



**PERAN AGEN DALAM MENGATASI KETERLAMBATAN MUAT BATU
BARA DI MV. STH LONDON DI BUNATI ANCHORAGE**

SKRIPSI

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

Oleh

RIFA'I

NIT. 572011327535 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN
PERAN AGEN DALAM MENGATASI KETERLAMBATAN MUAT BATU
BARA DI MV. STH LONDON DI BUNATI ANCHORAGE

DISUSUN OLEH :

RIFA'I
NIT. 572011327535 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Semarang, 3 - 7 - 2024

Dosen Pembimbing I

Materi



Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



H. MUSTHOLIQ, MM, Mar.E

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19650320 199303 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Diploma IV



Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul **"PERAN AGEN DALAM MENGATASI KETERLAMBATAN MUAT BATU BARA DI MV. STH LONDON DI BUNATI ANCHORAGE"** karya,

Nama : RIFA'I

NIT : 572011327535

Program Studi : D IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 8.7.2024

Semarang, 08-07-2024

PENGUJI

Penguji I : OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19781024 200212 2 002



Penguji II : Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002



Penguji III : YUSTINA SAPAN., S.Si.T., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 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

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rifa'i

NIT : 572011327535

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

Skripsi dengan judul "PERAN AGEN DALAM MENGATASI KETERLAMBATAN MUAT BATU BARA DI MV. STH LONDON DI BUNATI ANCHORAGE"

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, 03 - Juli - 2024

Yang menyatakan pernyataan,

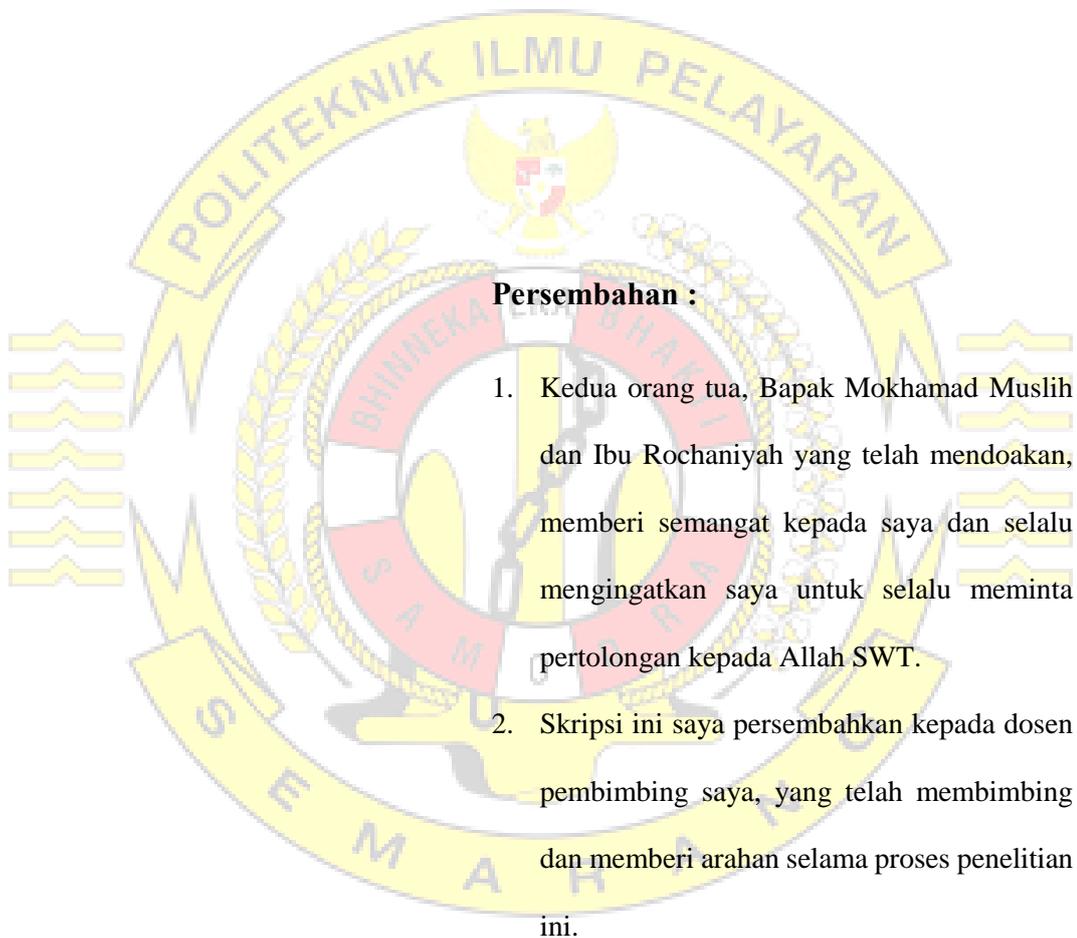


NIT. 572011327535

HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Doa dan kerja keras adalah kunci menuju keberhasilan.
2. Tidak ada yang tidak mungkin selama kita berusaha dengan sepenuh hati.



PRAKATA

Puji syukur saya disampaikan kepada Allah SWT, Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang, atas segala rahmat dan petunjuk-Nya yang telah membimbing saya dalam menyelesaikan Skripsi ini. Doa serta salam selalu tercurah kepada Nabi Muhammad SAW, yang telah menjadi penuntun bagi kita dalam menapaki jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul "PERAN AGEN DALAM MENGATASI KETERLAMBATAN MUAT BATU BARA DI MV. STH LONDON DI BUNATI ANCHORAGE" yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun praktek darat di PT. Bahari Laju Anugerah Cabang Bunati.

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

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak, ibu dan kakak penulis yang senantiasa memberikan dukungan, doa, dan motivasi kepada penulis selama penulisan mengerjakan penelitian ini hingga selesai.
3. Ibu Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd. Selaku Ketua Program Studi Tata Laksana

Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Selaku Dosen Pembimbing I (Materi) Skripsi.

4. Bapak H. MUSTHOLIQ, MM, Mar.E Selaku Dosen pembimbing II (Penulisan) Skripsi.
5. Bapak Purwantono S.Psi., M.Pd. Selaku Dosen Wali selama semester satu (I) sampai delapan (VIII).
6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan Pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Seluruh staf, pegawai dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Bahari Laju Anugerah yang telah membimbing dan membantu penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktik darat.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari penulis dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun ini. Harapannya semoga isi skripsi ini dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca dan dijadikan literasi Pustaka di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 03 - Juli - 2024

Penulis



RIFA'I

NIT. 572011327535 K

ABSTRAK

Rifa'i 2024. “ Peran Agen Dalam Mengatasi Keterlambatan Muat Batu Bara Di MV. Sth London Di Bunati *Anchorage*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd. Pembimbing II: H. MUSTHOLIQ, MM, Mar.E.

Keagenan kapal merupakan suatu bentuk pelayanan jasa yang memiliki fungsi dan misinya untuk mewakili sebuah perusahaan pelayaran asing maupun kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di wilayah Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan keterlambatan proses muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*, mengetahui apa saja dampak keterlambatan proses muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*, dan mengetahui peran agen dalam mengatasi keterlambatan muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*.

Metode yang digunakan peneliti adalah metode deskriptif kualitatif. Adapun objek penelitian adalah MV. Sth London. Penelitian ini melakukan pengumpulan data dengan cara observasi, wawancara, studi pustaka dan dokumentasi yang terarah kepada seluruh informan yang terlibat langsung ialah *Chief Officer MV. Sth London, Shipper dan Foreman*.

Hasil penelitian yang dilakukan ditemukan bahwa faktor keterlambatan pemuatan disebabkan oleh kerusakan pada *wire*, kondisi cuaca yang tidak stabil dan batu bara pada tongkang yang tergenang air. Dampak yang di akibatkan oleh proses keterlambatan pemuatan adalah merusak reputasi *shipper* dan penambahan biaya. Dampak pihak *forman* yakni kerugian penghasilan dan waktu. Dampak bagi *crew* kapal yakni menyebabkan biaya tambahan, seperti biaya berlabuh yang lebih lama. Peranan agen dalam penelitian ini adalah dapat mengkoordinasikan antara pihak *shipper* dan kru kapal jika terjadi konflik atau kendala di atas kapal. Agen juga mengurus semua dokumen dalam proses pemuatan batu bara.

Kata Kunci : Agen, Keterlambatan, Pemuatan, Batu Bara.

ABSTRACT

Rifa'i 2024. " *The Role of Agents in Overcoming Delays in Loading Coal on MV. Sth London At Bunati Anchorage .*" Thesis. Diploma IV Program, Sea Transportation and Port Management Study Program, Polytechnic of Shipping Science Semarang, Supervisor I: Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd. Supervisor II: H. MUSTHOLIQ, MM, Mar.E.

Ship agency is a form of service that has the function and mission to represent a foreign shipping company or national sea transportation company ship while in Indonesian territory. This study aims to determine what factors cause delays in the coal loading process on MV. Sth London at Bunati Anchorage, find out what are the impacts of delays in the coal loading process on MV. Sth London at Bunati Anchorage, and find out the role of agents in overcoming delays in loading coal on MV. Sth London in Bunati Anchorage.

The method used by researchers is descriptive qualitative method. The object of research is MV. Sth London. This research collects data by means of observation, interviews, literature studies and directed documentation to all informants who are directly involved, namely the Chief Officer of MV. Sth London, Shipper and Foreman.

The results of the research conducted found that the factors of loading delays were caused by damage to the wire, unstable weather conditions and waterlogged coal on the barge. The impact caused by the late loading process is damaging the shipper's reputation and additional costs. The impact on the foreman is loss of income and time. The impact on the ship's crew is to cause additional costs, such as longer anchoring costs. The role of the agent in this study is to coordinate between the shipper and the crew if there is a conflict or obstacle on the ship. The agent also takes care of all documents in the coal loading process.

Keywords : Agent, Dela, Loading, Coal.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK	viii
<i>ABSTRACT</i>	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.....	3
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
BAB II KAJIAN TEORI.....	5
A. Deskripsi Teori	5
B. Kerangka Penelitian	17
BAB III METODE PENELITIAN.....	19
A. Metode Penelitian.....	19
B. Tempat Penelitian.....	20
C. Sumber Data Penelitian / Informan.....	20

D. Teknik Pengumpulan Data	24
E. Instrumen Penelitian.....	28
F. Teknik Analisis Data	33
G. Teknik Keabsahan Data.....	35
BAB IV HASIL PENELITIAN	38
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	38
B. Deskripsi data.....	43
C. Temuan.....	47
D. Pembahasan Hasil Penelitian	50
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	59
A. Simpulan	59
B. Keterbatasan Penelitian.....	61
C. Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA	63
LAMPIRAN.....	65
DAFTAR RIWAT HIDUP.....	87

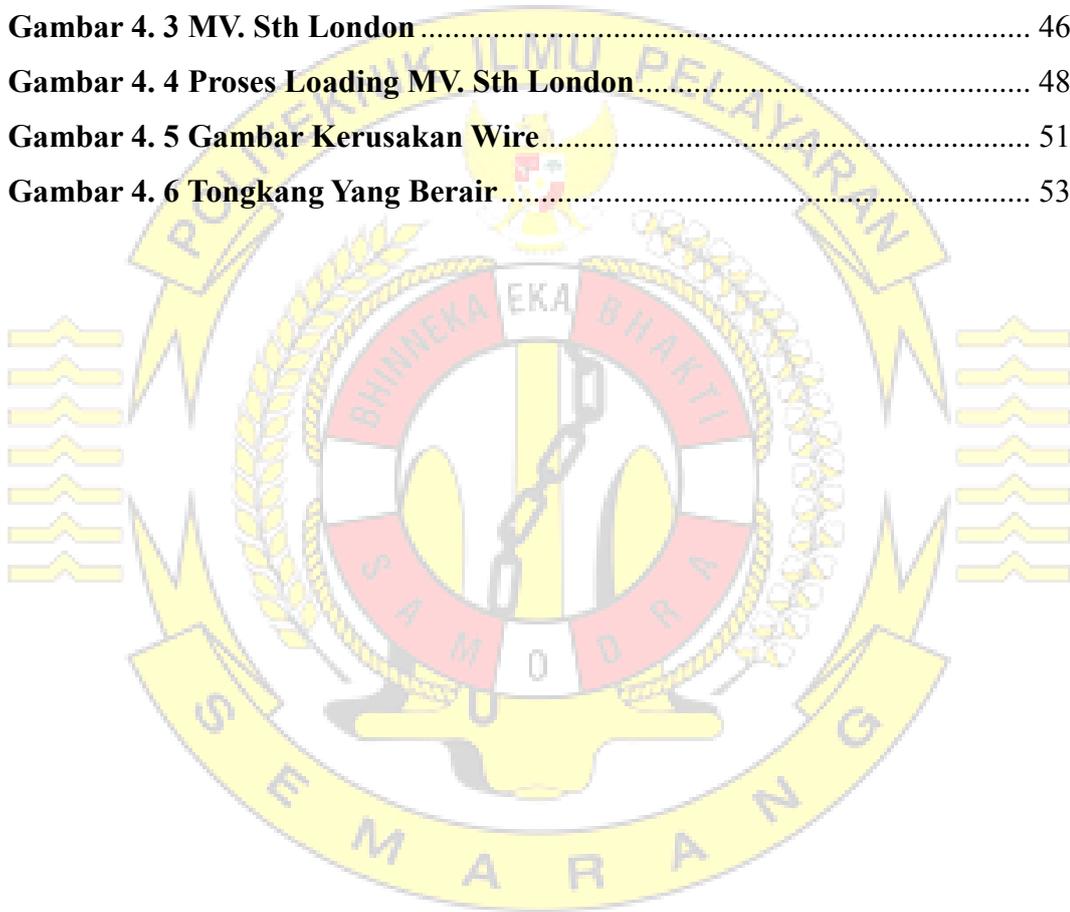
DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Daftar Pertanyaan wawancara.....	29
Tabel 3. 2 Pedoman Studi Dokumentasi.....	30
Tabel 3. 3 Pedoman Studi Pustaka	32
Tabel 4. 1 Perbandingan Penelitian Terdahulu Dan Sekarang.....	40



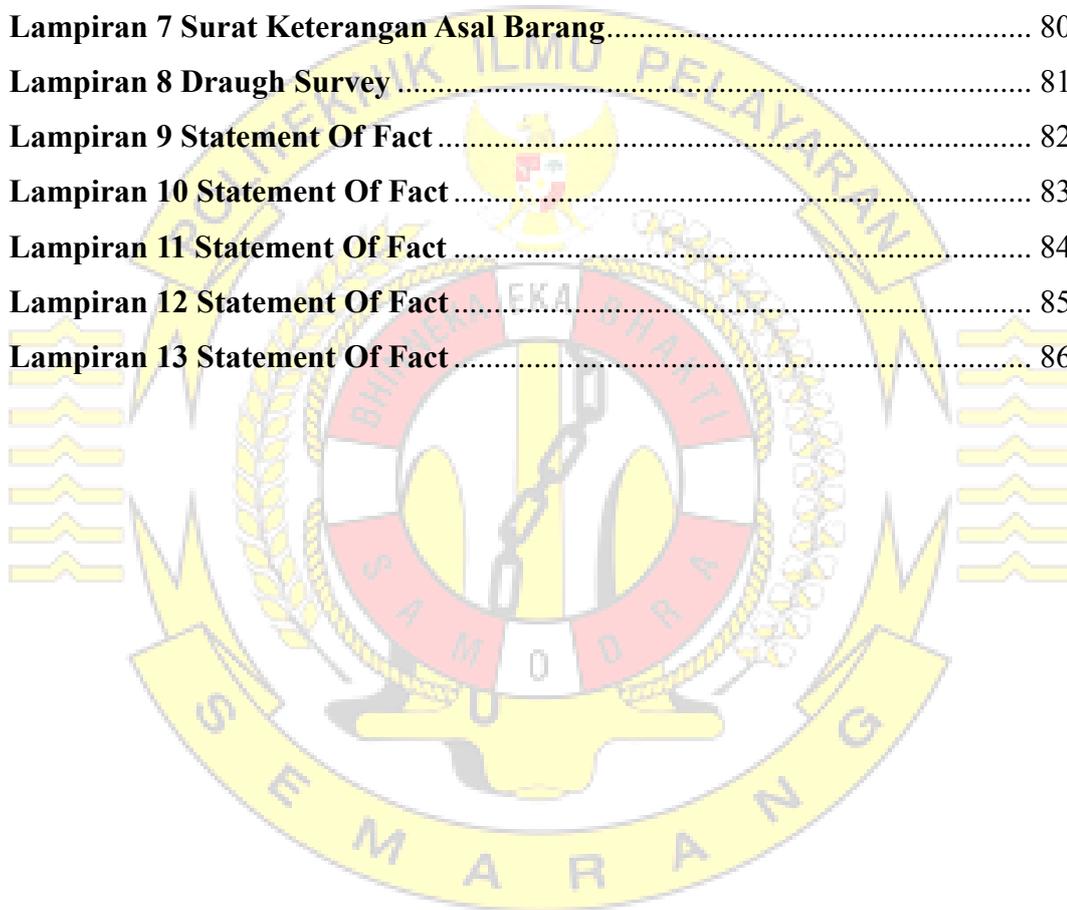
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Proses Transhipment Dari Tongkang Ke Vessel	12
Gambar 2. 2 MV. Sth London	13
Gambar 2. 3 Gambar Tongkang	14
Gambar 2. 4 Kerangka Penelitian	18
Gambar 4. 1 Kantor PT. Bahari Laju Anugerah Cabang Bunati	43
Gambar 4. 2 Port Of Bunati	45
Gambar 4. 3 MV. Sth London	46
Gambar 4. 4 Proses Loading MV. Sth London	48
Gambar 4. 5 Gambar Kerusakan Wire	51
Gambar 4. 6 Tongkang Yang Berair	53



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara	65
Lampiran 2 Shipping Instruction	75
Lampiran 3 Notice of Readiness	76
Lampiran 4 Bill Of Lading.....	77
Lampiran 5 Cargo Manifest.....	78
Lampiran 6 Surat Persetujuan Berlayar	79
Lampiran 7 Surat Keterangan Asal Barang.....	80
Lampiran 8 Draugh Survey	81
Lampiran 9 Statement Of Fact	82
Lampiran 10 Statement Of Fact	83
Lampiran 11 Statement Of Fact	84
Lampiran 12 Statement Of Fact	85
Lampiran 13 Statement Of Fact	86



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kegiatan keagenan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 59 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan. Dalam Pasal 1 dijelaskan bahwa kegiatan keagenan kapal merupakan suatu bentuk pelayanan jasa yang memiliki fungsi dan misinya untuk mewakili sebuah perusahaan pelayaran asing maupun kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di wilayah Indonesia. Oleh sebab itu, sebuah perusahaan keagenan biasanya bekerjasama dengan perusahaan lain berguna untuk melakukan suatu perpindahan barang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya.

Menurut Rafi Maulana, (2020) batu bara yakni berbagai macam batuan sedimen yang sifatnya mudah terbakar, mempunyai warna coklat kehitaman, terbentuk dari tumbuhan dengan komposisi utama oksigen, hydrogen, dan karbon. Batu bara juga memiliki banyak kandungan berbagai jenis karbon terikat dan abu dalam suatu presentase tertentu. Abu tersebut merupakan bahan yang tersisa setelah selesai proses pembakaran. Batu Bara itu sendiri memiliki banyak berbagai manfaat seperti di Tiongkok dan India, batu bara digunakan untuk memasak serta sebagai pemanas ruangan, selain itu batu bara juga dapat digunakan untuk bahan membangun jalan, bahan bakar hingga energi alternatif. Oleh karena itu dalam pendistribusiannya batu bara akan melewati proses bongkar muat dimana proses bongkar muat batu bara harus dilakukan sesuai

dengan prosedur dan prinsip - prinsipnya. Schopf dalam Pratama (2020) mengemukakan bahwa batu bara merupakan batu sedimen yang akan tersusun dari bahan organik mudah terbakar. Komposisinya meliputi karbon yang terbentuk melewati dari proses kompaksi dan sisa tumbuhan yang telah mengeras. Berdasarkan dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa batu bara ini termasuk dalam batu sedimen sifatnya mudah terbakar dan berasal dari sisa tumbuhan yang mengendap yang memiliki berbagai fungsi dalam kehidupan.

Fitri Nur K dan Kusno Adi S. (2019) mendefinisikan keterlambatan sebagai rentang waktu yang tidak digunakan sesuai dengan rencana sehingga mengakibatkan kegiatan lain menjadi tertunda. Pengertian keterlambatan menurut Sahar Saleh (2022) ketertambatan adalah suatu masalah kinerja yang paling penting dan suatu masalah yang sulit untuk diubah.

Berdasarkan penjelasan dari 2 peneliti diatas dapat disimpulkan bahwa keterlambatan merupakan waktu pelaksanaan yang tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan atau dijadwalkan dan jangka waktu yang lebih lama. Dampak dari keterlambatan pengiriman batu bara ini antara lain mengakibatkan kekurangan persediaan pasokan di wilayah eksportir, dapat mengakibatkan kerugian bagi pihak *shipper*, juga dapat mengakibatkan penurunan reputasi atau nama baik dari pihak *shipper* dan kerugian bagi pihak *pencharter* kapal dan kekurangan persediaan pasokan batu bara.

Berdasarkan dari uraian di atas, penulis tertarik untuk mengangkat judul penelitian “Peran Agen Dalam Mengatasi Keterlambatan Muat Batu Bara Di

MV. Sth London Di Bunati *Anchorage*”

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini memfokuskan pada peran, tugas dan tanggung jawab sebagai agen dalam menangani keterlambatan muat batu bara pada MV. Sth London dibunati *anchorage*. Fokus penelitian ini dibuat melalui penggunaan metode penelitian kualitatif yang melibatkan pengolahan data dari observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Peneliti menganalisis terjadinya penundaan pemuatan saat proses transshipment batu bara.

C. Rumusan Masalah

1. Apa faktor yang menyebabkan keterlambatan proses muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*?
2. Apa dampak keterlambatan proses muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*?
3. Bagaimana peran agen untuk mengatasi keterlambatan muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*?

D. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui faktor penyebab keterlambatan proses muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*.
2. Mengetahui dampak keterlambatan proses muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*.
3. Mengetahui peran agen dalam mengatasi keterlambatan muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

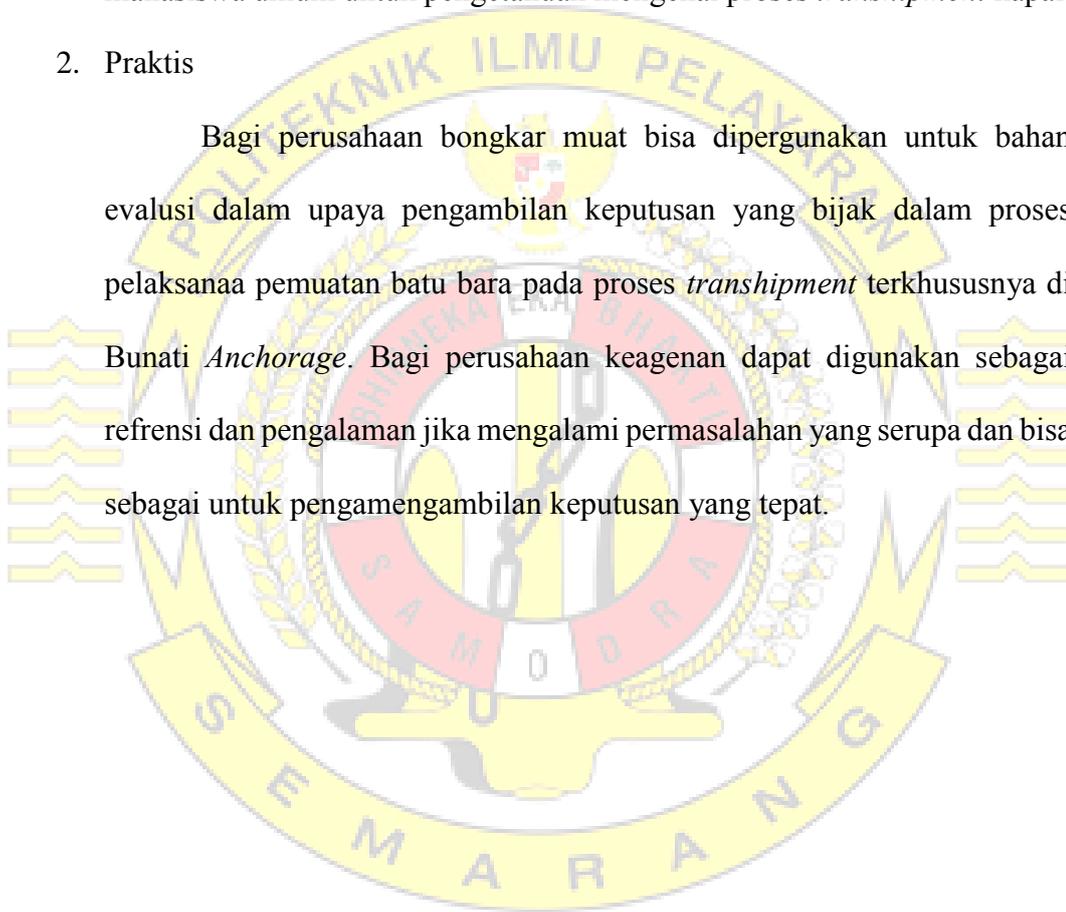
Berikut ini merupakan manfaat dari dilakukannya penelitian antara lain:

1. Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pembaca baik bagi taruna dan taruni sebagai wawasan dan ilmu pengetahuan ataupun mahasiswa umum untuk pengetahuan mengenai proses *transshipment* kapal.

2. Praktis

Bagi perusahaan bongkar muat bisa dipergunakan untuk bahan evaluasi dalam upaya pengambilan keputusan yang bijak dalam proses pelaksanaan pemuatan batu bara pada proses *transshipment* terkhususnya di Bunati *Anchorage*. Bagi perusahaan keagenan dapat digunakan sebagai referensi dan pengalaman jika mengalami permasalahan yang serupa dan bisa sebagai untuk pengamengambilan keputusan yang tepat.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori yakni bagian yang menguraikan berbagai teori yang dimiliki para ahli, diperoleh melalui berbagai sumber yang memiliki keterkaitan dengan variable penelitian. Dijelaskan pula alasan penelitian ini dengan tujuan untuk menyederhanakan proses penelitian agar sesuai dengan rumusan masalah yang dipilih penulis.

1. Pengertian Peran

Menurut Sapri (2019), Peran merupakan segala sesuatu yang dilakukan atau dijalankan yang berhubungan dengan kedudukan ataupun jabatan dalam melaksanakan tugas dan fungsi. Menurut Anggreyni Raintung (2021), Peran merupakan suatu tingkah laku seorang dengan menggunakan metode tertentu dalam berupaya menjalankan hak dan kewajiban sebanding dengan pengaturan dimasyarakat. Berdasarkan dari 2 peneliti diatas dapat disimpulkan pengertian dari peran adalah peran atau fungsi yang dilakukan oleh seseorang dalam situasi tertentu yang mencakup tanggung jawab, tindakan dan kontribusi dari seorang agen.

2. Pengertian Keagenan

Definisi Keagenan menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 11 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal. Dalam Pasal 2 adalah suatu bentuk pelayanan jasa yang memiliki fungsi guna mewakili sebuah perusahaan angkutan laut asing ataupun kapal

perusahaan angkutan laut nasional atau biasa disebut domestik selama kapal berada di wilayah Indonesia. Oleh sebab itu, sebuah perusahaan keagenan biasanya melakukan kerjasama dengan perusahaan lainnya berguna untuk melakukan perpindahan barang dari satu lokasi ke lokasi yang lainnya.

R.A Supriyono (2018:63) mendefinisikan keagenan sebagai sebuah ikatan kontrak agen dan *principal*, tujuannya adalah mendapat keuntungan sebesar-besarnya dan meminimalisir pengeluaran biaya lain lain melalui jasa pelayanan yang ditawarkan oleh agen. Agen pelayaran merupakan sebuah perusahaan yang berkecimpung dalam bidang jasa operasional aktivitas kapal laut serta kegiatan perusahaan.

Keagenan diklasifikasikan menjadi tiga macam yaitu agen umum yaitu perusahaan pelayaran nasional yang melakukan kontrak dengan perusahaan asing dengan tujuan memberikan kapal saat berada di wilayah Indonesia, cabang agen yaitu cabang dari suatu perusahaan agen umum di pelabuhan tertentu yang ditunjukan guna memberikan pelayanan, *sub-agent* yaitu perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh agen umum berguna memberikan pelayanan yang baik kepada kapalnya yang berada di pelabuhan tersebut dan berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agent*. Semua kapal laut yang berlabuh atau memasuki pelabuhan maka kapal tersebut akan memerlukan jasa berguna memenuhi kebutuhan *internal* ataupun *eksternal*. PT. Bahari Laju Anugerah Cabang Satu sebagai agen yang telah ditunjuk menjadi agen umum atau *general agent* oleh *general agent* atau perusahaan pelayaran memiliki tanggung jawab penuh atas tugas

melakukan pelayanan kapal (*ship husbanding*) serta operasional pelayanan jasa keagenan (*shipping agency service*).

Berdasarkan dari 2 penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa keagenan adalah suatu perusahaan yang bekecimpung didalam bidang jasa operasional aktivitas kapal laut. Kapal yang sedang berlabuh ataupun sudah memasuki suatu pelabuhan. Agen memiliki peran yang penting yakni diantaranya agen sebagai penyedia informasi dan bantuan untuk awak kapal, Bantuan dalam kasus darurat jika kapal mengalami kendala, Agen sebagai mengkoordinasikan kapal dengan pihak terkait seperti otoritas pelabuhan dan pihak *shipper*, Agen mengurus semua administrasi dan dokumentasi yang terkait dengan kedatangan, kepindahan dan keberangkatan kapal. *Boarding agent* atau *agent on board* merupakan seseorang yang telah diberi tugas atau tanggung jawab oleh *local agent* berguna naik ke atas kapal di mulai dari kapal berlabuh ataupun sandar di titik pemuatan (*loading point*) hingga kapal selesai melakukan proses bongkar atau muat sehingga kapal tersebut dapat melanjutkan keberangkatan menuju kepelabuhan selanjutnya. *Boarding agent* atau *agent on board* memiliki tugas di atas kapal yakni memberikan informasi kepada *agent officer* atau agen yang berada dikantor mengenai situasi dan kondisi berada diatas kapal, kebutuhan *crew* kapal, kegiatan bongkar atau muat kemudian selanjutnya dikirim ke *agent officer*. *Agent on board* harus mengirimkan informasi situasi serta kondisi saat berada diatas kapal serta proses kegiatan bongkar muat memiliki kendala atau dalam keadaan lancar

dalam format (*daily activity*) harus secara terperinci dan selanjutnya dapat dikirimkan kepada *agent officer* sehingga *agent officer* dapat meneruskan informasi tersebut kepada *general agent, shipper, owner* dan pihak terkait lainnya. *Daily activity* tersebut dikirimkan oleh *agent on board* tiga kali dalam satu hari paling lambat yakni pada pukul 07.00 WITA, 15.00 WITA, dan 20.00 WITA.

3. Pengertian Keterlambatan

Fitri Nur K dan Kusno Adi S. (2019) mendefinisikan keterlambatan sebagai waktu yang tidak dimanfaatkan semaksimal mungkin sesuai dengan rencana sehingga mengakibatkan pada keperluan lainnya tertunda.

Sedangkan Sahar Saleh (2022) mendefinisikan keterlambatan sebagai suatu masalah kinerja yang paling penting dan sulit untuk diubah. Adapun adanya keterlambatan diakibatkan oleh beberapa faktor, yaitu

a. Faktor *Internal*

Faktor *internal* yang merupakan permasalahan inti misalnya terganggunya fungsi struktur pekerjaan dan ketidaklancaran biaya yang dibutuhkan. Faktor *internal* penyebab keterlambatan ini dapat dijelaskan sebagai berikut : Kesalahan teknis kerja, terganggunya fungsi struktur pekerjaan, dan biaya-biaya yang diperlukan untuk kelancaran fungsi pekerjaan.

b. Faktor *Eksternal*

Faktor *eksternal* yang merupakan penyebab yang tidak bisa diprediksi dan berasal dari luar kegiatan misalnya banjir dan gempa

bumi.

c. Faktor Persediaan

Faktor persediaan yang merupakan suku cadang untuk membantu kelancaran sebuah pekerjaan misalnya waktu. Dampak dari keterlambatan pengiriman batu bara ini antara lain mengakibatkan kekurangan persediaan pasokan di wilayah eksportir, dapat mengakibatkan kerugian bagi pihak *shipper* dan kerugian bagi pihak *pencharter* kapal.

Berdasarkan penjelasan dari 2 peneliti di atas dapat disimpulkan bahwa keterlambatan merupakan waktu pelaksanaan yang tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan atau dijadwalkan dan jangka waktu lebih lama. Dampak dari keterlambatan pengiriman batu bara ini antara lain mengakibatkan kekurangan persediaan pasokan di wilayah eksportir, dapat mengakibatkan kerugian bagi pihak *shipper* dan kerugian bagi pihak *pencharter* kapal.

4. Pengertian Muat

Menurut Permenhub No. PM 39 tahun 2016 tentang garis muat kapal dan pemuatan, pemuatan ialah suatu aktifitas menaikkan dan menurunkan muatan dan juga termasuk menyusun, menata dan memadatkan muatan dalam ruang muat atau tempat-tempat yang diijinkan untuk itu di atas kapal. Martopo dalam Aan Rubiyanto dan Eni Tri Wahyuni (2022) mengartikan pemuatan sebagai istilah yang di dalamnya mengandung wawasan mengenai proses bongkar muat kapal dengan proses pemuatan yang

optimal.

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti menarik kesimpulan bahwa pemuatan merupakan kegiatan bongkar dan pindah barang dari darat ke kapal maupun sebaliknya. Proses ini dilakukan dengan menggunakan *crane* dan alat angkut kapal di dermaga, dan biasanya berada di sisi kapal sebelah kanan atau kiri kapal. Dalam proses kegiatan muat juga bekerja sama dengan pihak *stevedoring*. *Stevedoring* atau biasa disebut dengan buruh istilah yang merujuk kepada serangkaian kegiatan yang terlibat dalam proses kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Aktivitas ini meliputi pemuatan barang ke dalam kapal, proses penataan barang di dalam kapal, dan pengeluaran barang dari kapal. *Stevedore*, atau pekerja bongkar muat, juga memiliki tanggung jawab untuk melakukan tugas-tugas ini dengan efisien dan aman.

5. Batu Bara

Menurut Rafi Maulana (2020) batu bara ialah jenis batuan sedimen yang sifatnya mudah terbakar dan memiliki warna coklat kehitaman, terbentuk dari tumbuhan dengan komposisi utamanya adalah hydrogen, oksigen, dan karbon. Batu bara juga memiliki banyak kandungan berbagai jenis karbon terikat yakni bagian padat yang terbakar sesudah bahan yang mudah menguap dan basah dipisahkan. Batu bara juga memiliki abu dalam suatu presentase tertentu. Abu tersebut merupakan bahan yang tersisa setelah selesai proses pembakaran. Batu Bara itu sendiri memiliki banyak berbagai manfaat seperti di Tiongkok dan India, batu bara digunakan untuk

memasak serta sebagai pemanas ruangan, selain itu batu bara juga dapat digunakan untuk bahan membangun jalan, bahan bakar hingga energi alternatif. Oleh karena itu dalam pendistribusiannya batu bara akan melewati proses bongkar muat dimana proses bongkar muat batu bara harus dilakukan sesuai dengan prosedur dan prinsip-prinsipnya.

Schopf (dalam Pratama, 2020) mendefinisikan batu bara sebagai jenis batuan sedimen yang tersusun dari bahan yang mudah terbakar. Komposisinya meliputi karbon yang terbentuk melalui kompaksi dan sisa tumbuhan yang mengeras. Batu bara ini memiliki jenis yang beragam yaitu Lignit ($C_{70}H_{50}O_{25}$) yang digunakan sebagai bahan bakar pembangkit tenaga listrik, gambut ($C_6H_6O_{34}$) digunakan sebagai kondisioner tanah agar lebih mampu mempertahankan dan perlahan-lahan melepaskan air, antrasit ($C_{94}H_{30}O_3$) yang biasanya digunakan untuk pemanas ruang perumahan dan komersial, subbitumen ($C_{75}H_{50}O_{20}$) yang digunakan untuk bahan bakar pembangkit listrik tenaga uap dan sumber hidrokarbon aromatik untuk industri sintesis kimia, dan bitumen ($C_{80}H_{50}O_{15}$) yang biasanya menjadi bahan bakar di pembangkit listrik tenaga uap.

Berdasarkan dari pengertian para ahli diatas penulis menyimpulkan pengertian dari batu bara ialah suatu batuan yang terbentuk dari tumbuhan-tumbuhan yang telah lama menjadi fosil yang terbentuk dari puluhan bahkan ribuan tahun yang tidak sempat mengalami suatu proses pembusukan yang secara sempurna dan terbebas dari oksigen dan mendapatkan pengaruh temperatur serta mendapatkan tekanan yang

berlangsung sangat lama batu bara biasanya digunakan untuk pembangkit listrik. Batu bara adalah bahan yang sangat efektif untuk digunakan.

6. *Transshipment.*

Menurut Bella Budiani (2020) arti dari *Transshipment* adalah proses perpindahan dari kapal ke kapal lain di pelabuhan dengan jangka waktu tertentu yang biasa disebut sebagai *transfer* muatan (*ship to ship*). Tiworo, Syamsiah, dan Ahmad (2021) mengartikan *Transshipment* sebagai proses bongkar muat dengan metode pengangkutan batu bara, bisa juga diartikan sebagai perpindahan barang antar wilayah. Adapun elemen pendukung yang diperlukan meliputi pelabuhan, muatan, *tug boat* serta tongkang, olah gerak, *floating crane*, dan juga *mother vessel*. Berdasarkan penjelasan dari 2 peneliti diatas, dapat diketahui bahwa *transshipment* adalah kegiatan pengangkutan barang jalur laut dimana muatan tersebut diangkut dari pelabuhan muat ke rede sebelum ke pelabuhan tujuanmuat ke rede, untuk kemudian *ditransfer* ke kapal yang lebih besar, dan setelah itu kapal tersebut yang akan melanjutkan ke pelabuhan tujuan.



Gambar 2. 1 Proses Transshipment Dari Tongkang Ke Vessel

Sumber : Dokumentasi Pribadi

7. Kapal Curah



Gambar 2. 2 MV. Sth London

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Menurut Dewi Praisma Kartika (2022) kapal adalah sarana angkutan atau kendaraan air yang memiliki nilai ekonomis dan efisien tinggi. Jack Isbester (2010:16) mendefinisikan kapal curah sebagai sebagai pengangkut muatan curah baik kering atau minyak tergantung dalam kondisi yang memungkinkan. Adapun ketentuan umum kapal curah meliputi memungkinkan pada tutup palka untuk kapal curah pengangkut muatan curah, harus selalu melakukan pembersihan keseluruhan bagian dalam palka, keseluruhan ruangan palka bisa digunakan untuk perataan muatan, harus memastikan kapal dalam kondisi penuh, memiliki kapasitas ruangan palka yang cukup untuk pemuatan, memiliki ventilasi yang memadai, memiliki pengukur stabilitas dalam seluruh kondisi, *Trim* dalam segala kondisi pada pemuatan harus tepat pada garis dasar kapal, dan harus memiliki kapasitas *ballast* yang baik.

Berdasarkan pengertian dari para ahli di atas penulis menyimpulkan pengertian dari kapal curah adalah sarana angkutan kendaraan air yang dianggap paling efisien dan ekonomis yang digerakkan dengan tenaga mekanik yang dirancang untuk muatan dalam bentuk curah kering dan kapal ini dirancang dengan struktur kuat untuk menahan beban muatan yang berat dan terkadang tidak merata kapal curah memiliki palka besar dengan tutup dapat dibuka untuk memudahkan proses bongkar muat pada kapal secara umum kapal curah dapat dikategorikan berdasarkan ukuran dan kapasitas barang muatannya setiap kategori memiliki spesifikasi untuk menentukan jalur pelayaran yang dapat dilalui serta jenis muatan yang dapat diangkut.

8. Tongkang



Gambar 2. 3 Gambar Tongkang

Sumber Dokumentasi Pribadi

Menurut Capt. Hj. E. Kartini, MM, M.Mar (2015:32) Tongkang ialah kapal yang tidak mempunyai alat gerak sendiri, sehingga harus ditunda atau ditarik menggunakan kapal lain apabila akan bergerak atau berpindah tempat. Menurut Comdr. J. La. Dage (2010:44) Pengertian tongkang adalah

kapal tanpa mesin jadi tongkang harus ditarik menggunakan *tug boat*. Penulis menyimpulkan tongkang ialah kapal tanpa mesin yang jika akan melakukan pergerakan harus ditarik menggunakan *tug boat*. Tongkang memiliki bentuk lambung kotak besar yang mengapung.

9. Dokumen-Dokumen pemuatan

Menurut Ratri Ayumsari (2022) dokumen adalah objek dari dokumentasi yang terpenting dan biasanya berisi data atau informasi penting. Dapat juga dikatakan sebuah hal yang penting karena dokumen juga memiliki kaitan dengan aktivitas komunikasi ilmiah guna mengembangkan wawasan dan ilmu pengetahuan. Hermawan & Ismiati, (2020) menerangkan pengertian dokumen ialah suatu sarana perpindahan atau transformasi sebuah informasi dari satu orang ke orang lain dan diteruskan ke orang banyak melalui kelompok-kelompok.

Berdasarkan 2 penelitian diatas penulis menyimpulkan pengertian dari dokumen yakni dokumen sah yang memuat detail tentang muatan atau barang yang akan diangkut dalam kendaraan atau kapal, sering digunakan dalam pengiriman barang untuk mencatat informasi seperti jenis barang, jumlah muatan, dan keterangan barang.

a. *Shipping Instruction* (SI)

Shipping Instruction adalah dokumen yang disusun oleh pengirim yang memberikan arahan untuk memuat barang ke pengangkut di pelabuhan. Dokumen ini mengandung informasi akan diperlukan untuk membuat *bill of loading*.

b. *Notice of Readiness* (NOR)

Notice of Readiness ialah dokumen yang disampaikan oleh kapten kapal kepada pihak pelabuhan berguna menyatakan bahwa kapal telah tiba dan siap untuk melakukan bongkar muat di pelabuhan.

c. *Bill of Lading* (BL)

Bill of lading ialah dokumen bertanggal dan ditandatangani yang menyatakan bahwa pengangkut telah menerima barang untuk diangkut ke lokasi tujuan yang ditentukan, serta menetapkan perjanjian mengenai proses pengiriman (UU KUHD Pasal 506).

d. *Cargo Manifest* (CM)

Cargo manifest ialah daftar muatan yang disusun berdasarkan dokumen bill of lading untuk keperluan pemeriksaan oleh petugas bea cukai.

e. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Surat persetujuan berlayar (port clearance) ialah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh syahbandar setelah kapal memenuhi persyaratan keamanan dan kelaiklautan, serta kewajiban lain yang diatur dalam KM No. 01 tahun 2010 pasal 1 ayat 2.

f. Surat Keterangan Asal Barang (SKAB)

SKAB ialah dokumen yang menjelaskan asal-usul barang yang diekspor, bertujuan agar importir memahami bahwa barang yang mereka beli berasal dari negara eksportir dan diproduksi atau diolah di sana. Dokumen ini diterbitkan oleh Departemen Perindustrian atau

Perdagangan.

g. *Draught Survey* (DS)

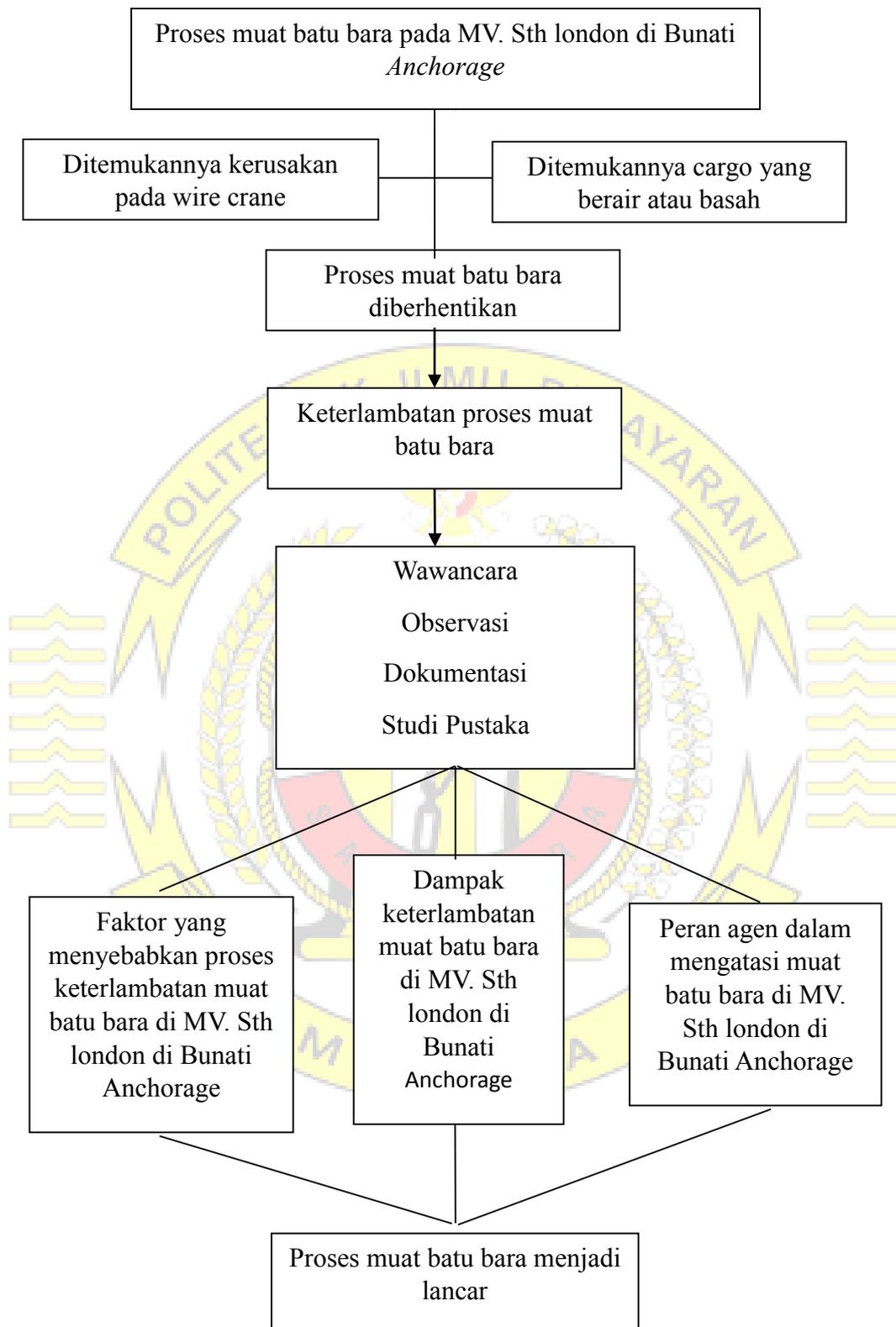
Draught Survey ialah metode yang banyak digunakan untuk menghitung muatan berdasarkan prinsip hukum Archimedes. Metode ini dilakukan dengan mengukur draft kapal sebelum dan sesudah bongkar/muat. Pada beberapa pengiriman, perubahan berat dihitung selama proses pemuatan (UK P&I Club 2008:3).

h. *Statement Of Fact* (SOF)

Statement Of Fact ialah laporan lengkap tentang pelaksanaan bongkar/muat kapal, yang mencakup seluruh proses dari kedatangan kapal hingga keberangkatannya.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka Penelitian sengaja dibuat oleh penulis berguna untuk mempermudah dalam memahami dalam pemaparan penelitian ini, kerangka penelitian dijelaskan oleh penulis dalam sebuah bagan dan juga dilengkapi dengan penjelasan tentang bagan yang telah dilampirkan. Bagan ini memberikan gambaran visual yang jelas mengenai alur dan struktur penelitian, serta hubungan antara variabel-variabel yang diteliti. Dengan adanya kerangka ini, pembaca diharapkan dapat mengikuti proses penelitian dengan lebih mudah dan memahami setiap tahapan yang dilakukan oleh penulis. Selain itu, penjelasan yang mendetail mengenai setiap bagian dalam bagan tersebut akan membantu menjelaskan logika dan dasar pemikiran di balik setiap langkah penelitian.



Gambar 2. 4 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan dari hasil penelitian ini mengenai peran agen dalam menangani keterlambatan muat di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*, maka dapat ditarik kesimpulan antara lain sebagai berikut.

1. Faktor yang menyebabkan keterlambatan muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*.

Faktor yang menyebabkan keterlambatan muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage* yaitu ada 3 faktor yang saling berkaitan antara lain yakni karena kerusakan *wire* yang mengakibatkan berhentinya proses kegiatan muat batu bara. *Wire* yang rusak diakibatkan karena korosi dan kondisi *wire* yang sudah lama digunakan. Yang selanjutnya yakni faktor cuaca karena di tengah lautan cuaca tidak dapat diprediksi sewaktu-waktu cuaca yang awalnya panas bisa menjadi hujan lebat dengan cuaca yang tidak mendukung maka proses muat batu bara diberhentikan menunggu cuaca kembali stabil. Lalu yang ketiga yakni kondisi *cargo* yang basah dikarenakan *cargo* yang sudah *stand by* di *loading point* menunggu selesai perbaikan *wire* yang cukup memakan waktu mengakibatkan *cargo* di dalam tongkang terkena hujan dan lubang-lubang ventilasi pada tongkang tertutup oleh batu bara sehingga air didalam tongkang tidak dapat keluar dengan lancar dan mengakibatkan batu bara di dalam tongkang tersebut menjadi tergenang air.

2. Dampak yang terjadi akibat keterlambatan proses muat batu bara di MV. Sth London di Bunati *Anchorage*.

Dampak dari keterlambatan proses muat batu bara ini antara lain yakni pihak *shipper* mengalami penambahan biaya perorang sebesar Rp. 4.500,00 perjam yang diberikan kepada pihak *stevedoring*, dan juga merusak reputasi nama baik *shipper* di mata pembeli dan berdampak pada pihak *charter* yakni mengalami kekurangan stok batu bara di negara pembeli untuk proses kegiatan pembangkit listrik. Dan dampak bagi pihak *stevedoring* mengalami kerugian waktu yakni yang seharusnya jangka waktu 14 hari dapat menyelesaikan 2 kapal sedangkan dengan terjadinya keterlambatan ini hanya dapat menyelesaikan 1 kapal. Dampak bagi *crew* kapal yakni menyebabkan biaya tambahan, seperti biaya berlabuh yang lebih lama, konsumsi bahan bakar tambahan untuk menjaga posisi kapal, dan ketidakpastian mengenai waktu keberangkatan kapal.

3. Peran agen dalam mengatasi keterlambatan pemuatan batu bara di MV. Sth London dibunati *Anchorage*.

Peran agen dalam mengatasi permasalahan ini yakni agen melakukan identifikasi untuk mengetahui faktor penyebab keterlambatan, Melakukan dokumentasi terhadap kerusakan atau kendala yang terjadi, *agent on board* melakukan pelaporan kepada staff operasional yang ada dikantor cabang, staff operasional mengirim email, agen melakukan pemantauan secara berkala, mengkoordinasikan dan sebagai perantara antara pihak *shipper* dengan pihak kru kapal dan melakukan evaluasi dan

perbaikan agar masalah keterlambatan ini tidak terjadi lagi. Agen bertanggung jawab mengurus semua dokumen dalam proses pemuatan batu bara dari awal hingga selesainya proses pemuatan batu bara. *Agent on Board* juga memantau proses muat batu bara dari awal proses pemuatan batu bara hingga selesai kegiatan proses muat untuk memastikan bahwa batu bara yang dimuat telah sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat dan siap untuk dikirim ke pelabuhan tujuan.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan dari penelitian ini terapat keterbatasan terhadap obyek pengamatan yakni :

1. Keterbatasan tempat dikarenakan peneliti kesulitan dalam melaksanakan observasi karena posisi *loading point* berada di tengah laut.
2. Keterbatasan waktu yakni pada saat melaksanakan penelitian, peneliti juga melaksanakan magang sehingga waktu wawancara menjadi terbatas.
3. Keterbatasan data karena saat pengumpulan data tidak dapat dilakukan secara menyeluruh karena kebijakan rahasia yang diterapkan oleh perusahaan.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan dari penelitian ini, peneliti memberikan saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya pihak *foreman* sebelum melakukan kegiatan bongkar muat di MV. Sth London melakukan pengecekan terhadap alat-alat bongkar muat.

2. Sebaiknya *crew* kapal melakukan perawatan dan memastikan *wire* pada kapal dalam kondisi baik agar tidak terjadi kerusakan yang mengakibatkan keterlambatan proses muat batu bara.
3. Sebaiknya pihak *shipper* memberikan informasi *barge schedule* tongkang yang akan dimuat ke MV. Sth London agar tidak terjadi keterlambatan kedatangan tongkang, pihak *shipper* melakukan pengecekan kelayakan tongkang agar tidak mengalami penurunan kualitas pada *cargo*.



DAFTAR PUSTAKA

- Aspan, H., Fadlan., & Chikita, E. A. (2019). *Perjanjian Pengangkutan Barang Loose Cargo Pada Perusahaan Kapal Bongkar Muat*. Soumatera Law Review.
- Adlini, M. N., Dinda, A. H., Yulinda, S., & Chotimah, O. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif Studi Pustaka*. Jurnal Edumaspul.
- Ayumsari, R. (2022). *Peran Dokumentasi Informasi Terhadap Keberlangsungan Kegiatan Organisasi Mahasiswa*. Jurnal Ilmu Perpustakaan dan Informasi.
- Budiani, B., Destiani, S. A., & Mulyadi, N. (2020). *Transshipment Dengan Program Lingo Dalam Distribusi Produk Multivitamin*. Airlangga Journal of Innovation Management.
- Beno, J., Silen, A. P., & Yanti, M. (2022). *Dampak Pandemi Covid-19 Pada Kegiatan Ekspor Impor (Studi Pada PT. Pelabuhan Indonesia II (PERSERO) Cabang Teluk Bayur)*. Jurnal Saintek Maritim.
- Maulana, R., Dewanto, O., & Abriansyah, A. R. (2020). *Karakterisasi Lapisan Batu Bara Pada Tambang Aarantiga Dan Seluang Bengkulu Menggunakan Analisis Data Proksimat*. Jurnal Geofisika Eksplorasi.
- Prayogi, A. G., Sadiyah, T. L., Purwanugraha, A., & Elisa, P. N. (2021). *Penggunaan Media Big Book untuk Menumbuhkan Minat Baca Siswa di Sekolah Dasar*. Jurnal Basicedu.
- Raintung, A., Sambiran, S., & Sumampow, I. (2021). *Peran Pemerintah Desa Dalam Pemberdayaan Kelompok Tani di Desa Mobuya Kecamatan Passi Timur Kabupaten Bolaang Mongondo*. Jurnal Governance.
- Ramos, H., Ismail, H. S., & Yusnidah. (2020). *Analisa Penyebab Keterlambatan Kegiatan Bongkar Muat Pada PT. Pelabuhan Indonesia I Dumai*. Journal of Maritime and Education.
- Ridha, Z. M., Idris, M., & Sumarta, R. P. (2023). *Pengaruh Ketersediaan Fasilitas Dermaga Terhadap Waktu Tunggu Kapal Bongkar Batu Bara Yang Ditangani Oleh Agency PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari*. Jurnal PATRIA BAHARI.
- Sapri., Mustanir, A., Ibrahim, M., Adnan, A. A., & Wirfandi. (2019). *Peranan Camat Dan Partisipasi Masyarakat Dalam Musyawarah Perencanaan Pembangunan Di Kecamatan Eenreng Kabupaten Eenreng*. Jurnal Moderat.

- Sa'adah, M., Rahmayati, G. T. G., & Prasetyo, Y. C. (2022). *Strategi Dalam Menjaga Keabsahan Data Pada Penelitian Kualitatif*. Jurnal Al 'Adad.
- Sari, M., Asmendri. (2020). *Penelitian Kepustakaan (Library Research) dalam Penelitian Pendidikan IPA*. Natural Science.
- Suparwan., Sari, D. P., & Badarusman, B. (2018). *Kinerja Keagenan Dan Clearance Kapal Livestock Perusahaan Pelayaran Indonesia*. Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik.
- Sari., Meita, S., & Zefri, M. (2019). *Pengaruh Akuntabilitas, Pengetahuan, dan Pengalaman Pegawai Negeri Sipil Beserta Kelompok Masyarakat (Pokmas) Terhadap Kualitas Pengelola Dana Kelurahan Di Lingkungan Kecamatan Langkapura*. Jurnal Ekonomi.
- Saleh, S., Silistianto, J., & Aryanto, A. (2022). *Optimalisasi Pelaksanaan Pemuatan Batu Bara Pada Kapal MV Amethyst di Kaliorang*. E-Journal Marine Inside.
- Sapta, T., Hari, R. A. (2021). *Pengaruh Pajak Restoran Dan Pajak Hotel Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Padangsidempuan Periode 2018-2020*. Jurnal Akuntansi.
- Septiana, D. P. K., Indriyati, R. (2022). *Upaya Meningkatkan Penanganan Pembongkaran Muatan Pupuk Curah (UREA) Di MV. Pusri Indonesia I*. Majalah Ilmiah Gema Maritim.
- Ulpa, M., Bahari, A. M. B. (2022). *Efektivitas Dan Pengaruh Disbursement Terhadap Operasional Perusahaan Pada Tug Boat Titan 19 Menggandeng Barge Titan 20 Di PT. Buana Lintas Lautan Tbk Cabang Palembang*. Jurnal Maritim Bina Bahari.

LAMPIRAN
Lampiran 1 Hasil Wawancara

Informan 1

Jabatan : *Chief Officer*

Peneliti : “Selamat siang pak, maaf mengganggu waktunya pak”

Informan 1 : “Siang dek, Bagaimana dek?”

Peneliti : “Izin pak, saya mau mengajukan beberapa pertanyaan mengenai Kerusakan wire tersebut pak.”

Informan 1 : “Baik silahkan dek”

Peneliti : “Apakah sebelumnya pernah terjadi hal yang sama seperti ini?”

Informan 1 : “Sebelumnya di kapal MV. Sth Loondon ini belum pernah terjadi kerusakan wire seperti ini.”

Peneliti : “Menurut bapak apa faktor penyebab terjadinya *wire* rusak?”

Informan 1 : “Kerusakan *wire* terjadi karena penggunaan wire dalam jangka waktu yang lama, wire terkena paparan suhu yang ekstrim seperti suhu yang terlalu tinggi dan terlalu rendah, kerusakan wire juga bisa terjadi karena kurangnya pemeliharaan dan pelumasan secara berkala.”

Peneliti : “Apa tidak ada maintenance secara rutin pak?”

Informan 1 : “sebenarnya maintenance itu dilakukan secara rutin, terjadinya Kerusakan wire tersebut diakibatkan karena penggunaan wire dalam jangka waktu yang lama dan wire tersebut sering terkena paparan suhu yang ekstrim seperti suhu yang terlalu tinggi dan terlalu rendah dek sehingga mengakibatkan wire berkarat dan mudah mengalami korosi.”

Peneliti : “Apa dampak yang dialami bagi crew kapal tentang terjadinya Kerusakan wire yang terjadi pak?”

- Informan 1 : “Dampak yang dialami bagi crew kapal yakni mengalami penambahan biaya seperti biaya labuh lebih lama, penambahan konsumsi bahan bakar dan ketidak pastian keberangkatan kapal.”
- Peneliti : “Seperti itu ya pak, baik pak terima kasih atas informasinya pak.”
- Informan 1 : “Ya, sama-sama dek.”



Informan II

Jabatan : Shipper

Peneliti : "Selamat siang pak"

Informan II : "Selamat siang juga dek"

Peneliti : " maaf mengganggu waktunya pak."

Informan II : "Nggak dek, gimana dek?"

Peneliti : "Izin pak saya mau tanya mengenai keterlambatan pemuatan batu bara di MV. Sth London pak."

Informan II : "Baik silahkan dek"

Peneliti : "Bagaimana upaya mengatasi keterlambatan muat batu bara di MV. Sth London pak?"

Informan II : "Kita pihak shipper membuat jadwal pemuatan yang lebih baik Dan menyusun prosedur yang jelas dan terperinci untuk setiap tahapan proses pemuatan."

Peneliti : "Mengapa cargo batu bara yang di dalam tongkang tersebut menjadi basah pak?"

Informan II : "Cargo batu bara tersebut menjadi berair dikarenakan tongkang Tersebut sudah stand by di loading point sebelum selesainya proses pemuatan tongkang sebelumnya dan tongkang tersebut terkena air hujan mengakibatkan batu bara itu tergenang air dan ventilasi pada tongkang tersumbat oleh lumpur batu bara sehingga air tidak dapat keluar melalui ventilasi-ventilasi pada tongkang."

Peneliti : "Dengan adanya cargo batu bara yang berair, apa tidak ada cargo batu bara lain yang sudah siap pak?"

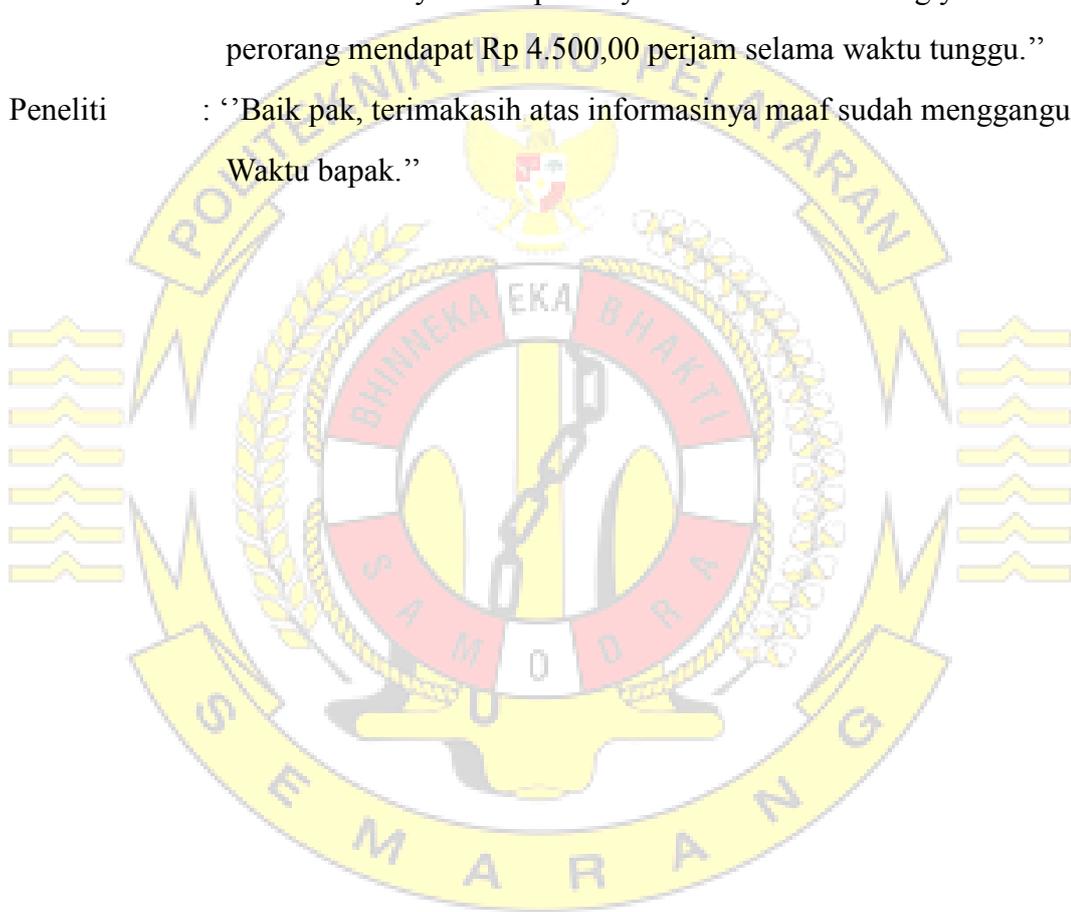
Informan II : "Sebenarnya sudah ada tongkang lain yang sudah siap akan tetapi

Tongkang tersebut sudah dimasukkan ke barge schedule di kapal lain.”

Peneliti : “Apa dampak bagi shipper mengenai keterlambatan muat batu bara ini pak?”

Informan II : “Dampak keterlambatan pemuatan batu bara bagi shipper Tentunya menurunkan reputasi nama baik shipper dan juga menambah biaya untuk pembayaran untuk stevedoring yaitu perorang mendapat Rp 4.500,00 perjam selama waktu tunggu.”

Peneliti : “Baik pak, terimakasih atas informasinya maaf sudah mengganggu Waktu bapak.”



Informan III

Jabatan : Forman

Peneliti : “Selamat siang pak”

Informan III : “Selamat siang juga dek”

Peneliti : “Maaf mengganggu waktunya sebentar pak, apakah saya boleh bertanya?”

Informan III : “Boleh dek, silahkan dek mau tanya apa?”

Peneliti : “Mau tanya terjadinya kerusakan wire pak.”

Informan III : “Baik silahkan dek.”

Peneliti : “Bagaimana kerusakan wire itu bisa terjadi pak?”

Informan III : “Kerusakan wire terjadi dikarenakan ’Kerusakan wire terjadi karena penggunaan wire dalam jangka waktu yang lama sehingga wire bisa kerkarat dan korosi.”

Peneliti : “Apa operator crane sudah bekerja sesuai dengan SOP yang diterapkan?”

Informan III : “Operator crane sudah bekerja sesuai dengan SOP yang diterapkan dan saat penggunaan crane, wire tidak mengenai dinding tongkang maupun dinding palka maupun pagar pada kapal jadi pihak stevedoring sudah bekerja sesuai dengan SOP dan kerusakan wire itu bukan kesalahan dari pihak stevedoring.”

Peneliti : “Apa tindakan yang dilakukan setelah terjadinya kerusakan wire?”

Informan III : “Tindakan yang dilakukan setelah terjadinya kerusakan wire yakni kita menunggu perbaikan wire dan mengecek semua kondisi wire masih layak atau sudah harus diganti agar para pekerja bekerja dengan nyaman dan aman.”

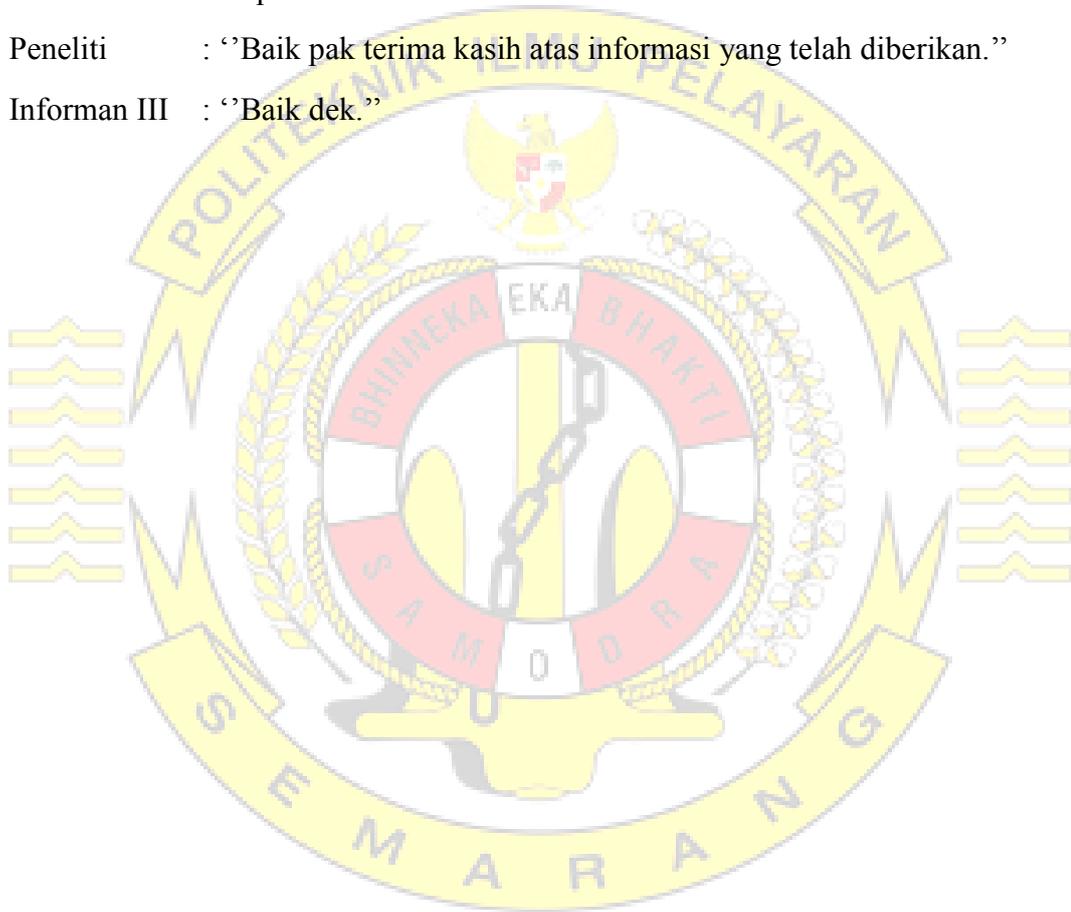
Peneliti : “Apa dampak bagi pihak stevedoring dari keterlambatan

pemuatan batu bara tersebut pak?

Informan III : “Dampak yang diakibatkan dari keterlambata muat batu bara bagi pihak stevedoring yakni yang seharusnya dalam kurun waktu 14 hari kita bisa menyelesaikan 2 buah kapal dengan adanya kejadian ini kita hanya bias menyelesaikan 1 buah kapal, dan pendapatan kita menjadi lebih sedikit dari yang biasanya kita dapat dalam kurun 14 hari.

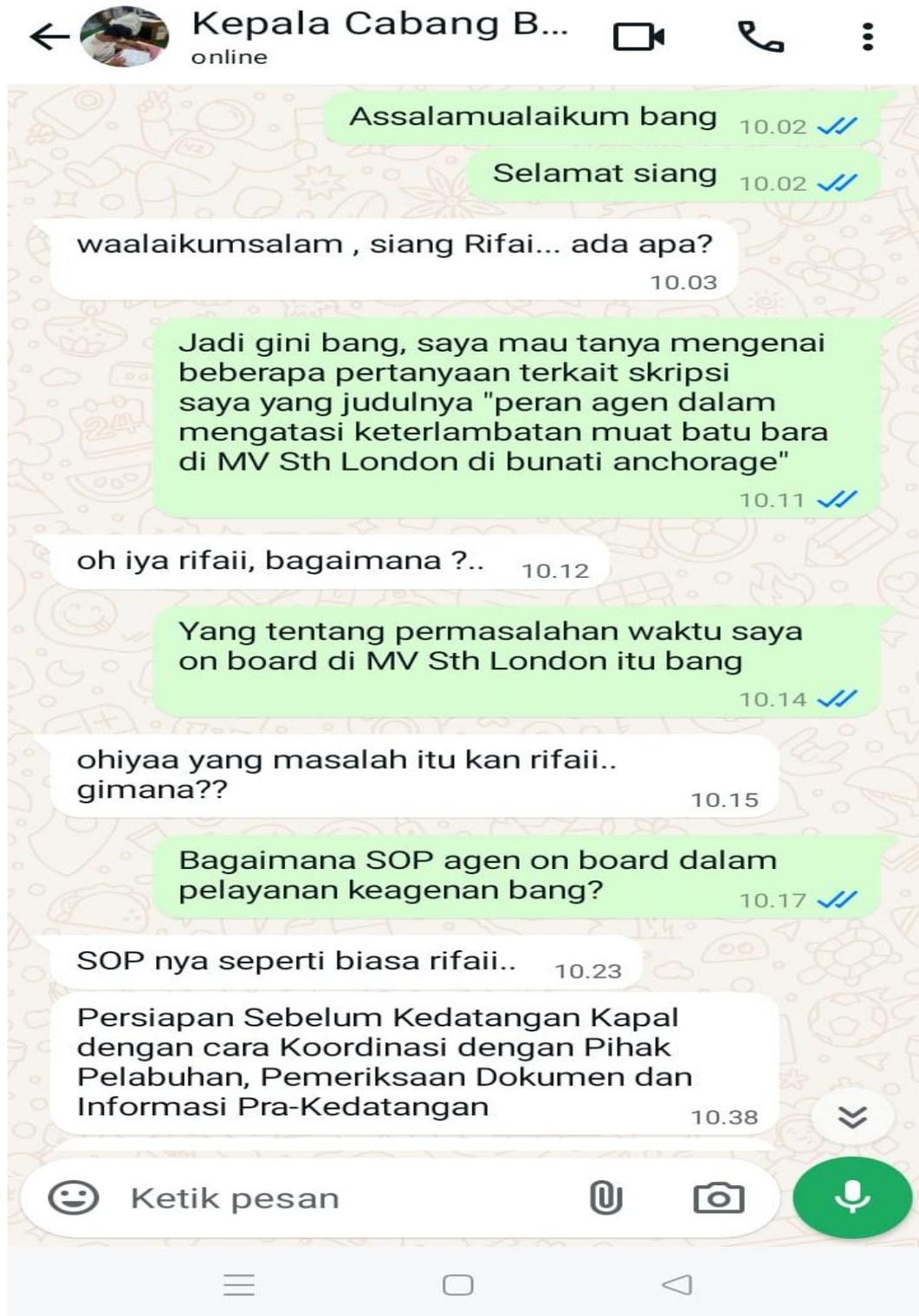
Peneliti : “Baik pak terima kasih atas informasi yang telah diberikan.”

Informan III : “Baik dek.”



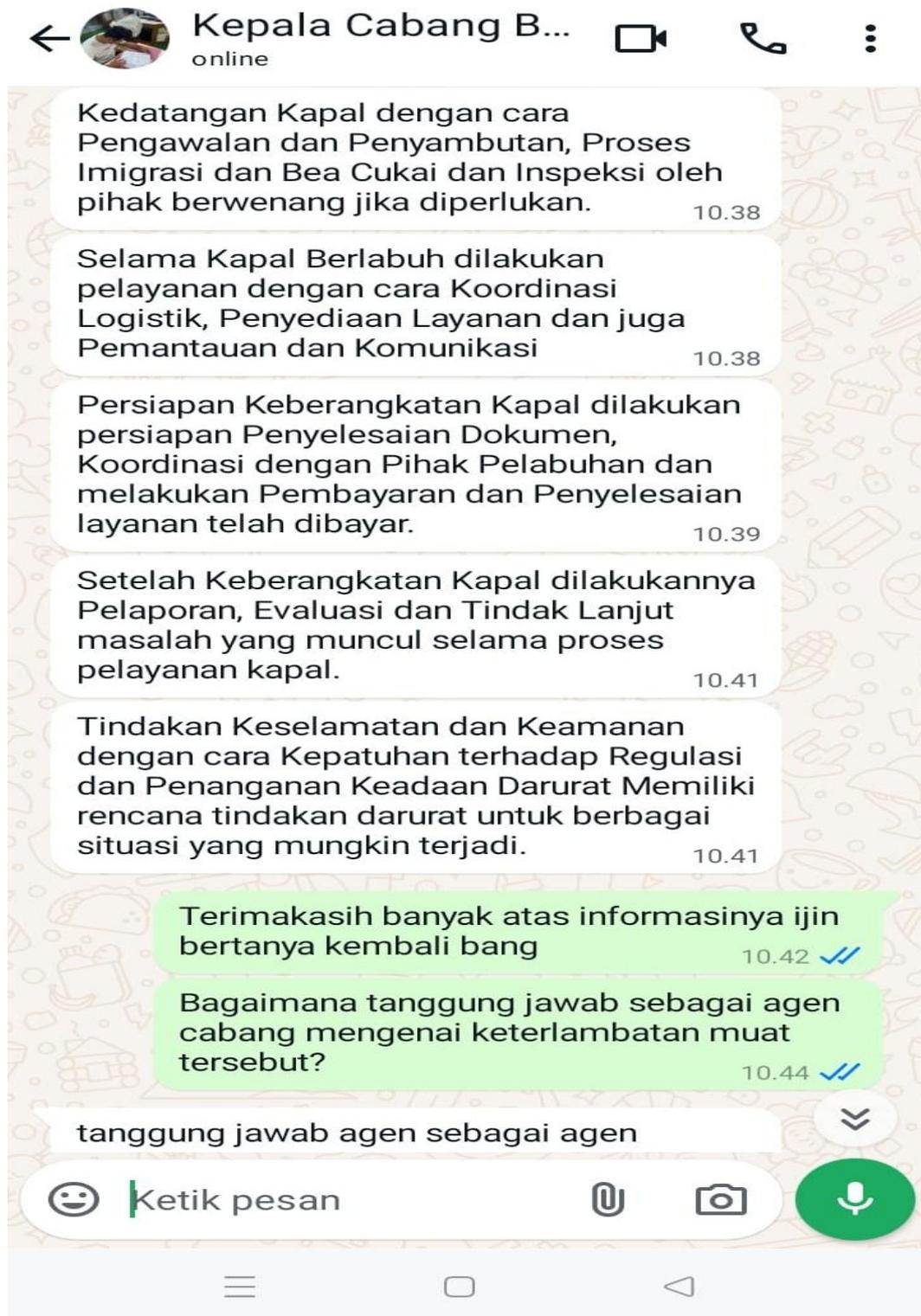
Informan IV

Jabatan : Kepala Cabang



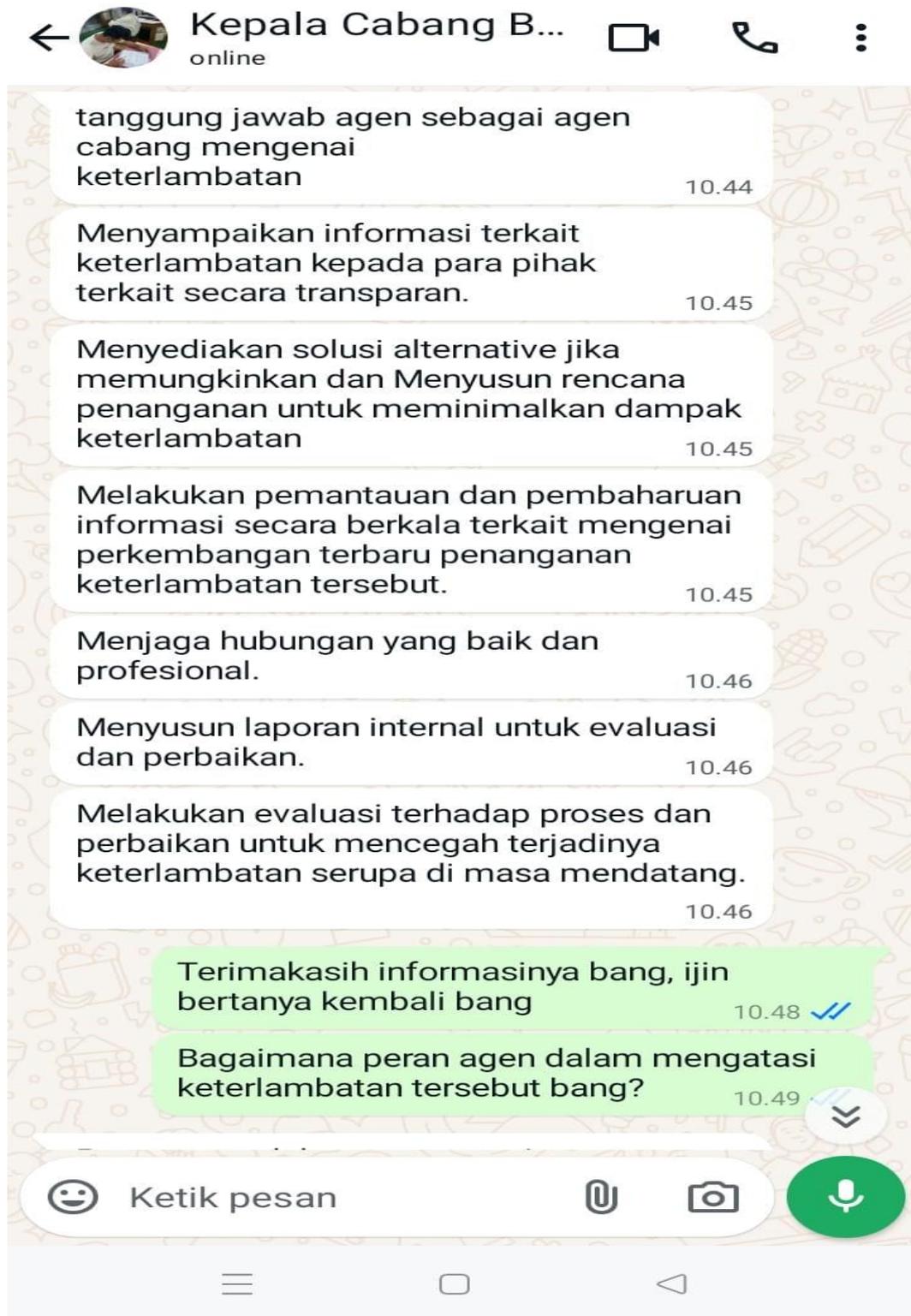
Informan IV

Jabatan : Kepala Cabang



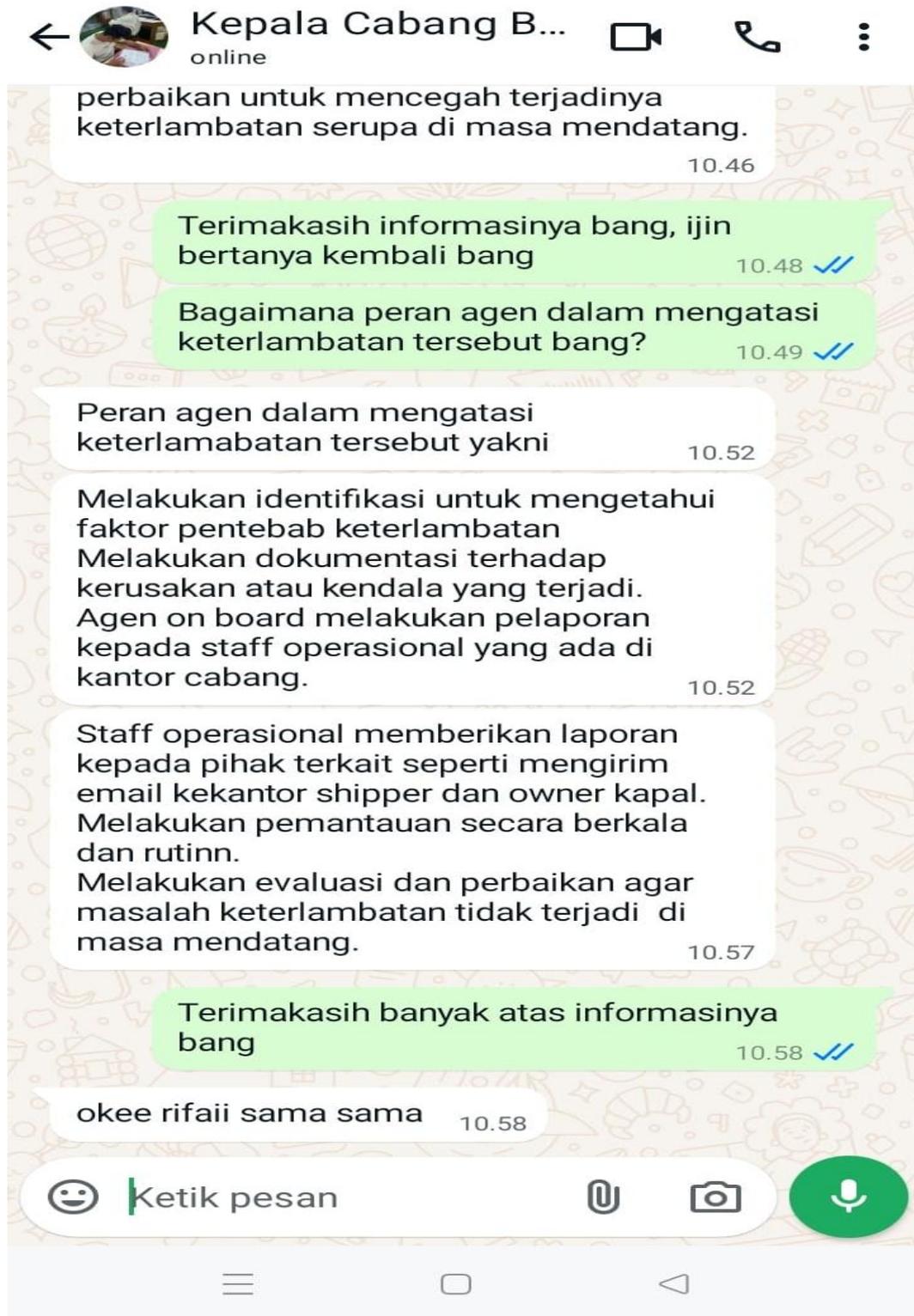
Informan IV

Jabatan : Kepala Cabang



Informan IV

Jabatan : Kepala Cabang



Lampiran 2 Shipping Instruction



PT MAHAKARYA SENTRA ENERGI

PT MAHAKARYA SENTRA ENERGI
 Jalan Pluit Selatan Raya No. 106, Pluit,
 Penjaringan, Jakarta Utara 14440, Indonesia
 Tel: +62 21 66603959, +62 21 66603960

SHIPPING INSTRUCTION

SHIPPER : PT MAHAKARYA SENTRA ENERGI
 JALAN PLUIT SELATAN RAYA NO. 106, PLUIT, PENJARINGAN,
 JAKARTA UTARA 14440, INDONESIA

CONSIGNEE : TO ORDER

NOTIFY PARTY : WUCHAN ZHONGDA INTERNATIONAL GROUP CO., LTD.
 NO.445 KAIXUAN ROAD, HANGZHOU CHINA

DESCRIPTION OF GOODS : INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
 MARKED : "CLEAN ON BOARD "
 "FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY"

QUANTITY CARGO : 55,000 MT +/- 10 PCT
 PORT OF LOADING : BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
 PORT OF DISCHARGE : ANY PORT(S) IN CHINA
 NAME OF VESSEL : MV. 5TH LONDON or subs
 ETA VESSEL : 26-27 AUGUST 2022

DOCUMENTS REQUIRED:	
1	Certificate of Sampling and Analysis: 3 original + 5 copies issued and inspected by Surveyor at loading port
2	Certificate of Weight: 3 original + 5 copies issued and inspected by Surveyor at loading port
3	Certificate of Draft Survey Report: 3 original + 5 issued and inspected by Surveyor at loading port
4	Bill of Lading: 3/3 Original + 5 Copies Non-Negotiable issued by Agent

Best Regards,
 22 August 2022

Authorized Signatory

Lampiran 3 Notice of Readiness



ECF104: NOTICE OF READINESS

To: Cargo Suppliers* Date: 30th Aug 2022
Port: Bunati, Indonesia
Vessel: STH LONDON
Voyage No: 46

Subject: Notice of Readiness

Dear Sirs,

I hereby give formal notice that the MV STH LONDON under my command has arrived at the port of Bunati and is ready in all respects to load a cargo of: Coal in bulk abt 58913 mts in accordance with the terms and conditions of the charter-party dated 18th Aug 2022.

Time to commence in accordance with the terms and conditions of the above mentioned charter-party.

Notice of Readiness was tendered on 30 August 2022 at 09:30 hrs local time.
Please accept this Notice of Readiness and convey it to all interested parties.

Yours sincerely,



Aurel Turca
Master



PT BAKTI MULIA GERAH
AGENT
Agent or authorised person

Time: 01:30 UTC 30th Aug 2022



Equipment Check File (Dry) 2 -04/06/2019 Page 1 of 1
ECF-104

Lampiran 4 Bill Of Lading

CODE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994	BILL OF LADING	B/L NO.
Shipper	TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES	149/BUN/22

PT MAHAKARYA SENTRA ENERGI
 JALAN PULIT SELATAN RAYA NO. 106, PLUIT, PEJAJARAN,
 JAKARTA UTARA 14440, INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notify Party

WULHARI ZHONGDA INTERNATIONAL GROUP CO., LTD.
 NO.445 KADUN ROAD, HANGZHOU CHINA

Name of Vessel	Port of Loading
MV. STH LONDON	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge

ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

Description of Goods	Gross weight
INDONESIAN STEAM COAL IN BULK	58,913 MT

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

58,913 MT

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

(if which ...NIL... on deck at Shipper's risk the carrier not being responsible for loss or damage to seawater arising)

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

Freight payable at:	Place and date of issue BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA SEPTEMBER 12, 2022
Number of original Bills:	Signature FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER OF MV-STH LONDON CAPT. TURJO AUREL  PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AS AGENT
Printed and sold By PMA Zonen B.V., Rotterdam (phone: 31-40-4252027) by the authority of The Baltic and Amsterdam Maritime Council (BIMCO), Copenhagen	3 (Three)

Lampiran 5 Cargo Manifest

PT. BAHARI LAJU ANUGERAH
CARGO MANIFEST

Name of vessel : **W/SHI LINDON** Reg : **07812** Voyage No : **46-2023** Date : **03/09/2023**
 Sailing date : **13/09/23** From : **BUNTI MANGUZE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA** To : **QINGDAO, CHINA** Number : **0001 TANGKAI MANTE**

No. Urut	Description of Goods	Description of Goods	Weight
1	PERBENTU PT. BAHARI LAJU ANUGERAH PT. BAHARI LAJU ANUGERAH PT. BAHARI LAJU ANUGERAH	CONCRETE TANGKAI MANTE CONCRETE TO QINGDAO WUHAN ENGINEERING INTERNATIONAL GROUP CO., LTD. ROOMS SHOUJIAN ROAD, WANGDONGI CHINA	INDONESIAN STEEL CO., IN BULK CLASH ON BOARD NET/GRT AVAILABLE AS PER CHARTER PARTY
			58,913 MT

PT. BAHARI LAJU ANUGERAH
PT. BAHARI LAJU ANUGERAH
PT. BAHARI LAJU ANUGERAH
PT. BAHARI LAJU ANUGERAH

BUNTI MANGUZE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
03/09/2023
PT. BAHARI LAJU ANUGERAH

Lampiran 6 Surat Persetujuan Berlayar

9/12/22, 10:42 PM

<https://spa-inaportnet.dephub.go.id/index.php/bulltin/manage/spb/cetak/BLN.IDSTU.2209.000051>


SEBAMBAN
SPB.IDSTU.0922.0000291



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

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

Nama Kapal / Ship	MV. STH LONDON	Tanda Panggilan / IMO Call Sign / IMO	5BJA4 / 9747405	Bendera / Flag	CY
Nakhoda / Master	TURCU AUREL	Tonnase Kotor / Gross Tonnage	34551	Perusahaan / Company	BAHARI LAJU ANUGERAH

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor / Number : SPB.IDSTU.0922.0000291
Tanggal / Date : 12 Sep 2022
Jam / Time : 14:36:27

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

Disetujui
Approved

Bertolak dari / Departure from	: SEBAMBAN	Tanggal / Jam / Date Time	: 12 SEP 2022 23:59:00	Pelabuhan tujuan / Port of destination	: XINSHA
Jumlah awak kapal / Number Of Ship Crews	: 21 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan / With cargoes		: SESUAI MANIFEST	
Tempat diterbitkan / Place of Issued	: SEBAMBAN				
Pada Tanggal / Date	: 12 SEP 2022			SYAIBANDAR	
Jam / Time	: 22:40:39			HARBOUR MASTER	

<https://spa-inaportnet.dephub.go.id/index.php/bulltin/manage/spb/cetak/BLN.IDSTU.2209.000051>

1/2

Lampiran 7 Surat Keterangan Asal Barang



PT. Mahakarya Sentra Energi
Ruko Bunati, Blok M 17-19
Jl. Untung Suropati, Karang Asam Ulu, Sungai Kunjang
Kota Bunati, Kalimantan Selatan (74511)
Telp: (62) 541 777 1100 Fax: (62) 541 271 481

SURAT KETERANGAN ASAL BARANG

NO. 3243/KP/SKAB/1/2022

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ahmad Afassi
Jabatan : Kepala Teknik Tambang PT Jembayan Muarabara
Alamat : Ruko Bunati, Blok M 17 -19
Jl. Untung Suropati Bunati 74511
Kalimantan Selatan, Indonesia
Disebut sebagai : Pemilik / Pemegang
Peretujuan Izin Usaha Pertambangan Operasi Produksi
No : 503/1231/IUP-OP/DPMTSP/VII/2017

Dengan ini memberikan surat keterangan Kepada :

Nama Perusahaan : PT. BHUMI JATI POWER
Alamat : SUMMITMAS I, 15TH FLOOR, JL. JEND. SUDIRMAN KAV. 61-62
JAKARTA 12190 - INDONESIA
PHONE: 021-2522281
FAX: 021-2521734
Disebut sebagai : Pembeli Batubara dari PT. Mahakarya Sentra Energi

Surat keterangan ini diperlukan untuk keperluan angkutan batubara atas nama PT Jembayan Muarabara sebagai persyaratan keberangkatan Kapal yang bermuatan :

1. Nama Kapal : MV. Sth. London
2. Muatan : Batubara
3. Jumlah Muatan : 58,913 Metric Tons
4. Tujuan : CHINA

Vessel yang bermuatan tersebut telah memenuhi persyaratan dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, khususnya dalam bidang Pertambangan Umum.

Demikian Surat Keterangan Asal Barang ini diberikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bunati, 12 September 2022

Ahmad Afassi
Kepala Teknik Tambang

PT. Mahakarya Senta Energi

NB. : SKAB ini dipergunakan untuk 1 (satu) kali pengangkutan.

Lampiran 8 Draught Survey

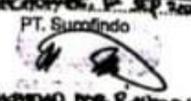
PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY (VESSEL/BARGE)	 SUGOFINDO
--	---

FILE / ORDER NO. :	
APPLICANT :	CV. SURABAI JAYA GIGI PT. TUAN NINJA DEWANTARE
CONSIGNEE :	
VESSEL / VOYAGE :	BN. LTH LONDON / VOYAGE NO. 46-0073
PORT :	BUMI ANCHORAGE
NATIONALITY/FLAG :	CYPRUS
DEADWEIGHT :	62.446.000 MT
PORT OF REGISTRY :	LIMASSOL
TA :	58,813 MT
LIGHT SHIP :	10,865.000 MT
CONSTANT :	300 MT

FINDING		INITIAL *)	FINAL *)
Date and hour		August 20, 2022 / 14:40 - 17:40	September 12, 2022 / 11:20 - 13:30
1.	Forward port	5.05 M/FI	12.95 M/FI
	Forward starboard	5.05 M/FI	12.95 M/FI
	Mean forward/forward correction	5.050 - 0.018 5.031 M/FI	12.940 - 0.012 12.928 M/FI
2.	Aft port	6.88 M/FI	15.10 M/FI
	Aft Starboard	6.88 M/FI	15.10 M/FI
	Mean aft/aft correction	6.880 + 0.016 6.896 M/FI	15.100 + 0.009 15.109 M/FI
3.	Midship port	5.84 M/FI	13.03 M/FI
	Midship starboard	5.84 M/FI	13.03 M/FI
	Mean midship/midship correction	5.840 - 0.002 5.838 M/FI	13.030 - 0.002 13.028 M/FI
4.	Mean draught	5.8635 M/FI	13.0185 M/FI
5.	Mean of mean draught	5.90075 M/FI	13.02425 M/FI
6.	Mean of Mean Corrected for deformation	5.86925 M/FI	13.027125 M/FI
7.	Displacement	20,206.563 MTALT	71,783.750 MTALT
8.	Trim correction : 1 st	-302.678 MTALT	18.295 MTALT
	2 nd	24.925 MTALT	0.071 MTALT
	• LBP/LPP	193.000 M/FI	193.000 M/FI
	• Trim (actual)	1.865 M/FI	0.181 M/FI
	• LCF	-5.691 M/FI	3.251 M/FI
	• TPC / TPI	25.039 MTALT	60.000 MTALT
	• DIFFERENT MTC/MTI	27.738 MTALT	8.400 MTALT
9.	Displacement for trim correction	29,928.880 MTALT	71,802.114 MTALT
10.	List correction	- MTALT	- MTALT
11.	Displacement for list correction	29,928.880 MTALT	71,802.114 MTALT
12.	Observed density	1.019 Kg/ltrs	1.019 Kg/ltrs
13.	Density correction	-175.193 MTALT	-420.305 MTALT
14.	Displacement for density correction	29,753.687 MTALT	71,381.809 MTALT
15.	Deductible weight	18,509.687 MTALT	1,305.200 MTALT
	• Ballast	17,369.957 MTALT	205.800 MTALT
	• Fresh Water	202.000 MTALT	124.000 MTALT
	• Fuel Oil (MFO)	924.540 MTALT	885.000 MTALT
	• Diesel Oil (MDO)	94.190 MTALT	93.000 MTALT
	• Lubricating Oil (LO)	- MTALT	- MTALT
	• Others	- MTALT	- MTALT
16.	Net Displacement	11,163.000 MTALT	70,076.309 MTALT
17.	Cargo loaded / discharged	58,813.309 MT/ROUNDED	58,813 MT

Remarks & Sea State : INITIAL & FINAL DRAUGHT SURVEY, SURVEY OBSERVATION ABOUT 2.00 m

Acknowledge by:  CHIEF OFFICER

BUMI ANCHORAGE, PT. SURABAI
PT. Surabindo

Surveyor/Draught

Lampiran 9 Statement Of Fact



PT. BAHARI LAJU ANUGERAH

TIME SHEET

Date	: AUGUST 30TH, 2022
Vessel Name	: MV. STH LONDON
Flag	: CYPRUS
Dwt / Grt	: 62.059 MT / 34.551 GT
Master Name	: CAPT. AUREL TURCU
Loading Port	: BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
Last Port	: KOHSICHANG, THAILAND
Next Port	: XINSHA, CHINA

Arrival Time	: 30/08/2022 Hrs 09:30 LT
Pilot on Board	: 30/08/2022 Hrs 12:20 LT
Dropped Anchor	: 30/08/2022 Hrs 13:30 LT
Pilot Off	: 30/08/2022 Hrs 13:45 LT
N.O.R Tendered	: 30/08/2022 Hrs 09:30 LT
Free Pratique Granted	: 30/08/2022 Hrs 14:15 LT

Initial Draft Survey	: 30/08/2022 Hrs 14:00-15:00 LT
Commenced Loading	: 31/08/2022 Hrs 01:00 LT
Final Draft Survey	: 12/09/2022 Hrs 11:00-12:00 LT
Completed Loading	: 12/09/2022 Hrs 11:00 LT
Total Loaded	: 58.913 MT
Loading at Hatch No.	: 1, 2, 3, 4, 5
Departure Time	:

Bunker Condition :	Arrival	Departure
FO :	924.56 MT	885 MT
DO :	94.19 MT	93 MT
BW :	18023.72 MT	203.500 MT
FW :	202 MT	124 MT

Draft :	Arrival	Departure
FWD :	5.21 M	12.982 M
AFT :	5.93 M	13.109 M

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

Continued Page No. 02 (Two) ...

PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI

PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI
Shipper / Consignee

PT. BAHARI LAJU ANUGERAH

AGENT
PT. BAHARI LAJU ANUGERAH
As. Agent

MV. STH LONDON
Master

Master

Lampiran 10 Statement Of Fact

M.V. STH LONDON		STATEMENT OF FACT		Page No. 02 (Two) ...
Date & Day	Weather	Time	Remarks	
AUGUST 30, 2022 TUESDAY	CLOUDY	0930	Hour VESSEL ARRIVED AT BUNATI PILOT STATION, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA	
		0930	Hour MOR TENDERED	
		0930-1220	Hour AWAITING PILOT ON BOARD	
		1220	Hour PILOT ON BOARD	
		1300-1330	Hour PILOTAGE IN PROGRESS	
		1330	Hour VESSEL DROPPED ANCHOR AT BUNATI ANCHORAGE	
		1345	Hour PILOT OFF	
		1345-1355	Hour AWAITING INSPECTION BY QUARANTINE	
		1355	Hour AGENT AND PORT AUTHORITY ON BOARD	
		1400-1410	Hour QUARANTINE OFFICER STAR CHECK BODY TEMPERATURE ALL CREW BY QUARANTINE OFFICER	
		1410	Hour FINISH INSPECTION BY QUARANTINE OFFICER	
		1415	Hour FREE PRATIQUE GRANTED BY QUARANTINE OFFICER	
		1415	Hour MOR RE-TENDERED	
		1400-2400	Hour TURNING TIME	
		1400-1500	Hour INITIAL DRAFT SURVEY BY C/O AND SURVEYOR	
		1520	Hour STEVEDORE ON BOARD	
		1530	Hour LCT. RIYADI JAYA BRING LOADING EQUIPMENT A/SIDE AT P/SIDE	
		1530-1700	Hour MOVED BULLDOZER TO SHIP AND INSTAL FENDER, MOORING POPE AT SHIP SIDE	
		1700	Hour LCT. RIYADI JAYA CAST OFF	
		2400	Hour TURNING TIME	
		AUGUST 31, 2022 WEDNESDAY		0000-0100
0000-0045	Hour MANEUVERING BARGE TO A/SIDE			
0045	Hour 1ST BG. TERANG 3001 / TB. TENANG 2001 A/SIDE AT P/SIDE			
0045-0100	Hour PREPARE FOR LOADING			
0100	Hour COMMENCED LOADING H1C1, H2C2, H3C3, H5C4 (BG. TERANG 3001)			
0430-0725	Hour STOPPED LOADING ALL HATCH DUE TO HEAVY RAIN (ALL HATCH CLOSED)			
0725-1235	Hour RESUMED LOADING H1C1, H2C2, H3C3, H5C4 (BG. TERANG 3001)			
1235	Hour STOPPED LOADING ALL HATCH / COMPLETED DISCHARGE (BG. TERANG 3001)			
1235-1250	Hour MOVED BULLDOZER FROM BARGE TO SHIP ON DECK BY C3			
1250	Hour BG. TERANG 3001 / TB. TENANG 2001 CAST OFF			
1250-1345	Hour MANEUVERING BARGE TO A/SIDE			
1345	Hour 2ND BG. MARINE POWER 3031 / TB. MARINA 18 A/SIDE AT P/SIDE			
1345	Hour RESUMED LOADING H1C1, H3C2, H5C4 (BG. MARINE POWER 3031)			
1345-1400	Hour MOVED BULLDOZER FROM SHIP DECK TO BARGE BY C3			
1400	Hour RESUMED LOADING H4C3 (BG. MARINE POWER 3031)			
2400	Hour CONTINUE LOADING H1C1, H3C2, H4C3, H5C4 (BG. MARINE POWER 3031)			
SEPTEMBER 01, 2022 THURSDAY		0000-0020	Hour CONTINUE LOADING H1C1, H3C2, H4C3, H5C4, (BG. MARINE POWER 3031)	
		0020	Hour STOPPED LOADING ALL HATCH/COMPLETED DISCHARGE BG. MARINE POWER 3031	
		0020-0035	Hour MOVED BULLDOZER FROM BARGE TO SHIP ON DECK BY C3	
		0035	Hour BG. MARINE POWER 3031 / TB. MARINA 18 CAST OFF	
		0035-0210	Hour MANEUVERING BARGE TO A/SIDE	
		0210	Hour 3RD BG. MARINE POWER 2709 / TB. DELTA MANDIRI 1 A/SIDE AT P/SIDE SHIP	
		0210	Hour RESUMED LOADING H1C1, H2C2 (BG. MARINE POWER 2709)	
		0210-0225	Hour MOVED BULLDOZER FROM SHIP DECK TO BARGE BY C3	
		0225	Hour RESUMED LOADING H4C3 (BG. MARINE POWER 2709)	
		0225-1035	Hour WORKING WITH 3 CRANE ONLY DUE TO CRANE NO. 4 CAN'T REACH TO BARGE (SMALL BARGE 270 FIT)	
		1035	Hour STOPPED LOADING ALL HATCH/COMPLETED DISCHARGE BG. MARINE POWER 2709	

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



PT MAHAKARYA SENTRA ENERGI
Shipper / Consignee



PT BAHARI LAJU ANUGERAH
As Agent

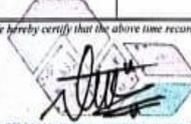


M.V. STH LONDON
Master

Lampiran 11 Statement Of Fact

		PT. BAHARI LAJU ANUGERAH	
<i>MV. STH LONDON</i>		STATEMENT OF FACT	
		<i>Page No. 03 (Three)...</i>	
Date & Day	Weather	Time	Remarks
		1035-1050 Hour	MOVED BULLDOZER FROM BARGE TO SHIP ON DECK BY C3
		1050 Hour	BG. MARINE POWER 2709 / TB. DUTA MANDIRI 1 CAST OFF
		1050-1135 Hour	MANEUVERING BARGE TO A/SIDE
		1135 Hour	4TH BG. MARINE POWER 3035 / TB. MAHAKARYA 1 A/SIDE AT P/SIDE
		1135 Hour	RESUMED LOADING H1C1, H2C2, H5C4 (BG. MARINE POWER 3035)
		1135-1150 Hour	MOVED BULLDOZER FROM SHIP DECK TO BARGE BY C3
		1150 Hour	RESUMED LOADING H4C3 (BG. MARINE POWER 3035)
		1410-2230 Hour	STOPPED LOADING H1C1 DUE TO TROUBLE WIRE CRANE NO. 1 AND REPAIRING BY SHIP CREW
		2230 Hour	RESUMED LOADING H1C1 (BG. MARINE POWER 3035)
		2230-2400 Hour	CONTINUE LOADING H1C1, H2C2, H4C3, H5C4 (BG. MARINE POWER 3035)
<u>SEPTEMBER 02, 2022</u> FRIDAY		0000-0130 Hour	CONTINUE LOADING H1C1, H2C2, H4C3, H5C4 (BG. MARINE POWER 3035)
		0130 Hour	STOPPED LOADING ALL HATCH / COMPLETED DISCHARGE BG. MARINE POWER 3035
		0130-0145 Hour	MOVED BULLDOZER FROM BARGE TO SHIP ON DECK BY C3
		0145 Hour	BG. MARINE POWER 3035 / TB. MAHAKARYA 1 CAST OFF
		0145-2400 Hour	WAITING NEXT CARGO BARGE
<u>SEPTEMBER 03, 2022</u> SATURDAY		0000-0600 Hour	WAITING NEXT CARGO BARGE
		0600-0710 Hour	MANEUVERING BARGE TO A/SIDE
		0710 Hour	5TH BG. MARINE POWER 2709 / TB. DELTA MANDIRI 1 A/SIDE AT P/SIDE SHIP
		0710 Hour	RESUMED LOADING H2C1, H3C2 (BG. MARINE POWER 2709)
		0710-0725 Hour	MOVED BULLDOZER FROM SHIP DECK TO BARGE BY C3
		0725-1320 Hour	WORKING WITH 3 CRANE ONLY DUE TO CRANE NO.4 CAN'T REACH TO BARGE (SMALL BARGE 270 FIT)
		1320-1350 Hour	STOPPED LOADING ALL HATCH DUE TO HEAVY RAIN (ALL HATCH CLOSED)
		1350 Hour	RESUMED LOADING H2C1, H3C2, H4C3 (BG. MARINE POWER 2709)
		1425-1915 Hour	STOPPED LOADING ALL HATCH DUE TO HEAVY RAIN (ALL HATCH CLOSED)
		1915-2000 Hour	RESUMED LOADING H2C1, H3C2, H4C3 (BG. MARINE POWER 2709)
		2000-2400 Hour	STOPPED LOADING ALL HATCH DUE TO HEAVY RAIN (ALL HATCH CLOSED)
<u>SEPTEMBER 04, 2022</u> SUNDAY		0000-0805 Hour	NO LOADING ACTIVITY DUE TO HEAVY RAIN
		0805 Hour	RESUMED LOADING H2C1, H3C2, H4C3 (BG. MARINE POWER 2709)
		0920 Hour	STOPPED LOADING ALL HATCH / COMPLETED DISCHARGE BG. MARINE POWER 2709
		0920-0935 Hour	MOVED BULLDOZER FROM BARGE TO SHIP ON DECK BY C2
		0935 Hour	BG. MARINE POWER 2709 / TB. DELTA MANDIRI 1 CAST OFF
		0935-1040 Hour	MANEUVERING BARGE TO A/SIDE
		1040 Hour	6TH BG. KAPUAS 312 / TB. DUTA KAPUAS 10 A/SIDE AT P/SIDE
		1040-1200 Hour	NO LOADING ACTIVITY DUE TO ROUGH SEA
		1200-2400 Hour	STOP LOADING C2, C3, C4, DUE TO BROKEN WIRE AND WAITING REPLACEMENT WIRE
		1200-2400 Hour	CIH1 NO LOADING ACTIVITY DUE TO AWAITING NEXT BARGES
		1900	BG. KAPUAS 312 / TB. DUTA KAPUAS 10 CAST OFF SHIFTING TO OTHER VESSEL
<u>SEPTEMBER 05, 2022</u> MONDAY		0000-2400 Hour	STOPPED LOADING C2, C3, C4, DUE TO BROKEN WIRE AND WAITING REPLACEMENT WIRE
		0000-1930 Hour	CIH1 NO LOADING ACTIVITY DUE TO AWAITING NEXT BARGES
		1930-2030 Hour	MANEUVERING BARGE TO A/SIDE
		2030 Hour	6TH BG. MARINE POWER 3031 / TB. MARINA 18 ASIDE AT P/SIDE SHIP

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



PT MAHAKARYA SENTRA ENERGI
Shipper / Consignee



PT BAHARI LAJU ANUGERAH
AS AGENT
As Agent



MV STH LONDON
Master

Lampiran 12 Statement Of Fact

 PT. BAHARI LAJU ANUGERAH		STATEMENT OF FACT		Page No. 04 (Four)...
MV. STH LONDON				
Date & Day	Weather	Time	Remarks	
		2030	Hour RESUMED LOADING H2C1 (BG. MARINE POWER 3031)	
		2030-2045	Hour MOVED BULLDOZER FROM SHIP DECK TO BARGE BY C3	
		2045-2400	Hour CONTINUED LOADING H2C1 (BG. MARINE POWER 3031)	
SEPTEMBER 06, 2022 TUESDAY		0000-0615	Hour CONTINUED LOADING H2C1 (BG. MARINE POWER 3031)	
		0000-1000	Hour WORKING 1 CRANE ONLY DUE TO BROKEN WIRE CRANE NO. 2,3,4 AND REPLACEMENT WIRE	
		0615-1000	Hour SHIFTED LOADING FROM H2C1 TO H1C1 (BG. MARINE POWER 3031)	
		1000	Hour STOPPED LOADING H1C1 DUE TO SHIP STABILITY	
		1000-1030	Hour MOVED BULLDOZER FROM BARGE TO SHIP ON DECK BY C3	
		1030	Hour BG. MARINE POWER 3031 / TB. MARINA 18 CAST OFF	
		1030-2400	Hour NO LOADING ACTIVITY DUE TO CRANE NO. 1 FOR SHIP STABILITY AND STOP LOADING C2,C3,C4, DUE TO BROKEN WIRE AND WAITING REPLACEMENT WIRE	
SEPTEMBER 07, 2022 WEDNESDAY		0000-2400	Hour NO LOADING ACTIVITY DUE TO CRANE NO. 1 FOR SHIP STABILITY AND STOP LOADING C2,C3,C4 DUE TO BROKEN WIRE AND WAITING REPLACEMENT WIRE	
SEPTEMBER 08, 2022 THURSDAY		0000-2400	Hour NO LOADING ACTIVITY DUE TO CRANE NO. 1 FOR SHIP STABILITY AND STOP LOADING C2,C3,C4 DUE TO BROKEN WIRE AND WAITING REPLACEMENT WIRE	
SEPTEMBER 09, 2022 FRIDAY		0000-1900	Hour NO LOADING ACTIVITY DUE TO CRANE NO. 1 FOR SHIP STABILITY AND STOP LOADING C2,C3,C4 DUE TO BROKEN WIRE AND WAITING REPLACEMENT WIRE	
		1900	Hour FINISH REPELCE WIRE C NO.4	
		1900-2400	Hour FOR SAFETY REASON NO LOADING ACTIVITY C1 AND C4 DUE TO AWAITING REPELCE WIRE C2 AND C3	
SEPTEMBER 10, 2022 SATURDAY		0000-0030	Hour FOR SAFETY REASON NO LOADING ACTIVITY C1 AND C4 DUE TO AWAITING REPELCE WIRE C2 AND C3	
		0030	Hour COMPLETE REPELCE WIRE CRANE NO. 3	
		0030-1630	Hour AWAITING NEXT BARGES	
		1630-1730	Hour MANUEVERING BARGE TO A/SIDE	
		1730	Hour 7TH BG. TERANG 3001 / TB. TENANG 2001 A/SIDE AT P/SIDE SHIP	
		1730-1800	Hour MOVED BULLDOZER FROM SHIP DECK TO BARGE BY C3	
		1800	Hour RESUMED LOADING H2C1, H4C3, H5C4 (BG. TERANG 3001)	
		1800-2400	Hour WORKING WITH 3 CRANE ONLY DUE TO BROKEN WIRE CRANE NO. 2 FOR SAFETY REASON	
		1800-2400	Hour CONTINUE LOADING H2C1, H4C3, H5C4 (BG. TERANG 3001)	
SEPTEMBER 11, 2022 SUNDAY		0000-0545	Hour CONTINUE LOADING H2C1, H4C3, H5C4 (BG. TERANG 3001)	
		0000-0545	Hour WORKING WITH 3 CRANE ONLY DUE TO BROKEN WIRE CRANE NO. 2 FOR SAFETY REASON	
		0140	Hour SHIFTED LOADING FROM H2C1 TO H1C1 (BG. TERANG 3001)	
		0545	Hour STOPPED LOADING ALL HATCH / COMPLETED DISCHARGE BG. TERANG 3001	
		0545-0600	Hour MOVED BULLDOZER FROM BARGE TO SHIP ON DECK BY C3	
		0600	Hour (BG. TERANG 3001 / TB. TENANG 2001 CAST OFF	
		0600-0635	Hour MANUEVERING BARGE TO A/SIDE	
		0635	Hour 8TH BG. RNN 312 / TB. KSA 26 A/SIDE AT P/SIDE SHIP	
		0635-0650	Hour MOVED BULLDOZER FROM SHIP DECK TO BARGE BY C3	
		0650	Hour RESUMED LOADING H1C1, H4C3, H5C4 (BG. RNN 312)	
		0650-2400	Hour WORKING WITH 3 CRANE ONLY DUE TO BROKEN WIRE CRANE NO. 2 FOR SAFETY REASON	

We hereby certify that the above given record are true and correct


PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI
 PT. MAHAKARYA SENTRA ENERGI
 Shipper / Consignor


PT. BAHARI LAJU ANUGERAH
 AS AGENT
 PT. BAHARI LAJU ANUGERAH
 As Agent


MYSTHLONDON
 Master
 LIMASSOL

Lampiran 13 Statement Of Fact

 PT. BAHARI LAJU ANUGERAH			
MV. STH LONDON		STATEMENT OF FACT	
		<i>Page No. 05 (Five) ...</i>	
Date & Day	Weather	Time	Remarks
		0930 Hour	SHIFTED LOADING FROM H1C1, H4C3, TO H2C1, H3C3 (BG. RMN 312)
		1400-1530 Hour	STOPPED LOADING H2C1 / TRIMMING CARGO IN H2 BY BULLDOZER
		1530 Hour	RESUMED LOADING H2C1 (BG. RMN 312)
		2050 Hour	STOPPED LOADING ALL HATCH / COMPLETED DISCHARGE BG. RMN 312
		2050-2105 Hour	MOVED BULLDOZER FROM BARGE TO SHIP ON DECK BY C3
		2105 Hour	BG. RMN 312 / TR. KSA 26 CAST OFF
		2105-2210 Hour	MANEUVERING BARGE TO A/SIDE
		2210 Hour	9TH BG. REZEKI LAUTAN 919 / TR. LAUTAN BERLIAN 919 A/SIDE AT 07/SIDE SHIP
		2210-2225 Hour	MOVED BULLDOZER FROM SHIP DOCK TO BARGE BY C3
		2225 Hour	RESUMED LOADING H2C1, H3C3, H5C4 (BG. REZEKI LAUTAN 919)
		2225-2400 Hour	CONTINUE LOADING H2C1, H3C3, H5C4 (BG. REZEKI LAUTAN 919)
SEPTEMBER 12, 2022		0000-0245 Hour	CONTINUE LOADING H2C1, H3C3, H5C4 (BG. REZEKI LAUTAN 919)
MONDAY		0000-1100 Hour	WORKING WITH 3 CRANE ONLY DUE TO BROKEN WIRE CRANE NO. 2 FOR SAFETY REASON
		0245 Hour	SHIFTED LOADING FROM H3C3 TO H4C3 (BG. REZEKI LAUTAN 919)
		0410 Hour	SHIFTED LOADING FROM H2C1 TO H1C1 (BG. REZEKI LAUTAN 919)
		0525 Hour	SHIFTED LOADING FROM H4C3 TO H3C3 (BG. REZEKI LAUTAN 919)
		1100 Hour	COMPLETED LOADING MV. STH LONDON
		1100-1200 Hour	FINAL DRAUGH SURVEY BY C/OFFICER AND SURVEYOR
		1200-1504 Hour	AWAITING EXPORT PERMIT FROM SHIPPER
		1504 Hour	RECEIPT PEB AND NPE FROM SHIPPER
		1504-2240 Hour	PROGRES CLEARANCE OUT AT HARBOUR MASTER
		2240 Hour	PORT CLEARANCE ISSUED
		2240-2400 Hour	DELIVERY VESSEL DOCS AND PORT CLEARANCE TO VESSEL
SEPTEMBER 13, 2022		0000-0045 Hour	DELIVERY VESSEL DOCS AND PORT CLEARANCE TO VESSEL
TUESDAY		0045-0115 Hour	FINISH HAND OVER VESSEL DOCUMENTS AND PORT CLEARANCE WITH MASTER
		0120 Hour	AGENT OFF
		0200 Hour	PILOT ON BOARD
		0230 Hour	PILOT OFF
		0300 Hour	VESSEL SAIL OUT

Ship's Remark: The hoisting wire No. 2 crane has broken wires in steams, but the amount of the broken wires is less than the discard criteria given by the crane manufacturer, therefore crane No. 2 can also be used for loading.

L&G COMPLETED ON 21 SEPT 2022 PER HATCH AS FOLLOWING

CH # 1	1010 HRS LT
CH # 2	0230 HRS LT
CH # 3	1100 HRS LT
CH # 4	1010 HRS LT
CH # 5	1000 HRS LT

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

PT MAHAKARYA SENTRA ENERGI

 PT MAHAKARYA SENTRA ENERGI
 Shipper / Consignee


 PT BAHARI LAJU ANUGERAH
 As Agent


 MV STH LONDON
 Master

DAFTAR RIWAT HIDUP



1. Nama : Rifa'i
2. Tempat, Tanggal Lahir : Purworejo, 24 Agustus 1998
3. NIT : 572011327535
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Kledung Karangdalem RT 02 RW 02 Kec.
Banyuurip, Kab. Purworejo
8. Nama Orang Tua :
 - Ayah : Mokhammad Muslih
 - Ibu : Rochaniyah
9. Alamat : Kledung Karangdalem RT 02 RW 02 Kec.
Banyuurip, Kab. Purworejo
10. Riwayat Pendidikan :
 - SD : SD N Kledung Karangdalem
 - SMP : SMP N 6 Purworejo
 - SMA : SMA N 3 Purworejo
 - Perguruan tinggi : PIP Semarang
11. Praktik Darat :
 - Perusahaan Pelayaran : PT. Bahari Laju Anugerah
 - Divisi / Bagian : Agen Operasional
 - Masa Praktik : 25 Juli 2022 – 31 Juli 2023