PENERAPAN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PENANGANAN LOP (*LETTER OF PROTEST*) OLEH *BOARDING AGENT* PT. INDO DHARMA TRANSPORT PADA MV. CL SEVEN ASAM-ASAM *ANCHORAGE*

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

RIZA INDRA SUKMA

NIT.551811337000 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN

PENERAPAN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PENANGANAN LOP (*LETTER OF PROTEST*) OLEH *BOARDING AGENT* PT. INDO DHARMA TRANSPORT PADA MV. CL SEVEN ASAM-ASAM *ANCHORAGE*

Disusun oleh:

RIZA INDRA SUKMA
NIT. 551811337000 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dosen Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 18 JULI 2022

Dosen Pembimbing I Materi	Dosen Pembimbing II Metodologi dan Penulisan
ROMANDA ANNAS A., S.ST, M.M	**PURWANTONO, S.Psi, M.Pd**
Penata (III/c)	**Penata Tk. I (III/d)**
NIP. 19840623 201012 1 005	**NIP. 19661101599703 1 002**

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

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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "PENERAPAN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PENANGANAN LOP (*LETTER OF PROTEST*) OLEH *BOARDING AGENT* PT. INDO DHARMA TRANSPORT PADA MV. CL SEVEN ASAM-ASAM *ANCHORAGE*,"

Nama : RIZA INDRA SUKMA

NIT : 551811337000 K

Program Studi : Tata Laksana Aangkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari JUM'AT, tanggal 29 JULI 2022

Semarang, 29 JULI 2022

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.ST, M.M	ROMANDA ANNAS A, S.ST, MM	FATIMAH, S.Pd, M.Pd.
Penata Tk. I (III/b)	Penata (III/c)	Penata, (III/c)
NIP. 19810103 201507 1 001	NIP. 19840623 201012 1 005	NIP. 19850518 201012 2 005

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

iii

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Riza Indra Sukma

NIT : 551811337000 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan Judul : "PENERAPAN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PENANGANAN LOP (*LETTER OF PROTEST*) OLEH *BOARDING AGENT* PT. INDO DHARMA TRANSPORT PADA MV. CL SEVEN ASAM-ASAM *ANCHORAGE*"

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, 29 Juli 2022

Hormat pernyataan,

RIZA INDRA SUKMA

NIT.551811337000 K

iv

MOTTO dan PERSEMBAHAN

Motto :

1. “Percayalah bahwa allah tidak akan memberikan ujian diluar batas kemampuan hambanya” (HR MUSLIM)
2. Sukses adalah saat persiapan dan kesempatan bertemu.

Persembahan:

1. Orang tua tercinta, Bapak Joko Dwiyanto dan Ibu Yuli Susanti
2. Teman-teman Angkatan 55 dan Mess ngikan
3. Anaes thasia pratiwi yang telah memberikan dukungan, semanggat dan motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Almamater PIP Semarang

PRAKATA

Alhamdulillah, puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga dapat menyusun dan menyelesaikan penelitian yang berudul "PENERAPAN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PENANGANAN LOP (*LETTER OF PROTEST*) OLEH *BOARDING AGENT* PT. INDO DHARMA TRANSPORT PADA MV. CL SEVEN ASAM-ASAM *ANCHORAGE"*

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta petunjuk dari berbagai pihak dengan penuh kesabaran dan keikhlasan. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyarnpaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Orang tua saya yag telah memberikan ilmu kedisiplinan, motivasi dan doa tiada henti.
2. Capt. Dian Wahdiana, MM.,selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Nurohmah, SE., MM selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepalabuhan.
4. Romanda annas a., S.ST, MM selaku Dosen Pebimbing Materi Skripsi.
5. Purwantono, S.Psi, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi

6. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Senior dan staff di PT. INDO DHARMA TRANSPORT Banjarmasin sewaktu saya praktek darat yang telah memberi semangat memotivasi untuk terus belajar sampai saat ini dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
8. Yang penulis banggakan teman-teman kasta kedu angkatan LV yang selalu memberikan semangat dan motivasi agar bisa sukses dan kelas KALK semester VIII, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
9. Teman dan sahabat yang tulus menyemangati dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis menjadi amalan yang akan mendapatkan balasan dari Allah SWT. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan pengetahuan yang baru serta bermanfaat bagi berbagai pihak.

Semarang,..29....Juli 2022

RIZA INDRA SUKMA
NIT.551811337000 K

vii

ABSTRAKSI

Sukma Riza Indra , 551811337000 K, 2022, "*PENERAPAN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PENANGANAN* LOP *(LETTER OF PROTEST) OLEH BOARDING AGENT PT. INDO DHARMA TRANSPORT PADA MV. CL SEVEN ASAM-ASAM ANCHORAGE*" Skripsi Program Studi TALK, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Dosen pembimbing: (I), Romanda annas a., S.ST, MM (II) Purwantono, S.Psi, M.Pd.

Kegiatan ekspor batubara di Kalimantan Selatan di dominasi oleh jasa angkutan lau, karena memiliki keuntungan biaya pengangkutan yang murah dengan kapasitas muatan relatif besar. Asam-asam *Anchorage* merupakan salah satu perairan di Kalimantan Selatan yang banyak di singgahi kapal untuk kegiatan bongkar muat batubara. Dalam pelaksanaan bongkar muat batubara sering terjadi sebuah insiden yang disebabkan oleh faktor manusia atau alam sehingga dapat menimbulkan *letter of protest*, dampak yang terjadi akibat timbulnya *letter of protest* saat *transhipment* batubara, dan upaya untuk mencegah terjadinya tubrukan antara *mother vessel* dengan tongkang saat *transhipment* batubara.

Metode pengumpulan data dari penelitian ini adalah observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Metode pengumpulan data yang dilakukan dari berbagai kegiatan diantaranya melakukan pengamatan secara langsung saat transhipment batubara di MV. Cl Seven, hasil wawancara dengan Nahkoda, *foreman* dan *Surveyor*, mengumpulkan hasil dokumentasi, dan membaca beberapa buku yang berhubungan dengan penelitian ini. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik analisis *fishbone analysis*.

Hasil penelitian yang dilakukan saat bongkar muat batubara sehingga menimbulkan *letter of protest* di sebabkan oleh tubrukan antara *mother vessel* dengan tongkang dikarenakan cuaca buruk sehingga tali *mooring* putus, kurangnya inspection pengecekan kondisi tali, kelalaian dan kecerobohan *foreman*, terjadinya tubrukan antara *mother vessel* dengan tongkang adalah kegiatan bongkar muat batubara menjadi terhambat dan menimbulkan klaim dari *shipowner*. Upaya untuk mencegah agar tidak terjadi tubrukan adalah, melakukan pengarahan terhadap seluruh pihak yang terlibat dalam kegiatan,dan *foreman* harus mengecek kondisi tali *mooring* sebelum proses bongkar muat dilaksankan

Kata kunci : *Letter of protest*, tubrukan, bongkar muat batubara

ABSTRACT

Sukma Riza Indra, 2022 "*PENERAPAN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR DALAM PENANGANAN (LOP) LETTER OF PROTEST OLEH BOARDING AGENT PT. INDO DHARMA TRANSPORT PADA MV. CL SEVEN ASAM-ASAM ANCHORAGE" Thesis, Port and Shipping Departement Study* Program, Diploma IV Program, Pip Semarang, Supervisior : (I), Romanda annas a., S.ST, MM (II) Purwantono, S.Psi, M.Pd.

Coal export activities in South Kalimantan are dominated by sea transportation services, because they have the advantage of low transportation costs with relatively large cargo capacity. Anchorage acids are one of the waters in South Kalimantan which are frequented by ships for loading and unloading of coal. In the implementation of loading and unloading coal, there are often incidents caused by human or natural factors that can cause letters of protest, the impact that occurs due to the emergence of letters of protest during coal transhipment, and efforts to prevent collisions between mother vessels and barges during coal transhipment.

Methods of collecting data from this research are observation, interviews, documentation, and literature study. Data collection methods were carried out from various activities including direct observation during coal transhipment in MV. Cl Seven, the results of interviews with Master, Foreman and Surveyor, collected documentation, and read several books related to this research. This study uses a qualitative descriptive method with fishbone analysis techniques.

The results of research conducted during loading and unloading of coal causing a letter of protest caused by a collision between the mother vessel and the barge due to bad weather so that the mooring rope broke, the lack of inspection of checking the condition of the rope, negligence and carelessness of the foreman, the occurrence of a collision between the mother vessel and the barge is an activity loading and unloading of coal is hampered and causes a claim from the shipowner. Efforts to prevent collisions are to direct all parties involved in the activity, and the foreman must check the condition of the mooring rope before the loading and unloading process is carried out.

***Keywoards** : Letter of protest, collision, loading and unloading of coal.*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i
HALAMAN PERSETUJUAN ii
HALAMAN PENGESAHAN iii
PERNYATAAN KEASLIAN iv
MOTTO dan PERSEMBAHAN v
PRAKATA vi
ABSTRAKSI viii
ABSTRACT ix
DAFTAR ISI x
DAFTAR TABEL xii
DAFTAR GAMBAR xiii
DAFTAR LAMPIRAN xiv
BAB I PENDAHULUAN 1
A. Latar Belakang Masalah 1
B. Fokus Penelitian 5
C. Rumusan Masalah 6
D. Tujuan Penelitian 6
BAB II KAJIAN TEORI 8
A. Deskripsi Teori 8
1. Pengertian Penerapan 8
2. Pengertian Standar Operasional Prosedur (SOP) 9
3. Pengertian Penanganan 11
4. Pengertian Letter Of Protest 12
5. Pengertian Perusahaan Pelayaran 14
6. Pengertian Keagenan 15
7. Anchorage point 22
B. Kerangka Pikir Penelitian 25
BAB III METODE PENELITIAN ..... **Error! Bookmark not defined.**
A. Metode Penelitian ..... **Error! Bookmark not defined.**

B. Tempat Penelitian .....**Error! Bookmark not defined.**
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan ..... **Error! Bookmark not defined.**
1. Data Primer .....**Error! Bookmark not defined.**
2. Data Sekunder.....**Error! Bookmark not defined.**
D. Teknik Pengumpulan Data .....**Error! Bookmark not defined.**
1. Metode Pengamatan (Observasi) .**Error! Bookmark not defined.**
2. Metode Wawancara (Interview) ..**Error! Bookmark not defined.**
3. Teknik Studi Dokumentasi .....**Error! Bookmark not defined.**
4. Studi Pustaka.....**Error! Bookmark not defined.**
E. Instrumen Penelitian .....**Error! Bookmark not defined.**
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....**Error! Bookmark not defined.**
1. Fungsi Diagram Fishbone.....**Error! Bookmark not defined.**
2. Kelebihan Diagram Fishbone .....**Error! Bookmark not defined.**
3. Teknik fishbone .....**Error! Bookmark not defined.**
G. Pengujian Keabsahan Data .....**Error! Bookmark not defined.**
BAB IV HASIL PENELITIAN .....**Error! Bookmark not defined.**
A. Gambaran Konteks Penelitian .....**Error! Bookmark not defined.**
1. Pemuatan Batubara di Asam-asam Anchorage.**Error! Bookmark not defined.**
2. Mother Vessel (MV. Cl Seven) ...**Error! Bookmark not defined.**
B. Deskripsi Data .....**Error! Bookmark not defined.**
C. Temuan .....**Error! Bookmark not defined.**
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....**Error! Bookmark not defined.**
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....61
A. Simpulan.....61
B. Keterbatasan Penelitian 61
C. Saran 62
DAFTAR PUSTAKA 64
LAMPIRAN.....66
DAFTAR RIWAYAT HIDUP 82

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu 24
Tabel 4.1 *Ship Particular*.....**Error! Bookmark not defined.**

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Dokumen pembuatan *letter of protest*.....13
Gambar 3.1 Kerangka Pikir Penelitian .....**Error! Bookmark not defined.**
Gambar 3.2 *Fishbone Analysis* .....**Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4.1 Gambaran umum saat proses bongkar muat batu-bara di Asam-asam anchorage.....**Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4.2 Kantor PT. Indo Dharma Transport (Banjarmasin) **Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4.3 *Letter of protest* (LOP) MV. Cl Seven..... **Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4.4 Tubrukan tongkang dengan *mother vessel*..... **Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4.5 Diagram *fishbone* .....**Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4.6 Kondisi tali *mooring* setelah putus ....**Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4.7 Kondisi lambung kapal yang robek ...**Error! Bookmark not defined.**

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara 66
Lampiran 2 *Document Letter Of Protest* 71
Lampiran 3 *Document Loading Mate's Receipt* 74
Lampiran 4 *Document Loading Shipping Order* 75
Lampiran 5 *Cargo Manifest* 76
Lampiran 6 *Stowage Plan* 77
Lampiran 7 *Authorization To Agents To Sign The Bill Of Lading* 78
Lampiran 8 Lambung Kapal yang Mengalami Kerusakan 79
Lampiran 9 *Mooring Line* yang Terputus 80
Lampiran 10 *Railing* yang Rusak 81

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki sumber daya alam yang melimpah terutama batubara, Pertumbuhan ekonomi Indonesia setelah krisis ekonomi, meningkatkan Indonesia menjadi negara berpenghasilan menengah (*iniddle income country*) dari negara berpenghasilan rendah (*lower income country*), dengan rata-rata Produk Domestik Bruto mencapai USD 3.500/kapita dari batubara. Batu bara merupakan pusat dari kebijakan energi Indonesia sejak akhir. (Deon Arinaldo, 2019)

Pada umumnya perdagangan ekspor impor batubara menggunakan jasa transportasi pelayaran niaga, meskipun pada kenyataanya kegiatan melalui usaha pelayaran mengandung resiko cukup tinggi. Namun demikian pada dasarnya pengunaan jalur angkutan laut lebih murah dan efektif dibandingkan dengan mengunakan jalur angkutan lainnya. Rencana kedatangan kapal atau keberangkatan kapal dan juga segala keperluan yang dibutuhkan oleh kapal diatur oleh Nahkoda kapal yang berkoordinasi dengan perusahaan keagenan. Sehingga pemilik kapal harus menunjuk salah satu perusahaan pelayaran yang berada di pelabuhan tertentu untuk melayani segala keperluan kapal selama berada di pelabuhan.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batasan-batasan tertentu sebagai tampat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut dapat dikatakan lebih sulit dan rumit bila dibandingkan dengan kegiatan bongkar muat di terminal angkutan darat. Sebagaimana harus diketahui bahwa kegiatan bongkar muat di pelabuhan laut harus melibatkan banyak pihak atau instansi terkait. Sebagai contoh untuk mengekspor barang dari pelabuhan laut dalam wilayah Republik Indonesia ke luar negeri, pihak-pihak atau instasi yang terlibat dalam kegiatan tersebut antara lain *Eksportir*, Bank, ekspedisi muatan kapal laut (EMKL), perusahaan bongkar muat (PBM), Bea dan Cukai, *Surveyor*, Asuransi, Karantina, *Importir* serta Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dan perusahaan pelayaran yaitu PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin.

Salah satu faktor penentu terciptanya arus barang adalah perusahaan bongkar muat sebagai salah satu penyedia fasilitas-fasilitas bongkar muat, baik berupa peralatan bongkar muat, tenaga bongkar muat sebagai pelaksana kegiatan bongkar muat yang semuanya itu memerlukan manajemen yang matang serta adanya dukungan dan kerja sama yang baik dari semua pihak yang terkait agar kelancaran kegiatan bongkar muat dapat tercapai. Kegiatan usaha bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang

dari dan ke kapal di Pelabuhan tertentu yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (PM 60 tahun 2014).

Di Pelabuhan Muara Asam-Asam, kegiatan proses muat batubara umumnya dilaksanakan dari tongkang dipindah ke kapal besar (*transhipment*), hal ini dilakukan karena *draft* kapal besar terlalu tinggi sehingga tidak memungkinkan untuk masuk ke alur sungai menuju ke *jetty* batubara. Pada saat kegiatan *transhipment* batubara, perusahaan bongkar muat sering melakukan kesalahan dalam prosedur pemuatannya baik sebelum, sesaat maupun sesudah melakukan proses bongkar muat batubara yang merugikan bagi pihak *shipowner*. Sehingga dari kesalahan tersebut akan banyak menimbulkan terjadinya insiden dalam melakukan kegiatan bongkar muat yang mengakibatkan terjadinya kerusakan (*damaged*) pada lambung kapal dan tidak jarang pihak nahkoda sampai mengeluarkan *letter of protest* (LOP)

Data pendukung yang dapat penulis kutipkan disini bahwa pada waktu penulis melaksanakan praktek darat di perusahaan PT. Indo Dharma Transport Banjarmasin yang bergerak di bidang keagenan. Pada saat itu penulis menjadi *boarding agent* di MV. Cl Seven pada tanggal 21 Januari 2021 kapal tiba di Pelabuhan Muara Asam-asam *Anchorage* untuk melakukan pemuatan batubara (*transhipment*) dengan total muatan 39,930 MT.

Sebelum melakukan pemuatan batubara maka pihak PBM menyiapkan segala sesuatu seperti (*Fender* , *Bulldozer* , Tali *Tross* dan *Crane* kapal) dan segala keperluan yang diperlukan untuk mendukung melakukan proses bongkar

muat batubara, di karenakan kapal terjadi *delay* muat atau *waiting cargo* untuk melakukan pemuatan, maka pada tanggal 31 Januari 2021 pukul 12.00 WITA baru di mulai untuk pemuatan pertama (*Commenced loading*) dengan sandar tongkang yang pertama yaitu tongkang "KANAYA" yang digandeng *tugboat* "KEITARO 1" yang membawa muatan batubara berjumlah 6,287 MT untuk di bongkar dan di muat di MV. Cl Seven.

Saat proses bongkar muat semuanya berjalan lancar namun tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan buruh, karena cuaca tidak dapat di tebak selalu dapat berubah atau dapat dikatakan tidak terlalu baik atau *bad weather*, Sampai dengan tongkang ke 5 yaitu tongkang MHKL 35 yang di gandeng *tugboat* LOTUS 27 sandar pada 06 februari 2021 pukul 07.20 WITA dan melakukan *transhipment* seperti biasanya, namun sempat berhenti pada pukul 11.15 WITA sampai dengan pukul 12.45 WITA karena gelombang yang tinggi sekitar 1,5 meter dan membuat tongkang bergerak tidak stabil, menunggucuaca yang kondusif dan kemudian di lanjutkan kembali ketika berjalanan sekitar 15 menit kembali di hentikan karena hujan dan cuaca yang buruk.

Pukul 13.30 WITA tali mooring pada bagian belakang tongkang putus dikarenakan tongkang terkena angin kencang dan ombak akibat cuaca yang buruk, juga kelalaian dari pihak perusahaan bongkar muat yang sebelumnya tidak melakukan pengecekan kondisi tali mooring tersebut, sehingga tali mooring bagian belakang tongkang yang terikat di buritan MV. Cl Seven tidak bisa menahan beban dari tongkang "MHKL 35'' yang masih terdapat muatan,

pukul 13.30 WITA terjadi insiden benturan atau tubrukan antara tongkang ‘’MHKL 25” dengan lambung kapal MV. Cl Seven yang mengakibatkan kerusakan pada lambung kapal yang cukup parah di antara palka nomor 4 dan nomor 5 Kemudian atas kejadian tersebut pukul 14.30 WITA tugboat ‘’LOTUS 27’’ membawa tongkang “MHKL 35’ untuk menjauh dari MV. Cl Seven.

Dari insiden tersebut kemudian semua pihak yang berada di atas kapal yaitu , Nahkoda perwakilan dari *ship owner*, Foreman perwakilan dari *Stevedore*, *Shipper on board* perwakilan dari *Shipper* dan *Agent on board* perwakilan dari perusahaan keagenan yang mengageni kapal tersebut. untuk melakukan perundingan atau pembicaraan atas kejadian yang telah terjadi, Setelah beberapa saat melakukan pembicaraan dan melihat dari berbagai aspek dan saksi yang mengetahui kejadian tersebut. Maka Nahkoda dari MV. Cl Seven membuat *Letter Of Protest* (LOP) yang akan menimbulkan klaim dari *shipowner*. pada umumnya klaim terjadi jika dari salah satu pihak merasa dirugikan dan kegiatan bongkar muat batubara tersebut menjadi lebih lama dan terhambat dari jadwal yang sudah di tentukan.

Berdasarkan latar belakang yang telah di uraikan di atas, penulis tertarik mengambil judul penelitian **“Penerapan standar operasional prosedur dalam penanganan *letter of protest* (LOP) oleh *boarding agent* Pt. Indo Dharma Transport pada MV. Cl Seven asam-asam *anchorage*.’’**

B. Fokus Penelitian

Fokus penulisan dalam penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui faktor penyebab dan menerapkan standar operasional prosedur dalam menangani

sebuah insiden tubrukan antara tongkang dan lambung kapal pada saat proses bongkar muat batubara di MV. Cl Seven yang mengakibatkan timbulnya LOP (*letter of protest*) dari Nahkoda kapal MV. Cl Seven.

C. Rumusan Masalah

Dengan memperhatikan latar belakang dan judul yang sudah ada, penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut :

1. Faktor apa yang menyebabkan timbulnya *letter of protest* (LOP) pada MV. Cl Seven ?
2. Dampak apa saja yang terjadi akibat timbulnya *letter of protest* (LOP) ?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan *boarding agent* dalam mencegah timbulnya *letter of protest* (LOP) ?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian merupakan hal yang sangat penting karena tujuan penelitian akan mempermudah dalam menganalisis guna menyelesaikan atau memecahkan masalah dan mengembangkan pengetahuan. Berdasarkan permasalahan yang disebutkan di atas, adapun tujuan-tujuan yang hendak dicapai oleh penulis, yaitu :

1. Untuk mengetahui dan mengidentifikasi penyebab timbulnya *letter of protest* (LOP) di MV. Cl Seven
2. Untuk mengidentifikasi dampak setelah terjadinya *letter of protest* (LOP)
3. Untuk mengetahui upaya-upaya apa yang dilakukan untuk menghindari timbulnya *letter of protest* (LOP)

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat penelitian menguraikan tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti sehingga dapat bermanfaat bagi semua pihak-pihak yang berkepentingan dalam penelitian ini. Manfaat penelitian ini dapat berupa :

1. Manfaat Teoritis

   Hasil penelitian ini dapat memberi sumbangan ilmu yang sangat berharga pada bidang klaim atau bongkar muat, saat kegiatan *transhipment* batubara. Sehingga dapat meningkatkan kegiatan bongkar muat batubara dan memperkecil terjadinya kesalahan supaya tidak mengakibatkan klaim dari *shipowner*.

2. Manfaat secara praktis

   Sebagai pedoman dan pertimbangan serta informasi bagi perusahaan keagenan terutama *boarding agent* yang ada di Indonesia apabila menghadapi masalah yang sama saat kegiatan bongkar muat batubara.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori dalam suatu penelitian merupakan uraian sistematis tentang teori dan hasil-hasil penelitian yang relevan dengan variabel yang diteliti, suatu deskripsi teori berisi tentang penjelasan terhadap variabel-variabel yang diteliti melalui uraian yang mendalam dan lengkap dari berbagai referensi. Dalam menelusuri pembahasan dan pengetahuan mengenai penanganan *letter of protest* dan faktor penyebab terjadi pada MV. Cl Seven, maka perlu diberikan penjelasan ataupun uraian yang terkait terhadap istilah yang berkaitan dengan pembahasan skripsi untuk mempermudah dan menyempurnakan penulisan pada skripsi ini sehingga dapat menjawab rumusan masalah yang diteliti secara teoritis.

1. Pengertian Penerapan

   Penerapan adalah pelaksanaan atau implementasi. Bentuk karyanya adalah menerapkan yang artinya melaksanakan atau mengimplementasikan. Penerapan adalah bentuk aksi nyata dalam melaksanakan rencana yang telah dirancang dengan matang sebelumnya. Menurut Van Meter dan Van Horn (2020; 65), Penerapan adalah Tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu, pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan

pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijaksanaan.

2. Pengertian Standar Operasional Prosedur (SOP)

Standar Operasional Prosedur atau biasa disebut dengan nama SOP merupakan suatu sistem yang dirancang guna menertibkan, merapikan, dan memudahkan suatu pekerjaan. SOP tersebut hadir dengan bentuk seperti dokumen yang berhubungan oleh prosedur yang dilaksanakan secara kronologis guna membantu kamu dalam menyelesaikan sebuah pekerjaan untuk mendapatkan hasil kerja secara efektif dari pekerja dengan biaya yang rendah.

Menurut Tjipto Atmoko (2021), Standar Operasional Prosedur (SOP) merupakan suatu pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator-indikator teknis, administrativ dan procedural sesuai tata kerja, prosedur kerja dan system kerja pada unit kerja yang bersangkutan.

a. Fungsi (SOP) Standar Operasional Prosedur

1) Konsistensi

Hal itu dikarenakan bahwa dengan kamu memberlakukan SOP secara konsistensi ketika mengerjakan segala tugas maupun aktivitas tertentu. Maka, konsistensi tersebut dapat mengurangi kemungkinan terjadinya masalah pada kualitas yang telah diberikan.

2) Reduksi Kesalahan

Standar Operasional Prosedur yang telah tertulis tersebut mencangkup serangkaian perintah atau instruksi untuk melaksanakan tugas. Selama tim kamu dan individu melaksanakan tugasnya sesuai dengan yang tertulis, maka terdapat peluang cukup besar untuk mengurangi kesalahan.

3) Komunikasi

Alasan suatu perusahaan membutuhkan SOP bagi tim maupun individu yaitu untuk kebutuhan komunikasi. Dengan evaluasi yang dilaksanakan pada prosedur operasi diperbarui, proses, dan setiap pembaruan yang membutuhkan pelatihan baru. Memperbarui SOP dengan memberikan sebuah metode yang digunakan untuk mengkomunikasikan perubahan proses kepada karyawannya.

b. Manfaat adanya (SOP) bagi perusahaan :

1) Keterbukaan Informasi

Salah satu SOP yang baik adalah dengan memberikan individu segala informasi kesehatan, keselamatan, lingkungan, dan operasional yang dibutuhkannya guna melaksanakan pekerjaan dengan baik dan benar.

2) Tetap Konsisten

Standar Operasional Prosedur juga akan memastikan bahwa operasi produksi dilaksanakannya tersebut harus secara konsisten. Hal itu dikarenakan guna menjaga pengelolaan kualitas proses dan produk.

3) Penyesuaian Jadwal

SOP memastikan bahwa suatu proses yang berlanjut tanpa adanya gangguan dan dapat terselesaikan sesuai dengan jadwal yang telah

ditentukannya. Serta dengan mengikuti SOP tersebut, dapat membantu kamu untuk menghindari pemadaman proses yang dikarenakan oleh kerusakan fasilitas atau kegagalan peralatan lainnya.

4) Kepatuhan Terhadap Hukum

SOP juga memastikan bahwa prosedur yang sudah disetujui tersebut wajib diikuti sesuai dengan peraturan perusahaan dan pemerintah. SOP yang telah ditulis dengan baik berperan guna memastikan bahwa peraturan pemerintah sudah dipenuhi. Standarisasi juga menunjukkan niat baik dari perusahaan untuk beroperasi dengan benar dan tepat.

5) Peningkatan Keterampilan Kerja

Standarisasi juga memiliki manfaat sebagai daftar periksa bagi rekan kerja yang mengamati kinerja guna memperkuat kinerja yang tepat. Proses memperhatikan sesama pekerja secara aktif berperan dengan satu pekerja yang lain pada semua aspek kinerja pekerjaan secara baik.

6) Pertimbangan Memperbaiki Keadaan

SOP juga berperan sebagai pemahaman mengenai tahapan-tahapan dalam proses peninjauan dalam investigasi kecelakaan. Meskipun kecelakaan tidak selalu menguntungkan, akan tetapi itu sebagai peluang untuk belajar bagaimana memperbaiki kondisi. SOP yang baik memberikan kamu dasar untuk mengawali penyelidikan kecelakaan.

3. Pengertian Penanganan

Penanganan berasal dari kata dasar tangan. Pada dasarnya suatu sistem penanganan secara baik dan benar adalah sesuai dengan prosedur dan yang dapat terlaksana dengan baik apabila kita menguasai sistem penanganan itu sendiri secara

keseluruhan. Penanganan terbaik atau yang paling menguntungkan adalah menjadikan paling baik. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kata penanganan memiliki arti proses, cara, perbuatan menangani. Dapat disimpulkan bahwa penanganan adalah suatu proses atau cara untuk melaksanakan atau mengatasi suatu kegiatan atau permasalahan dengan baik dan benar. Dalam skripsi ini penanganan yang dimaksud adalah *penanganan Letter Of Protest* pada saat bongkar muat di Mv. Cl Seven oleh *boarding agent* Pt. Indo Dharma Transport.

4. Pengertian *Letter Of Protest*

Pengertian *Letter of protest* pernyataan resmi dimana seseorang menyatakan keberatan pribadi atau ketidaksetujuan atas suatu Tindakan atau kejadian. Dapat berupa pernyataan tertulis, dibuat oleh notaris, atas dasar permintaan pemegang tagihan atau uang kertas dan menyatakan bahwa pada hari tertentu instrument itu disajikan untuk. Dan (misalnya) ditolak, pembayaran. Dalam pengiriman ada praktik luas menggunakan surat protes untuk mencatat perbedaan antara angka kapal dan pantai, dugaan adanya kandungan kerusakan atau kehilangan kargo, dan lain-lain.

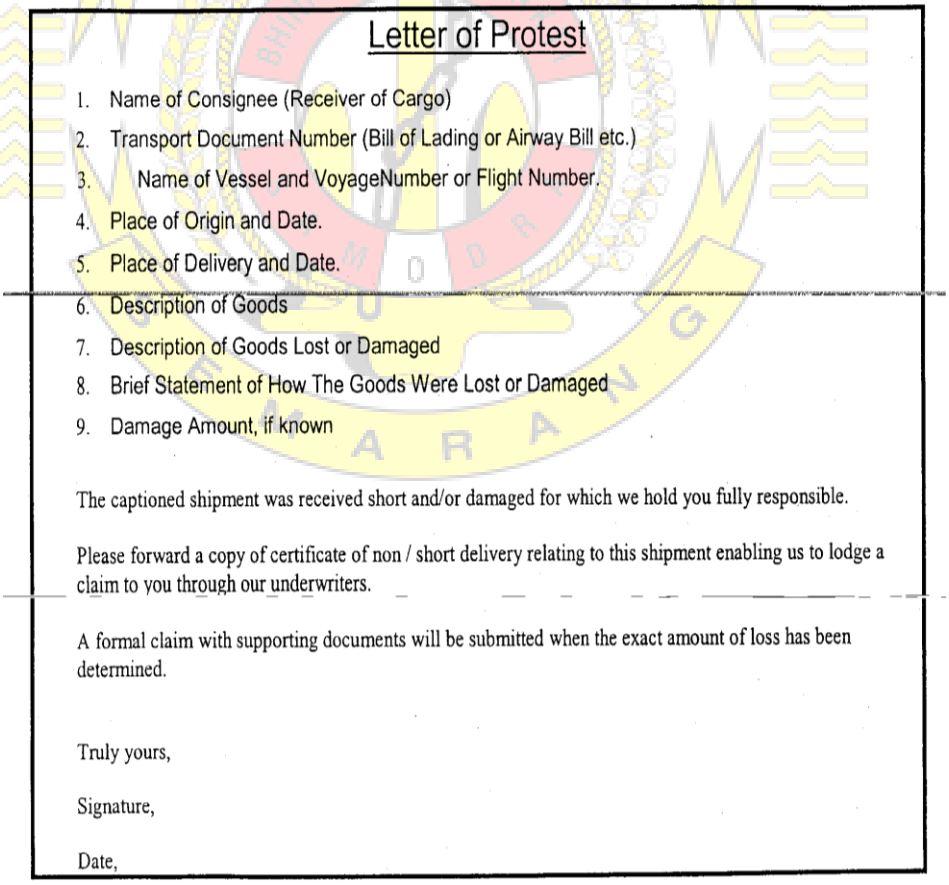
Protes juga dilakukan oleh nahkoda terhadap penyewakapal atau penerima barang barang, karena gagal memuat atau membongkar kapal sesuai dengan kontrak, atau dalam batas wajar atau penundaan yang di tentukan. di sisi lain, pedagang dapat membuat protes (yaitu surat protes) terhadap tuan, untuk kesalahan, karena tidak melanjutkan ke laut dengan pengiriman yang mesetinya, untuk tidak menandatangani *bill of lading* dalam bentuk adat, dan penyimpanngan lainya.

Kapan *Letter Of Protest* diterbitkan?

Alasan dikeluarkannya surat protes :

Keterlambatan/Insiden selama berlabuh/ tidak berlabuh.

a. Keterlambatan di terminal bongkar/muat (misalnya penundaan karena menunggu bea cukai atau izin imigrasi, menunggu *pilot*, *tug*, menunggu pesan untuk memulai muat/pengosongan, menunggu kapal lain selesai, menunggu hari, dan lainnya.
b. Kapal kelebihan beban/beban pendek menurut *Carter party* C/P.
c. Selisih antara *bill of lading* (B/L) dan angka kapal (kuantitas).
d. *Bill of lading* (B/L) tidak mencantumkan tanggal *Carter party* C/P, Pelabuhan pembuangan Bernama, jumlah kargo, lainnya.
e. Pemuatan lambat atas permintaan terminal.



Letter of Protest

1. Name of Consignee (Receiver of Cargo)
2. Transport Document Number (Bill of Lading or Airway Bill etc.)
3. Name of Vessel and VoyageNumber or Flight Number.
4. Place of Origin and Date.
5. Place of Delivery and Date.
6. Description of Goods
7. Description of Goods Lost or Damaged
8. Brief Statement of How The Goods Were Lost or Damaged
9. Damage Amount, if known

The captioned shipment was received short and/or damaged for which we hold you fully responsible.

Please forward a copy of certificate of non / short delivery relating to this shipment enabling us to lodge a claim to you through our underwriters.

A formal claim with supporting documents will be submitted when the exact amount of loss has been determined.

Truly yours,

Signature,

Date,

Gambar 2.1 Dokumen pembuatan *letter of protest*

5. Pengertian Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa penyediaan ruangan kapal. Penyediaan ruangan kapal menurut sifat usahanya dapat dibedakan menjadi :

a. Pelayaran tetap (*Liner Service*)
   1) Mempunyai trayek pelayaran dan perjalanan kapal tertentu dan teratur
   2) Mempunyai daftarangkutan yang tetap dan berlaku umum
   3) Mempunyai syarat dan perjanjian pengangkutan yang bersifat tetap dan berlaku umum
b. Pelayaran *Tramper*

   Pelayaran *tramper* merupakan bentuk usaha pelayaran yang bebas. Kapal-kapalnya tidak mempunyai trayek tertentu. Semboyannya adalah "*The flag follow thetrade*". (.Sudjatmiko, 2017 : 49). merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa penyediaan ruangan kapal. Menurut sifat usahanya penyediaan ruangan kapal bisa dikategorikan atas

a. Pelayaran tetap (*Liner Service*)
   1) Memiliki trayek pelayaran serta perjalanan kapal tertentu dan teratur
   2) Memiliki daftarangkutan yang tetap serta berlaku umum
   3) Memiliki syarat serta perjanjian pengangkutan yang sifatnya tetap serta berlaku umum
b. Pelayaran *Tramper*

Pelayaran *tramper* merupakan bentuk usaha pelayaran yang bebas. Kapal-kapalnya tidak mempunyai trayek tertentu.

Semboyannya adalah "*The flag follow thetrade*". (.Sudjatmiko, 20017 : 49).

"Adalah bentuk usaha pelayaran yang bebas. Kapalnya tak memiliki trayek tertentu. Semboyannya ialah '*The flag follow thetrade*'." (Sudjatmiko, 2017 : 49).

6. Pengertian Keagenan

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal)* dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. (Suyono, 2019:131).

a. Kegiatan keagenan

Apabila di Pelabuhan suatu perusahaan tak memiliki kantor sendiri, maka perusahaan pelayaran bisa menunjuk pelayaran lain yang terdapat di Pelabuhan itu dalam mengurus kapal. Penunjukan agen dilakukan melalui surat pengangkatan yang di sebut:

"*Letter of Appointment"* dari *principal* (pelayaran yang menunjuk). Beberapa batas tugas serta tanggung jawab agen ditetapkan pada surat perjanjian yang dinamakan "*Agency Agreement"*. "Pada agency agreement, umumnya juga telah tercantum besarnya komisi ataupun fee yang harus dibayarkan oleh principal kepada agen." (Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo 2019 : 145).

b. Fungsi Keagenan

Unit keagenan mempunyai sejumlah fungsi berikut:

1) "Menyusun program operasional keagenan menurut kebijaksanaan perusahaan, baik terhadap pelayanan *liner service* maupun *tramper*." (Hananta Soewedo, 2020 : 145).
2) Mengawasi jalannya penanganan/ pelayanan keagenan, baik yang sifatnya kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal datang serta berangkat kapal.
3) Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berhubungan dengan kegiatan fisik operasional ataupun yang terkait keuangan.
4) Memberi data serta evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan selaku masukan guna menentukan kebijaksanaan sebagaimana mestinya.

c. Macam – macam Agen

1) Keagenan Umum

Adalah perusahaan pelayaran yang terdapat di Indonesia, umumnya bertempat di wilayah Indonesia yang sudah ditunjuk perusahaan pelayaran asing guna menangani kapal selama di Pelabuhan Indonesia.

2) Sub Agen

Adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk agen umum guna melayani sejumlah kebutuhan kapal keagenannya di tiap Pelabuhan yang disingahi kapal tersebut dimana perusahaan tersebut berada.

3) Cabang agen

Adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Di dalam usaha pelayaran niaga dimana terdapat *liner* serta *tramper*, pelayaran *liner* akan menunjuk general atau *booking agent*, guna mengurus muatan serta kapalnya. Tramper akan menunjuk agen khusus (*special agent*) karena hanya

dipakai ketika kapalnya dicarter di suatu pelabuhan dimana kapal melaksanakan bongkar/muat. Saat menjalankan tugasnya di pelabuhan, agen yang ditunjuk disebut *Port Agent. Port Agent* yang ditunjuk di pelabuhan lainnya bisa menunjuk sub-agent untuk mewakilinya. *Port agent* tetap bertanggung jawab kepada principalnya. Apabila di suatu *charter party*, salah satu 13 pihak umpama pencarter sudah menunjuk agen guna mewakili kepentingannya, maka pemilik bisa menunjuk agen lain guna mewakilinya yang disebut *protecting agent*.

4) *Husbandary Agent*

Adalah agen yang ditunjuk *principal* guna mewakilinya di luar kepentingan bongkar/muat umpama hanya mengurus Anak buah kapal (ABK), Penyuplai (Supplier), perbaikan (Repair), dll.

5) *Boarding Agent*

Boarding agent petugas keagenan yang selalu berhubungan dengan pihak kapal. Umumnya yang pertama naik ke kapal ialah *boarding agent* saat kapal tiba serta terakhir meninggalkan kapal saat kapal akan berangkat.

6) *Broker*

Broker adalah agen di bidang perdagangan yang melakukan aktifitas membeli dan menjual barang untuk kepentingan principal (bisanya mengunakan nama principal), tetapi tidak mempunyai hak kepemilikan pada objek keagenan.

7) *Employee*

Employee yaitu orang yang di pekerjakan di bawah perjanjian pemberian pelayanan dan tunduk dibawah pengawasan dari pemberi kerja

dalam kaitanya dengan pekerjaan yang harus di lakukan. (Budi Santoso, 2020:16).

d. Tugas dan Kewajiban Agen

Agen perusahaan pelayaran bertugas mengurus seluruh kebutuhan kapal saat ada di pelabuhan. hal tersebut ditujukan supaya saat di pelabuhan kapal tak mengalami hambatan.

1) Tugas Keagenan

a) Menyediakan tempat untuk kapal bersandar dan melakukan kegiatan pembongkaran.

b) Menyelesaikan semua proses administrasi selama kapal dipelabuhan

c) Mencukupi kebutuhan kapal, misal air tawar dan bahan bakar.

d) Membelanjakan semua kebutuhan awak kapal.

2) Kewajiban Keagenan

a) Mengurus kepentingan kapal yang diageninya selama kapal berada di pelabuahan.

b) Bertanggung jawab terhadap semua biaya (*Disburstment*) yang berkaitan dengan kegiatan kapal yang di ageninya selama di pelabuhan.

3) Tugas *General Agent* Secara garis besar, tugas general agent ada dua jenis, yaitu tugas pengurusan perizinan dan tugas koordinasi. Adapun tugas koordinasi meliputi:

a) Koordinasi operasi dan pemasaran Koordinasi operasi adalah tugas untuk memastikan bahwa pembongkaran/pemuatan kapal dikerjakan dengan baik oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu, tugas koordinasi juga termasuk memastikan bahwa bahwa ketika kapal masuk ke tempat sandar pelabuhan, pelaksanaan pandu dan kapal-kapaltunda dilakukan dengan baik. Sedangkan koordinasi pemasaran adalah fungsi *general agent* untuk mencarikan muatan, mengumpulkan kedatangan kapal, hubungan dengan armada pemasaran (*market forces*) dan sebagainya.

b) Koordinasi keuangan Koordinasi keuangan merupakan tugas *general agent* untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama berada di pelabuhan. karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka bagian disbursement bertugas menyelesaikan tagihan-tagihan yang belum diselesaikan. Dengan demikian agen memerlukan *advance money* yang cukup besar , terutama untuk kapal-kapal *tramper*, karena kemungkinan tidak akan singgah lagi di pelabuhan tempat agen berada.

c) Penunjukan sub-agen/agen mengumpulkan *disbursement* pengeluaran kapal bagian *disbursement* mengumpulkan segala tagihan selama kapal di pelabuhan dan sesudah pemerangkatannya. Tugas ini biasanya di awasi oleh bagian operasi dan keuangan.

1) Tugas Keagenan

a) Memberikan tempat bagi kapal bersandar serta melaksanakan kegiatan pembongkaran.

b) Menyelesaikan seluruh proses administrasi saat kapal di pelabuhan

c) Mencukupi kebutuhan kapal, misalnya air tawar serta bahan bakar.

d) Membelanjakan seluruh kebutuhan awak kapal.

2) Kewajiban Keagenan

a) Mengurus kepentingan kapal yang diageninya selama kapal ada di pelabuhan.

b) Bertanggung jawab pada seluruh biaya (*Disburstment*) yang berhubungan dengan kegiatan kapal yang diageninya selama di pelabuhan.

3) Tugas *General Agent* tugas general agent secara garis besar ada dua, yakni bertugas mengurus perizinan serta tugas koordinasi. Adapun tugas koordinasi mencakup:

a) Koordinasi operasi serta pemasaran yakni bertugas guna memastikan bahwasanya pembongkaran/pemuatan kapal dilaksanakan secara baik oleh perusahaan bongkar muat. Selain itu, tugas koordinasi juga memastikan bahwasanya bahwasanya saat kapal masuk ke tempat sandar pelabuhan, pelaksanaan pandu serta sejumlah kapal tunda dijalankan dengan baik. Sementara koordinasi pemasaran adalah fungsi *general agent* guna mencarikan muatan, mengumpulkan kedatangan kapal, berhubungan dengan armada pemasaran (*market forces*) dan sebagainya.

b) Koordinasi keuangan ialah tugas general *agent* guna mengumpulkan serta mencatat seluruh pengeluaran kapal saat di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan seringkali terlambat, maka bagian disbursement bertugas menyelesaikan sejumlah tagihan yang belum terselesaikan.

Dengan begitu agen membutuhkan *advance money* yang cukup besar, utamanya bagi sejumlah kapal *tramper*, dikarenakan kemungkinan tak akan singgah lagi di pelabuhan tempat agen berada.

c) Penunjukan sub-agen/agen mengumpulkan *disbursement* pengeluaran kapal bagian *disbursement* mengumpulkan seluruh tagihan selama kapal di pelabuhan lalu setelah pemberangkatannya. Tugas tersebut umumnya diawasi bagian operasi serta keuangan.

4) Tugas Sub-Agent atau Agent ada dua, yakni pelayanan kapal (*ship's husbanding*) dan operasi keagenan (*cargo operation*). Tugas-tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal dan sebagaimya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar dan muat, *stowage*, *lashing*, dan dokumen muatan. mendefinisikan prosedur sebagai suatu rangkaian metode yang telah menjadi pola tetap dalam melakukan suatu pekerjaan yang saling terkait satu sama lainnya. Pemberian tanda dengan suling hanya dilakukan atas perintah nahkoda.

5) *Received for shipment Bill Of Lading* yang memperlihatkan bahwasanya barang-barang telah di terima oleh perusahaan pelayaran untuk di kapalkan, tetapi belum benar-benar di muat atau di kapalkan pada batas waktu yang di tetapkan *letter of credit* L/C yang bersangkutan.

6) *Shipped on bard* B/L yang dikeluarkan jika perusahaan perkapalan yang bersangkutan bahwasanya barang yang akan dikirimkan benar-benar sudah ada atau dimuat di kapal.

7) *Short from* B/L B/L yang hanya mencantumkan catatan singkat terkait barang yang dikapalkan (tak termasuk sejumlah syarat pengankutan)
8) *Long from* B/L B/L, memuat semua persyaratan pengangkutan secara detail.
9) *Through* B/L B/L dikeluarkan jika terjadi transhipment karena tak tersedianya jasa langsung ke pelabuhan tujuan.
10) *Combined Tranport* B/L B/L yang dipergunakan saat terjadi *transhipment* dilanjutkan dengan pengangkutan darat.
11) *Charter Party* B/L B/L digunakan jika pengangkutan barang mempergunakan "*Charter*" (sewa borongan sebagian/ sebuah kapal)
12) *"Liner* B/L B/L yang dikeluarkan guna pengangkutan barang dengan kapal yang sudah dimiliki jalur perjalanan serta persinggahan yang terjadwal dengan baik." (Andri Feriyanto. 2020:55).
13) Rencana Pola Trayek (RPT) Rencana Pola Trayek ialah surat penempatan kapal dalam trayek liner/tramper angkutan laut dalam negeri.

7. Anchorage point

a. Definisi *Anchorage Point*

Setelah operator kapal atau agen menyampaikan rencana kedatangan sarana pengangkut (RKSP) atau penunjuk keagenan kapal (PKK), maka kemudian kapal dapat dengan luasa memasuki area labuh jangkar *(anchorage area)* pada waktu yang telah terjadwal. Kapal bersangkutan kemudian melakukan kontak melalui radio memberitahu data kedatangan kapal kepada stasiun pandu *(pilot station)*, sebagai respon stasiun pandu memberikan informasi yang diperlukan kapal beserta panduan lokasi berlabuh.

Pada saat kapal menunggu kedatangan personel pandu, Kantor syahbandar otoritas Pelabuhan (KSOP) di kantornya di Pelabuhan menjalankan aktivitas A, yaitu memproses Permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB) untuk keluar sebagai PPKB.

Disusul dengan aktivitas B, yaitu inspeksi kapal saat masih berada di area labuh jangkar, Petugas syahbandar dan CIQ berikutnya melakukan aktivitas C, berupa pemberian *clearance in* atau izin bagi kapal untuk memasuki kawasan pelabuhan.

Setelah itu menyusul aktifitas D, yaitu pemanduan kapal masuk ke pelabuhan. Menurut Romanda Annas Amrullah (2020:1) dalam bukunya yang berjudul pelabuhan dan Serba – Serbinya.

Anchorage Point adalah tempat berlabuhnya kapal-kapal yang sedang menunggu proses penyelesaian perizinan/pelayanan di pelabuhan. Area ini biasanya terletak tidak jauh dari perairan pelabuhan, Seperti yang dikemukakan oleh D.A. Lasse. bawa,

b. Fungsi *Anchorage point* di Indonesia

Pemuatan batubara di Indonesia seluruhnya menggunakan jasa angkutan laut baik untuk ekspor maupun didalam negeri. Kapal yang mengangkut batubara biasanya memiliki kedalaman kapal (*draft*) yang cukup dalam yaitu 12m – 16m sedangkan pelabuhan tempat pemuatan batubara di Indonesia sebagian besar hanya memiliki kedalaman perairan 5m – 8m saja. Pemuatan batubara di pelabuhan tidak bisa dilakukan karena draft kapal besar terlalu tinggi sehingga tidak memungkinkan untuk masuk ke alur sungai menuju ke *jetty* batubara. Dengan kondisi alur sungai yang jauh dan dangkal menyebabkan

kapal besar tidak dapat sandar di *jetty* dan tidak dapat melakukan bongkar muat untuk itu kapal besar melakukan labuh jangkar di *Anchorage point* untuk melakukan transipment dari kapal yang lebih kecil.

Anchorage point memiliki fungsi sebagai tempat berlabuhnya kapal untuk melakukan transipment muatan karena kapal besar tidak dapat melalui alur sungai yang jauh dan dangkal. Beberapa wilayah penghasil batubara di Indonesia seperti wilayah pulau Kalimantan melakukan transhipment di *Anchorage point* karena pelabuhan yang tidak memungkinkan untuk menyandarkan kapal, hanya wilayah di Pulau Jawa saja yang melakukan bongkar muat batubara langsung di pelabuhan karena sabagian pelabuhan memiliki kedalaman perairan 12m.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

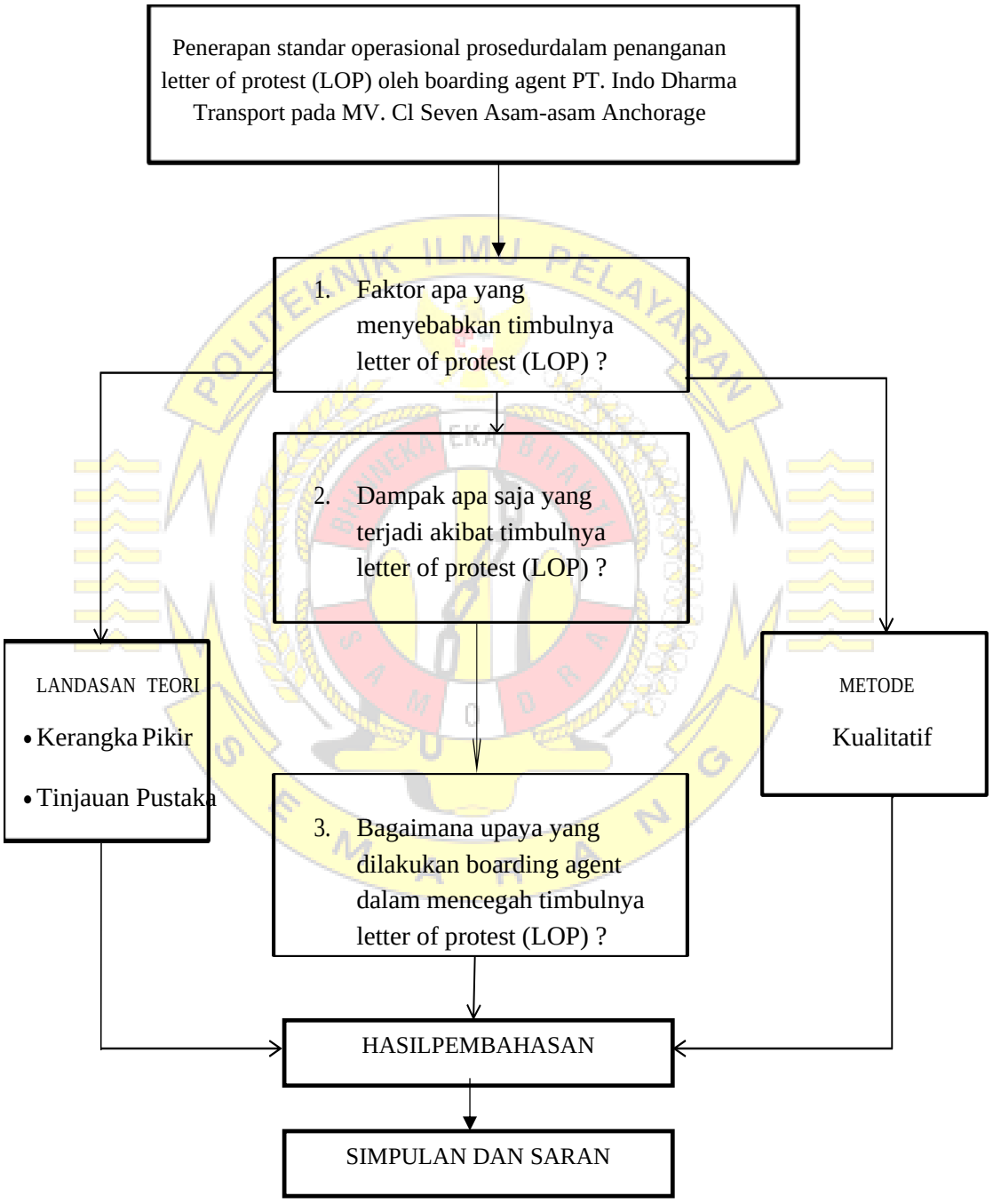
NO	JUDUL	PENELITI	TAHUN
1	Penyelesaian *marine cargo insurance*	Sofia	1999
2	Upaya menghindari terjadinya klaim dari owner dalam transhipment batubara	Fajar	2017
3	Analisa pemahamam isi perjanjian asuransi guna kelancaran proses klaim	Qomar	2019
4	Analisis tubrukan antara Mother Vessel dengan tongkang	Santos	2020

B. Kerangka Pikir Penelitian

Menurut Sugiyono (2020:60), Seorang peneliti harus menguasai teori-teori ilmiah sebagai dasar bagi argumentasi dalam Menyusun kerangka pemikiran yang membuahkan hipotesis. Kerangka pemikiran ini merupakan penjelasan sementara terhadap gejala-gejala yang menjadi objek permasalahan.

Kriteria utama agar suatu kerangka pemikiran bisa meyakinkan sesame peneliti, adalah alur-alur pikiran yang logis dalam membangun suatu kerangka berfikir yang membuahkan kesimpulan.

Untuk mempermudah penulis dalam memecahkan masalah, maka penulis membuat kerangka pikir dalam suatu bagan pada gambar 2.3



Gambar kerangka pikir 2.1

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pengolahan data yang telah diperoleh penulis tentang penerapan *letter of protest* pada MV. Cl Seven saat pemuatan batubara di Asam-asama *anchorage* dengan menggunakan metode fishbone, maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya *letter of protest* pada MV. Cl Seven adalah tubrukan antara *mother vessel* dengan tongkang yang di sebabkan oleh cuaca yang kurang baik, kelalaian dan kecerobohan *foreman*, kurangnya pemahaman tentang *inspection* ketika sebelum melakukan pemasangan seluruh alat pendukung proses bongkar muat batubara terutama tali *mooring*.
2. Dampak yang terjadi akibat timbulnya *letter of protest* yaitu kegiatan bongkar muat batubara menjadi terhambat, terjadinya penggantian kerugian atas kerusakan pada lambung *mother vessel*.
3. Upaya untuk mencegah terjadinya *letter of protest* adalah memberikan pemahaman kepada foreman untuk melakukan pengecekan/*inspection* alat pendukung bongkar muat terutama tali *mooring* sebelum memulai kegiatan, *boarding agent* harus mengetahui kejadian yang sebenarnya, bertindak adil saat melakukan perundingan karena seorang *boarding agent* adalah penengah pada saat terjadi suatu masalah di atas kapal.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini memiliki keterbatasan penelitian yaitu, penelitian ini memiliki keterbatasan waktu penelitian yang relatif singkat karena saat penulis menjadi *boarding agent* di MV. Cl Seven hanya beberapa hari di atas kapal karena kondisi saat peneliti melakukan penelitian itu berada pada saat proses bongkar muat batu bara. Pada saat wawancara dengan narasumber juga dilakukan di atas kapal pada saat masih melakukan kegiatan bongkar muat batubara.

Pada saat penelitian status peneliti di perusahaan adalah sebagai taruna magang atau Taruna Praktek Darat (Prada) sehingga tidak dapat mengetahui dengan detail dan lebih signifikan mengenai data-data dan proses yang dilakukan selanjutnya internal antara kantor. Banyaknya pekerjaan yang diberikan peneleliti saat magang sehingga tidak dapat intensif dalam melakukan penelitian tersebut.

C. Saran

Berdasarkan dari permasalahan yang sudah diuraikan dan diberikan solusi untuk pemecahannya, agar kegiatan proses bongkar muat batu bara dapat berjalan dengan lancar tanpa ada suatu kendala yang mengakibatkan timbulnya *letter of protest*. Penulis menerapkan saran-saran sebagai berikut:

1. Hal yang harus dilakukan untuk menekan terjadinya *letter of protest.*

   Melakukan pengecekan seluruh alat pendukung bongkar muat seperti tali *mooring, fender, dozer* oleh *foreman* karena dia yang bertanggung jawab atas kelancaran proses kegiatan bongkar muat batubara dan mengadakan

pertemuan/*meeting* seluruh pihak yang terlibat dalam pelaksanaan bongkar muat di atas kapal terutama *foreman* dan buruh TKBM sebelum memulai kegiatan.

2. Hal yang harus dilakukan dalam penangganan *letter of protest* oleh *boarding agent.*

   Menjalin komunikasi yang baik seluruh pihak yang terlibat terutama *foreman* dan *boarding agent* karena jika terjadi suatu insiden maka *boarding agent* lah yang menjadi penengah dan bertanggung jawab melakukan investigasi suatu kejadian tersebut, b*oarding agent* harus professional dan apa adanya dalam melakukan inv penanganan *letter of protest* sesuai dengan SOP kerja seorang *boarding agent* di atas kapal, tidak memberatkan pihak manapun, seperti dengan kejadian yang sebenarnyaa.

DAFTAR PUSTAKA

A Muri Yusuf. 2018. Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan Penelitian Gabungan (Pertama). Jakarta: Renika Cipta.

Arikunto Suharsimi. 2006. Prosedure Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik EDisis Revisi IV Jakarta : PT Rineka Cipta

Arinaldo, *Deon*., Christian, Julius. 2019, Dinamika Batubara di Indonesia, Institute For Essential Service Reform (IESR), Jakarta.

Atmoko, Tjipto. 2021. Standar Operasional Prosedur. Jakarta: PT. Bumi Aksara

Darmadi, Hamid. 2021. Metode Penelitian Pendidikan. Bandung: Alfabeta

Engkos Kosasih, Hananto Soewedo. 2019. Manajemen Perusahaan Pelayaran. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta

Feriyanto, Andri & Shyta Triana, Endang. 2020. Pengantar Manajemen (3 in 1), Penerbit Media Tera, Yogyakarta

Indonesia, Kamus Besar Bahasa. 2018. Departemen Pendidikan Nasional. Jakarta: Pusat Bahasa

Nasehudin Syatori dan Gozali Nanang. 2021. Metode Penelitian Kuantitatif. Bandung: Pustaka Setia.

Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyeleggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal

Resa Ashari Nasution. 2000. Peta Persepsi Multi Atribut dari Penyedia Jasa Transportasi menuju Bandara Soekarno Hatta di Kota Bandung. Institut Teknologi Bandung.

Sanjaya, Wina. 2019. Penelitian Tindakan Kelas. Jakarta: Kencana

Santoso, Budi. 2020. Skema dan Mekanisme Pelatihan (Panduan Penyelenggaraan Pelatihan). Jakarta: Yayasan Terumbu Karang Indonesia (Terangi)

Subandi, 1996. Managemen Petikemas. Penerbit Arcan. Jakarta. Indonesia

Sudjatmiko. 2017. Pokok-Pokok Pelayaran Niaga.

Sugiyono. 2020. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Suyono, Karina Zain dan Erwin Dyah Nawawinetu. 2019. Hubungan Antara Faktor Pembentuk Budayakeselamatan Kerja Dengan Safety Behavior Di PT Dok dan Perkapalan Surabaya Unit Hull Construction. Surabaya: The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health

Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. 2020. The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework. Administration & Society, 6(4), 445–488. https://doi.org/10.1177/009539977500600404

Winarno, Romanda Annas Amrullah. 2020. “Analisis Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)/Indonesia Sea and Coast Guard Guna Penegakan Hukum Pelayaran Di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang (Tinjauan Yuridis Undang – Undang No 17 Tentang Pelayaran)”. Jurnal Dinamika Bahari. Volume 1 Nomor 1.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara

Responden I

Nama : Mawardi

Jabatan : *Foreman*

Tempat : Diatas kapal MV. Cl Seven

Agen : Selamat siang pak, apa yang menyebabkan timbulnya *letter of protest* ?

Foreman : Selamat siang mas , faktor yang menyebabkan timbulnya *letter of protest* adalah tubrukan tongkang dengan *mother vessel* karena tali *mooring* yang mengikat antara tongkang dengan *mother vessel* tidak bisa menahan dari gelombang air laut yang tinggi dan angin yang kencang.

Agen : Lalu apa dampak yang terjadi setelah timbulnya *letter of protest?*

Foreman : Dampak yang terjadi adalah lambung dari *mother vessel* dan buritan tongkang menjadi robek , kemudian kapten mengeluarkan berita acara (*letter of protest*) untuk melakukan klaim kepada perusahaan bongkar muat agar dapat mengganti rugi dari semua kerusakan yang di akibatkan tubrukan mas.

Agen : Kemudian upaya apa saja yang di lakukan agar tidak terjadi tubrukan pak ?

Foreman : Hal yang di lakukan untuk mencegahnya yaitu mengecek kondisi alat pendukung bongkar muat sebelum dilakukannya kegiatan dan mengawasi tali *mooring*, jika tali *mooring* sudah

mulai rusak di ganti dengan tali *mooring* yang baru.

Agen : Terimakasih pak, semoga kedepannya semakin sukses dan saat melakukan kegiatan bongkar muat batubara tidak terjadi insiden tubrukan lagi, semoga kita dipertemukan di lain kapal lagi pak untuk melaksanakan kegiatan *transhipment* batubara, dan semoga informasi yang telah diberikan bisa menambah wawasan dan berguna bagi penelitian saya.

Foreman *:* Sama-sama mas semoga sukses, jangan malu bertanya jika masih ragu di kemudian hari. semoga sukses untuk kita semua dan sampai ketemu di kapal lain mas.

Responden 2

Nama : Harjono

Jabatan : Surveyor

Tempat : Diatas kapal MV. Cl Seven

Agen : Selamat siang pak, ijin untuk bertanya tentang dampak akibat terjadinya insiden tubrukan antara *mother vessel* dengan tongkang sehingga menimbulkan klaim dari shipowner ?

Surveyor :Selamat siang mas, setiap kejadian insiden tubrukan yang mengakibatkan kerugian pasti akan menimbulkan klaim mas.

Agen : Dari insiden yang terjadi tubrukan antara tongkang Dengan mother vessel pihak dari siapa yang akan mengganti klaim tersebut pak ?

Surveyor : Setelah saya lakukan identifikasi dari penyebab terjadinya tubrukan sampai waktu dan tanggal kejadian maka pihak dari PBM yang akan mengganti semua kerugian yang ada di MV. Cl Seven.

Agen : Upaya apa saja yang di lakukan, agar klaim tersebutcepat selesai pak ?

Surveyor : Yang dilakukan adalah mengidentifikasi terjadinya tubrukan dengan cara menganalisis lambung MV. Cl Seven yang peyok akibat tertubruk tongkang dan agar kita bisa mengetahui biaya

yang harus di keluarkan oleh pihak PBM

Agen : Terima kasih atas informasinya pak, semoga kasus ini cepat selesai dan semoga sukses selalu.

Surveyor *:* Sama-sama mas, Amiin mas dan semoga sukses juga.

Responden 3

Nama : Capt. Benjie

Jabatan : Nahkoda

Tempat : Diatas kapal MV. Cl Seven

Agen : Selamat siang capt, bolehkah saya menganggu waktunya sebentar?

Nahkoda : Selamat siang , yaa silahkan pak agent

Agen : Kenapa captain sampai mengeluarkan *letter of protest* ?

Nahkoda : Iya saya mengeluarkan *protest* tersebut karena telah dirugikan dengan terjadinya tubrukan yang mengakibatkan rusaknya lambung kapal robek.

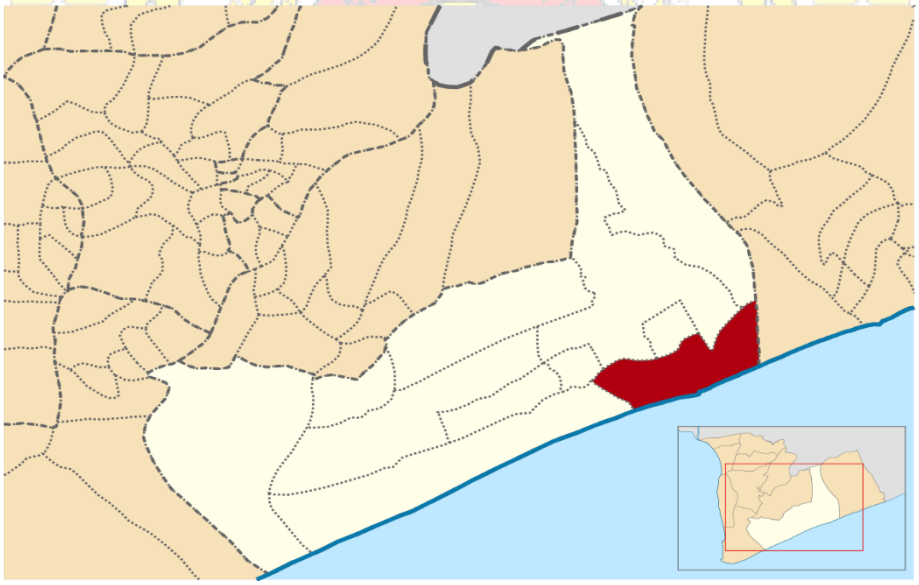
Agen : Kepada siapa captain melakukan klaim tersebut ?

Nahkoda : Setelah kita lakukan diskusi dan mencari faktor-faktor penyebab tubrukan tersebut juga surveyor telah memutuskan pihak perusahaan bongkar muat lah yang akan mengganti rugi. tubrukan tersebut terjadi karena putusnya *mooring line* yang sudah tidak layak untuk di gunakan.

Agen : Terimakasih capt, semoga kedepannya semakin sukses dan saat melakukan kegiatan bongkar muat batubara tidak terjadi insiden tubrukan lagi.

Nahkoda : Siap pak agent, Semoga sukses selalu

Lampiran 2 Lokasi dan Tempat peta



Lampiran 3 SOP Boarding agent pt. indo dharma transport

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

STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR BOARDING AGENT PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG BANJARMASIN

1. Mempersiapkan kelengkapan safety sebelum on board di atas kapal (helm, sepatu, pelampung, perlengkapan pribadi selama di atas kapal)
2. Proaktif menginformasikan kondisi dan situasi di Pelabuhan/anchorage.
3. Dapat berkomunikasi selama 24 jam menggunakan ponsel (Telepon, SMS, Email, maupun Whatsapp)
4. Membuat laporan kegiatan di atas kapal (statement of fact) pagi 07.00 WITA , siang 14.00 WITA, petang 18.00 WITA dan dikirim ke kantor melalui email.
5. Selalu memberi informasi terbaru terkait line up tongkang kepada kantor.
6. Memberi informasi secara jelas, jujur, apa adanya sesuai kejadian di atas kapal
7. Menyelesaikan sebuah insiden di atas kapal dengan penuh tanggung jawab tanpa memberatkan pihak manapun karena sebagai penengah.
8. Membuat loading document (Mate receipt, Shipping order, Cargo manifest, Stowage plan, Authorization)
9. Menanyakan ETA kapal dan meminta TTD kepada Nahkoda kapal.

Branch Office : IDT Banjarmasin, Jl. Jafri Zam-Zam No. 18 RT 38, Banjarmasin, Kalimantan Selatan 70116 INDONESIA
Phone: +62.511.442-4551/52 Fax: +62.511.770-0326 Email: idt-banjarmasin@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 3 ***Document Letter Of Protest***

LETTER OF PROTEST (HIGH SWELL DURING DRAFT SURVEYS)

Distribution Record
- ☐ Charter/Operator
- ☐ Port Agents
- ☐ Owners
- ☐ Ops
- ☐ File 2CO_18

M.V.:	CL SEVEN
Port:	ASAM ASAM, INDONESIA
Berth	ASAM ASAM LOADING ANCHORAGE
Cargo:	COAL IN BULK
Date:	07 FEBRUARY 2021

LETTER OF PROTEST

To: Pt. Arutmin Indonesia / Shipper
Cc: Pt. Indo Dharma transport / Agents
Cc: Elim Spring Marine Pte Ltd. / Charterers
Cc: Conti-Lines NV / Owners
Cc: Anglo-Eastern (Antwerp) NV / Managers

Dear Sirs,

I issue this Letter of Protest with regards to: moderate sea and swell about 1.00 – 1.50 meters during initial, intermediate and final survey. Drafts could not be accurately ascertained due to sea condition.

Owners/Vessel/Master will not be held responsible for any shortages/overlanding, claims and/or any consequence arises at discharge port.

Please acknowledge receipt of this letter.

M.V. CL SEVEN
CALL SIGN : ONJE
IMO NO. : 9607576
: 29218
: 15527
: 10050

CAPT. BENJIE M. ENRIQUEZ
Master

We hereby confirm the receipt of this letter and accept the above.
Accepted by

INDO DHARMA TRANSPORT SHIPPING AGENT

Name and Signature
(Terminal / Agent / Stevedore)

Date and Time

OPS/BULK/03A 01-May-19 Page 1 of 1

Lampiran 4 ***Document Loading Mate's Receipt***

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Date : FEBRUARY 07, 2021

Shipper

PT ARUTMIN INDONESIA
GD BAKRIE TOWER LT 14 RASUNA EPICENTRUM
JL HR RASUNA SAID, KARET KUNINGAN, SETIABUDI,
JAKARTA SELATAN, DKI JAKARTA 12940, INDONESIA

Consignee

TO ORDER

MATE'S RECEIPT

Shipped on board the vessel
The under – mentioned goods
In apparent good order and
conditions.
weight, measure, quality, content
and value unknown

Notify Party

SHANGHAI ELECTRIC POWER FUEL CO., LTD.
11TH -12TH FLOOR, 310 SOUTH CHONGQING ROAD,
SHANGHAI, 200025, CHINA

Name of Vessel	Port of Loading
MV. CL SEVEN	ASAM-ASAM ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
Port of Discharge	Final destination (for the merchant's referance)
ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA	

Shipper Description Of Goods — Gross Weight

INDONESIAN STEAM COAL — 39,930 MT

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

CLEAN 'ON BOARD'

S/O Number
AI210102

MASTER

M.V. CL SEVEN
CALL SIGN : ONJE
IMO NO. : 9607576
GRT : 29218
NRT : 15527
BHP : 10850

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office :
PT. INDO DHARMA TRANSPORT
Jalan Berlian No. 10 Bidara Cina, Jatinegara Jakarta Timur Jakarta 13330 – Indonesia
Telp : 021 8591 4356 Fax: 021 8591 4360 / 8591 4361
Dadang Sonda email address : dadangsonda@idt-shipping.co.id
Agency Operation email address : idt-agency@idt-shipping.co.id

Lampiran 5 ***Document Loading Shipping Order***

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Shipper

PT ARUTMIN INDONESIA
GD BAKRIE TOWER LT 14 RASUNA EPICENTRUM
JL HR RASUNA SAID, KARET KUNINGAN, SETIABUDI,
JAKARTA SELATAN, DKI JAKARTA 12940, INDONESIA

Date : FEBRUARY 07, 2021

Consignee

TO ORDER

SHIPPING ORDER

TO THE COMMANDING OFFICER

Please receive on board the vessel the under-mentioned goods in good order and condition and grand the receipt

Notify Party

SHANGHAI ELECTRIC POWER FUEL CO., LTD.
11TH -12TH FLOOR, 310 SOUTH CHONGQING ROAD,
SHANGHAI, 200025, CHINA

Name of Vessel	Port of Loading	
MV. CL SEVEN	ASAM-ASAM ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA	
Port of Discharge	For Transhipment to	Final destination (for the merchant's referance)
ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA		

Shipper Description Of Goods	Gross Weight
INDONESIAN STEAM COAL	39,930 MT

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

CLEAN 'ON BOARD'

PT. INDO DHARMA TRANSPORT * AGENT *

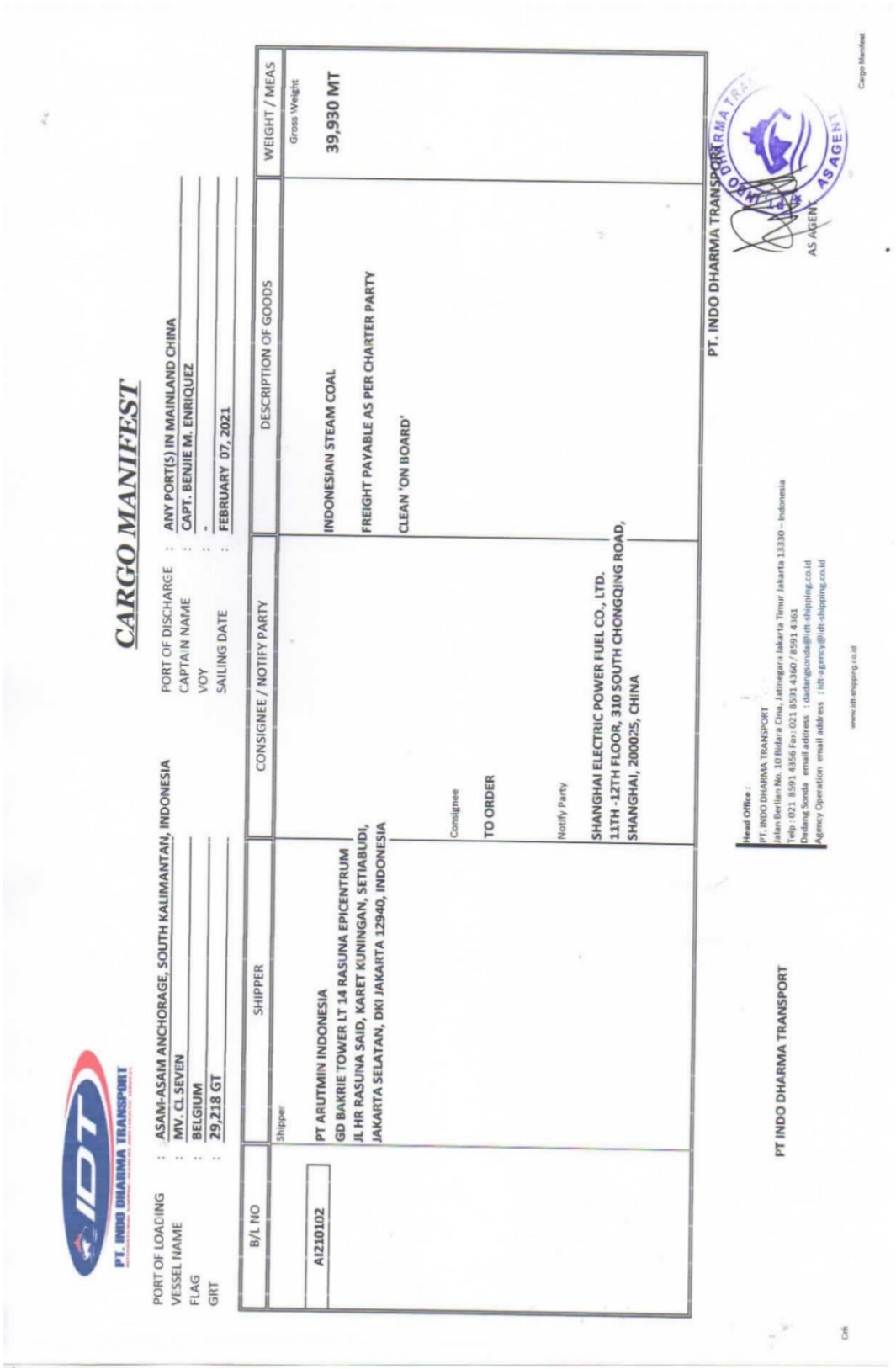
AS AGENT

S/O Number
AI210102

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office :
PT. INDO DHARMA TRANSPORT
Jalan Berlian No. 10 Bidara Cina, Jatinegara Jakarta Timur Jakarta 13330 – Indonesia
Telp : 021 8591 4356 Fax: 021 8591 4360 / 8591 4361
Dadang Sonda email address : dadangsonda@idt-shipping.co.id
Agency Operation email address : idt-agency@idt-shipping.co.id

Lampiran 6 ***Cargo Manifest***



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

CARGO MANIFEST

PORT OF LOADING : ASAM-ASAM ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
VESSEL NAME : MV. CL SEVEN
FLAG : BELGIUM
GRT : 29,218 GT

PORT OF DISCHARGE : ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA
CAPTAIN NAME : CAPT. BENJIE M. ENRIQUEZ
VOY : -
SAILING DATE : FEBRUARY 07, 2021

B/L NO	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEAS
AI210102	Shipper PT ARUTMIN INDONESIA GD BAKRIE TOWER LT 14 RASUNA EPICENTRUM JL HR RASUNA SAID, KARET KUNINGAN, SETIABUDI, JAKARTA SELATAN, DKI JAKARTA 12940, INDONESIA	Consignee TO ORDER Notify Party SHANGHAI ELECTRIC POWER FUEL CO., LTD. 11TH -12TH FLOOR, 310 SOUTH CHONGQING ROAD, SHANGHAI, 200025, CHINA	INDONESIAN STEAM COAL FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY CLEAN 'ON BOARD'	Gross Weight 39,930 MT

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

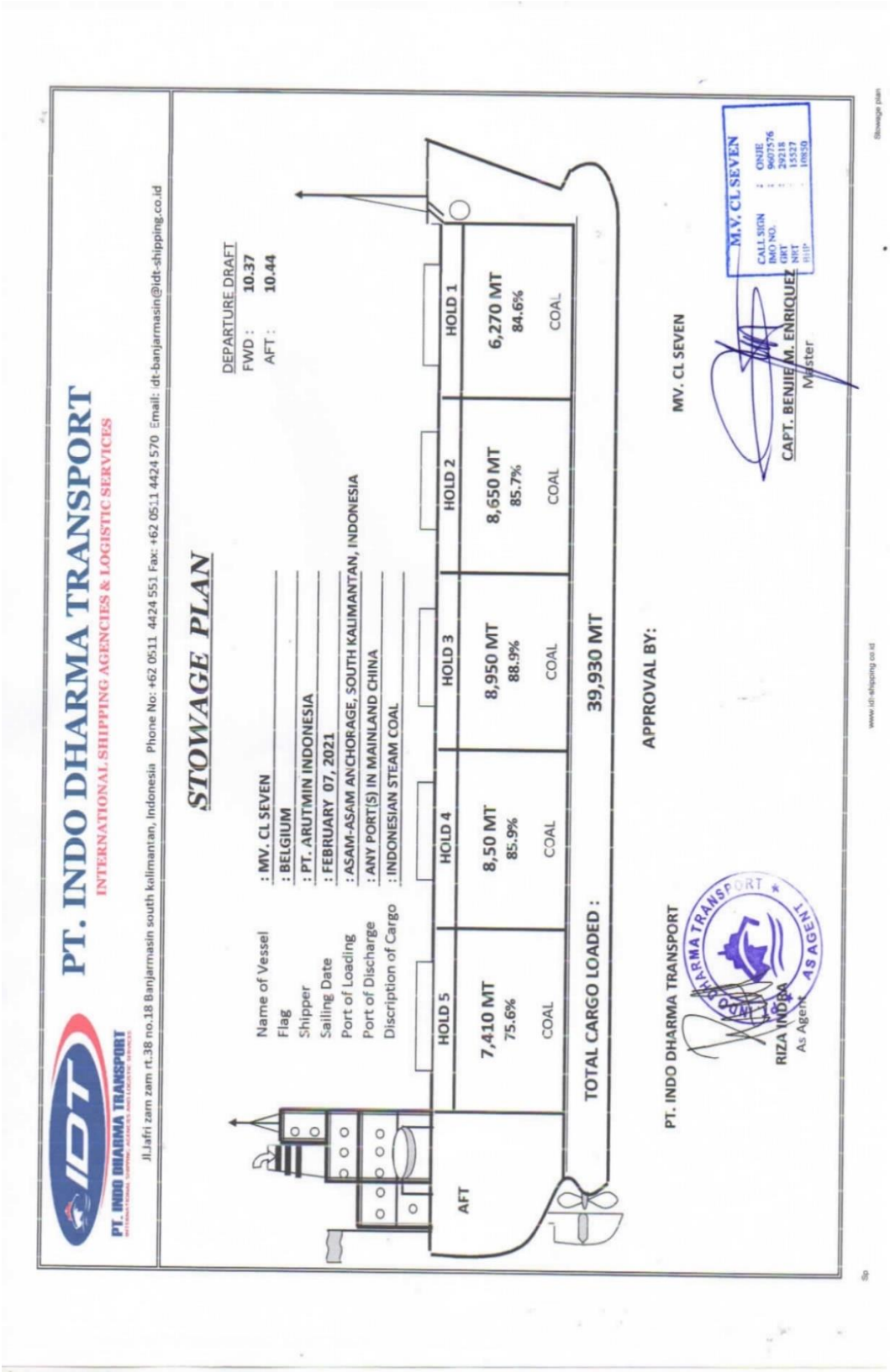
AS AGENT

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office :
PT. INDO DHARMA TRANSPORT
Jalan Berlian No. 10 Bidara Cina, Jatinegara Jakarta Timur Jakarta 13330 – Indonesia
Telp : 021 8591 4356 Fax : 021 8591 4360 / 8591 4361
Dadang Sonda email address : dadangsonda@idt-shipping.co.id
Agency Operation email address : idt-agency@idt-shipping.co.id
www.idt-shipping.co.id

Cargo Manifest

Lampiran 7 *Stowage Plan*



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES & LOGISTIC SERVICES

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

JLJafri zam zam rt.38 no.18 Banjarmasin south kalimantan, Indonesia Phone No: +62 0511 4424 551 Fax: +62 0511 4424 570 Email: idt-banjarmasin@idt-shipping.co.id

STOWAGE PLAN

Name of Vessel : MV. CL SEVEN
Flag : BELGIUM
Shipper : PT. ARUTMIN INDONESIA
Sailing Date : FEBRUARY 07, 2021
Port of Loading : ASAM-ASAM ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
Port of Discharge : ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA
Discription of Cargo : INDONESIAN STEAM COAL

DEPARTURE DRAFT
FWD : 10.37
AFT : 10.44

AFT	HOLD 5	HOLD 4	HOLD 3	HOLD 2	HOLD 1
	7,410 MT	8,50 MT	8,950 MT	8,650 MT	6,270 MT
	75.6%	85.9%	88.9%	85.7%	84.6%
	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL

TOTAL CARGO LOADED : 39,930 MT

APPROVAL BY:

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

RIZA YUDHA
As Agent

MV. CL SEVEN

CAPT. BENJIE M. ENRIQUEZ
Master

M.V. CL SEVEN
CALL SIGN : ONJE
IMO NO. : 9607576
GRT : 29218
NRT : 15527
DWT : 39850

www.idt-shipping.co.id

Stowage plan

Lampiran 8 ***Authorization To Agents To Sign The Bill Of Lading***

ANGLO-EASTERN

M.V.: CL SEVEN

Port: Asam Asam, S.Kalimantan Indonesia

Date: 07 February 2021

LETTER OF AUTHORISATION TO AGENTS TO SIGN THE BILL OF LADING

Messer Agency: **Pt. Indo Dharma Transport**

Dear Sirs,

This will serve you as my authorisation to sign by and on my behalf the Bill(s) of Lading which the Shipper may present to you for the cargo loaded on board of M.V. ...CL SEVEN..... under my command at the port of ...ASAM ASAM, SOUTH KALIMANTAN INDONESIA.....

In accordance with the following instructions:

a) You will sign legibly showing the name of your company and of the individual person who is signing, and affix a company seal alongside any such signature.

b) The signature may only be given after ensuring that the following items are properly inserted and correct - name of the carrier, name of the vessel, name of the shipper, name of the receiver, name of the loading port, name of the discharge port, or when "for orders" the position where discharge port instructions can be obtained, description of cargo, quantity, terms of freight payment, place and date signed, number of signed Bill (s) of Lading, incorporated of all terms, conditions, liabilities and exceptions of the relevant C/P.

c) As to the conditions of the goods, the statements therein have to correspond with the signed Mate's Receipt and where no Mate's Receipt is issued to my personal remark (*) which I will bring to your attention in writing , if the goods received cannot be truthfully described as being in "APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION".

d) You are not entitled to sign Bill(s) of Lading for cargo which is not in "APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION". The weight has to be qualified by "WEIGHT UNKNOWN".

e) Unless the C/P provides otherwise, the Shipper is not entitled to insist for signing of more than one set of Bill (s) of Lading for bulk cargo shipped without separation.

f) For each parcel of cargo for which a separate Bill (s) of Lading is required by the shipper, the correct date of completion of loading of that parcel is to be shown on the Bill (s) of Lading.

g) No post-dated or antedated Bill (s) of Lading shall be signed.

M.V. CL SEVEN
CALL SIGN : ONJE
IMO NO. : 9607576
GRT : 29118
NRT : 15527
BHP : 10650

Capt. Benjie M. Enriquez
Master

Receipt of confirmation by

PT. INDO DHARMA TRANSPORT AS AGENT

Name, Signature and Stamp

Place, Date and Time

Anglo-Eastern Ship Management Ltd
17/F Kingston International Centre, 19 Wang Chiu Road, Kowloon Bay, Kowloon, Hong Kong | T. +852 3940 7000 | F. +852 2861 2419
www.angloeastern.com An Anglo-Eastern Univan Group Company

Lampiran 9 Lambung Kapal yang Mengalami Kerusakan

Lampiran 10 *Mooring Line* yang Terputus

Lampiran 11 *Railing* yang Rusak

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : RIZA INDRA SUKMA
2. Tempat, Tanggal lahir : TEMANGGUNG, 28 JULI 2000
3. NIT : 551811337000 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat : GREGESAN RT. 01 RW.03 CAMPURSARI, KEC. BULU, KAB. TEMANGGUNG JAWA TENGAH
6. Nama orang tua
   a. Ayah : JOKO DWIYANTO
   b. Pendidikan : SMP
      Pekerjaan : WIRASWASTA
   c. Ibu : YULI SUSANTI
      Pendidikan : SMP
      Pekerjaan : WIRASWASTA
7. Pendidikan Formal
   a. SD MUHAMMADIYAH PARAKAN : TAHUN 2006-2012
   b. SMP N 6 TEMANGGUNG : TAHUN 2012-2015
   c. SMA N 3 TEMANGGUNG : TAHUN 2015-2018
   d. PIP SEMARANG : TAHUN 2018-2022
8. Pengalaman Praktek Darat
   a. PT. INDO DHARMA TRANSPORT
      BANJARMASIN 06 AGUSTUS 2020 – 06 AGUSTUS 2021