



**UPAYA MENCEGAH TERJADINYA *DEMURRAGE*
DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT BATUBARA DI
PERAIRAN SUNGAI MUARA GEMBONG BEKASI**

SKRIPSI

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

Oleh :

RAFIF ZAIN FEBRIYAN

NIT: 551811337027 K

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

2022



**UPAYA MENCEGAH TERJADINYA *DEMURRAGE*
DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT BATUBARA DI
PERAIRAN SUNGAI MUARA GEMBONG BEKASI**

SKRIPSI

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

Oleh :

RAFIF ZAIN FEBRIYAN

NIT: 551811337027 K

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

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**UPAYA MENCEGAH TERJADINYA *DEMURRAGE* DALAM KEGIATAN
BONGKAR MUAT BATUBARA DI PERAIRAN SUNGAI MUARA GEMBONG
BEKASI**

Disusun Oleh :

RAFIF ZAIN FEBRIYAN

NIT. 551811337027 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, 26 Juli 2022

Dosen Pembimbing I

Materi

SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19661217 198703 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Dr. ANDY WAHYU HERMANTO, ST, MT

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19791212 200012 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “UPAYA MENCEGAH TERJADINYA *DEMURRAGE*
DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT BATUBARA DI PERAIRAN
SUNGAI MUARA GEMBONG BEKASI” karya:

Nama : RAFIF ZAIN FEBRIYAN

N I T : 551811337027 K

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

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Program Studi Tata
Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang

pada hari *Rabu* tanggal *10 Agustus* 2022

Semarang,

2022

Penguji I

Penguji II

Penguji III

ROMANDA ANNAS A., S.ST, MM

Penata (III/c)

19840623 201012 1 005

SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM

Penata Tk. I (III/d)

19661217 198703 2 002

Dr. ANDY WAHYU H., ST, MT

Penata Tk. I (III/d)

19791212 200012 1 001

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : RAFIF ZAIN FEBRIYAN

NIT : 551811337027 K

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

Skripsi dengan judul “UPAYA MENCEGAH TERJADINYA *DEMURRAGE* DALAM KEGIATAN BONGKAR MUAT BATUBARA DI PERAIRAN SUNGAI MUARA GEMBONG BEKASI”.

Dengan ini saya sebagai penulis menyatakan bahwa yang tersurat dalam skripsi ini riil hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika yang berlaku dalam masyarakat keilmuan sebagaimana semestinya. Pendapat atau temuan dari ahli atau orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasar pada kode etik ilmiah. Demikian pernyataan ini untuk dapat dijadikan pedoman bagi yang berkepentingan, dan saya siap menanggung segala resiko/sanksi yang dijatuhkan kepada saya apabila di kemudian hari ditemukan adanya pelanggaran atas etika keilmuan dalam karya tulis saya ini, atau adanya klaim terhadap keaslian skripsi ini.

Semarang, 26 Juli 2022

Yang membuat pernyataan,


METERAI
PEMPEL
AF7B0AJX902826035

RAFIF ZAIN FEBRIYAN

NIT. 551811337027 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Bermimpilah, karena pada akhirnya Tuhan akan memeluk mimpi-mimpi itu”
(Andean Hirata).
2. ”Man jaddah wajadah, selama kita bersungguh-sungguh, maka kita akan memetik buah yang manis. Segala keputusan hanya ditangan kita sendiri, kita mampu untuk itu” (B.J Habibie).
3. “Berusahalah untuk tidak menjadi manusia yang berhasil tapi berusahalah menjadi manusia yang berguna” (Albert Einstein).

Persembahan :

1. Kedua orang tua saya Ibu Sopariyah dan Bapak Kardja dan kedua adik saya Elsa dan Talita yang saya sayangi, selalu mendoakan dan memberikan semangat dalam segala hal.
2. Sahabat dan rekan seperjuangan K VIII D, yang sudah memberikan dukungan dan membantu secara langsung maupun tidak langsung.
3. Keluarga besar Galangan B2.
4. Almamater saya PIP Semarang.

PRAKATA

Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyang, penulis panjatkan puji syukur kehadiran-Nya, yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, dan inayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Upaya Mencegah Terjadinya *Demurrage* Dalam Kegiatan Bongkar Muat BatuBara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi” guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam program pendidikan Diploma IV Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulisan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih sebesar - besarnya atas segala bimbingan dan arahnya. Pada kesempatan ini 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 Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Sri Purwantini, SE, S.Pd, M.M selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Bapak Dr. Andy Wahyu Hermanto, ST, MT selaku dosen pembimbing metodologi penelitian dan penulisan skripsi.
5. Bapak dan Ibu yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta kedua saudara kandung yang selalu memberikan dukungan.

6. Semua dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sungguh bermanfaat dalam membantu penyusunan skripsi ini.
7. Seluruh Jajaran Staf dan Pegawai di PT. Kartika Samudra Adijaya (KSA) yang sangat membantu dan memberikan arahan serta pengetahuan kepada peneliti pada saat penulisan skripsi ini.
8. Rekan-rekan seperjuangan taruna/i PIP Semarang angkatan LV.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.

Akhir kata, semoga skripsi ini bermanfaat untuk meningkatkan wawasan pembaca.

Semarang.....26 Juli.....2022

Penulis


RAFIF ZAIN FEBRIYAN
NIT. 551811337027 K

ABSTRAKSI

Febriyan, Rafif Zain, 2022, 551811316708, “*Upaya Mencegah Terjadinya Demurrage Dalam Kegiatan Bongkar Muat Batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi*”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM., Pembimbing II : Dr. Andy Wahyu Hermanto, ST, MT.

Terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi mengakibatkan perusahaan mengalami kerugian yang sangat besar. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi, dampak akibat *demurrage*, dan mengetahui bagaimana upaya mencegah terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Metode pengumpulan data menggunakan teknik observasi, wawancara, dokumentasi dan studi pustaka dan kemudian data dianalisis dengan analisis data kualitatif.

Berdasarkan hasil data telah diperoleh menunjukkan bahwa faktor penyebab terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi yaitu terdapatnya kerusakan alat bongkar muat, kondisi cuaca buruk saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat, dan terdapat sertifikat kapal *expired* yang menghambat pengurusan dokumen. Dampak akibat *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi perusahaan mengalami kerugian yang sangat besar sehingga arus kas operasional tidak stabil. Upaya dalam menangani *demurrage* yang terjadi dalam kegiatan bongkar muat batubara perusahaan melakukan himbauan terhadap *crew* FC. Ratu Giok 6 untuk mengecek peralatan bongkar muat sebelum melakukan kegiatan bongkar muat, menyediakan suku cadang alat bongkar muat, berkoordinasi dengan pihak pemilik kapal untuk mendapat kelonggaran waktu bongkar muat saat kondisi cuaca buruk, dan menekan kepada karyawan yang bertugas dalam pengurusan dokumen agar bekerja dengan maksimal.

Kata Kunci: *Demurrage*, Bongkar muat, Batubara

ABSTRACT

Febriyan, Rafif Zain, 2022, 55181316708, "*Efforts to Prevent Demurrage in Coal Loading and Unloading Activities in Muara Gembong River Waters, Bekasi*", Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Management, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Lecturer I : Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM, Lecturer II : Dr. Andy Wahyu Hermanto, ST, MT.

The occurrence of demurrage in coal loading and unloading activities in the waters of the Muara Gembong River, Bekasi, resulted in the company experiencing huge losses. This study aims to determine the causes of demurrage in loading and unloading activities in the waters of Sungai Muara Gembong Bekasi, the impact of demurrage, and to find out how to prevent demurrage in coal loading and unloading activities in the waters of the Muara Gembong River, Bekasi.

This study uses a qualitative method with a descriptive approach. The data collection method used observation, interview, documentation and literature study techniques and then the data were analyzed by qualitative data analysis.

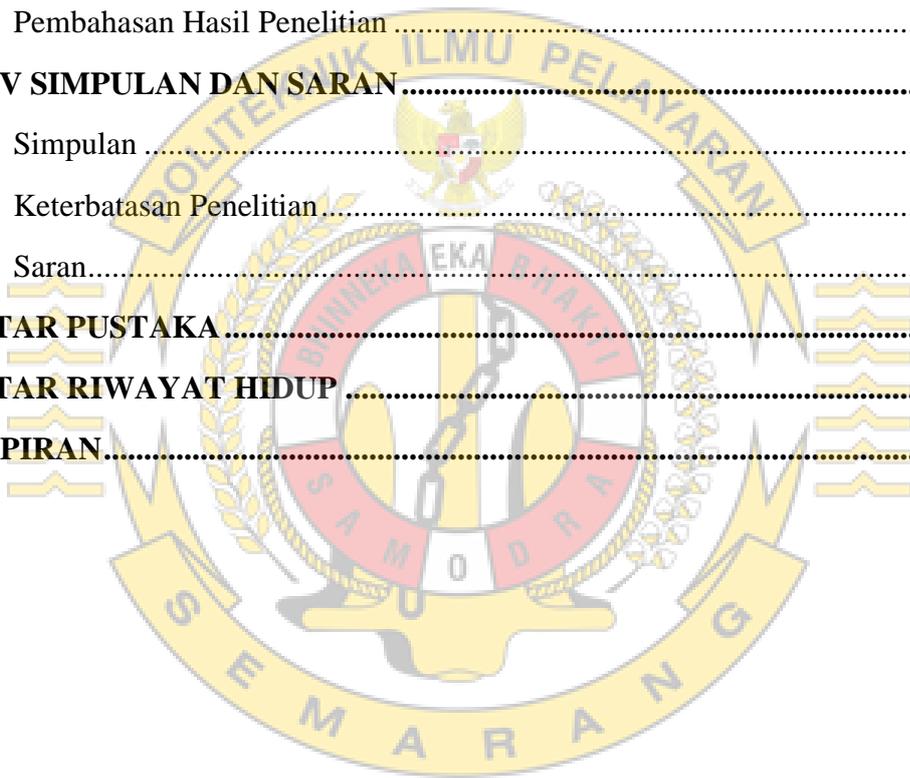
Based on the results of the data obtained, it shows that the factors that cause demurrage in coal loading and unloading activities in the waters of the Muara Gembong River, Bekasi, are damage to loading and unloading equipment, bad weather conditions during loading and unloading activities, and expired ship certificates that hinder document processing. The impact of demurrage in coal loading and unloading activities in the waters of the Muara Gembong River, Bekasi, the company suffered huge losses so that the operating cash flow was unstable. Efforts to deal with demurrage that occurred in coal loading and unloading activities, the company made an appeal to the FC crew. Ratu Jade 6 to check loading and unloading equipment before carrying out loading and unloading activities, providing spare parts for loading and unloading equipment, coordinating with ship owners to get leeway for loading and unloading times during bad weather conditions, and putting pressure on employees in charge of document management to work optimally .

Keywords: Demurrage, Unloading, coal

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	vii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian.....	6
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORI	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Penelitian	19
BAB III METODE PENELITIAN	22
A. Metode Penelitian.....	22
B. Tempat Penelitian.....	24
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	25
D. Teknik Pengumpulan Data.....	27

E. Instrumen Penelitian.....	29
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	32
G. Pengujian Keabsahan Data.....	33
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	35
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	35
B. Deskripsi Data.....	38
C. Temuan.....	58
D. Pembahasan Hasil Penelitian	62
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	67
A. Simpulan	67
B. Keterbatasan Penelitian.....	68
C. Saran.....	68
DAFTAR PUSTAKA	70
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	71
LAMPIRAN.....	73



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Data Instrumen Penelitian Kualitatif.....	31
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu (Layli, 2020)	35
Tabel 4.2 Penelitian Terdahulu (Made, 2020)	36
Tabel 4.3 Penelitian Terdahulu (Dewi, 2020)	37



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.3 Kerangka Penelitian	20
Gambar 4. 1 PT Kartika Samudra Adijaya (KSA).....	39
Gambar 4. 2 Stuktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Babelan	40
Gambar 4. 3 FC. Ratu Giok 6	56
Gambar 4. 4 Kegiatan Transhipment	57
Gambar 4. 5 Gearbox Crane Rusak.....	59
Gambar 4. 6 Dokumen Persetujuan Bongkar Muat Barang Berbahaya.....	60



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara	73
Lampiran 2 Struktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Babelan.	76
Lampiran 3 Dokumen Perjanjian Jual Beli Batubara.....	77
Lampiran 4 Dokumen Bongkar Muat	87
Lampiran 5 Dokumentasi Bongkar Muat.....	92



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Demurrage merupakan batas waktu yang diberikan dalam melakukan kegiatan bongkar muat oleh pihak penyewa kapal atau pemilik muatan melebihi waktu yang tercantum disebuah perjanjian dimana bila terjadi kelebihan dalam batas waktu bongkar muat, maka pihak pemilik muatan dikenakan denda atau biaya yang harus dibayar kepada pemilik kapal. Pelabuhan merupakan tempat dimana terdapat perairan dan daratan yang berbatasan, sebagai tempat bersandarnya kapal serta kegiatan bongkar muat naik turunnya barang dari kapal ke dermaga yang dipergunakan oleh pemerintah dan pengusaha untuk membuka lahan bisnis di bidang pelayaran seperti halnya yang dilakukan di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi dijadikan sebagai tempat aktivitas bongkar muat serta tempat untuk beroperasinya melakukan *transshipment* oleh PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Babelan. Dalam kegiatan bongkar muat yang dilakukan di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi terdapat batas waktu untuk melakukan pembongkaran muatan, target pembongkaran muatan batubara dari tongkang besar dengan ukuran 300 *feet* ke tongkang kecil dengan ukuran 180 *feet* yang dilakukan di FC. Ratu Giok 6 ditargetkan 3 hari yang dimulai 12 (dua belas) jam setelah tongkang bersandar. Denda yang dikenakan akibat *demurrage* dalam pembongkaran muatan yang melebihi batas waktu pada

tongkang ukuran 300 *feet* ini sebesar Rp. 25.000.000,-/hari (dua puluh lima juta rupiah per hari).

Biasanya *demurrage* terjadi ketika melakukan kegiatan bongkar muat maupun saat aktivitas pengiriman barang melalui jalur laut. Ketika ingin mengirim barang terjadi ketidaksesuaian dalam kontrak, pembebanan denda menjadi salah satu hal yang umum dalam sebuah perjanjian jual beli batubara. Pengenaan denda kepada pihak pemilik barang harus dipertanggung jawabkan karena telah melanggar kesepakatan. *Demurrage* juga terjadi karena adanya keterlambatan dalam melakukan bongkar muat di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi yang melebihi batas waktu.

Berdasarkan terjadinya suatu *demurrage* disebabkan karena adanya keterlambatan dalam bongkar muat, keterlambatan dalam melakukan kegiatan bongkar muat batubara terjadi karena adanya kerusakan peralatan bongkar muat sehingga proses pembongkaran muatan batubara terpaksa harus diberhentikan sementara. Kerusakan pada peralatan bongkar muat menyebabkan kegiatan pembongkaran muatan batubara mengalami kemunduran sehingga waktu bongkar yang telah diberikan berkurang, hal tersebut dapat mengakibatkan proses pembongkaran muatan melebihi batas waktu bongkar. Keterlambatan dalam bongkar muat juga disebabkan karena adanya faktor cuaca yang tidak mendukung seperti angin kencang, badai, ombak besar sehingga kegiatan bongkar muat tidak dapat dikerjakan, selain itu juga terdapat proses pengajuan dokumen bongkar muat kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) terhambat akibat adanya

dokumen kapal yang sudah habis masa berlakunya sehingga pengurusan dokumen memakan waktu cukup lama sebelum melakukan kegiatan bongkar muat. Sebelum melakukan kegiatan bongkar muat seorang *agent* harus mengajukan dokumen ijin bongkar terlebih dahulu agar mendapatkan izin dari syahbandar untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

Tingginya *demurrage* di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi mengakibatkan perusahaan mengalami kerugian yang besar, sehingga perusahaan harus segera menemukan tindakan atau upaya untuk dapat mengatasi keterlambatan dalam melakukan bongkar muat batubara. Dampak bagi perusahaan akibat *demurrage* yaitu terdapat pada laporan keuangan yang tidak stabil, menyebabkan transaksi atau pembiayaan untuk pembayaran Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) menjadi terhambat, pembiayaan yang seharusnya untuk pembayaran pengurusan dokumen kapal serta pengeluaran untuk kegiatan operasional lainnya juga terhambat.

PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Babelan merupakan perusahaan pelayaran yang mengageni kapal PT. Adaro yang disewa oleh PLTU Cikarang Listrindo untuk mungurus semua kegiatan pelayaran yang ada di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi. Semua aktivitas pelayaran mulai dari keberangkatan kapal sampai tiba di pelabuhan tujuan ditanggung oleh PT. Kartika Samudra Adijaya cabang Babelan sebagai kontraktor yang ditunjuk PLTU Cikarang Listrindo untuk mengageni kapal-kapal yang beroperasi menuju Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi. PT Kartika Samudra Adijaya merupakan perusahaan pelayaran tugboat dan tongkang

swasta yang bergerak dibidang pengiriman barang melalui jalur laut bekerjasama dengan PLTU Cikarang Listrindo dengan menawarkan jasa keagenan kapal serta bongkar muat dengan menggunakan *floating crane* yang berada di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi.

Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi merupakan suatu kawasan pelayaran yang memiliki aktivitas cukup padat dalam melakukan kegiatan bongkar muat, oleh sebab itu meningkatnya kepadatan pada waktu pelayanan kapal mengakibatkan semakin kompleks serta timbul berbagai masalah yang menjadikan perusahaan mengalami *demurrage*. PT Kartika Samudra Adijaya (KSA) cabang Babelan ini pernah menangani *demurrage* yang terjadi di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi pada tanggal 27 Oktober 2020 saat melakukan bongkar muat di FC. Ratu Giok 6 pada kapal TB. KSA 86 dan BG. RMN 215, disebabkan karena adanya kerusakan pada peralatan bongkar serta banyaknya kapal yang masuk mengakibatkan kepadatan dalam antrian untuk melakukan bongkar muat di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi sehingga menimbulkan penundaan untuk melakukan bongkar muat. Bertambah meningkatnya perkembangan usaha dalam negeri mengakibatkan suatu pelabuhan maupun perairan dijadikan sebagai tempat sarana transportasi laut untuk melakukan aktivitas pengoperasian dari dulu hingga sampai sekarang. Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi kini bertambah padat dalam pengoperasian kapal yang keluar masuk untuk melakukan aktivitas bongkar muat, padatnya kapal yang datang pada penjadwalan satu bulan tersebut mengakibatkan antrian pada suatu *floating crane* yang berada

di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi menjadikan kawasan tersebut penuh oleh kapal sehingga menghambat aktivitas *transshipment* untuk keluar masuknya kapal di sungai. Aktivitas bongkar muat di suatu perairan dapat dikatakan lebih sulit dan rumit bila dibandingkan dengan kegiatan bongkar muat di pelabuhan, karena banyak dokumen kapal yang harus dilampirkan.

Banyak hambatan muncul dalam melakukan bongkar muat antara lain kurangnya persiapan sebelum melakukan kegiatan pembongkaran muatan oleh operator *crane* serta faktor cuaca yang dapat berubah setiap harinya. Hal ini menyebabkan perusahaan sering mengalami *demurrage* dari tahun ke tahun sehingga mengakibatkan kerugian dalam perusahaan.

Berdasarkan permasalahan yang terjadi pada kegiatan bongkar muat maka perusahaan harus segera menindak lanjuti agar permasalahan itu dapat diminimalisir, dengan adanya permasalahan saat melakukan aktivitas bongkar muat yang sering mengalami keterlambatan di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi sehingga mengakibatkan perusahaan mengalami *demurrage*, maka peneliti tertarik menjadikan kasus ini masuk dalam pemikiran untuk membuat skripsi yang berjudul **“Upaya Mencegah Terjadinya *Demurrage* Dalam Kegiatan Bongkar Muat Batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi”**. Hal ini bertujuan agar dapat menemukan cara untuk memecahkan permasalahan dengan mencari penanganan yang tepat dalam mengatasi keterlambatan bongkar muat di PT. Kartika Samudra Adijaya.

B. Fokus Penelitian

Menurut (Moleong, 2021) fokus penelitian merupakan bagian penting pembahasan yang diperoleh dari pengalaman peneliti maupun pengetahuan yang didapatkan dari studi pustaka ilmiah dengan memanfaatkan berbagai metode penelitian kualitatif. Menurut (Sugiyono, 2019) pembatasan studi kualitatif agar peneliti dapat memilah data yang relevan untuk meningkatkan kepentingan dan reabilitas masalah yang akan dipecahkan.

Berdasarkan pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa fokus penelitian adalah usaha memfokuskan pada penelitian untuk mengetahui batasan mana saja yang ingin diteliti agar dalam melakukan suatu penelitian tidak mengalami pembahasan terlalu luas. Penelitian itu sendiri memfokuskan proses saat melakukan aktivitas bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi yang mengakibatkan *demurrage*. *Demurrage* ini harus segera ditangani oleh perusahaan supaya kedepannya dapat dilakukan pencegahan pada saat melakukan aktivitas pembongkaran muatan batubara agar terjadi lagi keterlambatan dalam bongkar muat yang menyebabkan proses bongkar muat diundur sehingga menimbulkan *demurrage* serta mengakibatkan perusahaan mengalami kerugian.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apa saja faktor yang menyebabkan *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi?

2. Apakah dampak yang ditimbulkan akibat *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan perusahaan mengalami *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi.
2. Untuk mengetahui dampak bagi perusahaan yang ditimbulkan akibat *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi.
3. Untuk mengetahui upaya mencegah agar tidak terjadi *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi.

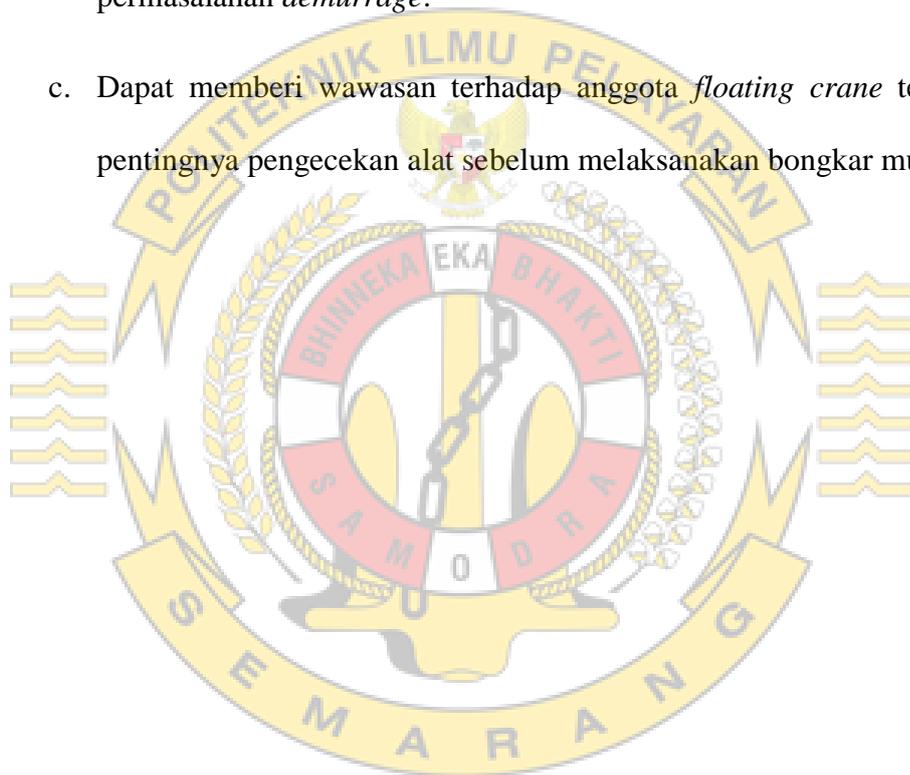
E. Manfaat Hasil Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai sumber pemahaman tentang faktor penyebab yang mengakibatkan keterlambatan pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat batubara di *floating crane* yang menyebabkan terjadinya *demurrage*.

- b. Dapat memberi tambahan pengetahuan umum tentang pentingnya bongkar muat agar tidak terjadinya *demurrage*.

2. Manfaat Praktis

- b. Sebagai sarana sumber informasi terhadap perkembangan pengamatan ilmu bagi suatu perusahaan yang menangani mengenai permasalahan *demurrage*.
- c. Dapat memberi wawasan terhadap anggota *floating crane* tentang pentingnya pengecekan alat sebelum melaksanakan bongkar muat.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Upaya

Upaya menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) merupakan suatu usaha dalam melakukan aktivitas yang memusatkan tenaga, benak untuk menggapai suatu tujuan. Upaya pula berarti usaha, ide, berjuang, ikhtiar untuk menggapai keinginan, memecahkan perkara untuk mencari jalan keluar yang dilakukan oleh seseorang maupun bagian dari tugas utama individu untuk dikerjakan.

Menurut Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional (2008: 1787), “Upaya merupakan usaha, akal, berjuang atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan yang harus ditemukan jalan keluarnya, dan suatu tindakan mencari solusi agar mendapatkan penyelesaian.

Berdasarkan definisi di atas maka dapat dikatakan bahwa pengertian upaya merupakan suatu usaha atau tindakan yang sedang diperjuangkan agar bisa menemukan solusi dalam permasalahan untuk dapat memecahkan persoalan, serta mencari jalan keluar untuk mencapai suatu keinginan atau tujuan.

Adapun upaya mencegah *demurrage* pada kegiatan bongkar muat batu bara sebagai berikut :

- a. Memastikan alat bongkar muat dapat digunakan dengan baik.
- b. Melaksanakan pengecekan berkala terhadap alat penunjang bongkar muat tersebut.
- c. Segera mengganti alat yang rusak sebelum melakukan kegiatan bongkar muat.
- d. Menyediakan cadangan alat bongkar muat.

2. Pencegahan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mencegah merupakan suatu masalah yang sedang diperjuangkan atau menghindari agar masalah tersebut tidak dapat terjadi. Mencegah juga bisa dimaksudkan selaku upaya dalam bentuk aksi yang dicoba supaya masalah tersebut tidak jadi terwujud, sebagaimana perusahaan melakukan segala macam upaya untuk mencegah agar tidak terjadi suatu *demurrage* saat melakukan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi.

Adapun pengertian mencegah menurut para ahli:

- a. Menurut Oktavia (2013: 2) mengemukakan bahwa istilah mencegah yaitu suatu tindakan yang diusahakan seseorang dalam menahan agar tidak sampai terjadi masalah yang tidak diharapkan.
- b. Menurut Pradikto (2017: 5) mencegah merupakan segala tindakan dengan upaya apapun atau strategi untuk menahan sesuatu agar dapat terhindar dari suatu kejadian yang tidak diinginkan.

Dalam pengertian yang telah dijelaskan menurut para ahli di atas maka dapat diartikan bahwa mencegah merupakan suatu usaha atau tindakan untuk menghindari kegiatan yang bukan diharapkan agar tidak terjadi.

3. *Demurrage*

Menurut Hendra Djaja (2015: 26) *demurrage* adalah sebuah perjanjian yang dibuat antara kedua belah pihak perusahaan mengenai jumlah pembayaran untuk disepakati bersama terhadap pelanggaran kesepakatan, sehingga menjadi penyebab waktu bongkar lebih lama serta mengakibatkan keterlambatan kapal dalam melakukan pelayaran baik sebelum pelayaran maupun setelah berlayar.

Menurut Dewi (2020: 3) dalam jurnal manajemen pelayaran nasional, “*Demurrage* adalah lamanya waktu sandar kapal yang dikenakan biaya atau denda (*timeallowed*) untuk masing-masing pemuatan dan pembongkaran ditentukan berdasarkan kecepatan dalam memuat dan membongkar barang (*loadingrate and dischargingrate*)”.

Berdasarkan pengertian *demurrage* yang telah dijelaskan menurut para ahli di atas maka dapat diartikan bahwa *demurrage* merupakan batas waktu bongkar muat melebihi batas waktu yang telah disepakati sehingga perusahaan dikenakan denda.

a. Faktor-faktor yang dapat mengakibatkan *demurrage*

1). *Delay* karena dermaga penuh (*schedule* padat)

Banyaknya ketidak pastian yang terjadi di pelabuhan berupa waktu kedatangan kapal dan saat proses bongkar muat telah memunculkan antrian di dermaga, kemudian *delay* karena dermaga penuh tidak sesuai yang telah dijadwalkan. Tidak hanya itu, adanya kapal lain yang tiba-tiba masuk dan harus bongkar terlebih dahulu karena sudah waktunya bongkar di pelabuhan lain, karena muatan kapal akan segera mengalami kerusakan ataupun terjadi hal yang tidak terduga seperti cuaca buruk.

2). Terjadi kerusakan alat bongkar muat

Pada saat aktivitas bongkar muat ada banyak kendala-kendala yang perlu dihadapi. Kurangnya suku cadang peralatan saat proses pembongkaran sering terjadi kerusakan peralatan untuk bongkar muat, sehingga menyebabkan terhentinya kegiatan bongkar muat menyebabkan memakan banyak waktu, hal ini mengakibatkan aktivitas pembongkaran lebih lama sehingga pada saat pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan mengalami kemunduran waktu pembongkaran muatan batubara yang menimbulkan *demurrage*.

3). Pengurusan dokumen yang mendukung pembongkaran terhambat

Sebelum melakukan kegiatan bongkar muat *agent* mengajukan permohonan ijin bongkar kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kepelabuhanan (KSOP) agar segera diterbitkan dokumen persetujuan bongkar.

- 4). Terdapat cuaca yang kurang menunjang pada waktu pelaksanaan aktivitas pembongkaran muatan.

Saat aktivitas pembongkaran berlangsung diawasi agar semua berjalan sesuai dengan tertib, kilat serta sistematis. Tetapi pada realitasnya, cuaca pula dapat berpengaruh terhadap aktivitas operasional pada waktu pembongkaran. Bila terdapat cuaca kurang baik yang tidak diharapkan seperti hujan, angin kencang ataupun badai. Sehingga aktivitas pembongkaran muatan dan semua operasi kapal untuk diberhentikan sementara agar tidak terjadi sesuatu yang dapat membahayakan anggota pelabuhan atau terjadi kecelakaan pada *crew* kapal.

Pada dasarnya *demurrage* bukan suatu pembayaran pajak maupun denda kepada pemerintah, melainkan kepada industri pelayaran yang melakukan sebuah perjanjian terdapatnya *demurrage* selaku *penalty* ataupun sanksi denda karena terlambat dalam melaksanakan pembongkaran maupun pemuatan dengan batasan waktu yang sudah disepakati dalam perjanjian tersebut. Tetapi tidak cuma *demurrage* saja, perusahaan pelayaran juga melakukan perjanjian terdapatnya *despatch* yaitu bonus ataupun *reward* yang dibayarkan oleh pihak pemilik kapal kepada penyewa kapal karena sudah melakukan pekerjaan dengan kilat dengan waktu pembongkaran muatan pada kapal berakhir lebih dini tanpa mengalami keterlambatan bongkar muat.

- b. Dampak yang ditimbulkan akibat *demurrage*

- 1). Pengelolaan keuangan perusahaan tidak stabil
 - 2). Pembiayaan dokumen kapal terhambat
 - 3). Pembayaran untuk kegiatan operasional kapal terhambat
4. Bongkar Muat

Menurut D.A. Lasse (2012: 169) bongkar muat merupakan suatu kegiatan pelayanan yang bertujuan melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan, merendahkan dan menaikkan muatan yang diangkut secara nyaman, mudah, tertib, kilat serta efektif. Kegiatan bongkar muat sebagai tujuan pokok kapal untuk bertambat di dermaga, menghabiskan waktu yang lumayan lama kapal di pelabuhan terpanjang di banding kegiatan lain. Sehingga dengan begitu kegiatan bongkar atau muat tetap terletak pada lintasan kritis (*critical path*) dalam *network* pelayanan terhadap kapal. Itulah alasan mendasar mengapa aktivitas bongkar muat sangat sensitif terhadap keterlambatan (*delay*). Artinya, waktu yang terpakai untuk menyelesaikan bongkar muat menjadi faktor penentu bagi kapal mengejar ketepatan rencana keberangkatan atau *Estimated Time of Departure* (ETD). Idealnya, waktu yang teralokasi untuk aktivitas bongkar muat tidak "ngaret" (*floating*).

Keputusan Menteri Perhubungan bersumber pada Undang Undang Nomor. 93 tahun 2015 tentang bongkar muat merupakan kegiatan memindahkan suatu benda dari kapal ke dermaga ataupun meliputi aktivitas pembongkaran muatan dari palka kapal menuju ke dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penimbunan ataupun kebalikannya.

Untuk mengejar ketepatan waktu rencana keberangkatan ETD, maka perusahaan melakukan segala upaya agar proses pembongkaran tidak mengalami kendala dan selesai tepat waktu dengan cara menghimbau operator kapal maupun operator terminal diharapkan mempersiapkan semua yang dibutuhkan untuk kegiatan bongkar muat.

a. Faktor penyebab *delay* pada kegiatan bongkar muat di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi

- 1). Peralatan bongkar muat bermasalah
- 2). Faktor cuaca tidak mendukung
- 3). Pengurusan dokumen bongkar muat terhambat
- 4). Terjadi kerusakan pada *sparepart* kapal

b. Dampak yang ditimbulkan akibat *delay* pada kegiatan bongkar muat di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi

- 1). Penambahan biaya operasional
- 2). Mendapat komplain dari pemilik barang
- 3). Berubahnya jadwal yang telah dibuat
- 4). Muatan batubara mengalami penguapan

Untuk meminimalisir keterlambatan bongkar muat maka disediakan peralatan untuk membantu proses pembongkaraan, antara lain:

a. *Sling*

Sebagai sarana alat pendukung untuk mengangkat khususnya muatan yang berbobot tinggi. *Sling* dibuat mata sebagai sarana untuk

mengaitkan aksesoris agar membantu pengangkatan seperti *hook* dan *masterlink*.

b. *Shackle Sling*

Shackle merupakan alat yang disambungkan dengan *Sling* digunakan untuk membantu bongkar muat, pada ujung *sling* yang dikaitkan pada beban dan muatan.

c. *Hook* (pengait) *Crane*

Hook crane digunakan untuk mengikat ataupun menarik beban, pengangkatan dapat menggunakan tenaga motor maupun manual dengan orang.

d. *Spreader*

Kegunaan alat tersebut sebagai perlengkapan pengangkut muatan serta memindahkan barang yang memiliki berat yang cukup tinggi (*trucking*).

e. *Twist Lock* (kunci pemutar)

Dapat dipergunakan menerapkan keamanan pada suatu *container* dengan memutar kunci agar kencang sehingga tidak mengakibatkan pergeseran saat dilakukan pemuatan.

f. *Hook Lashing*

Digunakan untuk mencambuk serta mengaitkan pada bagian ujung *container*.

Kondisi suatu pelabuhan dapat berjalan dengan lancar apabila tidak mengalami masalah, agar dalam pelaksanaan aktivitas bongkar muat

dapat berjalan dengan lancar maka dilakukan suatu perjanjian dengan persyaratan tanggung jawab atas biaya yang dikenakan perusahaan dan resiko aktivitas bongkar muat yang berlaku umum di dalam kesepakatan *Free In Out* (FIO). FIO dimaksudkan sebagai kesepakatan dalam melakukan suatu perjanjian dimana pengangkut bebas dari semua ongkos yang timbul atas pelaksanaan aktivitas bongkar muat dalam arti ongkos melaksanakan bongkar muat dibayar oleh pemilik, pengirim, ataupun pihak penerima barang.

Berdasarkan kesepakatan yang dilakukan dapat dikembangkan lagi dengan kesepakatan *Free In Out and Stowage* (FIOS) dan *Free In Out Stowage and Trimmed* (FIOST) merupakan pengembangan dari dasar FIO dengan tambahan *Stowage Trimming* dibiayai juga oleh *Cargo owner*.

Dalam kesepakatan perjanjian yang telah dijalani antara kedua belah pihak perusahaan, maka kegiatan dalam menjalankan aktivitas bongkar muat dapat berjalan sesuai dengan rencana yang sudah ditetapkan. Menurut Denny J (2017: 58) mengemukakan bahwa faktor yang mempengaruhi produktivitas dalam kegiatan bongkar muat yakni :

- a. Kecepatan dalam menjalankan pekerjaan oleh operator bongkar muat di *floating crane*.
- b. Persiapan perlengkapan peralatan untuk bongkar muat.
- c. Manajemen ketepatan waktu bongkar muat yang telah ditetapkan.
- d. Perlengkapan alat angkut untuk muatan.

- e. Total, tipe, status barang atau muatan, serta keadaan muatan.
- f. Pemanfaatan peralatan dapat dioptimalkan dengan cara mereformasi manajemen sistem operasi peralatan bongkar muat serta meningkatkan sistem pengecekan peralatan.

5. Batu Bara

Batubara atau bahan bakar yang berasal dari fosil merupakan sumber paling utama buat pembangkit tenaga listrik serta berperan selaku bahan bakar pokok untuk penciptaan baja serta semen. Dengan demikian, batubara mempunyai kepribadian negatif yang disebut dengan sebagai sumber tenaga yang sangat banyak memunculkan polusi akibat tingginya isi karbon. Sumber tenaga berarti lain semacam dengan gas alam, mempunyai tingkatan polusi yang lebih sedikit tetapi lebih rentan terhadap fluktuasi harga di pasar dunia.

Batubara merupakan perpaduan sedimen *organic* bahan bakar hidrokarbon padat, tercipta dari tumbuh-tumbuhan yang sudah mengalami pembusukan secara biokimia, kimia serta fisika dalam keadaan leluasa oksigen yang berlangsung pada tekanan dan temperatur tertentu pada kurun waktu sangat lama. Batubara ialah sumber energi alam yang tidak dapat diperbaharui namun bisa dimanfaatkan sebagai bahan bakar transportasi.

Batubara menurut International Standard Organization (ISO) memiliki klasifikasi berdasarkan tingkatannya, dibagi menjadi 3 yaitu :

a. Batubara Tingkat Rendah

Ciri-ciri dari batubara ini memiliki warna coklat kusam, memiliki sifat mudah hancur, porositas tinggi, reaktivitas tinggi serta mudah terbakar.

b. Batubara Tingkat Menengah

Memiliki ciri berwarna hitam mengkilat, bersifat tidak mudah menyerap air serta reaktifitasnya rendah

c. Batubara Tingkat Tinggi

Batubara ini merupakan jenis antrasit yang memiliki warna hitam mengkilat keperakan, dapat bertahan terhadap cuaca yang tinggi serta tidak mudah hancur jika cuaca berubah.

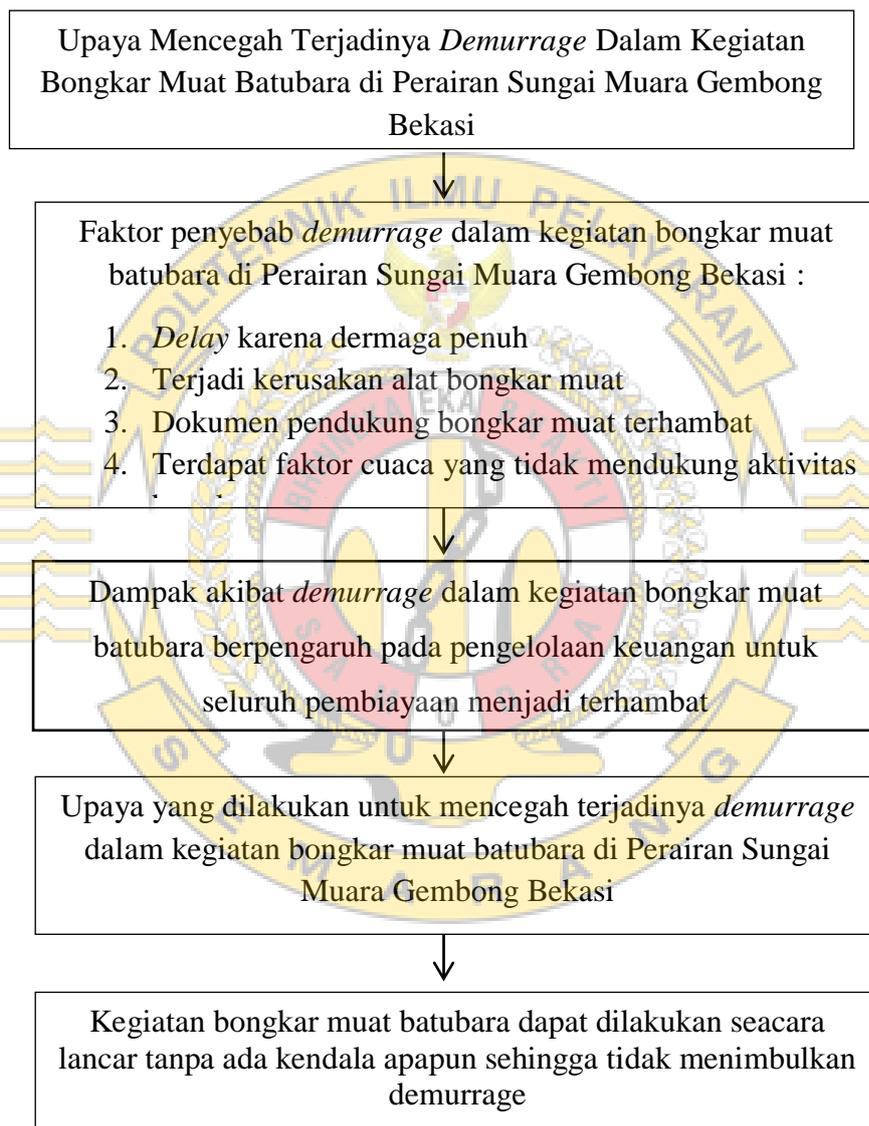
Dari klasifikasi batubara di atas maka dapat dijelaskan bahwa batubara tergolong muatan berbahaya, karena batubara merupakan benda yang mudah terbakar, oleh sebab itu harus diperhatikan dengan sungguh-sungguh saat proses pembongkaran.

Menurut Undang-Undang nomor 4 tahun 2009 batubara merupakan benda yang dijadikan bahan bakar yang berasal dari tumbuh-tumbuhan karena mengandung endapan senyawa organik yang terbentuk secara alamiah.

B. Kerangka Penelitian

Menurut pendapat Sugiyono (2017: 60) mengemukakan kalau kerangka berpikir ialah model konseptual tentang gimana teori berhubungan dengan bermacam aspek yang sudah diidentifikasi selaku permasalahan

yang berarti. Pemaparan kerangka berpikir ini dicoba dalam wujud bagan alur yang simple serta diiringi dengan uraian pendek yang menimpa bagan tersebut. Perihal ini berperan untuk memudahkan penulis dalam menuntaskan permasalahan yang ada.



Gambar 2.3 : Kerangka Penelitian

Kerangka Penelitian tersebut menjelaskan bahwa penelitian memerlukan suatu karya ilmiah disertakan dengan melengkapi maupun merangkai kerangka berpikir yang mencerminkan masalah yang

mengakibatkan penyebab serta mengapa hampir setiap waktu terjadi hal-hal yang tidak diinginkan atau diharapkan. Dalam sebuah kerangka penelitian tercantum pemikiran untuk mencari suatu atau jalan keluar agar dapat menyelesaikan permasalahan sehingga mendapatkan hasil data untuk dikumpulkan. Berdasarkan kerangka penelitian diatas dapat dikembangkan dengan sedikit gambaran yakni penulis ingin mengulas kasus yang dialami serta upaya penyelesaiannya dalam riset ini ke dalam kerangka penelitian.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dijelaskan di bab-bab sebelumnya mengenai upaya mencegah terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor penyebab terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi karena adanya kerusakan pada alat bongkar muat saat pelaksanaan pembongkaran muatan di FC. Ratu Giok 6, terdapat cuaca buruk saat pelaksanaan bongkar muat batubara, serta adanya hambatan dalam pengurusan dokumen sehingga mengakibatkan pelaksanaan bongkar muat tidak dapat dilakukan. Hal ini menyebabkan kemunduran dalam pelaksanaan bongkar muat sehingga mengurangi batas waktu bongkar muat yang telah ditetapkan dalam perjanjian jual beli batubara.
2. Dampak akibat *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat bagi perusahaan yaitu berpengaruh pada kas perusahaan menjadi tidak stabil. Untuk mengatur pengeluaran biaya operasional terdapat keterlambatan sehingga dampak yang ditimbulkan dapat menjadikan perusahaan mengalami kerugian besar bahkan bangkrut.

3. Upaya untuk mencegah terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi perusahaan menghimbau kepada seluruh crew FC. Ratu Giok 6 untuk melakukan pengecekan alat bongkar muat sebelum pelaksanaan bongkar muat dan menyiapkan suku cadang alat bongkar muat, melakukan koordinasi kepada pemilik kapal agar memperoleh kelonggaran waktu bongkar muat dengan menginformasikan jika terdapat cuaca buruk saat pelaksanaan bongkar muat sehingga kegiatan bongkar muat harus ditunda.

B. Keterbatasan Penelitian

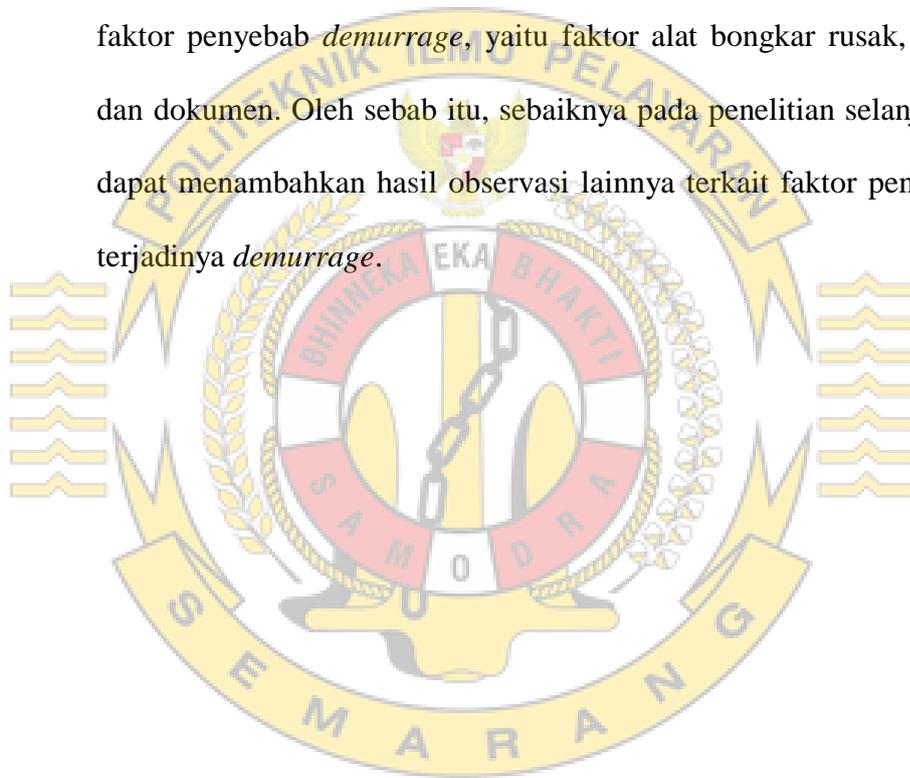
1. Dalam pengambilan data melalui observasi, penelitian tersebut hanya dapat dilakukan pada satu perusahaan saja.
2. Faktor - faktor penyebab terjadinya *demurrage* dalam penelitian ini hanya memperoleh 3 faktor, yaitu alat bongkar rusak, cuaca, dokumen, sedangkan masih banyak faktor penyebab terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat.

C. Saran

Adapun saran - saran sebagai berikut :

1. Bagi PT. Kartika Samudra Adijaya
 - a. Sebaiknya PT. Kartika Samudra Adijaya memiliki suku cadang alat bongkar sehingga jika terjadi kerusakan alat bongkar saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat dapat diganti langsung.

- b. Hendaknya PT. Kartika Samudra Adijaya melakukan koordinasi dengan nakhoda untuk mengecek dokumen kapal sebelum kapal tiba.
2. Bagi peneliti selanjutnya
 - a. Diharapkan pada penelitian selanjutnya peneliti tidak hanya melakukan penelitian pada satu perusahaan saja.
 - b. Observasi yang dilakukan pada penelitian ini hanya memperoleh tiga faktor penyebab *demurrage*, yaitu faktor alat bongkar rusak, cuaca dan dokumen. Oleh sebab itu, sebaiknya pada penelitian selanjutnya dapat menambahkan hasil observasi lainnya terkait faktor penyebab terjadinya *demurrage*.



DAFTAR PUSTAKA

- A. Helena, (2020). *Upaya Meningkatkan Minat Baca Melalui Review Konten Cerita Rakyat Pada Aplikasi YouTube*. Jurnal Comm-Edu. Vol.3 No.2. 75-82.
- Arikunto S., (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Deni Saputra, (2018) *Skripsi Container Crane, Container Yard dan Dermaga Terhadap Kecepatan Bongkar Muat Petikemas pada Terminal Nilam Multi Purpose*, STIAMAK. Surabaya.
- Fitria Nur L., (2019). *Penanganan Demurrage Akibat Keterlambatan Bongkar Bahan Baku Impor Di PT. Krakatau Steel Pada Tahun 2019*. Semarang: Repository PIP Semarang.
- Moleong J., (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Muhammad Abdan Shadiqi, (2019: 30). *Memahami dan Mencegah Perilaku Plagiarisme dalam Menulis Karya Ilmiah*. Jurnal Buletin Psikologi.
- Nadhira Zahrani Widiarina, (2020). “*Model Penurunan Biaya Demurrage Pada Pelabuhan : Studi Kasus Pelabuhan Khusus Curah Kering*”, (ITS), JURNAL Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional, Vol 3, No 1, April 2020.
- Rahma Sari Sagita, (2022) *Implementasi Peran Pemerintah Dalam Mencegah Pencemaran Laut Perspektif Fiqh Siyarah*. Bandar Lampung: UIN Raden Intan Lampung.
- Randy Revaldy M., (2020). *Optimalisasi Kesiapan Supply Batubara Untuk Mengurangi Demurrage Pada Saat Muat Di PT. Bara Indah Sinergi*. Semarang: Repository PIP Semarang.
- Sugiyono, (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*, penerbit Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT. Alfabet.
- Shinta Mardiana Dewi, Mustaqim M., (2019). *Upaya Pengurangan Demurrage Terhadap Pelaksanaan Bongkar Muat Kapal Chemical Tanker Pada PT Samudera Indonesia Jakarta*. Jakarta: PT. Samudera Indonesia Jakarta.
- Tim Penyusun PIP Semarang, (2022). *Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*. Semarang: PIP Semarang.
- Zuchri Abdussamad, (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar : Syakir Media Press.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Rafif Zain Febriyan
2. Tempat, Tanggal Lahir : Tegal, 17 Februari 2000
3. N I T : 551811337027 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan
Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Dk. Larangan RT02/RW01 Desa
Munjungagung Kec. Kramat Kab. Tegal
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Kardja
 - b. Ibu : Sopariyah
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri Munjungagung 01 (2006 – 2012)
 - b. SMP Negeri 9 Tegal (2012 – 2015)
 - c. SMA Negeri 2 Tegal (2015 – 2018)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2022)

9. Pengalaman Praktik Darat

Perusahaan : PT. Kartika Samudra Adijaya

Periode Praktik Darat : 06 Agustus 2020 – 07 Agustus 2021



LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

WAWANCARA

Hasil wawancara peneliti dengan karyawan PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Babelan.

Informan 1

Nama : Ichsan Firmansyah

Jabatan : Penanggung Jawab Operasional (PJO)

Peneliti : Selamat pagi pak, mohon izin pak saya ingin menanyakan beberapa hal terkait dengan terjadinya *demurrage* saat melakukan kegiatan bongkar muat batubara di Perairan Sungai Muara Gembong Bekasi, apa faktor penyebab yang menimbulkan terjadinya *demurrage* tersebut?

Informan : Selamat pagi, terjadinya *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat ditimbulkan karena adanya keterlambatan dalam pelaksanaan bongkar muat. Keterlambatan bongkar muat disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya yaitu terdapat kerusakan alat bongkar muat saat melakukan pembongkaran muatan, faktor cuaca yang tidak mendukung juga menyebabkan keterlambatan dalam pelaksanaan bongkar muat karena saat cuaca buruk dihimbau kepada seluruh crew FC. Ratu Giok 6 untuk menunda kegiatan bongkar muat sampai cuaca membaik agar tidak terjadi kecelakaan saat kegiatan bongkar muat. Terhambatnya pengurusan dokumen juga menyebabkan kegiatan bongkar muat mengalami kemunduran karena terdapat sertifikat kapal yang sudah *expired* sehingga saat pengajuan izin bongkar ke syahbandar tidak bisa dilakukan, mengakibatkan kemunduran waktu untuk pelaksanaan bongkar muat tersebut.

Peneliti : Apa dampak bagi perusahaan akibat *demurrage*?

Informan : Dampak akibat *demurrage* yaitu perusahaan mengalami kerugian yang sangat besar serta berpengaruh terhadap perputaran biaya operasional menjadi tidak stabil sehingga dalam pembayaran untuk seluruh kegiatan operasional terlambat.

Peneliti : Apa upaya yang dilakukan perusahaan untuk mencegah *demurrage* dalam kegiatan bongkar muat di Peraihan Sungai Muara Gembong Bekasi?

Informan : Upaya yang dilakukan perusahaan untuk mencegah terjadinya *demurrage* dengan melakukan pengecekan cuaca melalui Badan Meteorologi dan Geofisika (BMG) kemudian jika terdapat cuaca buruk di waktu pelaksanaan bongkar muat tersebut maka perusahaan mengkonfirmasi kepada pihak pemilik kapal agar mendapat kelonggaran batas waktu bongkar muat. Selain itu menghimbau kepada seluruh *crew* FC. Ratu Giok 6 untuk melakukan pengecekan alat bongkar muat sebelum bongkar muat dilaksanakan dan mempersiapkan suku cadang alat bongkar muat untuk mengantisipasi jika terjadi kerusakan saat kegiatan bongkar muat.

Informan 2

Nama : Fajar Arian Abiyoga

Jabatan : Operasional

Peneliti : Hal-hal apa saja yang harus dipersiapkan sebelum melakukan bongkar muat?

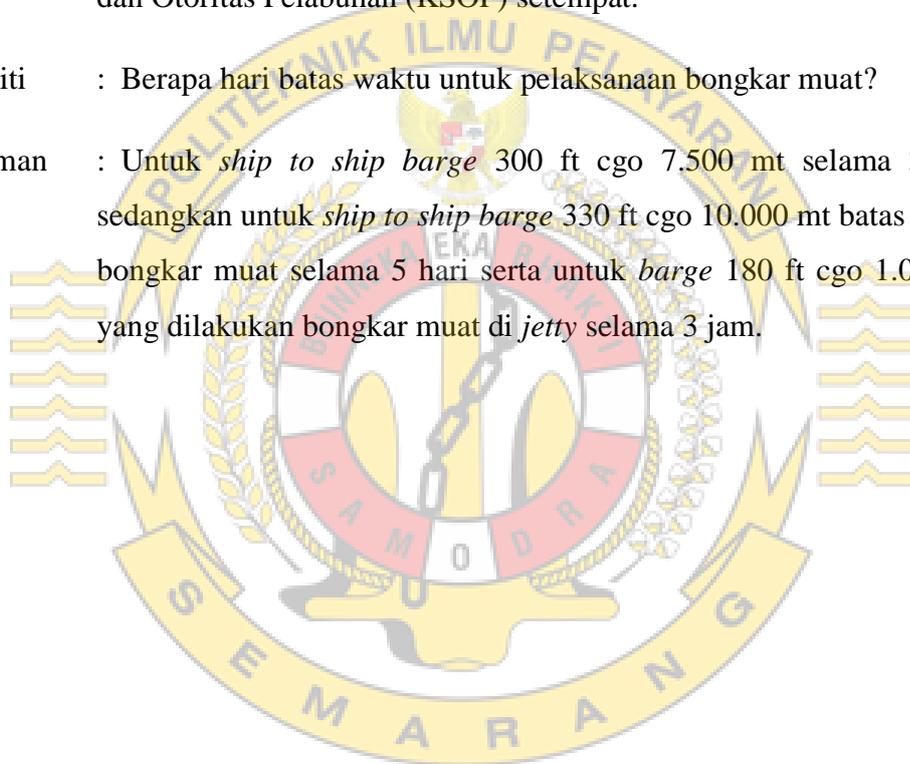
Informan : Sebelum melakukan bongkar muat dilakukan koordinasi terlebih dahulu dengan FC. Ratu Giok 6 supaya *barge* 300 ft bisa disandarkan dan melaksanakan *ship to ship*, mempersiapkan area atau tempat sandar dan bongkar di *jetty* serta melakukan koordinasi dengan vendor bongkar muat, memastikan alat bongkar muat berfungsi dengan baik.

Peneliti : Dokumen apa saja yang berperan penting dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat?

Informan : Dokumen yang berperan penting dalam kegiatan bongkar muat adalah dokumen persetujuan olah gerak kapal untuk sandar di FC. Ratu Giok 6 dan *jetty* dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) setempat serta dokumen persetujuan bongkar muat barang berbahaya yang diterbitkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) setempat.

Peneliti : Berapa hari batas waktu untuk pelaksanaan bongkar muat?

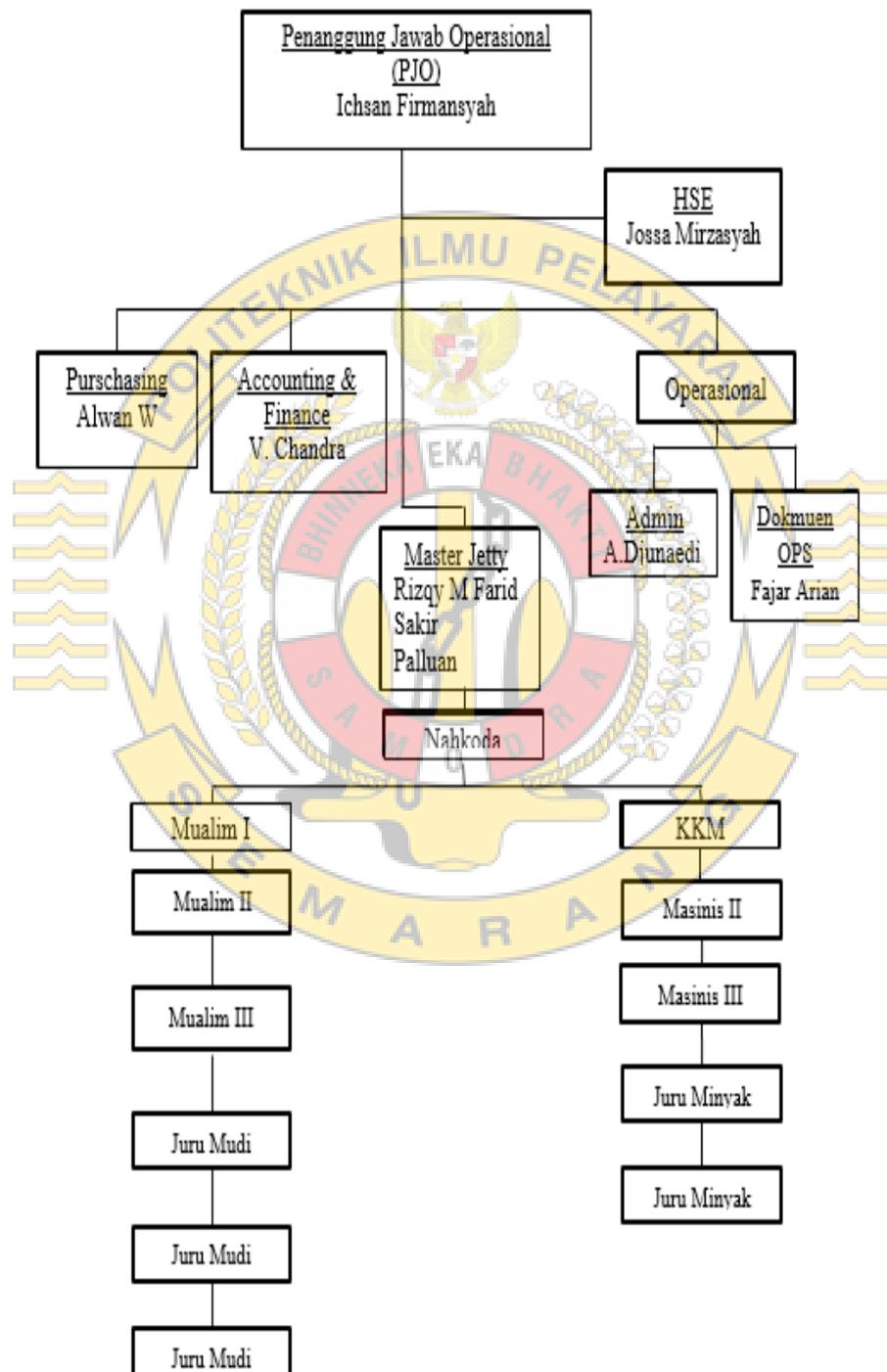
Informan : Untuk *ship to ship barge* 300 ft cgo 7.500 mt selama 3 hari sedangkan untuk *ship to ship barge* 330 ft cgo 10.000 mt batas waktu bongkar muat selama 5 hari serta untuk *barge* 180 ft cgo 1.000 mt yang dilakukan bongkar muat di *jetty* selama 3 jam.



LAMPIRAN 2

STRUKTUR ORGANISASI

Struktur Organisasi PT. Kartika Samudra Adijaya Cabang Babelan



LAMPIRAN 3

DOKUMEN PERJANJIAN JUAL BELI BATUBARA

PERJANJIAN JUAL BELI BATUBARA Nomor: 01.Pj/EPI.01.01/DIRPLNBB/2019

Perjanjian Jual Beli Batubara ini dibuat pada hari **Selasa**, tanggal **07**, bulan **Agustus**, tahun **2018 (07-08-2018)** oleh PT. Cikarang Listrindo dan PT. Adaro Energy Tbk.

1. **PT CIKARANG LISTRINDO BATUBARA**, suatu perseroan terbatas yang didirikan menurut dan berdasarkan hukum Republik Indonesia, beralamat di Kampung Utan, Desa Muarabakti, Kec. Babelan, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat 17610 Indonesia (selanjutnya disebut "**PLCLBB**"); dan
2. **PT. ADARO ENERGY Tbk**, suatu perseroan terbatas/persekutuan komanditer/koperasi yang didirikan menurut dan berdasarkan hukum Indonesia, beralamat di Jl. H.R. Rasuna Said, Rt 01 / Rw 02, Kuninga, Jakarta Selatan 12950 Indonesia, dengan uraian sebagaimana dimuat di dalam **Lampiran A – Informasi Mitra** (selanjutnya disebut "**Mitra**").

PLCLBB dan PT. Adaro Energy Tbk, dalam Perjanjian ini disebut sebagai "**Pihak**" jika bertindak sendiri-sendiri, atau "**Para Pihak**" jika bertindak bersama-sama.

Menerangkan:

Bahwa, PLCLBB adalah anak perusahaan PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) ("**PLN**") yang didirikan dengan tugas untuk mendukung pengamanan sebagian pasokan batubara untuk kebutuhan unit-unit Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU batubara atau sejenisnya, baik milik PLN (Persero) sendiri maupun Anak Perusahaan PT PLN (Persero) dan IPP, berdasarkan suatu Kerjasama Strategis (KJS);

Bahwa, Mitra telah mengajukan penawaran kepada PLNBB untuk menjual batubara sebagaimana diuraikan di dalam **Lampiran B - Penawaran PT. Adaro**, dan sebagai tindak lanjut dari penawaran tersebut Mitra dan PLCLBB telah melakukan kesepakatan sebagaimana diuraikan di dalam **Lampiran C - Berita Acara Kesepakatan**;

Bahwa, hal-hal yang mendasari penyusunan perjanjian ini termuat dalam **Lampiran C – Berita Acara Kesepakatan**;

Berdasarkan hal-hal tersebut, Para Pihak setuju untuk membuat dan menandatangani Perjanjian Jual Beli Batubara ("**Perjanjian**") ini dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

Pasal 1 Definisi

- 1.1. Berikut ini adalah pengertian dari istilah-istilah yang dipergunakan di dalam Perjanjian ini kecuali ketentuan yang bersangkutan secara tegas memberikan makna lain:

"**Ash Content**" berarti tingkat kandungan abu pada batubara.

"**ASTM**" berarti *American Society for Testing and Materials* yaitu sebuah standar yang digunakan untuk pengujian material. Dalam Perjanjian ini, material yang menjadi objek pengujian adalah batubara.

"Berita Acara Penyesuaian Harga" memiliki arti berita acara yang ditandatangani oleh perwakilan Para Pihak sebagai dasar pembayaran harga final batubara dengan mengacu pada hasil pada sertifikat analisa kualitas batubara (*Certificate of Analysis*) final atau hasil uji banding (*umpire sampling*).

"BAPHDB" atau "Berita Acara Perhitungan Harga Dasar Batubara" memiliki arti berita acara yang ditandatangani oleh perwakilan Para Pihak yang memuat perhitungan harga dasar batubara untuk periode tertentu dengan menggunakan rumus perhitungan sebagaimana yang dirujuk dalam Pasal 7 Perjanjian ini.

"Batas Maksimum Kegagalan Pengiriman" berarti persentase akumulasi kuantitas maksimum kegagalan pengiriman batubara dibandingkan dengan komitmen Mitra di dalam mengirim batubara selama Jangka Waktu Perjanjian, sebagaimana yang dimuat di dalam **Ketentuan Khusus - II**.

"Batas Penolakan Kualitas Batubara" berarti batas nilai yang diterima dari Parameter Batubara sebagaimana diuraikan dalam **Ketentuan Khusus - II**, dalam hal kualitas batubara yang disediakan oleh Mitra melebihi atau kurang dari batas nilai yang ditentukan dalam **Ketentuan Khusus - II** maka PLNBB berhak menolak batubara yang disediakan oleh Mitra dan mengenakan penurunan harga sesuai presentase yang ditentukan dalam **Ketentuan Khusus - II**.

"Batas Toleransi *Reproducibility*" memiliki arti sebagaimana dimuat di dalam Pasal 6.8.

"Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan" memiliki arti berita acara yang ditandatangani oleh perwakilan Para Pihak sebagai bukti telah dilaksanakan pekerjaan oleh Mitra sebagaimana yang dirujuk dalam Pasal 5.4.

"Berita Acara Uji Pemanding" memiliki arti sebagaimana yang dirujuk dalam Pasal 6.9.

"Biaya-Biaya Lain Batubara Yang Dipasok" berarti biaya-biaya dan pengeluaran-pengeluaran yang dapat timbul sehubungan dengan pelaksanaan Perjanjian ini sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4.2.

"COA" atau berarti *certificate of analysis* atau sertifikat pemeriksaan kualitas batubara yang diterbitkan oleh surveyor independen.

"COA Bongkar" atau "**COA Unloading**" berarti COA yang dibuat pada Titik Pengujian Akhir atau Pelabuhan Bongkar yang dibuat oleh *surveyor* yang ditunjuk PLN atau oleh laboratorium PLTU yang menjadi tujuan pengapalan.

"COA Muat" atau "**COA Loading**" berarti COA yang dibuat pada Titik Pengujian Awal atau Pelabuhan Muat yang dilakukan oleh *Surveyor* Independen.

"COW" berarti *certificate of weight* atau sertifikat pemeriksaan kuantitas atau berat batubara yang diterbitkan oleh Surveyor Independen.

"COW Muat" atau "**COW Loading**" berarti COW yang dibuat pada Titik Pengujian Awal atau Pelabuhan Muat yang dilakukan oleh *Surveyor* Independen.

"COW Bongkar" atau "**COW Unloading**" berarti COW yang dibuat pada Titik Pengujian Akhir atau Pelabuhan Bongkar yang dibuat oleh *surveyor* yang ditunjuk PLN atau oleh laboratorium PLTU yang menjadi tujuan pengapalan.

Paraf Mitra :

1

Paraf PLNBB :

"**Demurrage**" berarti biaya yang timbul karena kapal berlabuh melebihi waktu *Laycan* yang ditentukan dalam *Shipping Instruction* atau Instruksi Pengapalan sesuai dengan yang dimuat dalam **Pasal 5**.

"**Denda Keterlambatan**" memiliki arti sebagaimana disebut dalam **Pasal 5.3.(d)**.

"**GCV**" atau "**Gross Caloric Value**" berarti parameter mengenai nilai kotor dari kalori batubara yang memiliki indikasi kandungan nilai energi yang terdapat pada batubara dan merepresentasikan kombinasi pembakaran dari karbon, hidrogen, nitrogen, serta sulfur.

"**Harga Batubara**" memiliki arti sebagaimana disebut dalam **Pasal 4.1**.

"**Harga Final Batubara**" memiliki arti sebagaimana dimuat dalam **Pasal 7.1**.

"**Hari Kerja**" berarti hari-hari selain dari hari Sabtu, Minggu dan hari libur nasional di Indonesia.

"**HBA**" berarti harga batubara acuan yang ditetapkan oleh Pemerintah dari waktu ke waktu, dengan tidak mengesampingkan peraturan yang berlaku.

"**HGI**" atau "**Hardgrove Grindability Index**" berarti parameter mengenai tingkat kemudahan batubara untuk digerus.

"**IDT**" atau "**Initial Deformation Temperature**" berarti parameter mengenai tingkat suhu perubahan bentuk batubara.

"**Instruksi Pengapalan**" atau "**Shipping Instruction**" berarti perintah dari PLNBB untuk melaksanakan pengapalan atas batubara pada jadwal, tempat serta dengan jumlah kuantitas yang ditentukan di dalamnya.

"**Jadwal Pengapalan**" memiliki arti sebagaimana yang dimuat dalam **Pasal 5.1**.

"**Jangka Waktu Perjanjian**" memiliki arti sebagaimana diatur di dalam **Pasal 12.1**.

"**Kecepatan Muat Yang Ditetapkan**" berarti kecepatan pemuatan batubara ke dalam tongkang dan/atau *vessel* yang ditunjuk, sebagaimana dimuat di dalam **Ketentuan Khusus - II** dan direkonfirmasi oleh PLNBB di dalam Rapat Koordinasi Bulanan.

"**Komitmen Kuantitas Batubara**" berarti jumlah maksimum kuantitas dari batubara yang wajib disediakan oleh Mitra berdasarkan Perjanjian ini baik Total Komitmen Kuantitas Batubara maupun Komitmen Kuantitas Batubara Per-Pengapalan.

"**Komitmen Kuantitas Per-Pengapalan**" berarti setiap kuantitas batubara yang telah disanggupi oleh Mitra untuk setiap rencana pengapalan berdasarkan Rapat Koordinasi Bulanan.

"**LHVBP**" atau "**Laporan Hasil Verifikasi Biaya Penyesuaian**" berarti laporan verifikasi yang dikeluarkan oleh *Surveyor* yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal Mineral dan Batubara.

"**Laycan**" atau "**Laydays and Cancelling Day**" berarti tanggal atau hari tercepat dan terlama untuk pemuatan batubara ke atas kapal di Pelabuhan Muat.

Paraf Mitra :

2

Paraf PLNBB :

"Mitra" berarti pemasok batubara yang bekerjasama dengan PLNBB dalam Perjanjian ini.

"NOR" or "Notice of Readiness" berarti pemberitahuan yang diberikan oleh pengangkut mengenai kesiapan dilaksanakannya pemuatan atau pembongkaran (*loading dan unloading*) barang.

"Parameter Batubara" berarti aspek-aspek yang menjadi acuan penentuan kualitas batubara yang terdiri dari: (i) GCV; (ii) TS; (iii) TM; (iv) HGI; (v) IDT; (vi) ukuran butiran yang lolos ayakan 2,38mm; dan (vii) ukuran butiran lolos ayakan 70mm.

"Pelabuhan Bongkar" atau "**Unloading Port**" berarti pelabuhan dimana muatan batubara akan dibongkar atau pelabuhan tujuan sebagaimana dimuat di dalam **Ketentuan Khusus - I** atau pelabuhan lain yang akan disepakati oleh Para Pihak dari waktu ke waktu.

"Pelabuhan Muat" atau "**Loading Port**" berarti pelabuhan dimana batubara akan diangkut sebagaimana dimuat di dalam **Ketentuan Khusus - I** atau pelabuhan lain yang akan disepakati oleh Para Pihak dari waktu ke waktu.

"Pengiriman Uji Coba" memiliki arti sebagaimana disebut di dalam Pasal 5.2.

"Penalti" berarti setiap pembebanan dan hukuman dalam bentuk materi yang dikenakan terhadap Mitra berdasarkan Perjanjian ini, diluar denda keterlambatan.

"Penolakan Sebelum Pengapalan" berarti terjadi Penolakan sebelum batubara dimuat ke dalam kapal sebagaimana dirujuk dalam Pasal 6.3.(b).

"Penyesuaian Harga" memiliki arti sebagaimana disebut dalam Pasal 7.3.

"Penurunan Harga" memiliki arti sebagaimana disebut dalam Pasal 7.3 dan **Ketentuan Khusus - III**

"PLN" memiliki arti sebagai PT PLN (Persero).

"PLTU" berarti Pembangkit Listrik Tenaga Uap.

"PPN" berarti Pajak Pertambahan Nilai sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang No.8 tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah dan perubahannya.

"Penyesuaian Harga" memiliki arti sebagaimana yang dimuat di dalam Pasal 7.

"Rapat Koordinasi Bulanan" memiliki arti sebagaimana yang dimuat di dalam Pasal 5.1.

"SKAB" berarti surat keterangan asal barang yang diterbitkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

"Spesifikasi Batubara" berarti spesifikasi atau *typical* dari batubara yang wajib disediakan oleh Mitra berdasarkan Perjanjian ini sesuai dengan Parameter Batubara sebagaimana disebut dalam **Ketentuan Khusus - II**.

"Sumber Tambang" berarti asal komoditas batubara sesuai dengan yang tercantum pada izin pertambangan Mitra sebagaimana disebut dalam **Ketentuan Khusus - II**.

Paraf Mitra :

3

Paraf PLNBB :

"**Surveyor Independen**" berarti *surveyor* yang ditunjuk oleh berdasarkan Perjanjian ini sebagaimana dimuat dalam **Ketentuan Khusus - I** yang juga memiliki penetapan sebagai pelaksana analisa kualitas dan kuantitas penjualan batubara yang terdaftar pada Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral sesuai dengan peraturan yang berlaku.

"**Surveyor Pembanding**" berarti *surveyor* Independen yang ditunjuk bersama oleh Para Pihak beserta PLTU dimana *surveyor* tersebut harus memiliki penetapan sebagai pelaksana analisa kualitas dan kuantitas penjualan batubara dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral sesuai dengan peraturan yang berlaku.

"**Titik Pengujian Awal**" atau dapat juga diartikan dengan "**Pelabuhan Muat**" berarti tempat dimana *Surveyor Independen* melakukan pengujian untuk menerbitkan COA dan/atau COW pada Pelabuhan Muat atau tempat lain yang disepakati oleh Para Pihak.

"**Titik Pengujian Akhir**" atau dapat juga diartikan dengan "**PLTU Tujuan**" berarti tempat pengujian untuk penerbitan COA dan/atau COW dilakukan pada Pelabuhan Bongkar atau PLTU tujuan yang disepakati oleh Para Pihak.

"**Titik Penyerahan Batubara**" berarti titik dimana terjadi serah terima batubara dari Mitra kepada PLNBB, sebagaimana dimuat di dalam **Ketentuan Khusus I** dan Rapat Koordinasi Bulanan.

"**TM**" atau "**Total Moisture**" berarti parameter mengenai jumlah tingkat kelembaban dari batubara.

"**Total Komitmen Kuantitas Batubara**" berarti jumlah maksimum kuantitas batubara yang dijanjikan dan disanggupi oleh Mitra selama Jangka Waktu Perjanjian untuk dipasok kepada PLNBB sebagaimana disebut dalam **Ketentuan Khusus - II**

"**TS**" atau "**Total Sulphur**" berarti parameter mengenai jumlah kandungan belerang pada batubara.

"**Uji Pembanding**" atau "**Umpire Sampling**" memiliki arti sebagaimana dimuat di dalam Pasal 6.7.

- 1.2. Rujukan kepada suatu peraturan perundang-undangan berarti mencakup setiap amendemen dan/atau perubahan dan/atau penggantinya dikemudian hari.
- 1.3. Rujukan kepada Lampiran atau Ketentuan Khusus, berarti Lampiran atau Ketentuan Khusus dari Perjanjian ini dan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari Perjanjian ini.
- 1.4. Rujukan kepada hari, minggu atau bulan berarti hari, minggu atau bulan kalender, kecuali secara khusus disebut Hari Kerja.

Pasal 2 Jual Beli

Untuk mendukung pengamanan pasokan batubara untuk kebutuhan unit-unit PLTU milik PLN dan anak perusahaannya, Mitra dengan ini menyatakan setuju menjual komoditas batubara kepada PLNBB, dan dengan ini PLNBB menyatakan setuju untuk membeli komoditas batubara dari Mitra sejalan dengan kebutuhan PLN dari waktu ke waktu dengan tunduk pada syarat dan ketentuan dalam Perjanjian ini.

Pasal 3 Spesifikasi dan Kuantitas Batubara

Paraf Mitra :

4

Paraf PLNBB :

- 3.1 Mitra dengan ini mengikatkan diri untuk menyediakan batubara sebagaimana yang dirujuk dalam Pasal 2 di atas sesuai dengan Spesifikasi Batubara, dengan ketentuan bahwa kuantitas batubara yang dibeli oleh PLNBB untuk setiap pengapalan di dalam Jangka Waktu Perjanjian ini akan ditetapkan bersama oleh Para Pihak di dalam Rapat Koordinasi Bulanan.

Para Pihak memahami bahwa pembelian batubara oleh PLNBB selama Jangka Waktu Perjanjian ini tidak melebihi Total Komitmen Kuantitas Batubara, kecuali disepakati lain. Untuk menghindari keraguan, PLNBB dengan itikad baik akan mengupayakan penyerapan atas Komitmen Kuantitas Batubara di dalam Jangka Waktu Perjanjian ini sejalan dengan kebutuhan PLN pada wilayah yang relevan, namun PLNBB tidak memiliki kewajiban untuk menyerap dan membeli seluruh batubara yang tersisa dari Total Komitmen Kuantitas Batubara pada akhir Jangka Waktu Perjanjian ini.

- 3.2. Para Pihak memahami bahwa batubara yang disediakan atau dipasok oleh Mitra wajib diuji baik pada Titik Pengujian Awal maupun pada Titik Pengujian Akhir sesuai dengan ketentuan Pasal 6.

- 3.3. Atas pengujian sebagaimana dimaksud di dalam Pasal 3.2. di atas, maka dapat terjadi hal-hal berikut ini:

a. PLNBB mengenakan Penyesuaian Harga terhadap Mitra dalam hal:

- (i) Kalori batubara lebih rendah dari Kalori yang termuat di dalam Spesifikasi Batubara, atau nilai dari satu atau lebih Parameter Batubara lain lebih besar dari Parameter Batubara yang termuat di dalam Spesifikasi Batubara, namun nilai dari keseluruhannya tidak melewati Batas Penolakan Kualitas Batubara; atau
- (ii) Kalori batubara lebih baik dari Kalori yang termuat di dalam Spesifikasi Batubara.

b. PLNBB dapat mengenakan penolakan atas batubara yang disediakan oleh Mitra, apabila kuantitas maupun kualitas batubara tidak sesuai dengan Komitmen Kuantitas atau kualitas batubara berdasarkan Parameter Batubara yang relevan kurang dari atau melebihi Batas Penolakan Kualitas Batubara.

Pasal 4 Harga Batubara

- 4.1 Harga batubara adalah sebagaimana yang diuraikan di dalam **Ketentuan Khusus - III**, harga mana merupakan harga yang telah memuat biaya angkut dan asuransi sampai dengan Titik Penyerahan Batubara ("**Harga Batubara**").

- 4.2. a. Kecuali diatur lain di dalam **Ketentuan Khusus - III**, Harga Batubara sudah termasuk:

- (i) PPN, jika relevan;
- (ii) biaya pengurusan seluruh dokumen yang diperlukan untuk pelaksanaan Perjanjian ini;
- (iii) pembayaran royalti atau iuran serta biaya lain yang wajib dibayar kepada Pemerintah sehubungan dengan batubara yang dipasok berdasarkan Perjanjian ini;
- (iv) Biaya-biaya Lain Batubara Yang Dipasok;
- (v) Biaya pengangkutan dan asuransi hingga Titik Penyerahan Batubara

b. Dalam hal Transportasi yang digunakan untuk pengangkutan pada butir (v) oleh Para Pihak dalam perjanjian ini sepakat menggunakan ketentuan :

Paraf Mitra :

5

Paraf PLNBB :

(i) Batasan Jenis Moda Transportasi terhadap volume batubara yang diangkut sebagaimana tabel berikut :

No	Jenis Moda Transportasi (<i>Tug and Barge</i>)		Kapasitas Muatan (MT)	Batasan Volume BL (MT)
	Moda dalam Perjanjian	Kategori		
1.	230 ft	230 ft	Maks. 3.300 MT	230 ft < 3.300 MT
2.	270 ft	270 ft	Maks. 6.000 MT	3.300 MT < 270 ft < 6.000 MT
3.	300 ft	300 ft	Maks. 7.500 MT	6.000 MT < 300 ft < 8.700 MT
		300 ft jumbo	Maks. 8.500 MT	
		310 ft	Maks. 10.500 MT	
4.	330 ft	330 ft	Maks. 10.500 MT	8.700 MT ≤ 330 ft < 11.600 MT *)
		330 ft jumbo	Maks. 11.500 MT	

*) Catatan :

(i) Pengiriman dengan moda transportasi *tug and barge*.

(ii) Batasan jenis moda transportasi disepakati mengacu pada Volume *Bill of Lading* (BL).

4.3. Para Pihak sepakat dan setuju bahwa apabila PT PLN (Persero) melakukan penurunan harga *freight* kepada PT PLN Batubara, maka harga batubara sebagaimana telah disepakati sesuai pada **Ketentuan Khusus - III** Perjanjian ini, akan disesuaikan dengan mempertimbangkan penurunan harga *freight* tersebut.

4.4 Harga Batubara berlaku untuk setiap periode sebagaimana yang dimuat di dalam **Ketentuan Khusus - III**. Kecuali telah diatur khusus di dalam **Ketentuan Khusus - III**, Para Pihak memahami bahwa PLNBB dapat melakukan evaluasi setiap saat atas harga batubara yang berlaku pada suatu periode apabila terdapat perubahan Harga Batubara Acuan (HBA) sebagaimana diatur dalam peraturan yang diterbitkan oleh pemerintah Republik Indonesia dan Kerjasama Strategis (KJS) antara PLNBB dengan PT PLN (Persero) yang telah ditetapkan, apabila berdasarkan hasil evaluasi tersebut terjadi perubahan yang telah ditetapkan, maka Para Pihak setuju untuk dilakukan penyesuaian harga batubara tersebut.

4.5. Untuk pelaksanaan maksud Pasal 4.3., maka Para Pihak dengan itikad baik melakukan rekonsiliasi terhadap seluruh transaksi pembayaran yang telah dilaksanakan atas setiap periode pengiriman batubara yang terpengaruh dengan adanya perubahan harga setelah ditandatangani perubahan harga tersebut yang dituangkan dalam Amandemen Perjanjian.

Pasal 5 Rapat Koordinasi, Jadwal Pengiriman dan Uji Coba

5.1 Para Pihak wajib mengadakan rapat koordinasi setiap bulan berdasarkan jadwal yang ditetapkan oleh PLNBB ("**Rapat Koordinasi Bulanan**"), untuk yang membahas sekurangnya mengenai:

- kebutuhan pasokan batubara untuk PLNBB dan kesiapan Mitra di dalam memasok batubara sesuai dengan Komitmen Kuantitas Batubara dan Spesifikasi Batubara;
- jadwal pengiriman batubara untuk setiap bulan yang bersangkutan atau jadwal lain yang disepakati Para Pihak termasuk di dalamnya, penetapan kuantitas batubara yang akan dipaparkan, jadwal inspeksi dan uji batubara, jadwal pengapalan, jadwal *Laycan*, nama

Paraf Mitra :

6

Paraf PLNBB :

jetty yang bersangkutan (seluruhnya termuat dan disebut sebagai "**Jadwal Pengapalan**");

- c. konfirmasi mengenai keadaan Pelabuhan Muat dan Pelabuhan Bongkar termasuk di dalamnya Kecepatan Muat Batubara (sebagaimana relevan); dan
- d. informasi terakhir mengenai Titik Penyerahan Batubara.

5.2. Dalam hal Mitra adalah pemasok pertama kali bagi PLNBB, maka PLNBB dapat menyusun jadwal pengiriman uji coba batubara sebanyak maksimum 3 (tiga) kali pengiriman guna memastikan bahwa Mitra memiliki kemampuan dan kapasitas di dalam melaksanakan Perjanjian ini ("**Pengiriman Uji Coba**").

Apabila dari hasil Pengiriman Uji Coba, didapat bahwa Mitra tidak dapat memenuhi kualitas batubara sesuai dengan Spesifikasi Batubara dan/atau Komitmen Kuantitas Batubara yang telah ditetapkan, maka PLNBB berhak dengan pemberitahuan 14 (empat belas) hari kalender sebelumnya mengakhiri Perjanjian ini secara sepihak.

5.3. Dengan memperhatikan bahwa Perjanjian ini dibuat atas dasar harga yang memuat biaya-biaya pengangkutan dan asuransi sebagaimana dimuat di dalam **Ketentuan Khusus - III** dan pengangkut diatur oleh PLNBB, maka berikut adalah tahap-tahap proses pengapalan dan pengiriman batubara yang harus dilaksanakan Para Pihak:

- a. Berdasarkan Jadwal Pengapalan yang telah ditetapkan berdasarkan Pasal 5.1. di atas, Para Pihak melakukan pemeriksaan kualitas dan kuantitas batubara sebagaimana diatur di dalam Pasal 6, dan apabila tidak ada Penolakan Sebelum Pengapalan dari PLNBB, maka selambatnya 5 (lima) Hari Kerja sebelum hari pertama *Laycan*, PLNBB harus memberikan nominasi mengenai rincian jadwal kedatangan dan jenis tongkang atau SPB atau *Vessel* di Pelabuhan Muat termasuk kuantitas batubara yang akan dimuat.
- b. Dalam waktu 1 (satu) hingga 3 (tiga) hari kalender sebelum hari pertama *Laycan*, PLNBB harus memberikan Instruksi Pengapalan ("*Shipping Instruction*") yang memuat jadwal pengapalan dan kuantitas batubara yang akan dimuat, Mitra bertanggungjawab penuh atas setiap *Demurrage* yang terjadi di Pelabuhan Muat maupun Pelabuhan Bongkar.
- c. Dalam hal pengiriman sampai di atas tongkang atau SPB atau *vessel* dengan ketentuan:
 - i. Apabila tongkang atau SPB atau *vessel* yang ditunjuk tidak dapat bersandar di Pelabuhan Muat pada tanggal yang ditetapkan karena ada tongkang atau SPB atau *vessel* lain yang sedang memuat barang, maka Mitra wajib, atas biayanya sendiri, menunggu penyelesaian pemuatan dari tongkang atau SPB atau *vessel* lain tersebut, hingga pengapalan dapat dilakukan.
 - ii. Pada saat tongkang atau SPB atau *vessel* yang dinominasikan oleh PLNBB bersandar di Pelabuhan Muat sesuai dengan *Laycan*, maka Mitra wajib menjaga kecepatan muat batubara sebagai berikut:
 - a) Apabila menggunakan tongkang:
 - 1. Target pemuatan batubara ke dalam tongkang dengan ukuran 300 *feet* adalah 3 (tiga) hari kalender yang dimulai 12 (dua belas) jam setelah tongkang bersandar di Pelabuhan Muat;

Paraf Mitra :

7

Paraf PLNBB :

2. Target pemuatan Batubara ke dalam tongkang dengan ukuran 270 feet adalah 2 (dua) hari kalender yang dimulai 12 (dua belas) jam setelah Tongkang bersandar di Pelabuhan Muat;
3. Target pemuatan Batubara ke dalam tongkang untuk ukuran selain dari butir 1) dan 2) atau SPB di atas dihitung secara prorata antara kuantitas batubara dan kecepatan pemuatan tersebut di atas yang dimulai 12 (dua belas) jam setelah Tongkang bersandar di Pelabuhan Muat.

b) Apabila menggunakan vessel, Mitra harus melakukan pemuatan batubara sesuai dengan Kecepatan Muatan Yang ditetapkan pada **Ketentuan Khusus - III**.

c) Apabila target kecepatan muat batubara sebagaimana tersebut di atas tidak tercapai maka Mitra wajib membayar kepada PLNBB biaya *Demurrage* dengan perhitungan sebagai berikut:

Vessel : Rp 130.000.000,- apabila realisasi kecepatan muat batubara kurang dari kecepatan muat sebagaimana **Ketentuan Khusus - II**

Tongkang 270 ft : Rp 17.500.000,-/hari (tujuh belas juta lima ratus ribu rupiah per hari)

Tongkang 300 ft : Rp 25.000.000,-/hari (dua puluh lima juta rupiah per hari)

Ukuran lain : Dihitung secara prorata

d. Dalam hal pengiriman sampai di pelabuhan bongkar, apabila terjadi keterlambatan penyerahan batubara pada Titik Penyerahan Batubara, maka :

- i. Mitra akan dikenakan denda keterlambatan yang besarnya sama dengan 1^{0/100} (satu permil) dari kuantitas batubara yang belum dipasok oleh Mitra berdasarkan Perjanjian ini per-hari keterlambatan dengan denda maksimum sama dengan 50 (lima puluh) hari kalender,
- ii. dengan ketentuan bahwa denda pada butir (i) tidak dikenakan apabila kuantitas dari batubara yang belum dipasok kurang dari 5% (lima persen) dari Total Komitmen Kuantitas Batubara ("**Denda Keterlambatan**").
- iii. Apabila PLNBB telah mengenakan Denda Keterlambatan maksimum, maka PLNBB dapat menilai bahwa Mitra tidak memiliki kemampuan untuk melakukan pemasokan batubara dan karenanya PLNBB dapat mengakhiri Perjanjian ini sesuai dengan ketentuan Pasal 12.2.

5.4. a. Dalam hal pengiriman sampai di atas tongkang atau SPB atau vessel dengan ketentuan :

- i. Setelah batubara selesai dimuat pada Pelabuhan Muat, Para Pihak mengikatkan diri untuk segera dan tidak menunda melakukan penandatanganan Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan Tahap Pertama ("**Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan Tahap Pertama**").

Paraf Mitra :

8

Paraf PLNBB :

Untuk menghindari keraguan, penandatanganan Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan Tahap Pertama tidak mengurangi hak dan kewajiban Para Pihak berkaitan dengan hasil dari *COA Loading* dan *COW Loading* sebagaimana diatur di dalam Perjanjian ini.

ii. Setelah batubara selesai dibongkar pada Pelabuhan Bongkar, Para Pihak mengikatkan diri untuk segera dan tidak menunda melakukan penandatanganan Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan Tahap Kedua ("**Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan Tahap Kedua**").

iii. Untuk menghindari keraguan, penandatanganan Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan Tahap Kedua tidak mengurangi hak dan kewajiban Para Pihak berkaitan dengan hasil dari *COA Unloading* dan *COW Unloading* sebagaimana diatur di dalam Perjanjian ini.

b. Dalam hal pengiriman sampai di pelabuhan bongkar dengan ketentuan :

i. Apabila batubara telah tiba di pelabuhan bongkar atau PLTU tujuan dan telah diterbitkannya *NOR Tendered*, Para Pihak mengikatkan diri untuk segera dan tidak menunda dilakukannya penandatanganan Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan pada Titik Penyerahan Batubara Tahap Pertama ("**Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan Tahap Pertama**").

ii. Apabila setelah batubara selesai dibongkar pada Pelabuhan Bongkar, Para Pihak mengikatkan diri untuk segera dan tidak menunda dilakukannya penandatanganan Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan Tahap Kedua pada Titik Penyerahan Batubara ("**Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan Tahap Kedua**").

iii. Untuk menghindari keraguan, penandatanganan Berita Acara Penyelesaian Pekerjaan tidak mengurangi hak dan kewajiban Para Pihak berkaitan dengan hasil dari *COA Unloading* dan *COW Unloading* sebagaimana diatur di dalam Perjanjian ini.

c. Dalam hal pengiriman menggunakan moda *trucking*

i. PLNBB memberikan jadwal pengiriman sampai batubara tiba di PLTU tujuan kepada Mitra, dan Mitra menerbitkan surat konfirmasi kesiapan *slot loading* batubara kepada PLNBB.

ii. PLNBB menerbitkan surat pengiriman batubara (*Delivery Order*) atau *Trucking Instruction* kepada Mitra, sesuai dengan jadwal pengiriman dan data-data yang diberikan PLNBB kepada Mitra sebagaimana huruf c butir i di atas.

iii. Dalam hal terjadi keterlambatan penyerahan batubara di PLTU dari rincian dan perkiraan penyerahan bulanan yang telah ditetapkan dalam Rapat Koordinasi (RAKOR) oleh PARA PIHAK; maka Mitra akan dikenakan sanksi denda keterlambatan sebesar 1 ‰ (satu permil) perhari keterlambatan dari sisa batubara yang belum disuplai dengan toleransi denda maksimum 5 % (lima persen) (apabila hal tersebut terjadi perhitungan akan disimulasikan bersama untuk di sepakati).

Paraf Mitra :

9

Paraf PLNBB :

LAMPIRAN 4

DOKUMEN BONGKAR MUAT

1. Surat Persetujuan Kapal Masuk



PATIMBAN
SPM.IDPMB.1121.0000028

SURAT PERSETUJUAN KAPAL MASUK
PORT TO ENTRY PERMIT
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 213
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 213

Nama Kapal / Ship	Kompas 02	Tanda Panggilan / IMO Call Sign / IMO	YD 6963 / -	Bendera / Flag	ID
Nakhoda / Master	Baso Satria	Tonnase Kotor / Gross Tonnage	199	Perusahaan / Company	PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA

Sesuai dengan permohonan perusahaan PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA, tanggal / jam : 15 Nov 2021 11:21:10.
In accordance with the application company PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA, date / time : 15 Nov 2021 11:21:10

Dengan ini kapal tersebut diatas
The above mentioned vessel is hereby

**DISETUJUI
GRANTED**

Untuk memasuki pelabuhan PATIMBAN
For entering port PATIMBAN

Patimban, 16 Nov 2021
SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER



PATIMBAN
SPM.IDPMB.1121.0000029

SURAT PERSETUJUAN KAPAL MASUK
PORT TO ENTRY PERMIT
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 213
Under This Shipping Act No. 17, 2008 Article 213

Nama Kapal / Ship	Rmn 361	Tanda Panggilan / IMO Call Sign / IMO	- / -	Bendera / Flag	ID
Nakhoda / Master		Tonnase Kotor / Gross Tonnage	3107	Perusahaan / Company	PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA

Sesuai dengan permohonan perusahaan PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA, tanggal / jam : 15 Nov 2021 11:22:17.
In accordance with the application company PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA, date / time : 15 Nov 2021 11:22:17

Dengan ini kapal tersebut diatas
The above mentioned vessel is hereby

DISETUJUI
GRANTED

Untuk memasuki pelabuhan PATIMBAN
For entering port PATIMBAN

Patimban, 16 Nov 2021
SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER



2. Dokumen Persetujuan Olah Gerak Kapal



PATIMBAN
SPOG.IDPMB.1121.000034

SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK
APPROVAL FOR SHIP MANUVERING
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 215
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 215

Nama Kapal / RMN 361
Ship
Nakhoda
Master

Tanda Panggilan / IMO - / -
Call Sign / IMO
Tonnase Kotor 3107
Gross Tonnage

Bendera
Flag
Perusahaan
Company

ID
PT. PELAYARAN
KARTIKASAMUDRA
ADIJAYA

Sesuai dengan
In accordance with

Surat Persetujuan Masuk (SPM) nomor : SPM.IDPMB.1121.000029
Clearance in number : SPM.IDPMB.1121.000029

Penetapan penyandaran kapal (PPK) nomor : PPK.IDPMB.1121.000035
Berthing opration plan number : PPK.IDPMB.1121.000035

Surat perintah kerja pandu (SPK Pandu) nomor : IDPMB-SPK-UPT-2111-000041
Pilot order number : IDPMB-SPK-UPT-2111-000041

Dengan ini kapal tersebut diatas disetujui untuk bergerak Masuk
The above mentioned vessel is hereby granted for shifting

Dari : LAUT Ke : TERMINAL STS PT. CIKARANG LISTRINDO
From To

Dipandu oleh : KSOP KELAS II PATIMBAN
Piloted by : KSOP KELAS II PATIMBAN

Pada tanggal dan jam 16 Nov 2021, 07:00:00
At date and time 16 Nov 2021, 07:00:00

Patimban, 16 Nov 2021
SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER



PATIMBAN
SPOG.IDPMB.1121.000035

SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK
APPROVAL FOR SHIP MANUVERING
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 215
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 215

Nama Kapal / Ship	KOMPAS 02	Tanda Panggilan / IMO Call Sign / IMO	YD 6963 / -	Bendera / Flag	ID
Nakhoda / Master	Baso Satria	Tonnase Kotor / Gross Tonnage	199	Perusahaan / Company	PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA

Sesuai dengan
In accordance with

Surat Peretujuan Masuk (SPM) nomor : SPM.IDPMB.1121.0000028
Clearance in number : SPM.IDPMB.1121.0000028

Penetapan penyandaran kapal (PPK) nomor : PPK.IDPMB.1121.000034
Berthing opration plan number : PPK.IDPMB.1121.000034

Surat perintah kerja pandu (SPK Pandu) nomor : IDPMB-SPK-UPT-2111-000040
Pilot order number : IDPMB-SPK-UPT-2111-000040

Dengan ini kapal tersebut diatas disetujui untuk bergerak Masuk
The above mentioned vessel is hereby granted for shifting

Dari : LAUT Ke : TERMINAL STS PT. CIKARANG LISTRINDO
From To

Dipandu oleh : KSOP KELAS II PATIMBAN
Piloted by : KSOP KELAS II PATIMBAN

Pada tanggal dan jam 16 Nov 2021, 07:00:00
At date and time 16 Nov 2021, 07:00:00

Patimban, 16 Nov 2021
SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER

3. Surat Persetujuan Bongkar Barang Berbahaya



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II PATIMBAN**

Jalan Raya Utama Pelabuhan
Patimban, Subang, Jawa Barat - 41255

Telp : 0
Hotline :

Fax :
Email : ksop-patimban@dephub.go.id

SURAT PERSETUJUAN BONGKAR BARANG BERBAHAYA

NOMOR : SL010.IDPMB.1121.000008

Sesuai pemberitahuan dari perusahaan **PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA**, nomor : **SPD.L.IDPMB.2111.000012**, pada **15 Nov 2021** untuk **BONGKAR** barang berbahaya di : **PATIMBAN** berdasarkan :

1. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
2. KM.02 Thn 2010 tentang pedoman penanganan bahan/ barang berbahaya
3. PP.No.20 Thn, 2010 tentang angkutan diperairan
4. Permenhub No. 36 Th 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
5. Kep.Dirjen Hubla No.UM 48/4/2/01 tentang pedoman penanganan bahan / barang berbahaya diseluruh pelabuhan di Indonesia
6. Solas 1974 BAB VII / IMDG Code
7. Marine Pollution 73/78
8. Surat permohonan **PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA**

Dengan ini memberikan persetujuan kepada,

Pemilik / Agen	PT. PELAYARAN KARTIKASAMUDRA ADIJAYA	Nama Kapal	RMN 361
Jenis Kapal	TONGKANG / BARGE	GT	3107
Bendera	INDONESIA	Nama Nakhoda	BASO SATRIA
Nama Barang	BATU BARA	Jumlah Muatan	7516 TON
Kemasan	Packing Group 1	Klas	KLAS4
Pelabuhan Asal	SUNGAI PUTING	Pelabuhan Tujuan	PATIMBAN
Posisi Kapal	-6.2888266, 107.1217293	Berlaku sampai dengan	19 Nov 2021

Untuk **MEMBONGKAR** barang berbahaya yang tercantum didalam lampiran dari pemberitahuan tersebut diatas, dengan mengikuti petunjuk dan peraturan yang berlaku.



DIKELUARKAN : PATIMBAN
PADA TANGGAL : 15 NOV 2021

A.N. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS II PATIMBAN
KEPALA SEKSI KESELAMATAN BERLAYAR PENJAGAAN DAN PATROLI

LAMPIRAN 5

DOKUMENTASI BONGKAR MUAT

1. Bongkar Muat di FC. Ratu Giok 6



2. Bongkar Muat di *Jetty*

