



**ANALISIS KENDALA *AGENT ON BOARD* PADA SAAT
PENYUSUNAN DOKUMEN MUAT DI KAPAL OLEH
PT IDT TRANS AGENCY CABANG SATUI**

SKRIPSI

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

Oleh

**MOH. SYAMSUL ARIFIN
NIT. 572011317506 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS KENDALA AGENT ON BOARD PADA SAAT PENYUSUNAN
DOKUMEN MUAT DI KAPAL OLEH PT. IDT TRANS AGENCY
CABANG SATU**

DISUSUN OLEH:

MOH. SYAMSUL ARIFIN
NIT. 572011317506 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


AWEL SURYADI, S.Si.T., M.Si
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001


Dr. A AGUS TJAHJONO. M.M., M.Mar. E.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19710620 199903 1 001

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


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “*Analisis Kendala Agent on Board Pada Saat Penyusunan Dokumen Muat di Kapal oleh PT. IDT Trans Agency cabang Satui*” karya :

Nama : Moh. Syamsul Arifin

NIT : 572011317506

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

Telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, pada hari, tanggal 2024.

Semarang,

2024

PENGUJI

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

Penguji II : AWEL SURYADI, S.Si.T., M.Si.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III : IRMA SHINTA DEWI, M.Pd
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Moh. Syamsul Arifin

NIT : 572011317506 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Analisis Kendala *Agent on Board* Pada Saat Penyusunan Dokumen Muat di Kapal Oleh PT. IDT Trans Agency cabang Satu”.

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,
Yang membuat pernyataan,



MOH. SYAMSUL ARIFIN
NIT. 572011317506 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. “Percayalah kita akan memanen hasil sesuai dengan apa yang kita tanam.”
(Prof. Dr. H. Asasriwarni)
2. “Mahkota seseorang adalah akalnya, derajat seseorang adalah agamanya, sedangkan kehormatan seseorang adalah budi pekertinya.” (Umar bin Khattab)
3. “Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya.”
(Q.S Al Baqarah: 286)

Persembahan :

1. Kedua orang tua yang selalu mendukung, dan menjadi guru kehidupan saya dalam menjalani hidup.
2. Kakak dan orang-orang terdekat yang selalu membantu, men-*support*, dan memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Alhamdulillah, segala puji dan rasa syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, atas segala limpahan nikmat, rahmat, karunia-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi dengan judul “**Analisis Kendala Agent on Board Pada Saat Penyusunan Dokumen Muat di Kapal Oleh PT IDT Trans Agency cabang Satui**”.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.) dalam bidang Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) serta untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV TALK di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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

1. Kedua orang tua yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan serta kakak dan orang-orang terdekat yang telah menjadi motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

4. Awel Suryadi, S.Si.T., M.Si selaku Dosen Pembimbing Materi
5. Dr. A Agus Tjahjono, M.M., M.Mar. E. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
6. Ibu Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM. selaku Dosen Wali.
7. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
8. Kepala Cabang PT. IDT Trans Agency cabang Satui dan jajaran yang telah mengizinkan untuk melakukan penelitian di PT IDT Trans Agency cabang Satui
9. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Skripsi ini masih banyak kekurangan sehingga diharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaannya. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Wassalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Semarang, 23 Juli 2024
Peneliti

MOH. SYAMSUL ARIFIN
NIT. 572011317506

ABSTRAKSI

Arifin, Moh. Syamsul. 2024. “*Analisis Kendala Agent on Board Pada Saat Penyusunan Dokumen Muat di Kapal oleh PT. IDT Trans Agency cabang Satu*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Awel Suryadi, S.Si.T., M.Si, Pembimbing II : Dr. A Agus Tjahjono, M.M., M.Mar. E.

Agent on board (AOB) bertugas untuk membuat dokumen muat selama di atas kapal sesuai dengan kondisi yang ada. Pada saat pembuatan dokumen muat, *agent on board* mengalami beberapa kendala yang dapat mempengaruhi kinerja seorang *AOB* di atas kapal. Apabila kendala ini tidak segera ditangani, maka tentu hal ini akan mengganggu operasional keagenan yang berdampak pada kepercayaan konsumen terhadap perusahaan menurun. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui proses pembuatan dokumen muat, kendala yang dialami oleh para *AOB* pada saat pembuatan dokumen muat di atas kapal, dan upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif dimana dalam pengumpulan datanya peneliti menggunakan metode observasi, wawancara, serta dokumentasi. Setelah data didapatkan kemudian data tersebut dianalisa dengan cara mereduksi data sesuai dengan tema penelitian, menyajikan dalam bentuk narasi dan tabel dan kemudian ditarik kesimpulan dari data tersebut. Untuk memastikan keabsahan data yang sudah diperoleh peneliti menggunakan metode triangulasi sumber data, metode, dan waktu.

Dari penelitian ini diperoleh hasil bahwa pembuatan dokumen *SOF* dibuat dengan mengisi kolom nama kapal, bendera kebangsaan, *DWT* dan *GRT*, tanggal pembuatan, nama Pelabuhan muat, kolom *draft* sebelum dan sesudah muat, rincian kegiatan, kolom tanda tangan *shipper*, *agent* dan nakhoda kapal. Kemudian dalam pembuatan dokumen *cargo manifest* dan *mate's receipt* dibuat dengan mengacu pada dokumen *bill of lading* karena lembar kerja yang terdapat pada dokumen tersebut sama dengan lembar kerja pada dokumen *bill of lading*. Dan untuk membuat dokumen *stowage plan* dibuat dengan mengisi lembar kerja yang berisikan nama kapal, bendera kebangsaan, *DWT* dan *GRT* kapal serta jumlah *cargo* yang dimuat pada tiap palka kapal. Dalam pembuatannya *AOB* mengalami kendala sehingga dapat menghambat proses pembuatan dokumen muat. Kendala tersebut terbagi menjadi 2 faktor yakni faktor internal dan eksternal. Kendala internal dapat berupa *agent on board* kurang berkompeten, belum mahir berbahasa Inggris, dan kurang paham pengoperasian komputer. Sedangkan faktor eksternal dapat berupa ruang akomodasi tidak memadai, peralatan kerja tidak mendukung, miskomunikasi dengan kru, sinyal lemah, dan terdapat revisi *B/L*. Upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala internal yaitu dengan memberikan kualifikasi perekrutan calon *agent on board*, memberikan *training* tentang keagenan dan pengoperasian komputer, serta harus mampu berkomunikasi dengan bahasa Inggris. Dan upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala eksternal diantaranya *agent on board*

meminta ruang akomodasi yang layak, mengecek peralatan kerja sebelum bekerja, mengecek kembali saat proses *finishing*, membawa peralatan pendukung sinyal, dan segera memperbarui dokumen muat apabila terdapat revisi pada *B/L*.

Kata kunci : Keagenan, Analisis Kendala *Agent on Board*, Perusahaan Pelayaran



ABSTRACT

Arifin, Moh. Syamsul. 2024. *“Analisis Kendala Agent on Board Pada Saat Penyusunan Dokumen Muat di Kapal oleh PT. IDT Trans Agency cabang Satu”*. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I : Awel Suryadi, S.Si.T., M.Si, Pembimbing II : Dr. A Agus Tjahjono, M.M., M.Mar. E.

Agent on board (AOB) is tasked with making the documents loaded on top of the head according to the conditions. At the time of creation of the upload document, an agent on board encounters a number of obstacles that may affect the performance of an boarding agent onboard. If these barriers are not addressed immediately, then of course this will disrupt the operations of the agency which affects consumer confidence in the company decreases. The objective of this study is to learn about the process of documentation, the constraints experienced by agents on board when producing documents on board, and the efforts that can be made to overcome them.

The method used in this research is qualitative descriptive method where in the collection of data the researchers use methods of observation, interviews, as well as documentation. Once the data has been obtained, the data is analyzed by reducing the data according to the theme of the research, presented in the form of narratives and tables and then drawn conclusions from the data. To ensure the validity of the data already acquired, the researchers use methods of triangulation of data sources, methods, and time.

The result of this research was that the SOF document was produced by filling in the columns of the ship's name, national flag, DWT and GRT, the date of manufacture, the name of the port of loading, the column of the draft before and after the ship, the details of the activity, the shipper's signature column, the agent and shipowner's column. Then in the creation of the cargo manifesto and mate's receipt is made with reference to the bill of loading document because the working sheet contained in the document is the same as the work sheet on the Bill of Loading document. And to make the stowage plan document is made by filling in the working Sheet containing the name of the ship, the national flag, the DWT and GRT ship as well as the amount of cargo loaded on each shipyard. AOB's manufacturing is blocked so it can interfere with the process of creating the uploaded document. The obstacles are divided into two factors: internal and external. Internal obstacles may include an under-competent on-board agent, an incompetent English speaker, and an incomprehensible understanding of computer operations. External factors may include insufficient accommodation space, inadequate work equipment, poor communication with the crew, weak signal, and there is a B/L revision. An effort can be made to overcome internal obstacles by providing recruitment qualifications

to prospective agents on board, providing training on agency and computer operation, as well as being able to communicate in English. And efforts are made to address external obstacles including an agent on board requesting proper accommodation, checking the work equipment before work, reviewing the finishing process, bringing signal support equipment, and updating the documentation immediately when a revision occurs at B/L.

Keywords: Agency, Constraint Analysis Agent on Board, Shipping Company



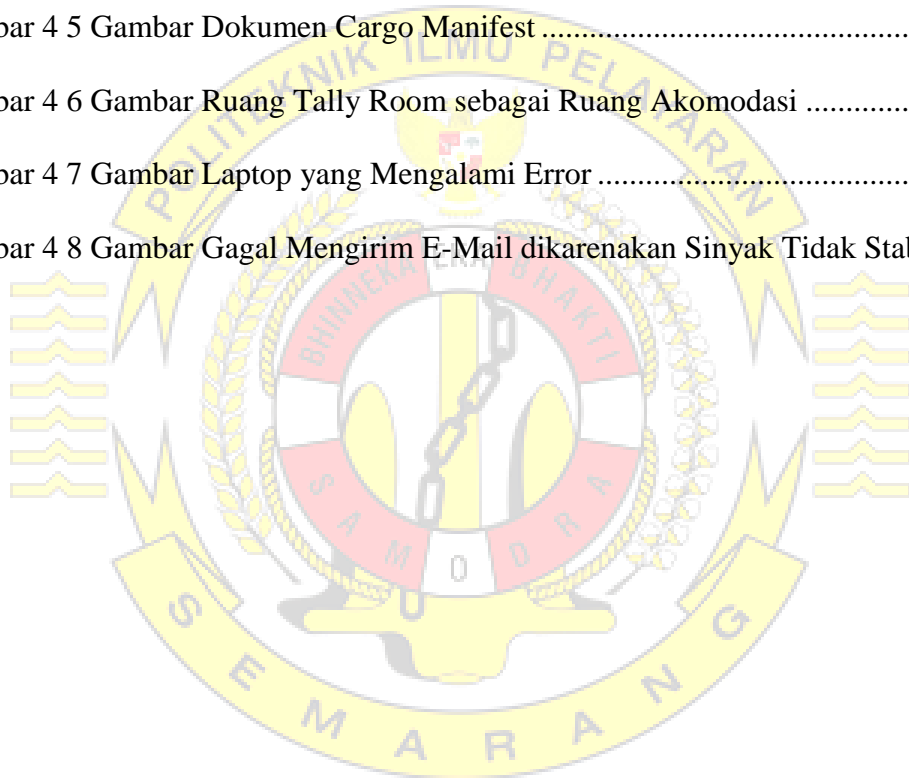
DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	x
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	9
C. Rumusan Masalah.....	10
D. Tujuan Penelitian.....	10
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	11
BAB II KAJIAN TEORI.....	12
A. Deskripsi Teori.....	12
B. Kerangka Penelititan.....	23
BAB III METODE PENELITIAN.....	25
A. Metode Penelitian.....	25

B.	Tempat Penelitian	27
C.	Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	28
D.	Teknik Pengumpulan Data	31
E.	Instrumen Penelitian	32
F.	Teknik Analisis Data	34
G.	Pengujian Keabsahan Data	36
BAB IV HASIL PENELITIAN		38
A.	Gambaran Konteks Penelitian	38
B.	Deskripsi Data	39
C.	Temuan	54
D.	Pembahasan Hasil Penelitian	56
BAB V SIMPULAN DAN SARAN		73
A.	Simpulan	73
B.	Keterbatasan Penelitian	75
C.	Saran	75
DAFTAR PUSTAKA		77
LAMPIRAN		79
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		94

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 1 Kerangka Penelitian	23
Gambar 4 1 Logo PT. IDT Trans Agency.....	41
Gambar 4 2 Gambar Kantor PT. IDT Trans Agency cabang Satui	43
Gambar 4 3 Struktur Organisasi PT. IDT Trans Agency cabang Satui	45
Gambar 4 4 Gambar Pelaksanaan Inspeksi Kapal oleh Petugas Pelabuhan	58
Gambar 4 5 Gambar Dokumen Cargo Manifest	61
Gambar 4 6 Gambar Ruang Tally Room sebagai Ruang Akomodasi	66
Gambar 4 7 Gambar Laptop yang Mengalami Error	67
Gambar 4 8 Gambar Gagal Mengirim E-Mail dikarenakan Sinyal Tidak Stabil. 68	



DAFTAR TABEL

Tabel 4 1 Penelitian Terdahulu	38
--------------------------------------	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Cover Dokumen <i>SOF</i>	86
Lampiran 2 Dokumen <i>SOF</i>	87
Lampiran 3 Dokumen <i>SOF</i>	88
Lampiran 4 Dokumen <i>Mate's Receipt</i>	89
Lampiran 5 Dokumen <i>Stowage Plan</i>	90
Lampiran 6 Dokumen <i>Draft Survey</i>	90
Lampiran 7 <i>Draft Bill of Lading</i>	91
Lampiran 8 Proses Pembuatan Dokumen Muat di Kapal	92
Lampiran 9 Penghitungan <i>Draft Survey</i> oleh Surveyor	92
Lampiran 10 Proses <i>Finishing</i> Dokumen	93
Lampiran 11 Proses Kegiatan Bongkar Muat	93
Lampiran 12 SOP untuk <i>agent on board</i>	94

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kegiatan pelayaran berjalan tentu tidak dapat lepas dengan suatu badan usaha keagenan. Hal ini dikarenakan dalam pelaksanaan kegiatan pelayaran pihak *owner* kapal tidak dapat mengawasi langsung kapal yang beroperasi. Terlebih lagi bila kapal tersebut beroperasi antar negara dan sudah jauh dari jangkauan *owner/charter*. Dalam penugasannya *agent* ditunjuk dan bertanggung jawab terhadap *principle* sesuai dengan kesepakatan yang sudah dituangkan dalam piagam *charter party*. Perusahaan *agency* berkewajiban penuh dalam melayani dan mengurus kebutuhan kapalnya.

General agent menugaskan seorang *boarding agent* untuk tetap berada di atas kapal selama kegiatan *transshipment* berlangsung. *Agent* inilah yang menjadi perantara antara kegiatan yang berlangsung di lapangan dengan *agent* operasional yang berada di kantor. Tugas pertama yang dilakukan oleh *boarding agent* ketika naik ke kapal, yaitu menemui Nakhoda untuk memeriksa kelengkapan dokumen kapal tersebut untuk diserahkan kepada Syahbandar. *Boarding agent* dapat melakukan *on board* sebelum atau sesudah kegiatan *health quarantine inspection* dilakukan oleh petugas. Setiap kegiatan yang berjalan di atas kapal sedari kapal tiba sampai dengan kapal akan berangkat wajib dilaporkan oleh *boarding agent* kepada *operational agent*. Kemudian *operational agent* akan meneruskan laporan yang telah dikirimkan oleh

boarding agent kepada *shipowner*, *charterer*, maupun *shipper* melalui e-mail perusahaan. Dan tugas pokok dari *boarding agent* sendiri yaitu pada saat pembuatan *timesheet* selama kapal berada di area *loading point* serta pembuatan *document loading* seperti *statement of fact*, *cargo manifest*, *mate's receipt*, dan *stowage plan*. Pembuatan dokumen muat merupakan kegiatan yang sangat krusial karena dalam hal ini pembuatan dokumen muat harus tidak boleh terjadi kesalahan dan pengirimannya harus tepat waktu, karena apabila terjadi kesalahan dalam pembuatannya, maka akan berdampak tidak baik terhadap kegiatan operasional keagenan.

Berdasarkan pengalaman pribadi Peneliti selama melakukan kegiatan praktek darat di PT. IDT Trans Agency Cabang Satui masih ditemukan kendala yang dialami oleh para *boarding agent* pada saat penyusunan dan pembuatan *document loading* selama *boarding agent* berada di atas kapal. Hal ini dapat menjadi perhatian bagi *boarding agent* dan perusahaan guna menunjang kelancaran jasa keagenan kapal dalam pelayanannya. Minimnya pengetahuan dan pengalaman bagi para *boarding agent* menjadi salah satu faktor kendala dalam penyusunan dokumen muat sehingga dapat menimbulkan problematika di atas kapal dan di kemudian hari.

Salah satu alasan yang mendukung kegiatan keagenan kapal sendiri karena regulasi yang telah dikeluarkan oleh pemerintah dimana setiap kapal asing yang beroperasi dari Indonesia ke luar negeri atau juga sebaliknya, perusahaan angkutan laut wajib menunjuk perusahaan keagenan kapal untuk melayani kapalnya selama masuk atau keluar Indonesia. Tentang penunjukan

keagenan sendiri telah diatur di beberapa undang-undang maritim. Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 pasal 4 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa setiap perusahaan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke dan atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia. Pasal ini yang menjadi dasar hukum atas keberlangsungan kegiatan keagenan di Indonesia.

Kapal asing merupakan semua angkutan laut yang beroperasi di wilayah lautan baik dalam maupun luar negeri dengan mengibarkan bendera negara asing serta pendaftarannya tidak terdapat pada daftar kapal Indonesia. Setiap kapal asing yang akan memasuki wilayah perairan Indonesia tentu memerlukan pelayanan terhadap kapalnya mulai dari pelayanan perizinan di instansi pelabuhan terkait, pelayanan terhadap kegiatan selama proses bongkar muat, hingga keperluan terhadap kebutuhan kapal itu sendiri.

Principle dalam konteks ini merupakan suatu perusahaan pelayaran yang sedang menjalankan armadanya pada saat kegiatan sewa menyewa sedang berlangsung, baik itu dari pihak *owner* kapal atau bisa juga pihak dari *charterer* atau penyewa kapal. Pada teori *agency* dijelaskan bahwa *principle* merupakan pihak yang mempunyai wewenang memerintah, mengawasi, dan menilai apa saja tugas yang sudah diberikan kepada *agent* sebelumnya.

Oleh karena itu *principle* menunjuk sebagai perusahaan *agency* nasional untuk menjalankan tugas untuk mengawal kapal tersebut selama masuk di wilayah Indonesia. Perusahaan keagenan menjadi perpanjangan tangan dan

menjadi perantara antara *principle* dengan perusahaan *agent* itu sendiri. Hubungan antara kedua belah pihak tersebut sudah pasti memiliki kekuatan secara hukum dan sudah dituangkan dalam perjanjian sebelumnya. Bilamana *principle* mengetahui adanya kecurangan yang dilakukan oleh perusahaan *agent*, maka *principle* selaku pihak utama dapat menuntut ganti rugi terhadap pihak kedua dan begitu juga sebaliknya. Oleh karena itu diperlukan kerja sama yang baik antara perusahaan keagenan dengan pihak penunjuk.

Dimulainya kontrak antara *principle* dengan perusahaan *agency* adalah dimana ketika sudah dibuatnya surat penunjukan oleh *principle*. Ketika surat penunjukan tersebut dibuat, itu berarti *principle* sudah menyerahkan kapalnya untuk beroperasi dan mempercayakan perusahaan *agency* untuk menangani kapalnya selama beroperasi. Surat penunjukan keagenan memiliki jangka waktu tertentu pada pelayanan dengan sistem *liner service*. Berbeda dengan sistem *tramp service*, penunjukan berlaku untuk kapal per kapal tergantung sesuai kebutuhan dan cukup dengan menunjukkan *Letter of Appointment per fax or per telex*.

Tugas utama dari perusahaan keagenan itu sendiri adalah memberikan pelayanan optimal terhadap kapal (*principle*), memonitoring terhadap kelancaran operasional kapal dan muatan, menjadi perantara bilamana terjadi kerusakan (*damage*) sehingga dibutuhkan *claim* terhadap asuransi baik dari kapal maupun muatannya dengan persetujuan dari *owner representative*.

Menurut (Adi, dkk, 2021) Dalam kegiatan keagenan pengaruh kinerja pelayanan sangat penting bagi pengguna jasa, karena sangat berpengaruh

dalam aktifitas untuk meningkatkan jumlah kunjungan kapal yang di ageni. Bila ingin mendapat tingkat kepuasan dari pelanggan, maka perusahaan keagenan harus dapat menjadi kepercayaan dari pihak yang menunjuknya sehingga dari *principle* dapat mempertimbangkan kembali untuk menggunakan jasanya, karena yang diperlukan oleh *owner*, *charterer*, dan *shipper* yaitu informasi yang akurat, cepat, dan pelayanan yang prima terhadap kapal selama kegiatan *transshipment* berlangsung.

Menurut Sasono dalam (Anwar, 2021) *shipper* (pengirim) adalah mereka yang bertindak selaku pengirim barang milik *cargo owner* untuk dikapalkan melalui suatu perjanjian pengangkutan laut. *Agent* yang bertugas harus menginformasikan keadaan yang sebenarnya sesuai dengan kondisi aktual dan *update* yang ada di lapangan yang kemudian dilaporkan dalam *daily report*. Dalam pembuatan *daily report* sendiri dilakukan sebanyak tiga kali dalam satu hari. Laporan ini dibuat dalam bentuk e mail yang kemudian dikirimkan kepada pihak *charter party* terkait. Ketika kegiatan bongkar muat selesai, kumpulan *daily report* yang telah dibuat sejak kapal datang disusun sedemikian rupa dalam satu dokumen muat berbentuk *time sheet* atau *Statement of Fact*.

Agent umum (*General Agent*) adalah perusahaan pelayaran angkutan laut nasional yang menyediakan jasa keagenan kapal dan ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lokal atau asing (*principle*) untuk diberikan kepercayaan menangani kegiatan operasional kapalnya. *General agent* sebelumnya mendapat informasi dari *principle* terkait dengan kapalnya yang akan masuk ke

wilayah Indonesia. Informasi tersebut mengenai kedatangan kapal, rencana kegiatan bongkar muat, lama *laycan* dalam kegiatan bongkar muat, dan estimasi keberangkatan kapal.

General agent kemudian menunjuk *agent* lokal sebagai pelaksana kegiatan keagenan yang dimana *agent* lokal merupakan cabang dari *general agent* itu sendiri. Apabila *general agent* tidak mempunyai cabang di pelabuhan tujuan, maka *general agent* berhak menunjuk *shipping agency* dari perusahaan lain sebagai pelaksana sesuai dengan Permenhub No. KM 21 Tahun 2007. *Agent lokal* bertanggung jawab terhadap kegiatan *assist* kapal yang masuk dalam wilayah pelabuhan tujuan mulai dari kapal masuk, pelaksanaan bongkar muat, dan keberangkatan kapal. Di dalam susunan keanggotaannya *local agent* memiliki susunan yang lebih sederhana daripada *general agency* dimana dalam struktur organisasinya dipimpin oleh seorang kepala cabang.

PT. IDT Trans Agency yang biasa disebut dengan PT. IDTTA merupakan perusahaan *local agent* yang bergerak dalam bidang jasa keagenan kapal yang berlokasi di Kec. Satui Kalimantan Selatan. Perusahaan ini menjadi kantor cabang dari PT. IDTTA yang berkantor pusat di Jakarta. Seluruh kegiatan operasional untuk kapal yang berlabuh di wilayah Kecamatan Satui dan bunati menjadi wilayah kerja dari kantor ini. PT. IDTTA sendiri sudah banyak menangani kapal-kapal baik kapal lokal maupun kapal asing. PT. IDTTA dituntut untuk menguasai kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan lingkup keagenan, serta harus dapat menjalin hubungan yang baik dengan

petugas *port authority* dan petugas-petugas pemeriksa terkait dengan perizinan kapal yang akan masuk ke wilayah *loading port*.

Hal itu perlu dilakukan karena dengan cara melakukan pendekatan dengan petugas merupakan salah satu kunci keberhasilan suatu perusahaan jasa keagenan terutam bagi perusahaan penyedia jasa keagenan kapal. Pada saat sebelum kapal tiba, PT. IDTTA sebagai *local agent* membangun komunikasi dengan nakhoda kapal sebagai pihak pengangkut untuk mengkonfirmasi *ETD* (*Estimated Time Departure*) atau tanggal kedatangan kapal di *loading port*. Informasi *ETD* yang diperoleh dari Nakhoda kapal kemudian dilaporkan kepada instansi di pelabuhan. Tanggal yang dilaporkan kepada instansi harus sesuai tanggal keberangkatan yang sesungguhnya, karena apabila *ETD* yang dilaporkan tidak sesuai dengan kedatangan maka pihak *agency* akan dikenakan denda dari pemerintah untuk membayar sejumlah uang kompensasi.

Oleh karena itu dibutuhkan informasi yang akurat dari kantor pusat (*general agent*) mengenai kedatangan kapal baik kapal *liner service* atau juga *tramper service*. General agent wajib melaporkan kedatangan kepada *local agent* selambat-lambatnya tujuh hari sebelum kapal tiba di area Bunati *Anchorage* Kalimantan Selatan. PT. IDTTA menerima informasi kedatangan kapal dari *General Agent* dengan dilampirkan beberapa dokumen yang dibutuhkan seperti *ships particular*, *crew list*, *list port of call*, serta *loading plan*. Kemudian PT. IDTTA mengirimkan e-mail kepada Nakhoda untuk melakukan reconfirmation akan tanggal kedatangan. Dalam email tersebut nakhoda juga mencantumkan beberapa *Pre Arrival Document* seperti

Certificate of Register, Seaworthy Certificate, Safety Certificate, Derrating Certificate, Crew List, Bill of Health, Load Line Certificate, International Tonnage Certificate, dan beberapa dokumen kapal sesuai dengan jenis kapalnya.

Bila informasi kedatangan kapal sudah didapatkan, kemudian *local agent* memberitahukan kepada pihak Syahbandar, Imigrasi, Bea Cukai, dan Karantina Kesehatan. Satu hari sebelum kedatangan kapal, *local agent* wajib membuat permohonan izin kapal masuk dan men *submit* di situs Inaportnet. Selain memberitahukan kepada petugas pelabuhan terkait, *local agent* juga memberikan informasi serupa kepada *shipper* atau *consignee*. Selanjutnya setelah memberi informasi kepada pihak-pihak yang terkait, maka atas nama *principle*, *local agent* dapat mengeluarkan SPK (Surat Penunjukan Kerja) kepada PBM (Perusahaan Bongkar Muat) bilamana *shipper* belum menunjuk PBM yang akan digunakan dalam kegiatan bongkar muat. PBM yang telah ditunjuk harus dapat bekerja sama dengan baik dengan *local agent* supaya selama kegiatan pemuatan dapat berlangsung dengan lancar. Setelah Syahbandar setempat menyetujui permohonan tempat sandar, maka *local agent* dapat menginformasikan posisi dimana kapal berlabuh kepada PBM.

Pentingnya pelayanan jasa keagenan kapal sangat besar pengaruhnya bagi para pelaku bisnis di bidang pelayaran guna mendapatkan keuntungan bagi setiap perusahaan yang terlibat dalam bisnis tersebut. Dengan memberikan pelayanan yang baik dan maksimal maka dapat menunjang kegiatan pelayaran yang optimal sehingga dapat berjalan dengan lancar. Sebaliknya, bila pelayanan

yang diberikan oleh perusahaan keagenan tidak optimal maka pengguna jasa akan merasa tidak puas dan berdampak kurang baik terhadap provit pengguna jasa. Diperlukan hubungan timbal balik yang bagus antara *principle* dengan perusahaan *agency* agar kegiatan dapat berjalan lancar. Hal ini merupakan peran *agent* dalam menerima ataupun memberikan informasi sehingga pelayanan yang diberikan dapat maksimal serta dapat meminimalisir hambatan yang timbul di lapangan.

Dengan latar belakang tersebut, Peneliti memiliki ketertarikan dan meneliti lebih lanjut dalam penelitian yang berjudul “Analisis Kendala *Agent on Board* Pada Saat Penyusunan Dokumen Muat di Kapal oleh IDT Trans Agency Cabang Satu”.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian yaitu strategi penentuan batasan-batasan masalah yang bertujuan agar penulisan karya ilmiah tetap terkonsentrasi pada subjek dan objek tertentu sehingga tidak menimbulkan terjadinya pengembangan permasalahan lainnya. Fokus penelitian sangat berguna dan membantu peneliti untuk membatasi permasalahan di luar ruang lingkup peneliti dalam penulisan ini sehingga diperoleh jawaban yang sesuai dari perumusan masalah yang sudah ada.

Adapun yang menjadi fokus penelitian dalam skripsi ini adalah pada saat proses pembuatan dokumen muat dan kendala yang dialami oleh *boarding*

agent selama penyusunan dokumen muat di kapal serta upaya-upaya yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disebutkan di atas, adapun penulis dapat membuat rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana proses pembuatan dokumen muat pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung ?
2. Apa sajakah kendala yang dialami *agent on board* pada saat pembuatan dokumen muat di kapal ?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala yang dialami oleh *agent on board* selama proses pembuatan dokumen muat ?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian dalam penulisan ini antara lain sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui proses pembuatan dokumen muat pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung.
2. Untuk menganalisis kendala yang dialami oleh *boarding agent* selama dalam penyusunan dokumen muat di kapal.
3. Untuk menjelaskan upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala yang dialami oleh *agent on board* PT. IDTTA Cabang Satui dalam pembuatan dokumen muat.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Pada penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan serta manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis
 - a) Sebagai pengetahuan tambahan bagi peneliti dapat dijadikan tolok ukur agar hasil dalam penulisan kedepannya bisa lebih maksimal dan akurat.
 - b) Sebagai tambahan pengetahuan serta wawasan bagi pembaca tentang kegiatan keagean kapal dan menjadi wawasan agar lebih meningkatkan *skill boarding agent* dalam mengatasi kendala pada saat pembuatan dokumen muat di kapal.
2. Manfaat secara praktis
 - a) Sebagai referensi untuk memberikan pelatihan dan peralatan kerja yang memadai kepada *boarding agent* di PT. IDTTA Cabang Satui.
 - b) Memberikan solusi yang berguna untuk mengatasi kendala para *boarding agent* PT. IDTTA Cabang Satui pada saat terjadi kendala penyusunan *document loading* selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Pengertian Analisis

Analisis adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, yang dilakukan dengan mengorganisasikan data, menjabarkannya ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain (Sugiyono, 2015). Dalam pernyataan tersebut Sugiyono menjelaskan bahwa untuk memperoleh data analisis dapat dilakukan dengan beberapa tahap diantaranya mengajukan wawancara kepada narasumber kemudian mencatat poin penting dari hasil wawancara yang telah dilakukan, dan tahap terakhir yaitu menyimpulkan hal yang menjadi kesimpulan dari data yang teliti.

Pendapat lain dikemukakan oleh Sahir (2022) yang menyatakan bahwa analisis adalah kegiatan mengolah data sehingga diperoleh hasil yang mudah dipahami oleh pembaca. Dari sini terdapat kesamaan antara kedua pendapat para ahli yaitu pada saat mengorganisasikan data dan kemudian supaya dapat diinterpretasikan hasilnya. Karena inti daripada kegiatan analisis sendiri yaitu dapat menjawab pertanyaan atas permasalahan yang ada.

Berdasarkan dari kedua pendapat tersebut analisis sendiri dapat disimpulkan sebagai kegiatan menggali informasi dengan cara memberikan wawancara, mencatat hasil dari pertanyaan yang diajukan kepada beberapa narasumber yang mampu memberikan informasi yang tepat, kemudian memilah informasi tersebut untuk dipelajari lebih lanjut dan kemudian menyimpulkan hasil untuk dapat menjawab pertanyaan serta dapat diinformasikan kepada orang lain.

Dalam menganalisis suatu kasus diperlukan ketelitian serta pengetahuan yang luas bagi seorang peneliti. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh Nasution dalam Sugiono (2015) bahwa dalam melakukan analisis merupakan pekerjaan sulit yang memerlukan kerja keras. Selain harus mempunyai wawasan intelektual yang luas, peneliti juga dituntut untuk dapat menemukan metode yang cocok sebelum memulai kegiatan menganalisis dan meneliti. Metode sendiri bertujuan untuk mempermudah peneliti dalam mengumpulkan data dan memilah data yang dibutuhkan dalam penelitiannya. Peneliti juga memerlukan orang lain untuk membantu mengelompokkan penelitiannya dengan cara meninjau dari penelitian-penelitian terdahulu yang sejalan dengan penelitiannya. Penelitian terdahulu juga dapat membantu peneliti dalam memilah data lalu mengelompokkan penelitian serupa yang pernah dilakukan dan kemudian datanya bisa diambil untuk informasi tambahan dalam penelitiannya.

2. Pengertian Kendala

Menurut Kurniasanti, dkk (2021:221) mengartikan bahwa kendala merupakan segala sesuatu yang menghambat proses untuk mencapai suatu tujuan. Ini berarti segala sesuatu yang menyebabkan terhambatnya suatu tujuan dianggap sebagai kendala.

Kendala dalam pembuatan dokumen muat merupakan beberapa faktor yang menyebabkan pembuatan dokumen muat pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung menjadi terhambat. Kendala yang dialami oleh *boarding agent* disini dapat diklasifikasikan menjadi beberapa jenis yaitu kendala dari faktor internal maupun eksternal. Kedua faktor ini cukup mempengaruhi akan kinerja seorang *boarding agent* selama di atas kapal. Kedua faktor tersebut harus dapat saling keterkaitan dan memberikan pengaruh positif bagi *boarding agent* selama bekerja. Apabila kedua faktor tersebut tidak saling berkaitan dengan bagus, maka akan mempengaruhi kinerja *agent* dalam memberikan pelayanan yang optimal.

Faktor internal merupakan faktor yang berasal dari pribadi *boarding agent* itu sendiri, seperti keahlian, keterampilan, etos kerja, dan lain-lain. Sedangkan faktor eksternal yaitu faktor yang berasal tidak dari *boarding agent*, seperti lingkungan kerja, peralatan kerja, dan lain sebagainya.

3. Pengertian Keagenan

Menurut Purba (2023:26) menjelaskan bahwa teori keagenan yaitu hubungan di antara 2 pihak yaitu *principle* dan *agent*. Dan pendapat lain disebutkan oleh Yusnidah dan Situmorang (2021:150) menyebutkan

bahwa keagenan adalah pihak yang menangani proses kedatangan dan juga keberangkatan kapal. Dari kedua pendapat di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa kegiatan keagenan adalah ketika pemilik (*principle*) menunjuk sebuah perusahaan *agency* untuk melayani kapalnya yang akan berlayar di luar jangkauan pemilik.

Salah satu elemen dalam kegiatan keagenan yaitu ketika pihak yang terkait yaitu pemilik (*principle*) dan perusahaan keagenan (*agency*) memiliki tujuan yang berbeda dimana pemilik menunjuk *agency* untuk melayani kapalnya dan *agency* memiliki tujuan untuk mensejahterakan *principle* sebagai pemilik kapal. Guna meningkatkan *value* dari perusahaan *agency*, maka dalam pelaksanaan kegiatan operasionalnya perusahaan *agency* harus menjalankan kegiatan sesuai dengan arahan dari *principle*. Namun tidak hanya itu, perusahaan *agency* juga dapat mempertimbangkan apakah perintah yang diberikan oleh *principle* akan berdampak merugikan bagi kedua belah pihak atau tidak karena perusahaan keagenan lebih banyak mengetahui informasi dibandingkan *principle*. Oleh karena itu perusahaan keagenan harus dapat memilih dengan tepat langkah yang akan diambilnya. Hal ini sesuai dengan apa yang disampaikan oleh (Marantika, 2012) bahwa teori keagenan berasumsi tiap individu bertindak atas kepentingan masing-masing.

Sebagai *owner* kapal (*principle*) menunjuk perusahaan *agency* (*general agent*) dengan membuat surat penunjukan keagenan untuk mengoperasikan kapalnya. Selanjutnya *general agent* yang berada di

pusat menunjuk *local agent* sebagai operator yang melaksanakan kegiatan keagenan di suatu daerah yang dimana *local agent* merupakan cabang dari *general agent* itu sendiri. Jika pada pelabuhan tertentu terdapat kasus bahwa *shipping agency* tidak memiliki kantor cabang di wilayah pelabuhan tersebut, maka *shipping agency* harus menunjuk perusahaan *agency* lain untuk memberikan kuasa menggantikan tugasnya. Perusahaan *agency* lain yang ditunjuk oleh *shipping agency* disebut sebagai *sub-agent*.

Agent yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa operasional aktifitas kapal disebut juga dengan *agent* pelayaran. Selama kapal memasuki wilayah pelabuhan, kapal tetap memerlukan *service* dari *agent* pelayaran sampai dengan kapal tersebut kembali *sailing*. Keagenan pelayaran dapat dikelompokkan menjadi beberapa jenis, yaitu :

a. Agen Umum (*General Agent*)

Agen umum atau yang biasa disebut dengan *general agent* merupakan perusahaan agensi pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran yang ditunagkan dalam surat penunjukan keagenan agar dapat melayani kapalnya selama masuk wilayah Indonesia. Syarat untuk mendirikan keagenan tidaklah mudah. Ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi seperti misalnya *agent* harus memiliki kapal berbendera Indonesia dengan GT tidak kurang dari 5.000 BRT.

b. Cabang *agent*

Cabang *agent* merupakan kantor cabang dari *general agent* yang berada di wilayah Pelabuhan tertentu. Seperti contoh, PT IDT TRANS AGENCY merupakan *local agent* atau cabang *agent* yang ditunjuk oleh kantor PT. IDT pusat untuk menangani atau melayani kapal yang singgah di area Bunati ataupun Satu *anchorage* Kalmantan Selatan.

c. *Sub-agent*

Sub-agent merupakan salah satu perusahaan pelayaran atau keagenan pelayaran yang ditunjuk oleh *principle* atau juga *general agent* untuk melayani kapalnya di suatu Pelabuhan tertentu. Biasanya *sub-agent* merupakan perusahaan yang berbeda dengan *general agent* dan umumnya ditunjuk karena *general agent* tidak memiliki cabang di Pelabuhan tertentu.

4. Pengertian *Agent on Board*

Menurut Setyadie dan Darmaputra (2021) menyebutkan bahwa *agent* yang bertugas mengawasi proses bongkar/muat di atas kapal dan berhubungan dan berhubungan langsung dengan kru kapal. Mereka juga menambahkan bahwa *boarding agent* merupakan orang yang pertama kali naik ke atas kapal dan selalu berhubungan dengan awak kapal.

Dalam kegiatan operasionalnya *agent on board* ditunjuk langsung oleh *general agent* atau *local agent* untuk melaporkan kegiatan selama bongkar muat dan membuat dokumen muat dari kapal yang sedang diageninya. Dijelaskan oleh (Erlyana dan Akrom, 2019) beberapa tugas dari

agent on board diantaranya memberikan *daily report* pada *agent local*, memberikan masukan dan informasi terkait proses kegiatan pemuatan, dan penyelesaian dokumen muat.

5. Pengertian Dokumen Muat

Menurut Kanedi dkk (2017) dokumen merupakan sesuatu yang tertulis atau tercetak yang mempunyai keterangan kemudian dikumpulkan untuk kemudian disebarkan. Sedangkan dokumen muat merupakan dokumen yang dibuat sebagai bukti sah kegiatan pemuatan barang ke atas kapal yang berisikan tentang rincian kegiatan pemuatan, data barang, waktu pemuatan, serta asal dan tujuan barang.

Dokumen muat sifatnya wajib untuk dibuat karena dokumen tersebut akan menjadi tanda bahwa kegiatan muat barang di atas kapal sudah dilakukan sekaligus menjadi persyaratan wajib proses *clearance out* kapal sebelum akhirnya kapal berlayar menuju Pelabuhan tujuan. Ketika kapal sudah sampai di Pelabuhan tujuan, salah satu persyaratan yang wajib dilampirkan yaitu dokumen muat karena di dalam dokumen tersebut tercantum *quantity of cargo* yang ada di dalam palka dan siap untuk dilakukan *discharging*. Untuk jenis-jenis dokumen muat antara lain :

a. *SOF (Statement of Fact)*

Statement of Fact merupakan dokumen *loading* yang merupakan gabungan dari laporan *daily activity* sebelumnya yang dikirim melalui email. Dokumen *statement of fact* dibuat oleh seorang *boarding agent*. *Boarding agent* yang diberi tugas penting untuk memonitor secara

langsung kegiatan proses bongkar/muat dan melaporkan secara terperinci yang kemudiandikirim kepada *agent officer* untuk diteruskan kepada tiap pelaku dalam *charter party*.

Dokumen tersebut berisi tentang rincian waktu laporan pelaksanaan kegiatan keagenan kapal dengan dimulai dari kapal tiba di *loading area*, proses kegiatan muat atau bongkar, pengecekan *draft* kapal, hingga kapal dinyatakan selesai melalui proses *clearence out* dan kapal tersebut berlayar menuju *next port*.

Tidak hanya itu, bila terjadi *stop loading*, *damage*, atau bahkan peristiwa lain yang menyangkut tentang efektivitas kegiatan bongkar muat serta kerugian sekecil apapun wajib dituangkan dalam *SOF* beserta rincian dan penyebab peristiwa tersebut terjadi.

b. *Cargo Manifest*

Cargo manifest merupakan dokumen *loading* yang berisi tentang daftar barang yang telah dimuat di atas kapal. Untuk *form* yang terdapat dalam *cargo manifest* mencakup nama kapal, bendera kebangsaan, DWT/GT kapal, nama Nakhoda, jumlah barang dimuat (*quantity of cargo*), pelabuhan asal dan tujuan, nomor B/L, pengirim (*shipper*), penerima (*consignee*), *notify party*, deskripsi tentang barang (*description of goods*), serta kolom *measurement*.

Data yang diambil untuk membuat *cargo manifest* yaitu diperoleh dari draft B/L yang dikirimkan oleh *operational agent* kepada *boarding agent*. Apabila di kemudian hari terdapat revisi pada B/L, maka sesegera

mungkin *boarding agent* merevisi *cargo manifest* sebelum *off board* dari kapal.

c. *Mate's Receipt*

Mate's receipt atau biasa disebut dengan resi mualim merupakan salah satu dokumen muat yang menjadi tanda serah terima barang di atas kapal dan disetujui oleh Nakhoda atau Mualim 1. Kolom yang terdapat dalam dokumen *mate's receipt* diantaranya nama kapal, tanggal dibuatnya dokumen, pengirim (*shipper*), penerima (*consignee*), *notify party*, deskripsi barang (*shipper description of goods*), Pelabuhan muat dan Pelabuhan tujuan, *total cargo*, nomor B/L (*B/L number*), serta tanda tangan nakhoda atau mualim 1.

Dalam pembuatan *mate's receipt* harus sesuai dengan kolom yang tercantum pada B/L, karena apabila terjadi dalam pembuatan *mate's receipt* maka akan berpengaruh terhadap kelancaran pembayaran atas barang. Setelah dokumen tersebut dicetak, Nakhoda atau Mualim 1 wajib untuk mengoreksi ulang dan bila sudah dirasa benar maka *master/chief officer* dapat memberikan tanda tangan pada *mate's receipt*.

d. *Stowage Plan*

Stowage plan merupakan dokumen muat yang menginformasikan tentang rincian barang yang dimuat di atas kapal berupa pembagian muatan pada tiap-tiap palka di kapal. Pada *form stowage plan* berisikan nama kapal, tanggal dibuatnya dokumen (*date*), pelabuhan muat (*port*

of loading), Pelabuhan bongkar (*port of discharging*), deskripsi barang (*description of goods*), pembagian jumlah muatan tiap palka, serta tanda tangan atas nama *boarding agent* dan *master*.

e. *Shipping Order*

Shipping order merupakan dokumen bukti nyata atas kelancaran penjualan yang dibuat oleh pengirim (*shipper*) dan ditujukan kepada pihak pengangkut (*carrier*). Dalam penulisan dokumen *shipping order* berisi tentang nama *shipper*, nama *consigne*, *notify party*, nama kapal, pelabuhan muat dan bongkar, jenis muatan *description of goods*, total muatan *gross weight*, dan *Shipping Order number* untuk selanjutnya dokumen ini ditanda tangani oleh agen (*boarding agent*).

6. Pengertian dan Jenis Kapal

Di dalam pasal 309 Kitab Undang - Undang Hukum Dagang (KUHD), kapal dijelaskan sebagai semua jenis perahu dengan berbagai bentuk beserta dengan kelengkapannya. Dilanjut dengan pasal 310 KUHD disebutkan bahwa kapal laut merupakan seluruh jenis kapal yang dipergunakan untuk kegiatan pelayaran di laut. Dalam istilah Bahasa Inggris jenis kapal berdasarkan bentuknya dibedakan menjadi 2, yaitu *ship* untuk kapal yang berukuran besar dan *boat* untuk sebutan kapal berukuran kecil.

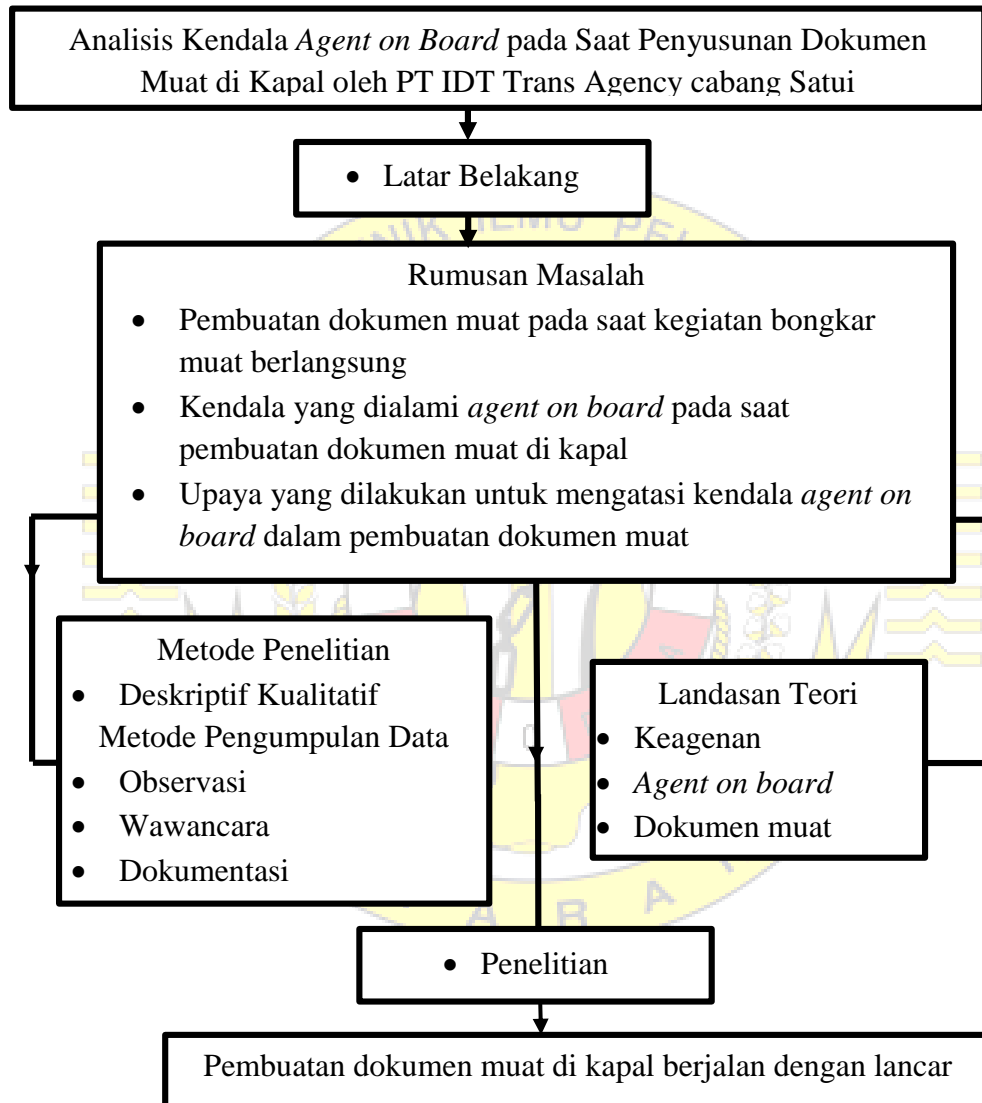
Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dijelaskan pengertian kapal yang merupakan kendaraan air dengan jenis dan bentuk tertentu, yang dapat digerakkan menggunakan tenaga angin, tenaga mekanik, ditarik maupun ditunda, termasuk kedalam kendaraan yang berdaya dukung

dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Berdasarkan kegunaannya, jenis-jenis kapal dapat dibedakan menjadi beberapa macam antara lain :

- a. Kapal *tanker* merupakan jenis kapal yang dilengkapi dengan fasilitas khusus dan dipergunakan untuk mengangkut muatan cair berbahaya berupa minyak, bahan kimia berbahaya, gas cair, dan lain sebagainya.
- b. Kapal *bulk carrier* merupakan jenis kapal yang dipergunakan untuk memuat barang curah berbentuk padat *unpacked* seperti batubara, nikel, biji-bijian, dan sebagainya. Kapal jenis *bulk carrier* dapat dibedakan menjadi 2 jenis yaitu *geared bulk carrier* untuk kapal yang dilengkapi dengan *ship's crane* dan *gearless bulk carrier* untuk kapal *bulk carrier* yang tanpa dilengkapi dengan *ship's crane*.
- c. Kapal *container* merupakan jenis kapal yang mengangkut barang berbentuk padat yang dikemas dalam petikemas (*container*).
- d. Kapal Ro-Ro merupakan jenis kapal yang didesain untuk mempermudah memuat kendaraan darat serta penumpang.
- e. Kapal penumpang merupakan jenis kapal yang didesain untuk dapat memberikan fasilitas mengangkut penumpang.
- f. Kapal *tug boat* yaitu kapal yang dirancang memiliki 2 mesin penggerak, sehingga dengan bentuknya yang kecil dapat dipergunakan sebagai kapal bantu untuk menarik dan mendorong tongkang.

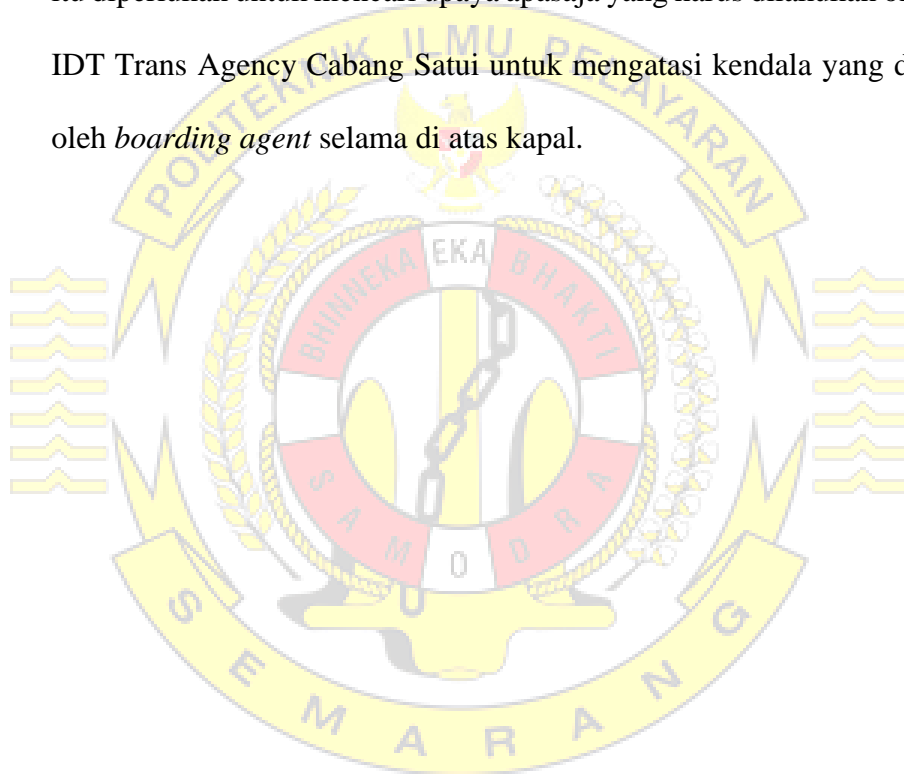
- g. Tongkang yaitu jenis kapal yang didesain untuk memuat barang baik dalam bentuk curah maupun petikemas dan digerakkan dengan cara ditarik atau didorong menggunakan *tug boat*.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

Berdasarkan dari kerangka penelitian di atas, adapun topik yang akan dibahas oleh peneliti adalah untuk menganalisis apa saja kendala yang dialami oleh *agent on board* PT. IDT Trans Agency Cabang Satui pada saat penyusunan dokumen muat di kapal. Kelancaran dalam pembuatan dokumen muat oleh *boarding agent* sangat diperlukan untuk menunjang kelancaran kegiatan operasional keagenan kapal. Oleh karena itu diperlukan untuk mencari upaya apasaja yang harus dilakukan oleh PT. IDT Trans Agency Cabang Satui untuk mengatasi kendala yang dialami oleh *boarding agent* selama di atas kapal.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti dari rumusan masalah yang ada pada kendala *agent on board* pada saat penyusunan dokumen muat di kapal oleh PT. IDT Trans Agency cabang satui telah dijelaskan dengan baik. Dari penjelasan yang sudah dipaparkan sebelumnya diperoleh beberapa kesimpulan diantaranya sebagai berikut :

1. *General agent* menunjuk seorang *agent on board* untuk naik ke atas kapal dan mengageni kapal tersebut. Pembuatan dokumen muat di atas kapal merupakan tugas dari seorang *agent on board* pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung. Dokumen muat yang dibuat diantaranya *statement of fact, cargo manifest, mate's receipt, dan stowage plan*.
2. Pada saat *agent on board* bekerja di atas kapal untuk membuat dokumen muat masih kerap kali terjadi kendala yang mereka hadapi. Kendala ini dibagi menjadi dua faktor, yakni faktor internal yang dimana permasalahan yang berasal dari *agent on board* itu sendiri. Faktor internal ini meliputi karena *agent on board* yang tidak berkompeten, *boarding agent* kurang mampu berkomunikasi menggunakan Bahasa Inggris, dan mereka juga kurang menguasai untuk mengoperasikan komputer berbasis *Ms. Office*. Tidak hanya itu, kendala yang mereka hadapi juga berasal dari faktor eksternal yang dimana kendala ini berasal dari di luar kemampuan dari *boarding agent*. Kendala yang menjadi faktor eksternal meliputi ruang

akomodasi yang tidak memadai, peralatan kerja seperti laptop dan printer yang tidak mendukung, terjadi miskomunikasi antara *agent* dengan kru kapal, keterbatasan penggunaan sinyal di atas kapal, dan terdapat revisi *B/L* padahal dokumen muat sudah selesai dibuat. Apabila kendala-kendala tersebut tidak segera ditangani, maka akan berdampak pada pembuatan dokumen muat itu sendiri seperti akan terjadi kesalahan pembuatan dokumen dan pembuatan dokumen muat akan mengalami keterlambatan. Apabila pembuatan dokumen muat terdapat kesalahan dan mengalami keterlambatan akan berdampak pada kegiatan operasional keagenan.

3. Penanganan kendala yang dialami oleh *agent on board* pada saat pembuatan dokumen muat di atas kapal harus mendapat perhatian khusus baik dari pimpinan perusahaan PT. IDT Trans Agency dan *agent on board* itu sendiri. Perusahaan dapat merekrut calon *agent* yang bekerja dari lulusan sekolah pelayaran, memberikan wawasan tentang keagenan, serta memberikan pelatihan guna meningkatkan *skills boarding agent* yang akan bekerja di atas kapal. Perhatian juga harus diberikan oleh para *agent on board* seperti aktif dalam kegiatan pelatihan, menyiapkan peralatan kerja yang mendukung, dan tetap menjalin komunikasi yang baik dengan pimpinan perusahaan.

B. Keterbatasan Penelitian

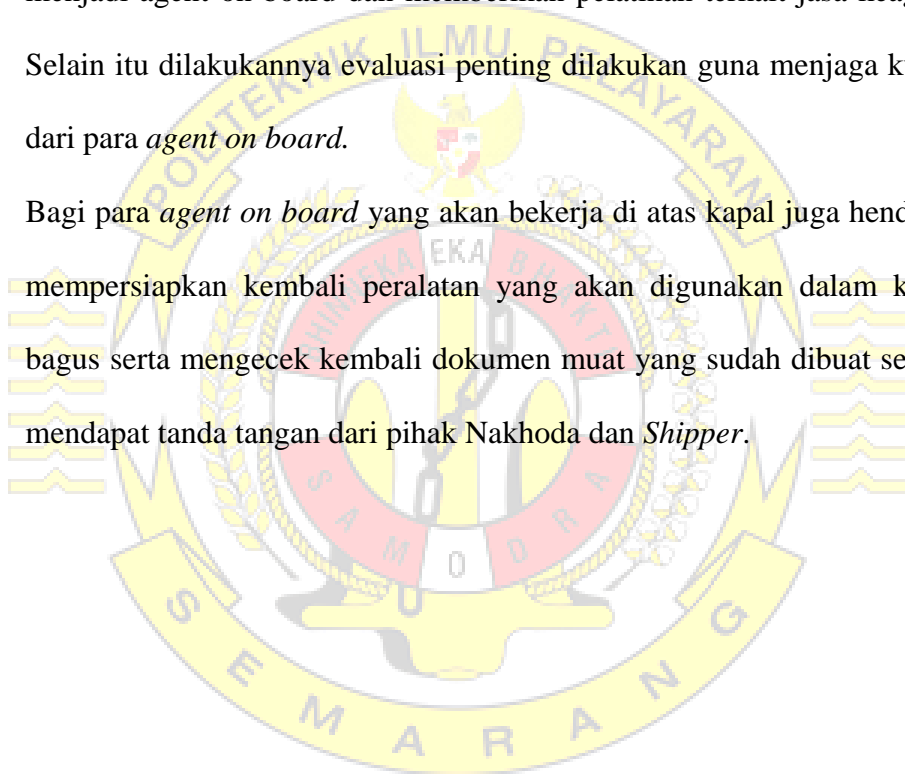
Dalam kegiatan penelitian ini peneliti sadar akan keterbatasan pada saat pengambilan data dan juga penyusunan hasil penelitian. Beberapa keterbatasan yang dialami peneliti diantaranya sebagai berikut :

1. Penelitian dilakukan dengan keterbatasan informasi dikarenakan masih banyak dokumen perusahaan yang bersifat rahasia dan tidak diperkenankan untuk mempublikasinya. Hal ini menyebabkan pengetahuan yang diperoleh peneliti masih jauh dari kata cukup.
2. Proses pengambilan data yang dilakukan sebagai data dukung cukup sulit dikarenakan narasumber yang menjadi informan memiliki kegiatan yang cukup padat. Hal ini membuat peneliti harus mencari waktu yang tepat untuk berkomunikasi dengan narasumber.
3. Dikarenakan peneliti hanya berkesempatan untuk melakukan praktek di divisi operasional lebih tepatnya menjadi *agent on board* sehingga menyebabkan peneliti kurang memahami mengenai kegiatan keagenan secara keseluruhan.

C. Saran

Dari penelitian yang dilakukan tentang kendala agent on board pada saat penyusunan dokumen muat di atas kapal yang diageni oleh PT. IDT Trans Agency cabang Satui, peneliti memberikan beberapa saran yang mungkin bermanfaat baik bagi perusahaan pelayaran atau keagenan, pengajar, dan masyarakat yang berkecimpung dalam dunia pelayaran. Berikut beberapa saran yang dapat diberikan oleh peneliti :

1. Sebaiknya PT. IDT Trans Agency cabang Satui sebagai *local agent* menunjuk *agent on board* yang berkompeten untuk mengageni kapal. *Agent on board* yang sudah ditunjuk sebaiknya menguasai tentang dunia keagenan dan mengikuti SOP yang sudah ditetapkan perusahaan.
2. Sebaiknya PT. IDT Trans Agency lebih memperhatikan kembali kualitas dari *agent on board* dengan cara memberikan kualifikasi standard untuk menjadi *agent on board* dan memberikan pelatihan terkait jasa keagenan. Selain itu dilakukannya evaluasi penting dilakukan guna menjaga kualitas dari para *agent on board*.
3. Bagi para *agent on board* yang akan bekerja di atas kapal juga hendaknya mempersiapkan kembali peralatan yang akan digunakan dalam kondisi bagus serta mengecek kembali dokumen muat yang sudah dibuat sebelum mendapat tanda tangan dari pihak Nakhoda dan *Shipper*.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar:Syakir Media Press.
- Adi, F., Budiman, D., Sitompul, M., dan Aryanti, N. (2021). Pengaruh Kinerja Pelayanan Jasa Keagenan Terhadap Kepuasan Pelanggan Di PT. Citra Abadi Line. *Jurnal Jalasena*, 3(1). 34-32.
- Anwar, M. S. & Nuryaman, D. (2021). Peranan Perusahaan Keagenan terhadap Pengoperasian Kapal Niaga. *Jurnal Dinamika Bahari*, 2(1). 72-75.
- Firmansyah, A. (2022). *Peran Boarding Agent Dalam Meminimalisir Terlambatnya Keberangkatan Kapal Di PT. Indo Dharma Transport Cabang Sungai Danau*. Repository PIP Semarang.
- Hardani, dkk. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: Penerbit Pustaka Ilmu.
- Haryono, H. S. (2012). *Metodologi Penelitian Manajemen Teori dan Aplikasi*. Bekasi: Intermedia Personalia Utama.
- Haryono, S. & Parwoto W. (2012). *Structural Equation Modelling untuk Penelitian Manajemen Menggunakan AMOS 18.00*. Bekasi: PT. Intermedia Personalia Utama.
- Hasanah, Hasyim. (2016). Teknik-Teknik Observasi. *Jurnal at-Taqaddum*, 8(1).
- Indrawan, R. & Poppy Y. (2016). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Campuran untuk Manajemen, Pembangunan, dan Pendidikan*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Ishak, S., Choirunnisa, R., Purnama, A., Achmad, V., Mua, E., Heryyanoor, Syamil, A., Ludji, I., Sekeon, R., Wardhana, A., Dafroyati, Y., Fahmi, A., Nurbaety, Anggreyni, M., dan Lubis, H. (2020). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Bandung: Media Sains Indonesia.
- Kurniasanti, E., Luthfillah, N., dan Muwidha, M. (2021) Identifikasi Kendala Dengan Kolaborasi Theory Of Constraints Dan Supply Chain Management. *Jurnal Pajak dan Negara*, 3(2). 221.
- Marantika, Abshor. (2012). *Analisis Penilaian Perusahaan*. Bojonegoro: Anugrah Utama Raharja.

- Murdiyanto, E. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif Teori dan Aplikasi Disertai Contoh Proposal*. Yogyakarta: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Pada Masyarakat UPN “Veteran” Yogyakarta Press.
- Pangestu, G. J. (2022). *Kesalahan Document Loading Di PT Indo Dharma Transport Cabang Satui Yang Disebabkan Oleh Agent On Board*. Repository PIP Semarang.
- Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang Pada Pelabuhan Laut Yang Diselenggarakan Oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan (2007).https://hubla.dephub.go.id/storage/portal/documents/post/6732/km_no_21_tahun_2007.
- Purba, Br. R. (2023). *Teori Akuntansi*. Medan: CV. Merdeka Kreasi Group. 24-25.
- Sahir, Syafrida Hafni. (2022). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Penerbit KBM Indonesia. 10-52.
- Soyusiawaty D. & Ardiansyah. (2019). *Buku Ajar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Penerbit Universitas Ahmad Dahlan
- Sugiyono, (2013). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Sugiyono, (2020). *Metode Penelitian kuantitatif, kualitatif dan Kombinasi*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2014).<https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran>.
- Yam, J. H. & Ruhayat T. (2021). Hipotesis Penelitian Kuantitatif. *Jurnal Ilmu Administrasi*, (3)2.

LAMPIRAN

Hasil Wawancara 1

Peneliti : Moh. Syamsul Arifin

Narasumber 1 : Bapak Prasongko Adi

Jabatan : Kepala Operasional PT. IDT Trans Agency cabang Satu

Hasil wawancara dengan Narasumber 1, sebagai berikut :

Peneliti : “Selamat siang Bapak Prasongko Adi”

Narasumber 1 : “Siang juga Mas, ada yang bisa dibantu Mas ?”

Peneliti : “Sebelumnya saya mohon maaf Bapak karena mengganggu waktunya Pak. Saya minta izin Bapak untuk menjadi Narasumber saya Pak”

Narasumber 1 : “Iya mas boleh, kebetulan untuk saat ini juga masih ada waktu senggang”

Peneliti : “Baik Pak terimakasih atas waktu yang diberikan. Kalau boleh tau sudah berapa lama Bapak menjadi kepala operasional di perusahaan ini Pak ?”

Narasumber 1 : “Kalau menjadi kepala operasional saya sudah sejak tahun 2018 mas setelah saya sudah cukup lama menjadi agent operasional di sini”

Peneliti : “Baik Pak melihat dari pengalaman Bapak sudah cukup lama menjadi bagian dari agent operasional, saya ingin menanyakan terkait kendala apa saja Pak yang dialami oleh para agent on board pada saat membuat dokumen muat di atas kapal Pak ?”

Narasumber 1 : “Iya mas sebenarnya untuk kendala yang mereka alami sebagai *agent on board* pada saat pembuatan dokumen muat itu bisa disebabkan oleh 2 faktor mas. Faktor itu meliputi faktor internal dan eksternal mas. Kalau factor internal itu muncul dari mereka sendiri, sedangkan factor eksternal itu berasal dari luar seperti peralatan kerja, rekan kerja, ruang akomodasi yang mereka dapat, dan lain-lain mas.

Peneliti : “Baik Pak, kalau menurut pandangan Bapak mengapa kendala tersebut bisa terjadi ya Pak ?”

Narasumber 1 : “Kalau factor internal itu disebabkan dari SDM mereka yang masih belum mengetahui tentang ruang lingkup keagenan. Karena notabene yang menjadi *agent on board* di perusahaan kita masih memanfaatkan tenaga dari warga local yang bukan berasal dari sekolah pelayaran. Sedangkan faktor eksternal itu muncul dari luar seperti kurang mempersiapkan peralatan kerja saat akan naik ke kapal, mendapat ruang tinggal di kapal yang kurang bagus sehingga mempengaruhi kinerja mereka di atas kapal. Dan banyak lagi yang mereka hadapi di atas kapal karena kondisi tiap kapal itu berbeda dan mereka juga pastinya bertemu dengan orang yang berbeda karakter juga.”

Peneliti : “Baik Pak terimakasih atas semua jawaban yang telah Bapak berikan. Informasi ini sangat membantu saya sebagai data untuk penelitian saya.”

Narasumber 1 : “Iya Mas sama-sama.”



Hasil Wawancara 2

Peneliti : Moh. Syamsul Arifin

Narasumber 2 : Aditya Brahma Yudiantara

Jabatan : *Agent on board*

Hasil wawancara dengan Narasumber 2, sebagai berikut :

Peneliti : “Selamat siang Mas Adit”

Narasumber 2 : “Selamat siang juga mas”

Peneliti : “Maaf sebelumnya Mas mengganggu waktunya, saya minta Izin Mas Adit untuk jadi Narasumber di penelitian saya mas

Narasumber 2 : “Baik mas silahkan”

Peneliti : “Kalau boleh tau Mas Adit sudah berapa lama menjadi *agent on board* ya mas ?”

Narasumber 2 : “Saya sudah jadi *agent on board* 2 tahun mas”

Peneliti : “Berdasarkan pengalaman Mas Adit sebagai *agent on board*, kendala apa saja yang mas alami pada saat pembuatan dokumen di kapal ?”

Narasumber 2 : “Selama saya jadi *agent on board* kendala yang kerap saya alami sebenarnya saya sering mendapat ruang akomodasi di kapal yang tidak nyaman mas. Saya sering mendapat ruangan yang sempit seperti *tally room* sehingga membuat saya kesusahan dalam mengetik dokumen di kapal mas. Selain itu kita yang bekerja di atas kapal juga sering kali mengalami susah sinya sampai membuat saya kadang kesusahan untuk mengirim e-mail ke kantor mas”

Peneliti : “Baik mas terimakasih untuk informasi yang diberikan mas, Karena informasi tersebut sangat berguna dalam penelitian Saya”

Narasumber 2 : “Baik Mas, sama-sama”

Hasil Wawancara 3

Peneliti : Moh. Syamsul Arifin

Narasumber 3 : Gilang Ramadhan

Jabatan : *Agent on board*

Hasil wawancara dengan Narasumber 3, sebagai berikut :

Peneliti : “Selamat pagi Mas Gilang”

Narasumber 3 : “Selamat pagi juga Mas Syamsul”

Peneliti : “Mohon maaf sebelumnya mengganggu waktunya mas, karena saya meminta izin untuk Mas Gilang menjadi narasumber dalam penelitian saya mas”

Narasumber 3 : “Baik mas tidak apa-apa mas akan saya bantu mas”

Peneliti : “Baik mas terimakasih, kalau boleh tau mas Gilang sudah berapa lama menjadi *agent on board* mas ?”

Narasumber 3 : “Saya sudah menjadi *agent on board* di perusahaan ini sudah 1 tahun lamanya mas”

Peneliti : “Berdasarkan pengalaman Mas Gilang menjadi *agent on board*, apasaja kendala yang dialami Mas Gilang pada saat membuat dokumen muat di kapal Mas ?

Narasumber : “Berdasarkan pengalaman saya kemarin mas yang menjadi kendala kita saat membuat dokumen muat yaitu pada saat sudah dokumen saya buat dan mendapat sign dari Nakhoda ternyata terdapat revisi *B/L* yang menyebabkan dokumen harus saya buat ulang mas. Untuk membuat dokumen baru kita memerlukan waktu yang cukup lama mas, karena kita harus memastikan dokumen yang sudah kita buat sesuai dengan revisi *B/L* terbaru mas. Dan dokumen harus kita *finishing* ulang untuk mendapat tanda tangan dari Nakhoda mas. Tentu butuh waktu yang lebih lama lagi mas untuk dokumen kita serahkan ke *agent clearence* untuk persyaratan *clearence out* kapal mas.”

- Peneliti : “Baik mas, itu artinya dengan adanya revisi *B/L* menjadi kendala tersendiri bagi agent on board ya mas ?”
- Narasumber 3 : “Iya betul sekali mas”
- Peneliti : “Baik mas terimakasih untuk informasi yang diberikan mas”



Hasil Wawancara 4

Peneliti : Moh. Syamsul Arifin

Narasumber 4 : Bapak Fauji

Jabatan : *Loading Master*

Hasil wawancara dengan Narasumber 4, sebagai berikut :

Peneliti : “Selamat siang Bapak Fauji”

Narasumber 4 : “Siang juga mas”

Peneliti : “Mohon maaf mas sebelumnya mengganggu waktu Bapak Fauji, karena saya izin untuk menjadikan Narasumber dalam penelitian saya Pak”

Narasumber 4 : “Iya mas tidak apa, ada yang bisa saya bantu ya mas ?”

Peneliti : “Siap Bapak saya ingin mengajukan pertanyaan kepada Bapak selaku rekan kerja *agent on board* di atas kapal. Menurut Bapak apasaja kendala yang dialami para *agent* pada saat membuat dokumen muat di kapal mas ?”

Narasumber 4 : “Baik mas berdasarkan pengalaman saya kemarin yang menjadi kendala bagi *agent on board* yaitu terkadang mereka bisa salah paham dalam berkomunikasi mas. Hal ini berdampak pada penulisan *daily activity* yang nantinya disusun dalam dokumen *SOF*. Terkadang mereka terdapat selisih paham sehingga membuat Nakhoda kapal tidak mau menandatangani dokumen muat yang sudah dibuat mas”

Peneliti : “Lantas apa yang dilakukan *agent* untuk mengatasi hal tersebut Pak ?”

Narasumber 4 : “Jadi disinilah pihak *agent* dan kru kapal mengecek ulang terkait penulisan *daily activity* di *SOF* mas”

Peneliti : “Baik mas jawaban yang sudah diberikan bapak Fauji cukup menjawab pertanyaan saya Pak, terimakasih atas kerjasamanya Pak”

Hasil Wawancara 5

Peneliti : Moh. Syamsul Arifin

Narasumber 5 : Bapak Marsudi

Jabatan : *Shipper on board*

Hasil wawancara dengan Narasumber 4, sebagai berikut :

Peneliti : “Selamat siang Bapak Marsudi”

Narasumber 5 : “Selamat siang juga mas”

Peneliti : “Mohon maaf sebelumnya Bapak saya mengganggu waktu Bapak bekerja”

Narasumber 5 : “Tidak mas, ada yang bisa saya bantu mas ?”

Peneliti : “Mohon izin Bapak saya meminta izin Bapak untuk menjadi salahsatu Narasumber dalam penelitian saya Pak”

Narasumber 5 : “Baik mas silahkan”

Peneliti : “Mohon izin Bapak berdasarkan pengalam Bapak sebagai rekan kerja agent di kapal, apa saja yang menjadi kendala para *agent* pada saat pembuatan dokumen muat di kapal mas?”

Narasumber 5 : “Baik mas, berdasarkan pengalaman saya sebagai rekan kerja mereka yaitu terkadang mereka mengalami kesusahan dalam berkomunikasi mas terlebih lagi kalau yang diageni merupakan kapal asing mas. Karena belum tentu tiap kru kapal asing mampu berkomunikasi menggunakan Bahasa Inggris mas. Jadi ini menjadi tantangan tersendiri bagaimana *agent* dapat menjalin komunikasi yang baik dengan kru di kapal mas. Saya juga pernah menemui bahwa *agent on board* yang naik itu belum mahir berkomunikasi dan mengetahui operasional keagenan mas”

Peneliti : “Baik mas untuk informasi yang Bapak berikan sudah sangat menjawab pertanyaan yang saya ajukan Pak. Terimakasih atas kesempatan yang sudah Bapak berikan Pak”

Narasumber 5 : “Baik Mas sama-sama”

Lampiran 1 Cover Dokumen *SOF*

PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id
ISAA Membership : 398/ISAA/V/2022

Statement Of Fact

Name of Vessel	MV. BANASTAR	Date	JANUARY 25, 2023
Flag	MARSHALL ISLAND	Port of Loading	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	72,562 MT / 38,889 MT	Last Port	KWIANA, AUSTRALIA
Name of Master	CAPT. EUCRATES M. FLORES	Next Port	NINGDE, CHINA

No	Activity	Time	Date
1	Arrived	00.01 HRS	JANUARY 21, 2023
2	Pilot On Board	00.18 HRS	JANUARY 21, 2023
3	Anchorage at Loading Point	00.36 HRS	JANUARY 21, 2023
4	Free Pratique Granted	10.45 HRS	JANUARY 21, 2023
5	Agent & Port Authority on Board	10.00 HRS	JANUARY 21, 2023
6	NOR Tendered	00.01 HRS	JANUARY 21, 2023
7	NOR Re-Tendered		
8	Pilot Off	00.45 HRS	JANUARY 21, 2023
9	NOR Accepted	AS PER CHARTER PARTY	
10	Commenced Loading	13.20 HRS	JANUARY 22, 2023
11	Completed Loading	17.00 HRS	JANUARY 24, 2023
12	Completed Shipping Documents	HRS	
13	Departure / Sailed	HRS	
14	ETA Next Port		

BROB	Arrival	Departure
FO	1,013.7 MT	997.5 MT
DO	222.8 MT	222.1 MT
FW	159 MT	136 MT
BW	20,270 MT	131 MT

DRAFT	Arrival	Departure
FWD	5.22 M	12.79 M
MID	5.92 M	12.84 M
AFT	6.89 M	12.83 M

15	Initial Draft Survey	11.00 - 12.00 HRS / JANUARY 22, 2023
16	Holds Cleanliness Inspection	11.00 - 12.00 HRS / JANUARY 22, 2023
17	Final Draft Survey	17.00 - 18.00 HRS / JANUARY 24, 2023
18	Total Cargo Loaded	62,978 MT

We hereby certify that the above statement of fact are true and correct :

Remarks :

PT. BORNEO INDOBARA

Shipper

MOH. SYAMSUL A.

as Agent

CAPT. EUCRATES M. FLORES

Master of MV. BANASTAR

Lampiran 2 Dokumen SOF



PT. IDT TRANS AGENCY

Jl. BERLIAN NO 10 BIDARACINA
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/51
EMAIL : IDT.transagency@idk-shipping.co.id
ISAA Membership : 396/ISAA/VI/2021

Time Sheet / Statement Of Fact Working Records

MV. BANASTAR Page : 1 (One)

Date / Day	Weather	Hatch No	Working Time	Remarks
JAN 21, 2023 SATURDAY	Cloudy		00.01 Hrs	Vessel arrived at Bunati pilot station, South Kalimantan, Indonesia
			00.01 Hrs	NOR Tendered
			00.18 Hrs	Pilot on board
			00.18 - 00.36 Hrs	Vessel approaching to loading Area
			00.36 Hrs	Vessel dropped anchor at loading area
			00.45 Hrs	Pilot off
			00.45 - 10.00 Hrs	Waiting health quarantine inspection (Health quarantine only able on daylight)
			10.00 Hrs	Port authority & Agent on board
			10.00 - 10.45 Hrs	Health quarantine inspection
			10.45 Hrs	Free pratique granted
	10.45 - 22.45 Hrs	Turn time 12 hours		
	22.45 - 24.00 Hrs	Waiting for loading schedule		
JAN 22, 2023 SUNDAY	Cloudy		00.00 - 10.30 Hrs	Waiting for loading schedule
			11.00 - 12.00 Hrs	Initial draft survey by C/Officer & Surveyor
			10.30 - 12.00 Hrs	Maneuvering FC. RATU GIOK 5 to a/side
			12.00 Hrs	1st line connected FC. RATU GIOK 5
			12.00 - 12.50 Hrs	Mooring activity
			12.50 Hrs	In-Position FC. RATU GIOK 5 at P/side ship
			12.50 - 13.20 Hrs	Maneuvering barge to a/side
			13.20 Hrs	1st BG. RMN 340 / TB. KSA BINTANG a/side at FC. RATU GIOK 5
			13.20 Hrs	COMMENCED LOADING H5 (BG. RMN 340) by FC. RATU GIOK 5
			15.40 - 15.55 Hrs	Stopped loading H5 / Moved bulldozer from FC. RATU GIOK 5 to barge
			15.55 Hrs	Resumed loading H5 (BG. RMN 340) by FC. RATU GIOK 5
			21.10 Hrs	Stopped loading H5 / Completed discharge on BG. RMN 340
			21.10 - 21.30 Hrs	Moved bulldozer from barge to FC. RATU GIOK 5
			21.30 Hrs	BG. RMN 340 / TB. KSA BINTANG Cast off
			21.30 - 24.00 Hrs	No loading activity due to bunkering of FC. RATU GIOK 5
			22.30 Hrs	1st line connected FC. RATU GIOK 7
	22.30 - 23.30 Hrs	Mooring activity		
	23.30 Hrs	In-Position FC. RATU GIOK 7 at S/side ship		
	23.30 - 24.00 Hrs	Maneuvering barge to a/side		
JAN 23, 2023 MONDAY	Cloudy		00.00 - 00.05 Hrs	Maneuvering barge to a/side
			00.05 Hrs	2nd BG. BAIDURI 30298 / TB. KSA 93 a/side at FC. RATU GIOK 7
			00.05 Hrs	Started loading H3 (BG. BAIDURI 30298) by FC. RATU GIOK 7
			01.20 - 01.35 Hrs	Stopped loading H3 / Moved bulldozer from FC. RATU GIOK 7 to barge
			01.35 Hrs	Resumed loading H3 (BG. BAIDURI 30298) by FC. RATU GIOK 7
			01.40 Hrs	3rd BG. SANTOSO 6 / TB. TRANS POWER 210 a/side at FC. RATU GIOK 5
			01.40 Hrs	Started loading H1 (BG. SANTOSO 6) by FC. RATU GIOK 5
			03.00 - 03.15 Hrs	Stopped loading H1 / Moved bulldozer from FC. RATU GIOK 5 to barge
			03.15 Hrs	Resumed loading H1 (BG. SANTOSO 6) by FC. RATU GIOK 5
			05.55 Hrs	Stopped loading H3 / Completed discharge on BG. BAIDURI 30298
			05.55 - 06.15 Hrs	Moved bulldozer from barge to FC. RATU GIOK 7
			06.15 Hrs	BG. BAIDURI 30298 / TB. KSA 93 Cast off
			07.20 Hrs	4th BG. RMN 381 / TB. ATK 2003 a/side at FC. RATU GIOK 7
	07.20 Hrs	Started loading H7 (BG. RMN 381) by FC. RATU GIOK 7		
	08.15 - 08.35 Hrs	Stopped loading all hatch due to heavy rain		
	Rain			

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

Continued to Page No. 2

PT. BORNEO INDOBARA
Shipper

MOH. SYAMSUL A.
as Agent

CAPT. EUCRATES M. FLORES
Master of MV. BANASTAR

Lampiran 3 Dokumen SOF



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 30 BIDARACINA
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id
ISAA Membership : 396/ISAA/Vt/2022

**Time Sheet / Statement Of Fact
Working Records**

MV. BANASTAR		Page : 3 (Three)		
Date / Day	Weather	Hatch No	Working Time	Remarks
			02.40 Hrs	BG. RMN 372 / TB. KSA OPAL Cast off
		4	03.10 Hrs	8th BG. RMN 362 / TB. KSA 73 a/side at FC. RATU GIOK 7
			03.10 Hrs	Resumed loading H4 (BG. RMN 362) by FC. RATU GIOK 7
		4	05.05 - 05.20 Hrs	Stopped loading H4 / Moved bulldozer from FC. RATU GIOK 7 to barge
			05.20 Hrs	Resumed loading H4 (BG. RMN 362) by FC. RATU GIOK 7
			06.20 Hrs	Stopped loading H7 / Completed discharge on BG. GOLD TRANS 319
			06.20 - 06.40 Hrs	Moved bulldozer from barge to FC. RATU GIOK 5
			06.40 Hrs	BG. GOLD TRANS 319 / TB. TRANS POWER 211 Cast off
			08.00 - 08.10 Hrs	Stopped loading H4 / Moved bulldozer from H5 to H4 for trimming
		6	08.10 - 08.20 Hrs	FC. RATU GIOK 7 Shifted from H4 to H2
			08.20 Hrs	Resumed loading H6 (BG. RMN 362) by FC. RATU GIOK 7
			08.30 Hrs	FC. RATU GIOK 5 Cast off from vessel
			09.45 Hrs	Stopped loading H2 / Completed discharge on BG. RMN 362
			09.45 - 10.05 Hrs	Moved bulldozer from barge to FC. RATU GIOK 7
			10.05 Hrs	BG. RMN 362 / TB. KSA 73 Cast off
			10.05 - 10.40 Hrs	Maneuvering barge to a/side
		2	10.40 Hrs	9th BG. SOEKAWATI 808 / TB. TENANG 1601 a/side at FC. RATU GIOK 7
			10.40 Hrs	Resumed loading H2 (BG. SOEKAWATI 808) by FC. RATU GIOK 7
		7	12.00 - 13.00 Hrs	Stopped loading H2 / Intermediate draft survey by C/Officer & Surveyor
			13.00 Hrs	Resumed loading H7 (BG. SOEKAWATI 808) by FC. RATU GIOK 7
		2	15.35 - 15.50 Hrs	Stopped loading H7 / FC. RATU GIOK 7 Shifted from H7 to H2
			15.50 Hrs	Resumed loading H2 (BG. SOEKAWATI 808) by FC. RATU GIOK 7
			17.00 Hrs	COMPLETED LOADING MV. BANASTAR
			17.00 - 18.00 Hrs	Final draft survey by C/Officer & Surveyor

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

Last Page

PT. BORNEO INDOBARA
Shipper

MOH. SYAMSUL A.
as Agent

CAPT. EUCRATES M. FLORES
Master of MV. BANASTAR

Lampiran 4 Dokumen *Mate's Receipt***PT. IDT TRANS AGENCY**

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

Shipper

Date : JANUARY 24, 2023

PT BORNEO INDOBARA
SINARMAS LAND PLAZA TOWER 2,
7TH FLOOR, JL. MH THAMRIN NO. 51
JAKARTA 10350, INDONESIA

Consignee

TO ORDER**MATE'S RECEIPT**

Shipped on board the vessel
 The under - mentioned goods
 in apparent good order and conditions.
 Weight, measure, quality, quantity,
 condition, contents and value
 unknown.

Notify Party

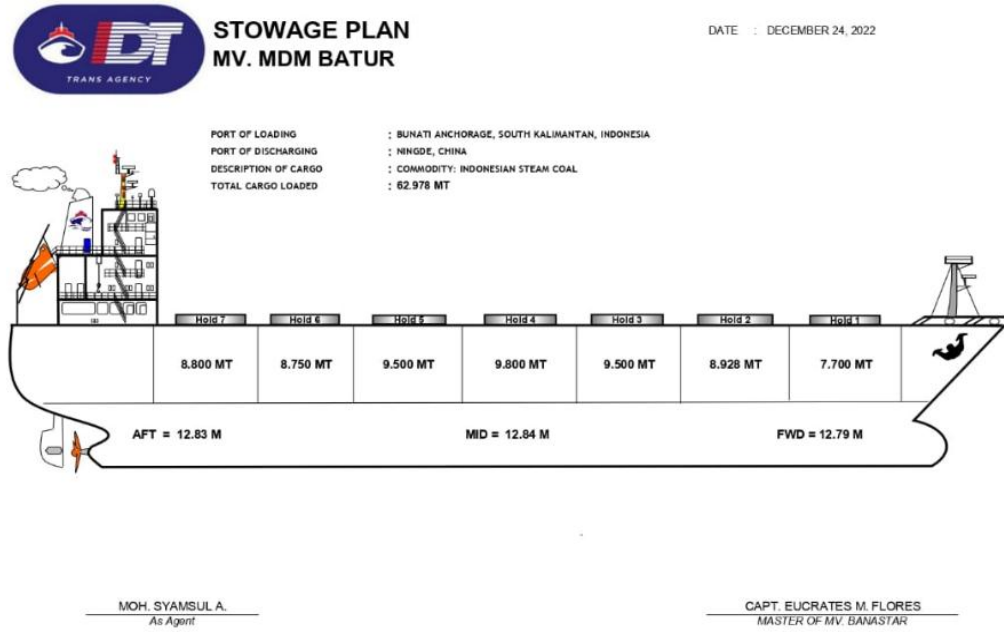
XIAMEN C&D ENERGY RESOURCES CO., LTD
22F, C&D INTERNATIONAL BUILDING, NO.1699
HUANGDAO EAST ROAD, XIAMEN, 361008, CHINA

Ocean Vessel	Port of Loading
MV BANASTAR	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
Port of Discharge	Final destination (for the Merchant's reference)
ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA	
Shipper Description of Goods	Gross weight
COMMODITY: INDONESIAN STEAM COAL	62,978 MT
PACKING: IN BULK	
CLEAN ON BOARD	
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	

B/L NO.
021BNTCHN23

CAPT. EUKRATES M. FLORES
MASTER OF MV. BANASTAR

Lampiran 5 Dokumen *Stowage Plan*



Lampiran 6 Dokumen *Draft Survey*

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY (VESSEL/BARGE)																																																																																																																																																							
FILE / ORDER NO. : 01	APPLICANT : PT. SUDIRINDO	DATE : 23/12/2022	TIME : 08.00																																																																																																																																																				
CONSIGNEE : PT. SUDIRINDO	VESSEL / VOYAGE : MV. MDM BATUR / 2022	TA : 11	BL : 11																																																																																																																																																				
PORT : SUNATI ANCHORAGE	NATIONALITY/FLAG : INDOONESIA	LIGHT SHIP : 11764	MT : 11764																																																																																																																																																				
DEADWEIGHT : 62.978.000 MT	PORT OF REGISTRY : SUNGAI PANGKALAN	CONSTANT : 350.0	MT																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>DATE AND HOUR</th> <th>FINDING</th> <th>INITIAL</th> <th>FINAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Forward port</td> <td>Survey 23 December 2022</td> <td>M/F</td> <td>M/F</td> </tr> <tr> <td>Forward starboard</td> <td>5.50</td> <td>M/F</td> <td>5.50</td> </tr> <tr> <td>Mean forward/forward correction</td> <td>-0.04</td> <td>M/F</td> <td>5.50</td> </tr> <tr> <td>2. After port</td> <td>5.40</td> <td>M/F</td> <td>5.40</td> </tr> <tr> <td>After starboard</td> <td>5.38</td> <td>M/F</td> <td>5.38</td> </tr> <tr> <td>Mean after/after correction</td> <td>+0.02</td> <td>M/F</td> <td>5.40</td> </tr> <tr> <td>3. Midsip port</td> <td>5.75</td> <td>M/F</td> <td>5.75</td> </tr> <tr> <td>Midsip starboard</td> <td>5.72</td> <td>M/F</td> <td>5.72</td> </tr> <tr> <td>Mean midsip/midsip correction</td> <td>-</td> <td>M/F</td> <td>5.72</td> </tr> <tr> <td>4. Mean draught</td> <td>5.69</td> <td>M/F</td> <td>5.69</td> </tr> <tr> <td>5. Mean of mean draught</td> <td>5.69</td> <td>M/F</td> <td>5.69</td> </tr> <tr> <td>6. Mean of Mean Corrected for deformation</td> <td>5.69</td> <td>M/F</td> <td>5.69</td> </tr> <tr> <td>7. Displacement</td> <td>35,447.76</td> <td>M/T</td> <td>35,447.76</td> </tr> <tr> <td>8. Trim correction - 1st</td> <td>-1.72</td> <td>M/T</td> <td>33,727.76</td> </tr> <tr> <td>Trim correction - 2nd</td> <td>3.845</td> <td>M/T</td> <td>37,572.76</td> </tr> <tr> <td>• LBP/LPP</td> <td>0.845</td> <td>M/F</td> <td>0.845</td> </tr> <tr> <td>• Trim (actual)</td> <td>-7.202</td> <td>M/F</td> <td>-7.202</td> </tr> <tr> <td>• LCF</td> <td>60.508</td> <td>M/T</td> <td>60.508</td> </tr> <tr> <td>• TPC / TPI</td> <td>23.372</td> <td>M/T</td> <td>23.372</td> </tr> <tr> <td>• DIFFERENT MT/MTL</td> <td>33.279.401</td> <td>M/T</td> <td>33.279.401</td> </tr> <tr> <td>• Displacement for trim correction</td> <td>-</td> <td>M/T</td> <td>33.279.401</td> </tr> <tr> <td>10. List correction</td> <td>-</td> <td>M/T</td> <td>33.279.401</td> </tr> <tr> <td>11. Displacement for list correction</td> <td>33.279.401</td> <td>M/T</td> <td>33.279.401</td> </tr> <tr> <td>12. Observed density</td> <td>1.017</td> <td>Kg/liters</td> <td>1.017</td> </tr> <tr> <td>13. Density correction</td> <td>-0.002</td> <td>M/T</td> <td>33.277.401</td> </tr> <tr> <td>14. Displacement for density correction</td> <td>33.275.401</td> <td>M/T</td> <td>33.275.401</td> </tr> <tr> <td>15. Deductible weight</td> <td>20.545.500</td> <td>M/T</td> <td>12,729.901</td> </tr> <tr> <td>• Ballast</td> <td>19.582.150</td> <td>M/T</td> <td>12,729.901</td> </tr> <tr> <td>• Fresh Water</td> <td>151.000</td> <td>M/T</td> <td>12,729.901</td> </tr> <tr> <td>• Fuel Oil (MFO)</td> <td>1.005.750</td> <td>M/T</td> <td>12,729.901</td> </tr> <tr> <td>• Diesel Oil (MDO)</td> <td>3.22.400</td> <td>M/T</td> <td>12,729.901</td> </tr> <tr> <td>• Lubricating Oil (LO)</td> <td>-</td> <td>M/T</td> <td>12,729.901</td> </tr> <tr> <td>• Others</td> <td>-</td> <td>M/T</td> <td>12,729.901</td> </tr> <tr> <td>16. Net Displacement</td> <td>13.054.150</td> <td>M/T</td> <td>13.054.150</td> </tr> <tr> <td>17. Cargo loaded / discharged</td> <td>62.978.000</td> <td>M/T</td> <td>62.978.000</td> </tr> <tr> <td>Remarks & Sea State</td> <td colspan="3">Remarks : 1. Wind speed 10 knots, 2. Sea state 2, 3. 08 PM</td> </tr> </tbody> </table>				DATE AND HOUR	FINDING	INITIAL	FINAL	1. Forward port	Survey 23 December 2022	M/F	M/F	Forward starboard	5.50	M/F	5.50	Mean forward/forward correction	-0.04	M/F	5.50	2. After port	5.40	M/F	5.40	After starboard	5.38	M/F	5.38	Mean after/after correction	+0.02	M/F	5.40	3. Midsip port	5.75	M/F	5.75	Midsip starboard	5.72	M/F	5.72	Mean midsip/midsip correction	-	M/F	5.72	4. Mean draught	5.69	M/F	5.69	5. Mean of mean draught	5.69	M/F	5.69	6. Mean of Mean Corrected for deformation	5.69	M/F	5.69	7. Displacement	35,447.76	M/T	35,447.76	8. Trim correction - 1st	-1.72	M/T	33,727.76	Trim correction - 2nd	3.845	M/T	37,572.76	• LBP/LPP	0.845	M/F	0.845	• Trim (actual)	-7.202	M/F	-7.202	• LCF	60.508	M/T	60.508	• TPC / TPI	23.372	M/T	23.372	• DIFFERENT MT/MTL	33.279.401	M/T	33.279.401	• Displacement for trim correction	-	M/T	33.279.401	10. List correction	-	M/T	33.279.401	11. Displacement for list correction	33.279.401	M/T	33.279.401	12. Observed density	1.017	Kg/liters	1.017	13. Density correction	-0.002	M/T	33.277.401	14. Displacement for density correction	33.275.401	M/T	33.275.401	15. Deductible weight	20.545.500	M/T	12,729.901	• Ballast	19.582.150	M/T	12,729.901	• Fresh Water	151.000	M/T	12,729.901	• Fuel Oil (MFO)	1.005.750	M/T	12,729.901	• Diesel Oil (MDO)	3.22.400	M/T	12,729.901	• Lubricating Oil (LO)	-	M/T	12,729.901	• Others	-	M/T	12,729.901	16. Net Displacement	13.054.150	M/T	13.054.150	17. Cargo loaded / discharged	62.978.000	M/T	62.978.000	Remarks & Sea State	Remarks : 1. Wind speed 10 knots, 2. Sea state 2, 3. 08 PM		
DATE AND HOUR	FINDING	INITIAL	FINAL																																																																																																																																																				
1. Forward port	Survey 23 December 2022	M/F	M/F																																																																																																																																																				
Forward starboard	5.50	M/F	5.50																																																																																																																																																				
Mean forward/forward correction	-0.04	M/F	5.50																																																																																																																																																				
2. After port	5.40	M/F	5.40																																																																																																																																																				
After starboard	5.38	M/F	5.38																																																																																																																																																				
Mean after/after correction	+0.02	M/F	5.40																																																																																																																																																				
3. Midsip port	5.75	M/F	5.75																																																																																																																																																				
Midsip starboard	5.72	M/F	5.72																																																																																																																																																				
Mean midsip/midsip correction	-	M/F	5.72																																																																																																																																																				
4. Mean draught	5.69	M/F	5.69																																																																																																																																																				
5. Mean of mean draught	5.69	M/F	5.69																																																																																																																																																				
6. Mean of Mean Corrected for deformation	5.69	M/F	5.69																																																																																																																																																				
7. Displacement	35,447.76	M/T	35,447.76																																																																																																																																																				
8. Trim correction - 1st	-1.72	M/T	33,727.76																																																																																																																																																				
Trim correction - 2nd	3.845	M/T	37,572.76																																																																																																																																																				
• LBP/LPP	0.845	M/F	0.845																																																																																																																																																				
• Trim (actual)	-7.202	M/F	-7.202																																																																																																																																																				
• LCF	60.508	M/T	60.508																																																																																																																																																				
• TPC / TPI	23.372	M/T	23.372																																																																																																																																																				
• DIFFERENT MT/MTL	33.279.401	M/T	33.279.401																																																																																																																																																				
• Displacement for trim correction	-	M/T	33.279.401																																																																																																																																																				
10. List correction	-	M/T	33.279.401																																																																																																																																																				
11. Displacement for list correction	33.279.401	M/T	33.279.401																																																																																																																																																				
12. Observed density	1.017	Kg/liters	1.017																																																																																																																																																				
13. Density correction	-0.002	M/T	33.277.401																																																																																																																																																				
14. Displacement for density correction	33.275.401	M/T	33.275.401																																																																																																																																																				
15. Deductible weight	20.545.500	M/T	12,729.901																																																																																																																																																				
• Ballast	19.582.150	M/T	12,729.901																																																																																																																																																				
• Fresh Water	151.000	M/T	12,729.901																																																																																																																																																				
• Fuel Oil (MFO)	1.005.750	M/T	12,729.901																																																																																																																																																				
• Diesel Oil (MDO)	3.22.400	M/T	12,729.901																																																																																																																																																				
• Lubricating Oil (LO)	-	M/T	12,729.901																																																																																																																																																				
• Others	-	M/T	12,729.901																																																																																																																																																				
16. Net Displacement	13.054.150	M/T	13.054.150																																																																																																																																																				
17. Cargo loaded / discharged	62.978.000	M/T	62.978.000																																																																																																																																																				
Remarks & Sea State	Remarks : 1. Wind speed 10 knots, 2. Sea state 2, 3. 08 PM																																																																																																																																																						
Approved by : PT. SUDIRINDO	Accepted by : PT. SUDIRINDO	Signature : Signature :																																																																																																																																																					
IMG-92780045 / O.N. : 2402	NET : 24887	Signature : Signature :																																																																																																																																																					
Marsigit, Ombak, IP : 131960		Signature : Signature :																																																																																																																																																					
*) Pilih satuan ukuran dan berat yang sesuai (coret yang tidak sesuai)																																																																																																																																																							

Lampiran 7 Draft Bill of Lading

CODE NAME : "CONGENBILL" EDITION 1994 **BILL OF LADING** Page 2
 Shipper TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES B/L NO.
021BNTCHN23

PT BORNEO INDOBARA
SINARMAS LAND PLAZA TOWER 2,
7TH FLOOR, JL. MH THAMRIN NO. 51
JAKARTA 10350, INDONESIA

Consignee

TO ORDER

DRAFT BL

Notify party

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

Vessel Port of Loading

MV BANASTAR BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge

ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

Shipper's description of goods Gross Weight

COMMODITY: INDONESIA STEAM COAL 62,978 MT
PACKING: IN BULK

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

(of which **NIL** on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated FREIGHT ADVANCE Received on account of freight: Time used for loading days hours	<p>SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.</p> <p>Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown</p> <p>IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.</p> <p>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF</p>
--	---

Printed and sold
 By Wyt & Zonen B.V., Rotterdam (phone:31-010-4252627)
 by the authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

Freight payable at	Place and date of issue BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA JANUARY 24, 2023
Number of original Bs/L 3 (THREE)	Signature FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER MV BANASTAR CAPT. FLORES EUCRATES MANSUBRE PT. IDT TRANS AGENCY AS AGENT

Lampiran 8 Proses Pembuatan Dokumen Muat di Kapal



Lampiran 9 Penghitungan *Draft Survey* oleh Surveyor



Lampiran 10 Proses *Finishing* Dokumen



Lampiran 11 Proses Kegiatan Bongkar Muat



Lampiran 12 SOP untuk *agent on board*

	STANDARD OPERASIONAL PROSEDUR DEPARTEMN KEAGENAN	Nomor: 001/SOP-PS T/IDT- TA/XI/21
		Tgl. Ditetapkan : 01 Nopember 2021
		Tgl Revisi : 01 Nopember 2021
		Dibuat oleh : DWITOMO

TUGAS BOARDING OFFICER

1. Melaporkan kegiatan bongkar muat di atas kapaldengan benar beserta remarks (3 kali sehari).
2. Mengkonfirmasi Kembali kepada pihak kapal atau perwira dinas jaga mengenai waktu dan remarks aktivitas kegiatan diatas kapal sebelum melaporkan ke kantor atau kepala operasional cabang.
3. Setiap petugas boarding officer wajib mempunyai akun WhatsApp/Wechat dan bersedia untuk memberikan informasi live updates semua kegiatan bongkar muat di atas kapal melalui aplikasi WhatsApp/Wechat Grup.
4. Dapat berkoordinasi dan berkomunikasi secara baik dengan Para Pihak di atas kapal (Pihak PBM, Surveyor, Perwakilan Shipper/Buyer dan Kapal.)
5. Setiap boarding officer yang akan bertugas menjadi agent on board di kapal berbendera asing harus mampu berkomunikasi dengan baik dengan Bahasa Inggris.
6. Boarding officer yang bekerja di atas kapal harus dapat mengoperasikan aplikasi pengolah kata dan angka seperti Ms. Word dan Ms. Excel.
7. Sebelum melakukan finishing document, boarding officer wajib meminta Nakhoda kapal untuk mengecek ulang terkait dokumen yang sudah dibuat.
8. Merevisi dokumen pengapalan (“Shipping Documents”) terutama resi Mualim (“Mate’s Receipt”) harus sesuai dengan performa Bills of Lading maupun Shipping Instruction.

Jakarta, 01 November 2021

DADANG SONDA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Moh. Syamsul Arifin
2. Tempat, Tanggal Lahir : Sampang, 11 November 2001
3. N I T : 572011317506 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Jl. Mangkubumi RT 003 RW 002 Kel. Polagan, Kec. Sampang, Kabupaten Sampang
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Alm. Djuki
 - b. Ibu : Nur Asiyah
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri Kedawungwetan 1 (2008–2014)
 - b. SMP Negeri 2 Grati (2014–2017)
 - c. SMA Negeri 1 Sampang (2017–2020)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020 – 2024)
9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)

a. Perusahaan : PT. IDT Trans Agency cabang Satui

Alamat : Jl. Karya Desa No. 89, RT. 11, Makmur Mulia,
Kecamatan Satui, Kabupaten Tanah Bumbu,
Kalimantan Selatan.

