



**ANALISIS DAMPAK KETERLAMBATAN PEMUATAN
BATU BARA MENGGUNAKAN *SHIP'S CRANE* PADA
MV. GUANG FA 29 DI MUARA BERAU**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**FAIZI NUR IHSANI
NIT. 561911337437 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS DAMPAK KETERLAMBATAN PEMUATAN BATU BARA
MENGUNAKAN *SHIP'S CRANE* PADA MV. GUANG FA 29 DI MUARA
BERAU**

DISUSUN OLEH:

FAIZI NUR IHSANI
NIT. 561911337437 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.....

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi dan Penulisan

DARYANTO, S.H., M.M

Pembina (IV/a)

NIP. 19580324 198403 1 001

JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M

Penata (III/c)

NIP. 19800118 200812 2 002

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

Dr. NUR ROHMAH, SE., MM

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Dampak Keterlambatan Pemuatan Batu Bara Menggunakan *Ship’s Crane* pada MV. *Guang Fa 29* di Muara Berau” karya,

Nama : FAIZI NUR IHSANI

NIT : 561911337437 K

Program Studi : D IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : **PURWANTONO, S.Psi., M.Pd**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661015 199703 1 002

Penguji II : **YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S., M.Hum**
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19811007 200712 1 001

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

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H, M.Mar
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19730704 1998031 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : FAIZI NUR IHSANI

NIT : 561911337437 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Analisis Dampak Keterlambatan Pemuatan Batu Bara Menggunakan *Ship’s Crane* Pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,



FAIZI NUR IHSANI
NIT. 561911337437 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Jangan malas-malasan nanti menyesal di akhir.
2. Jabatan tertinggi adalah menjadi dirimu sendiri sebagaimana apa yang telah tuhan takdirkan saat menciptakanmu.
3. "Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya." – (Q.S Al- Baqarah:286)

Persembahan:

1. Kedua orangtua saya, Bapak Busri dan Ibu Yatmiyati yang senantiasa mendukung dan menjadi dosen pembimbing dalam hidup penulis.
2. Kedua kakak saya, Fery Setiyawan dan Farid Ristiyawan serta adik Fairuz Ahmad yang senantiasa membantu, mendukung dan memberikan semangat kepada penulis.
3. Almamaterku Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Seluruh teman – teman angkatan LVI dan K VIII Charlie yang selalu memberikan semangat setiap hari.
5. Seluruh teman – teman Kasta Salatiga Angkatan LVI yang selalu membantu dan memberi semangat kepada penulis setiap hari.
6. Seluruh staf dan karyawan di PT. IDT Trans Agency.
7. Mahmada Azmi yang telah menemani dan mendukung dalam penulisan ini.

PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Analisis Dampak Keterlambatan Pemuatan Batu Bara Menggunakan *Ship's Crane* Pada MV. *Guang Fa 29* di Muara Berau”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang TALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenalkanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak, ibu, kakak dan adik penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis selama penulisan ini selesai.
2. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

3. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M. M. Selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Bapak Daryanto, S.H., M.M. Selaku Dosen Pembimbing I (Materi) Skripsi.
5. Ibu Janny Adriani Djari, S.ST., M.M. Selaku Dosen pembimbing II (Penulisan) Skripsi.
6. Bapak Awel Suryadi, S.ST., M.Si. Selaku Dosen Wali selama semester satu (I) sampai delapan (VIII)
7. Bapak, ibu dan kakak penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada penulis selama peraihan cita – cita yang hendak dicapai.
8. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
9. Seluruh staf, pegawai dan senior yang bekerja di perusahaan PT. IDT Trans Agency yang telah membimbing dan membantu penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik darat.
10. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari penulis dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi

yang penulis susun ini. Harapannya semoga isi skripsi ini dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi Pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 2023

Penulis



FAIZI NUR IHSANI
NIT. 561911337437 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xv
ABSTRACT.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II KAJIAN TEORI.....	8

A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian	26
BAB III METODE PENELITIAN.....	26
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	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 PENELITIAN	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.
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	27
A. Simpulan	27
B. Keterbatasan Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
C. Saran.....	28
DAFTAR PUSTAKA	65

LAMPIRAN-LAMPIRAN..... 68

DAFTAR RIWAYAT HIDUP..... 94



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Kisi-kisi instrumen wawancara.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 3.2 Kisi-kisi Instrumen Observasi.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4.2 Keterlambatan pemuatan MV. Guang Fa 29	46



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	23
Gambar 2.2 Bagian-bagian <i>Ship's Crane</i>	24
Gambar 4.1 Kantor PT. IDT Trans Agency.....	40
Gambar 4.2 MV. Guang Fa 29.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.3 Proses pemuatan batu bara menggunakan <i>ship's crane</i>	48
Gambar 4.4 Proses Sandar Tongkang ke Kapal Muat	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.5 <i>Ship's Crane</i> MV. Guang Fa 29.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.6 Ruang Palka MV. Guang Fa 29	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.7 <i>Dead Freight</i> muatan MV. Guang Fa 29	58
Gambar 4.8 Rencana pemuatan MV. Guang Fa 29	Error! Bookmark not defined.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Hasil Wawancara.....	68
LAMPIRAN 2 <i>Port Clearance</i>	38
LAMPIRAN 3 Arrival Position	39
LAMPIRAN 4 Bill Of Lading	40
LAMPIRAN 5 Berita Acara.....	77
LAMPIRAN 6 Loading Sequence	78
LAMPIRAN 7 <i>Cargo Manifest</i>	79
LAMPIRAN 8 Mate's Receipt.....	44
LAMPIRAN 9 Statement Of Fact.....	45
LAMPIRAN 10 <i>Time Sheet</i>	46
LAMPIRAN 11 Final Stowage Plan.....	50
LAMPIRAN 12 Notice Of Readiness.....	87
LAMPIRAN 13 Re-Authorization.....	88
LAMPIRAN 14 Final Draught Survey	89
LAMPIRAN 15 <i>Barge Report</i>	54
LAMPIRAN 16 Proses <i>Checking</i> Dokumen.....	55
LAMPIRAN 17 <i>Ship's Crane</i>	56
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	58

ABSTRAK

Nur Ihsani, Faizi. 2023. “*Analisis Dampak Keterlambatan Pemuatan Batu Bara Menggunakan Ship’s Crane Pada MV. Guang Fa 29 Di Muara Berau*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Daryanto, S.H., M.M. Pembimbing II: Janny adriani Djari, S.ST , M.M

Indonesia merupakan salah satunya negara pertambangan batu bara terkemuka di dunia. Salah satu daerah produksi pertambangan di Indonesia adalah pulau Kalimantan. Produsen batu bara terbesar keempat di dunia adalah Indonesia. Kualitas batu bara merupakan faktor penting untuk dipertimbangkan guna untuk mendapatkan pemanfaatan yang terbaik bagi konsumen. Kegiatan proses pemuatan berlangsung memiliki masalah yaitu kurangnya daya pada *ship’s crane* yang disebabkan *trouble* pada generator kapal yang mengakibatkan *ship’s crane* tidak berjalan dengan baik. Tujuan penulisan ini adalah untuk mengetahui terjadinya keterlambatan pemuatan batu bara menggunakan *ship crane* pada MV. Guang Fa 29 Di Muara Berau.

Metode yang digunakan peneliti adalah metode deskriptif kualitatif. Adapun objek penelitian adalah MV. Guang Fa 29. Penelitian ini melakukan pengumpulan data observasi, wawancara, studi pustaka dan dokumentasi yang terarah kepada seluruh informan yang terlibat langsung.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan ditemukan bahwa proses keterlambatan pemuatan di sebabkan oleh ketidaksesuaian jadwal kedatangan tongkang, kondisi *ship’s crane* yang tidak berkerja secara maksimal dan *broken stowage*. Dampak yang di akibatkan oleh proses keterlambatan pemuatan adalah kerugian yang terjadi pada pihak *shipper*, perusahaan keagenan kapal dan kekurangan muatan di kapal. Upaya yang dilakukan peneliti yaitu *shipper* harus benar-benar menata jadwal tongkang dengan baik, kru kapal harus memastikan terlebih dahulu kondisi *crane* kapal dalam kondisi baik siap untuk digunakan, *shipper* harus benar-benar memperhatikan *stowage factor* batu bara (meminimalisir *broken stowage*) dan pemilihan pekerja buruh yang terampil.

Kata Kunci: Keterlambatan, Pemuatan, Batu Bara, Ship’s crane, Broken Stowage

ABSTRACTION

Nur Ihsani, Faizi. 2023. *“Analysis of the Impact of Delayed Coal Loading Using Ship's Crane on MV. Guang Fa 29 in Muara Berau”*. Thesis. Diploma IV Program, Marine and Port Transportation Management Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Supervisor I: Daryanto, S.H., M.M. Supervisor II: Janny adriani Djari, S.ST , M.M

Indonesia is one of the leading coal mining countries in the world. One of the mining production areas in Indonesia is the island of Kalimantan. The fourth largest coal producer in the world is Indonesia. The quality of coal is an important factor to consider in order to get the best utilization for consumers. The loading process activity has a problem, namely the lack of power on the ship's crane caused by problems with the ship's generator which results in the ship's crane not running properly. The purpose of this writing is to determine the delay in loading coal using ship cranes on MV. Guang Fa 29 in Muara Berau.

The method used by researchers is qualitative descriptive method. The object of study is the MV. Guang Fa 29. This research conducts data collection observation, interviews, literature studies and documentation directed to all informants directly involved.

Based on the research conducted, it was found that the loading delay process was caused by mismatches in the barge arrival schedule, the condition of the ship's crane that did not work optimally and broken stowage. The impact caused by the delayed loading process is the loss incurred by the shipper, the ship's agency company and the lack of cargo on the ship. The efforts made by researchers are that shippers must really arrange the barge schedule well, the ship's crew must first ensure the condition of the ship's crane is in good condition ready for use, shippers must really pay attention to the coal stowage factor (minimizing broken stowage) and the selection of skilled labor workers.

Keyword: Delay. Loading, Coal, Ship's crane, Broken Stowage

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

MV. Guang Fa 29 melayani kebutuhan batu bara ekspor ke China, sebagai sarana transportasi pengangkut muatan, kapal ini diharapkan dapat melakukan kegiatan *transshipment* dengan lancar, akan tetapi selama pelaksanaan kegiatan pemuatan di Muara Berau terdapat kendala yang membuat keterlambatan dalam proses pemuatan sehingga ada beberapa penyebab yang menyebabkan proses pemuatan menjadi terlambat.

Dalam proses kegiatan pemuatan pada MV. Guang Fa 29 menggunakan *ship's crane* untuk mengambil muatan batu bara yang berada di tongkang untuk dimasukkan ke dalam palka kapal yang dilaksanakan di pelabuhan ataupun *ship to ship* di tengah laut. Pada tahap pemuatan menggunakan *ship's crane* pihak *shipper* mempunyai target kapan selesainya setiap tongkang, dengan melihat daftar *barging line up* atau daftar nama-nama tongkang yang selanjutnya akan di muat ke atas kapal secara bergantian, sehingga tidak terjadi *delay* atau keterlambatan pemuatan dan dapat membuat estimasi selesainya kegiatan pemuatan.

Kegiatan pemuatan batu bara di MV. Guang Fa 29 melibatkan berbagai aspek, salah satunya yaitu tentang bagaimana cara melakukan pemuatan ke atas kapal. Kegiatan pemuatan batu bara di MV. Guang Fa 29 dilakukan dengan cara menggunakan *ship's crane* untuk memindahkan batu bara dari tongkang ke dalam palka kapal MV. Guang Fa 29 yang dilakukan di

Muara Berau, Samarinda, Kalimantan Timur. Proses pemuatan ini terjadi pada tanggal 21 Maret 2022 MV. Guang Fa 29 memasuki Kawasan Muara Berau dan pada pukul 23.50 WITA dimulai kegiatan pemuatan batu bara (*commenced loading*), tetapi pada tanggal 24 Maret 2022 saat kegiatan proses pemuatan berlangsung memiliki masalah yaitu kurangnya daya pada *ship's crane* yang disebabkan *trouble* pada generator kapal yang mengakibatkan *ship's crane* tidak berjalan dengan baik, seharusnya *ship's crane* yang berjumlah 4 buah dapat berjalan semua tetapi hanya berjalan 1-2 *crane* secara bergantian, Hal ini permasalahan tersebut dibuktikan dengan adanya surat berita acara.

Indonesia merupakan salah satunya negara pertambangan batu bara terkemuka di dunia. Salah satu daerah produksi pertambangan di Indonesia adalah pulau Kalimantan. Produsen batu bara terbesar keempat di dunia adalah Indonesia. Rekor produksi terbesar sejak tahun 1981 dicapai oleh Indonesia, dimana 561 juta ton batu bara diproduksi. Menurut catatan provinsi yang menjadi mayoritas sumber batu bara di Indonesia adalah provinsi Sumatera Selatan, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Timur. Perusahaan pertambangan batu bara terkemuka seperti Adaro, Kideco Jaya Agung, dan Bumi Resources berlokasi di wilayah tersebut (Aditya, 2020:67-71).

Batu bara seperti yang diketahui difungsikan sebagai Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU), (Leko et al., 2021:12-16). Melihat hal tersebut, kualitas batu bara merupakan faktor penting untuk dipertimbangkan guna untuk mendapatkan pemanfaatan yang terbaik bagi konsumen. Batu bara pada

dasarnya merupakan sumber energi yang kotor karena asal usulnya dari bawah permukaan tanah dan transformasi selanjutnya menjadi limbah beracun. Tahap tersebut meliputi penambangan, pembakaran, hingga pembuangan limbahnya. Setiap langkah dari tahap tersebut menghasilkan energi yang mengakibatkan kerusakan yang harus ditanggung oleh bumi dan semua orang yang hidup di dalamnya (Putra et al., 2019:64-71).

Kualitas batu bara dapat bervariasi baik secara horizontal ataupun vertikal dalam *seam* (lapisan) yang sama. Kondisi ini dapat diakibatkan oleh variasi proses pengendapan, susunan penyusun, dan penumpukan sedimen yang terjadi selama proses pembatubaraan (Divo & Ansosry, 2020:51-60). Sementara itu, proses pengambilan dan penanganan batu bara ketika pelaksanaan penambangan juga dapat menimbulkan terciptanya perbedaan kualitas batu bara. Adanya mutu batu bara yang ditambang berbeda-beda serta memiliki tanggung jawab dalam mencapai kriteria kontrak sehingga sebuah perusahaan tambang mendapat tantangan. Solusi untuk permasalahan ini dengan mencampur batu bara saat dimuat ke atas kapal. (Toding et al., 2019:110).

Peran lalu lintas maritim sangat vital bagi keberlangsungan hidup dan memiliki peran yang signifikan dalam bidang transportasi, pelayaran memegang peranan yang strategis sebagai alat transportasi barang dari produsen ke tangan konsumen. Hasil tambang di Indonesia digunakan sebagai produk ekspor ke berbagai negara di dunia dan juga menjadi modal bagi pembangunan di Indonesia. Pengangkutan hasil tambang, sarana industri

perkapalan, dan agen pelayaran merupakan pendukung penting dan utama bagi pengangkutan batu bara. Seperti yang kita ketahui bersama, batu bara digunakan sebagai Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU). Dengan demikian, mutu batu bara membuat hal tersebut berperan dalam rangka untuk mendapatkan efek penggunaan yang terbaik bagi konsumen.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan peneliti ketika menjalankan tugas sebagai *agent on board* di MV. Guang Fa 29 pada 21 sampai dengan 27 Maret 2022 di Muara Berau, Samarinda, Kalimantan Timur, Indonesia, terjadi keterlambatan kegiatan pemuatan batu bara dengan menggunakan *ship's crane* pada MV. Guang Fa 29. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Dampak Keterlambatan Pemuatan Batu Bara Menggunakan *Ship's Crane* Pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau”**.

B. Fokus Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti dapat memperoleh permasalahan yang terjadi namun, dengan keterbatasan materi dan waktu, serta pembahasan tidak terlalu luas maka penulis hanya berfokus mengenai kendala yang terjadi dalam proses pemuatan batu bara menggunakan *ship's crane* dan dampak keterlambatan pemuatan batu bara menggunakan *ship's crane* pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau.

C. Rumusan Masalah

Rumusan masalah merupakan permasalahan berbentuk pertanyaan yang akan diberikan jawaban dengan mengumpulkan data untuk membantu

memecahkan sebuah persoalan. Rumusan masalah ditulis dalam bentuk pertanyaan dan harus relevan dengan objek atau kajian yang sedang ditangani.

Rumusan masalah dalam penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Apa kendala yang dialami dalam proses pemuatan batu bara menggunakan *ship's crane* pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau?
2. Dampak apa yang ditimbulkan dari keterlambatan pemuatan batu bara pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau?
3. Bagaimana upaya untuk mengatasi keterlambatan pemuatan batu bara pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau?

D. Tujuan Penelitian

Menurut Sahir (2021:25) Tujuan penelitian berkaitan dengan rumusan masalah yang jawabannya dapat ditemukan dalam kesimpulan penelitian. Tujuan penelitian merumuskan pertanyaan dan mencari jawaban atas penelitian. Tujuan penelitian yang baik harus memenuhi beberapa kriteria, yaitu spesifik, terbatas, terukur dan dapat diverifikasi. Adapun tujuan penelitian diuraikan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kendala apa saja yang dialami dalam proses pemuatan batu bara menggunakan *ship's crane* pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau.
2. Untuk mengetahui dampak apa yang diakibatkan dari keterlambatan pemuatan batu bara pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau.
3. Untuk mengetahui bagaimana upaya untuk mengatasi keterlambatan pemuatan batu bara pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menunjang aktivitas perkuliahan dan di lapangan pekerjaan yang berkaitan dengan subjek yang diteliti baik secara langsung maupun tidak langsung yaitu sebagai berikut :

1. Manfaat teoritis

- a. Penelitian ini dapat memberikan tambahan wawasan dan ilmu pengetahuan tentang kendala, dampak, dan upaya untuk mengatasi keterlambatan pemuatan batu bara yang menggunakan *ship's crane* yang dilakukan secara *ship to ship* di Muara Berau.
- b. Sebagai tambahan informasi bagi pembaca dan instansi terkait serta berharap dapat menjadi kontribusi yang bermanfaat bagi pengembangan sumber daya manusia dan individu dalam menghadapi dunia kerja.
- c. Hasil penelitian ini dapat bermanfaat dalam memberikan wawasan ilmiah bagi para praktisi akademi pelayaran dan masyarakat serta sebagai referensi literatur khususnya tentang manajemen pelayaran, dan sebagai bahan referensi untuk penelitian selanjutnya agar lebih baik.

2. Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan bisa dijadikan sebagai tambahan masukan sekaligus pertimbangan keputusan bagi *shipper* dalam pengelolaan pemuatan batu bara yang dilaksanakan dengan menggunakan *ships's*

crane agar berlangsung secara baik serta tidak memerlukan waktu yang lama saat dilakukan pemuatan baik di pelabuhan ataupun *ship to ship* ketika di tengah laut.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Analisis

Puspitasari (2020:32-38) mengemukakan bahwa pengertian Analisis adalah suatu proses yang melibatkan serangkaian kegiatan untuk memahami, memecahkan, atau mengevaluasi suatu fenomena, data, dan informasi. Hal ini melibatkan langkah-langkah seperti menyusun, membedakan, mengurutkan, mencari keterkaitan, dan menafsirkan makna dari apa yang dianalisis.

Pengertian Analisis juga dapat mencakup upaya untuk mengamati sesuatu secara mendetail dengan menguraikan sub komponennya atau menyatukan komponen-komponen tersebut untuk diteliti lebih lanjut. Dalam konteks ini, analisis dapat berarti memecah sesuatu menjadi bagian-bagian yang lebih kecil atau mengidentifikasi elemen-elemen yang terkait untuk memahami secara menyeluruh (Puspitasari, 2020:32-38)

2. Dampak

Dampak juga dikenal sebagai pengaruh atau akibat dalam istilah yang paling sederhana, pengaruh dan akibat atau dampak dari suatu keputusan atau tindakan yang dipilih. Sebuah keputusan yang dilakukan oleh seorang pemimpin atau individu memiliki implikasi atau konsekuensi tertentu, baik itu positif maupun negatif. Kemampuan untuk memahami

dan memprediksi dampak dari keputusan tersebut merupakan karakteristik penting dari seorang pemimpin yang handal (Khairunnisa, 2019:25).

Maka dapat disimpulkan bahwa dampak dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang terjadi sebagai akibat dari suatu peristiwa atau perkembangan dalam suatu karya atau konteks tertentu. Dampak tersebut dapat menghasilkan perubahan yang mempengaruhi keberadaan sesuatu secara positif atau negatif. Penting bagi individu, organisasi, atau pemimpin untuk memahami dampak dari tindakan atau keputusan yang diambil, baik dampak positif maupun negatif, sehingga dapat mengambil tindakan yang diperlukan untuk meminimalkan risiko negatif dan memaksimalkan manfaat positif.

3. Batu bara

Batu bara adalah mineral organik yang mudah menyebabkan kebakaran yang tercipta dari sisa-sisa tanaman purba. Proses pembentukan batu bara dimulai dari masa formasi batu bara (*Carboniferous*), yang dikenal juga sebagai *early earboniferous*, dan berlangsung sekitar 290 hingga 360 juta tahun yang lalu. Untuk itu, batu bara jatuh di bawah klasifikasi bahan bakar fosil sebagai hasilnya. Tahap terciptanya batu bara dimulai dengan pengendapan sisa-sisa tanaman menjadi gambut. Gambut (*peat*) adalah lapisan organik yang terbentuk dari akumulasi serasah tanaman yang terendapkan di lingkungan rawa atau danau yang tergenang air, selanjutnya batu bara berubah sebagai batu bara muda (*lignit*) atau

dapat disebut pula batu bara coklat (*brown coal*) (Mu'tazim billah, 2010 dalam Kiswanto, 2020:20-22).

Batu bara terbentuk dari sebuah proses yang rumit dan memerlukan kurun waktu yang sangat lama, biasanya puluhan hingga jutaan tahun. Proses ini terjadi di bawah pengaruh kondisi fisik, kimia, dan geologis tertentu. Batu bara dibagi menjadi lima jenis berdasarkan *grade* atau kualitasnya, yaitu *anthracite* (antrasit), bituminous (bituminus), subbituminous (subbituminus), lignit, dan *peat*. (Puslitbang Kementerian ESDM, 2006 dalam Kiswanto, 2020:20-22).

a. Lignit

Lignit merupakan batu bara peringkat rendah yang terletak di wilayah di mana gambut dan batu bara mengalami transisi dalam tingkat klasifikasi batu bara. Lignit merupakan salah satu jenis batu bara dengan tekstur seperti kayu dan memiliki warna gelap.

b. Sub-bitumine

Batu bara jenis ini adalah jenis batu bara transisi antara varietas lignit dan bituminous. Batu bara jenis ini berwarna gelap, mengandung banyak air, zat volatil, dan oksigen, serta mengandung sedikit karbon.

c. Bitumine

Batu bara jenis ini adalah batu bara yang memiliki warna gelap dengan karakteristik tekstur ikatan yang bagus.

d. Antrasit

Antrasit adalah batu bara kelas tertinggi yang memiliki konsentrasi karbon lebih dari 93% dan persentase zat terbang di bawah 10%. Antrasit biasanya jauh lebih kuat, lebih keras, dan seringkali mengkilap, hitam seperti kaca.

e. Gambut

Gambut adalah jenis batu bara dengan kualitas terendah, batu bara ini memiliki ciri berpori dan kadar air diatas 75%.

4. Keterlambatan

Keterlambatan merujuk pada masalah kinerja yang terjadi secara berkelanjutan dan sulit untuk diperbaiki dengan cepat. Hal ini terjadi ketika waktu yang telah direncanakan untuk menyelesaikan suatu kegiatan melebihi batas waktu yang telah ditetapkan. Keterlambatan dapat terjadi dalam berbagai konteks, baik dalam proyek konstruksi, transportasi, pengiriman barang, atau kegiatan lainnya (Parura, 2021:19-20).

Definisi lain keterlambatan yakni terjadinya kesenjangan waktu antara waktu berangkat atau dengan waktu datang yang telah ditentukan dalam jadwal dengan waktu berangkat atau datang yang sebenarnya adalah definisi lain dari penundaan atau keterlambatan (Pasal 1 Angka 30 UU Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan).

Sedangkan pengertian keterlambatan menurut Fitri Nur Kharina & Kusno Adi Sambowo (2019:13) yakni keterlambatan dapat terjadi ketika waktu yang tidak dimanfaatkan sesuai aturan yang telah ditetapkan atau

tindakan yang telah ditentukan selama periode pelaksanaan. Hal ini terjadi disebabkan oleh berbagai faktor, seperti masalah koordinasi, keterbatasan sumber daya, perubahan prioritas, kesalahan perencanaan, atau kendala lainnya yang menghambat kemajuan kegiatan. Faktor yang mempengaruhi keterlambatan:

a. Faktor alam

Faktor alam sangat mempengaruhi semua kegiatan di area pelabuhan, karena pelabuhan tidak memiliki atap yaitu udara terbuka, terlepas dari kegiatan bongkar muat. Misalnya, saat cuaca basah menghambat kegiatan bongkar muat, kargo menjadi basah jika kegiatan tersebut dilakukan, dan tanah berlumpur menghalangi orang di lokasi.

b. Faktor sarana pengangkutan yang kurang efektif

Sarana transportasi yang biasanya seperti truk, tongkang, kapal tunda sering mengalami masalah kerusakan mesin pada saat kegiatan bongkar muat di *jetty* sehingga mempengaruhi kelancaran lalu lintas di lapangan penumpukan.

c. Faktor tenaga kerja bongkar muat (TKBM)

Terminal yang tidak memiliki *crane* di pinggir halaman, karena Terminal menggunakan jembatan gantung dan tidak dapat menahan beban berat dari *crane* yang menekan *crane* kapal itu sendiri. Oleh karena itu, terdapat tenaga bongkar muat (TKBM) di terminal. Kecepatan bongkar muat dapat dilihat sebagai fungsi dari kecepatan

siklus *hook* atau *ganco*, dan waktu siklus *hook* adalah waktu yang dibutuhkan barang untuk berpindah dari palka ke halaman dalam satu siklus pengait dimulai dengan mengaitkan pengait muatan di palka, muatan kemudian dinaikkan ke dermaga dan pengait dilepas sehingga *ganco* kembali ke palka dengan bantuan TKBM. Semakin cepat kerja setiap siklus pengait, sehingga makin banyak pula aktivitas bongkar muat yang berhasil dilaksanakan, yang dapat diukur dalam jangka waktu tertentu (jam, hari, bulan, tahun).

5. Bongkar Muat

Proses bongkar muat merupakan proses yang melibatkan pembongkaran dan pemindahan barang dari kapal ke daratan atau sebaliknya. Proses ini dikerjakan menggunakan *crane* dan alat angkut kapal di dermaga, yang biasanya berada di sisi kapal, Selanjutnya dari dermaga dengan bantuan forklift dan truk, muatan dimuat dan diletakan ke gudang terdekat yang ditentukan oleh Syahbandar pelabuhan. Namun, memuat merupakan aktivitas yang berlawanan (Sri, 2019:12).

Aktivitas bongkar muat komoditas barang dari dan ke kapal di pelabuhan dengan mekanisme meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving* atau *delivery* dan dilaksanakan oleh pelaksana kegiatan bongkar muat yang meliputi badan usaha pelabuhan pemegang konsesi, badan usaha angkutan laut nasional, dan badan usaha bongkar muat diatur dalam Permenhub No. PM 152 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan

pengoperasian bongkar muat barang dari dan ke kapal. Ada tiga tugas dasar yang terlibat dalam bongkar muat, yaitu:

- a. *Stevedoring* merupakan istilah yang digunakan untuk menggambarkan aktivitas pembongkaran atau pemuatan barang dari kapal ke pelabuhan atau sebaliknya. Proses ini melibatkan berbagai kegiatan seperti pemindahan barang dari kapal ke truk, tongkang, atau gudang di pelabuhan, atau sebaliknya, pemindahan barang dari truk, tongkang, atau gudang ke kapal dengan alat derek kapal.
- b. *Cargodoring* merupakan kegiatan pemindahan barang dari tali atau jaring di dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
- c. *Receiving* atau *Delivery* merupakan proses pemindahan barang dari gudang atau halaman tumpukan ke gudang atau halaman tumpukan lainnya, atau ke transportasi atau kendaraan di pintu gudang atau halaman tumpukan, atau sebaliknya. Proses *receiving* biasanya melibatkan penerimaan barang yang tiba di gudang atau halaman tumpukan. Barang diterima, diperiksa, dan dicatat untuk memastikan kesesuaian dengan pesanan atau dokumen yang terkait. Setelah itu, barang tersebut dipindahkan ke lokasi penyimpanan yang tepat dalam gudang atau halaman tumpukan.

6. Tongkang (*barge*)

Kapal tongkang (*barge*) atau kapal ponton adalah sebuah varian kapal yang mempunyai bentuk lambung datar atau kotak besar dan

mengapung di atas air. Karakteristik ini membuat kapal tongkang ideal untuk mengangkut barang berukuran besar dan berat, seperti material konstruksi, mesin industri, atau muatan lain yang tidak dapat diangkat dengan kapal biasa. Kapal tongkang biasanya tidak dilengkapi dengan mesin penggerak sendiri, sehingga memerlukan bantuan dari kapal tunda saat melaju di perairan. Kapal tunda bertugas untuk menarik atau mendorong kapal tongkang ke tujuan akhirnya. Kapal tunda dapat memberikan daya dorong yang diperlukan agar kapal tongkang dapat bergerak ke depan, belok, atau mengatasi arus air (Lesmana, 2022).

Berikut jenis-jenis kapal tongkang dari berbagai ukuran :

- a. Ukuran 180 feet. Tongkang ini dapat mengangkut muatan batu bara atau kargo curah sebanyak kurang lebih 3.000 MT.
- b. Ukuran 270 feet. Tongkang ini dapat mengangkut muatan batu bara sebanyak 4.000 s.d 5.500 MT.
- c. Ukuran 300 feet. Tongkang ini dapat mengangkut muatan batu bara sebanyak 7.500 s.d 7.700 MT.
- d. Ukuran 320 feet. Tongkang ini dapat mengangkut muatan batu bara sebanyak 10.000 s.d 10.200 MT.
- e. Ukuran lebih dari 320 feet. Tongkang ini dapat mengangkut muatan sebanyak lebih dari 10.000 MT sampai dengan 16.000 MT.

Kapal Tongkang tidak mempunyai mesin penggerak dan *unpropeller* (baling-baling). Oleh karena itu hanya konstruksinya yang sebanding dengan kapal meskipun demikian, mereka tidak memiliki salah

satu dari fitur ini. Tongkang dibuat atau diproduksi di beberapa tempat di Indonesia, termasuk galangan kapal di Surabaya, Jakarta, dan Batam menjadi salah satu pusat produksi kapal di Indonesia.

7. *Ship to Ship* atau *transshipment*

Menurut Permenhub Nomor 57 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Pasal 1 dengan bunyi sebagai berikut “Lokasi Alih Muat Antar kapal (*ship to ship transfer*) adalah posisi di laut yang ditentukan dan difungsikan sebagai pelabuhan untuk operasi *transshipment* kapal ke kapal.”

Menurut *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Consolidated (2014)* dalam Prasetya 2022:200, segala aktivitas perpindahan barang atau manusia dari satu kapal ke kapal lainnya tidak selalu dapat dilakukan dengan memanfaatkan fasilitas pelabuhan.

Muatan minyak di pindahkan ke kapal yang sedang bersebelahan. Operasi ini dapat dilaksanakan melalui berbagai prosedur, termasuk sebagai pendekatan, proses tambat, koneksi selang, operasi transfer kargo, pemutusan selang, manuver *unmooring*, dan keberangkatan. Kegiatan ini serta dapat dijuluki sebagai “*Transshipment*” (*ship to ship transfer operation plan* (2014) dalam Prasetya 2022:202).

Menurut penjelasan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa *ship to ship (STS)* atau kapal ke kapal adalah suatu proses di mana dua kapal ditempatkan berdampingan atau berdekatan untuk melakukan transfer muatan, biasanya dalam konteks niaga angkutan minyak dan gas. Tujuan

dari operasi STS adalah untuk mentransfer muatan minyak, gas, atau produk lainnya dari satu kapal (kapal pengirim) ke kapal lainnya (kapal penerima) secara efisien dan aman di perairan terbuka.

Kegiatan *ship to ship* memiliki beberapa kendala dan faktor yang dapat terhambat proses bongkar muat antara kapal-kapal di perairan tertentu. Kondisi alam, jarak kapal dari otoritas pelabuhan setempat, *ullage* yang tidak tepat dan hasil *innage* antara kapal induk dan kapal *shuttle* hanya sebagian kecil dari faktor yang dapat menghambat proses *ship to ship*.

8. Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Pasal 1 tentang Pelayaran, Pelabuhan merupakan lokasi dengan batas-batas yang telah ditentukan yang digunakan untuk kegiatan komersial dan pemerintah serta lokasi untuk transportasi intra dan antar moda serta tempat kapal untuk bersandar, menurunkan penumpang dan/atau kargo, dan/atau memuat dan membongkar kargo seperti terminal dan tempat berlabuh yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan.

Pelabuhan dan bandar adalah dua frasa yang menggambarkan pelabuhan. Makna kedua frasa tersebut masih belum jelas, menyebabkan banyak orang yang menggunakan interpretasi yang sama padahal kedua frasa tersebut memiliki makna yang berbeda berdasarkan Bahasa Indonesia. (Imam Wahyima, 2015 dalam Sri, 2019:21).

Pelabuhan merupakan sebuah area di tepi perairan (seperti muara sungai, teluk, atau laut) yang memiliki tingkat kedalaman yang cukup dan dilindungi dari gempuran ombak, angin, dan arus laut. Pelabuhan juga tersedia dengan berbagai fasilitas dan infrastruktur, seperti dermaga (*jetty*) yang digunakan untuk kapal berlabuh. Dermaga ini memungkinkan kapal untuk memuat dan menurunkan barang, hewan, atau penumpang.

Pelabuhan (*harbour*) adalah badan dari Kawasan air (esturi atau muara, sungai, teluk) yang cukup dalam dan terjaga dari angin, gelombang, dan arus yang digunakan untuk berlabuh, atau sebagai tempat kapal mengisi bahan bakar, melakukan perbaikan, dan kegiatan serupa lainnya.

Pelabuhan umum merupakan pelabuhan yang digunakan untuk memberikan pelayanan umum kepada masyarakat (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 55 Tahun 2002 Tentang Pengelolaan Pelabuhan Khusus). Pelaksana kegiatan atau pegawai yang melakukan tugas atau menyediakan jasa di laut termasuk dalam kategori ini.

- a. Tugas operasional patroli ABK dari PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) melibatkan berbagai aspek yang terkait dengan pelayanan pemanduan, penarik, dan penanganan kapal yang masuk dan keluar pelabuhan.
- b. Operasi SAR Maritim melibatkan anggota SAR laut yang terdiri dari petugas Syahbandar, KPLP (Kantor Pengawasan dan Pelayanan Pelabuhan), dan KPPP (Kantor Pelayanan Penerbangan Perintis).

Mereka memiliki peran penting dalam memberikan pertolongan pertama saat kapal atau orang-orang di laut dalam bahaya.

c. Pelabuhan memiliki beberapa fasilitas yaitu:

1). Fasilitas pokok pelabuhan

a). Alur Pelayaran merupakan jalur bagi kapal untuk dapat masuk ke kawasan pelabuhan dengan aman dan lancar.

b). Penahan gelombang *breakwater* yang memberikan perlindungan bagian dalam pelabuhan dari gelombang tercipta dari batu alam, batu buatan, dan dinding vertikal.

c). Kolam pelabuhan adalah badan air di dalam pelabuhan tempat kapal dapat berlabuh atau beristirahat. Kolam pelabuhan biasanya berada di area yang lebih tenang dan dilindungi, sehingga memberikan tempat yang aman bagi kapal untuk berlabuh dan melaksanakan kegiatan bongkar muat, pemuatan penumpang, perbaikan, atau kegiatan lainnya..

d). *Mooring bouy* adalah suatu jenis pelampung atau boei yang digunakan untuk menambatkan kapal di perairan. *Mooring buoy* biasanya terdiri dari boei yang besar dan tahan terhadap arus dan gelombang, serta dilengkapi dengan rantai atau tali tambat yang terhubung ke dasar perairan.

2). Fasilitas Penunjang Pelabuhan

a). Dermaga adalah sebuah tempat kapal berlabuh guna bongkar muat barang atau menaikkan dan menurunkan penumpang.

- b). Gudang merupakan gedung yang dipergunakan untuk menempatkan barang-barang yang dikeluarkan dari kapal atau yang akan diangkut ke kapal.
- c). Lapangan penumpukan merupakan tempat di mana barang-barang tahan lama atau yang tidak memerlukan penyimpanan di dalam gudang dapat disimpan sementara waktu sebelum dikirim ke tujuan akhir.
- d). Terminal adalah area atau fasilitas khusus di pelabuhan yang diperuntukkan untuk kegiatan bongkar muat barang atau peti kemas, juga melayani pelaksanaan aktivitas penumpang. Terminal berfungsi sebagai pusat kegiatan operasional di pelabuhan, tempat di mana barang-barang atau penumpang ditangani dan diproses.
- e). Jalan adalah lintasan untuk kendaraan atau perjalanan kaki yang menghubungkan terminal dengan tempat lain, yang tujuan utamanya adalah untuk memfasilitasi pergerakan di pelabuhan.

3). Alat Bantu Pelabuhan

Alat bantu darat dan alat bantu terapung merupakan dua jenis alat bantu pelabuhan. Jenis alat bantu darat terdiri dari:

- a). Untuk serba guna: *mobile crane*, *forklift*, dan truk
- b). Untuk peti kemas: *Container Crane (CC)*, *Rubber Trade Gantry (RTG)*, *Toploader Head Truck*, dan *chassis*
- c). Untuk curah kering: *conveyor*, *dump truck*, dan *hopper*.

Kawasan pelabuhan, alat apung dipergunakan untuk menopang kapal saat bersandar dan berlabuh.

Jenis alat bantu apung yaitu:

- a). Kapal tunda digunakan untuk membantu kapal yang membutuhkan bantuan dalam manuver, seperti saat sandar atau meninggalkan dermaga, masuk atau keluar dari pelabuhan, atau ketika berlayar di perairan yang sulit atau berbahaya.
- b). Kapal Pandu merupakan alat transportasi laut bagi petugas pandu untuk dapat menaiki atau turun ke/dari kapal yang di pandu dalam berolah gerak di perairan wajib pandu.

9. Lingkup Pelayaran

Tugas dan fungsi pelabuhan dipisahkan sebagai penghubung pelabuhan internasional, pelabuhan nasional, pelabuhan regional, dan pelabuhan lokal berdasarkan jangkauan pelayanan pelayaran, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Pelabuhan Pasal (5) dan (6). (Febby, 2019).

- a. Pelabuhan penghubung internasional merupakan jenis pelabuhan yang memiliki peran strategis dalam menghubungkan transportasi laut domestik dan internasional serta berfungsi sebagai pusat jaringan transportasi laut internasional.
- b. Pelabuhan internasional merupakan pelabuhan utama sekunder yang juga memiliki peran penting dalam menghubungkan transportasi laut nasional dan internasional serta berfungsi sebagai pusat jaringan

transportasi laut internasional. Pelabuhan internasional menangani volume besar transportasi laut dan dapat memberikan layanan kepada banyak jenis kapal, termasuk kapal kargo, kapal penumpang, kapal tanker, dan kapal lainnya.

- c. Pelabuhan tersier terpenting yang memiliki peran penting dalam menangani lalu lintas pelayaran dan *transshipment* domestik dan internasional dalam volume sedang, serta berfungsi sebagai pusat jaringan transportasi kabupaten atau provinsi.
- d. Pelabuhan regional merupakan pelabuhan pengumpan primer yang memberi pelayanan transportasi laut dan *transshipment* nasional dengan volume yang relatif kecil, juga berfungsi sebagai pelabuhan pengumpan ke pelabuhan utama.
- e. Pelabuhan lokal merupakan pelabuhan pengiriman sekunder yang memberi pelayanan angkutan laut regional dalam volume kecil dan berupa tempat pengiriman pelabuhan utama dan pelabuhan regional.

10. *Ship's crane*

Peralatan bongkar muat di kapal yaitu *ship's crane* merupakan peralatan angkat yang berguna untuk mengangkat atau memindahkan muatan dari tongkang ke ruang palka kapal dengan alat bantu *grab*.



Gambar 2.2 Bagian-bagian *ship's crane*

Sumber: Dokumen pribadi (2022)

Bagian-bagian *ship's crane* menurut Martopo dan Sugiyanto, 2004 dalam VF Andromeda, 2018:5 terdiri dari:

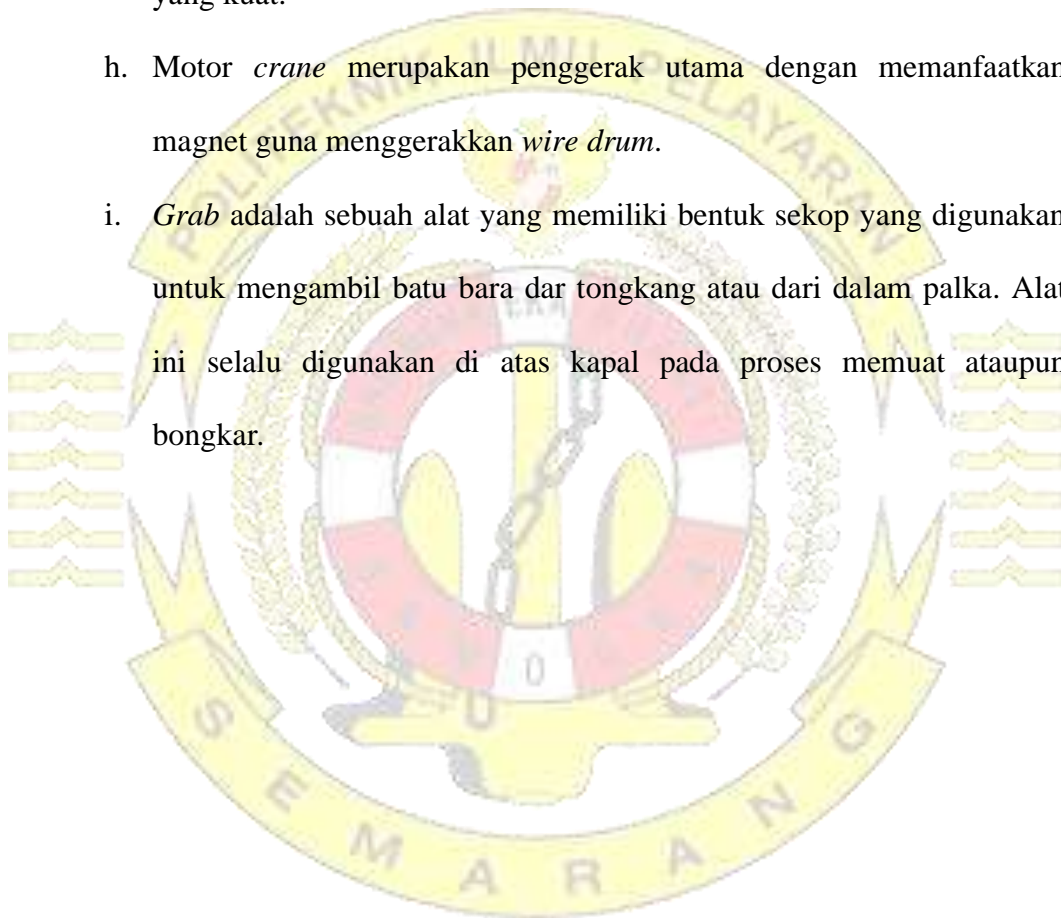
- a. Tiang *crane* dilengkapi dengan rel *crane*, yang memungkinkan derek atau bagian atas tiang *crane* untuk bergerak ke kiri dan ke kanan. Rel *crane* ini berfungsi sebagai landasan atau jalur yang memungkinkan pergerakan derek dengan lancar dan terkendali. Selain itu, lampu yang terpasang di bawah bangunan derek berfungsi sebagai tanda peringatan atau sinyal bagi siapa saja yang berada di bawah derek saat derek sedang bergerak. Lampu ini biasanya ditempatkan di dekat rel *crane* atau di area sekitar derek.
- b. Batang pemuat atau *boom* yang dilengkapi dengan *hydraulic* guna mengangkat batang pemuat ke bagian atas. Ketika kapal mengendalikan gerak, batang pemuat tersebut dalam posisi di *lashing*

agar tidak bergerak (tetap berada pada posisinya) sehingga tidak menimbulkan kecelakaan dimana *boom crane* kapal yang tidak di *lashing* dapat membentur anjungan atau bangunan lain di darat pada saat kapal sandar, serta tidak mengganggu olah gerak kapal.

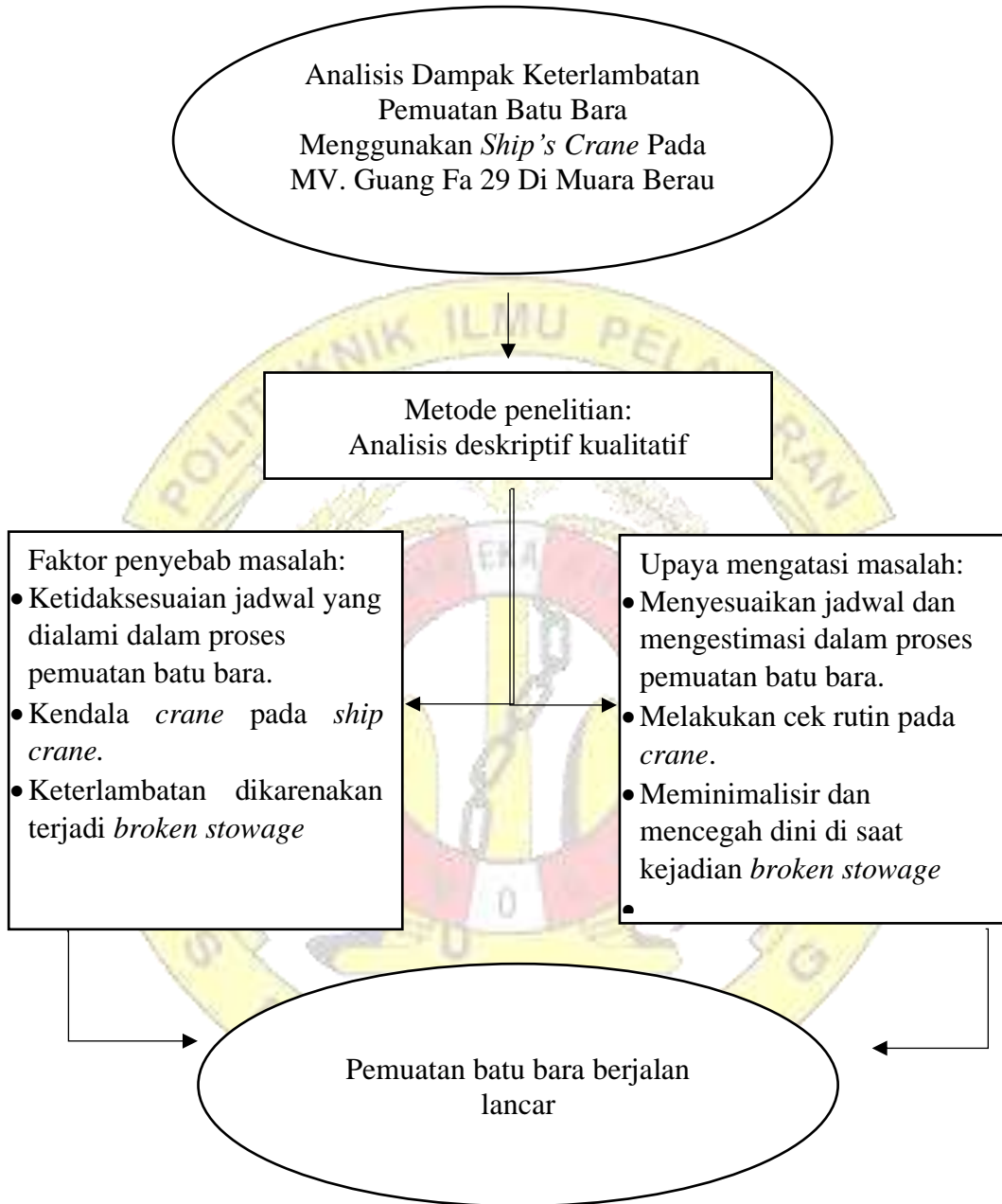
- c. *Crane house* atau rumah derek adalah area di mana operator *crane* berada dan mengendalikan atau mengoperasikan *crane*. Rumah derek biasanya terletak di dekat atau di atas tiang *crane* dan dirancang untuk memberikan pandangan yang baik dan kontrol yang optimal bagi operator dalam mengoperasikan *crane*.
- d. *Cargo block* atau kerek muat adalah sebuah komponen dalam sistem *crane* yang digunakan untuk mengangkat dan menurunkan beban. Sistem *cargo block* sangat penting, karena memberikan mekanisme yang efektif untuk mengangkat dan menurunkan beban dengan menggunakan *wire rope*, dengan menggunakan *cargo block*, *crane* dapat menggerakkan beban secara efisien dan mengoptimalkan kekuatan yang diperlukan untuk mengatasi berat beban.
- e. *Sheave shaft* merupakan komponen pada *crane* yang berguna sebagai poros katrol untuk membelokkan atau mengarahkan *wire rope* (tali baja) ke drum *wire* atau katrol lainnya. *Sheave shaft* biasanya terletak di bagian atas struktur *crane*, dan katrolnya dipasang pada poros ini.
- f. *Wire drum* adalah komponen pada *crane* atau derek yang berfungsi sebagai tempat berkumpulnya *wire rope* (tali baja) dalam bentuk

gulungan. *Wire drum* biasanya terletak di bagian atas struktur *crane* dan terhubung dengan sistem penggerak *crane*.

- g. *Wire* merupakan kawat baja yang difungsikan untuk kebutuhan menarik atau mengangkat sebuah beban yang terdiri dari beberapa untai kawat baja yang disusun bersama untuk membentuk struktur yang kuat.
- h. Motor *crane* merupakan penggerak utama dengan memanfaatkan magnet guna menggerakkan *wire drum*.
- i. *Grab* adalah sebuah alat yang memiliki bentuk sekop yang digunakan untuk mengambil batu bara dari tongkang atau dari dalam palka. Alat ini selalu digunakan di atas kapal pada proses memuat ataupun bongkar.



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kendala yang di alami dalam proses pemuatan batu bara menggunakan *ship's crane* pada MV. Guang Fa 29 yaitu kerusakan *crane* yang disebabkan kurangnya daya pada generator kapal sehingga terjadi hambatan dan keterlambatan pada proses pemuatan batu bara di MV. Guang Fa 29. Serta ketidaksesuaian jadwal kedatangan dan terjadinya *broken stowage*.
2. Dampak keterlambatan pemuatan batu bara menggunakan *ship's crane* pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau adalah kerugian waktu dan pembayaran berbagai biaya tambahan yang dialami perusahaan karena ketidaksesuaian jadwal yang tidak terealisasi. Serta adanya kekurangan muatan yang tidak sesuai dengan rencana awal pada *stowage plan*, sehingga menyebabkan kerugian bagi pihak *shipper* untuk membayar biaya ganti rugi karena tidak dapat memuat kapal secara penuh sesuai dengan perjanjian.
3. Upaya mengatasi keterlambatan pemuatan batu bara menggunakan *ship's crane* pada MV. Guang Fa 29 di Muara Berau adalah *shipper* harus benar-benar menata jadwal tongkang dengan baik, memastikan kondisi *crane* kapal dalam kondisi baik sebelum kapal tiba di pelabuhan muat dan

memperhatikan *stowage factor* batu bara serta pemilihan pekerja buruh yang terampil.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan pengalaman peneliti saat melakukan praktik darat di PT. IDT Trans Agency terdapat keterbatasan mengenai akses dokumen yang didapat sebagai dokumen rahasia dari perusahaan serta masih terdapat beberapa permasalahan yang masih dapat diteliti lebih lanjut, antara lain dampak peralatan bongkar muat terhadap kelancaran operasional kapal, permasalahan premi pada kinerja awak kapal, dan peralatan keselamatan kapal.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan tersebut, maka peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Sebaiknya pihak *shipper* dengan pihak *foreman* harus melakukan kerjasama yang efektif untuk memastikan kelancaran jadwal keberangkatan tongkang mulai dari *jetty* hingga sampai *loading point*.
2. Sebaiknya kru kapal dapat memastikan *ship's crane* dalam kondisi prima dan siap untuk digunakan dalam kegiatan bongkar muat sehingga tidak terjadi keterlambatan (*delay*).
3. Sebaiknya pihak *shipper* dan awak kapal harus memanfaatkan waktu sebaik-baiknya, agar kegiatan operasional *transshipment* dapat berjalan lancar dan seefisien mungkin.

DAFTAR PUSTAKA

- Andromeda & Pratama, 2018, *Penanganan Bongkar Muat Dengan Crane Kapal di MV. Oriental Jade*, Repository PIP Semarang, pip-semarang.ac.id.
- Divo & Ansosry, 2020, *Optimasi Pencampuran Batubara Beda Kualitas Dengan Metode Trial And Error Untuk Memenuhi Kriteria Permintaan Konsumen di CV . Bara Mitra Kencana Kota Sawahlunto*, Jurnal Bina Tambang, 5(1), 51–60.
- Febby Kurnia Ananda, 2019, *Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Wisata Asing Di Pelabuhan Internasional Bandar Bentan Telani Oleh PT. Tirta Bintang Abadi Di Lagoi Bintang*, Karya Tulis.
- Hamdani & Aditya, 2020, *Pengelolaan Data Sumber Daya Mineral Dan Batu Bara Pada Instansi Batu Bara Puslitbang Tekmira Berbasis Desktop*, Jurnal Komputer Bisnis, 13(1), 67–71.
- Khairunnisa 2019, *Dampak Pola Komunikasi Awkarin Melalui Vlog Karin Novilda Terhadap Perilaku Mahasiswa Fakultas Dakwah Dan Komunikasi, Uin Raden Fatah Palembang*.
- Kharina & Sambowo, 2019, *Analisis Keterlambatan Proyek Serta Dampaknya Terhadap Biaya Dan Waktu Pelaksanaan Proyek*, Jurnal Infrastruktur, 5(1), 13–19.
- Kiswanto, dkk, 2020, *Analisis Logam Berat (Mn, Fe, Cd), Sianida Dan Nitrit Pada Air Asam Tambang Batu Bara*, Jurnal Litbang Kota Pekalongan, 18(1).

- Leko Braymand Beril, dkk, 2021. *Analisis Potensi Ampas Tebu Sebagai Pembangkit Listrik Biomassa Di Pabrik Gula Takalar*, Prosiding Seminar Nasional Teknik Elektro Dan Informatika (Sntei), 21 September, 12–16.
- Lesmana Danu, 2022, *Dampak Terjadinya Tubrukan Antara Kapal Tongkang Dengan Jetty Saat Transshipment Batubara*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Parura Irwanti, 2021, *Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keterlambatan Pelaporan Keuangan Bantuan Operasional Kesehatan (Bok) Pada Puskesmas Di Kabupaten Jayawijaya= Analysis Of Factors Affeting The Delay In Financial Reporting Of Operational Health Assistance (Bok) At The Community Health Center In Jayawijaya District*, Universitas Hasanuddin.
- Muh Rafly Dwi Prasetya, dkk, 2022, *Analisis Pelayanan Clearance In Dan Clearance Out Kapal Oleh Pt. Orela Bahari Mandiri Di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta*, Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda, 6(1), 199–210.
- Puspitasari Noviana & Rahmawati Fitria, 2020, *Proses Penanganan Bongkar Muat Equipment Dengan Double Crane Pada PT. Samudra Indah Sejahtera di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*, Muara: Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional, 3(1), 32–38.
- Putra Yoga, dkk, 2019, *Optimization Of Coal Blending To Meet The Demand Criteria PLTU in Musi Rawas*, Jurnal Pertambangan, 3(1), 64–71.

Ramos Hugo, dkk, 2020, *Analisa Peyebab Keterlambatan Kegiatan Bongkar Muat Pada PT. Pelabuhan Indonesia I Dumai, Journal Of Maritime And Education (Jme)*, 2(1), 64–69.

Sri Fajar, 2019, *Penanganan Bongkar Muat Container Km. Sriwijaya Raya Oleh PT. Persero Batam Di Pelabuhan Batu Ampar*, Karya Tulis.

Sugiyono, 2021, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*, CV. Alfabeta, Bandung.

Syamsiah Sitti, dkk, 2021, *Analisis Keterlambatan Proses Bongkar Muat Batu Bara Pada Kegiatan Transshipment Di Tg Kampeh Di PT. Bukit Prima Bahari*. Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda, 5(1), 25–34.

Toding Andri, dkk, 2019, *Analisis Perbandingan Kualitas Batubara Di Lokasi Penambangan Dan Stockpile Di PT. Firman Ketaun Perkasa*, Jurnal Himasapta, 4(01), 110.

LAMPIRAN 1

Hasil Wawancara

WAWANCARA I

Narasumber : Ferry Setiyawan S.Pd
 Jabatan : *Foreman*

Peneliti : Selamat pagi Pak *Foreman*, mohon ijin bisa minta waktunya sebentar

Narasumber : Selamat pagi gen, ada perlu apa gen

Peneliti : Terimakasih waktunya pak, mau tanya ini pak tentang kegiatan pengapalan kemarin di MV Guang Fa 29, menurut Pak *Foreman* apakah proses pemuatan batu bara pada MV Guang Fa 29 berjalan dengan lancar ?

Narasumber : Bisa dikatakan pemuatan batubara pada MV Guang Fa 29 berjalan tidak lancar gen, karena terdapat kendala yang terjadi, *crane* kapal sering *trouble* yang membuat proses pemuatan berjalan dengan lambat.

Peneliti : Siap pak, sebaiknya apa yang harus dilakukan kru kapal agar hal ini tidak terjadi pak ?

Narasumber : Menurut saya yang sebaiknya dilakukan kru kapal harus melakukan perawatan *crane*, *grab* dan generator kapal harus dilakukan pemeliharaan dan perawatan secara intensif dan menyediakan suku cadang, supaya tidak terjadi kendala saat kegiatan bongkar muat berlangsung.

Peneliti : Baik siap pak, jadi kendala lain yang membuat keterlambatan pemuatan apa saja ya pak?

Narasumber : .Keterlambatan kedatangan tongkang memasuki area bongkar muat gen, Pastinya itu semua karena faktor alam gen, seperti hujan deras, gelombang yang tinggi

Peneliti : Siap pak, Misal terjadi hujan pada saat kegiatan pemuatan sedang berlangsung, apa yang dilakukan pak?

Narasumber : Pada saat hujan sebenarnya kegiatan pemuatan tetap berlangsung namun jika curah hujan sudah deras maka kegiatan pemuatan dihentikan kan sementara waktu, karena pekerja bongkar muat tidak dapat melakukan kerja dengan maksimal dan palka kapal akan ditutup supaya muatan tidak bercampur dengan air hujan.

Peneliti : lantas bagaimana dampak dari keterlambatan pemuatan ini pak?

Narasumber : Kalau dampak yang paling terasa itu bagi *shipper* gen mungkin karena biaya, kalau bagi saya mungkin hanya biaya makan dan waktu tunggu yang lama gen.

Peneliti : Baik siap pak, izin pak mengenai dengan *broken stowage* yang terjadi di MV. Guang Fa 29, apakah ada kendala dan dampaknya ya pak?

Narasumber : untuk *broken stowage* itu terjadi karena *ship's crane* yang berjalan secara bergantian muatan batu bara tidak bisa mengisi ruang palka secara maksimal gen, dan ukuran *stowage factor* batu bara yang tidak sama juga berpengaruh, sehingga terjadi kendala yang mengakibatkan terjadinya keterlambatan pemuatan gen. untuk dampaknya sendiri ruang palka tidak bisa dimuat secara penuh/full.

Peneliti : Baik Pak, terimakasih pak *Foreman* atas waktu dan informasi yang diberikan

Narasumber : Oke gen sama-sama



Hasil Wawancara II

WAWANCARA II

Narasumber : Dian Suryahadi S.pd

Jabatan : *Shipper*

Peneliti : Selamat siang Pak, mohon maaf mengganggu, ijin bisa minta waktunya sebentar pak

Narasumber : Selamat pagi gen, mau ada apa aini gen?

Peneliti : Sebelumnya maaf pak ini mau tanya tentang kegiatan pengapalan kemarin di MV Guang Fa 29, izin pak mengapa kemarin bisa terjadi keterlambatan pemuatan?

Narasumber : Karena terdapat kendala itu gen ketidaksesuaian jadwal kedatangan tongkang yang lambat menuju kapal besar, itu semua karena kesalahan jadwal, seharusnya tongkang yang sesuai jadwal harus bongkar terlebih dahulu tetapi mengalami masalah, sehingga tongkang selanjutnya saling menunggu karena informasi yang tidak sampai ke pekerja.

Peneliti : Siap pak, jadi mengapa tongkang itu bisa mengalami masalah?

Narasumber : Jadi gini gen karena di muara berau ini sistemnya STS (*Ship to ship*) maka tongkang harus di tarik menuju kapal besar menggunakan tug boat melewati sungai lalu menuju ke laut, nah jadi tongkang mengalami masalah itu karena faktor cuaca gen, Ketika cuaca buruk atau air sungai surut maka tongkang akan kandas.

Peneliti : Baik siap pak, jadi upaya apa yang harus dilakukan?

Narasumber : Kalau masalah ini dari pihak kantor *shipper* terlebih dahulu harus melakukan evaluasi terhadap kelemahan jadwal, mengatur ulang semua jadwal bongkar tongkang dan memastikan pekerja harus dapat menerima informasi dengan tepat. Supaya nantinya itu mendapatkan hasil yang baik dalam pengelolaan jadwal.

Peneliti : Siap pak, jadi tongkang itu harus terjadwal dengan baik ya pak, supaya jadwal keberangkatan ke kapal besar terstruktur dan tidak terjadi kesalahan.

Narasumber : Betul sekali gen, maka dari itu gen *shipper* harus benar-benar menata jadwal tongkang dengan baik, karena jika tongkang dibongkar tidak urut jadwal nantinya tongkang yang lain saling menunggu.

- Peneliti : Siap pak, jadi saat masalah seperti ini dampak bagi pihak shipper sendiri apa ya pak?
- Narasumber : Pastinya itu gen menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal, bisa juga menyebabkan kerugian biaya *demmurage tongkang*, kapal, dan biaya *tunggu* pekerja, serta kurangnya kepercayaan pihak *shipper* kepada pihak kapal atau pencharter.
- Peneliti : Baik Pak, terimakasih atas informasi yang di berikan
- Narasumber : Oke mas agen siap



Hasil Wawancara III

WAWANCARA III

- Narasumber : Imanuel Deo A. Md. Pel
 Jabatan : Kepala Operasional PT. IDT Trans Agency
- Peneliti : Selamat pagi bang, mohon maaf mengganggu waktunya sebentar bang
 Narasumber : Selamat pagi det, gimana ada keperluan apa det?
 Peneliti : Bang kegiatan pengapalan di MV Guang Fa 29 kemarin kenapa bisa terjadi keterlambatan pemuatan, kalau dilihat dari faktor pekerja buruh bongkar muat?
 Narasumber : Mungkin itu det karena kurangnya kualitas pekerja bongkar muat, kurangnya menguasai alat serta medan di lingkungan kerja, serta kurangnya intensitas kerja. Karena tau sendiri det pekerja disini dapat dikatakan kurang semangat dalam kerja, nah dari itu semua det dapat memicu adanya kecelakaan kerja.
 Peneliti : Siap bang, mengapa pekerja disini kurang semangat dalam kerja bang?
 Narasumber : Menurut saya pekerja disini kurang pengawasan, dan mungkin upah minimum pekerja disini yang rendah det.
 Peneliti : Baik siap kalau begitu bang, jadi upaya apa yang harus dilakukan bang, supaya pekerja dapat melakukan kegiatan bongkar muat sesuai target?
 Narasumber : Kalau menurut saya harus mencari perusahaan bongkar muat (PBM) yang kualitasnya terjamin det, selanjutnya para pekerja harus dilakukan training, sosialisasi lingkungan kerja, melakukan pengarahan dan pengawasan, dan membuat jadwal kerja sehingga para pekerja dapat kerja dengan nyaman, serta pastinya dapat menaikkan upah minimum pekerja.
 Peneliti : Siap bang, Bang kalau dampak keterlambatan pemuatan sendiri bagi pihak kantor agency apa bang?
 Narasumber : Perusahaan agency pastinya rugi waktu gen, karena kita harus mengurus dokumen kapal di berbagai instansi pemerintah terkait keterlambatan karena setiap

keterlambatan pemuatan itu di kenai biaya tambahan , dan perusahaan agen itu yang diutamakan kecepatan dalam mengurus dokumen kapal gen.

- Peneliti : Siap bang, terimakasih atas bantuan informasi yang diberikan bang.
Narasumber : Siap det sama-sama
Peneliti : Siap bang laksanakan



LAMPIRAN 2

Port Clearance

Firefox https://aps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cet...



SAMARINDA
SPB.IDSRI.0322.0001944



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

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

Nama Kapal / <i>Ship</i>	MV. GUANG FA 29	Tanda Panggilan / <i>IMO</i>	BOQE2 / 9586837	Bendera / <i>Flag</i>	CN
Nakhoda / <i>Master</i>	XIAO YANGJIE	Tonnase Kotor / <i>Gross Tonnage</i>	33331	Perusahaan / <i>Company</i>	PT. IDT TRANS AGENCY

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor / <i>Number</i>	: SPB.IDSRI.0322.0001944
Tanggal / <i>Date</i>	: 28 Mar 2022
Jam / <i>Time</i>	: 02:28:02


Dengan ini kapal tersebut diatas.
The above mentioned vessel is hereby.

Disetujui
Approved

Bertolak dari / <i>Departure from</i>	: SAMARINDA	Tanggal / Jam / <i>Date Time</i>	: 28 MAR 2022 18:00:00	Pelabuhan tujuan / <i>Port of destination</i>	: FANGCHENG PT
Jumlah awak kapal / <i>Number Of Ship Crew</i>	: 22 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan / <i>With cargoes</i>	: SESUAI MANIFEST		
Tempat diterbitkan / <i>Place of issued</i>	: SAMARINDA				
Pada Tanggal / <i>Date</i>	: 28 MAR 2022			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam / <i>Time</i>	: 12:38:38				

LAMPIRAN 3

Arrival Position



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id
ISAA Membership : 298/ISAA/VI/2022

MV. GUANG FA 29

ANCHORAGE POSITION : LAT -00° 00.13.16 South
LONG -117° 35.52 East

VOY = A2201

- ARRIVAL PLT. STN	=	March 21, 2022 - 1312	HRS.
- PILOT ON BOARD	=	March 21, 2022 - 1354	HRS.
- NOR TENDERED	=	March 21, 2022 - 1312	HRS.
- DROPPED ANCHOR	=	March 21, 2022 - 1430	HRS.
- FREE PRATIQUE	=	March 21, 2022 - 17.00	HRS.
- PILOT OFF BOARD	=	March 21, 2022 - 1436	HRS.


ARIVAL CONDITION:

DRAFT FWD: 4.0 MID: 5.3 AFT: 6.5

R.O.B: MFO : 1042.14
 MDO : 34.7
 FW : 149
 BW : 10900

TOTAL CARGO TO BE LOADING :

LAST PORT : ZHOU SHAN. CHINA
DISCHARGING PORT : FANG CHENG. CHINA



MASTER

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES
Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Crane Operator | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

LAMPIRAN 4 Bill Of Lading

Page 3

COGE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994 BILL OF LADING B/L NO. :
 Issue TO BE USED WITH CHARTER PARTIES SAMCHINA2022060

PT ALAMJAYA BARAPRATAMA
 JL. PATIN NO. 08 RT. 028 KEL. TIMBAU KEC. TENGGARONG
 KAB. KUTAI KARTANEGARA, KALIMANTAN TIMUR 75511

DRAFT

Compass

TO ORDER

Notify Party

XIAMEN CRD ENERGY RESOURCES CO., LTD.
 22/F, C&D INTERNATIONAL BUILDING, NO. 16-99
 HUANQIAO EAST ROAD, XIAMEN, 361008, CHINA

Name of vessel Port of Loading
MV. GUANG FA 29 **MUARA BERAH ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA**

Port of Discharge GROSS WEIGHT
ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA **54,710 MT**
Shipper's description of goods **AS PER DRAFT SURVEY**

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

(of which ... MT ... on deck at Shipper's option unless and
 being responsible for loss or damage hereunder being)

Freight payable as per CHARTER PARTY stated FREIGHT ADVANCE Preceded on account of freight Time used for loading ... Days ... Hours	SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition ON BOARD the vessel for carriage to the Port of Discharge or to near thereto as she may solely get the goods specified above Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown SHIPWITNESS whose the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of the tenor and date, one one of which being accomplished the others shall be void FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF
---	---

Printed and sent
 By **Y&L Trans S.V.**, Amsterdam (phone: 31 (0) 20-425107)
 to the authority of The State and International Maritime
 Council (IMCO) Copenhagen

Freight payable at Number of original B/L 3 (THREE)	Place and date of issue MUARA BERAH ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA MARCH 27, 2021 Signature ON BEHALF OF THE MASTER MV. GUANG FA 29 CAPT. XIAO YANGJIE PT. IOT TRANS AGENCY AS AGENT
--	--

LAMPIRAN 5

Berita Acara



PLM
Pusat Logistik Maritim

BERITA ACARA/ OFFICIAL REPORT

Nama Vessel	: MV. GUANE FA 20
Tanggal Kejadian	: 29-MARET-2022
Nama Foreman	: FERRY SETIYAWAN


A. DESKRIPSI KEJADIAN / TEMUAN

PADA HARI KAMIS TANGGAL 29/MARET/2022, PUKUL 02.00, TELAH TERJADI TROUBLE PADA GENERATOR KAPAL, SEHINGGA MENYAKIBAKAN KURANG DAYA PADA CRANE DAN HANYA 1-2 CRANE YANG BISA DIGUNAKAN. DAN CRANE TIDAK DAPAT BEROPERASI SECARA BERSAMAAN DIKARENAKAN PROSES PERBAIKAN YANG MEMAKAN WAKTU SAMPAI BATAS WAKTU YANG TIDAK DAPAT DITENTUKAN. DEMIKIAN BERITA ACARA INI DIBUAT.

B. VERIFIKASI

 Nama : FERRY SETIYAWAN Posisi : FOREMAN	  Nama : FAUZI NURHASANI Posisi : AGENT	Nama : Posisi :
---	--	--------------------


LAMPIRAN 7
Cargo Manifest



PT. IDT TRANS AGENCY
A MEMBER OF PT. TRANSINDONESIA
JL. PONDOK BUNDA, WISATA TUNJANG LAMA
KEMAYORAN, JAKARTA BARU, JAKARTA
Telp. (62) 21 2911 1111 Fax. (62) 21 2911 1111
www.transindonesia.com idt@transindonesia.com

CARGO MANIFEST

PT. IDT TRANS AGENCY
Samsudin, March 27, 2022
As Agent



BOHIMATI
Operasi

NAME OF VESSEL : MR. GUANG FA 29
PORT OF LOADING : MELUBA BEBAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DATE / TIME : 21.03.2022 / 07.00H

NAME OF CAPT. : CAPT. BAO YANSEI
PORT OF DEPARTURE : ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

NO. : A2321
SHIPPER'S : PT ALANANTA BERAPAKATAMA
JL. PAKTI NO. 06 RT. 028 KEL. TIRUBAU KEC. TENGGASARONG
KAB. KUTAI KARTANEgara, KALIMANTAN TIMUR 73111

B/L NO.	SHIPPER'S	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEASUREMENTS
SAMCHINA322080	PT ALANANTA BERAPAKATAMA JL. PAKTI NO. 06 RT. 028 KEL. TIRUBAU KEC. TENGGASARONG KAB. KUTAI KARTANEgara, KALIMANTAN TIMUR 73111	CONSIGNEE TO ORDER	INDONESIA STEAM COAL IN BULK CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	54,730 MT
TOTAL				54,730 MT

LAMPIRAN 8
Mate's Receipt



PT. IDT TRANS AGENCY

Shipper
PT ALAMJAYA BARAPRATAMA
JL. PATIN NO. 08 RT. 028 KEL. TIMBAU KEC. TENGGARONG
KAB. KUTAI KARTANEGARA, KALIMANTAN TIMUR 75511


Date: MARCH 27, 2022

Consignee
TO ORDER

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

Notify Party
XIAMEN C&D ENERGY RESOURCES CO., LTD.
22/F, C&D INTERNATIONAL BUILDING, NO. 1699
HUANDAO EAST ROAD, XIAMEN, 361008, CHINA

Name of vessel MV. GUANG FA 29	Port of Loading MUARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
Port of Discharge ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA	Final destination (for the merchant's reference)
Shipper Description of Goods INDONESIAN STEAM COAL IN BULK CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	Gross weight 54,710 MT AS PER DRAFT SURVEY

MASTER

B/L Number
SAMCHINA2022060

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Crane Operator | Ship's Crews & Officers Provisions
Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

LAMPIRAN 9
Statement Of Fact



PT. IDI TRANS AGENCY
JL. BERLIAN NO 33 BOMARAH
 SETREKARA, JAKARTA TIMUR 13136
 PHONE : +62 21 8581 4358 FAX : +62 21 8591 4360/41
 EMAIL : dt.transagency@idi-shipping.co.id
 ISAR Membership : 386/ISAA/VI/2021

STATEMENT OF FACT

NAME OF VESSEL	MV. GUANG FA 29	DATE	MARCH 27, 2022
FLAG	CHINA	PORT OF LOADING	MUJARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	57636 / 33331	LAST PORT	CHINA
NAME OF MASTER	CAPT. XIAO YANGJIE	NEXT PORT	ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

No	Activities	Time	Date	Bunker	Arrival	Departure
1.	Arrived at pilot station	13.12	March 21, 2022	FO	1,042 MT	1,021 MT
2.	Sea Pilot on board	13.54	March 21, 2022	DO	34,7 MT	34,3 MT
3.	NOR Tendered	13.12	March 21, 2022	FW	149 MT	114 MT
4.	Anchorage at Loading Point	14.30	March 21, 2022	BW	10,900 MT	230 MT
5.	Free Pratique Granted	17.00	March 21, 2022			
6.	Sea Pilot off board	14.36	March 21, 2022			
7.	Port Authority / Agent on board	16.00	March 21, 2022			
8.	NOR Re-Tendered	-	-			
9.	NOR Accepted	(AS PER CHARTER PARTY)				
10.	Commenced Loading	23.50	March 21, 2022			
11.	Completed Loading	23.00	March 27, 2022			
12.	Departure/Sailed	16.30	March 28, 2022			
13.	ETA Next Port	AM	April 02, 2022			
14.	Initial Draft Survey & Holds Cleanliness Inspection	March 21, 2022 - 18.00 - 19.00 Hrs.				
15.	Final Draft Survey	March 27, 2022 - 23.00 - 24.00 Hrs.				
16.	Total Cargo Loaded	54,710 MT				

Draft	Arrival	Departure
FWD	4.0 M	12.260 M
MEAN	5.3 M	12.870 M
AFT	6.5 M	13.445 M

Ship's Remarks :

Shipper


 As Agent


 Master

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES
 Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Stevedoring Services | Cranes Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Chandeliers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

LAMPIRAN 10
Time Sheet

PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERJAY NO 20 BIDANCIWA
BATANGAS, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : +62 21 9351 4355 FAX : +62 21 9391 610022
EMAIL : ir.transagency@idt-shipping.co.id
ISAA Membership : IRW/ISAA/VI/2022

Time Sheet/Statement of Fact Page 1 of 4
Working Records

Name of Vessel : MV. GUANG PA 29
 Port of Loading : MUARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
 Port of Discharging : ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA
 Description of Goods : INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
 Quantity of Cargo Loaded : 54,710 MT
 Arrived at Muara Berau : March 21, 2022 - 13.12 Hrs.
 Free Practice Granted : March 21, 2022 - 17.00 Hrs.
 Notice of Readiness Tendered : March 21, 2022 - 13.12 Hrs.
 Notice of Readiness Accepted : (AS PER CHARTER PARTY)
 Commenced Loading : March 21, 2022 - 23.50 Hrs.
 Completed Loading : March 27, 2022 - 23.00 Hrs.
 Completed Final Draft Survey : March 27, 2022 - 24.00 Hrs.
 Completed Shipping Documents : March 28, 2022 - 15.30 Hrs.
 Time Departure/Sailed : March 28, 2022 - 16.30 Hrs.

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Mar 21, 2022 Monday	Cloudy	13.12	Arrival Time at Pilot Station / NOR Tendered
		13.54	Pilot on Board
		14.30	Dropped Anchor at 1/point
		14.36	Pilot off Board
		14.36 - 16.00	Waiting Port Authority on board
		16.00	Port Authority on board
		16.00 - 17.00	Inspection by Port Authority
		17.00	Free Pratique / NOR Re-Tendered
		17.00 - 22.00	No ldg activity - Waiting schedule for loading
		18.00	LCT Delta AA3 aside at P/side
		18.00 - 19.00	Initial Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		19.00 - 21.00	Transfer b/dozer to deck ship
		20.00	1st Stevedore on board
		21.00	LCT Delta AA3 casted off
22.00 - 23.50	1st Bg. SVS 301 aside at S/side		
23.20	Prepara for loading		
23.50	2nd Bg. SPA 27002 aside at P/side		
23.50 - 24.00	COMMENCED LOADING #1/c1, #2/c2, #5/c4 (Bg. SVS 301)		
24.00	Transfer b/dozer to Bg. SVS 301		
			Continued ldg to the next day
Mar 22, 2022 Tuesday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		00.20	Started ldg #4/c3 (Bg. SVS 301)
	Rain	02.00 - 07.40	All stopped ldg - Heavy Rain
	Cloudy	07.40	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. SVS 301)
		18.00	Shifted ldg #1/c1, #4/c3 to Bg. SPA 27002
		18.00	Stopped ldg #2/c2, #5/c4 - Finished cargo on Bg. SVS 301
		19.00 - 18.30	Transfer b/dozer to barge by c2
		18.40	Bg. SVS 301 casted off
	18.40	Started ldg #3/c2 (Bg. SPA 27002)	

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

Shipper

As Agent

Master

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES
 Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Stevedoring Services | Grate Provider | Floating Cranes
 Operator | Ship's Charters & Officers Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services



PT. IDT TRANS AGENCY

J. SEJUAN NO 12 BOMACINA
 IATIRAGAMA, JAKARTA TIMUR 13130
 PHONE : +62 21 8911 4356 FAX : +62 21 8981 4360/41
 EMAIL : idt.transagency@indoshipping.co.id
 ISAA Membership : 386/ISA/V/2021

Time Sheet/Statement of Fact

Page 2 of 4

Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Mar 22, 2022 Tuesday	Cloudy	19.30	3rd Bg. Maritim Perkasa 3026 aside at S/side
		24.00	Continued ldg to the next day
Mar 23, 2022 Wednesday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		05.30	Shifted ldg #1/c1, #4/c3 to Bg. Maritim Perkasa 3026
		05.30	Stopped ldg #3/c2 - Finished cargo Bg. SPA 27002
		05.30 - 06.00	Transfer b/dozer to Bg. Maritim Perkasa 3026
		06.00 - 07.00	All stopped ldg - Stevedores meal break
		06.00	Bg. SPA 27002 casted off
		07.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Maritim Perkasa 3026)
		09.00	4th Bg. Maritim Perkasa 3039 aside at P/side
		16.20	Shifted ldg #1/c1, #2/c2, #5/c4 to Bg. Maritim Perkasa 3039
		16.20	Stopped ldg #4/c3 - Finished cargo on Bg. Maritim Perkasa 3026
		16.20 - 16.50	Transfer b/dozer to Bg. Maritim Perkasa 3039 by c3
		17.00	Bg. Maritim Perkasa 3026 casted off
		17.00	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Maritim Perkasa 3039)
		18.00 - 19.00	5th Bg. Prima Sakti 29 aside at S/side
18.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break		
19.00	2nd Stevedore on Board		
19.00	Resumed ldg #1/c1, #3/c2, #4/c3, #5/c4 to Bg. Maritim Perkasa 3039		
24.00	Continued ldg to the next day		
Mar 24, 2022 Thursday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		02.00	Stopped ldg #1/c1, #4/c3, #5/c4 - Ship's generator low power due to ship's Generator problem
		02.00 - 11.00	Working only 1 Cranes in low power due to ship's Generator problem
		07.00	Shifted ldg #3/c2 to #5/c4 (Bg. Maritim Perkasa 3039)
		09.00	Shifted ldg #5/c4 to #1/c1 (Bg. Maritim Perkasa 3039)
		09.50	Stopped ldg #1/c1 - Finished cargo on Bg. Maritim Perkasa 3039
		09.50 - 10.20	Transfer b/dozer to Bg. Prima Sakti 29 by c3
		10.30	Bg. Maritim Perkasa 3039 casted off
		10.30	Resumed ldg #1/c1 (Bg. Prima Sakti 29)
		11.00	Resumed ldg #3/c2 (Bg. Prima Sakti 29)
		11.00 - 24.00	Working only 2 Cranes in low power due to ship's Generator problem
		11.30	6th Bg. Sumber Samudera 02 aside at P/side
		12.00	Shifted ldg #1/c1, #3/c2 to #2/c2, #5/c4 (Bg. Prima Sakti 29)
		20.30	Stopped ldg #5/c4 - Resumed ldg #3/c3 (Bg. Prima Sakti 29)
24.00	Continued ldg to the next day		

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

 Shipper


 As Agent


 Master



INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Stevedoring Services | Grate Provider | Floating Crane Operator | Ship's Charters & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services



PT. IDT TRANS AGENCY

A. BEKASI NO 108040004
 JONGGALA, JAKARTA BARAT 13330
 PHONE : +62 21 851 4384 FAX : +62 21 851 438711
 EMAIL : idt.transagency@idn.telkom.co.id
 ISAA Membership : 208/044/0/2021

Time Sheet/Statement of Fact
 Working Records

Page 3 of 4

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Mar 25, 2022 Friday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		00.00 - 08.20	Working only 2 Cranes in low power due to ship's Generator problem
		02.00	Shifted ldg #2/c2 to Bg. Sumber Samudera 02
		02.00	Stopped ldg #3/c3 - Finished cargo Bg. Prima Sakti 29
		02.00 - 02.30	Transfer b/dozer to Bg. Sumber Samudera 02 by C/3
		02.40	Bg. Prima Sakti 29 casted off
		02.40	Resumed ldg #3/c3 (Bg. Sumber Samudera 02)
		08.20	Resumed ldg #1/c1, #5/c4 (Bg. Sumber Samudera 02)
		09.00	7th Bg. SPA 27005 aside at S/side
		12.00	3rd Stevedores on Board
		12.00 - 13.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break
		13.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #3/c3, #5/c4 (Bg. Sumber Samudera 02)
		15.40	Shifted ldg #2/c2, #5/c4 to Bg. SPA 27005
		15.40	Stopped ldg #1/c1, #3/c3 - Finished cargo on Bg. Sumber Samudera 02
		15.40 - 16.10	Transfer b/dozer to Bg. SPA 27005
16.20	Bg. Sumber Samudera 02 casted off		
16.20	Resumed ldg #4/c3 (Bg. SPA 27005)		
Mar 25, 2022 Friday	Rain Cloudy	18.30 - 21.20	All stopped ldg - Heavy Rain
		21.20	Resumed ldg #2/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. SPA 27005)
		24.00	Continued ldg to the next day
Mar 26, 2022 Saturday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		01.40	All Stopped ldg - Finished cargo Bg. SPA 27005
		01.40 - 02.10	Transfer b/dozer to deck ship
		02.20	Bg. SPA 27005 Casted off
		02.20 - 24.00	No ldg Activity - Waiting next cargo barge aside
Mar 27, 2022 Sunday	Cloudy	00.00 - 07.15	No ldg Activity - Waiting next cargo barge aside
		07.15	8th Bg. Maritim Perkasa 3037 aside at S/side
		07.15	Resumed ldg #2/c1, #5/c4 (Bg. Maritim Perkasa 3037)
		07.15 - 23.00	Working only 3 Cranes in low power due to ship's Generator problem
		07.15 - 07.45	Transfer b/dozer to Bg. Maritim perkasa 3037
		07.45	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Maritim Perkasa 3037)
		10.00	Shifted ldg #2/c1 to #1/c1 (Bg. Maritim Perkasa 3037)
		12.00 - 13.00	All stopped ldg - Stevedore meal break
		13.00	Resumed ldg #3/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Maritim Perkasa 3037)
		19.30 - 20.30	All stopped ldg - Intermediate Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		20.30	Resumed ldg #1/c1 (Bg. Maritim Perkasa 3037)
23.00	COMPLETED LOADING		
23.00 - 24.00	Final Draft Survey by Chief Officers & Surveyor		

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

 Shipper


 As Agent


 Master

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Crane
 Operator | Ship's Chandlers & Bunker Providers Supply | Ship-to-Consultant | Customs Clearance Services



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERJAN NO 10 BUNARACHA
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13130
 PHONE : +6221 8991 4356, FAX : +62 21 8991 4361/51
 EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id
 ISAA Membership : 288/ISAA/VI/2022

Time Sheet/Statement of Fact
 Working Records

Page 4 of 4

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Mar 28, 2022 Monday	Cloudy	00.00 - 10.00 10.00 10.00 - 13.00 13.00 13.00 - 15.00 15.00 15.30 16.30	Waiting Export Documents Agent received export Documents Processing clearance out at Harbour Master Agent finished & safe receipt Port Clearance Document on the way to vessel Document on Board Completed Shipping Document Vessel Sailing

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

 Shipper


 As Agent


 Master

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes
 Operator | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

LAMPIRAN 12
Notice Of Readiness

	<p>PT. IDT TRANS AGENCY</p> <p>Jl. KELUHAN NO 10 BOJABACINA KOTABANGSA, LANGKATA SUMBU 11130 PHONE : +62 21 8291 4338 FAX : +62 21 8291 436581 EMAIL : idttransagency@idn-shipping.co.id DOKA Membership : 3828344-903827</p>
<p>NOTICE OF READINESS</p>	
<p>Messrs,</p> <p style="text-align: center;">MV. GUANG FA 29</p> <p>Dear Sirs,</p> <p>In conformity with the charter party, we hereby to notify you that the above named Vessel arrived at the port of Muara Berau, Indonesia. At 15.12 hrs on March 21, 2022 and is in all respects ready to load your cargo.</p> <p>You are therefore kindly requested to commence Loading immediately.</p> <p>Commanding the above to your attention.</p>	
<p>This Notice Tendered at</p>	<p>13.12 hrs on March 21, 2022</p> <div style="text-align: center;">  <p>Master</p> </div>
<p>This Notice Accepted at</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p>hrs on March , 2022</p>
<p>As Agent (PT IDT TRANS AGENCY)</p>	<p>As Shipper</p>
<p>INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES</p> <p>Port Agency Services Coal, Oil, Chemical & General Cargo Stevedoring Services Crane Provider Tugboat, Crew Operator Ship's Chandlers & Officers Provisions Supply Shipping Consultant Customs Clearance Services</p>	

LAMPIRAN 13
Re-Authorization

Date : March 28, 2022

Messrs:

PT. IDT TRANS AGENCY
At – Samarinda, Indonesia

Dear Sirs,

Re. AUTHORIZATION TO SIGN BILLS OF LADING

This is to certify that I, Master of MV. GUANG FA 29 hereby authorize Charterers, Agent Messrs PT. IDT TRANS AGENCY to Sign bills of lading on my Owner, behalf covering all cargo for MV. GUANG FA 29 accordance with the covering Charter – Party terms.


However all of the bills of lading to be in conformity with the Mate's Receipt Remarks.

Yours faithfully,

Master


As Agent

LAMPIRAN 14
Final Draught Survey



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

Jakarta
Spring 4 Office Tower Lantai 18, J. H. Burdett Satek Plaza D7
Sre Gej, Pecenongon Jaya, Jakarta (1666) 14410
Telp. +62 21 2261 6207

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY VESSEL

(SPRD No. _____) Form 09/01/01/01 Rev.01/19/2018

Vessel Name	MV. GUANG FA 29	Cargo Description	COAL IN BULK
Client	PT. ALAM LINDA DAMPAK PATRAM	Light Ship / Constant	10-147-500/430-012
Loading Port	ALY PORT, CHINA	Date & Time of Arrival	21-08-2022 / 18:00-19:00
Discharging Port	ANY PORT IN CHINA	Date & Time of Final	27-08-2022 / 23:00-24:00


DRAFT STATEMENT

		INITIAL	FINAL
1. Foreward Draft	Foreaste	2.45	12.24
	Starboard	3.32	12.33
	Mean	3.385	12.285
	Correction	-0.028	-0.025
	Corrected	3.317	12.260
2. Afterward Draft	Foreaste	6.38	13.78
	Starboard	6.33	13.48
	Mean	6.340	13.380
	Correction	0.176	0.065
	Corrected	6.516	13.445
3. Fore and After Mean Draft		4.9165	12.8525
4. Midship Draft	Foreaste	4.90	12.73
	Starboard	4.74	13.01
	Mean	4.820	12.870
	Correction	-	-
	Corrected	4.820	12.870
5. Mean of Means		4.81625	12.86125
6. Quarter Mean of Means		4.814125	12.856125
7. Keel Correction		-	-
8. Quarter Mean of Means Corrected		-	-
9. Displacement		23,282.575	66,900.408


		INITIAL	FINAL
1st Trim Correction		-631.777	109.205
2nd Trim Correction		60.544	4.819
Trim Correction		-	-
Trim		2.190	1.185
TWC		51.168	57.222
LCP		-7.077	2.852
MTC		21.616	12.843
LBP		183.300	183.300
LBM		169.300	169.300
Density		1.020	1.020
Ls		10100	10100
Lm		-	-
Lf		-3.900	-3.900

11. Displacement Corrected for Trim	22,711.412	67,014.532
12. Density Correction	-110.787	-376.900
13. Displacement Corrected for Density	22,600.625	66,637.632
14. Total Deadweight	12,023.413	13,598.200
Ballast	10,757.313	2,300.000
Fresh Water	148.000	114.000
Fuel Oil	1,012.100	1,021.500
Sludge Oil	34.700	34.700
Others / LO	-	0.400

15. Net Displacement	10,577.512	65,767.932
16. Total Cargo Loaded / Discharge	54,700.920	-
cargo (Net Dead Weight) to be = 54,710 MT		
Weight in Mass, Tons (MT)		
Moderated sea + 0.50 mtr.		



PT. ANINDYA WIRAPUTRA KONSULT



LAMPIRAN 16
Proses *Checking* Dokumen



LAMPIRAN 17
Ship's Crane





DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Faizi Nur Ihsani
2. Tempat, Tanggal Lahir : Salatiga, 9 Oktober 2002
3. NIT : 561911337437 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Jl. Abiyoso No.24 RT 3 RW 1
Krajan Dukuh Salatiga
8. Nama Orang tua :
Ayah : Busri
Ibu : Yatmiyati
9. Alamat : Jl. Abiyoso No.24 RT 3 RW 1
Krajan Dukuh Salatiga
10. Riwayat Pendidikan :
SD : SD N 1 Dukuh
SMP : SMP AL-Azhar 18 Salatiga
SMA : MAN Salatiga
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktik Darat :
Perusahaan Pelayaran : PT. IDT Trans Agency
Divisi / Bagian : Agency
Masa Praktik : 10 Agustus 2021 – 01 Agustus
2022