNAN	2021.04.16 GUANGZHOU	EB4951760 2027.12.05	A00990040 2023.06.06
16	TAN BING	MALE	NO.1 CREW	CHINA	1967.01.28 SHANDONG	2020.12.30 SINGAPORE	EB8191232 2026.10.19	A01018365 2023.07.10
17	ZHOU JIANJUN	MALE	M/M	CHINA	1974.03.01 HUNAN	2021.04.16 GUANGZHOU	EC2453231 2028.01.31	A01122960 2024.12.05
18	LI HONGDA	MALE	M/M	CHINA	1999.08.29 HEILONGJIANG	2020.12.30 SINGAPORE	EB9480648 2028.01.01	A00980333 2023.01.08
19	CHEN GUOQING	MALE	M/M	CHINA	1993.10.21 JIANGSU	2020.12.30 SINGAPORE	E33825570 2023.12.04	A90064081 2025.11.17
20	HAN YANLING	MALE	COOK	CHINA	1979.08.11 HEBEI	2020.12.30 SINGAPORE	E36132190 2024.10.14	A00940159 2022.07.27
21	YANG JIABAO	MALE	D/C	CHINA	1999.09.27 HEBEI	2021.04.16 GUANGZHOU	EJ4087087 2031.03.01	A01104746 2024.11.07
22	WEI DEQI	MALE	D/C	CHINA	1999.08.25 GUIZHOU	2021.04.16 GUANGZHOU	EJ2445301 2030.12.28	A90079444 2026.01.06
23	ZHANG ZHIPENG	MALE	E/C	CHINA	1982.07.26 HEBEI	2021.04.16 GUANGZHOU	EJ3353600 2030.11.15	A90071762 2025.12.14

14 Date and Signature by Master, Authorized Agent or officer
MASTEI WANG GUOXIANG



Dokumen Crew List



PT Fajar Sakti Prima

Member of the Bayan Group

SHIPPER'S DECLARATION

This form meets the requirements of SOLAS 1974, Chapter VI, Reg 2 (for general cargo, cargo in cargo units, cargo carried in solid bulk) and the IMSBC Code, section 4.2.

General Information

Shipper PT. FAJAR SAKTI PRIMA KOMPLEK BALIKPAPAN BARU JL. MT. HARYONO BLOK D4 NO.9-10 RT.19 DAMAI BARU BALIKPAPAN SELATAN KOTA BALIKPAPAN, KALIMANTAN TIMUR, INDONESIA	Transport document number : 101/FSP-FMT/2021
Consignee : TO ORDER	Carrier : MV. GUANG YUAN
Name/means of transport : MOTHER VESSEL	Instructions or other matters
Port/place of departure : MU'ARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA	REFER TO IMSBC CODE
Port/place of destination : ANY PORT IN CHINA	

Cargo Information

General description of the cargo (For solid bulk cargo - type of material/particle size)	
Gross mass (kg/tonnes) : 65,000 +/-10%	Relevant special properties of the cargo (eg highly soluble in water. For solid bulk cargo, see Section 4 of the IMSBC Code)
General cargo :	
Cargo unit(s) : METRIC TONNES	
Bulk cargo : COAL	

Solid Bulk Cargo Information

BCSN : COAL		Group of the cargo ☐ Group A and B ☐ Group A ☒ Group B ☐ Group C * For cargoes which may liquefy (Group A and Group A and B cargoes)
Specification of bulk cargo (if applicable) :-		
Stowage factor : 44 CUBIC MT - WOG (without guarantee)		
Size crush coal : MM Size < 10MM : 50% Size (+50 MM) : 5% Size < 1MM : 10% Size 10 - 50MM : 35% Angle of repose :		
Trimming procedures: SPOUT TRIMMING		
If potential hazard - chemical properties: MHB		
☒ The Intended Cargo may Deplete Oxygen Concentration may corroded metal structure ☒ The Intended Cargo May create Flammable Atmosphere ☒ The Cargo loaded are not Harmful to the Marine Environment ☒ The Cargo may emit Methane ☒ The Cargo may self-heat, leading to spontaneous combustion		
Transportable moisture limit: 35%	Moisture content at shipment: 34%	Additional certificate(s) (if required) Certificate of moisture content and transportable moisture limit ☐ Weathering certificate ☐ Exemption certificate ☐ Other (specify):
EHS/HME (see Chapters 2.10 and 2.9.3 of the IMDG Code and MARPOL Annex V) Cargo residues must be disposed of in accordance with MARPOL Annex V EHS/Marine Pollutant ☐ Yes ☒ No Human Health Criteria Met ☐ Yes ☒ No ☐ Not available		
Note: Human Health Criteria data may not be available only until 31 December 2014. From 1 January 2013 Human Health Criteria data must be available.		

Declaration

I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and belief and can be considered as representative for the cargo to be loaded.		
Name/status, company/organization of signatory PT. FAJAR SAKTI PRIMA	Place and date JAKARTA, 16-04-2021	Signature on behalf of shipper

Shippers may deliver this declaration by fax or other electronic means. In any electronic transmission, where the signature of the declarant cannot be transmitted, full name of the declarant in capital letters must be provided on the form.

Jl. Wondolima, Kotabaru, Kutai Kartanegara - Kalimantan Timur
Kutai Kartanegara - Kalimantan Timur
Tel: (62-541) - 663689 Fax: (62-541) - 663689

Kabupaten Kutai Kartanegara - Kalimantan Timur
Tel: (62-542) 874 148 Fax: (62-542) 874 140

Dokumen Shipper Declaration

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 900/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2022**

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

Nama : RUSMADIKA SIDQI ALMASYIFA

NIT : 551811326753 K

Prodi/Jurusan : TALK

Judul : TERJADINYA *BROKEN SPACE* MUATAN BATUBARA
PADA MV. GUANG YUAN DI MUARA BERAU
ANCHORAGE SAMARINDA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 28 %* (Dua Puluh Delapan Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 22 Juli 2022

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

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

Lampiran Hasil Turnitin

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Rusmadika Sidqi Almasyifa
2. Tempat, Tanggal Lahir : Salatiga, 04 Februari 1999
3. NIT : 551811326753 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Perum Domas RT 02 RW 10 Blok IU-5 Sidorejo, Jawa Tengah, Indonesia.
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Rusmanto
 - b. Ibu : Peni Mastuti
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 09 Salatiga (2005 – 2012)
 - b. SMP Negeri 4 Salatiga (2012 – 2015)
 - c. MAN Salatiga (2015 – 2018)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2022)

9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)

Perusahaan : **PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

Alamat : Jl. KS. Tubun No.53, Dadi Mulya, Kec.
Samarinda ulu, Kota Samarinda Kalimantan
Timur, Indonesia 75242

Periode Praktik Darat : 10 Agustus 2020 – 09 Agustus 2021

