



**“PERAN KEAGENAN UNTUK MEMINIMALISIR
KETERLAMBATAN PENGURUSAN DOKUMEN
KEDATANGAN KAPAL ASING DI PT. IDT TRANS AGENCY
CABANG SUNGAI DANAU”**

SKRIPSI

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

Oleh

FAHRI ALFIANSYAH

561911327409 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN

“PERAN KEAGENAN UNTUK MEMINIMALISIR KETERLAMBATAN PENGURUSAN DOKUMEN KEDATANGAN KAPAL ASING DI PT. IDT TRANS AGENCY CABANG SUNGAI DANAU”

DISUSUN OLEH :
FAHRI ALFIANSYAH
NIT. 561911327409 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang, 2023

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan penulisan

Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom, M.Si.

Penata (III/c)

NIP. 19860926 200604 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “PERAN KEAGENAN UNTUK MEMINIMALISIR
KETERLAMBATAN PENGURUSAN DOKUMEN KEDATANGAN KAPAL
ASING DI PT. IDT TRANS AGENCY CABANG SUNGAI DANAU” karya,

Nama : Fahri Alfiansyah

NIT : 561911327409 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK Politeknik
Ilmu Pelayaran Semarang pada haritanggal.....

Semarang,.....2023

Panitia Ujian

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Dr. Nur Rohmah, SE., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

Imam Safi'i, S.Si.T., M.Si.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771222 200502 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar.
Pembina Tk I (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Fahri Alfiansyah

NIT : 561911327409 K

Program Studi : TALK

Skripsi dengan judul **“PERAN KEAGENAN UNTUK MEMINIMALISIR KETERLAMBATAN PENGURUSAN DOKUMEN KEDATANGAN KAPAL ASING DI PT. IDT TRANS AGENCY CABANG SUNGAI DANAU”**

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,.....2023

Yang membuat pernyataan,

Fahri Alfiansyah
NIT. 561911327409 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. "Pembelajaran tidak didapat dengan kebetulan. Ia harus dicari dengan semangat dan disimak dengan tekun."
2. "Jangan terlalu ambil hati dengan ucapan seseorang, kadang manusia punya mulut tapi belum tentu punya hati dan pikiran".
3. "Ilmu bukanlah apa yang dihafal tetapi yang bermanfaat."

Persembahan:

1. Kepada Bapak, Ibu, dan Adik kandung kesayangan saya yang telah merawat, mendidik, membimbing, memberikan motivasi dan memberikan saya semangat untuk bisa mengerjakan skripsi ini.
2. Untuk Almamaterku PIP Semarang tercinta beserta para dosen pengajar dan pembimbing terimakasih atas dorongan semangat dan bantuannya selama ini.
3. Kepada senior, rekan dan junior saya yang telah membantu dan mendukung dalam penyusunan skripsi ini.

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh, Alhamdulillah segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan Rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Peran Keagenan Untuk Meminimalisir Keterlambatan Pengurusan Dokumen Kedatangan Kapal Asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama dua belas bulan praktek darat di perusahaan PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau.

Dalam usaha menyelesaikan penelitian skripsi ini, dengan penuh rasa hormat peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. 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.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Ketua Program Studi Tata laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang

telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

3. Mrs. Dr. Latifa Ika Sari, S.Pd., M.Pd., selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom., M.Si., selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Pimpinan serta para pegawai PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau yang telah menjadi mentor saya dan juga telah membimbing dan membantu selama melaksanakan penelitian dan praktek di kantor PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau.
6. Bapak, Ibu dan Adik kandung kesayangan saya yang telah memberikan dukungan moral dan spiritual kepada saya selama penulisan skripsi ini.
7. Semua pihak senior, junior dan rekan saya angkatan LVI yang telah memberikan motivasi dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
8. Pendamping yang selalu menemani saya dan memotivasi juga menyemangati dikala susah dan senang sampai saya bisa menyelesaikan skripsi saya dengan lancar dan tepat waktu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati peneliti menyadari masih banyak terdapat kekurangan, sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat di jadikan pembaca untuk menimba ilmu yang bermanfaat bagi nusa dan bangsa.

Akhir kata peneliti berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Semarang,..... 2023

Peneliti

Fahri Alfiansyah
NIT. 561911327409 K



ABSTRAKSI

Fahri Alfiansyah, 2023, NIT: 561911327409, “*Peran Keagenan Untuk Meminimalisir Keterlambatan Pengurusan Dokumen Kedatangan Kapal Asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau*”, Skripsi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, ProgramDiploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. Pembimbing II: Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom, M.Si.

Keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing menjadi kendala yang dihadapi oleh perusahaan keagenan untuk bertanggung jawab dalam pengurusan dokumen, koordinasi dan perizinan serta pelayanan dokumen kapalnya kepada instansi terkait. Masalah keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau mengakibatkan proses pengurusan dokumen kapal tertunda dan proses bongkar muat menjadi terhambat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor penyebab keterlambatan pengurusan dokumen dan untuk mengetahui peran keagenan PT. IDT Trans Agency dalam meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deskriptif kualitatif. Perolehan sumber data dilakukan dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi yang dilakukan kepada kepala operasional, staff operasional dan *boarding agent* disertai studi kepustakaan terkait pengurusan dokumen kedatangan kapal asing.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kendala yang dihadapi oleh PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau dalam pengurusan keterlambatan dokumen kedatangan kapal asing yaitu jarak menuju kapal yang jauh, kondisi cuaca yang tidak menentu dan kurangnya jarak pandang pada malam hari. Peran keagenan untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing adalah berkoordinasi dan berkomunikasi dengan pihak Syahbandar, Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi dan pihak kapal serta pengelola *speedboat* guna kelancaran proses pengurusan dokumen serta memastikan tahapan pengurusan dokumen tidak ada kesalahan maupun keterlambatan.

Kata Kunci: Keagenan, Dokumen Kedatangan Kapal Asing, Kapal Asing.

ABSTRACT

Fahri Alfiansyah, 2023, NIT: 561911327409, “*The Role of the Agency to Minimize Delays in Handling Foreign Ship Arrival Documents at PT. IDT Trans Agency Sungai Danau Branch*”, Thesis, Port and Shipping Management, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. Supervisor II: Mohammad Sapta Heriyawan, S.Kom, M.Si.

Delays in handling foreign ship arrival documents are obstacles faced by agency companies responsible for document management, coordination and licensing as well as shipping document services to related agencies. The problem of delays in processing documents for the arrival of foreign ships at PT. IDT Trans Agency Sungai Danau Branch resulted in the process of handling ship documents being delayed and the loading and unloading process became hampered. This study aims to determine the factors causing delays in handling documents and to determine the role of PT. IDT Trans Agency in minimizing delays in processing documents for the arrival of foreign ships.

The method used in this study is qualitative descriptive. The acquisition of data sources is carried out by means of interviews, observations, and documentation conducted with operational heads, operational staff and boarding agents accompanied by literature studies related to the management of foreign ship arrival documents.

The results of this study show that the obstacles faced by PT. IDT Trans Agency Sungai Danau Branch in handling delays in foreign ship arrival documents, namely distance to distant ships, erratic weather conditions and lack of visibility at night. The role of the agency to minimize delays in handling documents for the arrival of foreign ships is to coordinate and communicate with Syahbandar, Customs, Health, Immigration and ship parties and speedboat managers to smooth the document processing process and ensure that there are no errors or delays.

Keywords: *Agencies, Foreign Ship Arrival Document, Foreign Ship.*

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	ix
<i>ABSTRACT</i>	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Penelitian.....	19
BAB III METODE PENELITIAN	21
A. Metode Penelitian.....	21

B. Tempat Penelitian	22
C. Sampel Sumber Data Penelitian	22
D. Teknik Pengumpulan Data	23
E. Instrumen Penelitian	26
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	28
G. Pengujian Keabsahan Data	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	33
A. Gambaran Konteks Penelitian	33
B. Deskripsi Data	36
C. Temuan	47
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	52
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	56
A. Simpulan.....	56
B. Keterbatasan Penelitian	57
C. Saran	57
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel perbandingan penelitian sekarang dengan terdahulu34



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Penelitian	20
Gambar 3.1	Triangulasi Metode Pengumpulan Data.....	32
Gambar 3.2	Triangulasi Sumber data	32
Gambar 4.1	Kantor PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau	38
Gambar 4.2	Struktur Organisasi.....	39
Gambar 4.3	Email MV. PANAMAX UNIVERSE.....	44
Gambar 4.4	Penjemputan Petugas Otoritas Pelabuhan.....	45
Gambar 4.5	Pemberangkatan Menuju Pelabuhan <i>Speedboat</i>	46
Gambar 4.6	Proses Perjalanan Menuju Kapal <i>Anchorage</i>	46
Gambar 4.7	Proses Pengecekan Dokumen Kapal	47
Gambar 4.8	Daftar Dokumen Kapal Yang Diperlukan.....	55

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Hasil Wawancara
- Lampiran 2 *Certificate of Registry*
- Lampiran 3 *Internasional Load Line Certificate*
- Lampiran 4 *Cargo Ship Safety Construction Certificate*
- Lampiran 5 *Internasional Tonnage Certificate*
- Lampiran 6 *Cargo Ship Safety Radio Certificate*
- Lampiran 7 *Class Certificate*
- Lampiran 8 *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*
- Lampiran 9 *Internasional Oil Pollution Prevention Certificate*
- Lampiran 10 *Internasional Ship Security Certificate*
- Lampiran 11 *Internasional Air Pollution Prevention Certificate*
- Lampiran 12 *Internasional Sewage Pollution Prevention Certificate*
- Lampiran 13 *Minimum Safe Manning Certificate*
- Lampiran 14 *Document of Compliance*
- Lampiran 15 *Safety Management Certificate*
- Lampiran 16 *Port State Control*
- Lampiran 17 *CLC*
- Lampiran 18 *Certificate Removal of Wrecks*
- Lampiran 19 *Certificate of re-Inspection Inflatable Liferafts*
- Lampiran 20 *Fire Extinguishers Certificate*
- Lampiran 21 *Ship Security Officer Certificate*
- Lampiran 22 *Anti Fouling Certificate*
- Lampiran 23 *Ship Sanitation Exemption Certificate*

Lampiran 24 *Last port Clearance*

Lampiran 25 *Indonesian Health Book*

Lampiran 26 *Crew Passport Book*

Lampiran 27 *Line Up kapal*

Lampiran 28 Email MV. LUMOSO KARUNIA VIII

Lampiran 29 Email MV. JPS BARCELONA



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Shipping Line / Agent ialah perusahaan kepelabuhanan yang mempunyai peran penting dalam kelancaran lalu lintas maritim dan berkewajiban atas perijinan dan koordinasi otoritas pelabuhan selaras dengan ketentuan yang ada. Seluruh perusahaan pelayaran yang menyediakan jasa pengiriman barang melangsungkan tugasnya sesuai dengan yang dipersyaratkan oleh keagenan. Selain itu, instansi juga perlu menyiapkan perlengkapan yang diperlukan ketika kapal memasuki pelabuhan. Salah satu perusahaan yang mengkhususkan diri dalam bisnis keagenan kapal ialah PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau yang jasa keagenan kapalnya banyak terdapat kapal asing. Perusahaan melayani kapal asing yang menjumpai berbagai halangan dalam mengoperasikan usahanya, seperti: keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal. Dalam permasalahan ini, manajemen bisnis menjumpai keterlambatan dalam memproses pengambilan dokumen yang mempengaruhi produktivitas perusahaan dalam tahapan keagenan kapal.

Kapal adalah alat transportasi yang memudahkan pergerakan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain melalui laut, danau atau sungai. Banyaknya penggunaan jasa angkutan laut belakangan ini disebabkan karena meningkatnya permintaan angkutan barang dan penumpang. Apalagi dengan perkembangan perdagangan internasional yang membuat banyaknya barang masuk dan keluar dari wilayah Indonesia yang menyebabkan banyak kapal

asing atau kapal dari luar negeri yang keluar masuk perairan Indonesia melalui pelabuhan tertentu.

Pelabuhan ialah bagian dari elemen penting dalam dunia pelayaran untuk memproses keluar masuknya barang dari dalam negeri atau luar negeri. Pelayanan di pelabuhan bagi suatu kapal menjadi fokus utama yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kepuasan pengguna jasa, Maka dibutuhkan dokumen serta persyaratan tertentu yang bertujuan agar kapal tersebut mendapatkan izin masuk dan izin berlayar. Faktor sumber daya manusia memegang peranan yang penting dalam menjamin keadaan dan kelangsungan olah gerak kapal. Karena tindakan disipliner yang diambil oleh kementerian terkait, badan usaha pelabuhan dan orang yang bekerja di bidang logistik memiliki kewajiban untuk memastikan lancarnya transportasi laut sesuai dengan aturan yang berlaku. Pelayanan diatur tidak boleh terjadi keterlambatan maupun kesalahan yang berkaitan dengan pelayanan pengurusan dokumen kedatangan kapal. Keterlambatan dapat disebabkan oleh petugas pelabuhan yang tidak tepat waktu, kecerobohan petugas pelabuhan dan faktor-faktor alami seperti cuaca yang tidak mendukung yang dapat menghambat segala kepengurusan pelayanan kapal.

Indonesia ialah negara yang sudah mencapai perkembangan ekonomi angkutan laut dalam hal perdagangan dalam negeri dan luar negeri. Oleh karena itu, dibutuhkan transportasi laut yang berwujud kapal guna menghubungkan pulau dan negara. Pelayaran memainkan peran penting karena sebagian besar aktivitas impor dan ekspor melibatkan jasa perusahaan pelayaran yang

menggunakan kapal. Karena biayanya yang relatif rendah dan daya angkut yang lebih besar, kapal mempunyai beberapa keunggulan dibandingkan moda transportasi yang lain. Oleh sebab itu, pengoperasian yang baik harus dipastikan agar transportasi laut dapat berjalan lancar dan bisa berkembang lebih pesat lagi (Aan Rubiyanto, 2017).

Sebagai negara maritim yang terdiri dari ribuan pulau yang terbentang dari Sabang sampai Merauke, Indonesia kaya akan hasil pertanian, kelautan dan mineral yang sangat potensial untuk dieksploitasi dan dimanfaatkan guna kesejahteraan bangsa melalui pelabuhan yang merupakan arena aktivitas ekonomi dan pemerintah dalam penyediaan jasa dan peran pesaing dan pedagang, baik pengguna jasa pelabuhan ataupun pemakai jasa pelabuhan lainnya, dalam pengembangan aktivitas ekonomi di pelabuhan. Distribusi barang dan jasa lebih menguntungkan dibandingkan jalur darat dan udara, sehingga sebagian besar diimplementasikan dengan jalur laut. Karena kapal biasa membawa barang dalam jumlah besar dengan biaya murah. Para pengguna kapal atau transportasi laut perlu mengetahui beberapa keuntungan seperti: kecepatan tinggi, kapasitas muatan besar, bongkar muat mudah dan waktu pengembalian kapal yang cepat (Priyohadi, Ardiansyah, Soedarmanto, 2020).

Berlandaskan latar belakang ini, peneliti melaksanakan penelitian dengan permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul “Peran keagenan untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau”.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian bertujuan guna dibatasinya penelitian kualitatif dan membatasi pencarian pada pemilihan data yang relevan dan tidak relevan. Dengan demikian, fokus penelitian dipersempit sesuai dengan pertanyaan penelitian, sehingga ruang lingkup analisis dapat dipersempit dan tidak terbatas pada jumlah data yang diperoleh di lapangan. Dalam menetapkan fokus penelitian, menghargai kebaruan keterangan yang didapat ketika tahapan observasi dan pengumpulan data sangat diperlukan. Tujuannya ialah guna menentukan dan menetapkan data mana yang relevan dan mana yang tidak relevan.

Penelitian kualitatif ini didasari oleh pentingnya masalah yang dijumpai dalam penelitian ini. Penelitian ini berfokus dalam “Peran keagenan untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau” yang objek utamanya ialah PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau sebagai agen yang berperan dalam pengurusan dokumen kedatangan kapal asing.

C. Rumusan Masalah

Pada suatu penelitian, setiap peneliti pasti memiliki rumusan masalah untuk mempermudah peneliti menemukan titik permasalahan pada penelitiannya. Didasari oleh penjelasan dari latar belakang yang sudah dijabarkan oleh peneliti di atas, guna melihat peran yang dilakukan oleh PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau dalam meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing tersebut, maka peneliti

merumuskan masalah yang akan dibahas seperti dibawah ini:

1. Apa saja faktor yang menyebabkan keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau?
2. Bagaimana peran agen untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau?

D. Tujuan Penelitian

Berlandaskan masalah yang sudah dipaparkan di atas, berikut tujuan dalam penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau.
2. Untuk mengetahui peran keagenan untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Karena kami memahami bahwa kegiatan penelitian harus memberikan bahan dan keterangan yang akurat dan terpercaya yang berguna bagi dunia pendidikan, masyarakat, pembaca dan tentunya peneliti. Ini telah menjadi aturan praktis standar ketika para peneliti mengambil sebuah permasalahan untuk diteliti dan sebar luaskan guna memberikan pengetahuan terbaru kepada seluruh para pembaca. Di bawah ini ialah manfaat yang diharapkan oleh peneliti, yaitu:

1. Manfaat secara teoritis

- a. Guna membagikan wawasan dan keterangan lebih mendalam untuk pembaca tentang peran keagenan untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau.
- b. Menjadi pengembangan dan ilmu pengetahuan untuk semua civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang khususnya dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan tentang peran keagenan untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing.
- c. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan hasil yang lebih baik dan akurat kepada semua pembaca, serta informasi, pengetahuan dan panduan untuk melakukan penelitian di masa depan

2. Manfaat secara praktis

- a. Untuk Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya di prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, diharapkan dapat memanfaatkan hasil penelitian ini guna menciptakan Sumber Daya Manusia yang unggul, berkualitas, kredibel, dan kompetitif sehingga bisa memberikan kualitas dan mutu yang diharapkan meningkat. Untuk mengatasi masalah yang muncul ketika situasi yang sama terjadi di perusahaan yang bekerja di sektor keagenan.
- b. Untuk PT. IDT Trans Agency dan perusahaan yang berjalan khususnya dibidang *agency*, hasil penelitian ini diharapkan bisa

dijadikan sebagai bahan pertimbangan atau acuan untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing apabila mengalami permasalahan serupa.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Pada penelitian ini, peneliti akan mendeskripsikan teori terkait dengan keagenan kapal. Teori-teori ini diambil dari referensi yang relevan.

1. Pengertian Keagenan Kapal

Keagenan ialah hubungan yang berkekuatan hukum yang berwujud ketika dua pihak setuju guna mengadakan sebuah kontrak dimana pihak yang dipilih sebagai agen setuju dengan pihak yang ditunjuk sebagai agen guna mewakili untuk memeriksa kekuasaan yang didelegasikan kepada wakilnya (Akhmad, 2020),

Agen ialah bagian dari perusahaan pelayaran, dan jika perusahaan asing ingin menjalankan kapalnya di Indonesia, maka perlu ditunjuknya perusahaan pelayaran dalam negeri, yang biasa dikenal sebagai agen umum. Saat kapal tiba dan meninggalkan pelabuhan, mereka membutuhkan pelayanan dan memiliki banyak keperluan yang harus terpenuhi.

2. Jenis-jenis keagenan

Secara garis besar macam keagenan dibagi menjadi 3 yakni:

a. *General agent* (agen umum)

General agent ialah perusahaan pelayaran yang disewa oleh perusahaan pelayaran asing atau domestik untuk mengelola segala sesuatu yang berhubungan dengan kepentingan kapal di luar negeri

dan di dalam negeri, Menurut Suyono (Akhmad, 2020).

b. *Sub agent*

ialah perusahaan pelayaran yang disewa oleh agen umum guna memenuhi keperluan kapal di pelabuhan tertentu. *Sub-agen* ini berlaku sebagai wakil *general agent*. Hal ini dikarenakan satu-satunya perwakilan tidak memiliki Cabang di pelabuhan (Marwoto dan Firmansyah, 2019).

c. Cabang agen

Cabang agen adalah perwakilan dari *general agent* yang ada di beberapa pelabuhan guna menunjang kenaikan jumlah kunjungan pelabuhan oleh kapal yang ruang lingkup operasinya meliputi pelabuhan antarpulau atau internasional, Menurut Suyono (Akhmad, 2020),

3. Tugas dan tanggung jawab agen

Otoritas angkutan laut mempunyai beberapa fungsi utama. Memberikan layanan operasional kapal, memantau kemajuan kargo, menangani kapal dan muatannya, serta menyelesaikan masalah dan keluhan secara manual. Meneruskan kiriman yang hilang atau rusak kepada *principal*. Namun, setelah semua persyaratan dipenuhi dan persetujuan klien diperoleh, pengembalian pembayaran dan pernyataan klaim atas kinerja, termasuk penentuan oleh *owner's representative*, Menurut Suwarno (Anwar dan Nuryaman, 2021),

Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab suatu keagenan,

perusahaan pelayaran yang dipilih perlu bertindak sesuai dengan petunjuk dari *principle*. Keuntungan perusahaan pelayaran tidak hanya ditetapkan oleh jumlah kapal yang dimilikinya tetapi dari jumlah kargo serta penumpang yang dapat diangkutnya.

4. Fungsi Agen

Menurut Kosasih (Tyas, 2019), guna melangsungkan kewajibannya, agen memiliki fungsi seperti dibawah ini :

- a. Menyusun program operasi keagenan didasari oleh kebijakan perusahaan.
- b. Memantau kinerja layanan/penanganan agen dalam hal aktivitas fisik kargo dan waktu embarkasi dan debarkasi kapal.
- c. Mengelola aktivitas keagenan yang berkaitan dengan kegiatan operasional fisik dan keuangan.
- d. Menyediakan data dan kajian perkembangan kegiatan perusahaan sebagai masukan untuk menetapkan kebijakan yang tepat;
- e. Mengupayakan aktivitas keagenan yang menambah semangat bisnis inti perusahaan.

5. Pengertian Kapal

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai maupun danau yang juga merupakan sarana transportasi laut untuk mempermudah perjalanan dan pengangkutan barang antar pulau atau negara yang sangat efektif dan efisien karena di samping biayanya lebih murah dibandingkan dari jenis sarana angkutan transportasi lainnya, juga

dapat memuat dan mengirim barang, penumpang serta hewan dalam volume yang besar. Untuk memperlancar sistem transportasi melalui laut, maka sangat dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai, baik dari segi fasilitas atau kegunaannya (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).

6. Dokumen Kapal

a. Pengertian Dokumen

Dokumen ialah selembar kertas berharga yang memiliki fungsi atau tujuan. Fungsi dokumen ini tergantung pada tujuannya. Dokumen sangat membantu dan penting serta harus dilindungi dari kerusakan atau kehilangan. Namun, kegunaan suatu dokumen juga bergantung pada lembaga yang menerbitkannya serta kepemilikannya sangat penting dalam kelancaran perjalanan dan pengurusan kapal tersebut (Prayogo, Cito dan Nur, 2020).

b. Dokumen Kapal

Dokumen yang akan dibahas dalam penelitian ini ialah dokumen kapal yang diciptakan oleh pihak yang berhubungan guna memudahkan pengelolaan aktivitas kapal dan juga seluruh pengurusan perkapalan serta untuk memastikan bahwa kapal tersebut telah dinyatakan laik laut. Dokumen ini ialah dokumen kapal yang dibutuhkan ketika kapal datang dan akan melaksanakan kegiatan bongkar muat disuatu Pelabuhan tertentu.

Ship's document atau biasa dikenal dokumen kapal ialah

dokumen yang wajib dimiliki dan dibawa oleh tiap kapal, yang menyatakan kelaiklautan kapal dalam berbagai fungsi atau bidang tertentu (Erliyana & Oktaviana, 2021). Dokumen kapal yang dikeluarkan oleh kapal untuk perusahaan pelayaran atau agen yang biasanya untuk urusan formalitas pelabuhan seperti *clearence in dan clearence out* sebelum kapal melaksanakan bongkar muat dari awal kegiatan sampai pekerjaan selesai dan siap untuk keberangkatan selanjutnya. Adapun dokumen atau sertifikat yang dibutuhkan yaitu :

- 1) *Certificate of Registry* atau sertifikat Surat Tanda Kebangsaan yaitu sertifikat yang menyatakan kebangsaan suatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah negara dimana kapal didaftarkan. Dari pendaftaran ini kapal berhak mengibarkan bendera dari negara yang memberikan sertifikat dan berhak atas perlindungan hukum tertentu dari negara tersebut (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).
- 2) *International Tonnage Certificate* atau surat ukur adalah sertifikat yang menerangkan lebih jelas tentang bobot mati kapal, bobot muatan maksimum yang dapat diangkut oleh kapal, serta dimensi kapal (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).
- 3) *International Load Line certificate* atau sertifikat lambung timbul adalah sertifikat yang menetapkan lambung kapal diperbolehkan timbul di atas permukaan air laut *minimum* dan *maksimum* (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).

- 4) *Cargo Ship Safety Construction Certificate* atau sertifikat keselamatan konstruksi kapal barang yaitu sertifikat yang menyatakan keamanan konstruksi kapal yang meliputi badan kapal dan mesin serta perlengkapan lainnya bahwa kapal telah layak laut (Prayogo, Cito dan Nur, 2020).
- 5) *Cargo Ship Safety Equipment Certificate* atau sertifikat perlengkapan keselamatan kapal barang adalah sertifikat yang menerangkan bahwa kapal tersebut sudah dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan kapal yang masih berlaku dan masih layak pakai (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).
- 6) *Cargo Ship Safety Radio Certificate* atau sertifikat keselamatan radio kapal barang adalah sertifikat yang menerangkan bahwa kapal sudah dilengkapi dengan pemancar dan penerima radio yang memenuhi syarat sesuai ketentuan yang berlaku (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).
- 7) *Safety Management Certificate* adalah sertifikat yang menjelaskan tentang manajemen keselamatan pengoperasian yang aman dan pencegahan pencemaran dari kapal (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).
- 8) *Document of Compliance* ialah dokumen pemenuhan yakni sebuah dokumen yang dikeluarkan tiap perusahaan yang telah terpenuhinya manajemen keselamatan internasional, Menurut Pieter Betti (Irvan, 2019)

9) *International Ship Security Certificate (ISSC)* atau sertifikat keamanan kapal Internasional. Jadi, kapal yang sudah mematuhi *ISPS-Code (International Ship and Port Security)* berarti telah memiliki sertifikat ISSC (Cito dan Sianturi, 2021).

10) *International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)* yaitu sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut sudah memiliki peralatan untuk mencegah pencemaran polusi oleh minyak selama kapal tersebut beroperasi dan dapat dipastikan keamanannya (Prayogo, Cito dan Nur, 2020).

11) *International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP)* yaitu sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut sudah memiliki peralatan untuk mencegah pencemaran polusi udara selama kapal tersebut beroperasi (Prayogo, Cito dan Nur, 2020).

12) *International Sewage Pollution Prevention Certificate (ISPP)* yaitu sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut sudah memiliki peralatan untuk mencegah pencemaran dari kotoran (Prayogo, Cito dan Nur, 2020).

13) *Classification Class Certificate* atau sertifikat klasifikasi kelas adalah sertifikat yang menyatakan kelas suatu kapal, sertifikat ini dikeluarkan untuk sebuah kapal oleh biro klasifikasi dan sertifikat ini harus selalu berada di atas kapal selama kapal tersebut masih berada di kelas yang ditentukan (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).

14) *Minimum Safe Manning Certificate* atau sertifikat standar pengawakan ialah sertifikat yang mencantumkan jumlah minimal dan maksimal awak kapal yang harus berada di atas kapal guna melangsungkan pelayaran selaras dengan ketentuan yang berlaku dan untuk keamanan pengoperasian kapal. (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).

15) *Anti Fouling System Certificate* menurut konvensi *International Maritime Organization (IMO) Anti-Fouling System (AFS)* adalah sebuah produk cat, pelapis, 13 perawatan permukaan, permukaan atau perangkat yang diaplikasikan pada lambung kapal serta *underwater area* kapal agar dapat mengontrol atau mencegah penempelan dan pertumbuhan organisme laut yang tidak diinginkan.

16) *Certificate Removal of Wrecks* yaitu sertifikat yang menerangkan tentang *penanggulangan* potensi bahaya yang ditimbulkan oleh kerangka kapal yang mengancam keselamatan pelayaran dan lingkungan laut serta untuk memberikan kepastian hukum terhadap pengaturan tanggung jawab dan ganti rugi serta sanksi penyingkiran kerangka kapal (Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2020).

17) *CLC (Civil Liability Convention) Bunker* yaitu sertifikat jaminan ganti rugi atas *pencemaran* laut sebagai tanggung jawab pemilik atau operator kapal terhadap *penanggulangan* pencemaran dan

kerugian dari pencemaran yang disebabkan oleh kapal tersebut (Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2014).

18) *Inflatable Liferaft Certificate* yaitu sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut oleh alat-alat keselamatan jika terjadi kecelakaan kapal seperti pelampung dan sekoci (Prayogo, Cito dan Nur, 2020).

19) *Fire Extinguisher Certificate* yaitu sertifikat yang mengatakan bahwa kapal tersebut sudah disempurnakan oleh perlengkapan keselamatan kebakaran (Prayogo, Cito dan Nur, 2020).

20) *Port State Control Certificate* yaitu sertifikat yang menyatakan kelengkapan alat pemadam kebakaran yang ada di atas kapal (Cito dan Sianturi, 2021).

21) *Indonesia Health Book (Green Book)* atau buku kesehatan indonesia adalah buku yang berisi tentang catatan kesehatan yang ada di atas kapal dan buku ini hanya berlaku di Indonesia (Ridwan, Pamungkas dan Amin Noto, 2021).

22) *Ship Security Officer Certificate* adalah sertifikat yang menerangkan bahwa pelaut telah memiliki ijazah asli nasional (Cito dan Sianturi, 2021).

23) *Last Port Clearance* adalah surat persetujuan berlayar dari pelabuhan sebelumnya (Tawaris, 2021).

24) *Ship's Sanitation Exemption Certificate* yaitu sertifikat yang menyatakan kapal bebas dari hama (Cito dan Sianturi, 2021).

25) *Passport* adalah dokumen *resmi* yang dikeluarkan oleh suatu negara yang memuat identitas setiap warga negara yang akan melangsungkan perjalanan keluar negeri (Marwoto dan Firmansyah, 2019)

7. Pengertian kapal asing

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal (1) Ayat 39 tentang Pelayaran pengertian kapal asing ialah kapal yang berbendera bukan Indonesia dan tidak terdaftar dalam Daftar Kapal Indonesia. Kapal asing dilarang membawa penumpang dan/atau barang antar pulau atau pelabuhan di dalam perairan pelabuhan. Penyelenggara pelayaran asing yang melangsungkan aktivitas pelayaran khusus ke pelabuhan Indonesia perlu menetapkan perusahaan pelayaran dalam negeri atau penyelenggara pelayaran khusus menjadi satu-satunya perwakilan. Perusahaan pelayaran asing yang melangsungkan aktivitas pelayaran dari dan ke pelabuhan Indonesia yang tetap terbuka guna perdagangan luar negeri dapat menunjuk perwakilan di Indonesia.

Proses kapal asing untuk *anchorage* dan melaksanakan muat yaitu melalui permohonan Labuh, Pandu, saat kapal telah dekat, pihak kapal berhubungan dengan agen dan agen akan memberi permohonan labuh ke pandu. Setelah itu agen pelayaran hanya menunggu tahapan pergerakan dari pandu dan menunggu informasi titik koordinat kapal tersebut *anchorage*, setelah itu pihak agen dan petugas otoritas pelabuhan akan ke tengah laut dimana posisi kapal tersebut anchorage untuk melakukan

pemberitahuan kedatangan kapal, diambilnya dokumen kapal dan awak kapal, komunikasi dengan nakhoda, penurunan bendera isyarat karantina. Sesudah melangsungkan pengecekan awak kapal, barulah kapal disetujui melaksanakan muat barang dengan syarat bebas karantina. Dokumen-dokumen tersebut kemudian di buat memorandum, pemenuhan keperluan awak kapal, penyerahan dokumen kapal ke kantor Syahbandar, Imigrasi, dan Karantina.

8. Pengurusan pengambilan dokumen kapal

Proses pengurusan pengecekan dan pengambilan dokumen adalah suatu kewajiban yang harus dilakukan oleh keagenan dan petugas otoritas pelabuhan yang akan menyatakan bahwa kapal itu siap untuk melanjutkan kegiatan selanjutnya atau tidak serta pengambilan dokumen tersebut selanjutnya akan diperiksa untuk menyatakan bahwa kapal tersebut telah laik laut. Adapun prosedur yang harus diketahui agar tidak terjadi keterlambatan dalam pengurusan dokumen tersebut, ialah:

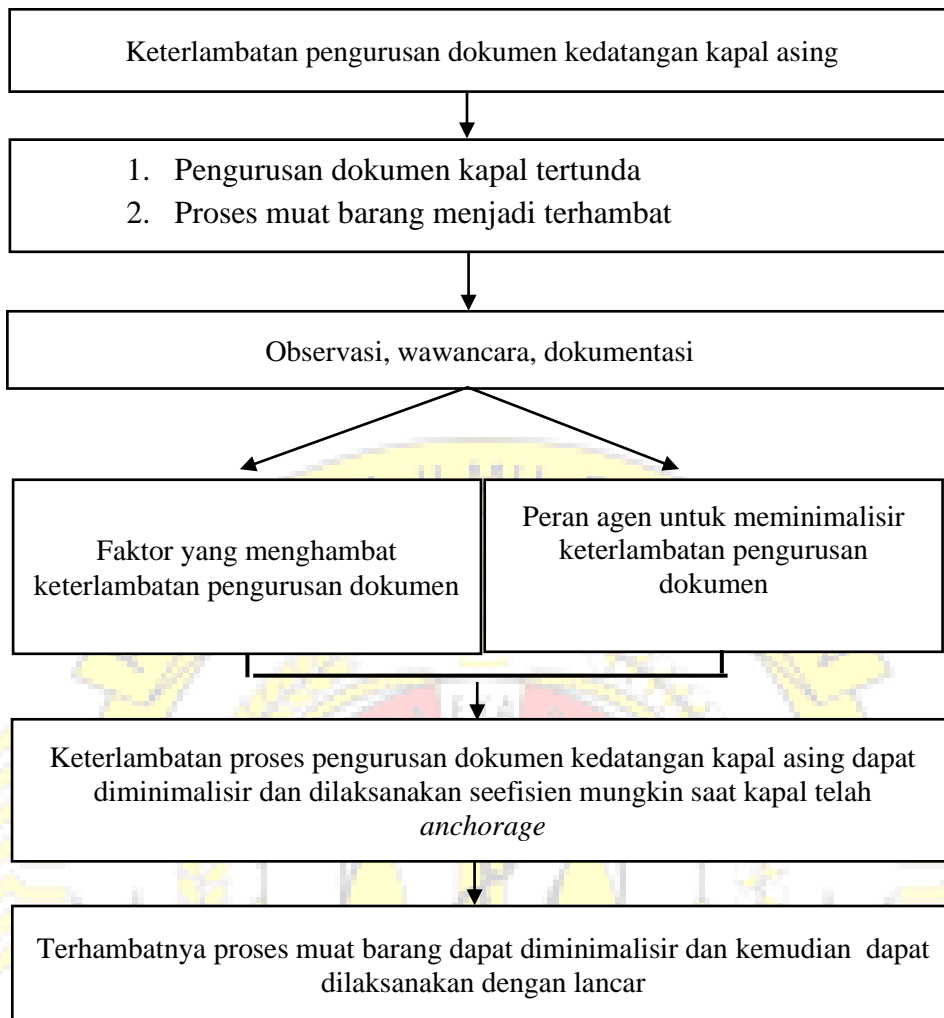
- a. Ketika kapal tiba, pihak kapal memberikan pemberitahuan melalui email kepada pihak keagenan dan kepanduan bahwa kapal telah tiba di Indonesia dan akan masuk ke wilayah perairan pelabuhan tersebut.
- b. Pihak kapal memberitahukan ETA kedatangan kapal melalui email kepada pihak agen dan kepanduan.
- c. Ketika pihak agen telah mendapatkan pemberitahuan tersebut, selanjutnya diteruskan kepada seluruh petugas otoritas pelabuhan agar menyiapkan dokumen yang diperlukan.

- d. Setelah itu, pihak agen memberitahukan jam keberangkatan dan penjemputan petugas otoritas pelabuhan.
- e. Sebelum jam kedatangan kapal yang sudah diberitahukan, pihak agen beserta petugas sudah siap untuk melakukan keberangkatan ke kapal.
- f. Dari pihak pilot atau pandu akan memberitahukan kepada pihak agen bahwa kapal sudah tiba dan berlabuh jangkar.
- g. Ketika pihak agen menerima pemberitahuan tersebut, makan akan diteruskan kepada petugas otoritas pelabuhan dan mempersiapkan untuk memulai keberangkatan dan penjemputan.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian ialah alur pemikiran grafis mengenai apa yang dipahami menjadi referensi guna solusi logis dan sistematis untuk masalah yang dipelajari.

Kerangka penelitian ini disusun guna memfasilitasi pembahasan laporan penelitian yang disebarluaskan, yang meminta peneliti guna membantu meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau. Kerangka penelitian yang disusun oleh peneliti ialah seperti di bawah ini:



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Didasari hasil penelitian yang diperoleh peneliti tentang peran keagenan untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau, maka dapat ditarik kesimpulan:

1. Faktor yang menyebabkan keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau adalah:
 - a. Jarak antara kantor menuju pelabuhan dan ke kapal yang jauh dan memerlukan waktu yang lama. Hal ini karena jalan yang di lalui adalah jalan dengan tekstur tanah dan bebatuan yang melewati perkebunan kelapa sawit.
 - b. Kondisi cuaca di laut yang tidak menentu ketika agen beserta petugas menuju kapal menggunakan speedboat. Ombak laut yang tinggi dan angin yang kencang menyebabkan terkendalanya perjalanan karena dapat membahayakan keselamatan penumpang.
 - c. Pengecekan dokumen tidak dapat dilakukan pada malam hari karena kurangnya jarak pandang serta jalur menuju kapal melewati banyak tongkang yang parkir di muara dan di lepas pantai yang dapat mengakibatkan kecelakaan berupa menabrak tongkang yang parkir tersebut.

2. Peran keagenan untuk meminimalisir keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau adalah berkolaborasi, berkoordinasi, dan berkomunikasi dengan pihak Syahbandar, Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi dan pihak kapal serta pengelola *speedboat* guna kelancaran proses pengurusan dokumen serta memastikan tahapan pengurusan dokumen tidak ada kesalahan maupun keterlambatan.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini mempunyai keterbatasan data yang tidak bisa dihindari. Pembatasan ini bisa dijadikan acuan atau referensi untuk penelitian selanjutnya, sehingga hasilnya lebih lengkap. Keterbatasan penelitian ini antara lain:

1. Peneliti hanya memperoleh sedikit referensi dari penelitian terdahulu mengenai penanggulangan dokumen kapal.
2. Peneliti tidak bisa mengimplementasikan observasi berkelanjutan, karena terlalu banyak kapal yang di ageni oleh perusahaan tempat praktek dan peneliti selalu berpindah-pindah kapal untuk ditugaskan onboard dan mengawasi kapal selama loading.
3. Adanya beberapa data dokumentasi yang sudah dikembalikan ke kapal, karena kapal yang sedang diteliti oleh peneliti sudah selesai *loading* dan menuju pelabuhan tujuan.

C. Saran

Dalam penelitian mengenai peran keagenan untuk meminimalisir

keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing di PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau yang telah disusun dan telah mendapatkan hasil penelitian. Maka, peneliti membagikan beberapa saran yang diinginkan bisa mempunyai manfaat untuk dunia usaha khususnya usaha bisnis keagenan dan instansi terkait, pengajar dan pembaca, serta masyarakat umum khususnya yang berminat di bidang kemaritiman. Dibawah ini saran yang disampaikan yaitu:

1. Setiap perusahaan *agency* sebaiknya lebih meningkatkan komunikasi dengan petugas otoritas pelabuhan dan pihak kapal demi kelancaran pengurusan dokumen kedatangan kapal asing agar tidak ada lagi keterlambatan pengurusan dokumen kedatangan kapal asing yang signifikan dan menghindari komplain dari pihak tertentu.
2. Setiap perusahaan *agency* sebaiknya lebih memperhatikan sarana dan prasarana dan juga kelengkapan keamanan apabila suatu saat harus melaksanakan pengecekan dokumen pada malam hari karena sudah tahu lokasi dan kondisi jalan serta cuaca yang akan dilalui.

DAFTAR PUSTAKA

- Akhmad, F. (2020). *Peranan Boarding Agent Pt. Wiratrans Samudera Cabang Banjarmasin Dalam Kegiatan Pemuatan Batu Bara Ke Bulk Carrier Di Wilayah Kerja Ksop Banjarmasin*. Karya Tulis.
- Anwar, M. S., & Nuryaman, D. (2021). *Peranan Perusahaan Keagenan terhadap Pengoperasian Kapal Niaga: Studi Kasus*. *Dinamika Bahari*, 2(1), 72-85.
- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka cipta.
- Cito, C., & Sianturi, S. P. (2021). *Tata Cara Pelayanan Kapal Di Pelabuhan Pada Pt. Admiral Lines Cabang Panjang Bandar Lampung*.
- Data, T. P. (2015). *Instrumen Penelitian*. Kisi-Kisi Instrumen.
- Erliyana, S., & Oktaviana, E. (2020). *Optimalisasi Pelayanan Dokumen Kedatangan Kapal Asing Saat Terjadinya Covid-19*. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 22(2), 135-139.
- International Maritime Organization (IMO). 2001. *International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling System*. London: International Maritime Organization (IMO).
- Marwoto, B. H., & Firmansyah, H. (2019). *Proses Kegiatan Operasional Pelayanan Kapal Asing Di Pt Samudra Raya Line Surabaya*. Muara: *Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*, 2(2), 55-64.
- Muchammad, A. A. (2021). *Analisis Keterlambatan Pengurusan Dokumen Muatan Barang Pada Pt. Indo Dharma Transport Banjarmasin* (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Muhammad, I. (2019). *Penerapan International Safety Management (Ism) Code Untuk Tingkat Keselamatan Pelayaran Kapal Kt. Jayanegara 401 Pt. Pelindo Marine Service Surabaya*. Karya Tulis.
- Prayogo, R. A., Cito, C., & Nur, M. (2020). *Prosedur Pengurusan Perpanjangan Sertifikat Kapal Logindo Sturdy Pada Pt. Pelayaran Batam Samudera Pulau Batam*.
- Priyohadi, N. D., & Ardiansyah, R. A. (2020). *Analisis Faktor-Faktor Penghambat Kedatangan Kapal Pelayaran Domestik Terhadap Kinerja Perusahaan Keagenan Pada Pt. Dian Samudera Line-Surabaya*. *Jurnal Baruna Horizon*, 3(1), 147-155.
- Rahardjo, M. (2011). *Metode pengumpulan data penelitian kualitatif*.

- Republik Indonesia. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 65 tahun 2014 tentang Pengesahan Internasional Convention On Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage*, 2001. Lembaran Negara RI Tahun 2014 Nomor 148. Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 80 tahun 2020 tentang Pengesahan Nairobi Internasional Convention On The Removal Of Wrecks, 2007*. Lembaran Negara RI Tahun 2020 Nomor 176. Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.
- Ridwan, R., & Pamungkas, A. (2021). *Implementasi Clearance In-Out Kapal Dengan Sistem Inaportnet Di Pelabuhan Banjarmasin*.
- Rijali, A. (2019). *Analisis data kualitatif*. Alhadharah: Jurnal Ilmu Dakwah, 17 (33), 81-95.
- Rubiyanto, A. (2017). *Peranan PT. Kharisma Indah Lestari Shipping Sebagai Perusahaan Keagenen Dalam Menangani Kedatangan Kapal Di Tg. Emas Semarang*. Majalah Ilmiah Gema Maritim, 19(1), 91-103.
- Sugiarto. (2017). *Metodologi penelitian bisnis*. Yogyakarta: ANDI.
- Sugiyono, P. D. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan (Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, R&d dan Penelitian Pendidikan)*. Metode Penelitian Pendidikan, 67.
- Sugiyono. (2019). *"Memahami Penelitian Kualitatif"*. Bandung: PT. Alfabet.
- Syahputra, E., Sari, D. I., Sari, I. Z., Fadila, H., Azhari, M. R., Sitorus, J., ... & Budianto, B. (2022). *Optimalisasi Aturan Penerbitan Paspor Bagi Calon Pekerja Migran Indonesia Di Sektor Formal (Studi Kasus Di Kantor Imigrasi Kelas Ii Tpi Tanjung Balai Asahan)*. Nusantara Hasana Journal, 2(2), 274-284.
- Tawaris, M. T. (2021). *Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudra Di Pelabuhan Batu-Ampar Pulau Batam*. Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara, 1(1), 18-22.
- Tyas, N. A. (2019). *Peran Dan Fungsi Perusahaan Keagenan Terhadap Kegiatan Bongkar Batu Bara Oleh Pt. Wasaka Sudarma Putera Banten*. Karya Tulis.
- UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal (1) ayat 39.
- William Wiersma dalam Sugiyono (2012:273). *Triangulation is qualitative cross-validation. It assesses the sources of multiple data collection procedures*. Bandung: CV. Alfabet.

LAMPIRAN 1

HASIL WAWANCARA

Lokasi : PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau

Informan : 1. Bapak Prasongko Adi Setiya (Kepala Operasional)

2. Bapak Efrizal Muslim (Staff Operasional)

3. Bapak Arifin (*Boarding Agent*)

A. Informan 1 Kepala Operasional (Bapak Prasongko Adi Setiyono)

Peneliti : “Mengapa petugas di Pelabuhan Bunati Anchorage melakukan pengecekan dokumen ke kapal hanya pada siang hari?”

Informan 1 : “Jadi ada beberapa kendala yang terjadi pada saat kita melakukan pengecekan dokumen kapal, yaitu jarak antara pelabuhan dan posisi kapal cukup jauh dikarenakan pada saat proses bongkar muat, kapal harus anchorage di tengah laut, sehingga memerlukan waktu yang cukup lama dalam perjalanan kesana”.

Peneliti : “Berapa lama perkiraan waktu saat menjemput petugas dan sampainya di kapal?”

Informan 1 : “perkiraan waktu keberangkatan kita dari kantor setelah itu menjemput petugas dan berangkat menuju kapal itu sekitar 2-3 jam perjalanan”.

Peneliti : “Bagaimana kondisi cuaca yang sering dialami petugas saat akan menuju ke kapal?”

Informan 1 : “selain jarak dari pelabuhan kapal yang juga serta cuaca di laut yang tidak menentu seperti ombak tinggi, alur kencang, angin kencang dan juga

hujan menjadikan perjalanan harus dilakukan dengan hati-hati untuk keselamatan seluruh penumpang yang ada di *speedboat*”.

Peneliti : “Mengapa tidak dilakukan pada malam hari meskipun cuaca bagus?”

Informan 1 : “ketika kapal tiba sore atau malam hari pelaksanaan pengecekan dokumen kapal tidak bisa dilaksanakan karena kurangnya jarak pandang pada malam hari dan juga cuaca yang lebih tidak menentu ketika malam tiba serta memang di alur pelayaran muara dan alur pelayaran di laut dipenuhi dengan tongkang yang parkir”.

Peneliti : “Bagaimana kordinasi pihak agen dengan petugas pelabuhan agar pengecekan dokumen dapat dilaksanakan lebih awal?”

Informan 1 : “Dalam pengurusan ini kordinasi dari pihak agen kepada pihak terkait sangatlah penting, karena dari koordinasi ini kita dapat melaksanakan semua pengurusan ini dengan terkoordinir, tepat dan cepat. Terutama koordinasi yang baik dengan petugas otoritas pelabuhan sangat diperlukan untuk memastikan keberangkatan kita untuk pengurusan dokumen kedatangan kapal ini bisa dilaksanakan dengan cepat atau tidaknya. Jika petugas tidak bisa berangkat hari itu juga, maka kita akan minta kepada petugas untuk memulai penjemputan dan keberangkatan itu pada esok pagi harinya sekitar pukul 05.30 atau pukul 06.00 dari jam biasanya mulai penjemputan pukul 07.30 atau pukul 08.00, disini setidaknya dari kita ada usaha untuk meminimalisir hal tersebut agar dari pihak kapal dan pihak terkait tidak terlalu menyalahkan kita karena kapal menunggu terlalu lama”.

Peneliti : “Bagaimana kordinasi pihak agen dengan pihak kapal, jika petugas tidak dapat melaksanakan pengecekan dokumen pada sore dan malam hari?”

Informan 1 : “kita juga dapat menginformasikan kepada pihak kapal akan ketersediaan dan kesiapan kita untuk naik ke kapalnya melalui laporan yang tertera didalam email jika petugas tidak bisa berangkat hari itu juga”.

B. Informan 2 Staff Operasional (Bapak Efrizal Muslim)

Peneliti : “Apa saja faktor yang membuat petugas di Pelabuhan Bunati *Anchorage* melakukan pengecekan dokumen ke kapal hanya pada siang hari?”

Informan 2 : “Banyak faktor yang membuat pengecekan itu terhambat seperti jarak yang jauh dan cuaca yang tidak menuntu, perjalanan menuju pelabuhan speedboat dan kapal juga yang jauh serta memakan waktu yang lama”.

Peneliti : “Mengapa pengecekan dokumen tidak dilakukan pada malam hari saja?”

Informan 2 : “Apalagi jika malam tiba, semakin malam cuaca tidak menentu terutama untuk ombak dan angin laut juga banyak tongkang yang parkir dimuara dan lepas pantai yang bisa membahayakan kita dan petugas otoritas pelabuhan”.

Peneliti : “Bagaimana kordinasi pihak agen dengan petugas pelabuhan agar pengecekan dokumen dapat dilaksanakan lebih awal?”

Informan 2 : “untuk kordinasinya kita ke pihak petugas itu berpacu dengan waktu dan kita juga selalu memantau email dari kapal bahwa kapal sudah tiba

di Indonesia dan langsung menginformasikan kepada petugas untuk melaksanakan pengecekan dokumen ke kapal secepatnya”.

Peneliti : “Bagaimana koordinasi pihak agen dengan pihak kapal, jika petugas tidak dapat melaksanakan pengecekan dokumen pada sore dan malam hari?”

Informan 2 : “Jika petugas tidak bisa melakukan pengecekan dokumen pada saat itu juga, kita akan menginformasikan kepada pihak kapal dan pihak terkait tentang hal tersebut agar tidak ada miss komunikasi dengan pihak-pihak terkait dan kita juga berusaha meminimalisir keterlambatan pengecekan dokumen tersebut dengan mengatur waktu keberangkatan dengan petugas agar bisa berangkat lebih awal dari biasanya”.

C. Informan 3 *Boarding Agent* (Bapak Arifin)

Peneliti : “Kendala apa saja yang membuat petugas di Pelabuhan Bunati *Anchorage* melakukan pengecekan dokumen ke kapal hanya pada siang hari?”

Informan 3 : “Jadi, kendala yang kita dapat di lapangan itu sebenarnya banyak sekali faktor yang menghambat seperti jarak dari kantor ke kapal yang jauh, jalan yang kita lewati juga tidak bagus dan cuaca yang tidak menentu dilaut”.

Peneliti : “Jika seperti itu, tolong jelaskan lebih detailnya kendala jika petugas melakukan pengecekan dokumen pada malam hari?”

Informan 3 : “Apalagi kalau sudah ketemu malam, itu sangat

membahayakan bagi kita untuk kesana karena jarak pandang yang kurang, banyaknya tongkang yang parkir, cuaca malam lebih parah dari pada pagi atau siang hari. Faktor tersebut sangat menghambat untuk perjalanan kita menuju ke kapal”.

Peneliti : “Dari yang saya tahu kan kita berangkat tinggal berangkat, untuk kendaraan terutama seperti speedboat sudah mempunyai operator sendiri, apakah disitu masih ada kendala?”

Informan 3 : “*Speedboat* memang kapan saja bisa pergi dan berangkat saat menerima panggilan dari kita, tapi apakah kita yakin untuk berangkat menuju kapal memaksakan diri kita berpacu dengan waktu dan juga bahaya yang ada di alam, kitapun sering ketika sudah berangkat terus kita kembali lagi karena cuaca dan ombak yang sangat membahayakan kita dan petugas apalagi jika ombak lebih tinggi dari pada *speedboat* itu sudah sangat membahayakan seluruh penumpang yang ada di *speedboat*”.

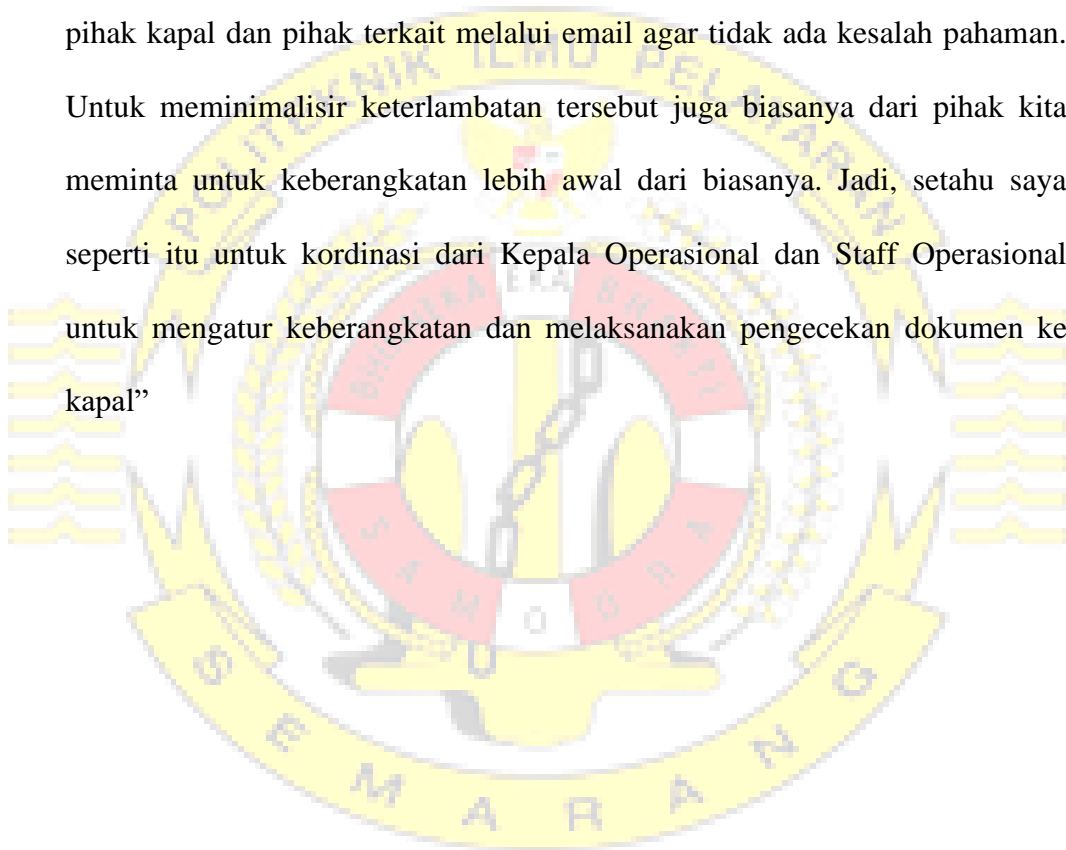
Peneliti : “Menurut sepengetahuannya bapak sebagai boarding agent, bagaimana cara untuk meminimalisir keterlambatan pengecekan dokumen tersebut?”

Informan 3 : “untuk proses meminimalisir keterlambatan pengecekan dokumen itu dalam hal kordinasi dengan petugas otoritas pelabuhan untuk keberangkatan menuju kapal itu tugas dari Kepala Operasional dan Staff Operasional, kita sebagai *Boarding Agent* hanya melaksanakan perintah dari mereka. Biasanya mereka selalu berkomunikasi dan dari pihak kita selalu memberikan informasi secepat mungkin jika kapal sudah tiba dan meminta

untuk melaksanakan pengecekan dokumen secepat mungkin”.




Peneliti : “Bagaimana kordinasi pihak agen dengan pihak kapal, jika petugas tidak dapat melaksanakan pengecekan dokumen pada sore dan malam hari?”

Informan 3 : “Tapi jika petugas tidak bisa langsung melaksanakan pengecekan dokumen tersebut dari pihak kita akan menginformasikan kepada pihak kapal dan pihak terkait melalui email agar tidak ada kesalah pahaman. Untuk meminimalisir keterlambatan tersebut juga biasanya dari pihak kita meminta untuk keberangkatan lebih awal dari biasanya. Jadi, setahu saya seperti itu untuk kordinasi dari Kepala Operasional dan Staff Operasional untuk mengatur keberangkatan dan melaksanakan pengecekan dokumen ke kapal”



Lmpiran 2
Certificate of Registry

f. s. 1

 Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator Permanent Certificate of Registry		Certificate Number 816-21
IMO NO: 9434448 OFFICIAL NO.: 9226 CALL LETTERS: V7A4478 SERVICE: BULK CARRIER		
VESSEL NAME: MINERAL DESTELBERGEN		HOME PORT: Majuro
THIS IS TO CERTIFY THAT pursuant to the provisions of the Republic of the Marshall Islands Maritime Act 1990, and in accordance with all required documentation and oaths required thereunder:		
<u>NAME</u>	<u>RESIDENCE</u>	<u>CITIZENSHIP</u> <u>PROPORTION</u>
ETCM MINERAL DESTELBERGEN LLC	Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Marshall Islands MH 96960	Marshall Islands 100%
is (are) the sole owner(s) of the herein named and described vessel		
FORMER NAME: MINERAL DESTELBERGEN		YEAR BUILT: 2010
CLASSIFICATION SOCIETY: American Bureau of Shipping		PLACE BUILT: Jingjiang City, Jiangsu Province Of China
BUILT BY: New Times Shipbuilding Co., Ltd. TOTAL PROPELLING POWER (KW): 16860 <p style="text-align: center;">AS PER ITC '69</p>		
GROSS TONS: 92079	NET TONS: 58667	LENGTH: 283.22 M BREADTH: 45.00 M DEPTH: 24.74 M
and WHEREAS the Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator has approved the application of the aforesaid owner for registration of the vessel and whereas the owner has complied with the requirements for registration, the vessel is therefore duly registered under the laws of the Republic of the Marshall Islands.		
This Certificate of Registry and all rights and privileges accorded hereunder shall remain valid on a continuous basis, provided the owner complies with the requirements for revalidation and a copy of the current year's Annual Tonnage Tax Receipt is available for inspection.		
Issued by the authority of the Republic of the Marshall Islands Maritime Administrator at Hamburg, Germany this 26th day of November 2021.		
		 _____ Madeleine Schmidt Special Agent
Unique Tracking Number: D2K1YK0XKW		MI-201 (Rev. 05/18)

Lampiran 3

International Load Line Certificate

A.3.Ha



Certificate No. 10277158-4572751-047
Deadweight: 175396.6 MT

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

Issued under the provisions of
the International Convention on Load Lines, 1966,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto
under the authority of the Government of

Republic of the Marshall Islands
(name of the State)

by American Bureau of Shipping

Particulars of Ship

Name of Ship		Distinctive Number or Letters	
MINERAL DESTELBERGEN		9226	
Port of Registry	Length(L) as defined in Article 2(B)	IMO Number ¹	
Majuro	283.22 m	9434448	

Freeboard Assigned as New

Type of Ship: Type B - 60 Reduced

Freeboard from Deck Line:			Load Line		
Tropical	6143 mm	(T)	380 mm	above (S)	
Summer	6523 mm	(S)	Upper edge of line through center of ring		
Winter	6903 mm	(W)	380 mm	below (S)	
Winter North Atlantic	N/A	(WNA)	N/A	below (S)	
Timber Tropical	N/A	(LT)	N/A	above (LS)	
Timber Summer	N/A	(LS)	N/A	above (S)	
Timber Winter	N/A	(LW)	N/A	below (LS)	
Timber Winter North Atlantic	N/A	(LWNA)	N/A	below (LS)	

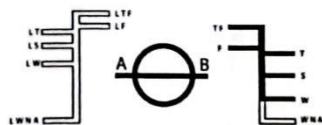
Allowance for fresh water for all freeboards other than timber: 419 mm

For timber freeboards: N/A

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is:

Opposite top of the upper Steel

deck at side



¹ in accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by resolution A.600(15)

Lampiran 5

International Tonnage Certificate

Cert. No. C210231
IMO No. 9434448

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of

REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS
(full official designation of country)

For which the Convention came into force on 25 JULY 1989

THE AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	* Date
MINERAL DESTELBERGEN	9226	MAJURO	10 DECEMBER 2008

* Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.

MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2 (8))	Breadth (Regulation 2 (3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2 (2))
283.22M	45.02M	24.74M

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE 92,079=


NET TONNAGE 58,667=

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention of Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at SHANGHAI, P. R. CHINA 19 JANUARY 2021
(place of issue of certificate) (date of issue)



The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.


Jian-Hua Fu
Senior Engineer II
Statutory & Stability
Issuing Officer

Lampiran 6

Cargo Ship Safety Radio Certificate

Certificate No : 10277158-4572751-084



CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

(This certificate shall be supplemented by a Record of Equipment of Radio Facilities (Form R))

Issued under the provisions of the
International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,
as modified by the protocol of 1988 relating thereto
under the authority of the Government of

Republic of the Marshall Islands
(Name of the State)

by American Bureau of Shipping

Particulars of Ship:

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	
MINERAL DESTELBERGEN	9226	Majuro	
Gross Tonnage	Sea Areas in Which Ship is Certified to Operate (Regulation IV/2)	IMO Number ¹	Date on Which Keel Was Laid ²
92079	A1, A2 and A3	9434448	10 December 2008

THIS IS TO CERTIFY:

- That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention.
- That the survey showed that:
 - the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
 - the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention;
- That an Exemption Certificate ~~has~~ has not³ been issued.

This Certificate is valid only when Record Form R issued at Weihai, China on 23 December 2020 is attached.

This certificate is valid until 29 June 2025 ⁴subject to periodical surveys in accordance with Regulation I/9 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: 13 July 2020

Issued at Weihai, China on 23 December 2020
(Place of Issue of Certificate) (Date of Issue)



¹ In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by resolution A.600(15)
² Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced
³ Delete as appropriate
⁴ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with Regulation I/14(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in Regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with Regulation I/14(h).

Lampiran 7
Class Certificate

A.7.1a

Certificate No - 10277158-4572751-020



CLASS CERTIFICATE

MINERAL DESTELBERGEN

Class Number 10277158 IMO Number 9434448
Builder NEW TIMES SHIPBUILDING CO., LTD.
Builder ID 0117601

This is to certify that the above has been surveyed in accordance with the Rules of this Bureau and entered in the Record with the Class:

A1, Bulk Carrier, BC-A Holds Nos. 2, 4, 6, & 8 may be empty, ESP, AMS, ACCU, CSR

Additional Notations
BWE, GRAB 20, RRDA, TCM, UWILD



23 December 2020

Issue Date

Chief Surveyor

29 June 2025

Expiration Date

Corporate Secretary

NOTE: This certificate evidences compliance with one or more of the Rules, Guides, standards or other criteria of American Bureau of Shipping and is issued solely for the use of the Bureau, its committees, its clients or other authorized entities. The classification certificate is a representation only that the vessel, structure, item of material, equipment or machinery or any other item covered by this certificate has met one or more of the Rules of American Bureau of Shipping. The certificate is governed by the terms and conditions on the reverse side hereof, and governed by the Rules and standards of American Bureau of Shipping who shall remain the sole judge thereof.

Lampiran 8

Cargo Ship Safety Equipment Certificate

A 3.4

Certificate No : 10277158-5070576-097



CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE THIS CERTIFICATE SHALL BE SUPPLEMENTED BY A RECORD OF EQUIPMENT (FORM E)

ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1988 RELATING THERETO

UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF

Republic of the Marshall Islands

(name of the State)

by American Bureau of Shipping

Particulars of Ship:

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage ¹ a) According to footnote # b) According to footnote #
MINERAL DESTELBERGEN	9226	Majuro	92079
Maximum Deadweight of Ship (Metric Tons) ⁴	Length of Ship (Regulation III/3.12)	IMO Number	Date on Which Keel Was Laid ⁵
-	283.22 m	9434448	10 December 2008

Type of ship:¹

Bulk Carrier

Oil-Tanker

Chemical-Tanker

Gas-Carrier

Cargo-Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 that the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Regulation I/8, of the Convention.
- 2 that the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
 - 2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications.

¹ Delete as appropriate.

² The above gross tonnage has been determined in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

³ The above gross tonnage has been determined by the authorities of the Administration in accordance with the national tonnage rules which were in force prior to the coming into force for existing ships of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

⁴ For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

⁵ Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced.

Lampiran 9

International Oil Pollution Prevention Certificate

17.7/2



Certificate No.: 10277158-5682527-058

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(This Certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)

Issued under the Provisions of the
International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,
as modified by the Protocol of 1978 relating thereto and as amended,
(hereinafter referred to as "the Convention")
under the authority of the Government of

Republic of the Marshall Islands
(name of state)

by American Bureau of Shipping

Particulars of Ship

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry
MINERAL DESTELBERGEN	9226	Majuro
Gross Tonnage ¹ a) According to footnote 1 ² b) According to footnote 1.3	Maximum Deadweight of Ship (metric tons) ⁴	IMO Number
92079	-	9434448

Type of Ship¹:

Oil-Tanker -

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention -

Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

- That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention;
- That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This Certificate is valid only when Supplement Form A issued at Richards Bay, South Africa
on 07 June 2021 is attached.

This certificate is valid until 29 June 2025⁵ subject to surveys in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: 07 June 2021
Issued at Richards Bay, South Africa on 04 March 2023
(Place of Issue of Certificate) (Date of Issue)





Electronically Signed By
Campbell, Nell, Durban Port
Surveyor, American Bureau of Shipping

- Delete as appropriate
- The above gross tonnage has been determined in accordance with the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969
- The above gross tonnage has been determined by the authorities of the Administration in accordance with the national tonnage rules which were in force prior to the coming into force of existing ships of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969
- For oil tankers
- Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of date corresponds to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention

Lampiran 10

International Ship Security Certificate

	Certificate No. 10277158-5224805-001
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE) under the authority of the Government of Republic of the Marshall Islands <small>(name of state)</small> by the AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	
Name of Ship:	<u>MINERAL DESTELBERGEN</u>
Distinctive Number or Letters:	<u>9226</u>
Port of Registry:	<u>Majuro</u>
Type of Ship ¹ :	<u>Bulk Carrier</u>
Gross Tonnage:	<u>92079</u>
IMO Number:	<u>9434448</u>
Name and Address of Company: <small>(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)</small>	Anglo Eastern (Antwerp) NV Schaliënstraat 3, 2000 Antwerp Belgium
Company identification number:	5089202
THIS IS TO CERTIFY THAT:	
1. the security system and any associated security equipment of the ship have been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;	
2. the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;	
3. the ship is provided with an approved Ship Security Plan.	
This Certificate is valid until <u>06 June 2026</u> subject to verification in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.	
Date of the initial / renewal verification on which this certificate is based: <u>07 June 2021</u>	
Issued at:	<u>Antwerp, Belgium</u> <small>(place of issue of the certificate)</small>
Date of Issue:	<u>07 April 2022</u>
	Electronically Signed By Buyse, Bert, Antwerp Port <small>(Signature of the duly authorized official issuing the certificate)</small>
<small>¹ Insert the type of ship from among the following: Passenger Ship, Passenger High Speed Craft, Cargo High Speed Craft, Bulk Carrier, Oil Tanker, Chemical Tanker, Gas Carrier, Mobile Offshore Drilling Unit, Other Cargo Ship. For "Other Cargo Ship" specify detail type in adjacent field.</small>	
ISSC	REV 103 01
Page 1 of 3	

Lampiran 11

International Air Pollution Prevention Certificate

A.459



Certificate No. 10277158-4572751-228

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of
the Protocol of 1997, as amended,
to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from
Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 related thereto
(hereinafter referred to as "the Convention")
under the authority of the Government of.

Republic of the Marshall Islands

(name of state)

by American Bureau of Shipping

Particulars of Ship

Name of Ship		Distinctive Number or Letters	
MINERAL DESTELBERGEN		9226	
IMO Number ¹	Port of Registry	Gross Tonnage	
9434448	Majuro	92079	

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
- 2 That the survey shows that the equipment, systems fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid only when Supplement IAPPC-VI 2008 issued at Weihai, China
on 23 December 2020 is attached.

This certificate is valid until 29 June 2025² subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based: 13 July 2020
Issued at Weihai, China on 23 December 2020
(Place of Issue of Certificate) (Date of Issue)



Electronically Signed By
Shi Jun-Wei, CN QD Yantai Port
Surveyor, American Bureau of Shipping

¹ In accordance with IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A 502(15)
² Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 9.1 of Annex VI of the Convention. The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation 2.3 of Annex VI of the Convention, unless amended in accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention.

Lampiran 12

International Sewage Pollution prevention Certificate



Certificate No: 10277158-4572751-065

INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of
the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973
as modified by the Protocol of 1978 relating thereto,
and as amended by resolution MEPC.115(51), (hereinafter referred to as "the Convention")
under the authority of the Government of:

Republic of the Marshall Islands

(name of state)

by American Bureau of Shipping

Particulars of Ship:

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of Registry
MINERAL DESTELBERGEN	9226	Majuro
Gross tonnage	Number of persons which the ship is certified to carry	IMO Number ¹
92079	38	9434448

New Ship / ~~Existing Ship~~*

Type of ship for the application of regulation 11.3.*

~~New / Existing Passenger ship*~~

Ship other than a passenger ship

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced 10 December 2008

THIS IS TO CERTIFY:

(1) That the ship is equipped with a Sewage Treatment Plant / ~~Comminuter~~ / ~~Holding Tank~~* and a discharge pipeline in compliance with regulations 9 and 10 of Annex IV of the Convention as follows:

*** (1.1) Description of the sewage treatment plant :**

Type of sewage treatment plant ST3A-C

Name of manufacturer Hamworthy Water Systems Ltd.

The sewage treatment plant is certified by the Administration to meet the effluent standards as provided for in resolution MEPC.2(VI).

~~*** (1.2) Description of comminuter:**~~

Type of comminuter N/A

Name of manufacturer N/A

Standard of sewage after disinfection N/A

~~*** (1.3) Description of holding tank:**~~

Total capacity of the holding tank N/A m³

Location N/A

(1.4) A pipeline for the discharge of sewage to a reception facility, fitted with a standard shore connection.

* Delete as appropriate

¹ In accordance with resolution A.600(15) - IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily

Lampiran 13

Minimum Safe Manning Certificate

A.3.2



MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

Issued under the provisions of regulation V/14.2 of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended under the authority of the Maritime Administrator of the

Republic of the Marshall Islands

SCHEDULE 1

8,000 OR MORE GT AND 3,000 OR MORE KW

Particulars of Vessel

Certificate Number

13178



Name of vessel	MINERAL DESTELBERGEN
Distinctive number or letters	9226
IMO number	9434448
Port of registry	Majuro
GT: International Tonnage Convention, 1969	92079
Main propulsion (in kW)	16860
Type of vessel	BULK CARRIER
Periodically unattended machinery space	Yes **
Trading area/restrictions: INTERNATIONAL/UNRESTRICTED	

The vessel named in this document is considered to be safely manned, if when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.

Grade/Capacity	Certificate (STCW regulations)	Number of persons
Master	II/2	1
Chief Mate	II/2	1
OICNW	II/1	2
Able Seafarer Deck*	II/5	3
Ordinary Seafarer	II/4	2
One (1) GMDSS First-Class / Second-Class Radio Electronic Operator/Maintainer or Two (2) Deck Officers holding GMDSS General Operator Certificate.		
Chief Engineer	III/2	1
First Assistant Engineer	III/2	1
OICEW **	III/1	2
Oiler/Motor or Able Seafarer Engine *, **	III/4 or III/5	3
Cook ***	VI/1	-

Special requirements or conditions, if any

Watchkeeping arrangements shall be at the discretion of the Master but shall never be of lesser standards than those prescribed by the STCW Convention and IMO Resolution A 1047(27)

The grades and numbers of personnel listed above reflect the minimum levels of manning necessary for the safety of navigation and operation. Additional personnel as may be considered necessary for maintenance, or cargo handling and control, or watch keeping, and as needed for required rest periods, are the responsibility of the owners, Master, and Chief Engineer.

* If all ratings on a vessel maintaining a fully manned machinery space are qualified as General Purpose (GP-1), the total number of Able Seafarers Deck or Oiler/Motor or Able Seafarer Engine carried may be reduced by one (1)

** If classed for periodically unattended machinery operation and provided a record of satisfactory Automation Notation survey is completed in accordance with Classification Society requirements, the OICEWs and one (1) Oiler/Motor or Able Seafarer Engine are no longer required.

*** Cooks must also be trained and qualified in accordance with Regulation 3.2 of the Maritime Labour Convention, 2006.

Note: This document is applicable only to Masters, officers and ratings in the deck and engine departments.

Issued at London, England, U.K. on the 22nd day of December 2020.



A. Agney

Deputy Commissioner of Maritime Affairs

Unique Tracking Number: 941AYWQE0F

MI-282-1 (Rev. 09/18)

7 1.0
COPY

Lampiran 14
Document of Compliance



DOCUMENT OF COMPLIANCE

Certificate No:
n1726605-bzj
DNV Id No
127078
Date of issue
2022-03-30

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended

under the authority of the Government of

THE REPUBLIC OF THE MARSHALL ISLANDS

by DNV

Particulars of Company¹

Company Name:	Anglo Eastern (Antwerp) NV
Company Address:	Schaliënstraat 3, 2000 Antwerp BELGIUM
Company Identification Number:	5089202

This is to certify:

that the safety management system of the Company has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), for the types of ships listed below:

**Bulk carrier
other cargo ship**

This Document of Compliance is valid until: **2025-05-17**, subject to periodical verification.

Completion date of audit on which this Certificate is based: **2020-05-15**

Issued at **Rotterdam, Netherlands** on **2022-03-30**



for DNV

This document is signed electronically in accordance with IMO FAL B/Circ 33/Rev 2. Validation and authentication can be obtained from dnv.com by using the Unique Tracking Number (UTN): **n1726605-bzj** and ID: **127078**

Paul Kulin
Auditor

LEGAL DISCLAIMER: Unless otherwise stated in the applicable contract with the holder of this document or following from mandatory law, the liability of DNV AS, its parent companies and their subsidiaries as well as their officers, directors and employees (DNV) arising from or in connection with the services rendered for the purpose of the issuance of this document of compliance (whether in contract or in tort (including negligence), shall be limited to direct losses and under any circumstance be limited to 300 000 USD.
¹ See paragraph 1.1.2 of the ISM Code



Form code: ISMC 101
UTN: n1726605-bzj

Revision: 2021-11

www.dnv.com


Page 1 of 2

Lampiran 15

Safety Management Certificate

A 2.1a

Certificate No : 10277158-5224803-001



SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

Issued under the provisions of the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended
under the authority of the Government of

Republic of the Marshall Islands
(Name of State)

by American Bureau of Shipping


Name of Ship:	<u>MINERAL DESTELBERGEN</u>
Distinctive Number or Letters:	<u>9226</u>
Port of Registry:	<u>Majuro</u>
Type of Ship ¹ :	<u>Bulk Carrier</u>
Gross Tonnage:	<u>92079</u>
IMO Number:	<u>9434448</u>
Name and Address of the Company: <small>(see paragraph 1.1.2 of the ISM Code)</small>	<u>Anglo Eastern (Antwerp) NV</u> <u>Schaliënstraat 3,</u> <u>2000 Antwerp</u> <u>Belgium</u>
Company Identification Number:	<u>5089202</u>

THIS IS TO CERTIFY the Safety Management System of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until 06 June 2026, subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of the verification on which this certificate is based: 07 June 2021

Issued at: Antwerp, Belgium on 07 April 2022
(Place of Issue) (Date of Issue)



Electronically Signed By
Buyse, Bert, Antwerp Port
(Surveyor, American Bureau of Shipping)

1. Insert the type of ship from among the following: Passenger Ship, Passenger High Speed Craft, Cargo High Speed Craft, Bulk Carrier, Oil Tanker, Chemical Tanker, Gas Carrier, Mobile Offshore Drilling Unit, Other Cargo Ship. For "Other Cargo Ship" specify detail type in adjacent field.

ISM SMC REV 102.00 Page 1 of 3

Lampiran 16

Port State Control

FORM A

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION

Authority: MARITIME SAFETY ADMINISTRATION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
 Add: 11, Jianguomennei Ave Beijing 100736
 Tel: +86-10-6529-2872
 Fax: +86-10-6529-2875
 Cable: MINOCOM
 Telex: 222258 CMSAR CN
 E-mail: china_psc@msa.gov.cn

Copy to: Master
 Head office
 PSCO
 If ship is detained, copy to:
 Flag State
 IMO
 Recognize organization, if applicable

1 name of reporting authority CHINA MSA 2 name of ship MINERAL DESTELBERGEN
 3 flag of ship MH-Marshall Islands 4 type of ship 340-Bulk carrier 5a Call Sign V7A4478 5b MMSI number 538009226
 6 IMO number 9434448 7 gross tonnage 92079 8 deadweight(where applicable) 175401
 9 date of keel laid 10.12.2008 10 date of inspection 10.04.2023 11 place of inspection Tianjin
 12 classification society 101-American Bureau of Shipping 13 date of release from detention /
 14a IMO company number 5089202 14b particulars of company (DOC) ANGLO-EASTERN (ANTWERP) NV

15 name and signature of master to certify that the information under 1 is correct
 Name SMIRNOV OLEG Signature *[Signature]*

a. title	b. issuing authority	c. date of issue	end expiry
1) S01-Cargo Ship Safety Construction (including Exemption)	American Bureau of Shipping	28.11.2022	29.06.2025
2) S02-Cargo Ship Safety Equipment (including Exemption)	American Bureau of Shipping	15.12.2021	29.06.2025
3) S03-Cargo Ship Safety Radio (including Exemption)	American Bureau of Shipping	23.12.2020	29.06.2025
4) S05-Prevention of Pollution by Oil (IOPP)	American Bureau of Shipping	04.03.2023	29.06.2025
5) S06-International Air Pollution Prevention Certificate(IAPP)	American Bureau of Shipping	23.12.2020	29.06.2025
6) S07-International Sewage Pollution Prevention Certificate	American Bureau of Shipping	23.12.2020	29.06.2025
7) S08-Load Lines	American Bureau of Shipping	23.12.2020	29.06.2025
8) S09-Document of Compliance (Doc/ISM Code)	DNV	30.03.2022	17.05.2025
9) S10-Safety Management Certificate	American Bureau of Shipping	07.04.2022	05.06.2025
10) S11-International Ship Security Certificate	American Bureau of Shipping	07.04.2022	05.06.2025
11) S12-Minimum Safety Manning Document	Marshall Islands	22.12.2020	
12) S23-Tonnage	American Bureau of Shipping	19.01.2021	
13) S28-International Ballast Water Management	American Bureau of Shipping	26.03.2023	27.05.2023
14) S29-International Anti-Fouling-System Certificate (IAFSC)	American Bureau of Shipping	23.12.2020	
15) S33-Maritime Labour Certificate	American Bureau of Shipping	07.04.2022	05.06.2025

d. information on last intermediate or annual survey	Surveying authority	Place
1) Date(DD.MM.YYYY)		
2) 18.06.2022	101-American Bureau of Shipping	MUNDRA,INDIA
3) 18.06.2022	101-American Bureau of Shipping	MUNDRA,INDIA
4)		
5) 18.06.2022	101-American Bureau of Shipping	MUNDRA,INDIA
6)		
7) 18.06.2022	101-American Bureau of Shipping	MUNDRA,INDIA
8) 12.04.2022	128-DNV AS	ANTWERP,BELGIUM
9)		
10)		
11)		
12)		
13)		
14)		
15)		

17 deficiencies no yes (see attached FORM B)
 18 ship detained no yes (see annex)
 19 supporting documentation no yes




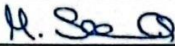
Issuing office: Tianjin MSA
 Telephone: 86-22-25707398
 Telefax: 86-22-58870555
 E-mail: tianjin_xgpsc@tj.msa.gov.cn

Name: CHE CAI SHI NAN
 (duly authorized PSCO of reporting authority)
 Signature: *[Signature]*

This report must be retained on board for period of two years and must be available for consultation by Port State Control Officers at all times.
 1) The inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port State that an inspection by the port State mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.
 2) To be completed in the event of a detention.
 3) Masters and companies are advised that detailed information on a detention may be subject to future publication.


Lampiran 17

Certificate of Insurance or Other Financial Security in Respect of Civil Liability For Bunker Oil Pollution Damage

Republic of the Marshall Islands		Certificate Number		
 Maritime Administrator CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF CIVIL LIABILITY FOR BUNKER OIL POLLUTION DAMAGE		136850		
				
Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.				
Name of the Ship	Distinctive Number or Letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and Full Address of the Principal Place of Business of the Registered Owner
MINERAL DESTELBERGEN	9226	9434448	Majuro	ETCM MINERAL DESTELBERGEN LLC Trust Company Complex Ajeltake Road, Ajeltake Island Majuro, Marshall Islands MH96960
This is to certify that there is in force in respect to the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.				
Type of Security: POLICY OF INSURANCE				
Duration and Effective Date of Security: EFFECTIVE 20 February 2023 THROUGH 20 February 2024				
Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s):				
North of England P&I Designated Activity Company Regus House Harcourt Centre Block 4, Harcourt Road Dublin 2 D02 HW77 Ireland				
This Certificate is valid until 20 February 2024 AND SHALL BE CARRIED ON BOARD AT ALL TIMES AND, PRESENTED ON DEMAND OF AUTHORITIES WHILE WITHIN THEIR JURISDICTION.				
		Issued by order of the Maritime Administrator, Republic of the Marshall Islands		
		Date 17 January, 2023		
		At Hamburg, Germany		
		By  Madeleine Schmidt		
		Special Agent		
Unique Tracking Number: 0I7UASST9Y				

Lampiran 18

Certificate Removal of Wrecks

Republic of the Marshall Islands						Certificate Number
Maritime Administrator						136851
CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS						
Issued in accordance with the provisions of Article 12 of Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007						
Name of Ship	Gross Tonnage	Distinctive Number or Letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the Principal Place of Business of the Registered Owner	
MINERAL DESTELBERGEN	92079	9226	9434448	Majuro	ETCM MINERAL DESTELBERGEN LLC Trust Company Complex Ajeltake Road, Ajeltake Island Majuro, Marshall Islands MH96960	

This is to certify that there is in force in respect to the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Type of Security: POLICY OF INSURANCE

Duration and Effective Date of Security: EFFECTIVE 20 February 2023 THROUGH 20 February 2024

Name and Address of the Insurer(s) and/or Guarantor(s):

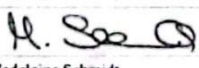
North of England P&I Designated Activity Company
Regus House
Harcourt Centre
Block 4, Harcourt Road
Dublin 2 D02 HW77
Ireland

This Certificate is valid until 20 February 2024 AND SHALL BE CARRIED ON BOARD AT ALL TIMES AND PRESENTED ON DEMAND OF AUTHORITIES WHILE WITHIN THEIR JURISDICTION.

Issued by order of the Maritime Administrator, Republic of the Marshall Islands

Date 17 January, 2023

At Hamburg, Germany

By 
Madeleine Schmidt
Special Agent

Unique Tracking Number: ULM396H8H0

Lampiran 19

Certificate of re-Inspection Inflatable Liferafts



The manufacturer is a member of
Isseta
 INFLATABLE SAFETY AND SURVIVAL EQUIPMENT
 TRADE ASSOCIATION LIMITED

Certificate no.: 302717654

CERTIFICATE OF RE-INSPECTION

This is to certify that the Inflatable Liferaft detailed below has been surveyed, controlled and tested in compliance with requirements from MAI and the manufacturer and in accordance with IMO Res. A 761(18) SOLAS 74/96

Inflatable Liferaft

Identification:	Type:	Capacity:	Serial no.:	Date of manufacture:
	6DK+	6	11924754	07-2015
	Fabric type:	Length of painter:	Max stowage height:	
	Natural rubber	36 m/inside	m/outside	25 m

Cylinders:	Serial no.:	Contents CO ₂ :	Contents N ₂ :	Latest hyd. test:
	XAJ127	2,490 kg	0,100 kg	01-2020

Equipments:	Unit:	Type:	Serial no.:	Expiry date(s):
	Emergency pack:	SOLAS A	11924754	04-2024
	EPIRB:			
	SART:			
	HRU:			
	Radar reflector:	VIKING SOLAS		
First aid kit:	EU/Cat. C		12-2026 / 11-2032	

Tests:	NAP test:	Gas inflation test:	Floor seam test:	Load test
	Yes/no: NO	Yes/no: NO	Yes/no: NO	Yes/no: NO
	Next test*: 07-2026	Next test*: 09-2025	Next test*: 07-2025	Latest test :

Verification:	Servicing station name and no.:		
	VIKING Service Base 2118, Tianjin		
	Date of inspection (DD-MM-YYYY):	Date of next service (DD-MM-YYYY):	Date issued to ship (USCG only):
	09-04-2023	09-04-2024	
National Marine authority ID no.	Remarks/modification:		

Flagstate of ship:	MARSHALL ISLANDS
IMO no.:	9434448
International call signal:	V7A4478
Name of ship:	Mineral Destelbergen
Owner:	

This Inflatable liferaft requires servicing 12 months from the latest inspection date in accordance with the SOLAS regulation.

Digitally signed by: Richard Zhang
 Date: 2023.04.09 10:14:58
 108467 - Richard Zhang
 For authorized servicing station (printed name)

Signature

Lampiran 21

Fire Extinguishers Certificate



АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ «БЕРЕГОВОЙ УЧЕБНО-ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЦЕНТР ГОРОДА АСТРАХАНИ»
(АНО ДПО «БУТЦ АСТРАХАНИ»)

СВИДЕТЕЛЬСТВО АА № 006131

Настоящим удостоверяется, что
БРАЗНИКОВ ИГОРЬ ВЛАДИМИРОВИЧ

дата рождения 30.03.1965

успешно прошёл(а) подготовку в соответствии с требованиями
Конвенции ПДНВ 1978г. с поправками, по согласованной
агентством морского и речного транспорта программе:

**Подготовка специалиста командного состава судна,
ответственного за охрану судна
(пункт 1.2 Правила VI/5 Конвенции ПДНВ)**

**В БЕРЕГОВОМ УЧЕБНО-ТРЕНАЖЕРНОМ ЦЕНТРЕ
АНО ДПО «БУТЦ АСТРАХАНИ»**

Россия, 414016, г. Астрахань, ул. Николая Ветoshникова,
дом 1"Б", литерА

Руководитель центра: С.В. Французов

М. П. Дата выдачи: 21 октября 2022 г.

Действительно до: 21 октября 2027 г.

Все вопросы относительно настоящего свидетельства направлять:

телефон: (8512) 58-49-70 факс: (8512) 58-49-70 e-mail: buu_buts@mail.ru



Independent non-profit organization of continuing
professional education «Astrakhan onshore training center»
("AOTC")

CERTIFICATE AA № 006131

This is to certify, that
IGOR BRAZHNIKOV

date of birth 30.03.1965

has successfully completed the course of training in accordance with
the requirements of the STCW Convention 1978, as amended, on the
program endorsed by the Federal Agency of Maritime and River Transport

**Ship Security Officer training
(paragraph 1.2 Regulation VI/5, STCW Convention)**

at the TRAINING CENTER
«Astrakhan onshore training center»

Building A, 1B, N. Vétoshnikova st., Astrakhan,
414016, Russia

Head of the Training Centre: S. Frantsuzov

Seal Date of issue: 21 October 2022 y

Valid until: 21 October 2027 y

All inquires concerning this Certificate should be addressed to:

tel: (8512) 58-49-70 fax: (8512) 58-49-70 e-mail: buu_buts@mail.ru

Lampiran 22

Anti Fouling Certificate

Certificate no: **2081376**
Page 1 of 2.



International Anti-Fouling System Certificate The Republic of Panama

(This certificate shall be supplemented by a Record of Anti-Fouling Systems)

Issued under the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships
under the authority of the Government of the Republic of Panama by Lloyd's Register Group Limited.

When a Certificate has been previously issued this Certificate replaces the certificate dated **08 October 2014**.

Particulars of ship	
Name of ship	HOANH SON STAR
Port of registry	PANAMA
Distinctive numbers or letters	3EKC9
Gross tonnage	39,973
IMO number	9216212

- An anti-fouling system controlled under Annex 1 has not been applied during or after construction of this ship.
- An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been removed by **Hyundai Vinashin Shipyard** on **29 October 2008**.
- An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been covered with a sealer coat applied by _____ on _____.
- An anti-fouling system controlled under Annex 1 was applied on this ship prior to _____ but must be removed or covered with a sealer coat prior to _____.

This is to certify that

- 1 the ship has been surveyed in accordance with regulation 1 of Annex 4 to the Convention; and
- 2 the survey shows that the anti-fouling system on the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 to the Convention

Issued at **Vung Tau**

on **11 August 2020**

Date of completion of the survey on which this certificate is issued

26 September 2017



N.V. Hoai
Surveyor to Lloyd's Register Asia

a member of the Lloyd's Register group.

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

Form 1425PAN (2020.01)



Lampiran 24

last Port Clearence

M P A SINGAPORE	
MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE REPUBLIC OF SINGAPORE	
THE MARITIME AND PORT AUTHORITY OF SINGAPORE ACT (CHAPTER 170A)	
PORT CLEARANCE CERTIFICATE	
Certificate No.	E65404
GDV No.	536852
Name Of Vessel	SWEET MELISSA
IMO No.	9566825
Gross Tonnage	43501
Flag	LIBERIA
Name Of Master	LIU ZIFEI
Cargo	0 Freight Tonnes
Next Port Of Call	BUNATI INDONESIA
Date And Time Of Departure	25/04/2023 1200 hrs
Date And Time Of Issue	25/04/2023 0708 hrs
Remarks	Valid Till 27/04/2023 0707 hrs And For One Trip ONLY

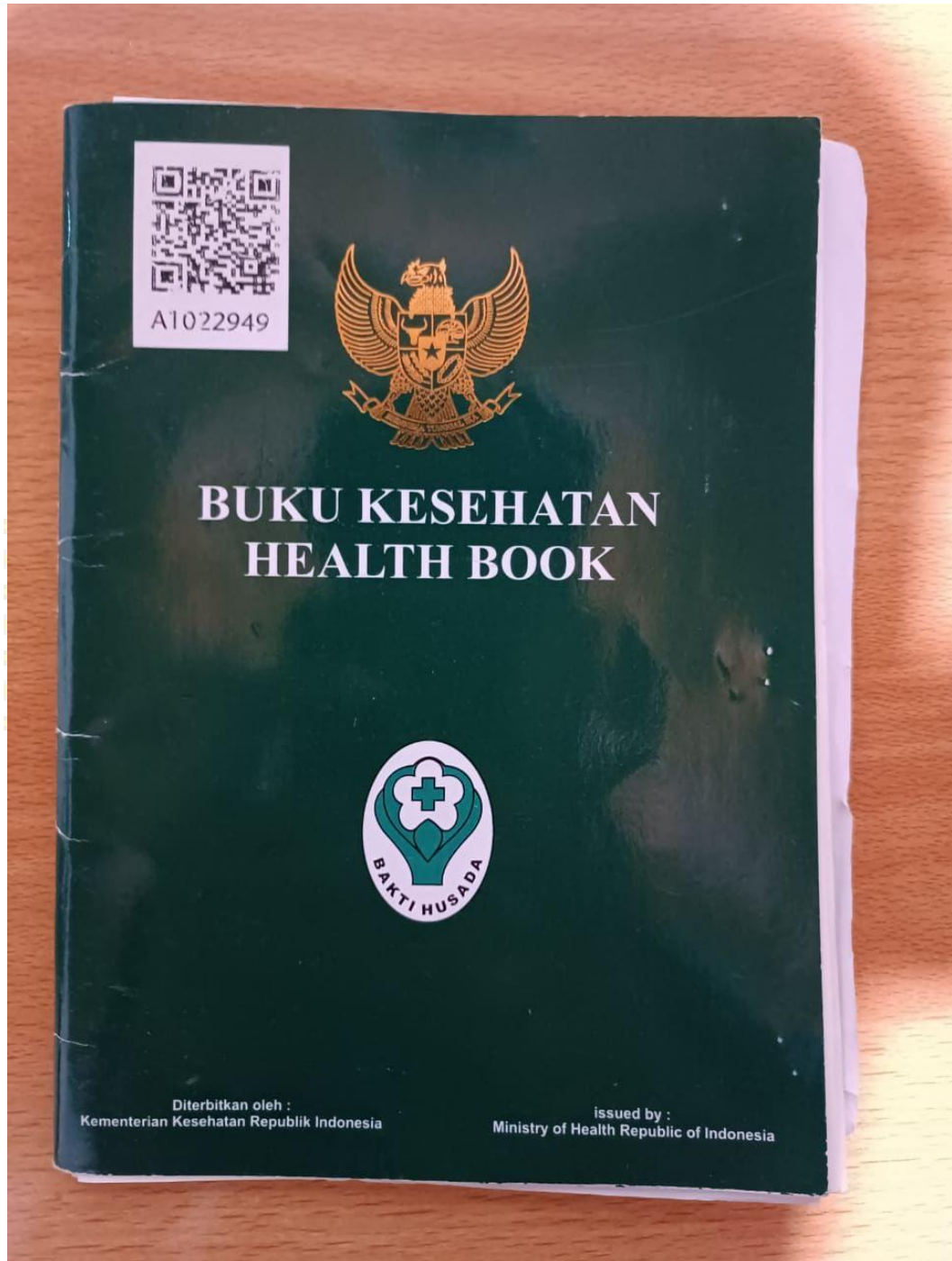
TO CONFIRM THE AUTHENTICITY OF THIS DOCUMENT, PLEASE VISIT OUR WEBSITE AT:
https://marinet.mpa.gov.sg/psmn2/cv/public_service/pcc/loadEnquiryPCC.action

THIS IS A COMPUTER GENERATED CERTIFICATE
NO SIGNATURE IS REQUIRED

FOR PORT MASTER

Lampiran 25

Indonesian Health Book (Green Book)



Lampiran 26
Crew Passport Book



Lampiran 27

Line Up Kapal

SHIPPING SCHEDULE / VESSEL CALLING									
MUARA SATTU / BUNATI									
NO	NAME OF VESSEL	ETA	ETD	POSITION	STATUS	CARGO	SHIPPER	AGENT'S	NEXT PORT
1	MV CAPE ABREHA	06.06.22		BUNATI			RIB		
2	MV NEW ELIAS	10.06.22		BUNATI			BIB		
3	MV NECTOS 6	06.06.22		BUNATI			BIB		
4	MV BERGE MANSION	11.06.22		BUNATI			BIB		
5	MV GUPU YUAN	11.06.22		BUNATI			BIB		
6	MV ZHEHU KAI	15.06.22		BUNATI			BIB		
7	MV XINGSHENG	15.06.22		BUNATI			BIB		
8	MV JIAN XIANG	15.06.22		BUNATI			BIB		
9	MV VITA SPIRIT	16.06.22		BUNATI			BIB		
10	MV RUI NING 22	24.06.22		BUNATI			BIB		
11	MV LONG QIAN	16.06.22		BUNATI			BIB		
12	MV KING BANG ROUGE	16.06.22		BUNATI			S0		
13	MV RO CHEIK SHANG	17.06.22		BUNATI			BIB		
14	MV CS GRACE	17.06.22		BUNATI			BIB		
15	MV DANIE R	18.06.22		BUNATI			BIB		
16	MV GA POWER	18.06.22		BUNATI			BIB		
17	MV HARBOUR WIEL	17.06.22		BUNATI			11A		
18	MV LUCKY LONG	20.06.22		BUNATI			BIB		
19	MV PALAIS	18.06.22		BUNATI			BIB		
20	MV SHI DAI 1	18.06.22		BUNATI			BIB		
21	MV SHI DAI 1	18.06.22		BUNATI			BIB		
22	MV SHI HONESTY	20.06.22		BUNATI			BIB		
23				BUNATI			BIB		
24				BUNATI			BIB		

Lampiran 28

Email MV. LUMOSO KARUNIA VIII

21.50		4G
REMARKS :		
<u>26th DECEMBER 2021/SUNDAY</u>		
03.10	Hrs, Vessel arrived at Bunati pilot station, South Kalimantan, Indonesia	
03.10 - 14.25	Hrs, Vessel accepted on the CQD basis as per agreed CP between seller & buyer	
03.10	Hrs, Pilot on board	
03.10 - 03.30	Hrs, Vessel approaching to loading point	
03.30	Hrs, Vessel dropped anchor at loading point	
03.30	Hrs, NOR Tendered	
03.42	Hrs, Pilot off	
03.42 - 08.00	Hrs, Waiting health quarantine inspection (health quarantine only able on daylight)	
08.00	Hrs, Port authority & Agent on board	
08.00 - 09.00	Hrs, Health quarantine inspection	
09.00	Hrs, Free pratique granted	
09.45 - 10.45	Hrs, Initial draft survey by C/officer & Surveyor	
11.15	Hrs, Stevedores on board	
12.30	Hrs, LCT JHONI L a/side at ship S/side	
12.30 - 13.15	Hrs, Moved loading equipment to ship deck & Install fender, mooring line at ship side	
13.15	Hrs, LCT JHONI L cast off	
13.15 - 14.10	Hrs, Manuvering barge to a/side	
14.10	Hrs, 1 st BG. LIANA LIII / TB. JHONI XLI a/side at ship p/side	
14.10 - 14.25	Hrs, Prepared for loading	
14.25	Hrs, COMMENCED LOADING H1C1, H2C2, H3C3, H5C4 (BG. LIANA LIII)	
22.45	Hrs, Stopped loading all hatch & Completed discharge BG. LIANA LIII	
22.45 - 23.00	Hrs, Moved bulldozer from barge to ship on deck by C3	
23.00	Hrs, BG. LIANA LIII / TB. JHONI XLI cast off	
23.00 - 23.45	Hrs, Maneuvering barge to a/side ships	
23.45	Hrs, 2 nd BG. LIANA IV / TB. BARA IV	

Lampiran 29

mail MV. JPS BARCELONA

21.49		4G
<u>REMARKS :</u>		
<u>17th NOVEMBER 2021/WEDNESDAY</u>		
14.18	Hrs,	Vessel arrived at Muara Satui pilot station, South Kalimantan, Indonesia
14.18	Hrs,	Pilot on board
14.18 - 15.12	Hrs,	Vessel approaching to loading Area
15.12	Hrs,	Vessel dropped anchor at loading point
15.12	Hrs,	NOR Tendered
15.18	Hrs,	Pilot off
15.18 - 24.00	Hrs,	Waiting health quarantine inspection Health quarantine only able on daylight)
<u>18th NOVEMBER 2021/THURSDAY</u>		
00.00 - 09.00	Hrs,	Waiting health quarantine inspection Health quarantine only able on daylight)
09.00	Hrs,	Port authority & Agent on board
09.00 - 09.50	Hrs,	Health quarantine inspection
09.50	Hrs,	Free pratique granted
09.50 - 21.50	Hrs,	Turn time 12 hours
09.50 - 10.50	Hrs,	Initial draft survey by C/officer and Surveyor
11.30	Hrs,	Stevedores on board
12.50	Hrs,	LCT. MUARA MAS SEJATI bring all loading equipment for ships a/side at ships s/side
12.50 - 14.50	Hrs,	Moved all loading equipment from LCT MUARA MAS SEJATI to ships on deck & Install fender / Mooring line at ships side
14.50	Hrs,	LCT. MUARA MAS SEJATI cast off
14.50 - 16.10	Hrs,	Manuvering barge to a/side ships
16.10	Hrs,	1 st BG. PACIFIC 3302 / TB. PACIFIC FIVE a/side at ships s/side
21.50	Hrs,	COMMENCED LOADING H1C1,H2C2,H3C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3302)
21.50 - 24.00	Hrs,	Continued loading H1C1,H2C2,H3C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3302)
<u>19th NOVEMBER 2021/FRIDAY</u>		
00.00 - 10.50	Hrs,	Continued loading

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Fahri Alfiansyah
2. Tempat, Tanggal Lahir : Banyumas, 12 Desember 2001
3. NIT : 561911327409 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : -
7. Alamat : Klapagading, RT 01 / RW 01, Kec. Wangon
Kab. Banyumas, Jawa Tengah
8. Nama Orang tua
Ayah : Sekhan Muhanto
Ibu : Tursiyah
9. Alamat : Klapagading, RT 01 / RW 01, Kec. Wangon
Kab. Banyumas, Jawa Tengah
10. Riwayat Pendidikan
SD : SD N 3 KLAPAGADING
SMP : MTS MA'ARIF NU 1 WANGON
SMA : SMA N 1 WANGON
Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
11. Praktek Darat
Perusahaan Pelayaran : PT. IDT Trans Agency Cabang Sungai Danau
Divisi / Bagian : *Boarding Agent*
Masa Praktik : 18 Agustus 2021 – 25 Juli 2022