



**KETERLAMBATAN PEMUATAN *MILL SCALE*
DARI LAPANGAN PENIMBUNAN KE KAPAL
MV. WAN HONG DI PELABUHAN PELINDO CIWANDAN**

SKRIPSI

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

Oleh

REZA MUJTAHID

NIT. 551811326748 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**KETERLAMBATAN PEMUATAN *MILL SCALE* DARI
LAPANGAN PENIMBUNAN KE KAPAL MV. WAN HONG DI
PELABUHAN PELINDO CIWANDAN**

Disusun Oleh :

REZA MUJTAHID

NIT. 551811326748 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Juli 2022

Dosen Pembimbing I
Materi

DARYANTO, SH, M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19750502 199808 1 001

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 “KETERLAMBATAN PEMUATAN *MILL SCALE* DARI LAPANGAN PENIMBUNAN KE KAPAL MV. WAN HONG DI PELABUHAN PELINDO CIWANDAN” karya:

Nama : REZA MUJTAHID

N I T : 551811326748 K

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

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

Penguji I

NO HARIYANTI, S.Pd., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001

Penguji II

DARYANTO, SH, M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002

Semarang, Juli 2022

Penguji III

Capt. SUHERMAN, M.Si, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19660915 199903 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

nama : Reza Mujtahid

N I T : 551811326748 K

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

menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "**Keterlambatan Pemuatan *Mill Scale* Dari Lapangan Penimbunan ke Kapal MV. Wan Hong di Pelabuhan Pelindo Ciwandan**" adalah benar hasil karya saya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan atau plagiat dari karya tulis orang lain atau pengutipan sebagian dan/atau seluruh materi dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari karya skripsi ini dan apabila terbukti merupakan hasil jiplakan karya tulis dari orang lain atau ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan/atau menerima sanksi lain.

Semarang, Juli 2022

Yang menyatakan



REZA MUJTAHID
NIT. 551811326748 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Maka nikmat Tuhan kamu yang manakah yang kamu dustakan?” – (Q.S Ar-Rahman)
2. Selalu ada lebih banyak hal yang patut untuk disyukuri daripada mengeluh. Alhamdulillah.
3. Kalau impianmu tak bisa membuatmu takut, mungkin karena impianmu tak cukup besar. (Muhammad Ali)

Persembahan:

1. Kedua orang tua peneliti, Bapak Basuki dan Ibu Sumarsi yang senantiasa mendukung dan menjadi dosen pembimbing dalam hidup peneliti
2. Kedua kakakku, M. Khairul Bahtiar dan M. Amri Yahya yang senantiasa membantu, mendukung, dan memberikan semangat kepada peneliti
3. Bapak Daryanto, SH, M.M dan Bapak Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing yang dengan sabar membimbing peneliti dalam proses penyelesaian skripsi ini
4. Orang terkasih yang selalu menemani, menyemangati dan mengingatkan saya untuk mengerjakan skripsi dan juga dalam kebaikan.

5. Seluruh keluarga besar kelas Port and Shipping Bravo.
6. Seluruh keluarga besar Taruna dan Taruni Angkatan LV PIP Semarang.
7. Dan seluruh pihak yang tidak bisa peneliti sebutkan satu persatu, terimakasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini dengan tepat waktu.



PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur, yang peneliti lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga peneliti mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Keterlambatan Pemuatan *Mill Scale* Dari Lapangan Penimbunan ke Kapal MV. Wan Hong di Pelabuhan Pelindo Ciwandan”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D. IV) TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, MMselaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Daryanto, SH, M.M selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

5. Seluruh staf, pegawai, dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Panca Global Energi yang telah membimbing dan membantu peneliti dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktik darat.
6. Seluruh anggota mess Solo Raya yang senantiasa memberikan kenyamanan, keamanan serta kebahagiaan kala peneliti tinggal disana.
7. *Last but not least, I wanna thank me I wanna thank me for believing in me, I wanna thank me for doing all this hard work, I wanna thank me for having no days off.*

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

Semarang, Juli 2022,
Peneliti

REZA MUJAHID
NIF. 551811326748 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PERNYATAAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAKSI	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II KAJIAN TEORI	8
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Penelitian	21
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.
D. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	Error! Bookmark not defined.

G. Pengujian Keabsahan Data	Error! Bookmark not defined.
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Gambaran Konteks Penelitian	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.
DAFTAR PUSTAKA.....	81
LAMPIRAN	83
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	100



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu..... **Error! Bookmark not defined.**



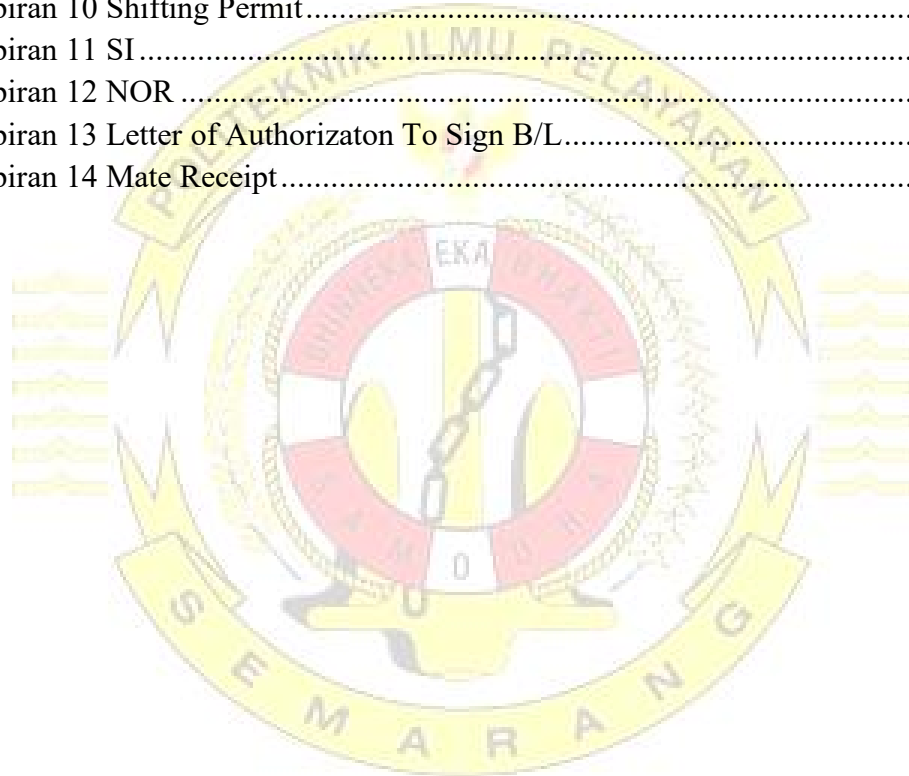
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka pikir	23
Gambar 3.1 Triangulasi dengan tiga sumber data. Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.1 Pelabuhan Ciwandan..... Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.2 MV. Wan Hong	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.3 Prosedur Permohonan Ekspor Limbah B3	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.4 <i>Wire Crane</i> Putus..... Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.5 Grafik Tinggi Gelombang	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.6 Grafik Kecepatan Angin	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.7 Grafik Curah Hujan	Error! Bookmark not defined.



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara Agen.....	83
Lampiran 2 Wawancara Loading Master.....	85
Lampiran 3 B/L	87
Lampiran 4 Manifest.....	88
Lampiran 5 Appointment Letter.....	89
Lampiran 6 Inward Manifest.....	90
Lampiran 7 PKK.....	91
Lampiran 8 SPB.....	92
Lampiran 9 LK3	93
Lampiran 10 Shifting Permit.....	94
Lampiran 11 SI.....	96
Lampiran 12 NOR	96
Lampiran 13 Letter of Authorizaton To Sign B/L.....	97
Lampiran 14 Mate Receipt.....	98



ABSTRAKSI

Mujtahid, Reza. 551811326748 K, 2022, “Keterlambatan Pemuatan *Mill scale* Dari Lapangan Penimbunan Ke Kapal Mv. Wan Hong Di Pelabuhan Pelindo Ciwandan”, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto, S.H., M.M, Pembimbing II: Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar

Kapal MV. Wan Hong merupakan kapal milik PT. Hongshi Shipping yang melakukan kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Indonesia. Pada saat melakukan kegiatan di Indonesia, kapal tersebut menunjuk PT. Panca Global Energi untuk menjadi perwakilannya pada saat kapal tersebut melakukan pemuatan *mill scale* di pelabuhan Pelindo Ciwandan. Pada proses kegiatan pemuatan *mill scale* terjadi permasalahan yang membuat proses pemuatan tersebut berjalan lebih lama. Pada saat peneliti melaksanakan penelitian di perusahaan PT. Panca Global Energi yang mana perusahaan tersebut bergerak di bidang *agency service* yang memberikan salah satu jasanya yaitu untuk menjadi agen kapal yang akan melaksanakan kegiatan bongkar maupun muat di suatu wilayah kerja pelabuhan setempat. Penelitian ini dibuat berdasarkan pengalaman peneliti pada saat peneliti menjadi agen dari kapal MV. Wan Hong dimana kapal tersebut melakukan pemuatan *mill scale* di Pelabuhan Pelindo Ciwandan. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui faktor yang menyebabkan proses pemuatan berjalan lebih lama daripada yang seharusnya terjadi, serta dampak yang ditimbulkan dari terhambatnya proses pemuatan tersebut.

Metode yang digunakan dalam skripsi ini adalah metode kualitatif. Teknik pengumpulan dilakukan dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data yang menggunakan metode analisis data SHEL. Hasil dari penelitian tersebut yaitu ditemukan faktor-faktor yang menjadi penyebab keterlambatan pemuatan *mill scale*, dari faktor yang ditemukan, menghasilkan 3 dampak yang ditimbulkan dan dari dampak tersebut sehingga dapat ditemukan 3 upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Hasil penelitian yang dilakukan peneliti selama kurang lebih 1 tahun, dari bulan Agustus 2020 sampai bulan Agustus 2021. Menunjukkan bahwa terdapat faktor internal dan juga faktor eksternal yang menyebabkan proses pemuatan *mill scale* terhambat. Yang termasuk ke dalam faktor internal yaitu rusaknya crane pada saat proses pemuatan dan untuk faktor eksternal yaitu gangguan cuaca yang terjadi dari sebelum kapal sandar. Hal tersebut menimbulkan dampak terhadap biaya operasional dan juga jadwal kegiatan yang tidak dapat berjalan sesuai dengan perencanaan. Selanjutnya sebagai upaya kedepannya dapat dilakukan pemeliharaan dan perawatan alat bongkar muat secara berkala sehingga dapat menjaga ketahanan dari alat tersebut, serta komunikasi yang dapat meningkatkan kerjasama pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung.

Kata Kunci: Keterlambatan pemuatan, pemuatan *mill scale*, pelabuhan.

ABSTRACT

Mujtahid, Reza. 551811326748 K, 2022, “*Delay in Loading Mill scale from Hoarding Field to Ship Mv. Wan Hong at Pelindo Ciwandan Port*”, *Diploma IV Program, Study Program on Sea and Port Management, Semarang Merchnt Marine Polytechnic, Supervisor I: Daryanto, S.H., M.M, Supervisor II: Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar*

MV ship. Wan Hong is a ship owned by PT. Hongshi Shipping which carries out loading and unloading activities at Indonesian ports. When conducting activities in Indonesia, the ship appointed PT. Panca Global Energi to be its representative when the ship is loading mill scale at the Pelindo Ciwandan port. In the process of mill scale loading activities there are problems that make the loading process take longer. .At the time the researchers conducted research at the company PT. Panca Global Energi where the company is engaged in agency service which provides one of its services, namely to become a ship agent who will carry out loading and unloading activities in a local port work area. This research was made based on the experience of the researcher when the researcher became an agent of the MV ship. Wan Hong where the ship is loading mill scale at the Ciwandan Pelindo Port. The purpose of this study is to determine the factors that cause the loading process to run longer than it should occur, as well as the impact of the delay in the loading process.

The method used in this thesis is a qualitative method. The technique of collecting is by observation, interview and documentation. The data analysis technique used the SHELL data analysis method. The results of the study found that the factors that caused the delay in loading mill scale, from the factors found, resulted in 3 impacts and from these impacts, 3 efforts could be found to overcome these problems.

The results of research conducted by researchers for approximately 1 year, from August 2020 to August 2021. It shows that there are internal factors and also external factors that cause the mill scale loading process to be hampered. Internal factors include damage to the crane during the loading process and external factors, namely weather disturbances that occurred before the ship docked. This has an impact on operational costs and also the schedule of activities that cannot go according to plan. Furthermore, as a future effort, periodic maintenance and maintenance of loading and unloading equipment can be carried out so as to maintain the resilience of the equipment, as well as communication that can increase cooperation during loading and unloading activities.

Keywords: Loading delay, mill scale loading, port.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sebagai negara dengan ribuan pulau, sebagian besar wilayah Indonesia adalah perairan, oleh karena itu kapal laut merupakan sarana prasarana yang penting sebagai kunci dari suksesnya transportasi di atas kapal, terutama transportasi barang dan penumpang. Hal itu menyangkut perdagangan dalam negeri di area sekitar pulau di Indonesia dan perdagangan di pulau-pulau dikawasan luar negeri.

Karena ada korelasi antara perusahaan komersial dan kegiatan pelayaran saat ini, pelayaran komersial tetap memainkan peran besar di dunia saat ini, terutama di pasar global ini. Namun, berbeda dengan jalur transportasi lainnya, mengadopsi jalur transportasi laut selalu jauh lebih hemat dan efektif. Pengangkutan barang antara pelabuhan bongkar dan pelabuhan muat termasuk proses bongkar muat, yang juga dapat didiskusikan dan rekomendasikan. Sementara layanan bongkar muat bertugas menangani operasional bongkar muat, perusahaan juga mampu memindahkan barang dari gudang pelabuhan ke kapal.

Pertimbangan-pertimbangan tersebut turut mendorong terbentuknya beberapa usaha pelayaran yang berkonsentrasi pada keagenan kapal. Kegiatan penertiban dokumen kapal baik untuk tujuan sandar kapal maupun kapal yang berangkat dari *loading port to destination port* hanya merupakan bidang usaha yang dilakukan. Daya saing dalam industri pelayaran semakin meningkat

seiring dengan bertambahnya populasi perusahaan pelayaran di Indonesia secara signifikan. Selama ini, perusahaan pelayaran membutuhkan sumber daya manusia yang profesional dan kompeten.

Sering terjadi keterlambatan dalam pelaksanaan proses pemuatan sehingga menyebabkan kapal harus menunggu lebih lama dari yang dijadwalkan di pelabuhan dan dermaga. Terdapat banyak permasalahan dalam kegiatan bongkar muat kapal curah, antara lain: peralatan bongkar muat dan keterampilan pekerja yang terbatas, oleh karena itu untuk mempercepat proses bongkar muat membutuhkan tenaga atau pekerja yang ahli dan kompeten serta peralatan bongkar muat yang baik. peralatan bongkar muat, dan kondisinya juga perlu diperhatikan untuk memudahkan kegiatan yang melibatkan bongkar muat. Dapat dikatakan bahwa operasi bongkar muat di pelabuhan lebih menantang dan rumit daripada yang dilakukan di fasilitas transportasi darat.

Sebagaimana diketahui publik, tingkat kesadaran pihak atau perusahaan diperbolehkan untuk melakukan proses bongkar muat di pelabuhan laut, terutama ketika komoditas memang sedang diimpor atau diekspor. Instansi pemerintah tersebut antara lain Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Bea dan Cukai, dan banyak lainnya. Imigrasi, *Quarantine*, dan Pelindo.

Adapun tugas dari instansi-instansi terkait sebagai berikut :

1. KSOP mampu melaksanakan penegakan hukum dan pengawasan di bidang pengamanan dan perlindungan pelayaran, mengkoordinasikan operasional pemerintah di pelabuhan, dan mengatur, mengendalikan,

dan mengkoordinasikan kegiatan kepelabuhanan di pelabuhan yang dioperasikan secara komersial.

2. Bea dan Cukai mempunyai tugas memberikan izin barang ekspor impor, serta mengawasi barang yang akan diekspor maupun impor sebelum barang dimuat ke atas kapal.
3. Imigrasi bertanggung jawab untuk memberikan izin, terutama kepada awak kapal asing yang akan tiba di pelabuhan. Karena awak kedua kapal tidak berwenang untuk turun dan pergi ke darat tanpa izin yang jelas.
4. *Quarantine* (Kantor Kesehatan Pelabuhan) mempunyai tugas mengecek kesehatan kapal dan crew kapal sebelum di pelabuhan, berlabuh. sebagai tindakan pencegahan jika kapal membawa penyakit berbahaya.
5. Pelindo memiliki tanggung jawab menawarkan layanan kepanduan sebagai tanggapan atas permintaan nakhoda kapal.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan sistematika penulisan skripsi dengan menggunakan metode Kualitatif yang mana metode ini bersifat menggambarkan proses pelaksanaan kerja, implementasi dari suatu teori, kebijakan dan perencanaan. Berdasarkan keterangan tersebut, maka peneliti melakukan penyusunan hasil penelitian ke dalam skripsi dengan judul **“KETERLAMBATAN PEMUATAN MILL SCALE DARI LAPANGAN PENIMBUNAN KE KAPAL MV. WAN HONG DI PELABUHAN PELINDO CIWANDAN”**. Dengan mencari cara terbaik untuk mengatasi masalah keterlambatan proses pemuatan kargo curah *mill scale* dengan

standarisasi di Pelabuhan Pelindo Ciwandan, dan berupaya untuk menemukan solusi terbaik.

B. Fokus Penelitian

Tujuan dari fokus penelitian ini adalah untuk membentuk kegigihan akumulasi sebagai arah suatu proyek penelitian dalam upaya mengumpulkan dan mencari ilmu, serta sebagai pedoman untuk memimpin pembicaraan atau analisis data agar peneliti mendapatkan hasil yang diinginkan dan tidak ada pembahasan mengenai isu-isu yang muncul.

Seperti yang telah dijelaskan pada bagian latar belakang masalah. Untuk kegiatan bongkar muat sendiri mempunyai prosedur yang seharusnya menjadi SOP dan menjadi pedoman bagi setiap perusahaan pelayaran agar tujuan yang telah direncanakan akan berjalan dengan baik. Tema penting dari *loading* atau *unloading* adalah ini. Proses penanganan kargo akan berlangsung secara efisien, sistematis, cepat, aman, dan ekonomis dengan penerapan pendekatan tersebut di atas. Akan tetapi pada kegiatan bongkar muat yang biasanya bisa dilakukan dengan cepat namun kali ini mengalami suatu kejadian yang tidak seperti biasanya yang mengakibatkan terjadinya kendala kegiatan bongkar muat pada saat peneliti melaksanakan penelitian di Pelabuhan Pelindo Ciwandan,

Pada saat proses bongkar muat dari truck ke kapal yang menggunakan crane yang ada pada dermaga dan pengoperasian bongkar muat masih terkendala kesulitan karena peralatan bongkar muat seperti *grape crane* dan putus tali *wire crane* pada saat proses muat muatan curah *mill scale* tersebut

serta pada bulan tersebut di Indonesia sedang mengalami fenomena angin muson barat yang bersifat basah sehingga curah hujan dan angin yang cukup tinggi juga menghambat kegiatan bongkar muat. Hal ini tentunya membuat bongkar muat menjadi tidak efektif dan menghambat proses bongkar muat sesuai dengan kriteria tersebut di atas.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, peneliti mengajukan permasalahan sebagai berikut :

1. Mengapa pemuatan *Mill Scale* dari lapangan penimbunan ke kapal MV. Wan Hong di Pelabuhan Pelindo Ciwandan mengalami keterlambatan ?
2. Bagaimanakah dampak yang diakibatkan dari keterlambatan pemuatan *Mill Scale* di Pelabuhan Pelindo Ciwandan ?
3. Upaya apa yang dilakukan dalam mengatasi keterlambatan proses muat *Mill Sacle* di Jetty Pelindo Ciwandan ?

D. Tujuan Penelitian

Melihat rumusan masalah di atas, dapat dikatakan tujuan yang ingin peneliti capai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui penyebab dari pemuatan *mill scale* dari lapangan penimbunan ke MV. Wan Hong di Pelabuhan Pelindo Ciwandan mengalami keterlambatan.

2. Untuk mengetahui dampak yang diakibatkan dari keterlambatan pemuatan *mill scale* di Pelabuhan Pelindo Ciwandan.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan dalam mengatasi keterlambatan pemuatan *mill scale* di Pelabuhan Pelindo Ciwandan.

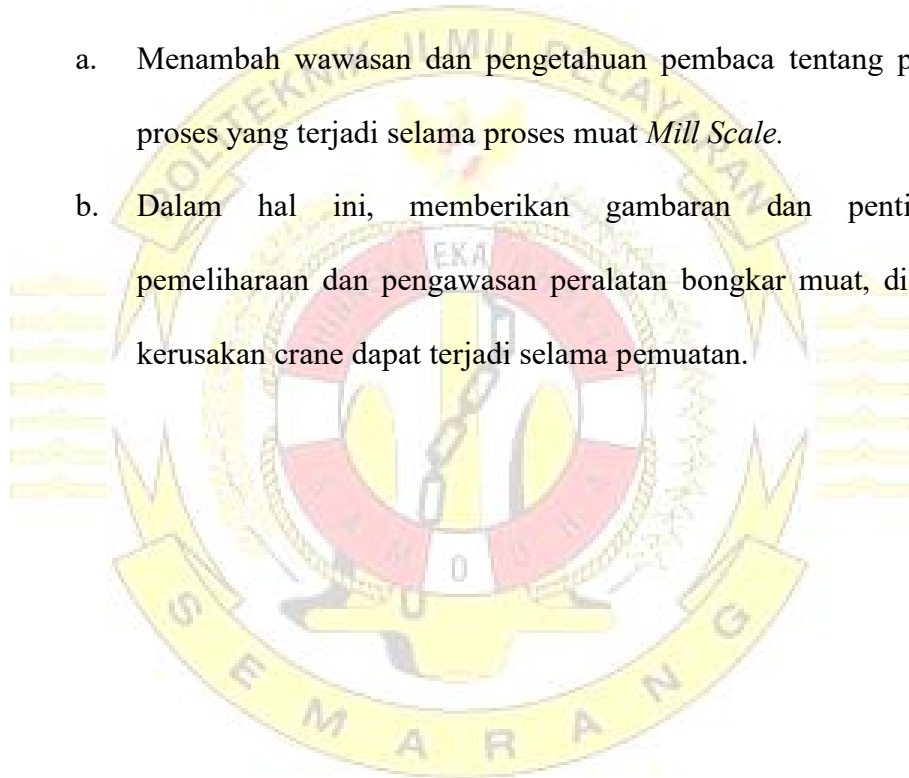
E. Manfaat Penelitian

Terdapat 3 (tiga) manfaat yang dapat diambil dan juga dipahami dari hasil penelitian ini, adalah :

1. Bagi peneliti.
 - a. Informasi, kebijaksanaan, pengalaman, dan pertumbuhan pengetahuan dapat ditambahkan dan diberikan dalam persaingan dunia kerja kedepannya, dan setiap taruna dituntut untuk dapat menganalisis data yang diperoleh taruna selama melakukan praktek darat maupun laut.
 - b. Menerima saran dan kritik untuk menjadikan skripsi ini lebih baik dan memenuhi syarat kelulusan wajib sebagai Sarjana Perkapalan Terapan (STr.Pel).
 - c. Menempa Taruna dan Taruni agar dapat dijadikan bahan pembelajaran dan pengalaman baru sebagai pembuka dunia kerja yang sebenarnya suatu saat nanti.
 - d. Sebagai perbandingan ilmu teori yang didapat di kampus dengan ilmu yang didapat melalui praktek oleh Taruna dan Taruni selama melaksanakan praktek lapangan.

2. Bagi Pelabuhan Pelindo Ciwandan.
 - a. Mendapatkan wawasan dan pengetahuan tentang cara memecahkan masalah yang muncul selama pemuatan muatan curah *Mill Scale*.
 - b. Kajian ini diperlukan untuk memberikan opini positif dan menjawab permasalahan yang dihadapi pengelola pelabuhan Pelindo Ciwandan.

3. Bagi pembaca.
 - a. Menambah wawasan dan pengetahuan pembaca tentang proses-proses yang terjadi selama proses muat *Mill Scale*.
 - b. Dalam hal ini, memberikan gambaran dan pentingnya pemeliharaan dan pengawasan peralatan bongkar muat, di mana kerusakan crane dapat terjadi selama pemuatan.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Pengertian Keterlambatan
 - a. Pengertian keterlambatan menurut Casey (2004:65) adalah salah satu masalah dengan kinerja yang paling bertahan lama serta salah satu yang paling sulit untuk diperbaiki.
 - b. Pengertian keterlambatan dalam PM 89/2015, pasal 1 ayat (6) memberikan definisi sebagai terjadinya perbedaan waktu diantara waktu keberangkatan atau waktu kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi dengan waktu keberangkatan atau kedatangan.
 - c. Sesuai pengertian atau definisi dari keterlambatan diatas, peneliti menyimpulkan bahwa Keterlambatan adalah kerugian waktu, materi, uang, dan berdampak pada keterlambatan dan kegagalan beberapa kegiatan tindak lanjut berjalan sesuai dengan yang diharapkan. Tindakan dalam proses atau metode yang dilakukan bisnis untuk mencapai tujuan yang ditetapkan sehingga hasilnya dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin dengan menggunakan alat yang tersedia. Sedangkan harapan dari kegiatan bongkar muat yaitu terciptanya kegiatan bongkar muat yang berjalan secara cepat berkapasitas yang banyak, serta efisien terhadap biaya yang dikeluarkan untuk memenuhi administrasi pembayaran.

2. Pengertian Muatan

- a. Muatan kapal (cargo) adalah barang yang diangkut dalam industri maritim. Dengan pengiriman barang, pemilik bisnis pelayaran komersial dapat memperoleh dana dalam bentuk pengiriman barang (freight), yang sangat penting untuk kelangsungan hidup bisnis dan mendanai operasi pelabuhan.
- b. Pengertian Muatan Kapal menurut Sudjatmoko (2000:64) “Muatan kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan dan juga muatan memiliki definisi lain yaitu segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang atau barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan ”.
- c. Pengertian Muatan Kapal menurut PT Pelindo (1998:9) “Muatan kapal dapat disebut juga sebagai seluruh jenis barang yang dapat dimuat ke kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan”.
- d. Menurut Arwinas (2001:9)
Menurut jenis pelayaran, jenis kemasan, dan sifat muatannya, muatan kapal dibagi atau dibedakan menjadi beberapa kelompok.

1) Jenis muatan berdasarkan sifatnya

a) Muatan Basah (*Wet Cargo*)

Masih merupakan muatan cairan atau berbagai benda cair yang dikemas dalam botol atau drum sehingga jika salah satu tumpah atau pecah, muatan lainnya menjadi basah. Contohnya antara lain susu, bir, buah kalengan, cat air, minyak bumi, santan kalengan, dan lain sebagainya.

b) Muatan Kering (*Dry Cargo*)

Adalah produk yang, ketika basah kuyup karena hujan atau basah lainnya, juga dapat menyebabkan kerusakan besar. Jenis beban lain tidak terpengaruh oleh beban ini. Sebagai ilustrasi, pertimbangkan tepung jagung, sereal, biji-bijian, minuman, latte, dll.

c) Muatan Kotor/Berdebu (*Dirty/Dusty Cargo*)

Hal ini bahkan menimbulkan debu atau residu setelah dibongkar, yang harus dibersihkan dan dapat mencemari komoditas lainnya., terutama muatan bersih. Contoh semen, biji timah, batu bara, dan lain sebagainya.

d) Muatan Bersih (*Clean Cargo*)

Tidak ada muatan lain yang terkontaminasi melalui muatan ini, dan tidak ada kotoran atau residu yang tertinggal yang perlu dibersihkan setelah dibongkar.

Pakaian, benang tenun, peralatan masak (piring, gelas), dan barang kebutuhan sehari-hari adalah contoh yang sangat sedikit.

e) Muatan Berbau (*Odorouso Cargo*)

Barang ini berpotensi merusak atau mengotori barang lainnya. Zat tersebut termasuk makanan laut asin, minyak tanah, terpentin, dan amonia.

f) Muatan Bagus/Enak (*Delicate Cargo*)

Kargo jenis ini mudah rusak oleh kargo yang bau dan kargo yang lembab atau kotor/berdebu. Contohnya beras, tepung, the, terigu, susu bubuk, gula, Dll.

g) Muatan Berbahaya (*Dangerous Cargo*)

Muatan yang dengan mudah menimbulkan bahaya. Misalnya mudah terbakar, muatan dengan efek radiasi, muatan yang mudah meledak (*explosive*). Contohnya bahan bakar cair, bahan kimia, bahan peledak atau dinamit, dan lain sebagainya.

2) Jenis muatan berdasarkan jenis kemasannya

a) Muatan *Unitized*

Kargo dalam satuan dan terdiri dari beberapa jenis kargo yang dikelompokkan bersama menggunakan palet, tas,

karton, karung, atau kemasan sedemikian rupa sehingga pengikat dapat digunakan untuk mengaturnya

b) Muatan Curah (*Bulk Cargo*)

Muatan yang Ketika dilakukan pengangkutan tidak berada didalam kemasan dan dalam jumlah yang besar. Terdiri dari muatan curah cair, muatan curah kering, muatan curah gas.

3) Jenis muatan berdasarkan jenis pengapalannya

a) Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*)

Semua barang yang dikirimkan secara bersamaan di dalam palka, tidak dicampur dengan barang lain, tanpa sekat muatan apapun, dan dimuat dalam kemasan curah atau khusus.

b) Muatan Campuran (*Heterogenous Cargo*)

Kargo ini terdiri dari berbagai jenis kargo yang sebagian besar berbentuk paket atau satuan (tas, palet, drum), juga dikenal sebagai beban kargo umum.

3. Pengertian Bongkar Muat

- a. Bongkar-muat menurut PP Nomor 17 Tahun 1988 didefinisikan sebagai “ suatu kegiatan jasa yang bergerak yang membongkar ataupun memuat benda atau barang baik dari kapal atau ke kapal yang meliputi dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving-delivery*”.

b. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 (2001:5) kegiatan bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atas ke palka meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga dilambung kapal ke Gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*Cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari Gudang/lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

c. Menurut KM No.25 Tahun 2002 Pasal 1 Tentang Pedoman dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat dari dan ke kapal di pelabuhan :

- 1) *Stevedoring* : Gunakan derek kapal atau derek darat untuk melakukan pekerjaan memuat barang dari dermaga, tongkang, atau truk ke dalam kapal atau mengosongkan barang dari kapal ke dok, tongkang, atau truk sampai barang-barang tersebut tertata di palka kapal.
- 2) *Cargodoring* : proses mengeluarkan produk dari tali atau jaring di dermaga, memindahkannya dari dermaga ke gudang atau tempat penumpukan, dan akhirnya menatanya di gudang lapangan.

- 3) *Recauving/Delivery* : proses pemindahan barang dari *stockpile* atau lokasi penimbunan di gudang atau *stack yard* ke kendaraan di pintu gudang atau *stack yard*, atau sebaliknya.
- d. Menurut Gianto dan Martopo (2019:30) Proses bongkar muat barang dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, atau truk ke ruang palka dengan menggunakan derek kapal atau cara lain disebut bongkar muat..
- 1) Bongkar
 - a) Mengangkat kargo yang telah mendarat melalui kran di dermaga.
 - b) Mengangkut barang dari terminal ke gudang atau halaman.
 - c) Menempatkan, menata atau menumpuk barang di halaman atau gudang.
 - d) Mengembalikan peralatan ke dermaga untuk pekerjaan lebih lanjut.
 - 2) Muat
 - a) Pengambilan muatan dari halaman atau gudang pelabuhan.
 - b) Mengangkut barang dari halaman atau gudang ke terminal.
 - c) Meletakkan barang dibawah keran.
 - d) Mengangkat muatan dari dermaga ke kapal.

4. Pengertian Keagenan

- a. *Agency* adalah Hubungan antara dua pihak (primer), seperti yang dijelaskan dalam bentuk lain dari perjanjian di mana satu pihak (disebut agen) berwenang untuk bertindak atas nama orang lain (dalam hal ini disebut prinsipal), agen melalui tindakan prinsipal akan mengikat prinsipal, baik sebagai akibat dari suatu perjanjian dalam perjanjian maupun sebagai akibat dari suatu perbuatan.
- b. Berdasarkan kewenangan yang melekan pada agen, maka agen dapat diklasifikasikan dalam beberapa golongan yaitu :
 - 1) *Universal agent*; terjadi ketika prinsipal menunjuk seseorang untuk melaksanakan tugas atau tindakan yang dapat didelegasikan oleh agen secara sah.
 - 2) *General agent*; dengan memberikan seseorang wewenang untuk melakukan semua transaksi yang berhubungan dengan bisnis.
 - 3) *Agency coupled with an interest*; ketika agen telah melakukan pembayaran untuk menjalankan wewenang bisnis yang telah didelegasikan kepadanya oleh prinsipal.
 - 4) *Gratuitous agent*; Meskipun sebagian besar agen dibayar untuk layanan mereka, tidak ada keharusan pembayaran dilakukan agar prinsipal dan agen memiliki hubungan keagenan.

5) *Subagent*; Memberi agen kekuasaan untuk mengalihkan wewenang prinsipal kepada pihak lain kemungkinan besar akan bermanfaat bagi prinsipal dalam beberapa situasi. Sub-agen adalah orang lain yang ditunjuk oleh agen.

c. Pengertian *Principal*

Principal adalah pihak yang mengawasi tindakan agen dan memberikan kuasa tertentu kepada agen, sedangkan pihak yang melakukan bisnis dengan agen disebut sebagai pihak ketiga. (Santoso,2015)

5. Pengertian *Mill Scale*

Salah satu kegiatan yang dapat menghasilkan sampah B3 adalah industri baja (Bahan, Bahan Berbahaya dan Beracun). Limbah B3 (Bahan, Bahan Berbahaya dan Beracun) tidak dapat dibakar, ditimbun, atau dibuang begitu saja karena mengandung zat yang dapat merugikan manusia dan makhluk hidup lainnya serta mencemari lingkungan. Mill scale adalah sampah industri berbahan baja yang masih memiliki kandungan besi 72 persen. Biasanya, tanur sembur yang menggunakan batubara sebagai zat pereduksi untuk membuat besi kasar menggunakan skala pabrik sebagai umpan reduksi langsung. Pada tahun 2010, Indonesia menghasilkan lebih dari 800.000 ton sampah skala pabrik setiap tahunnya. Oleh karena itu limbah tersebut dapat diperdagangkan ke luar negeri yang nantinya bakal menjadi campuran untuk membuat sinter.

6. Pengertian lapangan penimbunan

Menurut Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanaan pada bab I pasal 2 lapangan penimbunan adalah lapangan yang berada di dalam atau diluar area pelabuhan yang digunakan untuk menimbun barang impor dan/atau ekspor sementara menunggu pemuatan atau pengeluarannya

7. Pengertian Kapal Curah

Menurut Suryono Kapal Curah (*Bulk Carrier*) adalah sebuah kapal besar dengan hanya satu dek yang membawa kargo curah atau dibongkar. Saat memuat kapal dengan kargo curah, mesin curah digunakan untuk memompa kargo ke kapal. Jika mesin tidak tersedia, muatan diangkat ke kapal dengan derek kapal dan ditempatkan di atas palka terlebih dahulu dalam karung. Kemudian karung dibuka dan isinya dituangkan ke dalam palka. Palka kapal pengangkut curah didesain seperti corong sehingga muatan dapat dikumpulkan di tengah palka.

Dibandingkan dengan satu jenis kapal, kapal dengan jenis kapal kargo, kapal curah menawarkan beberapa keunggulan. Sehingga beberapa kelebihan yang ada pada kapal curah adalah sebagai berikut :

- a. Prosedur bongkar muat dapat diselesaikan dengan cepat dan aman.
- b. Jumlah tenaga kerja dapat dikurangi.
- c. Prosedur pembongkaran tidak terlalu sulit.

- d. Beban dapat dikurangi jika terjadi kerusakan.
- e. Harganya masuk akal.

Padahal, seiring dengan kebutuhan saat ini, kebutuhan semakin meningkat. Oleh karena itu, untuk memenuhi kebutuhan tersebut, terutama jenis kapal curah, kapal curah yang bervariasi dalam ukuran dan tidak jarang ditemukan kapal curah dengan pembuatan tahun baru. Hal ini membuktikan bahwa tidak hanya jenis dan ukuran yang bertambah, tetapi juga jumlah armadanya.

8. Pengertian Pelabuhan

- a. Menurut Triatmodjo (2010 : 3) Pelabuhan adalah bagian yang terkena air yang terlindung dari gelombang dan memiliki fasilitas terminal laut seperti dermaga tempat kapal dapat berlabuh untuk bongkar muat barang, crane untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat penyimpanan kapal bongkar muat, dan gudang di mana barang dapat disimpan untuk jangka waktu yang lebih lama sementara mereka menunggu untuk dikirim ke tujuan atau pelanggan mereka. Terminal memiliki rel kereta api dan/atau jalan raya.
- b. Pelabuhan adalah suatu lokasi yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dalam batas-batas tertentu yang berfungsi sebagai pusat kegiatan pemerintah dan komersial seperti kapal berlabuh, bongkar muat barang, naik dan turun penumpang, dan kegiatan

penunjang pelabuhan. serta hub untuk transportasi antar moda yang berbeda. (Lasse, 2014)

- c. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra- dan antarmoda transportasi”.

Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Pasal 68 Tentang Kepelabuhanan Pelabuhan Laut memiliki peranan sebagai berikut :

- 1) Simpul dalam jaringan transportasi terdaftar dalam urutan hierarki;
- 2) Pintu gerbang kegiatan ekonomi;
- 3) Lokasi kegiatan beralih moda transportasi;
- 4) Dukungan untuk kegiatan komersial dan/atau industri.

Jenis Pelabuhan berdasarkan Undang-Undang No.17 tahun 2008 Pasal 70 Tentang Kepelabuhanan dibagi sebagai berikut :

- 1) Pelabuhan Laut

Pelabuhan laut ialah pelabuhan utama disuatu daerah yang telah dilabuhi kapal asing dengan membawa barang untuk ekspor/impur secara langsung dari dan ke luar negeri.

2) Pelabuhan Sungai dan Danau

Pelabuhan yang terletak dikawasan sungai maupun di perairan danau yang melayani kapal-kapal lokal yang melakukan kegiatan keluar masuk di alur sungai.

Pelabuhan Laut sebagaimana yang dimaksud pasal 70 ayat (1) huruf a memiliki hierarki terdiri atas :

- 1) Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang memberikan pelayanan angkutan laut baik domestik maupun internasional, pemindahan bongkar muat angkutan laut dalam dan luar negeri dalam jumlah yang cukup, dan berfungsi sebagai tempat asal orang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan cakupan pelayanan antarprovinsi.
- 2) Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang memiliki tugas pokok pelabuhan meliputi melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, angkutan laut dalam negeri skala menengah, melayani sebagai tempat asal orang dan/atau barang, dan menyediakan jasa penyeberangan antarprovinsi.
- 3) Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas,

merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan wisatawan dan/atau kargo, serta jasa penyeberangan yang beroperasi di seluruh provinsi.

B. Kerangka Penelitian

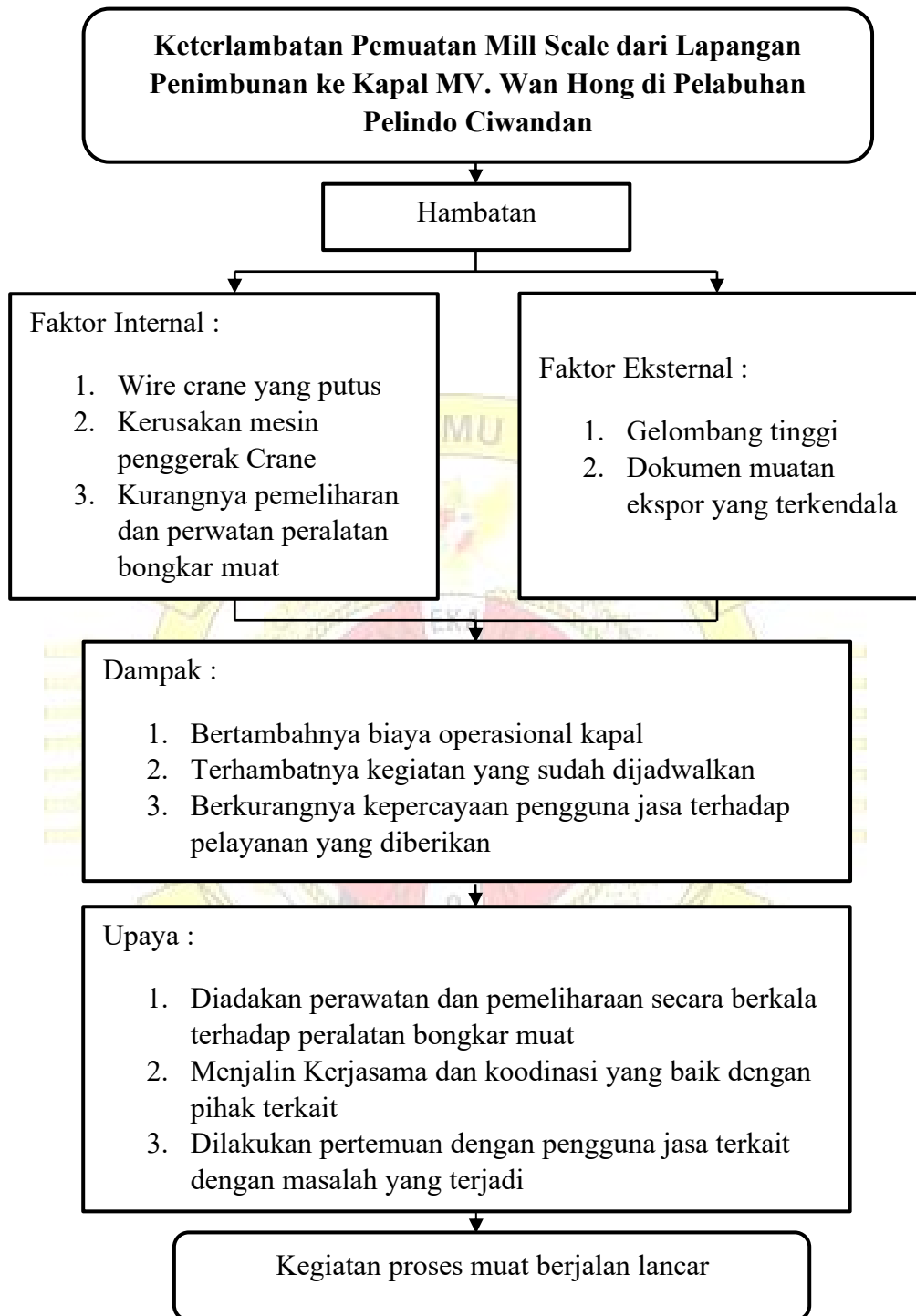
Menurut Sugiyono (2015:44), Representasi teoretis tentang bagaimana sebuah teori menghubungkan ke berbagai elemen yang telah diakui sebagai masalah signifikan disebut kerangka kerja. Isu-isu penelitian peneliti dibahas menggunakan kerangka kerja ini sebagai landasan. Ini juga dapat diartikan bahwa dia berpikir dengan cara yang konsisten dengan kerangka logis yang berlaku dalam upaya untuk mengidentifikasi penyebab kesalahan. Kerangka yang kuat secara konseptual akan menjelaskan hubungan antara variabel yang diteliti.

Dalam penulisan makalah ini, peneliti menggunakan kerangka berfikir untuk menjelaskan solusi dari setiap pertanyaan penelitian secara kronologis, yaitu proses pemuatan *mill scale* dengan penggunaan derek kapal untuk memuat kargo curah yang besar agar berjalan lancar. Untuk mencapai kelancaran ini, maka perlu mempersiapkan terlebih dahulu baik dari faktor alat maupun faktor manusia. Untuk dapat menjalankan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Pelindo Ciwandan sebisa mungkin didukung dengan saran dan prasarana yang memadai, sehingga kegiatan bongkar muat dapat dilakukan dengan lancar. Namun kendala-kendala yang dihadapi kapal MV. Wan Hong terkait dengan kondisi peralatan bongkar muat yang kurang memadai dan

mengalami banyak kerusakan yang diakibatkan karena kurangnya perawatan dan pemeliharaan terhadap peralatan bongkar muat serta belum adanya penggantian alat-alat bongkar muat yang baru pada pelabuhan tersebut, untuk menghindari terjadinya kerusakan alat bongkar muat yang sedang digunakan untuk kegiatan bongkar muat.

Selain pemeliharaan dan perawatan yang kurang baik, koordinasi yang kurang baik merupakan faktor yang bertentangan dengan optimalnya fungsi kegiatan bongkar muat. Lagi pula, bahkan untuk infrastruktur dan fasilitas terbaik untuk bongkar muat tidak ada gunanya tanpa koordinasi antara awak kapal dan juga dengan orang-orang yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat tersebut, selain itu faktor cuaca dari alam yang sedang terjadi menjadi faktor penghambat yang lainnya.

Peneliti membuat kerangka sehubungan dengan penjelasan di atas untuk memudahkan peneliti menjawab pokok permasalahan dengan skripsi ini, kemudian menyertakan diagram atau kerangka kerja, seperti terlihat pada gambar berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka pikir



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan dari hasil pembahasan yang peneliti bahas pada bab-bab sebelumnya, berkaitan dengan keterlambatan pemuatan *mill scale* dari lapangan penimbunan ke kapal MV. Wan Hong di Pelabuhan Pelindo Ciwandan, maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Faktor penyebab terjadinya keterlambatan pemuatan *mill scale* pada kapal MV. Wan Hong terdapat beberapa faktor, yaitu :
 - a. Faktor internal
 - 1) Ketidaksesuaian jadwal pemuatan di pelabuhan
 - 2) *Wire crane* putus
 - 3) Kerusakan mesin penggerak crane
 - 4) Kurangnya pemelihan dan perawatan peralatan bongkar muat
 - b. Faktor eksternal
 - 1) Dokumen muatan ekspor yang terkendala
 - 2) Gelombang tinggi
 - 3) Cuaca buruk (hujan)
 - 4) Kurangnya kerjasama antar pihak terkait
2. Dampak yang diakibatkan dari keterlambatan pemuatan *Mill Scale* di Pelabuhan Pelindo Ciwandan yang disebabkan oleh faktor faktor yang ditemukan dan dibahas oleh peneliti pada bab sebelumnya. Dari faktor-faktor tersebut menjadi penyebab dari keterlambatan pemuatan *mill scale*

di Pelabuhan Pelindo Ciwandan sehingga memberikan dampak terhadap biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan baik kegiatan operasional kapal maupun kegiatan operasional pelabuhan karna terjadi kerusakan alat bongkar muat pada saat pemuatan sehingga pada saat itu juga dilaksanakan perbaikan insidental sehingga memerlukan biaya lebih untuk perbaikan, pelaksanaan kegiatan untuk jadwal yang sudah di rencanakan untuk kegiatan yang akan datang menjadi tidak sesuai dengan jadwal kegiatan yang sudah dibuat, dengan terjadinya keterlambatan dan juga kerusakan pada peralatan bongkar muat memberikan dampak terhadap perusahaan keagenan.

Dampak tersebut berupa kurangnya kepercayaan dari pengguna jasa terhadap pelayanan jasa yang diberikan oleh perusahaan keagenan, yang mana pengguna jasa tidak lagi menggunakan jasa keagenan perusahaan terkait dan membuat pengguna jasa mencari *vendor* perusahaan keagenan lain untuk menjadi pewakilannya.

3. Upaya yang dapat dilakukan dalam mengatasi keterlambatan proses muat *Mill Sacle* di Jetty Pelindo Ciwandan yaitu dengan melakukan perawatan berkala terhadap peralatan bongkar muat sehingga tiap-tiap komponen dari peralatan bongkar muat dapat bertahan lebih lama sehingga dapat menekan biaya pengeluaran untuk perbaikan. Melakukan kerjasama antara pihak kapal, perusahaan bongkar muat, Otoritas Pelabuhan dan perusahaan keagenan guna menciptakan kegiatan bongkar muat yang cepat, aman, sistematis dan juga efisien.

Kemudian untuk mengembalikan kepercayaan pengguna jasa dapat dilakukan komunikasi dua arah. Melalui komunikasi dua arah tersebut pihak pemberi jasa dan pengguna jasa dapat berkomunikasi perihal masalah sebelumnya dan pihak yang bertanggungjawab dapat memberikan kompensasi sehingga dapat mengembalikan kepercayaan pengguna jasa.

B. Keterbatasan Penelitian

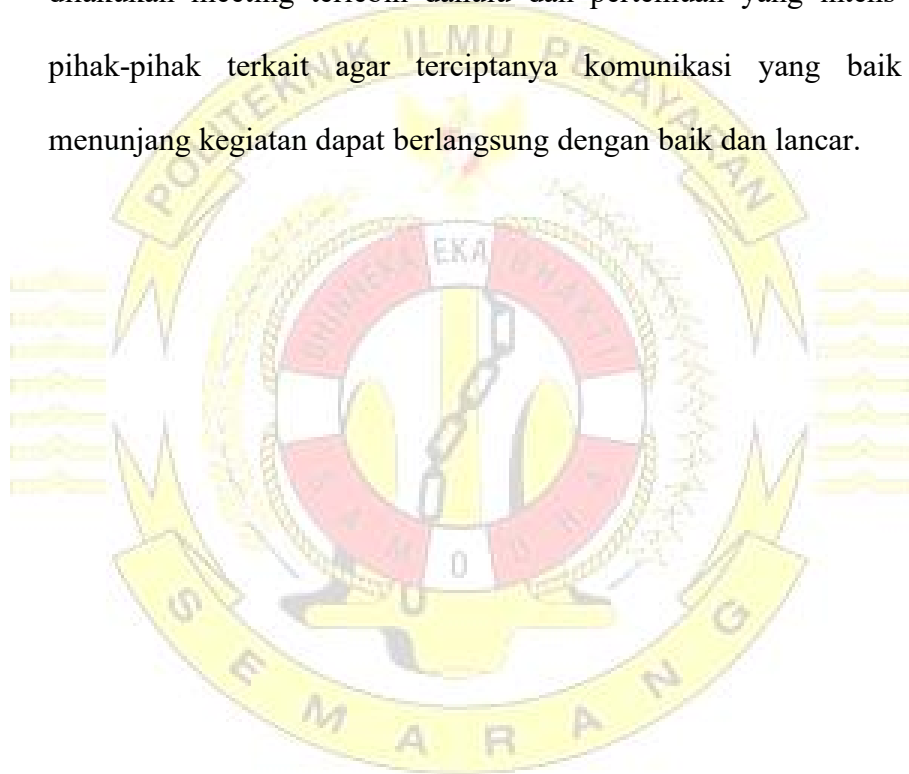
Mengingat luasnya pembahasan masalah ini, peneliti menyadari akan keterbatasan ilmu pengetahuan dan juga posisi peneliti di perusahaan tempat peneliti melaksanakan praktek serta waktu yang terbatas untuk melaksanakan penelitian ini, maka didalam pembahasan peneliti hanya dapat membahas masalah yang berkaitan dengan faktor keterlambatan pemuatan *mill scale* dari lapangan penimbunan ke kapal MV. Wan Hong di Pelabuhan Pelindo Ciwandan beserta dampak serta upaya yang dilakukan untuk mengatasi keterlambatan tersebut agar kegiatan pemuatan dapat berjalan dengan lancar.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diuraikan diatas, beberapa saran yang dapat membantu untuk mengatasi permasalahan yang di temukan, sebagai berikut :

1. Berdasarkan faktor-faktor penyebab keterlambatan tersebut, dapat kita pelajari, untuk kedepannya dapat dilakukan kegiatan pencegahan atau untuk meminimalisir dampak yang terjadi dengan disesuaikan dari tiap-tiap faktor.

2. Sebaiknya untuk kedepannya pihak Otoritas Pelabuhan atau yang bertanggung jawab terhadap peralatan bongkar muat dapat melakukan perawatan dan pemeliharaan secara berkala, sehingga dapat terhindar dari kejadian yang tidak diinginkan pada saat berlangsungnya proses bongkar muat.
3. Sebagai langkah pembelajaran dan pencegahan, untuk kedepannya dapat dilakukan meeting terlebih dahulu dan pertemuan yang intens antara pihak-pihak terkait agar terciptanya komunikasi yang baik guna menunjang kegiatan dapat berlangsung dengan baik dan lancar.



DAFTAR PUSTAKA

- Intan, N. (2021). *Merger, Pelindo I-IV Ubah Nama Jadi PT Pelabuhan Indonesia*. JAKARTA: REPUBLIKA.CO.ID.
- Wahyudin, M. (2021). *Pengantar Teknologi Kapal dan embel-embelnya*. Jakarta: Blogspot.
- Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 573 / Kmk.05 / 1996 TENTANG Tempat Penimbunan Sementara Menteri Keuangan Republik Indonesia*.
- Muhyidin. (2020). Teori Human Factor SHELL Mode. *Skmblog*, 3-4.
- NEWS, R. I. (2019). *Pelindo Regional 2 Banten Atau Port Of Banten*. Banten: IndonesiaShippingLine.
- Penyusun, T. (2021). *Pedoman Penyusunan Skripsi*. Semarang: PIP Semarang.
- Peraturan Menteri Nomor 152 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal*
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 6 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Penanganan Dan Pengangkutan Barang Curah Padat Di Pelabuhan*.
- Purwantini, T. (2011). Prosedur Pengurusan Dokumen Barang Masuk Gudang. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*.
- puspa, A. w. (2021). *Merger Pelindo, Ini Perbedaan Sebelum dan Sesudah Bersatu*. Jakarta: bisnis.com.
- R, H. A. (2017). Pembuatan Sinter Dari Bahan Limbah Mill Scale Hasil Hot Rolling Sebagai Bahan Baku Tambahan Pembuatan Besi Baja. *untirta*, 1-2.
- Sugiyono. (2015). *Metode penelitian kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. (n.d.).
- utama, S. c. (2021). *Keterlambatan Pemuatan Batubara Dengan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Zaen, M. A. (2015). *faktor penghambat penggunaan crane darat dalam proses pembongkaran curah iron ore pallet di pelabuhan cigading*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.



LAMPIRAN

Lampiran 1

WAWANCARA AGEN

Cuplikan catatan lapangan hasil wawancara peneliti dengan bapak Galih Prakosa yang bertindak sebagai Agen. Wawancara ini dilaksanakan di kantor PT. Panca Global Energi yang dilaksanakan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat.

Cadet : Selamat malam Pak

Agen : Iya, selamat malam Det.

Cadet : Sudah berapa lama bapak bekerja di Perusahaan ini pak?

Agen : Saya bekerja kurang lebih sudah 3 Tahun det.

Cadet : Selama menjadi Agen apakah bapak pernah menangani kapal yang mengalami keterlambatan dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat pak?

Agen : Selama saya bekerja di perusahaan ini tidak jarang kegiatan yang ada dilapangan tidak berjalan sesuai dengan yang sudah direncanakan. Hal tersebut merupakan makanan sehari-hari bagi orang lapangan.

Cadet : Apakah yang menjadi penyebab terjadinya keterlambatan pada saat dilaksanakan kegiatan pemuatan ini pak?

Agen : Terdapat banyak factor dek yang mempengaruhi terhambatnya proses pemuatan, untuk yang terjadi sekarang ini penyebab keterlambatan pemuatan seperti dokumen muatan ekspor yang belum selesai diterbitkan dan juga wire crane yang putus hal tersebut disebabkan karena crane tersebut digunakan secara terus menerus, namun kurangnya perawatan terhadap crane tersebut membuat crane tersebut menimbulkan masalah. Sebagai seorang agen kita hanya

dapat membantu memperlancar kegiatan, jadi sebisa mungkin bagi kita untuk memperkecil masalah yang timbul.

Cadet : Lalu seperti apa dampak yang ditimbulkan dari permasalahan tersebut pak?

Agen : Dampak tersebut dapat berupa bertambahnya biaya operasional kapal dikarenakan pada saat terjadi keterlambatan pemuatan, kinerja mesin yang berada di kapal tetap berlangsung sehingga menambah biaya pengeluaran untuk bahan bakar menjadi semakin besar, selain itu jadwal yang telah direncanakan menjadi tidak berjalan sesuai dengan yang semestinya.

Cadet : Kemudian upaya apa yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut?

Agen : Untuk mengatasi keterlambatan dokumen muatan ekspor kita dapat mempersiapkan lebih matang dalam penerbitan dokumen muatan ekspor karena terkait dengan prosedur yang dilakukan dalam penerbitan dokumen muatan ekspor dan untuk meminimalisir kerusakan pada wire crane yang menimbulkan dampak seperti bertambahnya biaya operasional kapal dan terhambatnya jadwal yang sudah direncanakan, sehingga dapat dilakukan pemeliharaan pada peralatan bongkar muat sehingga peralatan tersebut dapat bertahan lebih lama.

Cadet : Seperti itu ya pak, terima kasih ya pa katas ilmunya dan saya minta maaf karna telah mengganggu waktunya pak

Agen : Iya det, sama-sama,

Lampiran 2

WAWANCARA LOADING MASTER

Cuplikan catatan lapangan hasil wawancara peneliti dengan Bapak Latif selaku Loading Master. Bapak Latif merupakan staff yang bertugas ketika proses pemuatan *mill scale* di Pelabuhan Pelindo Ciwandan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat.

Cadet : Selamat siang pak

Loading Master : Siang det,

Cadet : Bapak sudah berapa lama menjadi Loading Master?

Loading Master : Kurang lebih hampir 10 tahun det

Cadet : Selama bapak menjadi Loading Master apakah pernah mengalami keterlambatan atau kegiatan bongkar muat memerlukan waktu yang lebih lama?

Loading Master : Pernah beberapa kali det

Cadet : Lalu untuk masalah yang terjadi pada saat pemuatan *mill scale* itu bagaimana pak?

Loading Master : Untuk kegiatan pemuatan tersebut dapat dikatakan mengalami keterlmbatan, hal tersebut disebabkan karena faktor cuaca hujan yang cukup intens karena pemuatan *mill scale* tidak dapat dilakukan pada saat hujan karna hal tersebut dapat membuat kualitas maupun kuantitas muatan berubah sehingga pada saat hujan kegiatan pemuatan diberhentikan sementara, selain itu juga terdapat masalah pada alat bongkar muat yang mungkin disebabkan tidak

sinkronnya jadwal pemeliharaan dengan penggunaan crane yang digunakan secara terus menerus.

Cadet : Menurut bapak apakah hal tersebut wajar pak?

Loading Master : Untuk hal-hal yang terkait dengan cuaca kita tidak dapat hal tersebut merupakan hal yang wajar karna termasuk ke dalam faktor *force majeure*, berbeda lagi dengan kerusakan yang terkait dengan peralatan bongkar muat seharusnya dapat diminimalisir bahkan seharusnya tidak terjadi.

Cadet : Apa akibat dari mengabaikan hal tersebut bagi awak kapal pak?

Loading Master : Akibatnya seperti yang telah terjadi, pemuatan yang dilakukan membutuhkan waktu yang lebih lama sehingga dapat mengganggu jadwal kegiatan yang seharusnya dapat segera dilaksanakan, selanjutnya biaya dari perbaikan *insidental* memerlukan biaya yang lebih drpd biaya pemeliharaan yang seharusnya dapat mencegah kerusakan tersebut.

Cadet : Seperti itu ya pak, terima kaih pak atas ilmunya dan maaf karena telah mengganggu waktunya pak.

Loading Master : iya det, sama-sama.

Lampiran 3



CODE NAME: CONGENEN/BILL, EDITION 1981

Shipper
PT. WIBAWA LINGKUNGAN INDONESIA

BILL OF LADING

B/L no.090/SI/MAS/XIV/2020
Reference No

Consignee
NIPPON STEEL NISHIN Co LTD

COPY
NON NEGOTIABLE

Notify Party
RISUI TRADING CO LTD

Vessel
MV. WAN HONG

Port of Loading
CIWANDAN

Port of discharge
ISBP KURE, JAPAN

Shipper' description of good

Gross Weight

MILL SCALE

25.385,950 MT

(For which the Carrier is not responsible for loss or damage howsoever arising) on deck at shipper's risk, the Carrier not being

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and Condition on board the Vessel for carriage to the Port Of Discharge or so near there to as they may safely get the goods specified above Weight, measure, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS where of the master or Agent of the said Vessel has Signed the number of Bill of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITION OF CARRIAGE SEE OVERLEA
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight Time used for loading days hours	
Freight payable at	Place and date of issue Banten, 02 December 2020
Number of original B/L 3 (THREE)	Signature  RIZA ANDINTARA Branch Manager AS AGENT PT. PANCA GLOBAL ENERGI AND BEHALF OF MASTER



Perusahaan Pelayaran
PT. PANCA GLOBAL ENERGI, Cabang Banten
Perum Metro Cilegon Cluster Mediterania Blok B1 No. 7 RT. 01 RW. 08
Kel. Panggungrawi, Kec. Jombang Cilegon – Banten 42412 INDONESIA Telp : (0254) 7870284

CARGO MANIFEST

NAME OF VESSEL	MV. WAN HONG	VOY	-
MASTER	SHEN QINGXI	FROM	INDONESIA
DATE	02 DESEMBER 2020	TO	JAPAN

B/L NO	SHIPPER	CONSIGNEE	NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY M/T
080/ SI/MAS/ XI/2020	PT WIBAWA LINGKUNGAN INDONESIA	PT NIPPON STEEL NISHIN Co.LTD	RISUI TRADING CO.LTD	MILL SCALE	25,385,950 MT
				TOTAL	25,385,950 MT

Banten, 02 Desember 2020
Perusahaan Pelayaran Nasional
PT. PANCA GLOBAL ENERGI
Cabang Banten

Riza Andiyana
Branch Manager



PT. PHILHUA SHIPPING INDONESIA

GRAHA INDOCHEM 7TH FLOOR PANTAI INDAH KAPUK,
BOULEVARD KAV. SSB/E, JAKARTA UTARA 14470, INDONESIA
TELP : 0062-21-56948620, 56948468
EMAIL: jakarta@philhua.com WEBSITE: www.philhua.com

APPOINTMENT LETTER

Jakarta , 10TH NOVEMBER 2020

Kepada: **PT. PANCA GLOBAL ENERGI**

Dear Sir,

Good day

We would like to appoint your good company as our agent to handle our vessel MV. WAN HONG V.S20370 at Ciwandan for loading Mill Scale with ship particular asf:

Nama Kapal : MV. WAN HONG

GT : 16,978

All the expenses based on our agreement, Please kindly send us by email : NOR, SOF & Time Sheet as Daily report, and Surveyor report as completed loading report.

Thank you for your attention and kind cooperation.



Thanks & Regards
PT. Philhua Shipping Indonesia

INWARD MANIFEST
 No Pengajuan : 1902281122820201113000369 Tgl : 13-11-2020 BENUA INDAH GEMACA / 839657881417001
 No BC 1.0 : 001770 Tgl : 13-11-2020 J.L. SUNAN GUNUNG JATI LINK, LUARJANO.01, CIMANDAN,
 CILEGON, BANTEN
 Kantor Pa Bea dan Cukai (01)

Nama Sarana Pengangkut : MV. WAN HONG Pelabuhan Asal - Transit : Labuan, Sabah - Labuan, Sabah
 No. Voy/Flight : 2016 Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya : Cigading - Cigading
 Bendara : HK/HONG KONG Perkiraan Waktu Tiba/Bergi : 15-11-2020 10.00.00/-
 No. IMO/MMSI (Reg./Pol. : 9260304477980000/- Waktu Tiba/Bongkar/Muat : 15-11-2020 10.00.00/13.00.00/-

No. Pos
 Nama, NPWP, & Alamat Shipper
 Nama, NPWP, & Alamat Consignee
 Nama, NPWP, & Alamat Notify Party

Uraian Barang,
 Bruto/Volume
 Kelembangan,
 Pelabuhan Asal/Muay
 Transit/Bongkar

0001 0000 0000
 Master :
 - F007/2020
 - 12/11/2020
 House :
 - F007/2020
 - 12/11/2020
 Dokumen PEB :
 --
 --
 Mother Vessel :
 - MV. WAN HONG

Shipper :
 - ANTARA STEEL MILLS SDN BHD (23848-W) 1 VO
 (-)
 - RANCA-RANCA INDUSTRIAL ESTATE, P.O.
 BOX 81555, 87025 F.T. MALAYSIA
 Consignee :
 - PT. KRAKATAU POSCO (31226979417000)
 - J. AFRICA NO. 2 KAWASAN INDUSTRI
 KRAKATAU CILEGON BANTEN 42443
 Notify Party :
 - PT. KRAKATAU POSCO
 - J. AFRICA NO. 2 KAWASAN INDUSTRI
 KRAKATAU CILEGON BANTEN 42443

Uraian Barang, Bruto/Volume	Kelembangan, Pelabuhan Asal/Muay Transit/Bongkar
2601 IRON ORE FINES Bruto Total : 27.499.950.0000 Kg Volume Total : 0.0000 M3	MYLBU Labuan, Sabah MYLBU Labuan, Sabah IDCICIGigading IDCICIGigading

that v
8, 2020 /
o comp



PT. PANCA GLOBAL ENERGI

BRANCH OF BANTEN PERUMAHINDONESIA CLUSTER MIDDELBANTENBOGORO
JL. PANGGUNGRAWI KEL. BOMBANG, KOTA CILIGONG, CIGI
TLP - MOBILE 0251 4870284 - 0251 4692433
MAIL - WEB

No : 0032/PGE-BTN/XI/2020
Perihal : Penambahan Kegiatan Kapal

Ciligon, 12 November 2020

Kepada Yth
Kepala Kantor Kesyahbandara
Dan Otentis Pelabuhan Kelas I
Banten
Di,
Tempat

PEMBERITAHUAN KEDATANGAN KAPAL

Dengan ini kami beritahukan kapal keagenan / milik dengan data berikut :

- 1. Nama Kapal : MV. WAN HONG
- 2. Milk / Principal : PT. PHILHUA SHIPPING INDONESIA
- 3. Local Agent : PT. PANCA GLOBAL ENERGI
- 4. GRT/LOA : 16 978 / 161 Mtr
- 5. Bendera : Hongkong
- 6. Type Kapal : Motor Vessel
- 7. Ship Registry : Hongkong
- 8. Pelabuhan Asal : Malaysia
- 9. ETA / ETD : 20 nov 2020 / 25 nov 2020
- 10. Lokal Tambat : PT.KBS
- 11. Keterangan Lain : Disch Iron Ore

Note:
- Telah beralih keagenan dari PT. BIG ke PT. PGE dan akan melaksanakan kegiatan muat sbb:
1. Jenis barang : Mill Scale
2. PBM : PT. PTP MULTIPURPOSE
3. Lokasi Tambat : PT. Pelabuhan Indonesia II Cab Banten

Demikian surat pemberitahuan ini kami sampaikan ,atas perhatian serta kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Hormat Kami
PT.PANCA GLOBAL ENERGI

PG Energi
Moh. Galih Prakosa

REG No. pkk/00542/11/2020
* No Reg ini dicetak secara otomatis oleh sistem komputer
* Registrasi ini tidak menjadi acuan untuk penyardaran kapal



0349465

No. Registrasi : / / /
 PPK 27 452 11 2020



REPUBLIK INDONESIA
 THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
 PORT CLEARANCE

NO: / / / /
 M 1 KSOPL 84 XII 2020
 Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
 Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal Ship Name	MV. WAN HONG	Tonnase kotor Gross Tonnage	16978
Bendera Kebangsaan Nationality Flag	HONG KONG	Nakhoda Master	SHEN QINGXI
Nomor IMO IMO Number	9260304	Nama Panggilan Call Sign	VRXJ4

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal 03/12/2020 Waktu 01:00
 In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time..... LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
 That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
 The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari Departure from	DERMAGA 1.PT. PELINDO II (PERSERO) CAB.	Pada tanggal/waktu on date/time	03/12/2020 07:00:00	Pelabuhan tujuan Port of Destination	JAPAN
Jumlah awak kapal Number of Ship Crews	30	Dengan muatan With cargoes	AS PER MANIFEST		
Tempat Diterbitkan Place of issued	MERAK				
Pada tanggal Date	03 Desember 2020				
Jam Time	02:00:00				



ANWAR SS
 Penata Muda (III/a)
 NIP. 19750514 200812 1 001

PERHATIAN :
 Attention :

- Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port
- Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
- Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions

TA. 2020

Lampiran 9



PT. PANCA GLOBAL ENERGI

BRANCH OF BANTEN : PERUM. METRO CILEGON CLUSTER MEDITERANIA BLOK B.1 NO.07
KEL. PANGGUNG RAWI, KEC. JOMBANG, KOTA CILEGON 42412
TELP - MOBILE : 0254 - 4787 0284 ; +6281 310392455
MAIL - WEB : ops.merak@pgenergi.com ; www.pgenergi.com

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

Dasar Kep. Men. Hub. No. 33 Tahun 2001 tgl. 4 Oktober 2001
LK3/617/14/KSOP.Btn-20

No Out PKK : pkk/00542/11/2020
Vessel Name : MV. WAN HONG Voyage : 1
Bendera : Hong Kong
Ukuran : DWT 28,461 GRT 16,978
Tipe : BULK CARRIER
Status : KEAGENAN
Trayek : TRAMPER
Pemilik : HONGSI SHIPPING CO.LTD.
General Agent : PT. PHILHUA SHIPPING INDONESIA
Sub Agent : PT. PANCA GLOBAL ENERGI
Nama Nahkoda : SHEN QINGXI
Pandu/Tunda : PT. PELINDO II

No	KEDATANGAN	BERANGKAT
1	Dari : LABUAN, MALAYSIA	Tujuan : JAPAN
2	Tanggal/Jam : 16/11/2020 / 10:00:00	Tanggal/Jam : 03/12/2020 / 07:00:00
3	Bongkar a. Jenis Barang : IRON ORE b. Jumlah : 27500 Kontainer - Kosong/MT 20"/40" : 0 / 0 - Isi/MT 20"/40" : 0 / 0	Muat a. Jenis Barang : MILL SCALE b. Jumlah : 25386 Kontainer - Kosong/MT 20"/40" : 0 / 0 - Isi/MT 20"/40" : 0 / 0
4	Turun a. Penumpang : 0 b. Hewan : 0	Naik a. Penumpang : 0 b. Hewan : 0
5	Sandar di Dermaga : DERMAGA VI, PT. KRAKATAU BANDAR SAMUDERA	Sandar / Labuh di : DERMAGA I, PT. PELINDO II (PERSERO) CAB. BANTEN

Catatan:
LKKK ini berlaku 24 jam sejak tanggal diterbitkan.
Jika ada perubahan, harap segera melaporkan ke Kantor KSOP Kelas I Bantén.

An. KEPALA KSOP KELAS I BANTEN
KABID LALA DAN USAHA KEPELABUHANAN

PETUGAS JAGA

ENDANG SUHERMAN
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19640930 199203 1 001

Merak, 03 Desember 2020
PT. PANCA GLOBAL ENERGI


PG Energi GALUH

BRANCH OF JAKARTA
TANJUNG PRIOK, MARUNDA

BRANCH OF BANTEN
MERAK, BOJONEGARA
CIWANDAN, CIGADING
LABUHAN, LONTAR

BRANCH OF EAST JAVA
GRESIK, TUBAN
PACITAN, LAMONGAN



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I BANTEN

Jl. Yos Sudarso No. 102 Merak - 42438 | Telp. (0254) 571009 - 571013 | Email : ksopbanten@gmail.com
571313 - 571717 | Fax. : (0254) 571066

SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK KAPAL
NO. : KL.211/200/19/KSOP.Ben-20

DASAR HUKUM

1. Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
2. Peraturan Bandar 1925.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 76 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Yang bertandatangan dibawah ini Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten. Berdasarkan surat permohonan dari PT. PANCA GLOBAL ENERGI, Nomor: SKPPK/00525/11/2020, tanggal: 26 November 2020, Perihal: PERMOHONAN SURAT KETERANGAN PENGAWASAN PERGERAKAN KAPAL MV. WAN HONG .

Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut dibawah ini:

Nama Kapal : MV. WAN HONG
Jenis Kapal : MV
Bendera : Hong Kong
Isi Kotor : 16978 GT
Panjang Kapal : 169
Nakhoda : SHEN QINGXI
Milik / Agen : HONGSI SHIPPING CO.LTD.

Untuk bergerak dari CIGADING ANCHORAGE ke JETTY PT. PELINDO II CIWANDAN, BANTEN. Keperluan SANDAR UNTUK MUAT

Persetujuan ini diberikan dengan maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Radio VHF harus stand by pada chanel 12 / 16.
2. Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal.
3. Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lain.
4. Memasang semboyan sosok benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku.
5. Diawaki dengan cukup sesuai ketentuan.
6. Kegiatan hanya di Perairan Bandar.
7. Dokumen Kapal harus tetap disimpan di KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN.
8. Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah Kerja KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN.
9. Segala resiko yang terjadi akibat kegiatan tersebut menjadi tanggung jawab Perusahaan.

Persetujuan ini mulai tanggal 26 November 2020 s/d 27 November 2020

Dikeluarkan di : Merak
Pada Tanggal : 26 November 2020


An. KEPALA KSOP KELAS I BANTEN
KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR,
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN PATROLI



Tembusan :
1. Kapal Patroli KSOP Kelas I Banten.


Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 11



PT. WIBAWA LINGKUNGAN INDONESIA
Perdagangan, Jasa, Industri dan Pembangunan

DATE : November 13, 2020

<p>SHIPPING INSTRUCTION NO : SI- 01/WLI-CLG/XI/2020 /</p> <p>TO :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 PT. PANCA GLOBAL ENERGI 2 PT. CATUR PUTRA PERTAMA 3 PT. PELINDO II BANTEN 4 PT. PAMASA SAMBADA PRATAMA 	<p>SHIPPER : PT. WIBAWA LINGKUNGAN INDONESIA PULOGADUNG TRADE CENTER BLOK C NO.15 JL. RAYA BEKASI KM.21 JAKARTA TIMUR TELP. 021-46820209 FAX : 021-46820283</p> <hr/> <p>CONSIGNEE : NIPPON STEEL NISSHIN Co Ltd Kure Works, 1-1 ; Showa - cho Kure City Hiroshima, Pref. 373-B520 Japan</p> <hr/> <p>NOTIFY : RISUI TRADING CO LTD 8 F TOKYO BUILDING 3-1-7 KOJIMACHI CHIYODA-KU TOKYO JAPAN</p>
<p>VESSEL NAME : MV WAN HONG</p>	<p>PORT OF LOADING : CIWANDAN CILEGON, INDONESIA PORT OF DISCHARGE : ISBP KURE, JAPAN</p>
<p>NAME AND NUMBERS :</p>	<p>DESCRIPTION OF GOOD</p> <p>COMMODITY : MILL SCALE</p> <p>PACKING : IN BULK</p> <p>ORIGIN : INDONESIA</p> <p>QUANTITY : 25.000 MT</p> <p style="text-align: right;">Signed for and on behalf PT. WIBAWA LINGKUNGAN INDONESIA</p> <div style="text-align: center;">  WAHYU B.K </div>

Kantor Pusat : Kompleks Rukan Permata Ujung Menteng Blok C No 23, Jl.Raya Bekasi KM 25
Jakarta Timur. Telp/Fax : 021 – 46820209/46820283 E-mail:wibawalingkunganindonesia@yahoo.com

Lampiran 12



PT. PANCA GLOBAL ENERGI

BRANCH OF BANTEN : PERUM. METRO CILEGON CLUSTER MEDITERANIA BLOK B.1 NO.07
KEL. PANGGUNG RAWI, REC. JOMBANG, KOTA CILEGON 42412
TELP - MOBILE : 0254 - 4787 0284 ; +6281 310392455
MAIL - WEB : ops.merak@pgenergi.com ; www.pgenergi.com

Date : 18 November 2020
PORT : PT. PELINDO II Cab. Banten

To : WHOM IT MY CONCERN
From : Capt. SHEN QINGXI
Master of MV. Wan Hong

NOTICE OF READINESS

MV. WAN HONG


Dear Sirs,

This is notify that our vessel MV. Wan Hong has arrived pilot stasion, LAT 05-59.013S / LONG 105-55.88E November 18, 2020 At 07.20 hours local time, on the date of November 18, 2020 and she was ready in all respect to commence loading her cargo in accordance with terms and conditions of the Charter Party.

Notice of Readiness : 07.20 hours local time, on November 18, 2020

Notice of readiness accepted : 11.10 hours local time, on November 18, 2020

Please advise all concerned
PT. Wibawa Lingkungan Indonesia

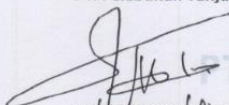

Agus P. Wibawa
Shipper

Yours faithfully


Capt. Shen Qingxi
Master



PT. Pelabuhan Tanjung Priok


PBM

PT. Panca Global Energi


PG Energi
As Agent

BRANCH OF JAKARTA
TANJUNG PRIOK, MARUNDA

BRANCH OF BANTEN
MERAK, BOJONEGARA
CIWANDAN, CIGADING
LABUHAN, LONTAR

BRANCH OF EAST JAVA
GRESIK, TUBAN
PACITAN, LAMONGAN

MV. WAN HONG V.S20370

LETTER OF AUTHORIZATION TO SIGN BILL OF LADING

MESSRS : PT. PHILHUA SHIPPING INDONESIA
CIWANDAN CILEGON, INDONESIA
DATE : DECEMBER 03RD, 2020

DEAR SIRs,

I HEREBY AUTHORIZE YOU TO SIGN ON MY BEHALF THE BILLS OF LADING COVERING THE CARGO OF "MILL SCALE" LOADED ON BOARD THE VESSEL UNDER MY COMMAND, IN ACCORDANCE WITH ALL TERMS, CONDITIONS AND OR EXCEPTIONS OF THE GOVERNING CHARTER PARTY AND WITH STRICT CONFORMITY WITH SIGNED MATE'S RECEIPT.

CAPT. SHEN QINGXI
MASTER, MV. WAN HONG V.S20370

RECEIVED BY :
PT. PANCA GLOBAL ENERGY
(AS LOCAL AGENT)

PG Energi
RIZA ANANTARA



Mate's Receipt

Shipper
PT.WIBAWA LINGKUNGAN INDONESIA
PULOGADUNG TRADE CENTER BLOK C NO.15
JL. RAYA BEKASI KM.21 JAKARTA TIMUR
TELP. 021-46820209 FAX : 021-46820283

Consignee
NIPPON STEEL NISSHIN Co Ltd
Kure Works, 1-1 : Showa - cho Kure City
Hiroshima, Pref. 373-B520 Japan

Notify Party
RISUI TRADING CO LTD
8F TOKYO BUILDING 3-1-7 KOJIMACHI CHIYODA-KU
TOKYO JAPAN

Vessel MV. WAN HONG
VOY.S20370

Port of loading CIWANDAN CILEGON, INDONESIA

Port of Discharge ISBP KURE, JAPAN

DATE : DECEMBER 02nd, 2020

Shipper's description of goods	Gross Weight
COMMODITY : MILL SCALE PACKING : IN BULK ORIGIN : INDONESIA	25,385.950 MT

**CLEAN ON BOARD
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY**

Mates Receipt No. : **PSIWLI30112020/01**



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Reza Mujtahid
2. Tempat, Tanggal Lahir : Klaten, 04 Mei 2000
3. N I T : 551811326748 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Pandeyan Rt03/Rw02 , Kahuman, Ngawen, Klaten
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Basuki
 - b. Ibu : Sumarsi
8. Riwayat Pendidikan
 - a. MIM Kahuman (2006 – 2012)
 - b. SMP Negeri 4 Klaten (2012 – 2015)
 - c. SMA Negeri 1 Karangnom (2015 – 2018)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2018 – 2022)
9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)
Perusahaan : **PT. PANCA GLOBAL ENERGI**

Alamat : Jl. Swasembada Timur XIX No.30B,
RT.19/RW.5, Kb. Bawang, Kec. Tj. Priok,
Kota Jkt Utara, Daerah Khusus Ibukota
Jakarta 14320

Periode Praktik Darat : 03 Agustus 2020 – 03 Agustus 2021

