“PERHITUNGAN UPAH TENAGA KERJA BONGKAR MUAT KARENA KETERLAMBATAN KEDATANGAN *CARGO* PADA MV YIN NIAN DI PT KUTAI TRANS MARITIM SAMARINDA”

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran

di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

DZULFIKAR FAATHIN MAULANA
572011337548 K

PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN K EPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2024

HALAMAN PERSETUJUAN

PERHITUNGAN UPAH TENAGA KERJA BONGKAR MUAT KARENA KETERLAMBATAN KEDATANGAN *CARGO* PADA MV YIN NIAN DI PT KUTAI TRANS MARITIM SAMARINDA

DISUSUN OLEH :

DZULFIKAR FAATHIN MAULANA
NIT. 572011337548 K

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

Dosen Pembimbing I	Dosen Pembimbing II
Materi	Metodologi dan Penulisan
FAJAR TRANSELASI ,S.Tr.,M.A.P	**IMAM SAFI'I, S.Si.T., M.Si**
Penata (III/c)	**Penata (III/d)**
NIP. 19760310 201012 1 001	**NIP. 19771222 200502 1 001**

Mengetahui

Ketua Program Studi TALK

Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
Penata (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

ii

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Perhitungan Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat karena Keterlambatan Kedatangan *Cargo* Pada MV Yin Nian di PT Kutai Trans Maritim Samarinda" karya,

Nama : Dzulfikar Faathin Maulana

NIT : 572011337548 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis, tanggal 2 Mei 2024

Semarang, 2 Mei 2024

PENGUJI

Penguji I : **Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.ST, M.M**
Penata (III/c)
NIP. 19810103 201507 1 001 .....

Penguji II : **FAJAR TRANSELASI ,S.Tr.,M.A.P.,**
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001 .....

Penguji III : **FITRI ZUHRIYAH, S.Psi., M.Sc.**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19840517 200912 2 001 .....

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tk.I,(IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

iii

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Dzulfikar Faathin Maulana

NIT : 572011337548 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul "Perhitungan Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat karena Keterlambatan Kedatangan *cargo* Pada MV Yin Nian di PT Kutai Trans Maritim Samarinda"

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 oranglain 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,

Yang membuat pernyataan,

DZULFIKAR FAATHIN M

NIT. 572011337548 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. “Aku lambat bukan berarti aku gagal, semua butuh proses, perjuangan, dan air mata” (Dzulfikar Faathin Maulana)
2. “Aquiris quodcumque rapis” (Engkau mendapatkan apa yang engkau usahakan)
3. “Faber est suae quisque fortunae” (Setiap orang adalah perancang nasibnya sendiri)

Persembahan :

1. Ayah Purwanto dan Ibu Sri Lestari, serta kakak Rosyied yang saya cintai dan banggakan.
2. Almamater saya PIP Semarang dan rekan - rekan Angkatan 57.
3. Bapak Fajar Transelasi ,S.Tr.,M.A.P., dan Bapak Imam Safi’I, S.Si.T., M.Si. selaku dosen pembimbing skripsi.
4. Semua orang yang pernah berperan dan memberikan arti dalam hidup saya.

PRAKATA

Dengan memanjatkan puji dan syukur kehadiran Allah Yang Maha Kuasa, karena atas rahmat-Nya sehingga penulis memperoleh kekuatan, kemampuan,serta kesehatan untuk menyelesaikan skripsi ini dengan baik, sehingga Tugas Akhir ini yang berjudul "**Perhitungan Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat Karena Keterlambatan Kedatangan *Cargo* pada MV. Yin Nian di PT. Kutai Trans Maritim Samarinda ”** ini dapat terselesaikan.

Tugas Akhir ini disusun untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan jenjang pendidikan program studi Diploma IV pada jurusan Tatalaksana Angkutan Laut dan kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Skripsi ini disusun berdasarkan data yang penulis peroleh selama melaksanakan prakter darat di perusahaan PT. Kutai Trans Maritim Samarinda.

Dalam penulisan Skripsi ini penulis mengalami beberapa kendala, namun berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini. Dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih sebesar-besarnya khususnya kepada :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Fajar Transelasi ,S.Tr.,M.A.P., dan Bapak Imam Safi'I, S.Si.T., M.Si selaku dosen pembimbing yang telah membimbing penulis selama menyelesaikan Skripsi ini.
4. Seluruh dosen dan staf program studi TALK yang memberikan bimbingan, dan nasehat yang bermanfaat dalam proses belajar selama penulis melakukan perkuliahan.
5. Kepada kedua orang tua saya Bapak Purwanto dan Ibu Sri Lestari, serta saudara penulis Musthafa Abdur Rosyied yang telah memberikan doa dan motivasi, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

6. Seluruh karyawan PT. IDT Trans Agency dan PT. Kutai Trans Maritim yang telah memberikan kesempatan kepada penulis melaksanakan praktik darat sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
7. Seluruh rekan Taruna/i batch "LVII" terkhusus kelas TALK Charlie yang telah memberikan dukungan baik selama perkuliahan maupun selama penulisan skripsi ini.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Tugas Akhir ini masih banyak kekurangan, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun sehingga dalam penulisan Tugas Akhir ini dapat menjadi lebih baik. Besar harapan penulis tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang menggunakannya.

Semarang, 2024

Penulis

Dzulfikar Faathin Maulana

NIT. 572011337548 K

ABSTRAKSI

Maulana, Dzulfikar Faathin. 572011337548 K. 2024. "*Perhitungan Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat karena Keterlambatan Kedatangan Cargo pada MV. Yin Nian di PT. Kutai Trans Maritim Samarinda*". Skripsi. Program Diploma IV , Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Fajar Transelasi ,S.Tr.,M.A.P., Pembimbing II : Imam Safi'I, S.Si.T., M.Si.

Pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung, terdapat kendala-kendala yang mempengaruhi keterlambatan proses bongkar muat batu bara dari tongkang ke *motor vessel*, sehingga mengakibatkan keterlambatan kedatangan *cargo* karena faktor cuaca yang tidak menentu, adanya kerusakan alat *conveyor* di *jetty*, dan kurangnya koordinasi antara *shipper jetty* dengan *shipper on board* sehingga kedatangan tongkang di *loading point* tidak sesuai jadwal dengan estimasi proses bongkar muat yang sudah tersusun secara berurutan dan berpasangan dalam barge *line-up*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui upah tambahan tenaga kerja bongkar muat akibat keterlambatan kedatangan *cargo*.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, dokumentasi, dan wawancara. Teknik keabsahan data menggunakan teknik triangulasi.

Hasil dari penelitian ini menemukan bahwa terjadi keterlambatan waktu bongkar muat batu bara dari tongkang ke MV. Yin Nian dengan GT 29.644 akibat keterlambatan kedatangan *cargo* selama 8 hari, sehingga 25 orang Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) harus menunggu kedatangan *cargo* tersebut dan timbulnya perhitungan upah tambahan untuk Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Upah tambahan akibat keterlambatan *cargo* di MV. Yin Nian selama 110 jam adalah sebesar RP. 6.075.000,00 untuk unit pertama dan RP. 6.300.000,00 untuk unit kedua, dimulai dari waktu tunggu dan jumlah tenaga kerja yang ada di atas kapal. Hal tersebut berdampak merugikan pihak *shipper* (pemilik *cargo*) karena harus membayar upah tambahan atas keterlambatan *cargo*.

Kata Kunci : Biaya jam tunggu, keterlambatan, perhitungan.

ABSTRACT

Maulana, Dzulfikar Faathin. 572011337548 K. 2024. "*Calculation Of The Cost For Loading and Unloading Labor Due To Late Arrival Of Cargo at MV. Yin Nian in PT. Kutai Trans Maritim Samarinda*". Thesis. Diploma IV , Port And Shipping studies program, Merchan Marine Polytechnic Of Semarang, Advisor I : Fajar Transelasi ,S.Tr.,M.A.P., Advisor II : Imam Safi'I, S.Si.T., M.Si.

When loading and unloading activities take place, there are obstacles that affect delays in the process of loading and unloading coal from barges to motor vessel, resulting in delays in cargo arrival due to uncertain weather factord, damage to the conveyance at the jetty, and lack of coordination between the sending jetty and the sender on the ship, so tjat the arrival of the barge at the loading point is not on schedule with the estimated loading and unloading process that has been arranged sequentially and in pairs in the barge line-up. This study aims to determine the cost for loading and unloading labor due to delays in cargo arrival.

Research methodology employed in this study is qualitative, with data sourches obtained from both primary and secondary data. Data collection techniques include observation, documentation, and interviews. Data validity is ensured through triangulation techniques.

The effect of this study found that was a delay in the loading and unloading time of coal from the barge to the MV. Yin Nian with GT 29.644 due to the delay in cargo arrival for 8 days, so that 25 loading and unloading workers had to wait for the arrival of the cargo and the calculation of the cost of waiting hours for loading and unloading workers. Waiting cost due to delays in cargo arrival at MV. Yin Nian for 110 hours amounted to RP. 6075.000,00 *for first unit and Rp. 6.300.000,00 for the second unit, starting from the amount of waiting time and the amound of labor on the ship. This has a detrimental impact on the shipper (cargo owner) because they have to pay additional wages for cargo delays.*

Keywords : *calculation, delay, waiting time cost.*

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN ..... **ii**
HALAMAN PENGESAHAN ..... **iii**
PERNYATAAN KEASLIAN ..... **iv**
MOTO DAN PERSEMBAHAN ..... **v**
PRAKATA ..... **vi**
ABSTRAKSI ..... **viii**
ABSTRACT ..... **ix**
DAFTAR ISI ..... **x**
DAFTAR TABEL ..... **xii**
DAFTAR GAMBAR ..... **xiii**
DAFTAR LAMPIRAN ..... **xiv**
BAB I PENDAHULUAN **1**
A. Latar Belakang Masalah 1
B. Fokus Penelitian 3
C. Rumusan Masalah 3
D. Tujuan Penelitian 4
E. Manfaat Hasil Penelitian 4
BAB II KAJIAN TEORI **6**
A. Deskripsi Teori 6
B. Kerangka Penelitian 29
BAB III METODE PENELITIAN **30**
A. Metode Penelitian 30
B. Waktu dan Tempat Penelitian 31
C. Sampel Sumber Data Penelitian 33
D. Teknik Pengumpulan Data 35
E. Instrumen Penelitian 37
F. Teknik Analisis Data Kualitatif 38
G. Pengujian Keabsahan Data 40

BAB IV HASIL PENELITIAN **43**
A. Gambaran Konteks Penelitian 43
B. Deskripsi Data 45
C. Temuan 51
D. Pembahasan Hasil Penelitian 53
BAB V SIMPULAN DAN SARAN **59**
A. Simpulan 59
B. Keterbatasan Penelitian 59
C. Saran 60
DAFTAR PUSTAKA **62**
LAMPIRAN **64**
DAFTAR RIWAYAR HIDUP **77**

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu 45

Tabel 4.2 Perhitungan Jam Tunggu unit 31 55

Tabel 4.3 Perhitungan Jam Tunggu unit 01 55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berpikir 29

Gambar 3.1 Teknik Analisis Data.....39

Gambar 3.2 Triangulasi Dengan Sumber Data.....42

Gambar 4.1 Logo Perusahaan PT. Kutai Trans Maritim 46

Gambar 4.2 Kantor PT. Kutai Trans Maritim.....46

Gambar 4.3 Ruangan Kantor PT. Kutai Trans Maritim.....47

Gambar 4.4 Strruktur Organisasi PT. Kutai Trans Maritim.....48

Gambar 4.5 MV. Yin Nian.....51

Gambar 4.6 Proses loading MV. Yin Nian.....53

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 HASIL WAWANCARA 64

LAMPIRAN 2 HASIL WAWANCARA 66

LAMPIRAN 3 Notice Of Readiness 67

LAMPIRAN 4 Time Sheet 68

LAMPIRAN 5 Statement Of Fact 71

LAMPIRAN 6 Final Stowage Plan 72

LAMPIRAN 7 Final Draft Survey 73

LAMPIRAN 8 Perhitungan Jam Tunggu Tenaga Kerja Bongkar Muat 74

LAMPIRAN 9 Dokumentasi Wawancara 75

LAMPIRAN 10 Tarif Jam Tunggu 76

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kalimantan Timur sebagai Ibu Kota Negara baru merupakan wilayah yang merasakan dampak dari aktivitas pertambangan batu bara. Di wilayah Kalimantan Timur batu bara menjadi sumber pendapatan devisa negara yang besar. Hal ini menjadikan Kalimantan Timur menjadi pusat pertambangan batu bara yang penting di Indonesia.

Pengiriman batu bara dari Kalimantan Timur khusunya Samarinda hampir semua menggunakan angkutan laut. Pengangkutan yang melalui laut tentunya menggunakan kapal, baik itu tongkang atau pun *motor vessel*. Kapal membutuhkan berbagai pihak untuk menunjang kegiatan di dalamnya baik pada saat proses bongkar atau muat. Kepentingan tinggi terhadap batu bara, baik secara domestik maupun internasional, terus memacu pertumbuhan perusahaan-perusahaan yang berfokus pada aktivitas bongkar muat.

Perusahaan bongkar muat beroperasi dalam berbagai aktivitas yang meliputi memuat dan membongkar barang. Tugas utamanya adalah mengelola Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) serta menyesuaikan penggunaan peralatan bongkar muat dengan kebutuhan dan prosedur yang berlaku.

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) merupakan elemen penting dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat. efisiensi kegiatan bongkar muat menjadi salah satu syarat kelancaran proses aliran barang dan pengangkutan. Satu faktor krusial dalam proses bongkar muat adalah efisiensi dari pekerja yang terlibat

dalam aktivitas tersebut. Produktivitas TKBM dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti peralatan yang memadai, ketersediaan *cargo* atau muatan, dan upah.

TKBM komura merupakan tenaga kerja bongkar muat yang berada di Samarinda. Tenaga kerja bongkar muat (TKBM) komura bertanggung jawab untuk memindahkan muatan dari tongkang ke *motor vessel*. Tugas ini perlu keterampilan fisik dan teknis, seperti mengoperasikan peralatan dengan baik dan benar, memahami tata cara pengangkatan barang yang aman, dan memastikan keamanan *cargo* pada saat proses bongkar muat.

Pada saat kegiatan bongkar muat, diharapkan agar proses tersebut berjalan sesuai rencana yang telah disepakati dengan teratur, tepat waktu, dan aman. Namun, saat penulis terlibat dalam praktek di Samarinda, lebih tepatnya di Muara Berau *Anchorage* telah terjadi keterlambatan proses bongkar muat di MV. Yin Nian. Dalam situasi ini, penulis berperan sebagai agen di kapal dan juga mengemban tugas menjadi asisten *foreman* di kapal tersebut.

Keterlambatan proses bongkar muat disebabkan karena keterlambatan kedatangan *cargo* yang dibawa tongkang dari *jetty* ke *Loading Point*. Ketidaksesuaian jadwal kedatangan tongkang di *Transhipment Point* faktor penyebabnya yaitu faktor cuaca yang tidak menentu, adanya kerusakan alat *conveyor* di *jetty* dan koordinasi yang kurang baik antara shipper jetty dan shipper on board. Akibatnya, proses muat yang telah direncanakan secara berurutan dan pasangan dalam daftar tongkang yang akan dimuat tidak dapat terlaksana sesuai perkiraan.

Pada saat terjadi keterlambatan *cargo*, Tenaga Kerja Bongkar Muat

(TKBM) komura harus menunggu kedatangan *cargo*. Akibatnya, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Komura akan mendapat biaya jam tunggu yang akan dihitung dan kemudian ditagihkan kepada shipper Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

Sesuai peristiwa tersebut, penulis tertarik untuk menjadikannya sebagai topik penelitian dalam skripsinya yang berjudul "PERHITUNGAN UPAH TENAGA KERJA BONGKAR MUAT KARENA KETERLAMBATAN KEDATANGAN *CARGO* BATU BARA PADA MV. YIN NIAN DI PT. KUTAI TRANS MARITIM SAMARINDA"

B. Fokus Penelitian

Dalam penulisan karya ilmiah ini, penulis hanya akan memfokuskan pada perhitungan upah tenaga kerja pada MV. Yin Nian di PT. Kutai Trans Maritim Samarinda karena terjadi keterlambatan kedatangan *cargo*, yang menyebabkan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Komura harus menunggu datangnya *cargo* dan mendapat upah ganti rugi. Kegiatan muat batu bara dilakukan di Muara Berau *Anchorage* Point pada tanggal 30 Juni 2023 - 09 juli 2023.

C. Rumusan Masalah

Saat menjalani praktek lapangan, penulis berkesempatan terlibat bersama sebuah perusahaan agen dan perusahaan bongkar muat yang berlokasi Samarinda, Kalimantan Timur ditugaskan sebagai *agent on board* serta merangkap menjadi *assistant foreman.* Pada saat praktek penulis terjun langsung pada kegiatan bongkar muat dan dituntut untuk membantu *foreman.*

Dengan memperhatikan latar belakang tersebut terdapat perbedaan upah yang diterima buruh karena faktor keterlambatan *cargo*.

Dengan demikian, penulis telah menemukan permasalahan utama yang akan menjadi fokus dalam penelitiannya. Berikut adalah rumusan masalah yang dipilih penulis selama menjalani praktik lapangan:

1. Bagaimana perhitungan upah Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Komura atas keterlambatan kedatangan *cargo?*
2. Apa dampak yang ditimbulkan akibat keterlambatan kedatangan *cargo?*

D. Tujuan Penelitian

Berikut adalah tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam menyusun skripsi ini:

1. Untuk memahami bagaimana perhitungan upah yang diterima TKBM Komura karena keterlambatan kedatangan *cargo* di MV. Yin Nian.
2. Untuk mengetahui dampak apa yang ditimbulkan akibat dari keterlambatan kedatangan *cargo*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Berikut adalah manfaat dari hasil penelitian tersebut :

1. Manfaat Teoritis
    a. Sebagai peningkatan pengetahuan bagi pembaca, terutama taruna dan staf akademik Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, mengenai perhitungan upah Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Komura karena keterlambatan kedatangan *cargo*.

b. Sebagai sumber informasi dan pengetahuan tambahan yang bisa dijadikan acuan bagi peneliti selanjutnya,

2. Manfaat Praktis

a. Dapat memberikan gambaran yang berguna dari cara perhitungan upah Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dalam menjalani peran sebagai *foreman* dengan baik dan benar.

b. Sebagai panduan untuk koreksi bagi *shipper*, sehingga kegiatan bongkar muat dapat berjalan sesuai rencana tanpa adanya gangguan.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori merupakan konsep pokok yang digunakan sebagai basis informasi untuk melakukan penelitian. Sumber data yang bersifat kuantitatif dan kualitatif menjadi bahan penelitian yang dapat memberikan landasan dan kerangka sistematis untuk memahami situasi permasalahan yang muncul. Ketika penelitian, landasan teori dibutuhkan untuk memperkuat gagasan peneliti dalam melakukan penelitian terkait perhitungan upah Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) karena keterlambatan kedatangan *cargo.* Dalam uraian berikut, penulis akan menjelaskan pengertian dan terminologi yang terkait dengan substansi penelitian, berdasarkan referensi buku yang relevan serta pandangan dari para ahli mengenai hal tersebut.

1. Perhitungan Upah

   a. Pengertian Upah

      Secara singkat, upah merupakan pembayaran yang diterima oleh pekerja untuk pekerjaan yang telah mereka lakukan. Menurut Achmad S. Rucky yang di kutip ulang oleh Susilawati (2018:922) Upah adalah bayaran yang diberikan oleh pemberi kerja kepada tenaga kerja sebagai imbalan atas pekerjaan atau jasa yang telah diselesaikan, yang berbentuk uang berdasarkan kesepakatan kerja antara pemberi kerja dan pekerja, ini mencakup tunjangan baik untuk pekerja sendiri maupun keluarganya. Dalam Pasal 1 ayat 1 Peraturan pemerintah

Nomor 36 Tahun 2021 tentang pengupahan, upah diartikan sebagai hak pekerja atau buruh yang diterima dalam bentuk uang sebagai imbalan dari pengusaha atau pemberi kerja kepada pekerja atau buruh, yang ditetapkan dan dibayarkan sesuai dengan perjanjian kerja, kesepakatan, atau peraturan perundang-undangan, mencakup tunjangan bagi pekerja atau buruh beserta keluarganya atas pekerjaan dan/atau jasa yang telah atau akan dilakukan. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), upah adalah pembayaran berupa uang atau barang lainnya yang diberikan sebagai imbalan atas jasa yang telah dilakukan atau sebagai pengganti tenaga yang telah dikeluarkan untuk melakukan suatu pekerjaan.

Dari pengertian definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa upah merupakan bayaran yang diterima oleh pekerja dalam bentuk uang sebagai imbalan atas pekerjaan yang telah dilaksanakan.

b. Sistem Pembayaran Upah

Sistem pembayaran upah merupakan sistem yang digunakan perusahaan atau pemberi kerja untuk membayar pekerja. Terdapat berbagai jenis sistem pembayaran upah menurut Edytus Adisu yang dikutip ulang oleh (Aliviyanti 2022) :

1) Upah Harian

Upah harian adalah imbalan yang diberikan oleh pengusaha kepada pekerja berdasarkan pekerjaan yang dikerjakan setiap hari atau sesuai dengan tingkat kehadiran. Hanya pekerja dengan

perjanjian kerja harian yang menerima upah harian.

2) Upah Tetap

Upah tetap merupakan bayaran yang diterima oleh pekerja atau buruh secara stabil dan tidak berubah-ubah tanpa dikaitkan dengan tunjangan titak tetap, lembur, atau lainya. Upah tetap hanya diterima oleh pekerja yang memiliki status pekerja harian atau kontrak tidak tertentu.

3) Upah Tidak Tetap

Upah tidak tetap adalah bayaran yang diterima oleh pekerja atau buruh berdasarkan volume pekerjaan yang tidak tetap sehingga disebut sebagai upah tidak tetap. Dengan pekerjaan yang padat maka upah yang diterima akan semakin meningkat. Pekerja memiliki hak untuk menerima upah setidaknya sebesar upah minimum yang ditetapkan.

4) Upah sistem borongan

Sistem upah borongan merupakan metode penggajian yang mengacu pada volume pekerjaan dan durasi pengerjaannya. Keuntungan dari sistem ini adalah ketika mampu menyelesaikan pekerjaan dengan cepat.

Berdasarkan pembagian penetapan upah diatas dapat disimpulkan bahwa sistem upah yang berlaku terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat(TKBM) Komura Samarinda menggunakan sistem upah borongan. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Komura

mendapatkan upah setelah menyelesaikan muat batu bara sesuai kesepakatan yang telah dibuat.

c. Komponen Upah

Sistem pembayaran upah yang baru yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2021, jenis penghasilan karyawan dikelompokkan menjadi dua bagian yaitu pendapatan upah dan pendapatan non upah. Pendapatan non upah meliputi Tunjangan Hari Raya (THR) berbasis keagamaan, insentif, bonus, uang pengganti fasilitas kerja, serta uang servis pada jenis usaha tertentu. Sedangkan dalam Surat Edaran Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia No. SE-07/MEN/1990 (1990:1) yang termasuk dalam komponen upah adalah :

1) Upah pokok

Upah pokok adalah kompensasi dasar yang diberikan kepada pekerja sesuai dengan jenis atau tingkat pekerjaan yang mereka lakukan, dengan jumlahnya ditetapkan sesuai kesepakatan yang telah dibuat.

2) Tunjangan tetap

Tunjangan tetap merupakan jenis pembayaran yang stabil dan berkaitan langsung dengan pekerjaan, yang diberikan secara berkala kepada pekerja beserta keluarganya, umumnya disertakan bersama dengan upah pokok. Ini mencakup, antara lain, tunjangan untuk anak, kesehatan, dan perumahan.

3) Tunjangan tidak tetap

Tunjangan tidak tetap merupakan jenis kompensasi, yang bisa bersifat langsung atau tidak langsung, terkait dengan pekerjaan yang bersifat tidak teratur, diberikan kepada pekerja beserta keluarganya, dan umumnya dibayar terpisah dari gaji pokok.

Berdasarkan pembagian komponen upah tersebut Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Komura menerapkan sistem komponen upah pokok karena Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Komura hanya memperoleh satu kali pemberian upah dalam satu kapal dan tidak mendapatkan tunjangan.

2. *Cargo* (Muatan Kapal)

Cargo kapal adalah barang atau materi yang diangkut melalui transportasi laut, memiliki peran vital dalam menjaga kelancaran operasional perusahaan pelayaran di pelabuhan karena pengiriman muatan tersebut menghasilkan pendapatan berupa uang angkut (freight).Muatan kapal adalah segala jenis barang dan komoditas yang diserahkan kepada pihak atau barang di pelabuhan tujuan. (Suharyono 2022).

Muatan kapal laut dikelompokkan ke dalam beberapa kategori berdasarkan jenis pengangkutan, pembungkusan, dan karakteristik muatannya. Muatan kapal laut dikelompokkan berdasarkan jenis pengapalan sebagai muatan homogen atau sejenis (homogeneous cargo). Muatan sejenis merujuk pada muatan yang terpisah dari jenis muatan

lainnya dan tidak memiliki batasan saat dimuat di dalam ruang kapal, baik itu dalam bentuk muatan curah maupun kemasan tertentu. Muatan campuran (heterogeneous cargo) adalah kombinasi barang dari berbagai jenis, yang sebagian besar tersusun dalam unit-unit atau dibungkus dengan kemasan seperti tas, palet, atau drum, sering juga disebut sebagai muatan general cargo (Suharyono 2022).

Penyusunan muatan berdasarkan jenis kemasanya dikenal sebagai muatan *unitized*. Muatan unitized adalah muatan di mana setiap unitnya terdiri dari berbagai barang yang digabungkan dalam wadah seperti tas, palet, karung, karton, atau pembungkus lainnya, yang kemudian diikat bersama sebagai satu kesatuan. Muatan curah adalah barang-barang yang diangkut dalam jumlah besar menggunakan kapal.

Proses pemuatan adalah rangkaian tindakan yang terorganisir secara sistematis, dimulai dari awal hingga akhir, atau bahkan mungkin berlanjut, untuk mengalihkan barang atau muatan dari lokasi penyimpanan ke suatu lokasi tujuan (Suharyono 2022).

3. Batu Bara

Batu bara adalah kompleksitas campuran senyawa kimia organik yang mengandung unsur karbon, oksigen, dan hidrogen yang tersusun dalam struktur rantai karbon.

Bitumen adalah varian batu bara yang berwarna hitam atau coklat dan memiliki kepadatan yang sangat tinggi Batu ini memiliki kandungan air sekitar 8% hingga 10%, sementara kandungan karbonnya berkisar

antara 68% hingga 86%. Batu bara ini biasanya digunakan sebagai bahan bakar dalam pembangkit listrik tenaga uap dan merupakan sumber panas yang sering dipakai dalam industri untuk menghasilkan daya.

Lignite merupakan batu bara yang memiliki kandungan air mineral sekitar 35% hingga 37%, yang lebih rendah daripada gambut. Batu bara *lignite* memiliki kepadatan yang rendah dan biasanya digunakan sebagai bahan bakar dalam pembangkit listrik tenaga uap (Arif 2014).

4. Keterlambatan

Keterlambatan terjadi ketika waktu tidak digunakan sesuai dengan rencana kegiatan, yang mengakibatkan penundaan atau ketidakselesaian satu atau beberapa kegiatan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Berdasarkan definisi tersebut, keterlambatan juga membawa dampak atau konsekuensi negatif bagi berbagai pihak.

Ada berbagai faktor yang menjadi penyebab terjadinya keterlambatan (Rohmah 2020) :

a. Masalah Mesin Kapal (*engine trouble*)

Mesin induk merupakan mesin utama yang bertanggung jawab untuk menggerakkan kapal. Sehingga penting bagi kapal untuk selalu dalam kondisi baik saat berlayar maupun saat bersiap sandar atau berangkat. Mesin induk beroperasi secara terus menerus untuk menjaga kelancaran operasi kapal, sehingga penting untuk menjaga perawatan mesin agar tetap optimal. Kegagalan mesin induk akan berdampak besar karena tidak ada penggerak utama alternatif yang

tersedia.

b. Menunggu dokumen *clearence in/clearence out*

Setelah mendapat informasi bahwa proses bongkar-muat barang di kapal telah selesai dan kapal siap berangkat dari pelabuhan menuju tujuan selanjutnya, agen kapal akan mengurus keberangkatan dengan memproses dokumen clearance out kepada pihak terkait. Dokumen tersebut dibutuhkan sebagai syarat agar kapal diizinkan untuk berangkat dari pelabuhan.

c. Kerusakan alat bongkar muat (*crane*)

Kebergantungan pada fasilitas pelabuhan seperti crane menyebabkan terjadinya antrian di titik muat, di mana crane berperan sebagai peralatan pelabuhan dan sebaliknya.

d. Kondisi cuaca

Kegiatan atau proses penerimaan dan pembongkaran muatan yang sedang dilakukan atau akan dilakukan oleh kapal di dermaga, serta selama pelayaran kapal, akan dipengaruhi oleh kondisi cuaca. Kondisi cuaca yang cerah umumnya tidak menghalangi kapal dalam melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga karena tidak ada gangguan alam seperti angin kencang, badai, atau gelombang. Sebaliknya, hujan akan mengganggu aktivitas kapal dalam melakukan proses bongkar muat karena bisa menyebabkan gelombang tinggi atau angin kencang yang berpotensi membahayakan muatan dan pekerja di kapal.

e. Komunikasi antara pihak di darat dan pihak kapal

Dalam usahanya untuk memperoleh izin keberangkatan dari pelabuhan, seorang karyawan operasional secara terus-menerus berkomunikasi dengan awak kapal, baik melalui telepon maupun saluran radio, untuk mengetahui rencana keberangkatan kapal dari pelabuhan. Setiap aktivitas yang bersifat tiba-tiba, seperti penambahan muatan, juga selalu diinformasikan kepada pihak kapal agar mereka dapat menghubungi pihak ketiga (penerima barang).

f. Menunggu proses pemuatan

Proses bongkar muat dimulai ketika *shipper* mengeluarkan instruksi pengiriman untuk muatan. Jumlah muatan yang berlebih atau kurang dapat memperpanjang waktu proses bongkar muat, yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal.

5. Kedatangan

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mendefinisikan "kedatangan" dengan dua makna. Kata ini berasal dari kata dasar "datang", dan merujuk pada tiba di tempat yang dituju. Kedatangan adalah istilah dalam kategori nomina atau kata benda yang dapat mengacu pada nama orang, tempat, atau segala jenis benda dan entitas yang dapat diberi nama. Kedatangan merupakan bagian dari ragam bahasa cakepan.

Dari penjelasan diatas terkait dengan penelitian ini bahwa pengertian kedatangan *cargo* adalah suatu masuknya *cargo* kedalam area bongkar muat.

6. Bongkar Muat

a. Pengertian Bongkar Muat

Kegiatan yang paling dominan di pelabuhan adalah pemindahan barang, hewan, dan penumpang melalui proses bongkar muat. (Hatta dan Syamsuddin 2019) mengatakan dalam jurnalnya bahwa Bongkar muat adalah proses pemindahan barang, entah dari kapal ke dermaga atau tongkang, maupun sebaliknya dari dermaga atau tongkang ke kapal.

Menurut Lasse yang dikutip ulang oleh Andriyani (2022:7) bongkar muat adalah proses pemuatan dan pemindahan barang di dalam kapal. Muatan dapat langsung dibongkar dari kapal ke truk, kereta api, atau tongkang (pengiriman langsung), atau bisa ditempatkan di gudang atau lapangan terlebih dahulu (pengiriman tidak langsung) sebelum diambil oleh pemiliknya.Proses pemuatan barang juga dapat melibatkan pengiriman langsung atau tidak langsung.

Berdasarkan berbagai pandangan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa bongkar muat adalah aktivitas mengangkat dan menurunkan barang dari atau ke kapal. Proses ini dapat dilakukan langsung dari kapal atau menggunakan alat transportasi lainnya.

b. Istilah-Istilah Bongkar Muat

Menurut Sasono yang dikutip ulang oleh (Suryantoro et al. 2020) Berikut adalah istilah-istilah yang terkait dengan proses

bongkar muat :

1) *Shifting* adalah memindahkan muatan didalam palka yang sama atau ke palka yang berbeda.
2) *Lashing/*Unlashing adalah mengikat atau memperkuat muatan atau sebaliknya melepaskan pengikat atau penguat barang.
3) *Dunnaging* adalah memasang alas/pemisah muatan.
4) *Sweeping* adalah mengumpulkan muatan yang tercecer.
5) *Bagging/Unbagging* adalah memasukan muatan curah kedalam karung atau sebaliknya, yaitu membuka karung untuk mencurahkan muatan.
6) *Restowage* adalah *Menyusun* ulang muatan kedalam palka.
7) *Sorting* adalah pekerjaan memilih atau memisahkan muatan yang tercampur atau muatan yang rusak.
8) *Trimming* adalah meratakan muatan didalam palka kapal.
9) *Cleaning* adalah pekerjaan membersihkan palka kapa.
10) *Longdistance* adalah pekerjaan *cargodoring* yang jaraknya melebihi 30 meter.
11) *Overbrengen* (pindah lokasi) adalah memindahkan barang dari gudang atau tempat penumpukan yang satu ke gudang atau tempat penumpukan yang lain dalam daerah pelabuhan atau dari *ship side* ke gudang khusus.
12) *Stevedore* adalah pelaksana, penyusun rencana, dan pengendalian kegiatan bongkar muat diatas kapal.

13) *Quay Supervisor* adalah petugas pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan pengawas kondisi barang sampai ke tempat penimbunan atau sebaliknya.
14) *Chief Tally* adalah rencana pelaksana dan pengendalian perhitungan fisik, pencatatan, dan survei kondisi barang setiap pergerakan bongkar muat dan dokumentasi, serta membuat laporan periodik.
15) *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
16) *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang atau sebaliknya dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
17) *Mistry* adalah pelaksana *perbaikan* kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring, cargodoring,* dan *receiving/delivery.*
18) *Watchman* adalah pelaksana keamanan barang pada kegiatan *stevedoring, cargodoring,* dan *receiving.delivery.*

c. Ruang Lingkup Bongkar Muat

Menurut Suyono yang dikutip ulang oleh (Suryantoro et al. 2020) ruang lingkup pelaksanaan bongkar muat meliputi kegiatan :

1) *Stevedoring*

Stevedoring adalah tugas untuk mengalihkan barang dari

dek atau ruang muat kapal ke dermaga, tongkang, atau truk, atau memuat barang dari dermaga atau tongkang ke dek atau ruang muat kapal. Hal ini dilakukan dengan *crane* (ship gear) atau *crane* darat dengan dukungan alat bongkar muat.

2) *Cargodoring*

Cargodoring merupakan pekerjaan untuk mengeluarkan atau melepaskan barang dari sling (alat bongkar muat) ke dermaga, lalu memindahkan dan menata barang tersebut ke gudang lini satu atau ke area penumpukan, atau sebaliknya.

3) *Receiving*

Receiving merupakan tugas untuk mengambil barang dari tumpukan gudang atau lapangan penumpukan, dan mengangkutnya untuk dimuat di atas truk di pintu darat. Sebaliknya, menerima barang dari truk di pintu darat untuk kemudian ditumpuk di gudang atau lapangan penumpukan lini satu disebut sebagai *receiving.*

d. Alat-Alat Bongkar Muat

1) *Floating crane*

Floating crane peralatan yang dirancang untuk mengangkat muatan, dan tidak dilengkapi dengan mesin utama atau sistem kemudi sendiri. Oleh karena itu, untuk memindahkannya, diperlukan bantuan dari *tugboat*. *Crane* ini memudahkan proses bongkar muat dengan mengangkut muatan berat dalam volume

besar yang terletak diatas permukaan laut. Jenis crane ini sering juga disebut sebagai kapal terapung yang memiliki *crane* terpasang di atasnya. Biasanya digunakan untuk mengangkut barang curah. Alat ini sangat sering dijumpai di area perairan. Umumnya *floating crane* digunakan sebagai penyalur *cargo* dari kapal tongkang kemudian dipindah ke *motor vessel*. *Floating crane* membutuhkan alat tambahan yang berguna membantu performanya, yaitu *loader* dan *dozer*, kedua alat tambahan ini berguna untuk menjangkau *crane* untuk mengambil *cargo* yang jauh (Vivian 2021).

2) *Crane* Kapal *atau ships crane*

Crane kapal merupakan peralatan berat berukuran besar dengan kemampuan berputar hingga 360 derajat. Dilengkapi dengan penggaruk, alat ini digunakan untuk mentransfer muatan dari kapal menuju *conveyor* atau dari tongkang ke kapal. (Ersayanti 2019).

3) *Conveyor* Batu Bara

Conveyor merupakan sistem mekanik yang digunakan untuk memindahkan barang, seperti batu bara, dari satu lokasi ke lokasi lain. *Conveyor* umumnya digunakan secara luas dalam industri pertambangan. Penggunaan *conveyor* memungkinkan batu bara dipindahkan secara cepat dan efisien.

4) *Grab*

Grab merupakan peralatan utama dalam penanganan muatan curah kering di pelabuhan, tidak membutuhkan tenaga kerja fisik yang berat. Dengan grab, proses bongkar muat menjadi lebih efisien dan aman. Berdasarkan jenis muatan yang ditangani, grab dapat dikategorikan menjadi grab untuk bijih, grab untuk batu bara, dan grab untuk kayu.

5) *Sling*

Sling merupakan tali yang dirancang untuk digunakan dalam mengangkat atau memindahkan barang. (Ersayanti 2019).

6) *Dozer*

Dozer merupakan jenis alat berat yang dirancang khusus untuk meratakan berbagai material, seperti tanah, pasir, dan kerikil, dengan kemampuan dorong atau kekuatan dorong yang tinggi. *Dozer* mampu melakukan berbagai fungsi seperti penggalian, dorongan, perataan, penarikan beban, dan penimbunan. Selain itu, *dozer* dapat beroperasi di berbagai jenis kondisi tanah, mulai dari yang lunak hingga yang keras.

e. Dokumen Pembongkaran Batu Bara

Setelah aktivitas bongkar muat selesai dan seluruh muatan telah ditempatkan di area penimbunan (*stockpile*), selanjutnya bagi *foreman* dan *chief tally* untuk menyusun laporan pembongkaran. Laporan ini kemudian diserahkan kepada Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan

mencakup dokumen seperti time sheet, statement of fact, laporan harian, dan berita pemeriksaan, yang disiapkan dan dikonfirmasi bersama oleh PBM dan pihak kapal.(Dewa 2022).

Kemudian, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) menyiapkan dan menyelesaikan semua dokumen pembongkaran sebagai pertanggungjawaban kepada pihak-pihak terkait, seperti pemilik kapal, agen, dan penerima barang (consignee). Dokumen-dokumen yang dimaksud meliputi : (Dewa 2022) :

1) Berita Acara Serah Terima Batu Bara (BAST)

   Berita Acara Serah Terima (BAST) adalah dokumen resmi yang berfungsi sebagai bukti penyerahan, disiapkan dalam lima salinan, menyatakan bahwa muatan batu bara telah diserahkan oleh pengirim (*shipper*) dan diterima oleh penerima barang (*consignee*). Dokumen ini mencakup informasi tentang batu bara yang sesuai dengan data yang tertera dalam *bill of lading.*

2) Berita Acara Pemeriksaan (BAP)

   Berita Acara Pemeriksaan (BAP) adalah dokumen yang dibuat dalam dua salinan, yang mengonfirmasi bahwa telah terjadi penyerahan pekerjaan pembongkaran batu bara atau layanan yang benar-benar telah dilaksanakan selama proses bongkar muat.

3) *Statement Of Facts (SOF)*

   Statement Of Facts adalah catatan yang mencatat semua

detail pelaksanaan kegiatan bongkar muat, dimulai sejak kedatangan kapal hingga penyelesaian aktivitas tersebut. Dokumen ini mencakup informasi seperti nama kapal, tanggal dan waktu kedatangan kapal, lokasi kapal berlabuh, awal dan akhir kegiatan, serta masalah yang timbul selama proses tersebut. Juga termasuk informasi tentang keberangkatan kapal. Dokumen ini juga menyertakan rincian mengenai *bill of lading* (B/L) dan *draught survey* (DS) kapal.

4) *Time Sheet*

Time Sheet adalah laporan yang mencatat seluruh waktu kerja dalam proses bongkar muat, mulai dari kedatangan kapal, sandar, awal bongkar muat, hingga selesai dan keberangkatan kapal. Semua tahapan proses tersebut dicatat dengan detail berdasarkan waktu, serta mencatat kondisi cuaca saat kegiatan berlangsung.

5) DO (*Delivery Order*)

DO merupakan dokumen yang berguna sebagai bukti kepemilikan atas muatan. Pengambilan *Delivery Order* (DO) dapat dilakukan dengan menukarkan *bill of lading* (B/L), dan juga sebagai bukti bahwa pengiriman muatan batu bara telah berhasil diserahkan kepada *consignee*.

6) *Notice Of Readiness* (NOR)

Notice Of Readiness (NOR) adalah dokumen yang disusun

oleh nahkoda kapal atau pihak yang bertanggung jawab atas kapal, yang menyatakan kesiapan kapal untuk memulai proses bongkar muat.

7) *Draught Survey*

Draught Survey dokumen survei bongkar muat yang dilakukan oleh surveyor muatan dengan disaksikan oleh PBM, agent, dan pihak kapal. Dokumen ini disusun berdasarkan perbandingan antara *Initial draught survey* dan *Final draught survey*, untuk menentukan apakah jumlah muatan yang sebenarnya dibongkar dari kapal sesuai dengan yang tercantum dalam *bill of lading* (B/L) atau tidak.

8) *Bill of Lading* (B/L)

Bill of lading yaitu dokumen yang diterbitkan oleh maskapai pelayaran yang menegaskan penerimaan barang dari *shipper* untuk dibawa hingga pelabuhan tujuan dan kemudian diserahkan kepada *consignee* (Rahmawati 2016).

9) *Stowage Plan*

Stowage plan merupakan representasi visual yang menunjukkan penempatan muatan di dalam kapal, baik dalam bentuk irisan memanjang maupun penampang, untuk menunjukkan lokasi penyusunan muatan.

10) *Ship Particular*

Ship particular adalah Ship particular adalah informasi

yang mencakup berbagai data tentang kapal, termasuk dimensi seperti panjang dan lebar kapal, desain kapal, jumlah ruang penyimpanan (palka), jumlah crane, serta kapasitas crane.

7. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) merujuk kepada semua pekerja yang terdaftar di pelabuhan yang bertugas dalam kegiatan bongkar muat di area pelabuhan tersebut. Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 60 tahun 2014 (Lembaran 2014), Perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat diwajibkan mempekerjakan anggota Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dari koperasi TKBM yang terdaftar oleh otoritas pelabuhan setempat, serta menjamin aspek sosial bagi para pekerja tersebut. Aturan mengenai pembagian jumlah pekerja bongkar muat di pelabuhan bisa bervariasi tergantung pada kesepakatan antara perusahaan bongkar muat dan koperasi TKBM yang menyediakan tenaga kerja bongkar muat di wilayah setempat. Pembagian jumlah TKBM menggunakan alat mekanik terbagi menjadi :

a. *Stevedoring* 12 orang, dengan komposisi :
    1) Kepala regu kerja 1 orang.
    2) Tukang derek 3 orang.
    3) Anggota 8 orang.
b. *Cargodoring* 6 orang anggota :
    1) Kepala regu kerja 1 orang.
    2) Anggota 5 orang.

c. *Receiving/*Delivery 6 orang anggota :

1) Kepala regu 1 orang.

2) Anggota 5 orang.

Waktu proses bongkar muat merujuk pada periode mulai hingga selesai kegiatan bongkar muat dilakukan. Dalam melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) diwajibkan mempekerjakan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM). Berdasar Peraturan Menteri Perhubungan RI tahun 2014 (Lembaran 2014) pelaksanaan jam kerja operasional pelabuhan termasuk Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) terbagi menjadi 3 (tiga) giliran (shift), yaitu sebagai berikut :

a. *Shift* I : 08.00 – 16.00 WIB.

b. *Shift* II : 16.00 – 24.00 WIB.

c. *Shift* III : 00.00 – 08.00 WIB.

Di Kalimantan Timur, terdapat 34 unit Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang tersedia untuk melakukan aktivitas bongkar muat di wilayah tersebut. Setiap unit Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) memiliki batasan maksimum untuk bongkar muat sebanyak 20.000 ton. Namun, jika muatan yang akan dibongkar melebihi batas maksimal, maka perlu melibatkan 2 unit Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) untuk menyelesaikan pekerjaan tersebut.

Pelaksanaan kegiatan bongkar muat dapat dilakukan 1 (satu) hari dalam 3 (tiga) putaran (shift), dengan jadwal kerja yang telah ditetapkan untuk setiap putaran pada hari Senin hingga Minggu, dimana setiap

putaran memiliki durasi kerja selama 8 (delapan) jam termasuk istirahat selama 1 (satu) jam. Pada hari Jumat siang, istirahat dilakukan selama 2 (dua) jam untuk kegiatan bongkar muat dengan penggantian Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) pada setiap putaran kerja.

Peran utama dari Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sangat signifikan dalam mencapai kinerja optimal dalam kegiatan bongkar muat barang. Selain itu, gambaran umum tentang Sumber Daya Manusia (SDM) juga memiliki peran yang sangat penting dalam segala aktivitas yang terjadi di pelabuhan. erkembangan teknologi peralatan yang semakin canggih. Diperlukan upaya pembinaan agar Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) tidak hanya menjadi pekerja terampil biasa, melainkan juga menjadi ahli dalam keterampilan khusus atau sebagai operator alat. Untuk mencapai hal tersebut, pendidikan dan pelatihan yang intensif dan berkesinambungan sangatlah penting.

Berdasarkan Pasal 1 angka (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2014 mengenai penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal, pelabuhan didefinisikan sebagai area yang berada di daratan dan perairan yang memiliki batas-batas tertentu, yang digunakan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang meliputi sandar kapal, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang. Pelabuhan dapat berupa terminal dan area berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran, serta berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan

penunjang pelabuhan dan sebagai titik perpindahan antara moda transportasi.

Dari pengertian diatas dapat dilihat bahwa dalam pelabuhan terdapat suatu terminal dan tempat berlabuh untuk melaksanakan kegiatan di pelabuhan. Guna menunjang kegiatan usaha tertentu dan untuk suatu kepentingan sendiri, maka dapat dibangun terminal sebagai berikut :

a. Terminal Khusus

Menurut Pasal 1 angka (21) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Terminal khusus adalah terminal yang berlokasi di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP) yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk memenuhi keperluan internal sesuai dengan fokus usahanya.

b. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri

Menurut Pasal 1 angka (22) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) adalah terminal yang berada di dalam Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP), merupakan bagian dari pelabuhan yang digunakan untuk memenuhi keperluan internal sesuai dengan fokus usahanya.

Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2014 mengenai penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal, menyatakan sebagai berikut:

a. Pelaksanaan kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat oleh tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan.

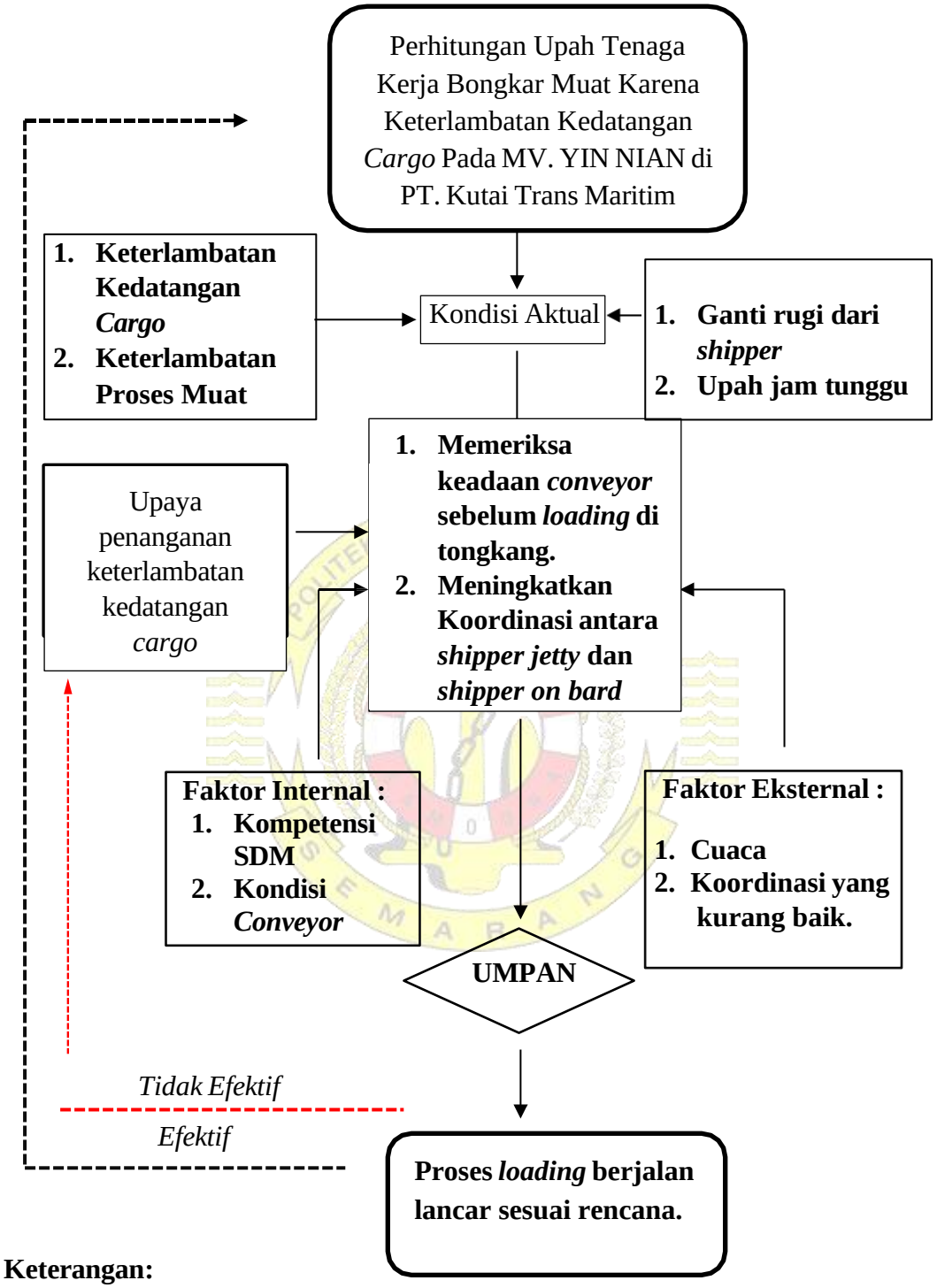
b. Peralatan bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan operasi dan menjamin keselamatan.

c. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki kompetensi dibidang bongkar muat yang dibuktikan dengan sertifikat.

d. Ketentuan mengenai kelayakan peralatan bongkar muat dan kompetensi tenaga kerja bongkar muat serta pembinaan dan peralatan tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan, diatur dengan Peraturan Menteri tersendiri.

Dari penjelasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa tidak ada ketentuan khusus yang mengharuskan pemerintah, yang dalam hal ini diwakili oleh Syahbandar, untuk menunjuk hanya satu Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang diperbolehkan untuk melakukan operasi di pelabuhan. Syahbandar disini adalah sebagai pejabat pemerintah di pelabuhan yang ditunjuk oleh Menteri, memiliki otoritas utama untuk melaksanakan dan mengawasi pemenuhan ketentuan hukum yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran.

B. Kerangka Penelitian



Keterangan:

——————— Langkah/tahapan

- - - - - - - - - - *Feedback*

- - - - - - - - - - *Ricek*

Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dengan mempertimbangkan hasil analisis dan pembahasan terhadap perumusan masalah dalam penelitian yang berjudul "Perhitungan Upah Tenaga Kerja Bongkar Muat Karena Keterlambatan Kedatangan *Cargo* Batu Bara Pada MV. Yin Nian di PT. Kutai Trans Maritim Samarinda" penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Upah jam tunggu akibat keterlambatan kedatangan *cargo* bagi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Komura selama 110 jam dengan rincian upah tambahan untuk unit 31 sebesar Rp. 6.075.000,00 dan untuk unit 01 sebesar Rp. 6.300.000,00. Terhitung mulai dari jumlah waktu tunggu dan jumlah pekerja yang berada diatas kapal. Setiap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) Komura pada unit 31 memperoleh upah jam tunggu sebesar Rp. 243.000,00 dan unit 01 sebesar Rp. 252.000,00
2. Keterlambatan kedatangan *cargo* berdampak memperlambat proses muat batu bara yang berakibat merugikan berbagai pihak seperti, Perusahaan Bongkar Muat (PBM), perusahaan keagenan, dan yang paling utama bagi *shipper* (pemilik barang) karena harus mengeluarkan biaya tambahan akibat keterlambatan kedatangan *cargo*.

B. Keterbatasan Penelitian

Penulisan skripsi ini masih belum sempurna karena terdapat keterbatasan dalam proses penelitian yang dihadapi oleh peneliti. Beberapa keterbatasan

tersebut meliputi keterbatasan waktu, sumber daya, dan kesulitan dalam mengakses informasi yang diperlukan untuk penelitian. Karena itu, ada beberapa aspek yang belum dapat diuraikan secara menyeluruh dalam penulisan skripsi ini:

1. Selama penulis melakukan praktik darat, faktor waktu memainkan peran penting dalam proses penghimpunan informasi. Dalam penghimpunan informasi untuk studi kasus ini, penulis menghadapi kendala waktu karena kegiatan sering kali berlangsung secara bersamaan di lokasi yang berbeda. Saat menjalani praktik darat sebagai seorang cadet, penulis tidak hanya terfokus pada satu kapal saja.
2. Perusahaan PT. Kutai Trans Maritim merupakan perusahaan baru, Pengumpulan data tidak dapat dilakukan secara menyeluruh karena kebijakan rahasia yang diterapkan oleh perusahaan.

C. Saran

Berdasarkan rangkuman kesimpulan sebelumnya, penulis memberikan saran untuk mengurangi kemungkinan terjadinya keterlambatan kedatangan *cargo*. Di bawah ini adalah beberapa saran yang dapat diberikan oleh penulis:

1. Agar tidak terjadi biaya jam tunggu yang menyebabkan kerugian bagi *shipper* maka, disarankan sebelum proses *loading* di tongkang sebaiknya karyawan di *jetty* melakukan pemeriksaan alat *conveyor* sebelum digunakan untuk proses *loading* di tongkang, selain itu disarankan untuk menyediakan *spare part* sebagai langkah pencegahan jika terjadi

kerusakan pada peralatan saat proses pemuatan berlangsung, agar perbaikan segera dilakukan tanpa menunggu ketersediaan *spare part*.

2. Untuk mengurangi dampak keterlambatan kedatangan *cargo*, seperti meningkatkan koordinasi antara *shipper* di *jetty* dan *shipper on board* agar tidak salah komunikasi dalam proses pengiriman *cargo* dari tongkang ke *motor vessel* atau *loading point*.

DAFTAR PUSTAKA

Abdul, Aziz. 2020. "Teknik Analisis Data Analisis Data." *Teknik Analisis Data Analisis Data* 1–15.

Aliviyanti, P. Y. 2022. "Sistem Pembayaran Upah Pekerja Dalam Perspektif Ibnu Taimiyah Di Perkebunan Sentool Desa Suci"

Andriyani, Renny. 2022. "Pengaruh Kegiatan Preventive Maintenance Dan Corrective Maintenance Terhadap Avaibilty Alat Unit RTGC Di PT Jasa Peralatan Pelabuhan Indonesia." 12:6–25.

Arif, I. 2014. *Batu Bara Indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.

Danuri. 2019. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Yogyakarta: Samudera Biru.

Darna, Nana, and Elin Herlina. 2018. "Memilih Metode Penelitian Yang Tepat: Bagi Penelitian *Bidang* Ilmu Manajemen." *Ekonologi : Jurnal Ilmu Manajemen Universitas Galuh Ciamis* 5(1):1–6.

Dewa, R ....2022. "Bongkar Muat Batu Bara Curah Di Dermaga Pembangkit Listrik Tenaga Uap Surabaya Banten." *Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional* 5:10–16.

Ersayanti. 2019. "Analisis Pelaksanaan Bongkar Muat Batubara Di MV. Andhika Kalyani." 99–112.

Hatta, Muhammad, and Syamsuddin. 2019. "Tinjauan Hukum Usaha Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Samarinda Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan." *Jurnal Legalitas* 04(2):72–89.

L, Buchari. 2021. *Metode Ilmiah Penulisan Skripsi, Tesis, Dan Disertasi*. Jakarta: Pustaka Obor Indonesia.

Lembaran. 2014. "Peraturan Menteri Perhubungan RI." (1817).Mentri Tenaga Kerja Republik Indonesia. 1990. "Se-07/Men/1990 Tentang Pengelompokan Upah." *Surat Edaran* Menteri *Tenaga Kerja Nomor*.

Miles, Mathew B., and Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif : Buku Sumber Tentang* Metode *Metode Baru / Matthew B. Miles, A. Michael Huberman ; Penerjemah, Tjetjep Rohendi ; Pendamping, Mulyarto*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI -Press).

Rahmawati, Yusi dan Riana Uji Westi. 2016. "Peran Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) Dalam Proses Impor Barang Beserta Dokumen Yang

Terkait." *Peran Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan (PPJK) Dalam Proses Impor Barang Beserta Dokumen Yang Terkait* XIV Nomor.

Rohmah, N. 2020. "Upaya Keterlambatan Noon Report Kapal MT. Cipta Anyer Pada PT. Cipta Samudera Shipping Line." 125–34.

Sugiyono. 2022. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. 2nd ed. Bandung: Alfabeta.

Suharyono. 2022. "Identifikasi Penyebab Dan Dampak Deadfreight Muatan Batu Bara Di MV. RB MYA." 133–42.

Sukardi. 2015. *Metode Penelitian Pendidikan: Kompetensi Dan Praktiknya*. Jakarta: Bumi Akasara.

Suryantoro, Bambang, Devita Wimpi Punama, and Mudayat Haqi. 2020. "Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat Lift on/Off, Dan Efektivitas Lapangan Penumpukan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas." *Jurnal Baruna Horizon* 3(1):156–69. doi: 10.52310/jbhorizon.v3i1.41.

Susilawati, Seli. 2018. "Analisis Prosedur Pembayaran Gaji Dan Upah Di PT. UBK." *Prosiding FRIMA (Festival Riset Ilmiah Manajemen Dan Akuntansi)* (1):921–27. doi: 10.55916/frima.v0i1.149.

Vivian, A. 2021. "Floating Crane – Pengertian, Cara Kerja Dan Jenis,." Retrieved (https://wira.co.id/floating-crane/.).

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 HASIL WAWANCARA

A. DAFTAR RESPONDEN

Partisipan 1 : Bapak Jhonny (J)

Usia : 45 tahun

Jabatan : *Shipper* PT. MMS

Tanggal Wawancara : 9 Juli 2023

B. HASIL WAWANCARA

P/S	Uraian	Baris	Keterangan
P	Prolog salam pembuka wawancara	1	
P	Menurut bapak apa saja yang menyebabkan keterlambatan kedatangan *cargo* di kapal ini pak?	2 3 4	
S	Yang pertama adalah adanya kerusakan alat *conveyor* di *jetty* mas, jadi menghambat proses muat ke tongkang karena memerlukan waktu untuk memperbaikinya, yang kedua kurangnya komunikasi antara *shipper* di *jetty* dan *shipper on board* sehingga terjadi saling *miss* komunikasi, dan faktor cuaca yang kurang baik.	5 6 7 8 9 10 11 12	(KB : J/W1/B.5-12)
P	Dampak apa yang ditimbulkan bagi perusahaan akibat keterlambatan kedatangan *cargo* pak?	13 14 15	
S	Dampaknya tentu proses muat di kapal menjadi terhambat dan menyebabkan timbulnya biaya jam tunggu tenaga kerja	16 17 18 19	(KB : J/W1/B.16-20)

	bongkar muat yang pastinya menambah pengeluaran dan kerugian bagi perusahaan.	20	
P	Salam Penutup.	21	

LAMPIRAN 2 HASIL WAWANCARA

A. DAFTAR RESPONDEN

Partisipan 2 : H. Doddy (HD)

Umur : 50 tahun

Jabatan : Staff Operasional TKBM Komura

Waktu Wawancara : 15 Juli 2023

B. HASIL WAWANCARA

P/S	Uraian	Baris	Keterangan
P	Prolog salam pembuka wawancara	1	
P	Apakah di koperasi TKBM Komura ada buku atau lampiran yang tertera tentang rumus biaya jam tunggu tenaga kerja bongkar muat pak?	2 3 4 5	
S	Untuk buku tidak ada, lampiran ada yang dari syahbandar. kita tidak ada buku karena rumus biaya jam tunggu itu sudah hasil kesepakatan bersama antara pihak Komura, Perusahaan Bongkar Muat (PBM), dan *shipper* dari tahun 2014 dan itu sudah menjadi aturan kita bersama sampai sekarang.	6 7 8 9 10 11 12	(KB : HD/W2/B.6-12)
P	Salam Penutup	13	

LAMPIRAN 3 Notice Of Readiness

Notice of Readiness

To: IDT TRANS AGENCY

To: Other parties concerned

Port: Muara Berau/anchorage/Indonesia

Dear Sirs,

Please take notice that M/V YIN NIAN, under my command, has arrived at the port of Muara Berau P/S at 0612LT on 28/JUN/2023, ,and she is ready in all respects to commence loading her cargo of 36300 metric tons of coal in accordance with the terms of the charter party.

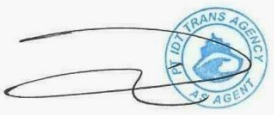
Please acknowledge the receipt of this notice by signing and return the attached copy

Yours faithfully

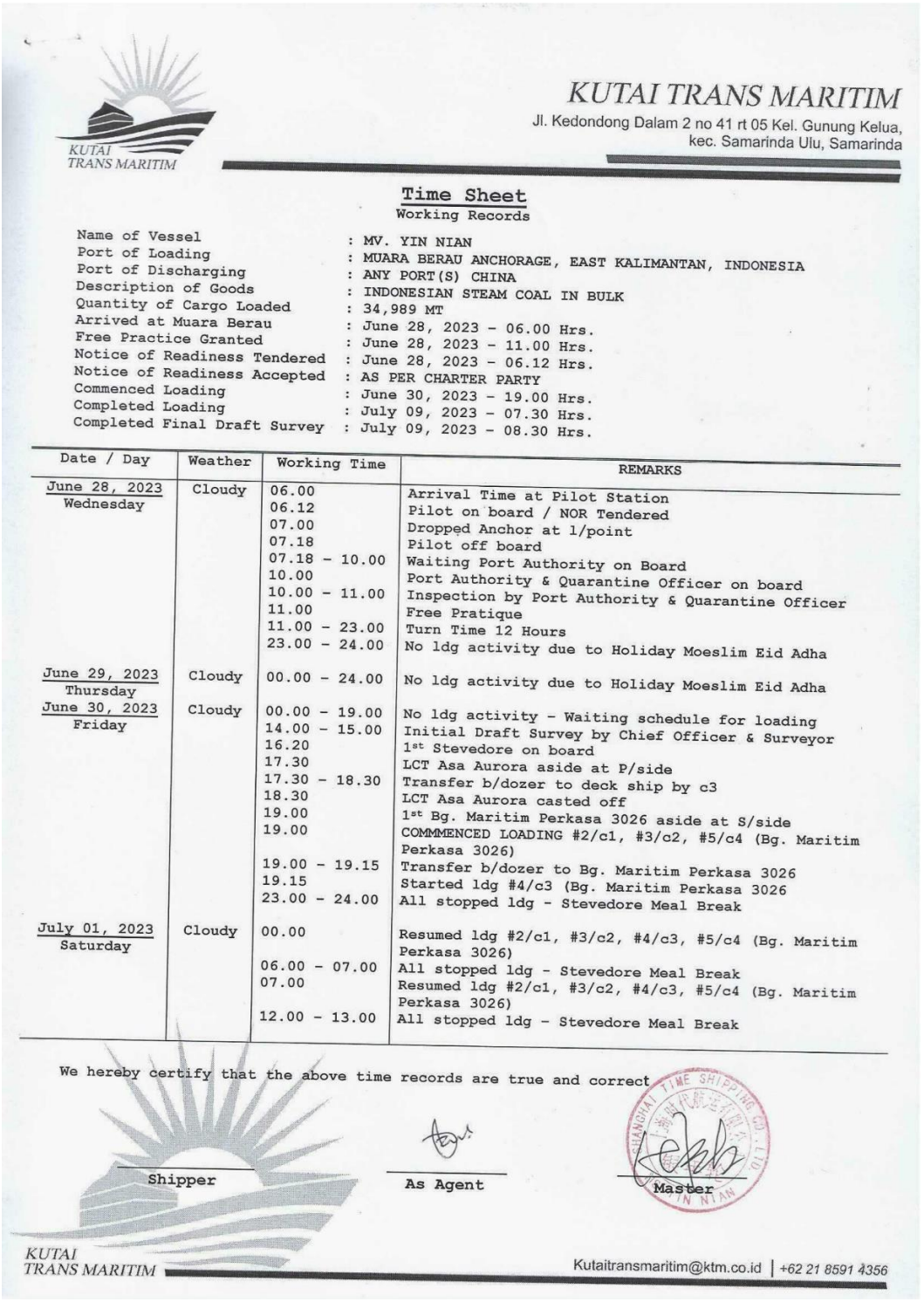
The master of MV YIN NIAN

Signature of Shippers/Receivers

Signature of Agent



LAMPIRAN 4 Time Sheet



KUTAI TRANS MARITIM

KUTAI TRANS MARITIM
Jl. Kedondong Dalam 2 no 41 rt 05 Kel. Gunung Kelua, kec. Samarinda Ulu, Samarinda

Time Sheet
Working Records

Name of Vessel	: MV. YIN NIAN
Port of Loading	: MUARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
Port of Discharging	: ANY PORT(S) CHINA
Description of Goods	: INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
Quantity of Cargo Loaded	: 34,989 MT
Arrived at Muara Berau	: June 28, 2023 - 06.00 Hrs.
Free Practice Granted	: June 28, 2023 - 11.00 Hrs.
Notice of Readiness Tendered	: June 28, 2023 - 06.12 Hrs.
Notice of Readiness Accepted	: AS PER CHARTER PARTY
Commenced Loading	: June 30, 2023 - 19.00 Hrs.
Completed Loading	: July 09, 2023 - 07.30 Hrs.
Completed Final Draft Survey	: July 09, 2023 - 08.30 Hrs.

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
June 28, 2023 Wednesday	Cloudy	06.00	Arrival Time at Pilot Station
		06.12	Pilot on board / NOR Tendered
		07.00	Dropped Anchor at l/point
		07.18	Pilot off board
		07.18 - 10.00	Waiting Port Authority on Board
		10.00	Port Authority & Quarantine Officer on board
		10.00 - 11.00	Inspection by Port Authority & Quarantine Officer
		11.00	Free Pratique
		11.00 - 23.00	Turn Time 12 Hours
		23.00 - 24.00	No ldg activity due to Holiday Moeslim Eid Adha
June 29, 2023 Thursday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity due to Holiday Moeslim Eid Adha
June 30, 2023 Friday	Cloudy	00.00 - 19.00	No ldg activity - Waiting schedule for loading
		14.00 - 15.00	Initial Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		16.20	1st Stevedore on board
		17.30	LCT Asa Aurora aside at P/side
		17.30 - 18.30	Transfer b/dozer to deck ship by c3
		18.30	LCT Asa Aurora casted off
		19.00	1st Bg. Maritim Perkasa 3026 aside at S/side
		19.00	COMMMENCED LOADING #2/c1, #3/c2, #5/c4 (Bg. Maritim Perkasa 3026)
		19.00 - 19.15	Transfer b/dozer to Bg. Maritim Perkasa 3026
		19.15	Started ldg #4/c3 (Bg. Maritim Perkasa 3026
		23.00 - 24.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break
July 01, 2023 Saturday	Cloudy	00.00	Resumed ldg #2/c1, #3/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Maritim Perkasa 3026)
		06.00 - 07.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break
		07.00	Resumed ldg #2/c1, #3/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Maritim Perkasa 3026)
		12.00 - 13.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break

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

Shipper

As Agent

Master

KUTAI TRANS MARITIM

Kutaitransmaritim@ktm.co.id | +62 21 8591 4356

KUTAI TRANS MARITIM
Jl. Kedondong Dalam 2 no 41 rt 05 Kel. Gunung Kelua,
kec. Samarinda Ulu, Samarinda

Time Sheet

Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
July 01, 2023 Saturday	Cloudy	13.00	Resumed ldg #3/c2, #4/c3 (Bg. Maritim Perkasa 3026)
		13.40	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Maritim Perkasa 3026
		13.40 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		13.40 - 14.00	Transfer b/dozer to deck ship by c3
		14.00	Bg. Maritim Perkasa 3026 casted off
July 02, 2023 Sunday	Cloudy	00.00 - 05.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		05.00	2nd Bg. Majestic 3007 aside at S/side
		05.00	Resumed ldg #2/c1, #3/c2, #5/c4 (Bg. Majestic 3007)
		05.00 - 05.15	Transfer b/dozer to Bg. Majestic 3007 by c3
		05.15	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Majestic 3007)
		06.00 - 07.00	All stopped ldg - Stevedore meal break
		07.00	Resumed ldg #2/c1, #3/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Majestic 3007)
		11.20	Shifted ldg #2/c1, #3/c2 to #1/c1, #2/c2 (Bg. Majestic 3007)
		11.20	Started ldg #1/c1 (Bg. Majestic 3007)
		12.00 - 13.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break
		13.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Majestic 3007)
		16.00	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Majestic 3007
		16.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		16.00 - 16.20	Transfer b/dozer to deck ship by c3
		16.20	Bg. Majestic 3007 casted off
July 03, 2023 Monday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
July 04, 2023 Tuesday	Cloudy	00.00 - 18.20	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		18.20	3rd Bg. Tanjung Medang V aside at S/side
		18.20	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #5/c4 (Bg. Tanjung Medang V)
		18.20 - 18.35	Transfer b/dozer to Bg. Tanjung Medang V by c3
		18.35	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Tanjung Medang V)
		23.00 - 24.00	All stopped ldg - Stevedore meal break
July 05, 2023 Wednesday	Cloudy	00.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #3/c3, #4/c4 (Bg. Tanjung Medang V)
		01.00	2nd Stevedore On Board
		06.00 - 07.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break
		07.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #3/c3, #4/c4 (Bg. Tanjung Medang V)
		08.00	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Tanjung Medang V
		08.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		08.00 - 08.20	Transfer b/dozer to deck ship by c3
		08.20	Bg. Tanjung Medang V casted off

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

Shipper

As Agent

Master

KUTAI TRANS MARITIM
Jl. Kedondong Dalam 2 no 41 rt 05 Kel. Gunung Kelua,
kec. Samarinda Ulu, Samarinda

Time Sheet

Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
July 06, 2023 Thursday	Cloudy	00.00 - 17.15	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		17.15	4th Bg. Majestic 3001 aside at S/side
		17.15	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #4/c4 (Bg. Majestic 3001)
		17.15 - 17.30	Transfer b/dozer to Bg. Majestic 3001 by c3
		17.30	Resumed ldg #3/c3 (Bg. Majestic 3001)
		18.00 - 19.00	All stopped ldg - Stevedore Meal Break
		19.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #3/c3, #4/c4 (Bg. Majestic 3001)
		23.00 - 24.00	All stopped ldg - Stevedore meal break
		00.00	Resumed ldg #2/c1, #3/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Majestic 3001)
July 07, 2023 Friday	Cloudy	07.30	All stopped ldg - Finished cargo on Bg. Majestic 3001
		07.30 - 24.00	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		07.30 - 07.45	Transfer b/dozer to deck ship by c3
		07.45	Bg. Majestic 3001 casted off
July 08, 2023 Saturday	Cloudy	00.00 - 16.40	No ldg activity - Waiting next cargo barge aside
		16.40	5th Bg. Elanor 3009 aside at S/side
		16.40	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #5/c4 (Bg. Elanor 3009)
		16.40 - 16.55	Transfer b/dozer to Bg. Elanor 3009 by c3
		16.55	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Elanor 3009)
		18.00 - 19.00	All stopped ldg - Stevedore Meal break
		19.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #4/c3, #5/c4 (Bg. Elanor 3009)
		21.00 - 22.00	All stopped ldg - Intermediate Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		22.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2 (Bg. Elanor 3009) due to stability ships
		24.00	Continued ldg to next day
July 09, 2023 Sunday		00.00	Continued ldg from last day
		01.00	Stopped ldg #2/c2 due to stability ships only use crane no 1
		01.00	Resumed ldg #1/c1 (Bg. Elanor 3009)
		07.30	COMPLETED LOADING
		07.30 - 08.30	Final Draft Survey by Chief Officer & Surveyor

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

SHANGHAI TIME SHIPPING CO. LTD.

Shipper | As Agent | Master

LAMPIRAN 5 Statement Of Fact

PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
EMAIL : agency@idt-transagency.co.id
ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

STATEMENT OF FACT

NAME OF VESSEL	MV. YIN NIAN	DATE	JULY 09,2023
FLAG	CHINA	PORT OF LOADING	MUARA BERAU ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	44926 / 29644	LAST PORT	SHANTOU, CHINA
NAME OF MASTER	CAPT. ZHOU XINGYOU	NEXT PORT	ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

No	Activities	Time	Date
1.	Arrived at pilot station	06.00	June 28, 2023
2.	Sea Pilot on board	06.12	June 28, 2023
3.	NOR Tendered	06.12	June 28, 2023
4.	Anchorage at Loading Point	07.00	June 28, 2023
5.	Free Pratique Granted	11.00	June 28, 2023
6.	Sea Pilot off board	07.18	June 28, 2023
7.	Port Authority / Agent on board	10.00	June 28, 2023
8.	NOR Re-Tendered	-	-
9.	*NOR Accepted*	(AS PER CHARTER PARTY)	
10.	Commenced Loading	19.00	June 30, 2023
11.	Completed Loading	07.30	July 09, 2023
12.	Departure/Sailed	14.30	July 09, 2023
13.	ETA Next Port	PM	July 15, 2023
14.	Initial Draft Survey & Holds Cleanliness Inspection	June 30, 2023 - 14.00 - 15.00 Hrs.	
15.	Final Draft Survey	July 09, 2023 - 07.30 - 08.30 Hrs.	
16.	Total Cargo Loaded	34,989 MT	

Bunker	Arrival	Departure
FO	332.34 MT	300 MT
DO	54.64 MT	53,60 MT
FW	230 MT	180 MT
BW	13.100 MT	360,20 MT

Draft	Arrival	Departure
FWD	3.85 M	9.08 M
MEAN	5.10 M	9.11 M
AFT	6.45 M	9.18 M

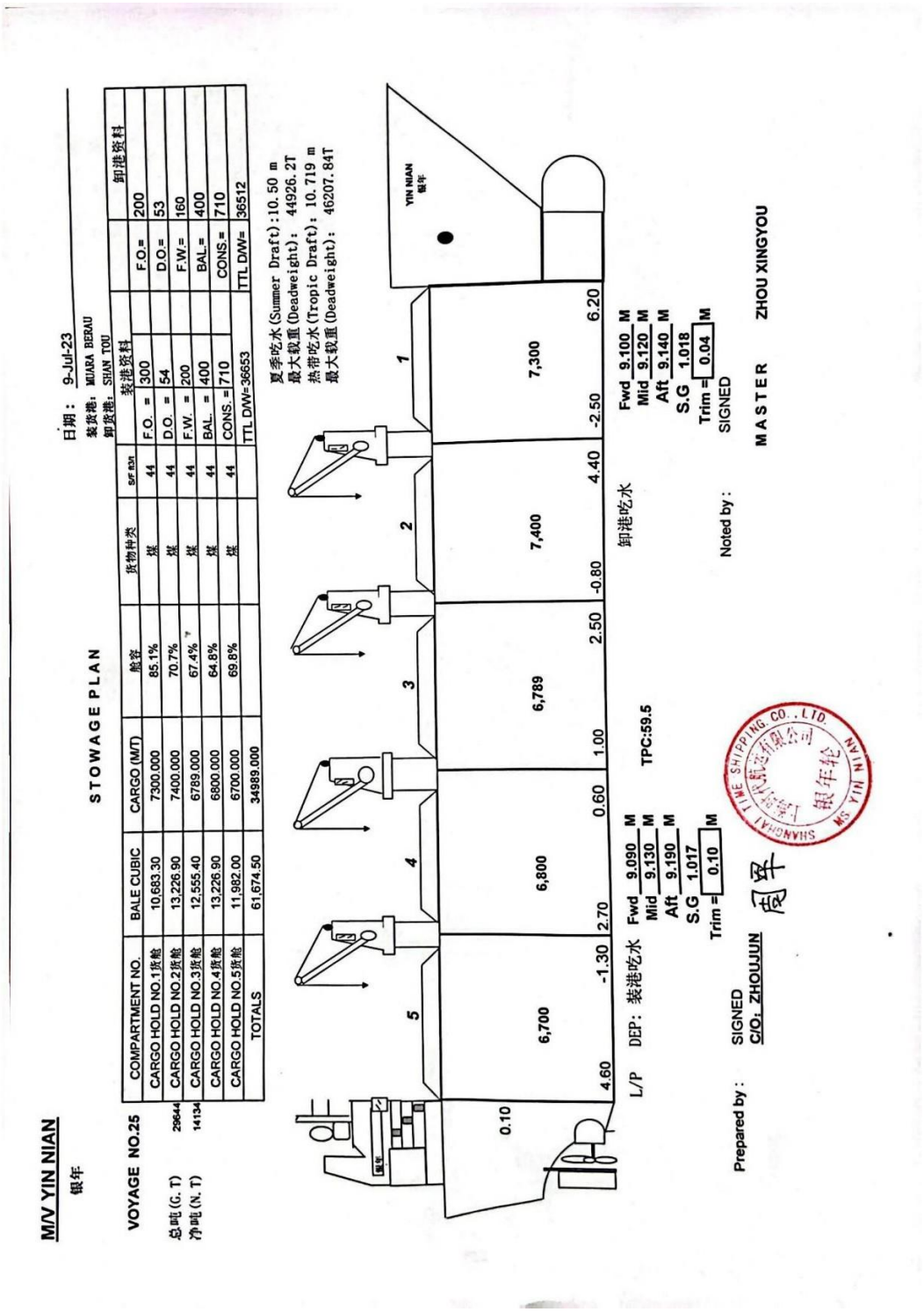
Ship's Remarks :

Shipper

As Agent

Master

LAMPIRAN 6 Final Stowage Plan



M/V YIN NIAN
银年

STOWAGE PLAN

日期： 9-Jul-23
装货港：MUARA BERAU
卸货港：SHAN TOU

VOYAGE NO.25

总吨(G. T) 29644
净吨(N. T) 14134

COMPARTMENT NO.	BALE CUBIC	CARGO (M/T)	舱容	货物种类	SHIP'S	装港资料		卸港资料
CARGO HOLD NO.1货舱	10,683.30	7300.000	85.1%	煤	44	F.O. =	300	F.O.= 200
CARGO HOLD NO.2货舱	13,226.90	7400.000	70.7%	煤	44	D.O. =	54	D.O.= 53
CARGO HOLD NO.3货舱	12,555.40	6789.000	67.4%	煤	44	F.W. =	200	F.W.= 160
CARGO HOLD NO.4货舱	13,226.90	6800.000	64.8%	煤	44	BAL. =	400	BAL.= 400
CARGO HOLD NO.5货舱	11,982.00	6700.000	69.8%	煤	44	CONS. =	710	CONS.= 710
TOTALS	61,674.50	34989.000				TTL DW=	36653	TTL DW= 36512

夏季吃水(Summer Draft):10.50 m
最大载重(Deadweight): 44926.2T
热带吃水(Tropic Draft): 10.719 m
最大载重(Deadweight): 46207.84T

	1	2	3	4	5
	7,300	7,400	6,789	6,800	6,700
卸港吃水	6.20	4.40	2.50	0.60	-1.30
	-2.50	-0.80	1.00	2.70	4.60

0.10

L/P DEP: 装港吃水 Fwd 9.090 M Mid 9.130 M Aft 9.190 M S.G 1.017 Trim = 0.10 M TPC:59.5

卸港吃水 Fwd 9.100 M Mid 9.120 M Aft 9.140 M S.G 1.018 Trim = 0.04 M

Prepared by : SIGNED C/O; ZHOUJUN

Noted by : SIGNED

MASTER ZHOU XINGYOU

SHANGHAI MARITIME SHIPPING CO., LTD. MS YIN NIAN 银年轮

LAMPIRAN 7 Final Draft Survey

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

Jakarta
Springhill Office Tower Lantai 18, Jl. H. Benyamin Suaeb Ruas D7
Blok D6, Pademangan Timur, Jakarta Utara 14410
Telp: +62 21 2260 6207

BANDUNG • BANJARBARU - BATULICIN - SAMARINDA - TAMIANG LAYANG - TARAKAN • JAMBI - PALEMBANG - BENGKULU • KENDARI

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY VESSEL

(SPKO No. : 15PKO/C032306175?-TDSAV-IFT/VI/2023)

FM.OPS.01.01.01
Rev.02 - 01 Nov 2016

Vessel Name : YIN NIAN
Client : PT. MITRYATAN MEKARANA SUKSES
Loading Port : MUARA BERAU ANCHORAGE
Discharging Port : ANY PORT IN CHINA

Cargo Description : COAL IN BULK
Light Ship / Constant : 9953 MT / 659 MT
Date & Time of Initial : JUNE 30, 2023 AT 14.00-15.00
Date & Time of Final : JULY 09, 2023 AT 07.30-08.30

DRAFT STATEMENT

Item		INITIAL	FINAL
1. Foreward Draft	Portside	3,90	9,09
	Starboard	4,01	9,08
	Mean	3,955	9,085
	Correction	-0,064	-0,002
	Corrected	3,891	9,083
2. Afterward Draft	Portside	6,29	9,18
	Starboard	6,38	9,17
	Mean	6,335	9,175
	Correction	0,133	0,005
	Corrected	6,468	9,180
3. Fore and After Mean Draft		5,1795	9,1315
4. Midship Draft	Portside	5,00	9,11
	Starboard	5,25	9,11
	Mean	5,125	9,110
	Correction	-0,012	0,000
	Corrected	5,113	9,110
5. Mean of Means		5,14625	9,12075
6. Quarter Mean of Means		5,129625	9,115375
7. Keel Correction		-	-
8. Quarter Mean of Means Corrected		5,129625	9,115375
9. Displacement		24929,183	46857,114

10. Trim Correction	INITIAL	FINAL
1st Trim Correction	-354,193	3,352
2nd Trim Correction	60,995	0,118
Trim Correction	-293,198	3,470
Trim	2,577	0,097
TPC	52,700	57,131
LCF	-4,864	1,128
MTC	34,259	46,808
LBP	186,500	186,500
LBM	172,240	172,240
Density	1,017	1,017
La	9,660	9,660
Lm	0,880	0,880
Lf	4,600	4,600

Item	INITIAL	FINAL
11. Displacement Corrected for Trim	24635,985	46860,584
12. Density Correction	-192,281	-365,741
13. Displacement Corrected for Density	24443,704	46494,843
14. Total Deductible Weight	13832,100	893,800
Ballast	13221,000	360,200
Fresh Water	230,000	180,000
Fuel Oil	326,800	300,000
Diesel Oil	54,300	53,600
Others / LO	-	-
15. Net Displacement	10611,604	45601,043
16. Total Cargo Loaded / Discharged	34989,439	

Note : Draught in Metres (m)
Weight in Metric Tons MT)

Remark :
Cargo to be rounded 34989 MT
Swell condition ±0,8-1,2 Meter

PT. ANINDYA WIRAPUTRA KONSULT

Attending Surveyor

Chief Officer

SHANGHAI TIME SHIPPING CO., LTD. MS YIN NIAN

LAMPIRAN 8 Perhitungan Jam Tunggu Tenaga Kerja Bongkar Muat

KUTAI TRANS MARITIM
Jl. Kedondong Dalam 2 no 41 rt 05 Kel. Gunung Kelua,
kec. Samarinda Ulu, Samarinda

PERHITUNGAN JAM TUNGGU TKBM

MV. YIN NIAN

NO.	TANGGAL	JAM / WAKTU	JUMLAH	KETERANGAN / JAM ISTIRAHAT	TOTAL
1.	01 JULY 2023	13.40 – 24.00	10 JAM 20 MENIT	FREE TIME 2 JAM	8 JAM 20 MENIT
2.	02 JULY 2023	00.00 – 05.00	5 JAM	FREE TIME 1 JAM	4 JAM
3	02 JULY 2023	16.00 – 24.00	8 JAM	FREE TIME 1 JAM	7 JAM
4	03 JULY 2023	00.00 – 24.00	24 JAM	FREE TIME 4 JAM	20 JAM
5	04 JULY 2023	00.00 – 18.20	18 JAM 20 MENIT	FREE TME 3 JAM 20 MENIT	15 JAM
6	05 JULY 2023	08.00 – 24.00	16 JAM	FREE TIME 2 JAM	14. JAM
7	06 JULY 2023	00.00 – 17.15	17 JAM 15 MENIT	FREE TIME 3 JAM	14 JAM 15 MENIT
8	07 JULY 2023	07.30 – 24.00	16 JAM 30 MENIT	FREE TME 2 JAM	14 JAM 30 MENIT
9	08 JULY 2023	00.00 – 16.40	16 JAM 40 MENIT	FREE TIME 3 JAM	13 JAM 40 MENIT
TOTAL :					110 JAM 45 MENIT

Samarinda, 09 JULY 2023

Dibuat Oleh :

FRENGKY

Foreman / Asisstance

Disetujui Oleh :

M. ROHMAT

KEPALA OPERASIONAL

KUTAI TRANS MARITIM
Kutaitransmaritim@ktm.co.id | +62 21 8591 4356

LAMPIRAN 9 Dokumentasi Wawancara

LAMPIRAN 10 Tarif Jam Tunggu

Lampiran : Kesepakatan Bersama Besaran Tarif OPP/OPT Tahun 2014 Pelabuhan Samarinda
Nomor : KU.501/ 1 / 2 /Ksop-Smd.2014
Tanggal : Maret 2014

NO	JENIS BARANG	TARIF OPP / OPT				JAM TUNGGU		KETERANGAN
		TKBM		PBM	JUMLAH			
		Rp	4.990	903	5.894	Rp	4.500 / Jam	Ton
1	Batu Bara							
2	A. Kayu Olahan	Rp	11.705	4.658	16.363			M^3
	- Plywood	Rp	12.491	4.873	17.364			M^3
	- Moulding/Sawn Timber	Rp	8.577	2.577	11.154			M^3
	B. Kayu Bulat (Logs)	Rp	4.376	2.064	6.440			M^3
	C. Chipper (Sisa Produksi)							
3	A. Barang Campuran	Rp	27.162	14.290	41.452			Ton
	1. General Cargo	Rp	23.255	12.120	35.375			Ton
	2. Curah Kering	Rp	25.086	13.289	38.375			Ton
	3. Curah Cair	Rp	41.785	17.874	59.659			Ton
	4. Muatan Dingin							
	B. Peti Kemas (Kontainer) PT. PSP							
	1. Peti Kemas Isi	Rp	182.780		182.780			Box
	- Ukuran 20"	Rp	274.167		274.167			Box
	- Ukuran 40"							
	2. Peti Kemas Kosong	Rp	128.025		128.025			Box
	- Ukuran 20"	Rp	199.800		199.800			Box
	- Ukuran 40"							

KETERANGAN
- Tarif OPP / OPT Pelabuhan Samarinda berlaku terhitung mulai tanggal. 11 Maret 2014 Jam 00.00 Wita.
- Amprah Buruh disesuaikan dengan Kapal datang atau Per kegiatan

KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS II SAMARINDA

ADANG RODIANA, S.Sos, Msi.
Pembina (IV/a)
NIP. 19601009 198012 1 001

DAFTAR RIWAYAR HIDUP

1. Nama : Dzulfikar Faathin Maulana
2. Tempat, Tanggal Lahir : Sleman, 23 Agustus 2001
3. Jenis Kelamin : Laki-laki
4. Agama : Islam
5. Alamat : Gg Puntadewa No 6, Ngabean Kulon, Sinduharjo, Ngaglik, Sleman.
6. Nama Orang Tua
   a. Ayah : Purwanto
   b. Ibu : Sri Lestari
7. Riwayat Pendidikan
   a. MI Sultan Agung (2007-2013)
   b. SMP Negeri 4 Yogyakarta (2013-2016)
   c. SMA Negeri 11 Yogyakarta (2016-2019)
   d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020-2024)
8. Praktik Darat

   Nama Perusahaan : PT. IDT Trans Agency

   Masa Praktik : 01 Agustus 2022 - 01 Agustus 2023