



OPTIMALISASI *LAYTIME* DALAM BISNIS *TIME CHARTER* DI PT. PELITA SAMUDERA INDONESIA

SKRIPSI

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

Oleh

**AHMAD ANDI FADHILLA HUSAIEN
NIT. 561911337451 K**

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

HALAMAN PERSETUJUAN

OPTIMALISASI *LAYTIME* DALAM BISNIS *TIME CHARTER* DI PT. PELITA SAMUDERA INDONESIA

DISUSUN OLEH :

AHMAD ANDI FADHILLA HUSAIEN

NIT. 561911337451 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan
Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 17.06.2023.....

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodelogi dan Penulisan



Okvita Wahyuni, S.ST., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19781024 200212 2 002



Dr. Capt. Tri Cahvadi, M.H., M.Mar.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 195730704 199803 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Optimalisasi *Laytime* Dalam Bisnis *Time Charter* di PT. Pelita Samudera Indonesia" karya

Nama : AHMAD ANDI FADHILLA HUSAIEN

NIT : 561911337451 K

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

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ~~JUMAT~~....., tanggal ~~28 Juli~~.....2023

Semarang, ~~28 Juli~~.....2023

PENGUJI

Penguji I : RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001



Penguji II : OKVITA WAHYUNI, S.ST. M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002



Penguji III : RIA HERMINA, S.S., M.Sc.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19810413 200604 2 002



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar.

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 195730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : AHMAD ANDI FADHILLA HUSAIEN

NIT : 561911337451 K

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

Skripsi dengan judul "OPTIMALISASI *LAYTIME* DALAM BISNIS *TIME CHARTER* DI PT. PELITA SAMUDERA INDONESIA"

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

Semarang, 27 July 2023

Yang membuat pernyataan,



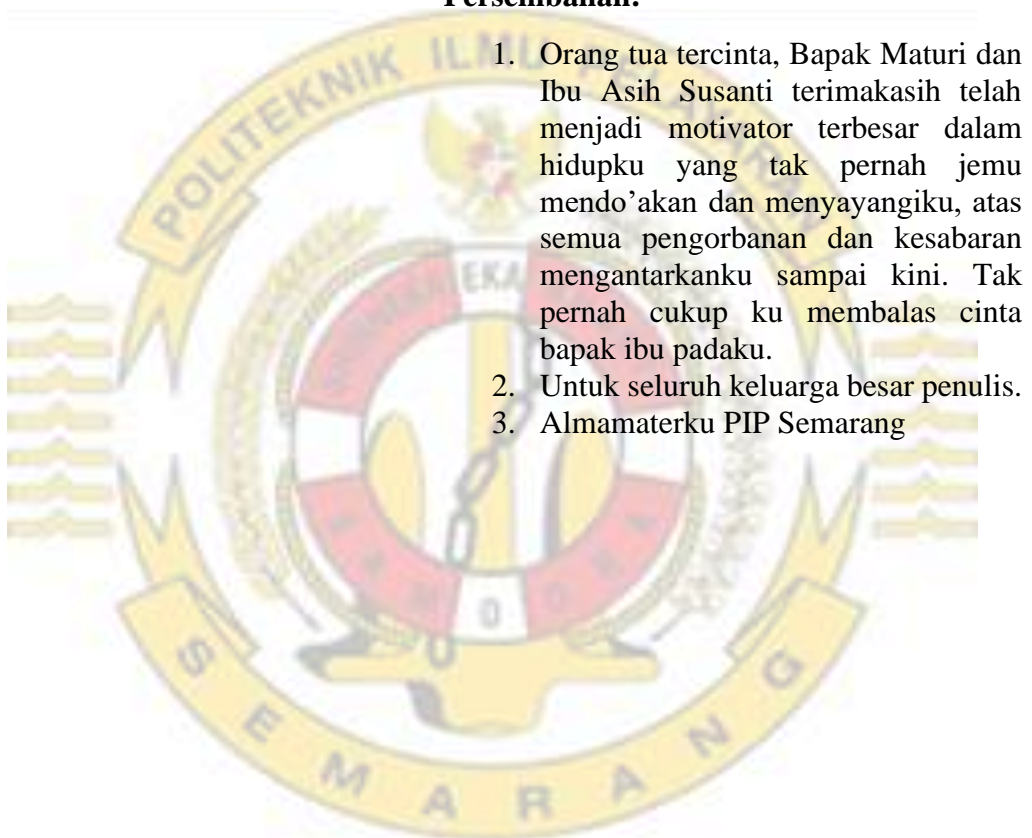
AHMAD ANDI FADHILLAHUSAIEN

NIT. 561911337451 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Dan belanjakanlah (harta bendamu) di jalan Allah, dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam kebinasaan, dan berbuat baiklah, karena sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik.” (QS Al Baqarah : 195).
2. Hargai sesuatu yang sederhana kadangkala itulah yang membuat kita bahagia.

Persembahan:



PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Optimalisasi Laytime Dalam Bisnis Time Charter di PT. Pelita Samudera Indonesia”**

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

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

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.M., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Nur Rohmah, S.E. M.M., Selaku Ketua Program Studi TALK (Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Okvita Wahyuni, S.ST. M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

4. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.M., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi yang telah memberi dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Pimpinan beserta Staf Perusahaan PT. Pelita Samudera Indonesia yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di Perusahaan.
6. Seluruh teman-teman seangkatan LVI terkhusus kelas K VIII D, yang selalu memberikan semangat dan hiburan dalam penyusunan skripsi ini.
7. Teman dan sahabat yang tulus menyemangati dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati Penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga Penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan Skripsi ini. Akhir kata Penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.... Juli 2023



AHMAD ANDI FADHILLA HUSAIEN

NIT. 561911337451 K

ABSTRAKSI

Ahmad Andi Fadhilla Husaien, 2023, 561911337451, “*Optimalisasi Laytime Dalam Bisnis Time Charter di PT. Pelita Samudera Indonesia*”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST. M.M., Pembimbing II: Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.M., M.Mar.

Laytime yaitu perhitungan waktu yang dihitung dari proses sandar di dermaga dan bongkar muat kapal sampai dengan akhir proses bongkar muat. Dalam kegiatan terdapat berbagai kendala yang menyebabkan keterlambatan *laytime* bongkar muat di pelabuhan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab keterlambatan *laytime* muat dan bongkar dalam bisnis *time charter* di PT. Pelita Samudera Indonesia, dan upaya apa yang dilakukan PT. Pelita Samudera Indonesia terhadap kegiatan bongkar muat agar dapat optimal.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi melakukan pengamatan terhadap proses bongkar muat barang di Pelabuhan, Sedangkan wawancara ini telah dilakukan dengan staff operasional PT. Pelita Samudera Indonesia dan staff *agency* untuk mengetahui penyebab keterlambatan *laytime* serta melampirkan bukti dokumentasi Dokumen seperti catatan peristiwa berupa foto saat di pelabuhan pada saat proses bongkar muat.

Hasil penelitian bahwa penyebab keterlambatan *laytime* yaitu alat bongkar muat di kapal yang rusak seperti *grab crane* yang bocor, alat bongkar di pelabuhan yang kurang dan cuaca yang buruk di pelabuhan. Upaya yang dilakukan PT. Pelita Samudera Indonesia terhadap kegiatan bongkar muat dapat optimal dengan melakukan pengecekan kapal saat bongkar muat, berkoordinasi dengan perusahaan bongkar muat untuk kelengkapan alat bongkar darat dan Berkoordinasi dengan pihak dilapangan untuk memantau situasi cuaca di pelabuhan.

Kata Kunci: Optimalisasi, *laytime*, *time charter*

ABSTRACTION

Ahmad Andi Fadhilla Husaien, 2023, 561911337451, “*Optimization of Laytime in Time Charter Business at PT. Pelita Samudera Indonesia*”, Thesis. Diploma IV Program, Study Program for Sea and Port Transportation Management, Semarang Shipping Science Polytechnic, Advisor I: Okvita Wahyuni, S.ST. M.M., Advisor II: Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.M., M.Mar.

Laytime is the calculation of time calculated from the docking process at the dock and loading and unloading the ship until the end of the loading and unloading process. In the activity, there are various obstacles that cause delays in loading and unloading laytime at the port. The purpose of this study was to determine the causes of laytime loading and unloading delays in the time charter business at PT. Pelita Samudera Indonesia, and what efforts PT. Pelita Samudera Indonesia towards loading and unloading activities so that it can be optimal.

The research method used is qualitative descriptive method. Research data sources are obtained from primary data and secondary data. Data collection techniques are carried out by observing the loading and unloading process of goods at the port, while this interview has been conducted with operational staff of PT. Pelita Samudera Indonesia and agency staff to determine the cause of laytime delays and attach documentary evidence Documents such as records of events in the form of photos at the port during the loading and unloading process.

The results of the study showed that the cause of laytime delays were loading and unloading equipment on damaged ships such as leaky grab cranes, less unloading equipment at ports and bad weather at ports. The efforts made by PT. Pelita Samudera Indonesia on loading and unloading activities can be optimal is to check the ship during loading and unloading, coordinate with stevedoring companies for completeness of land unloading equipment and Coordinate with parties in the field to monitor the weather situation at the port..

Keyword: Optimization, laytime, time charter

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PENGESAHAN	ii
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACTION	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Rumusan Masalah	7
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat Penelitian	8
1. Manfaat teoritis	8
2. Manfaat secara praktis	8
BAB II	9
KAJIAN TEORI	9
A. Deskripsi Teori.....	9
1. Pengertian Optimalisasi.....	9
2. Pengertian <i>Laytime</i>	10

3.	Pengertian Muat dan Bongkar	12
4.	Pengertian Bisnis <i>Time Charter</i>	14
B.	Kerangka Penelitian	17
	Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	19
	BAB III	Error! Bookmark not defined.
	METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A.	Metode Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B.	Tempat Penelitian	Error! Bookmark not defined.
C.	Sumber Data Penelitian	Error! Bookmark not defined.
1.	Data primer	Error! Bookmark not defined.
2.	Data Sekunder	Error! Bookmark not defined.
D.	Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
1.	Observasi	Error! Bookmark not defined.
2.	Metode Wawancara	Error! Bookmark not defined.
3.	Studi Dokumentasi	Error! Bookmark not defined.
E.	Instrumen Penelitian	Error! Bookmark not defined.
F.	Teknik Analisis Data Kualitatif	Error! Bookmark not defined.
1.	Reduksi Data	Error! Bookmark not defined.
2.	Penyajian Data	Error! Bookmark not defined.
3.	Penarikan Kesimpulan	Error! Bookmark not defined.
G.	Pengujian Keabsahan Data	Error! Bookmark not defined.
	BAB IV	Error! Bookmark not defined.
	HASIL PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A.	Gambaran Konteks Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B.	Deskripsi Data	Error! Bookmark not defined.
1.	PT. Pelita Samudera Indonesia	Error! Bookmark not defined.
	Gambar 4.1 Logo PT. Pelita Samudra Indonesia	Error! Bookmark not defined.

Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Pelita Samudera Indonesia.....	Error!
Bookmark not defined.	
Gambar 4.3 MV. <i>Golden destiny</i>	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.4 Grab yang rusak	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.5 Alat bongkar darat <i>hopper</i> beroperasi hanya satu.....	Error!
Bookmark not defined.	
Gambar 4.6 cuaca hujan saat kegiatan bongkar...	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.7 Berita Acara kerusakan <i>wire crane grab</i>	Error! Bookmark not defined.
defined.	
D. Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.8 <i>grab crane</i> bocor.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.9 Kegiatan bongkar dengan satu <i>hopper</i>	Error! Bookmark not defined.
defined.	
Gambar 4.10 <i>Grab crane</i> yang bocor dan rusak ...	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.11 <i>Grab crane</i> dapat digunakan setelah perbaikan	Error! Bookmark not defined.
not defined.	
Gambar 4.12 Pantauan cuaca di pelabuhan.....	Error! Bookmark not defined.
BAB V.....	20
SIMPULAN DAN SARAN	20
A. Kesimpulan	20
B. Keterbatasan Penelitian	20
C. Saran.....	21
DAFTAR PUSTAKA	22
DAFTAR LAMPIRAN	26
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	44

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian terdahulu.....	34
-------------------------------------	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Penelitian.....	19
Gambar 4.1	Logo PT. Pelita Samudra Indonesia Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.2	Struktur Organisasi PT. Pelita Samudra Indonesia Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.3	MV. Golden dsetiny Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.4	Grab yang rusak Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.5	Alat bongkar darat Hopper beroperasi satu Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.6	Cuaca hujan saat kegiatan bongkar Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.7	Berita acara kerusakan wire grab crane Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.8	<i>Grab crane</i> bocor Error! Bookmark not defined.	
Gambar 4.9	Kegiatan bongkar dengan satu hopper.....	49
Gambar 4.10	Grab Crane yang bocor dan rusak.....	50
Gambar 4.11	Grab crane dapat digunakan.....	51

Gambar 4.12 Pantauan cuaca di pelabuhan.....52



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *Ship Particullar* MV. Golden Destiny.....59

Lampiran 2 *Laytime Calculation Loading port* 60

Lampiran 3 *Laytime Calculation Discharge port.*..... 61

Lampiran 4 *Statement of fact* MV.Golden Destiny..... 64

Lampiran 5 *Stowage Plan* MV. Golden Destiny 68

Lampiran 6 Cuaca Hujan Saat Kegiatan Muat di Pelabuhan..... 69

Lampiran 7 Penambahan Alat Bongkar Darat 70

Lampiran 8 Penambahan Alat Bongkar Darat Excavator 71

Lampiran 9 Penambahan Alat Bongkar Darat Hopper 72

Lampiran 10 *Deliver Time Charter* MV.Golden Destiny 73

Lampiran 11 Pergantian *Grab Crane*..... 74



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kegiatan muat dan bongkar terdapat *laytime* yang merupakan rentan waktu yang terdapat kontrak perjanjian sewa yang diberikan kepada penyewa untuk melaksanakan kegiatan muat dan bongkar di pelabuhan, dermaga atau *jetty* memiliki fungsi penting dalam mendukung proses muat bongkar yang akan dilakukan kapal *laytime* dapat di mulai saat kapal belum melakukan aktifitas muat atau bongkar, *laytime* dapat dimulai setelah *notice of readiness* (NOR) dokumen yang berisi pernyataan dari nahkoda mengenai tanggal kapal tersebut sampai di Pelabuhan dan untuk melaksanakan aktivitas muat atau bongkar dari kapal yang siap untuk melaksanakan bongkar muat. tidak semua kapal yang sudah mendapat *notice of readiness* siap melaksanakan bongkar muat terdapat kendala yang harus dihadapi seperti cuaca yang buruk seperti, hujan, angin yang dapat mempengaruhi kapal saat akan sandar ke dermaga, kerusakan kapal mulai dari *crane* kapal yang rusak atau *grab crane* yang rusak dapat menghambat proses bongkar muat serta kendala yang ada dipelabuhan seperti alat bongkar yang jumlahnya terbatas atau rusak dan dari pihak trucking yang armadanya terbatas atau kurang. Dalam *laytime* menggunakan *notice of readiness* sebagai patokan dalam menentukan bahwa kapal tersebut siap untuk melakukan muat atau bongkar atau *statement of fact* yang merupakan laporan yang dikirimkan tiap hari yang berisi semua aktivitas kegiatan bongkar muat dari awal sampai

selesai kegiatan. Pada saat akan sandar kapal milik PT. Pelita Samudera Indonesia tidak semua kegiatan berjalan lancar terdapat kendala yang harus dihadapi seperti *crane* kapal yang mengalami kerusakan sehingga kapal hanya menggunakan beberapa *crane* untuk muat atau bongkar, alat bongkar muat seperti *hopper* dan *grab* yang tidak selalu lancar dalam proses bongkar muat serta cuaca yang buruk di pelabuhan tentunya hal itu berpengaruh dalam (*demmurage*).

Dalam arti biaya yang ditanggung oleh penyewa karena keterlambatan kapal saat kapal muat atau bongkar, *demmurage* sudah ada dalam kontrak SPAL, biaya denda keterlambatan tersebut dapat dibayarkan setelah bongkar muat selesai selesai atau dapat dibayarkan separuh, *demmurage* yang sudah tertera dalam SPAL dibayarkan sesuai kontrak yang telah disepakati antara pemilik kapal dan penyewa, kontrak surat perjanjian angkutan laut yang telah disepakati terdapat aturan yang yang harus ditaati kedua pihak yang sudah terikat dalam perjanjian penyewaan kapal, apabila ada pihak yang tidak membayar *demmurage* atau telat yang telah jatuh tempo dapat diproses hukum. Mengenai sewa *carter* terdapat sistem sewa yang digunakan yaitu *time charter* yang merupakan sistem *chaharter* berdasarkan waktu yang telah disepakati akan terbentuk setelah tawar menawar dalam pasaran *charter*, tinggi rendahnya sewa *charter* dipengaruhi oleh kebutuhan penyewa atas ruangan kapal yang akan digunakan dan kebutuhan pemilik atas muatan. skema penyewaan kapal *charter party* atau penyewaan kapal adalah dokumen kontraktual antara pemilik kapal yang setuju untuk menyewa kapal dan penyewa setuju untuk menyewa kapal

pada klausa-klausa tambahan hingga benar-benar memahaminya Berdasarkan Pasal 453 Ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dimana disebutkan bahwa :“Yang Kapal yang disewa dan kapal yang dicarter adalah (*time charter*) charter berdasarkan waktu yang sudah disepakati.

Voyage charter adalah sebuah kapal yang menyewa sebuah kapal untuk mengangkut sejumlah tertentu dari jenis kargo tertentu untuk satu atau lebih pelayaran tertentu yang membutuhkan kargo untuk dibongkar di pelabuhan tujuan tertentu. Dalam carter kapal berdasarkan waktu terdapat pada Pasal 453 KUHD yang berbunyi: Pencarteran sementara adalah suatu perjanjian oleh satu pihak penyewa untuk menyediakan kepada pihak lain penyewa suatu kapal tertentu dengan maksud untuk digunakan dalam pelayaran selama jangka waktu tertentu. untuk pembayaran suatu harga yang dihitung menurut jangka waktu jasa angkutan yang diberikan oleh pencarter kepada pencarter di atas kapal tertentu untuk jangka waktu tertentu. Perjalanan kapal dilakukan oleh nakhoda dan anak buah kapal yang disediakan oleh pemilik kapal. Sewa ditentukan setelah jangka waktu tertentu proporsional.

Dalam kesempatan penyewaan kapal yang dilakukan oleh pemilik kapal dan penyewa tersebut di dasarkan atas perjanjian antar dua perusahaan yaitu SPAL (Surat Perjanjian Angkutan Laut). SPAL tersebut berisi kesepakatan perjanjian antara pemilik kapal dan penyewa kapal dalam kontrak tersebut terdapat semua hal yang berkaitan dengan proses awal muat sampai bongkar dipelabuhan. dalam kontrak tersebut sudah tertera dengan ketentuan yang telah di sepakati dua perusahaan tersebut Dalam perkembangan industri yang semakin maju

moda transportasi sangat berpengaruh dan penting dalam mendukung kemajuan industri seperti transportasi laut yang merupakan faktor pendukung untuk pengiriman barang dengan menggunakan moda transportasi laut seperti kapal kargo yang dapat memasok kebutuhan logistik kesuatu daerah dalam negeri atau luar negeri, kapal kargo tersebut dapat memuat jenis muatan curah atau kargo seperti batu bara, semen curah, pasir, baja dan lain - lain. dengan adanya sarana pelabuhan dapat digunakan untuk muat atau bongkar muatan, tidak hanya sebagai tempat muat dan bongkar pelabuhan juga memiliki sebagai tempat untuk menunjang kegiatan ekspor maupun impor, kehadiran pelabuhan cukup berperan penting dalam mendukung pergerakan barang dan penumpang di dalam negeri, pelabuhan merupakan sarana utama untuk menghubungkan pulau-pulau Hal yang sama berlaku antar bangsa bagian penting dari keseluruhan proses perdagangan dan baik untuk perdagangan antar pulau internasional juga. Menurut UU No. 21 Tahun 1992 tentang perkapalan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan air Suatu lingkungan dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan suatu kegiatan ekonomi yang akan digunakan sebagai tempat berlabuh dan menaiki kapal untuk mengangkut penumpang ke pelabuhan tujuan, bongkar atau muat barang dengan fasilitas keamanan maritim atau kegiatan dan lokasi pendukung pelabuhan pergerakan di dalam dan di antara moda transportasi.

Perusahaan pelayaran selaku pemilik usaha yang bidang kegiatannya melayani pengangkutan muatan barang produksi dalam negeri atau luar negeri menyediakan kapal yang akan disewakan kepada penyewa kapal untuk

mengirimkan muatannya untuk palka yang digunakan sebagai ruang muatan kapal dalam kondisi yang baik dan tidak rusak tersebut harus benar benar siap digunakan untuk menunjang kegiatan pengiriman barang ke pelabuhan tujuan untuk muat atau bongkar, dalam hal itu perusahaan pelayaran selaku pemilik kapal harus menjamin jika kapal digunakan untuk mengirimkan barang agar tidak terjadi kendala saat kapal disewa kepada penyewa. PT. Pelita Samudera Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran. Seperti biasa perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang bergerak di jasa pengangkutan barang atau penumpang melalui laut dan mempunyai kapal dan sendiri atau disewakan ke pencharter kapal untuk mengirimkan barang ke Pelabuhan tujuan, sedangkan kapal yang dimiliki dari PT. Pelita Samudera Indonesia adalah kapal *bulk carrier* berbagai tipe dan tugboat tongkang. tidak semua kapal tersebut merupakan milik PT. Pelita Samudera Indonesia, terdapat kapal dengan sistem sewa atau kapal *charter*, yang melayani pengiriman barang seperti batu bara, pasir besi, semen *clinker* atau semen *bag*, pupuk urea *vertilizer*, pasir silika, produk besi *steel slab*. Kapal yang disewakan untuk melakukan muat dan bongkar seperti di Pelabuhan Teluk bayur, Bontang, Morowali, Kendari, Ciwandan, Manokwari, Batam, Surabaya dan PLTU yang ada di Indonesia untuk mengirimkan batu bara yang sangat penting untuk pembangkit listrik seperti PLTU Paiton, Pacitan, Cilacap sering sandar untuk bongkar muatan batu bara. Dalam hal itu Pelabuhan memiliki fungsi yang penting dalam mendukung proses muat dan bongkar, tidak hanya terdapat *jetty* atau dermaga yang penting untuk kapal sandar dengan memiliki sarana dan alat

bongkar yang baik maka proses muat dan bongkar akan berjalan lancar dan dari segi pendukung yang utama *trucking* yang disediakan oleh perusahaan angkutan yang menyediakan unitnya dipelabuhan untuk mengangkut barang yang akan dimuat atau bongkar. Dari diskripsi diatas penulis dapat melihat faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penyebab keterlambatan *laytime* muat dan bongkar di bisnis *time charter*, mulai dari faktor alam dan sumber daya manusia. Penulis melakukan observasi, wawancara, dan studi Pustaka tentang optimalisasi *laytime* muat dan bongkar di PT. Pelita Samudera Indonesia saat melakukan praktek darat oleh sebab itu penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **“Optimalisasi *laytime* muat dan bongkar di bisnis *time charter* di PT. Pelita Samudera Indonesia”**.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan inti yang di dapatkan dari pengalaman peneliti atau memalui pengetahuan yang di peroleh dari studi kepustakaan ilmiah (Moleong 2017:97). Penelitian ini di laksanakan di PT. Pelita Samudera Indonesia yang menjalankan bisnisnya pada bidang *charter* kapal, mulai dari tanggal 10 Agustus 2021 sampai dengan 4 Juli 2022. Fokus penelitian ini yaitu tentang optimalisasi *laytime* muat dan bongkar di bisnis *time charter* oleh PT. Pelita Samudera Indonesia.

C. Rumusan Masalah

Saat menulis makalah penelitian, merumuskan masalah adalah salah satu hal yang paling penting. Rumusan masalah memudahkan untuk menyelidiki dan menemukan jawaban. Berdasarkan pengalaman penelitian penulis dan latar belakang di atas, terdapat masalah yang dijadikan rumusan masalah dalam melakukan penelitian ini. Berikut rumusan masalahnya:

1. Apa penyebab keterlambatan *laytime* muat dan bongkar di bisnis *time charter* PT. Pelita Samudera Indonesia?
2. Apa upaya PT. Pelita Samudera Indonesia terhadap muat dan bongkar supaya dapat optimal?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui penyebab keterlambatan *laytime* muat dan bongkar di bisnis *time charter* PT. Pelita Samudera Indonesia.
2. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan PT. Pelita Samudera Indonesia terhadap kegiatan muat dan bongkar supaya dapat optimal.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian diharapkan akan memberikan manfaat dan menambah wawasan yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia pelayaran, dunia keilmuan, dan pengetahuan bagi individu, seperti:

1. Manfaat teoritis

- a. Menambah pengetahuan pembaca tentang penyebab keterlambatan *laytime* muat dan bongkar di bisnis *time charter* PT. Pelita Samudera Indonesia.
- b. Menambah pengetahuan pembaca tentang upaya yang dilakukan PT. Pelita Samudera Indonesia terhadap *laytime* muat dan bongkar supaya dapat optimal.

2. Manfaat secara praktis

- a. Untuk perusahaan PT. Pelita Samudera Indonesia dan perusahaan yang bergerak pada bidang bisnis charter kapal khususnya. Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat diterapkan dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan dan digunakan sebagai pertimbangan dalam penyelesaian setiap permasalahan yang terjadi saat keterlambatan *laytime* muat dan bongkar.
- b. Bagi pembaca Memberikan wawasan mengenai *laytime* yang masih baru dan sedikit diketahui kalangan umum, serta gambaran tentang kendala *laytime* muat dan bongkar beserta solusinya.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Pengertian Optimalisasi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (Depdikbud, 1995). Optimalisasi berasal dari kata optimal yang berarti terbaik, tertinggi, banyak optimalisasi juga diartikan ukuran sebagai semua kebutuhan agar dapat terpenuhi. melakukan yang terbaik, melakukan yang terbaik dan berguna untuk mengoptimalkan proses, suatu jalur, mengoptimalkan tindakan (melakukan yang terbaik, melakukan yang tertinggi, dll.), jadi optimalisasi adalah tindakan, proses atau metode dalam melakukan sesuatu (misalnya rencana, sistem atau keputusan) menjadi lebih lengkap, lebih fungsional atau lebih.

Menurut Poerdwadminta (Ali,2014:23) Pengertian optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai hasil sesuai harapan efektif dan efisien. sehingga kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan – kegiatan yang dilaksanakan.

Optimalisasi adalah usaha manusia untuk memperbaiki proses atau bekerja untuk meminimalkan kerugian atau memaksimalkan keuntungan guna mencapai tujuan dengan sebaik - baiknya, dalam batas tertentu (Pratama, 2013:6).

Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa optimalisasi adalah proses memperbaiki dan mengoptimalkan pekerjaan agar lebih sempurna, fungsional atau, mencari solusi terbaik dari berbagai masalah untuk mencapai tujuan dengan sebaik mungkin. menurut kriteria tertentu.

2. Pengertian Laytime

Menurut Adascalitei Oana dalam Buku *Legal Provisions On Laytime And Demurrage In Charterparties* (2013:18) Laytime adalah menentukan waktu dan jumlah hari secara langsung dengan perjanjian pada waktu periode waktu tertentu, cuaca buruk tidak termasuk dalam hitungan laytime karena dapat mempengaruhi proses muat atau bongkar. Laytime adalah perhitungan waktu yang dihitung dari proses sandar di dermaga dan bongkar muat kapal sampai dengan akhir proses bongkar muat. Menurut John Schocield dalam buku *Laytime and Demurrage Fourth Edition* (2000: 387) laytime adalah waktu yang disepakati antara para pihak dimana pemilik kapal menyiapkan kapal untuk kemungkinan bongkar muat tanpa biaya pengiriman.

Dalam perhitungan durasi ini dituliskan dalam kontrak dalam waktu tertentu dan klausul waktu berlayar sangat penting karena semua keterlambatan terkait pelayaran menjadi tanggung jawab pemilik kapal sepenuhnya. waktu pemilik kapal mengizinkan penyewa atau pengirim untuk memuat atau membongkar kargo. dapat dinyatakan dalam hari atau jam atau ton per hari. Periode pengecualian dapat diatur ke hari saat ini (hari kalender), hari kerja tidak termasuk hari minggu dan hari libur

pelabuhan, atau cuaca saat hari kerja tidak termasuk hari ketika cuaca buruk melanda saat kegiatan muat atau bongkar. Menurut The Delian Leto (1983:6) Pihak charter menyatakan pada pemakaian pelabuhan menjadi risiko pemilik dan biaya, dan waktu yang digunakan untuk tidak dihitung sebagai waktu awam. Ini untuk kepentingan penyewa. Namun, penyewa itu sudah menghabiskan semua hari awamnya sebelum pemilik kapal mulai meringankan kapal. Setelah laytime berakhir, klausul tersebut tidak memiliki aplikasi lebih lanjut dan Para penyewa bertanggung jawab atas seluruh waktu yang digunakan dalam keringanan, sehingga penyewa harus membayar demurrage kontrak dapat menetapkan bahwa jika pengangkut atau pengirim memuat atau membongkar lebih cepat dari yang ditetapkan maka berhak atas pembayaran insentif yang dikenal sebagai *despatch* yaitu namun, jika waktu bongkar atau muat terlalu lama, penyewa atau pengirim mungkin harus membayar denda yang disebut *demurrage*. Jika terjadi keterlambatan dalam kegiatan pemuatan, maka pemilik kapal atau penyewa harus membayar *overtime* yang disebut *demurrage* yang dibatasi oleh pelabuhan saat kegiatan muat atau bongkar berlangsung. adapun yang menyebabkan *laytime* menjadi terlambat seperti, adanya kerusakan di kapal atau kapal mengalami masalah, *grab crane* rusak yang menyebabkan kapal tidak siap untuk bongkar dipelabuhan hingga menimbulkan keterlambatan, palka yang tidak buka karena adanya kerusakan yang perlu ditangani, dari faktor cuaca juga dapat mempengaruhi *laytime* dapat menjadi terlambat mulai dari cuaca

hujan badai, dan angin kencang dan dari pelabuhan kurangnya alat yang memadai untuk muat atau bongkar muatan. tentunya dengan adanya hal itu dapat menjadi perhatian dari pemilik dan penyewa kapal agar dapat menyiapkan kapal dengan baik. untuk biaya ditagih kepada pihak tertentu (pemilik kapal atau pencarter kapal) dalam kontrak yang telah diatur sebelumnya.

3. Pengertian Muat dan Bongkar

Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dipelabuhan atau tempat lain sebagai tempat muat atau bongkar dengan tujuan untuk pengiriman barang. Bongkar muat adalah perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dan dapat juga digambarkan sebagai bongkar muat barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga barang yang telah dibongkar selanjutnya akan dibawa ke gudang atau sebaliknya dari gudang barang dibawa ke dermaga untuk dimuat ke kapal dengan tujuan untuk dikirimkan ke pelabuhan tujuan, dan penumpukan pada saat bongkar adalah kegiatan setelah bongkar muat barang dari kapal kemudian barang ditumpuk di gudang Pelabuhan untuk dikapal terlebih dahulu sebelum dikirim ke tempat tujuan. Menurut Amir, (2004:194), bongkar muat barang adalah pembongkaran barang dari geladak atau palka kapal dan letakkan di dermaga atau sebaliknya memuat dari dermaga atau tongkang dan dimuat dipalka atau di gudang menggunakan alat bantu derek kapal (memuat barang ekspor). Menurut Amir (2004:198), bongkar muat langsung ke atas truk atau kapal adalah pekerjaan bongkar loop atau jaring

di lambung kapal kendaraan ke dermaga atau palka, termasuk menumpuk atau memadatkan kendaraan di atas tongkang atau sebaliknya, mengangkat tumpukan pada kendaraan atau tongkang dan gunakan dalam ransel atau jala itu untuk bekerja.

Ada kategori alat yang digunakan menurut kepentingan yaitu:

- a. Menurut DR. D.A. Lasse, S.H (2013:98), dalam penanganan bongkar muat container di perlukan alat – alat khusus yang dapat mengangkat barang berat. Alat tersebut berguna untuk mengangkat container dari ukuran 20 feet sampai 40 feet. Peralatan yang digunakan untuk muat dan bongkar peti kemas dan general cargo di Pelabuhan terminal peti kemas meliputi *Ship To Shore (STS) Container Crane (CC)*, *Rail Mounted Gantry Crane (RMGC) RTG*, *Reach stacker*, *Top Loader*, *HMC*, *Head Truck*. *Forklift*.
- b. Peralatan bongkar muat yang digunakan untuk muat atau bongkar muatan curah. jenis peralatan yang digunakan dalam bongkar muat muatan curah *hopper* alat yang berbentuk corong yang digunakan untuk membongkar muatan dari kapal yang dibawahnya sediakan truk, Menurut www.pengadaanbarang.co.id Hopper adalah bejana atau wadah yang saluran masuknya berada di atas dan mempunyai lubang di bagian bawah untuk saluran keluar. Alat ini dapat dijumpai di tempat-tempat konstruksi, industri hingga pertambangan untuk memudahkan transportasi bahan baku conveyor alat otomatis yang menyalurkan muatan curah dari kapal menuju tempat penyimpanan

harbour mobile crane (HMC) jenis crane yang digunakan untuk membongkar muatan curah, padat dan general cargo. dari jenis peralatan masing masing kegiatan bongkar muat mempunyai tambahan peralatan yang digunakan saat pengoperasian kegiatan bongkar muat. dalam membongkar barang kargo alat yang digunakan disamping yang disebutkan diatas masih juga diperlukan tambahan alat. dalam aktifitasnya seperti tali baja, tali rami manila, palet, kayu balok, demikian pula untuk pembongkaran barang curah maupun container memerlukan tambahan peralatan atau alat bantu yang dapat digunakan sesuai kebutuhan menurut kondisi dan keadaan saat kegiatan muat dan bongkar.

4. Pengertian Bisnis *Time Charter*

Pengertian *charter* kapal adalah sistem penyewaan kapal dengan kontrak transportasi atau Sewa Kapal dengan dokumen kontrak antara pemilik kapal yang setuju untuk menyewa kapalnya dan penyewa yang setuju untuk menyewa kapal. Berdasarkan Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 453 Ayat (1) berisi tentang : “Yang diartikan dengan mencarterkan kapal (*vervrachten*) dan mencarter atau menyewa kapal (*bevrachten*) ialah pencarteran menurut waktu (*carter waktu*) dan pencarteran menurut perjalanan dalam tujuan yang ditujuan untuk muat dan bongkar (*carter perjalanan*)”

Berdasarkan undang – undang Pasal 453 KUHD yang berisi carter kapal berdasarkan waktu yaitu: “Pencarteran waktu adalah suatu

perjanjian dengan mana salah satu pihak (penyewa) melakukan untuk waktu tertentu dengan menyewakan kepada pihak lain (penyewa) suatu kapal tertentu dengan maksud untuk menggunakan kapal tersebut dalam pelayaran untuk pengiriman barang, pihak yang terakhir. harga dihitung menurut durasinya atau berdasarkan waktu kapal tersebut di sewa. jasa angkutan yang disediakan oleh penyewa kapal untuk pencarter di atas kapal oleh pemilik kapal untuk waktu tertentu. Sewa ditentukan secara pro rata setelah jangka waktu tertentu. Perjalanan kapal dilakukan oleh nakhoda serta anak buah kapal serta kesiapan dan kelengkapan kapal tersebut telah memenuhi standart bahwa siap digunakan untuk pengiriman barang yang disediakan oleh pemilik kapal. biaya sewa ditentukan sesuai waktu tertentu sesuai kesepakatan yang disepakati oleh pemilik dan penyewa kapal.

Dalam Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) tentang penyewaan kapal yang menjelaskan yaitu:

- a. Dalam kesepatan sewa kapal berdasarkan waktu, dalam hal ini seluruh ruangan palka kapal yang akan digunakan untuk muat muatan akan diserahkan kepada penyewa yang telah bertanggung jawab atas kapal yang telah disewa, sebagaimana dinyatakan dalam pasal 518 (a).
- b. Selaku pemilik kapal yang akan menyewakan kapal, harus menyampaikan data kapal berupa ukuran dan kapasitas daya muat kapal yang sebenarnya kepada penyewa pada waktu negosiasi penyewaan kapal atau sebelum kapal diserahkan kepada penyewa

bahwa kapal tersebut sudah siap dan layak muat dan bongkar untuk digunakan untuk pengiriman barang. Jika tidak, akan menimbulkan pengurangan atau pemotongan uang sewa kapal secara proposional dan pemilik kapal wajib mengganti kerugian yang disebabkan oleh penyampaian data yang tidak benar atau tidak sesuai yang ada dalam kapal tersebut pasal 518 (b).

- c. Pada aturan dalam kesepakatan, nakhoda dan anak buah kapal, sebatas hal-hal yang diperjanjikan, wajib mentaati peraturan yang diberikan oleh penyewa. dalam batas-batas yang ditetapkan oleh perjanjian penyewaan kapal, nakhoda harus taat kepada aturan yang berlaku yang diberikan oleh penyewa kapal dalam hal - hal penerimaan, pengangkutan dan penyerahan muatan. nahkoda selaku pimpinan diatas kapal bertanggung jawab atas nama penyewa kapal, kecuali penyewa telah menugaskan pada orang lain untuk mengoperasikan kapal. namun demikian, penyewa tidak dapat menuntut agar kapal memuat muatan atau membongkar muatan dan lain sebagainya atau melakukan perjalanan ke Pelabuhan muat dan bongkar atau ketempat - tempat yang tidak dapat dicapainya (pasal 518 e).
- d. Ketentuan yang terdapat dalam pasal 518 berlaku pada kapal berbendera Indonesia yang sedang berlayar menuju ke Pelabuhan tujuan, walaupun tempat terjadinya perjanjian diluar Indonesia (pasal 518 g).

Dari penjelasan tersebut dapat diketahui tentang *time charter* yaitu penyewaan kapal berdasarkan waktu periode tertentu yang telah dinegosiasi dan disepakati oleh pemilik kapal dan penyewa kapal, maka dari hasil kesepakatan tersebut harus tertera dalam surat angkutan perjanjian laut (SPAL) yang berisi ketentuan dan prosedur tentang penyewaan kapal berdasarkan waktu.

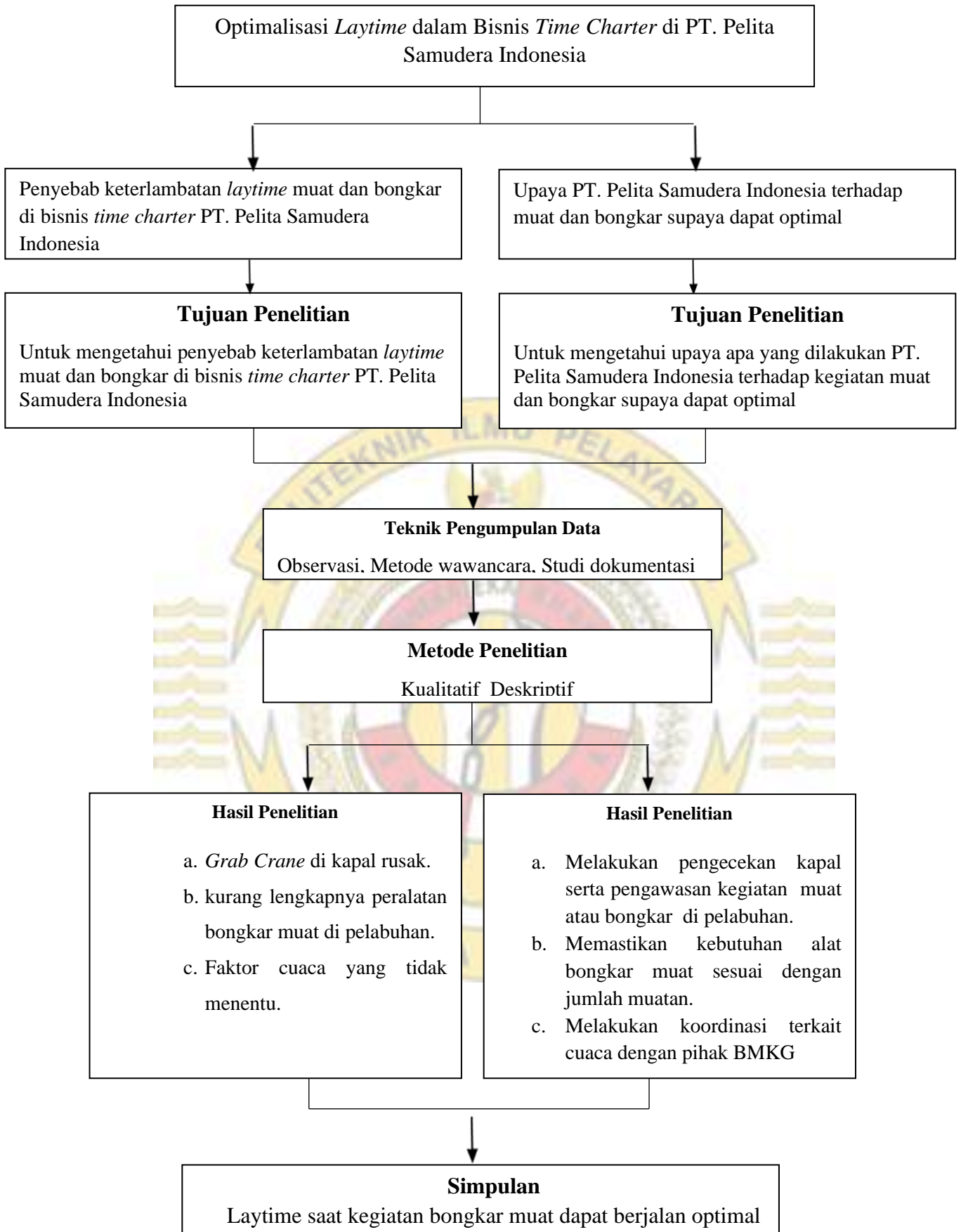
Pada penyewaan kapal dengan *time charter* ini, operator atau pemilik kapal bertanggung jawab atas pelayanan pengiriman muatan ke Pelabuhan tujuan untuk muat dan bongkar muatan pada trip atau waktu tertentu lewat nahkoda dan kru kapal yang telah mendapatkan kepercayaan dari pemilik kapal untuk mengirimkan muatan ke pelabuhan tujuan dengan selamat dan dalam kondisi yang baik. serta untuk biaya *cleaning* palka saat membersihkan sisa muatan dipalka, asuransi kapal, biaya perbaikan kapal seperti adanya kerusakan *crane*, *grab* atau saat rusak, minyak dan biaya yang lain ditanggung oleh operator pemilik kapal saat kapal disewa. untuk tanggung jawab penyewa dibebankan untuk membayar biaya bongkar muat saat dipelabuhan, biaya bahan bakar saat bunker pengisian bahan bakar, biaya air minum atau air tawar yang dibeli dari pelabuhan, biaya saat sandar di pelabuhan muat atau bongkar dan biaya yang lain.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian adalah sebuah model pemaknaan dari konsep yang digunakan, sehingga memudahkan peneliti dalam menggunakan konsep tersebut di lapangan perihal tentang bagaimana teori berhubungan

dengan faktor-faktor yang telah diidentifikasi sebagai faktor penting. Dari sini dapat kita simpulkan bahwa kerangka berpikir adalah pemahaman yang menjadi dasar bagi pemahaman-pemahaman lain, pemahaman yang menjadi dasar dan menjadi dasar dari setiap pemikiran atau seluruh proses penelitian (Sugiyono, 2018:60) Dalam penganalisaan masalah yang akan dibahas dan supaya susunan pemahaman penelitian ini dapat dipahami secara sistematis serta mudah untuk dimengerti, maka dibuatlah kerangka penelitian.





Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dengan judul “OPTIMALISASI *LAYTIME* DALAM BISNIS *TIME CHARTER* DI PT. PELITA SAMUDERA INDONESIA” maka peneliti memberikan simpulan sebagai berikut:

1. Penyebab keterlambatan *laytime* muat dan bongkar di bisnis *time charter* PT. Pelita Samudera Indonesia.
 - a. *Grab Crane* di kapal rusak.
 - b. kurang lengkapnya peralatan bongkar muat di pelabuhan.
 - c. Faktor cuaca yang tidak menentu.
2. Upaya yang dilakukan PT. Pelita Samudera Indonesia terhadap kegiatan muat dan bongkar supaya dapat optimal.
 - a. Melakukan pengecekan kapal serta pengawasan kegiatan muat atau bongkar di pelabuhan.
 - b. Memastikan kebutuhan alat bongkar muat sesuai dengan jumlah muatan.
 - c. melakukan koordinasi terkait cuaca dengan pihak BMKG.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama penelitian, terdapat keterbatasan yang penulis alami. Hal ini diharapkan dapat menjadi pembelajaran bagi penulis yang akan melaksanakan penelitian yang akan datang. Adapun keterbatasan dalam penelitian ini adalah:

1. Kontak personal langsung, dalam proses pengumpulan data, terjadi kontak langsung antara peneliti dengan subjek yang harus di pelajari.
2. Dalam penelitian data ini bersifat deskriptif, data penelitian berupa cerita naratif, penurutan informan, dokumen-dokumen pribadi, seperti foto, dan cerita pribadi.
3. Ruang lingkup yang digunakan dalam penelitian hanya mencakup satu perusahaan yang ruang lingkungnya tidak terlalu besar dan luas, sehingga hasil penelitian tidak bisa digeneralisasikan yang lebih luas.

C. Saran

Berdasarkan hasil simpulan, maka peneliti dapat memberikan saran sebagai berikut :

1. PT. Pelita Samudera Indonesia selaku perusahaan *shipping charter* dan salah satunya perusahaan charter yang berada di Jakarta, harus meningkatkan kualitas pelayanan, pengawasan, pengecekan rutin dikapal seperti *grab crane* yang digunakan untuk bongkar muat.
2. PT. Pelita Samudera Indonesia, melakukan koordinasi terlebih dahulu dengan perusahaan bongkar muat dapat melakukan pertemuan perihal kesiapan memastikan kebutuhan alat bongkar muat sesuai dengan jumlah muatan serta melakukan koordinasi terkait cuaca dengan pihak BMKG.

DAFTAR PUSTAKA

- Amir, M. . (2004). *Strategi Memasuki Pasar Ekspor*. Jakarta: PPM.
- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Czernis, M. (2018). The Selected Aspects of The Calculation of Laytime – Reachable On Arrival. *Maritime Law*, 34.
- Darmadi. (2017). *Pengembangan Metode Pembelajaran dalam Dinamika Belajar Siswa*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Depdikbud. (1995). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Hadjar, I. (2016). *Dasar-Dasar Penelitian Kuantitatif dalam Pendidikan*. Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia.
- Indonesia. (2017). *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Tentang Pencarteran Kapal* (1 ed.; S. Raharjo, Ed.). Jakarta: Penerbit Bhuana Ilmu Populer. Diambil dari <https://jdih.kemenkeu.go.id/fulltext/1847/23tahun~1847stbl.htm>
- Manzano, S. F. (2021). *The NYPE 2015 Time Charter Party. Bachelor's Final Degree Project. Barcelona School of Nautical Studies Universitat Politècnica de Catalunya*. (Universitat Politècnica De Catalunya Barcelonatech). Universitat Politècnica De Catalunya Barcelonatech. Diambil dari <http://hdl.handle.net/2117/340692>
- Maritim World. (2013). *Charter Party dan Standar Perjanjian Penyewaan Kapal*.

Diambil dari <https://www.maritimeworld.web.id/2013/11/Charter-Party-Dan-Standar-Perjanjian-Penyewaan-Kapal.html>.

Melyza. (2021). Lima Jenis Instrumen Penelitian dan Pengertian Instrumen Penelitian Menurut Para Ahli. Diambil 12 Februari 2023, dari <https://www.melykuliner.com/2021/01/5-jenis-instrumen-penelitian-dan.html>.

Mingseli.id. (2020). Delapan Pengertian Optimalisasi Menurut Para Ahli. Diambil 2 Februari 2023, dari <https://www.mingseli.id/2020/11/pengertian-optimalisasi-menurut-para-ahli.html>

Moleong, L. J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Notoatmodjo, S. (2010). *Metode Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.

Oana, A. (2012). Legal Provisions on Laytime and Demurrage in Charterparties. *Proquest Education Journal*, 13(18), 13–16.

Purba, R. (1981). *Carter Kapal*. Jakarta: Terbit Bhratara Karya Aksara.

Poerwadarminta, W. (2002). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

Pratama, A. R. (2013). *Optimalisasi Keselamatan Crew Kapal dalam Proses Kerja Jangkar di AHTS Amber*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.

Salma. (2022). Instrumen Observasi: Pengeritain, Macam, Langkah, dan Contohnya.

- Sanjaya, A. (2011). *Model-Model Pembelajaran*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Shipshapp. (2020). Sistem Penyewaan Kapal. Diambil 28 Maret 2023, dari <https://shipsapp.co.id/Artikel/sistem-penyewaan-kapal.html>.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (3 ed.). Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmadinata. (2020). *Metode penelitian pendidikan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Suryabrata, S. (2008). *Metode Penelitian*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Umar, H. (2013). *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Widoyoko, E. P. (2014). *Penilaian Hasil Pembelajaran Di Sekolah* (Edisi Revi). Jakarta: Pustaka Belajar.
- Winartha, I. M. (2006). *Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Gaha Ilmu.
- Yusuf, A. M. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif & Penelitian Gabungan*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Zakky. (2020). Pengertian Instrumen Penelitian Menurut Paha Ahli dan Secara Umum. Diambil 12 April 2023, dari

<https://www.zonareferensi.com/pengertian-instrumen-penelitian/>.

Zuldafrial. (2012). *Penelitian Kualitatif*. Surakarta: Yuma Pustaka.



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

SHIP PARTICULAR



Ship Operator : PT Pelita Samudera Indonesia



Ship Owner : PT Asia Mulla Transpasifik


SHIP PARTICULAR

◆ MV GOLDEN DESTINY ◆

BUILDER	: IMABARI SHIP BUILDING CO. Ltd JAPAN
YEAR BUILD	: 2001
NATIONALITY	: INDONESIA
PORT OF REGISTRY	: BELAWAN
CLASS	: NK
TYPE	: BULK CARRIER
OWNER	: PT AMT
OPERATOR	: PT PELITA SAMUDERA INDONESIA
IMO NO	: 9252046
G R T	: 17.925 T
N R T	: 10.498 T
D W T (Summer)	: 28.323 T
LENGTH OVERALL (LOA)	: 169,26 Meters
LENGTH (B/P)	: 160,40 Meters
DEPTH (MLD)	: 13,60 Meters
BREADTH (MLD)	: 27,20 Meters
MAIN ENGINE	: MITSUI – MAN B&W 6S50MC 5850 KW
PROPELLER	: AEROFIL 4 BLADES, SOLID, FIX PITCH , RIGHT HANDED
AUXILIARY ENG	: YANMAR 6N-18L-LV x 3 SET
HATCH COVER	: FOLDING TYPE WATERTIGHT STEEL
CARGO HOLD NO.	: FIVE (5)
CRANE	: SWL 30 T – 22 M – 8 M
GRAB CAP	: 10 CBM

LAMPIRAN 2

LAYTIME CALCULATION LOADING PORT

		admin@psindo.co.id 021 - 29398780 GKM Green Tower 18 Floor Unit 1805A-5 Jl. TB Simatupang Kav. 89G, Kel. Kebogusan, Kec Pa. Minggu Jakarta Selatan 12520 DKI Jakarta				
Vessel	: MV. GOLDEN DESTINY					
Charterer	: PT. MEGAPATRA SAMUDERA INDONESIA					
Ship Owner	: PT. PELITA SAMUDERA INDONESIA					
SPAL No	: 001/PSI-MSVCOM-MW/2022					
Contract Terms	: Short Terms					
Loading Port	: Cwandan					
Loading rate	: 5000					
Notice of Readiness	: ATDN SHINC					
Turn Time	: 12 Hours after NOR & SSHINC					
Demurrage	: Rp 100.000.000					
Despatch	: Rp 50.000.000					
Cargo	: cement bag					
BL (in MT)	: 27.000					
Day(s) allowed	: 5,4					
Time Sheet loading						
Activity	Date & Time					
NOR Re-Tendered	08/02/2022 23:00					
NOR Accepted	as per charter party					
Lay time start	09/02/2022 11:00					
Commenced load	13/02/2022 22:00					
Completed load	18/02/2022 17:30					
Lay time - Daily Break up stoppage						
Time start	Time end	Percent to count	Stoppage remark	Time used	Net day	day left (days exceed) - Net Laytime
09/02/2022 11:00	13/02/2022 22:00	100%	waiting loading	107:00:00	4,458	0,9417
13/02/2022 22:00	14/02/2022 00:00	100%	loading	2:00:00	4,542	0,8583
14/02/2022 00:00	14/02/2022 06:30	100%	loading	6:30:00	4,813	0,5875
14/02/2022 06:30	14/02/2022 10:50	0%	rainy	0:00:00	4,813	0,5875
14/02/2022 11:00	15/02/2022 00:00	100%	loading	13:00:00	5,354	0,0458
15/02/2022 00:00	15/02/2022 06:10	100%	loading	6:10:00	5,611	-0,2111
15/02/2022 06:10	15/02/2022 07:00	100%	break	0:50:00	5,646	-0,2458
15/02/2022 07:00	15/02/2022 18:15	100%	loading	11:15:00	6,115	-0,7146
15/02/2022 18:15	15/02/2022 18:30	100%	break	0:15:00	6,125	-0,7250
15/02/2022 18:30	15/02/2022 19:50	100%	loading	1:20:00	6,181	-0,7806
15/02/2022 19:50	15/02/2022 21:45	0%	rainy	0:00:00	6,181	-0,7806
15/02/2022 21:45	16/02/2022 00:00	100%	loading	2:15:00	6,274	-0,8743
16/02/2022 00:00	16/02/2022 14:00	100%	loading	14:00:00	6,658	-1,4576
16/02/2022 14:00	16/02/2022 15:30	0%	rainy	0:00:00	6,658	-1,4576
16/02/2022 15:30	16/02/2022 17:30	100%	loading	2:00:00	6,941	-1,5410
16/02/2022 17:30	16/02/2022 21:00	0%	rainy	0:00:00	6,941	-1,5410
16/02/2022 21:10	17/02/2022 00:00	100%	loading	2:50:00	7,059	-1,6590
17/02/2022 00:00	17/02/2022 04:05	100%	loading	4:05:00	7,229	-1,8292
17/02/2022 04:10	17/02/2022 07:55	0%	rainy	0:00:00	7,229	-1,8292
17/02/2022 07:55	18/02/2022 00:00	100%	loading	16:05:00	7,899	-2,4993
18/02/2022 00:00	18/02/2022 05:50	100%	loading	5:50:00	8,142	-2,7424
18/02/2022 06:00	18/02/2022 13:30	0%	rainy	0:00:00	8,142	-2,7424
18/02/2022 13:30	18/02/2022 17:30	100%	loading,complete loading	4:00:00	8,309	-2,9090
Demurrage:					-2,909	
Demurrage rate :				Rp	100.000.000	
Demurrage Total :				-Rp	290.900.000	

LAMPIRAN 3

LAYTIME CALCULATION DISCHARGE PORT



**PELITA SAMUDERA
INDONESIA**

admin@psindo.co.id
021 - 29398780

GKM Green Tower 18 Floor Unit 1805A
Jl. TB Simatupang Kav. 89G, Kel. Kebagusan,
Kec Ps. Minggu Jakarta Selatan 12520
DKI Jakarta

Lay time calculation at Discharge Port

Vessel : MV. GOLDEN DESTINY
Charterer : PT. MEGAPATRA SAMUDERA INDONESIA
Ship Owner : PT. PELITA SAMUDERA INDONESIA
SPAL No : 001/PSI-MSVCOM-MW/2022
Contract Terms : Short Terms
Discharge Port : Bahudopi
Disch rate : 5000
Notice of Readiness : ATDN SHINC
Turn Time : 12 Hours after NOR & SSHINC
Demurrage Rp 100.000.000
Despatch Rp 50.000.000
Cargo : cement bag
BL (in MT) : 27.000
Day(s) allowed : 5,4

Time Sheet loading

Activity	Date & Time
NOR Re-Tendered	24/02/2022 12:30
NOR Accepted	as per charter party
Lay time start	25/02/2022 00:30
Commenced load	26/02/2022 19:20
Completed load	08/03/2022 13:40

Lay time - Daily Break up stoppage

Time start	Time end	Percent to count	Stoppage remark	Time used	Nett day	day left (days exceed) - Nett Laytime
25/02/2022 00:30	26/02/2022 19:20	100%	waiting loading	42:50:00	1,785	3,6153
26/02/2022 19:20	26/02/2022 23:30	100%	loading	4:10:00	1,958	3,4417
26/02/2022 23:30	27/02/2022 00:00	100%	break	0:30:00	1,979	3,4208
27/02/2022 00:00	27/02/2022 01:55	100%	unloading	1:55:00	2,059	3,3410
27/02/2022 01:55	27/02/2022 02:25	0%	rainy	0:00:00	2,059	3,3410
27/02/2022 02:25	27/02/2022 06:30	100%	unloading	4:05:00	2,229	3,1708
27/02/2022 06:30	27/02/2022 07:00	100%	break	0:30:00	2,250	3,1500
27/02/2022 07:00	27/02/2022 11:30	100%	unloading	4:30:00	2,437	2,9625
27/02/2022 11:30	27/02/2022 12:00	100%	break	0:30:00	2,458	2,9417
27/02/2022 12:00	27/02/2022 18:40	100%	unloading	6:40:00	2,736	2,6639
27/02/2022 18:40	27/02/2022 19:00	100%	break	0:20:00	2,750	2,6500
27/02/2022 19:00	27/02/2022 23:30	100%	unloading	4:30:00	2,937	2,4625
27/02/2022 23:30	28/02/2022 00:00	100%	break	0:30:00	2,958	2,4417
28/02/2022 00:00	28/02/2022 06:30	100%	unloading	6:30:00	3,229	2,1708
28/02/2022 06:30	28/02/2022 07:00	100%	break	0:30:00	3,250	2,1500
28/02/2022 07:00	28/02/2022 11:30	100%	unloading	4:30:00	3,437	1,9625
28/02/2022 11:30	28/02/2022 12:00	100%	break	0:30:00	3,458	1,9417
28/02/2022 12:00	28/02/2022 18:00	100%	unloading	6:00:00	3,708	1,6917
28/02/2022 18:00	28/02/2022 19:25	0%	rainy	0:00:00	3,708	1,6917
28/02/2022 19:25	28/02/2022 22:30	100%	unloading	3:05:00	3,837	1,5632
28/02/2022 22:30	28/02/2022 23:30	0%	rainy	0:00:00	3,837	1,5632
28/02/2022 23:30	01/03/2022 00:00	100%	break	0:30:00	3,858	1,5424
01/03/2022 00:00	01/03/2022 01:40	100%	unloading	1:40:00	3,927	1,4729
01/03/2022 01:40	01/03/2022 02:50	0%	rainy	0:00:00	3,927	1,4729
01/03/2022 02:50	01/03/2022 06:30	100%	unloading	3:40:00	4,080	1,3201
01/03/2022 06:30	01/03/2022 07:00	100%	break	0:30:00	4,101	1,2993
01/03/2022 07:00	01/03/2022 11:30	100%	unloading	4:30:00	4,288	1,1118
01/03/2022 11:30	01/03/2022 12:00	100%	break	0:30:00	4,309	1,0910
01/03/2022 12:00	01/03/2022 18:30	100%	unloading	6:30:00	4,580	0,8201
01/03/2022 18:30	01/03/2022 19:00	100%	break	0:30:00	4,601	0,7993
01/03/2022 19:00	01/03/2022 23:30	100%	unloading	4:30:00	4,788	0,6118



**PELITA SAMUDERA
INDONESIA**

admin@psindo.co.id
021 - 29398780

GKM Green Tower 18 Floor Unit 1805A-3,
Jl. TB Simatupang Kav. 89G, Kel. Kebagusan,
Kec Pa. Minggu Jakarta Selatan 12520
DKI Jakarta

01/03/2022 23:30	02/03/2022 00:00	100%	break	0.30.00	4,809	0,5910
02/03/2022 00:00	02/03/2022 02:40	100%	unloading	2:40.00	4,920	0,4799
02/03/2022 02:40	02/03/2022 03:40	0%	rainy	0:00.00	4,920	0,4799
02/03/2022 03:40	02/03/2022 05:00	100%	unloading	1:20.00	4,976	0,4243
02/03/2022 05:00	02/03/2022 06:30	0%	rainy	0:00.00	4,976	0,4243
02/03/2022 06:30	02/03/2022 07:00	100%	break	0:30.00	4,997	0,4035
02/03/2022 07:00	02/03/2022 11:30	100%	unloading	4:30.00	5,184	0,2160
02/03/2022 11:30	02/03/2022 12:00	100%	break	0:30.00	5,205	0,1951
02/03/2022 12:00	02/03/2022 18:20	100%	unloading	6:20.00	5,469	-0,0687
02/03/2022 18:20	02/03/2022 20:00	0%	rainy	0:00.00	5,469	-0,0687
02/03/2022 20:00	02/03/2022 20:50	100%	unloading	0:50.00	5,503	-0,1035
02/03/2022 20:50	02/03/2022 23:30	0%	rainy	0:00.00	5,503	-0,1035
02/03/2022 23:30	03/03/2022 00:00	100%	break	0:30.00	5,524	-0,1243
03/03/2022 00:00	03/03/2022 06:30	100%	unloading	6:30.00	5,795	-0,3951
03/03/2022 06:30	03/03/2022 07:00	100%	break	0:30.00	5,816	-0,4160
03/03/2022 07:00	03/03/2022 23:30	100%	unloading	16:30.00	6,503	-1,1035
03/03/2022 23:30	04/03/2022 00:00	100%	break	0:30.00	6,524	-1,1243
04/03/2022 00:00	04/03/2022 06:30	100%	unloading	6:30.00	6,795	-1,3951
04/03/2022 06:30	04/03/2022 07:00	100%	break	0:30.00	6,816	-1,4160
04/03/2022 07:00	04/03/2022 13:30	100%	unloading	6:30.00	7,087	-1,6868
04/03/2022 13:00	04/03/2022 18:30	0%	rainy	0:00.00	7,087	-1,6868
04/03/2022 18:30	04/03/2022 19:00	100%	break	0:30.00	7,108	-1,7076
04/03/2022 19:00	04/03/2022 21:35	0%	rainy	0:00.00	7,108	-1,7076
04/03/2022 21:35	04/03/2022 22:25	100%	unloading	0:50.00	7,142	-1,7424
04/03/2022 22:35	08/03/2022 23:30	0%	rainy	0:00.00	7,142	-1,7424
04/03/2022 23:30	05/03/2022 00:00	100%	break	0:30.00	7,163	-1,7632
05/03/2022 00:00	05/03/2022 00:20	0%	rainy	0:00.00	7,163	-1,7632
05/03/2022 00:20	05/03/2022 06:30	100%	unloading	6:10.00	7,420	-2,0201
05/03/2022 06:30	05/03/2022 07:00	100%	break	0:30.00	7,441	-2,0410
05/03/2022 07:00	05/03/2022 11:30	100%	unloading	4:30.00	7,628	-2,2285
05/03/2022 11:30	05/03/2022 12:00	100%	break	0:30.00	7,649	-2,2493
05/03/2022 12:00	05/03/2022 18:30	100%	unloading	6:30.00	7,920	-2,5201
05/03/2022 18:30	05/03/2022 19:00	100%	break	0:30.00	7,941	-2,5410
05/03/2022 19:00	05/03/2022 23:30	100%	unloading	4:30.00	8,128	-2,7285
05/03/2022 23:00	06/03/2022 00:00	100%	break	1:00.00	8,170	-2,7701
06/03/2022 00:00	06/03/2022 06:30	100%	unloading	6:30.00	8,441	-3,0410
06/03/2022 06:30	06/03/2022 07:00	100%	break	0:30.00	8,462	-3,0618
06/03/2022 07:00	06/03/2022 11:30	100%	unloading	4:30.00	8,649	-3,2493
06/03/2022 11:30	06/03/2022 12:00	100%	break	0:30.00	8,670	-3,2701
06/03/2022 12:00	06/03/2022 17:30	100%	unloading	5:30.00	8,899	-3,4993
06/03/2022 17:30	06/03/2022 18:30	0%	rainy	0:00.00	8,899	-3,4993
06/03/2022 18:30	06/03/2022 19:00	100%	break	0:30.00	8,920	-3,5201
06/03/2022 19:00	06/03/2022 23:30	0%	rainy	0:00.00	8,920	-3,5201
06/03/2022 23:30	07/03/2022 00:00	100%	break	0:30.00	8,941	-3,5410
07/03/2022 00:00	07/03/2022 04:55	0%	rainy	0:00.00	8,941	-3,5410
07/03/2022 04:55	07/03/2022 06:30	100%	unloading	1:35.00	9,007	-3,6069
07/03/2022 06:30	07/03/2022 07:00	100%	break	0:30.00	9,028	-3,6278
07/03/2022 07:00	07/03/2022 11:30	100%	unloading	4:30.00	9,215	-3,8153
07/03/2022 11:30	07/03/2022 12:00	100%	break	0:30.00	9,236	-3,8361
07/03/2022 12:00	07/03/2022 15:35	100%	unloading	3:35.00	9,385	-3,9854
07/03/2022 15:35	07/03/2022 18:30	0%	rainy	0:00.00	9,385	-3,9854

07/03/2022 18:30	07/03/2022 19:00	100%	break	0:30:00	9,406	-4,0062
07/03/2022 19:00	07/03/2022 19:30	0%	rainy	0:00:00	9,406	-4,0062
07/03/2022 19:30	07/03/2022 22:55	100%	unloading	3:25:00	9,549	-4,1486
07/03/2022 22:55	07/03/2022 23:30	0%	rainy	0:00:00	9,549	-4,1486
07/03/2022 23:30	08/03/2022 00:00	100%	break	0:30:00	9,569	-4,1694
08/03/2022 00:00	08/03/2022 02:40	100%	unloading	2:40:00	9,681	-4,2806
08/03/2022 02:40	08/03/2022 03:30	0%	rainy	0:00:00	9,681	-4,2806
08/03/2022 03:30	08/03/2022 06:30	100%	unloading	3:00:00	9,806	-4,4056
08/03/2022 06:30	08/03/2022 07:00	100%	break	0:30:00	9,826	-4,4264
08/03/2022 07:00	08/03/2022 11:30	100%	unloading	4:30:00	10,014	-4,6139
08/03/2022 11:30	08/03/2022 12:00	100%	break	0:30:00	10,035	-4,6347
08/03/2022 12:00	08/03/2022 13:40	100%	unloading	1:40:00	10,104	-4,7042

-4,7042
Rp 100.000.000

LAMPIRAN 4

STATEMENT OF FACT MV. GOLDEN DESTINY

STEVEDORING COMPANY
PT. LINGKAR SAMUDRA BAROKAH
 Jl. Raya Anyer KM. 11 No. 06 Umbul Jabar,
 Kel. Kepuh Kec. Ciwandan Kota Cilegon - Banten 42446
 Telp/Fax. (0254) 7960466 Email : lingkarsamudrabarokah@yahoo.com

Page No. : 1

STATEMENT OF FACT


MV / MS : **MV. GOLDEN DESTINY**.....
 Berthed : **FEBRUARY 13 2022 AT 18.12 HRS**.....
 Comm Loading / Discharging : **FEBRUARY 13 2022 AT 22.15 HRS**.....
 Compl Loading / Discharging :
 Loading / Discharging Port : **CIWANDAN/ MOROWALI**.....


Date	Gangs	Time	Loading / Discharging			REMARKS
			Pkgs	Tonnage		
13-Feb-22		07.00-15.00	0	0,000	MT	FEBRUARY 13 2022
14-Feb-22		15.00-23.00	180	339,780	MT	16.00 HRS TIME ARRIVAL
		23.00-07.00	867	1631,340	MT	16.54 HRS PILOT ON BOARD
		TOTAL	1047	1971,120	MT	18.00 HRS FIRST LINE
						18.12 HRS ALL FAST
						18.12-22.05 PREPARING FOR LOADING #1,#2,#3 #4 AND #5
						SHIP CRANE 01
						22.15 HRS STARTED LOADING CEMENT IN JUMBO BAGS #1
						00.00-01.00 REST TIME
						01.00-06.00 RESUMED LOADING CEMENT IN BAGS #1
						06.00-07.00 LEBOURS OFF
						07.00 HRS CHANGE SHIFT
						SHIP CRANE 02
						22.15 HRS COMMENCED LOADING CEMENT IN BAGS #2
						00.00-01.00 REST TIME
						01.00-06.00 RESUMED LOADING CEMENT IN BAGS #2
						06.00-07.00 LEBOURS OFF
						07.00 HRS CHANGE SHIFT
						SHIP CRANE 05
						22.30 HRS STARTED LOADING CEMENT IN JUMBO BAGS #5
						00.00-01.00 REST TIME
						01.00-06.00 RESUMED LOADING CEMENT IN JUMBO BAGS #5
						06.00-07.00 LEBOURS OFF
						07.00 HRS CHANGE SHIFT
GRAND TOTAL CARGO LOADING			1047	1971,120		

Remarks:

1. All same work will
2. Total quantity of bags count with information by shore tally.
3. Ship will not responsible for broken bags, Total quantity of bags short unit/over unit bags, Torn bags, sack sack with bags, duffin bags, Hard like cargo bags, soft like cargo bags which risk of shipper and consignee.

Port Of, **CIWANDAN**.....
PT. LINGKAR SAMUDRA BAROKAH


 (Chief Officer)


 (Arsil Sadit)



**STEVEDORING COMPANY
PT. LINGKAR SAMUDRA BAROKAH**

Jl. Raya Anyer KM. 11 No. 06 Umbul Jabar,
Kel. Kepuh Kec. Ciwandan Kota Cilegon - Banten 42446
Telp/Fax. (0254) 7960466 Email : lingkarsamudrabarokah@yahoo.com

Page No. : 02

STATEMENT OF FACT

MV / MS : **MV. GOLDEN DESTINY**
 Berthed : **FEBRUARY 13 2022 AT 18.12 HRS**
 Comm Loading / Discharging : **FEBRUARY 13 2022 AT 22.15 HRS**
 Compl Loading / Discharging :
 Loading / Discharging Port : **CIWANDAN/MOROWALI**

Date	Gangs	Time	Loading / Discharging		REMARKS
			Pkgs	Tonnage	
14-Feb-22		07:00-15:00	475	925,380	SHIP CRANE 01
15-Feb-22		15:00-23:00	1059	1992,120	07:00-11:00 RAIN
		23:00-07:00	958	1808,220	11:00-11:25 FORCLIFT LIFT OFF FROM#1 TO JETTY
		TOTAL	2492	4725,720	11:25-12:00 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #1
	SHIP CRANE 03	00:00-01:00			12:00-13:00 REST TIME
		01:00-02:25			13:00-14:30 SHIPCRANE 01 STOP TEMPORARY, OTHER SHIP CRANE RESUMED LOADING
		02:25 HRS			14:30-14:45 FORCLIFT LIFT OFF FROM#2 TO JETTY
					14:45-15:50 SHIPCRANE 01 STOP TEMPORARY, OTHER SHIP CRANE RESUMED LOADING
	SHIP CRANE 04	07:00-11:00			15:40-16:00 FORCLIFT LIFT ON TO #2
		11:00-12:00			16:00-18:00 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2
		12:00-13:00			18:00-19:00 REST TIME
		13:00-13:45			19:00-20:25 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2
		13:45-14:00			22:25-22:40 FORCLIFT LIFT OFF FROM#2 TO JETTY
		14:00 HRS			22:40-24:00 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2
		15:45-16:40			00:00-01:00 REST TIME
		16:40-18:00			01:00-02:30 SHIPCRANE 01 STOP TEMPORARY, OTHER SHIP CRANE RESUMED LOADING
		18:00-19:00			02:30-06:00 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2
		19:00-24:00			06:00-07:00 LEBOURS OFF
		00:00-01:00			07:00 HRS CHANGE SHIFT
		01:00-04:10			SHIP CRANE 02
		04:30-04:25			07:00-11:00 RAIN
		04:25-06:00			11:00-12:00 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2
		06:00-07:00			12:00-13:00 REST TIME
		07:00 HRS			13:00-16:40 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2
					16:40 HRS STARTED LOADING CEMENT IN JUMBO BAGS #3
					18:00-19:00 REST TIME
					19:00-24:00 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #3
					00:00-01:00 REST TIME
					01:00-02:25 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #3
					02:25 HRS SHIPCRANE 02 STOP TEMPORARY, OTHER SHIP CRANE RESUMED LOADING
					SHIP CRANE 03
					13:00-13:20 FORCLIFT LIFT ON TO # 3
					13:20 HRS RESUMED LOADING CEMENT IN JUMBO BAGS #3
					15:25 HRS TROUBLE SHIP CRANE
					19:00-24:00 RESUMED LOADING CEMENT IN JUMBO BAGS #3

Remarks :
 1. All crane work well
 2. Total quantity of bags with information by shore tally.
 3. Ship will not responsible for broken bag, total quantity of bags, port bags / over land bags, total bags, back bags, lift bags, train bags, lift like cargo bags, soft like cargo bags which risk of shipper and consignee

GRAND-TOTAL-CARGO-LOADING 3539 6696,840

Port Of,
PT. LINGKAR SAMUDRA BAROKAH



(Chief Officer)

(Signature)

(Chief Checker)



STEVEDORING COMPANY
PT. LINGKAR SAMUDRA BAROKAH

Jl. Raya Anyer KM. 11 No. 06 Umbul Jabar,
 Kel. Kepuh Kec. Ciwandan Kota Cilegon - Banten 42446
 Telp/Fax. (0254) 7960466 Email : lingkarsamudrabarokah@yahoo.com

Page No. : 03

STATEMENT OF FACT

MV / MS : **MV. GOLDEN DESTINY**
 Berthed : **FEBRUARY 13 2022 AT 18.12 HRS**
 Comm Loading / Discharging : **FEBRUARY 13 2022 AT 22.15 HRS**
 Compl Loading / Discharging :
 Loading / Discharging Port : **CIWANDAN/ MOROWALI**

Date	Gangs	Time	Loading / Discharging		REMARKS
			Pkgs	Tonnage	
15-Feb-22		07:00-04:00	1503,000	2844,560	MT SHIP CRANE 01
16-Feb-22		15:00-23:00	880,000	1670,980	MT 07:00-12:00
		23:00-07:00	1212,000	2286,200	MT 12:00-13:00
		TOTAL	3595,000	6801,740	MT 13:30-18:00
	SHIP CRANE 01				18:00-19:00
	01:00-05:30	RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2			19:00-21:00
	05:30-06:00	WAITING CARGO 3			21:00-21:30
	06:00-07:00	LEBOURS OFF			21:30-24:00
	07:00 HRS	CHANGE SHIFT			00:00-01:00
	SHIP CRANE 04				01:00-06:00
	7:00-12:00	RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #5			06:00-07:00
	12:00-13:00	NON STOP LOADING CEMENT #5			07:00 HRS
	13:00-18:00	RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #5			SHIP CRANE 02
	18:00-19:00	REST TIME			07:00-12:00
	19:00-21:30	RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #5			12:00-13:00
	21:30-23:35	STOP LOADING CEMENT DUE, WAITING FOR COLD ENGINE			13:00-18:00
	23:35-24:00	RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #4			18:00-19:00
	00:00-01:00	NON STOP LOADING CEMENT #2			19:00-21:00
	01:00-06:00	RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #4			21:00-21:30
	06:00-07:00	LEBOURS OFF			21:30-22:30
	07:00 HRS	CHANGE SHIFT			22:30 HRS
					00:00-01:00
					05:15-06:00
					06:00-07:00
					07:00 HRS
					SHIP CRANE 03
					13:33-18:00
					18:00-19:00
					19:00-21:00
					21:00-21:30
					21:30-23:15
					23:15-24:00
					00:00-01:00

Remarks:
 1. All crane work will be done by shore tally.
 2. Ship will not responsible for broken bags, Total quantity of bags short and /over bags, Torn bags, black bags, wet bags, stain bags, Hard cake cargo bags, soft cake cargo bags which risk of slipper and container.

GRAND TOTAL CARGO LOADING 7134,000 13496,580 MT

Port Of,
 CIWANDAN
 PT. LINGKAR SAMUDRA BAROKAH

(Chief Officer)

(Chief Officer)



STEVEDORING COMPANY
PT. LINGKAR SAMUDRA BAROKAH

Jl. Raya Anyer KM. 11 No. 06 Umbul Jabar,
Kel. Kepuh Kec. Ciwandan Kota Cilegon - Banten 42446
Telp/Fax. (0254) 7960466 Email : lingkarsamudrabarokah@yahoo.com

STATEMENT OF FACT

MV / MS : **MV. GOLDEN DESTINY**
Berthed : **FEBRUARY 13 2022 AT 18.12 HRS**
Comm Loading / Discharging : **FEBRUARY 13 2022 AT 22.15 HRS**
Compl Loading / Discharging :
Loading / Discharging Port : **CIWANDAN/ MOROWALI**

Date	Gangs	Time	Loading / Discharging			REMARKS
			Pkgs	Tonnage		
16-Feb-22 17-Feb-22		06:00-14:00 14:00-22:00 22:00-06:00 TOTAL	1267 547 938 2752	2,399,880 1,038,840 1,749,040 5,187,760	MT MT MT MT	SHIP CRANE 01 07:00-09:50 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #1 09:50-10:10 WAITING CARGO 1 10:10 HRS RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #1 12:00-13:00 NON STOP LOADING CEMENT #1 13:30-13:55 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2 13:55-16:30 RAIN 16:30-17:20 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2 17:20-18:00 RAIN 18:00-19:00 REST TIME 19:00-20:45 RAIN 20:45 HRS RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2 00:00-01:00 NON STOP LOADING CEMENT #2 03:40-06:00 RAIN 06:00-07:00 LEBOURS OFF 07:00 HRS CHANGE SHIFT
	SHIP CRANE 03 16:00-17:20 17:20-18:00 18:00-19:00 19:00-20:45 20:45-24:00 00:00-01:00 03:40-06:00 06:00-07:00 07:00 HRS	RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #4 RAIN REST TIME RAIN RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #4 NON STOP LOADING CEMENT #4 RAIN LEBOURS OFF CHANGE SHIFT				SHIP CRANE 02 07:00-09:55 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2 09:55-10:10 WAITING CARGO 2 10:10 HRS RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #2 12:00-13:00 NON STOP LOADING CEMENT #2 13:55-16:30 RAIN 16:30-17:20 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #3 17:20-18:00 RAIN 18:00-19:00 REST TIME 19:00-20:45 RAIN 20:45-21:15 TROUBLE SHIP HIROLOC 21:15-24:00 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #3 00:00-01:00 NON STOP LOADING CEMENT #3 03:40-06:00 RAIN 06:00-07:00 LEBOURS OFF 07:00 HRS CHANGE SHIFT
	SHIP CRANE 04 07:00-10:00 10:00-10:20 10:20-12:00 12:00-13:00 13:55-16:00 16:00-17:20 17:20-18:00 18:00-19:00 19:00-20:45 20:45 HRS 00:00-01:00 03:40-06:00 06:00-07:00 07:00 HRS	RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #4 WAITING CARGO # 4 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #4 NON STOP LOADING CEMENT # 5 RAIN RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #4S RAIN REST TIME RAIN RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #5 NON STOP LOADING CEMENT #5 RAIN LEBOURS OFF CHANGE SHIFT				SHIP CRANE 03 07:00-09:55 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #3 09:55-10:10 WAITING CARGO 3 10:10-12:00 RESUMED LOADING LOADING CEMENT IN BAGS #3 12:00-13:00 NON STOP LOADING CEMENT #4 13:55-16:00 RAIN
<p>Remarks:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. All crane work will 2. Total quantity of bags count and information by shore tally. 3. Ship will not responsible for broken bags, Total quantity of bags short count / over count only. Torn bags, crush bags, split bags, stain bags, hard like cargo bags soft like cargo bags, white mark of shipper and language 						
GRAND TOTAL CARGO LOADING			9886	18,686,340	MT	

Port Of,
PT. LINGKAR SAMUDRA BAROKAH



(ARSHADIT)
(Chief Checker)

LAMPIRAN 5

STOWAGE PLAN MV. GOLDEN DESTINY


STEVEDORING COMPANY
PT. LINGKAR SAMUDRA BAROKAH
 Jl. Raya Anyer KM. 11 No. 06 Limbu Jalar,
 Kali Kudu Kid, Ciwandan Kota Cilegon - Banten 42446
 Telp/ fax: (0254) 7560468 Email: lingkarsamudrabarokah@yahoo.co.id

STOWAGE PLAN

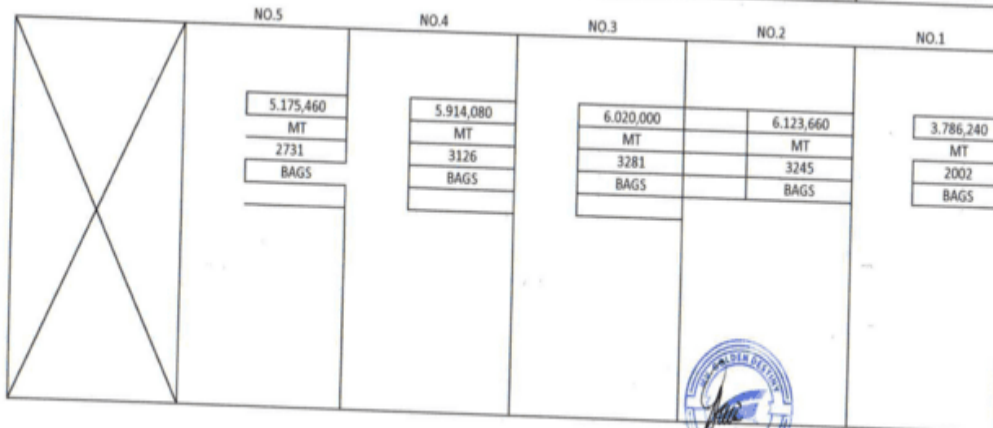
DESTINATION PORT : MAROWALI

VESSEL : KM GOLDEN DESTINY
 ARRIVED : FEBRUARY 13 2022 AT 16.00 HRS
 BERTHED : FEBRUARY 13 2022 AT 18.22 HRS

COMMENCED LOADING : FEB 13 2022 AT 22.05 HRS
 COMPLETED LOADING : FEB 18 2022 AT 17.35 HRS
 DEPARTURE :

LOADING PORT : PELINDO 2 CIWANDAN, CILEGON, BANTEN

DESTINATION	HATCH NO.1		HATCH NO.2		HATCH NO.3		HATCH NO.4		HATCH NO.5	
	PKGS	TONNAGE	PKGS	TONNAGE	PKGS	TONNAGE	PKGS	TONNAGE	PKGS	TONNAGE
MOROWALI										
CEMENT IN JUMBO BAGS	IN BAGS	3.786,240	IN BAGS	6.123,660	IN BAGS	6.020,000	IN BAGS	5.914,080	IN BAGS	5.175,460
		MT		MT		MT		MT		MT
		2002		3245		3281		3126		2731
		BAGS		BAGS		BAGS		BAGS		BAGS



CH.OFFICER : DWI SUSANTO



LAMPIRAN 6

CUACA HUJAN SAAT KEGIATAN MUAT DIPELABUHAN



LAMPIRAN 7

PENAMBAHAN ALAT BONGKAR DARAT



LAMPIRAN 8

PENAMBAHAN ALAT BONGKAR DARAT EXCAVATOR



LAMPIRAN 9

PENAMBAHAN ALAT BONGKAR DARAT HOPPER



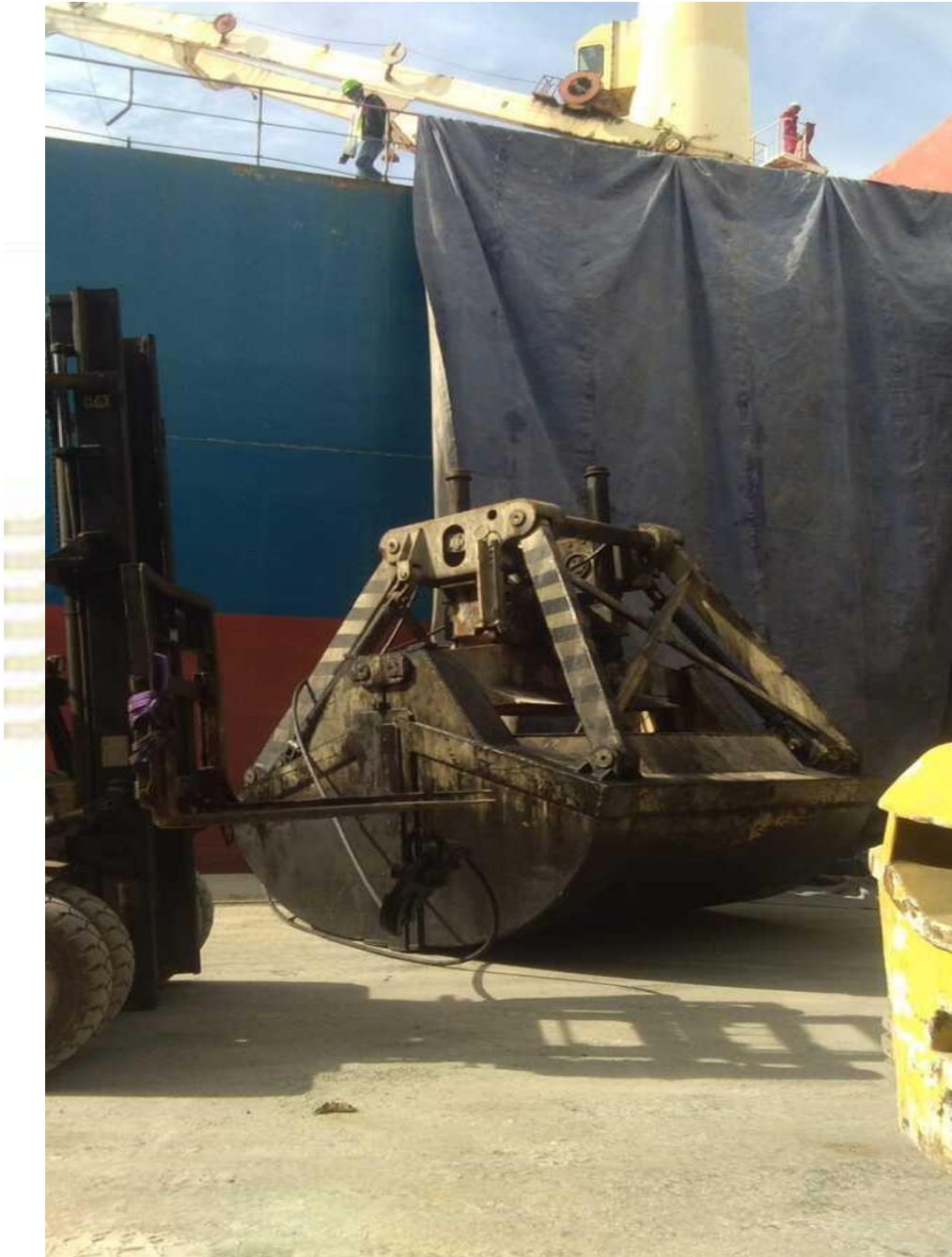
LAMPIRAN 10

DELIVER TIME CHARTER MV. GOLDEN DESTINY



LAMPIRAN 11

PERGANTIAN GRAB CRANE



LAMPIRAN 12

TRANSKRIP WAWANCARA

Infoman 1

Tanggal wawancara : 15 Mei 2022
Tempat/ Waktu : Kantor PT. Pelita Samudera Indonesia/ 13.00 WIB - Selesai
Identitas staff kantor
Nama : Bu Indah Mayura
Jabatan : staff operasional dan commercial

Penulis : "Selamat pagi Bu Indah, mohon maaf mengganggu waktunya bapak sebentar."
Bu Indah : "iya selamat pagi juga det."
Penulis : "Mohon ijin bu, apakah bu indah siang ini lagi sibuk?"
Bu Indah : "Kebetulan tidak sibuk det, ada apa det?"
Penulis : "Iya bu, mohon ijin bu saya mau bertanya tentang penyebab keterlambatan *laytime* saat kegiatan muat dan bongkar?"
Bu Indah : "Oh begini det saya jelaskan apa yang menjadi keterlambatan saat kegiatan muat dan bongkar, yang pertama dari kapal milik kita yang mengalami trouble saat Proses muat atau bongkar dipelabuhan seperti *grab crane* yang bocor atau rusak sehingga kapal hanya menggunkan grab yang ada dari rusaknya grab tersebut kegiatan menjadi terlambat. Selain itu juga terdapat penyebab yang menjadi lambatnya proses muat dan bongkar seperti cuaca yang buruk dan kurangnya alat bongkar yang ada didarat."
Penulis : "bagaimana bu untuk upaya yang di lakukan agar kegiatan muat dan bongkar dapat optimal?"
Bu Indah : "kita sebagai pemilik kapal berupaya agar setiap kegiatan muat dan bongkar dapat optimal, dengan melakukan survei saat kapal sandar di pelabuhan dengan melakukan pengecekan terhadap alat alat bongkar muat dikapal dan apabila terjadi kerusakan master dapat melaporkan kepada divisi kantor supaya kerusakan dapat di perbaiki dan seperti kurang alat bongkar dipelabuhan kita melakukan komunikasi terus terhadap perusahaan bongkar muat agar menambah alat bongkar muat, jadi begitu det untuk upaya yang dari kita lakukan."
Penulis : "Baik Bu terimakasih atas informasinya yang bermanfaat ini Bu."
Bu Indah : "iya sama-sama det."

Mengetahui,
Staff operasional dan commercial

Indah Mayura

Infoman 2

Tanggal wawancara : 22 april 2022

Tempat/ Waktu : jetty pelabuhan makassar/ 10.00 WIB - Selesai

Identitas staff kantor

Nama : Pak Rizky

Jabatan : staff agency

Penulis : "selamat pagi pak, maaf mengganggu waktunya pak."

Pak Rizky : "iya mas, ada apa yah."

Penulis : "izin bertanya Pak tentang kondisi kegiatan bongkar sekarang, apakah terdapat kendala saat proses bongkar?"

Pak Rizky : "saat ini kendala ya pada alat bongkar yang kurang mas, dari hopper dan excavator yang kurang untuk membongkar muatan, dari akibat tersebut proses bongkar menjadi lambat serta cuaca dilapangan yang buruk juga dapat menjadi akibat proses bongkar menjadi lambat."

Penulis : "untuk penanganannya tersebut apa yang dilakukan pak?"

Pak rizky : "kita melakukan komunikasi dengan pihak perusahaan bongkar muat agar menambah alat bongkar muat dan memantau kegiatan dilapangan guna untuk memberikan laporan kepada pihak kantor tentang situasi bagaimana dilapangan dan untuk kondisi cuaca pihak kita mengirimkan informasi perkembangan cuaca dipelabuhan kepada pihak kantor dapat mengetahui."

Penulis : "Baik pak terima kasih atas informasinya."

Pak Rizky : "iya sama – sama mas."

Mengetahui,
Staff Agency

Rizky

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : AHMAD ANDI FADHILLA HUSAIEN
2. Tempat dan Tanggal Lahir : PATI, 15 JUNI 2001
3. NIT : 561911337451 K
4. Agama : ISLAM
5. Alamat Asal : DS. PAJEKSAN RT/RW 03/01, KEC. JUWANA, KAB. PATI.
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : MATURI
 - b. Ibu : ASIH SUSANTI
7. Riwayat Pendidikan
 - a. Sekolah Dasar : SD NEGERI KEBON SAWAHAN 2
 - b. SMP : SMP NEGERI 3 JUWANA
 - c. SMA : SMA NEGERI 1 JUWANA
 - d. Perguruan Tinggi : PIP SEMARANG
8. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - a. Perusahaan : PT. PELITA SAMUDERA INDONESIA
 - b. Alamat Perusahaan : GKM GREEN TOWER 18TH FLOOR, UNIT 1805 JL. TB SIMATUPANG NO. KAV 89G KEBAGUSAN PASAR MINGGU, JAKARTA SELATAN INDONESIA