



**PENANGANAN BONGKAR MUAT BATUBARA PADA
MV. GUANG YUAN AKIBAT KERUSAKAN PIPA HIDRAULIK DI
PALEMBANG ANCHORAGE**

SKRIPSI

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

Oleh

BARLIAN RHENANDO FIRDAUSI

582111338254 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2025**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENANGANAN BONGKAR MUAT BATUBARA PADA MV. GUANG
YUAN AKIBAT KERUSAKAN PIPA HIDRAULIK DI PALEMBANG
*ANCHORAGE***

Disusun Oleh :

BARLIAN RHENANDO FIRDAUSI
NIT. 582111338254 K

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

Dosen Pembimbing I

Materi

Retno Hariyanti, S.Pd., M.M.

Penata Tk. I, (III/d)

NIP. 19741018 199803 2 001

Dosen Pembimbing II

Metodelogi dan Penulisan

Heri Prasetyo, S.M., M.M.

Penata Muda Tk.I (III/b)

NIP. 19850429 201012 1 003

Mengetahui

Ketua program studi TALK Ilmu Pelayaran Semarang

FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P.

Penata Tk. I, (III/d)

NIP. 19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**PENANGANAN BONGKAR MUAT BATUBARA PADA MV. GUANG YUAN AKIBAT KERUSAKAN PIPA HIDRAULIK DI PALEMBANG ANCHORAGE**”, Karya :

Nama : BARLIAN RHENANDO FIRDAUSI

NIT : 582111338254 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari..... 2025

Semarang,..... 2025

PENGUJI

Penguji I **Dr. AMAD NARTO, M.Pd., M.Mar.E.**
NIP. 19641212 199808 1 001

Penguji II **RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M.**
NIP. 19741018 199803 2 001

Penguji III **TARUGA RUNADI, M.Si.**
NIP. 19910601 202012 1 009

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : BARLIAN RHENANDO FIRDAUSI

NIT : 582111338254 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “PENANGANAN BONGKAR MUAT BATUBARA PADA MV. GUANG YUAN AKIBAT KERUSAKAN PIPA HIDRAULIK DI PALEMBANG ANCHORAGE” karya,

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 risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini.

Semarang,

Yang membuat pernyataan,

Barlian Rhenando Firdausi
582111338254 K

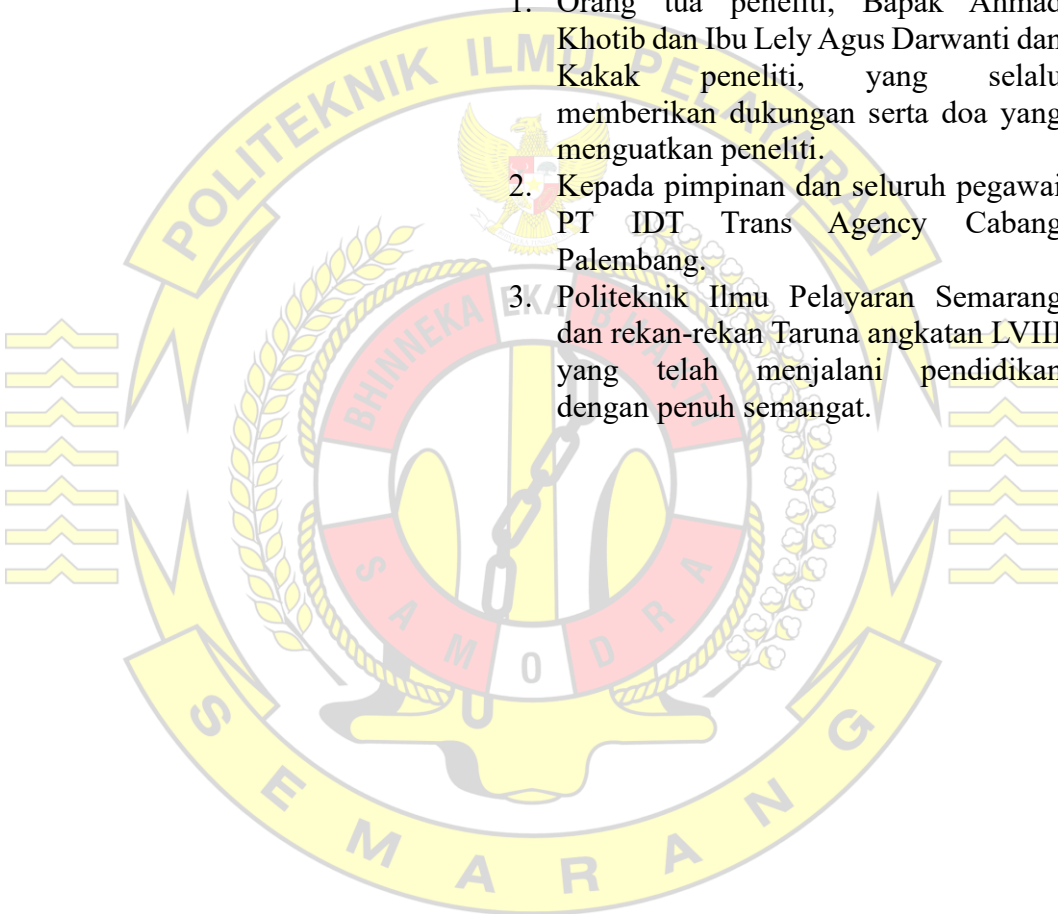
MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Kamu tidak akan pernah berhasil jika kamu tidak mencoba (Michael Jordan)
2. Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan (Q.S Al-Insyirah;5).

Persembahan:

1. Orang tua peneliti, Bapak Ahmad Khotib dan Ibu Lely Agus Darwanti dan Kakak peneliti, yang selalu memberikan dukungan serta doa yang menguatkan peneliti.
2. Kepada pimpinan dan seluruh pegawai PT IDT Trans Agency Cabang Palembang.
3. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan rekan-rekan Taruna angkatan LVIII yang telah menjalani pendidikan dengan penuh semangat.



PRAKATA

Segala puji syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hambanya-Nya sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini dengan judul “Penanganan Bongkar Muat Batubara Pada MV. Guang Yuan Akibat Kerusakan Pipa Hidraulik di Palembang *Anchorage*” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian yang dilaksanakan sejak 28 Juli 2023 hingga 28 Juli 2024.

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

1. Bapak Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Retno Hariyanti, S.Pd., M.M. selaku Dosen Wali dan Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan bertanggung jawab dalam memberi dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi.

4. Bapak Heri Prasetyo, S.M., M.M. selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi.
5. Orang tua dan kakak saya tercinta, yang selalu mendoakan, memberi dukungan baik moral maupun mental serta motivasi dalam menjalankan pendidikan saya hingga selesai.
6. Perusahaan PT IDT Trans Agency sebagai tempat saya praktek darat selama 12 bulan yang telah memberi saya ilmu serta pengalaman yang luar biasa.
7. Seluruh rekan-rekan seperjuangan angkatan 58 yang telah berbagi suka maupun duka selama masa pendidikan.

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

Semarang,

2025

Penulis

BARLIAN RHENANDO FIRDAUSI
NIT. 582111338253 K

ABSTRAKSI

Firdausi, Barlian Rhenando, 2025. “*Penanganan Bongkar Muat Batubara Pada MV. Guang Yuan Akibat Kerusakan Pipa Hidraulik Di Palembang Anchorage*”. Skripsi . Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Retno Hariyanti, S.Pd, M.M., Pembimbing II: Heri Prasetyo, S.M., M.M.

Batubara merupakan salah satu komoditas unggulan Indonesia yang memberikan kontribusi besar terhadap perekonomian nasional, baik melalui ekspor maupun distribusi dalam negeri. Provinsi Sumatera Selatan, sebagai salah satu wilayah penghasil batubara, memainkan peran penting dalam kegiatan bongkar muat yang dilakukan di area perairan terbuka seperti Palembang *anchorage*. Namun, keterbatasan fasilitas pelabuhan serta keberadaan kapal curah tanpa *crane* seperti MV. Guang Yuan, membuat proses pemuatan batubara sangat bergantung pada peralatan bantu seperti *floating crane*. Pada 23 Februari 2024, proses bongkar muat batubara di MV. Guang Yuan mengalami kendala teknis akibat kerusakan pada pipa hidraulik yang menyebabkan keterlambatan operasional dan gangguan distribusi logistik.

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, dengan pengumpulan data melalui observasi langsung, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Peneliti melakukan penelitian langsung di MV. Guang Yuan di area Palembang *anchorage*. Peneliti berperan aktif sebagai *agent on board*. Peneliti melakukan wawancara. Tujuan penelitian ini adalah untuk memahami proses bongkar muat batubara, mengidentifikasi dampak dari insiden kerusakan, serta mengevaluasi upaya penanganan yang dilakukan guna meminimalisir keterlambatan dan menjaga efisiensi operasional.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kerusakan pipa hidraulik terjadi akibat kelalaian dalam prosedur pemeriksaan sebelum kegiatan bongkar muat. Insiden tersebut menyebabkan keterlambatan bongkar muat selama lebih dari tiga jam. Penanganan dilakukan melalui penggantian pipa menggunakan *spare part* yang tersedia di kapal, serta koordinasi cepat antara pihak kapal, *agent*, *foreman*, dan *shipper*. Peneliti mencatat seluruh kejadian dalam *Statement of Fact* (SOF) sebagai dokumentasi resmi. Temuan ini menggarisbawahi pentingnya penerapan *Standard Operating Procedure* (SOP) secara disiplin, peningkatan perawatan berkala terhadap sistem hidraulik, dan perlunya evaluasi berkelanjutan untuk mencegah terulangnya kendala serupa dalam proses logistik maritim.

Kata kunci: bongkar muat, batubara, kendala teknis, pipa hidraulik.

ABSTRACT

Firdausi, Barlian Rhenando, 2025. “*Penanganan Bongkar Muat Batubara Pada MV. Guang Yuan Akibat Kerusakan Pipa Hidraulik Di Palembang Anchorage*”. Skripsi . Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Retno Hariyanti, S.Pd, M.M., Pembimbing II: Heri Prasetyo, S.M., M.M.

Coal is one of Indonesia's leading commodities that makes a great contribution to the national economy, both through exports and domestic distribution. South Sumatra Province, as one of the coal-producing regions, plays an important role in loading and unloading activities carried out in open water areas such as Palembang anchorage. However, the limitations of port facilities and the existence of bulk ships without cranes such as MV. Guang Yuan, making the coal loading process relies heavily on auxiliary equipment such as floating cranes. On February 23, 2024, the process of loading and unloading coal on the MV. Guang Yuan experienced technical problems due to damage to the hydraulic pipeline which caused operational delays and logistical distribution disruptions.

This study uses a qualitative descriptive approach, with data collection through direct observation, interviews, documentation, and literature studies. The researcher conducted the research directly on board the MV. Guang Yuan in the Palembang anchorage area. The researcher plays an active role as an agent on board. The researcher conducted an interview. The purpose of this study is to understand the coal loading and unloading process, identify the impact of damage incidents, and evaluate the handling efforts carried out to minimize delays and maintain operational efficiency.

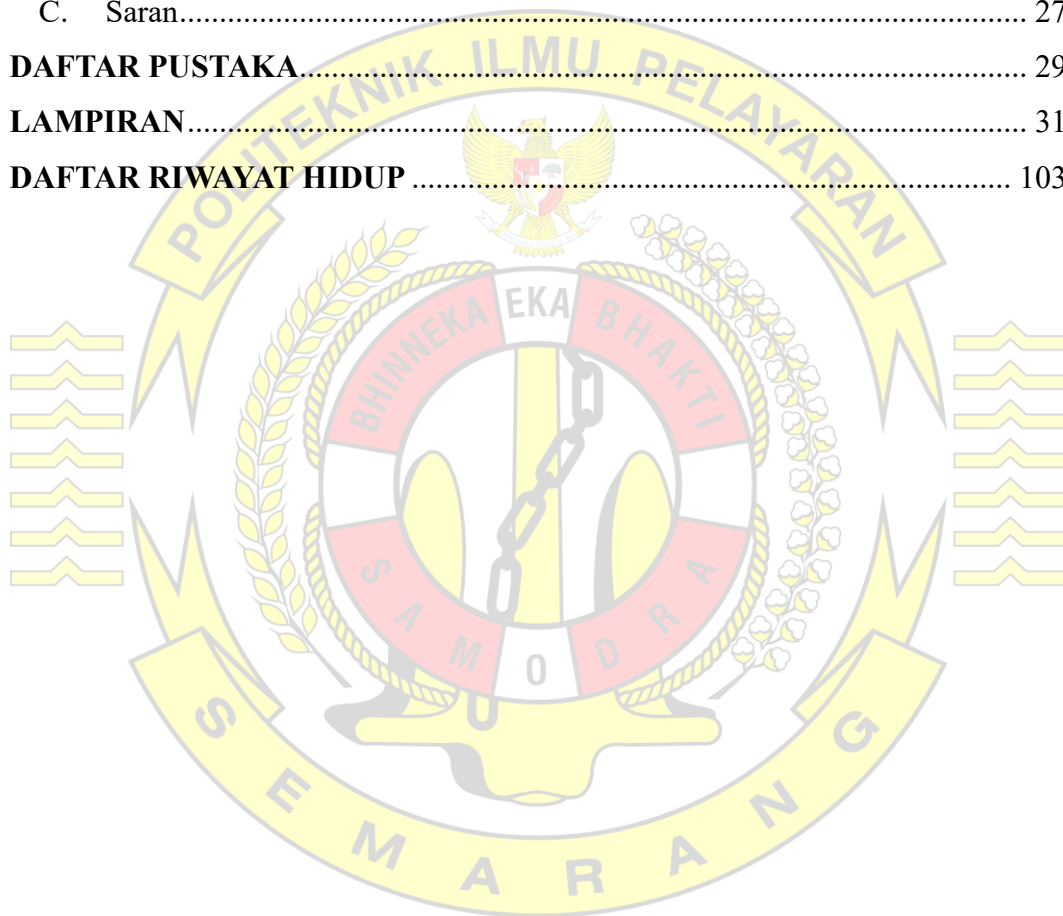
The results of the study showed that hydraulic pipe damage occurred due to negligence in inspection procedures before loading and unloading activities. The incident caused a delay in loading and unloading for more than three hours. Handling is carried out through pipe replacement using spare parts available on the ship, as well as quick coordination between the ship, agent, foreman, and shipper. The researcher recorded all events in the Statement of Fact (SOF) as official documentation. These findings underscore the importance of a disciplined implementation of Standard Operating Procedures (SOPs), increased periodic maintenance of hydraulic systems, and the need for continuous evaluation to prevent the recurrence of similar constraints in maritime logistics processes.

Keywords: loading and unloading, coal, technical constraints, hydraulic pipelines.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	23
BAB III METODE PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data.....	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data.....	Error! Bookmark not defined.
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.

A. Gambaran Konteks Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data.....	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan.....	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Temuan.....	Error! Bookmark not defined.
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	26
A. Simpulan	26
B. Keterbatasan Penelitian.....	27
C. Saran.....	27
DAFTAR PUSTAKA.....	29
LAMPIRAN.....	31
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	103



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Batubara Lignit.....	14
Gambar 2.2 Batubara Sub-bituminus	15
Gambar 2.3 Batubara Bituminus.....	16
Gambar 2. 4 Batubara Antrasit.....	16
Gambar 2.5 Kerangka Penelitian	25
Gambar 3. 1 Kantor PT IDT Trans Agency	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 1 MV. Guang Yuan	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2 Logo PT IDT Trans Agency	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3 Struktur Organisasi PT IDT Trans Agency	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 4 Pengecekan Pipa Hidraulik Rusak	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 5 Kondisi Pipa Hidraulik.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 6 Proses Bongkar Muat Berhenti Sementara.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 7 Antrian Kapal di Palembang <i>Anchorage</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 8 Crew Melakukan Kerja Lembur.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 9 Tongkang Dalam Kondisi Utuh.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 10 Penggantian Pipa Hidraulik.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 11 Pengelasan Pipa Hidraulik.....	67

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Narasumber Penelitian**Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu.....**Error! Bookmark not defined.**



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara 1	74
Lampiran 2 Hasil Wawancara 2	78
Lampiran 3 Hasil Wawancara 3	36
Lampiran 4 <i>Statement Of Fact</i> 1	38
Lampiran 5 <i>Statement Of Fact</i> 2	39
Lampiran 6 <i>Statement Of Fact</i> 3	40
Lampiran 7 <i>Statement Of Fact</i> 4	41
Lampiran 8 <i>Notice Of Readiness</i> 1 MV. Guang Yuan.....	42
Lampiran 9 <i>Notice Of Readiness</i> 2 MV. Guang Yuan.....	43
Lampiran 10 <i>Letter Of Authorization</i> MV. Guang Yuan.....	44
Lampiran 11 <i>Mates Receipt</i> MV. Guang Yuan.....	45
Lampiran 12 <i>Cargo Manifest</i> MV. Guang Yuan	46
Lampiran 13 <i>Stowage Plan</i> MV. Guang Yuan	47
Lampiran 14 <i>Certificate Of Pratique</i> MV. Guang Yuan	48
Lampiran 15 <i>Crew List</i> MV. Guang Yuan.....	49
Lampiran 16 <i>Ship's Particulars</i> MV. Guang Yuan.....	50



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara penghasil dan pengeksport batubara terbesar di dunia. Berdasarkan data informasi dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), cadangan batubara di Indonesia diperkirakan akan habis dalam waktu sekitar 83 tahun jika tingkat produksi tetap seperti saat ini (Priliani et al., 2022). Dari total cadangan, sekitar 60 persen terdiri dari batubara berkualitas rendah dengan nilai kalori di bawah 6.100 kal/gram. Batubara dengan kualitas rendah ini memiliki harga yang lebih terjangkau, sehingga memiliki daya saing tinggi di pasar global (Afin & Kiono, 2021). Saat ini ada beberapa pulau yang menjadi wilayah penghasil batubara terbesar, terutama pada pulau Kalimantan dan Sumatera serta ada sebagian kecil yang sisanya tersebar di beberapa lokasi di Pulau Jawa, Sulawesi dan Papua. Misalnya di Sumatera Selatan tepatnya di Kota Palembang yang sudah memiliki tambang dengan dikelola oleh perusahaan. Perusahaan tersebut di miliki oleh negara maupun swasta.

Ada salah satu perusahaan yang di miliki oleh negara yaitu PT Bukit Asam. Perusahaan ini juga bergerak di bidang pertambangan batubara dan juga di bidang ekspor batubara yang dapat membantu perekonomian negara. Adapun perusahaan milik swasta yaitu PT SinarBaru WijayaPerkasa yang bergerak di bidang pertambangan dan ekspor batubara. Di Palembang, Sumatera Selatan batubara termasuk dalam komoditas unggulan yang dapat memberikan

kontribusi besar terhadap pendapatan devisa nasional, karena perannya sebagai salah satu sumber energi terbesar secara global. Oleh karena itu, Indonesia mengeksport batubara ke berbagai negara, seperti China, dan India, untuk meningkatkan pemasukan negara. Selain tujuan ekspor, batubara juga didistribusikan ke beberapa daerah dalam negeri, seperti Cilacap, Gresik, Surabaya dan Jakarta. Pemanfaatnya mencakup berbagai keperluan energi, termasuk sebagai bahan bakar pembangkit listrik tenaga uap. Saat ini, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) menerapkan kebijakan yang mewajibkan perusahaan pertambangan di Indonesia untuk menyuplai sebagian hasil produksinya ke pasar domestik sebelum mengekspornya ke luar negeri. Kebijakan ini diberlakukan oleh Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) dengan tujuan untuk menjamin ketersediaan batubara guna memenuhi kebutuhan di dalam negeri, yang paling utama bagi Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) yang dioperasikan oleh Perusahaan Listrik Negara (PLN) (Bkl, 2024).

Dalam kegiatan ekspor batubara, diperlukan sarana transportasi dengan kapasitas angkut yang besar, seperti tongkang dan kapal curah. Transportasi memiliki peran krusial dalam rantai logistik, khususnya dalam proses bongkar muat, serta distribusi dan penerimaan kargo. Kegiatan bongkar muat ini dapat dilakukan baik kapal pada saat bersandar di pelabuhan maupun ketika berada di perairan terbuka dengan cara pembongkaran *ship to ship*. Namun, tidak semua pelabuhan di Indonesia memiliki kedalaman yang cukup untuk bersandar kapal berukuran besar. Karena itu, ada beberapa wilayah seperti Palembang

anchorage, yang harus menerapkan metode bongkar muat secara *ship to ship* di perairan terbuka. Metode ini digunakan karena keterbatasan kedalaman di Pelabuhan Boom Baru Palembang, yang tidak dapat menampung kapal berukuran besar untuk bersandar. Salah satu perusahaan yang berperan dalam kegiatan bongkar muat batubara adalah PT IDT Trans Agency cabang Palembang. Perusahaan ini bergerak di bidang agen pengiriman batubara dan layanan logistik. Banyaknya kapal yang menggunakan layanan perusahaan ini mencerminkan tingginya kualitas pelayanan yang diberikan pada perusahaan. PT IDT Trans Agency bertanggung jawab dalam pengelolaan dokumen serta pemenuhan berbagai kebutuhan kapal yang berada di bawah agensinya.

Kapal curah terbagi menjadi dua jenis, yaitu kapal curah yang di lengkapi dengan *crane* dan kapal curah tanpa *crane*. MV. Guang Yuan termasuk dalam kategori kapal curah yang tidak memiliki *crane*. Oleh karena itu proses bongkar muat batu bara dari tongkang ke kapal dibantu dengan *floating crane* yang dapat digunakan sebagai alat bantu dalam proses pemuatan batubara. Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa proses pemuatan batubara dilakukan dengan membongkar muatan batubara dari tongkang ke kapal melalui metode *ship to ship* atau perpindahan muatan dari kapal ke kapal di perairan terbuka. Kegiatan proses pemuatan batubara dijalankan oleh kru kapal dan instansi terkait dengan memastikan pengerjaan yang optimal dan mengikuti prosedur keselamatan yang telah ditetapkan oleh kedua belah pihak. Untuk meningkatkan efisiensi dalam proses bongkar muat batubara, maka diperlukan tenaga kerja dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang memiliki keahlian profesional, serta

peralatan penunjang kegiatan bongkar muat batubara yang sesuai dan memadai. Hal ini bertujuan agar seluruh proses pemuatan batubara dapat berlangsung dengan efektif, efisien, dan tetap mematuhi standar keselamatan kerja.

Floating crane adalah alat bongkar muat yang dirancang khusus di atas tongkang dan dapat bergerak secara mandiri menggunakan baling-baling atau ditarik oleh kapal lain. Alat ini biasanya dilengkapi dengan *grab bucket* atau alat pencengkeram pada derek kapal (*crane*) yang berfungsi untuk memindahkan muatan dari tongkang ke kapal. *Floating crane* berfungsi sebagai alat angkut muatan yang tidak memiliki mesin induk maupun sistem kemudi sendiri, sehingga pergerakannya di kendalikan oleh kapal tunda atau *tugboat*.

Alat ini mampu mengangkat muatan berat, sehingga memudahkan proses pemindahan barang dari satu kapal ke kapal lainnya, terutama ke kapal induk atau *mother vessel*. Penggunaan *floating crane* umumnya terbatas pada *gearless ship*, yaitu kapal yang tidak memiliki peralatan bongkar muat sendiri. Dalam pengangkutan batubara, penggunaan *floating crane* memberikan beberapa keuntungan, antara lain:

1. Mempercepat waktu pemuatan.
2. Memungkinkan kapal besar tetap berada di luar pelabuhan, mengingat beberapa pelabuhan memiliki area terbatas dan kedalaman (*draft*) yang tidak mencukupi.
3. Hanya kapal dengan ukuran tertentu, seperti *capsize* yang dapat menggunakan layanan ini.
4. Kapasitas muatan yang dapat dipindahkan lebih besar.

5. Membantu mengurangi tingkat polusi dan mengurangi risiko penanganan muatan ganda (*double handling*)

Pada tanggal 23 Februari 2023, proses bongkar muat batubara di kapal MV. Guang Yuan yang berlabuh di Palembang *anchorage* mengalami masalah. Masalah tersebut menyebabkan proses bongkar muat terhambat dan mengalami keterlambatan selama beberapa jam. Kejadian ini menimbulkan dampak operasional yang cukup besar, mengingat batubara merupakan komoditas penting yang harus dikirim tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan industri dan pembangkit listrik. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, peneliti tertarik untuk menyusun skripsi dengan judul “**Penanganan Bongkar Muat**

Batubara pada MV. Guang Yuan Akibat Kerusakan Pipa Hidraulik di Palembang *Anchorage*”

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini diperlukan agar penelitian ini tidak melebar kemana-mana. Penelitian ini berfokus pada proses bongkar muat batubara di MV. Guang Yuan di Palembang *anchorage*.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan hal tersebut, peneliti mengambil rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa faktor- faktor penyebab terjadinya kerusakan pipa hidraulik saat bongkar muat pada MV. Guang Yuan di Palembang *anchorage*?
2. Apa dampak terjadinya kerusakan pipa hidraulik saat bongkar muat pada MV. Guang Yuan di Palembang *anchorage*?

3. Bagaimana upaya penanganan dan pencegahan kerusakan pipa hidraulik saat bongkar muat pada MV. Guang Yuan. di Palembang *anchorage*?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk menetapkan hasil penelitian melalui sebuah proses pencarian, penemuan, pengembangan, serta pengujian suatu ilmu pengetahuan. Selain itu, penelitian ini juga memiliki tujuan untuk mengatasi atau menyelesaikan permasalahan yang ada melalui masalah yang telah dirumuskan dalam penelitian ini. Berdasarkan rumusan masalah yang telah disusun, maka tujuan penelitian ini dijabarkan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor- faktor penyebab terjadinya kerusakan pipa hidraulik saat bongkar muat pada MV. Guang Yuan di Palembang *anchorage*.
2. Untuk mengetahui dampak terjadinya kerusakan pipa hidraulik saat bongkar muat pada MV. Guang Yuan di Palembang *anchorage*.
3. Untuk mengetahui upaya upaya penanganan dan pencegahan kerusakan pipa hidraulik saat bongkar muat pada MV. Guang Yuan. di Palembang *anchorage*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam memperluas pengetahuan dan wawasan mengenai proses bongkar muat batubara di Palembang *anchorage*.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi pembaca penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai penyebab kerusakan sistem pipa hidraulik pada proses bongkar muat batubara. Selain itu, penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai referensi dan bahan pembelajaran dalam menghadapi permasalahan teknis serupa di lapangan.
- b. Bagi instansi hasil penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi untuk meningkatkan efisiensi operasional bongkar muat batubara, khususnya dalam hal perawatan sistem hidraulik. Perusahaan dapat menerapkan perawatan berkala, serta memperbaiki prosedur penanganan kerusakan guna menghindari keterlambatan yang merugikan dari segi waktu dan biaya operasional.
- c. Bagi almamater penelitian ini dapat menambah wawasan keilmuan di lingkungan sekolah serta menjadi referensi berharga bagi taruna dan dosen dalam melakukan penelitian selanjutnya. Selain itu, penelitian ini membuktikan peran aktif almamater dalam memberikan solusi terhadap permasalahan di sektor maritim, yang pada gilirannya dapat memperkuat citra dan reputasi sekolah di dunia industri maritim.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Deskripsi Teori

1. Penanganan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), penanganan diartikan sebagai proses, cara, tindakan dalam menangani, atau penggarapan. Berdasarkan definisi tersebut, penanganan dapat disimpulkan sebagai rangkaian langkah yang dilakukan untuk menghadapi suatu permasalahan. Istilah ini sering digunakan untuk menggambarkan respons terhadap situasi yang memerlukan perhatian atau tindakan khusus. Dengan kata lain, penanganan melibatkan tindakan nyata dan sistematis yang bertujuan menyelesaikan masalah serta mencapai hasil yang diharapkan. Proses ini menuntut langkah-langkah tepat agar permasalahan dapat diatasi secara efektif dan efisien. Penanganan tidak hanya sebatas tindakan sementara, tetapi juga mencakup perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi dari setiap langkah yang diambil.

Dalam konteks tertentu, penanganan dapat berupa upaya preventif untuk mencegah masalah sebelum terjadi. Setiap penanganan membutuhkan analisis situasi, pengambilan keputusan yang tepat, serta implementasi yang sesuai agar tujuan yang diinginkan tercapai. Secara umum, penanganan mencakup proses mengatur, mengendalikan, dan mengoordinasikan sumber daya manusia serta peralatan yang dibutuhkan, guna memastikan bahwa suatu kegiatan dapat dilaksanakan secara efisien dan sesuai dengan

perencanaan. Dalam kegiatan bongkar muat kapal, penanganan meliputi persiapan peralatan dan material, penyusunan prosedur kerja, serta pemantauan terhadap aspek keselamatan dan keamanan selama proses berlangsung. Penanganan yang efektif harus memperhitungkan faktor keselamatan, ketepatan waktu, dan pemanfaatan sumber daya secara maksimal agar proses berjalan lancar dan hasil yang dicapai optimal (Andromeda & Pratama, 2018). Penanganan bongkar muat batubara dengan menggunakan *floating crane* harus dilakukan dengan benar untuk memastikan keselamatan dan efisiensi. Proses ini harus melibatkan koordinasi yang cermat. Adapun beberapa langkah penting dalam penanganan ini meliputi:

- a. Pemeriksaan semua peralatan bongkar muat, termasuk *crane*, *wire crane*, *grab bucket*, *loader* dan *dozer*, harus diperiksa dan dalam kondisi baik sebelum digunakan.
- b. Penggunaan *crane* yang tepat, jika muatan melebihi *safe working load* (SWL) *crane*, perlu mengurangi batubara yang ada di dalam *grab bucket* terlebih dahulu agar tidak terlalu berat.
- c. Mematuhi prosedur keselamatan kerja, seperti tidak membiarkan muatan terlalu lama menggantung dan memastikan area kerja aman dari lalu lalang orang.
- d. Memastikan mesin pada *floating crane* bekerja dengan baik.
- e. Melakukan pengawasan dan komando agar bekerja secara tertib untuk menghindari kecelakaan.

Kesimpulan dari penanganan bongkar muat, terutama untuk barang berbahaya, pada intinya adalah pentingnya penerapan standar dan prosedur yang ketat demi menjaga keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasional. Selain itu, penting juga untuk menerapkan regulasi dan klasifikasi barang berbahaya sesuai dengan sifatnya guna meminimalisir risiko kecelakaan maupun dampak buruk terhadap lingkungan. Apabila semua langkah dilaksanakan dengan konsisten, maka proses bongkar muat akan jauh lebih aman (Darmawan & Widayanti, 2024).

2. Bongkar Muat

Bongkar muat merupakan kegiatan memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain. Proses ini mencakup pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, kemudian ke gudang maupun sebaliknya, yaitu dari gudang ke dermaga dan diangkat ke atas kapal. Kegiatan ini melibatkan pemindahan barang dari *deck* atau palka kapal ke dermaga, ke dalam tongkang, atau sebaliknya. Proses pemuatan dilakukan dengan mengangkat barang dari dermaga atau tongkang untuk ditempatkan di *deck* atau palka kapal. Dalam pelaksanaannya bongkar muat memanfaatkan peralatan seperti *crane* kapal untuk memudahkan proses pengangkutan barang. Aktivitas ini berperan penting dalam rantai logistik, terutama dalam mempercepat distribusi barang melalui jalur laut. Efisiensi dalam bongkar muat sangat diperlukan untuk menghindari keterlambatan dan menekan biaya operasional (Widyawati & Hinriyani, 2020).

Menurut Wiryawan et al., (2024), bongkar muat batubara dengan metode *ship to ship* adalah kegiatan perpindahan muatan batubara dari satu kapal ke kapal lain yang berdekatan, baik di laut terbuka maupun di pelabuhan. Lokasi yang cocok untuk kegiatan bongkar muat batubara ini adalah di tengah laut dengan posisi *draft* air yang sudah sesuai dengan ketinggian kapal, guna memastikan keamanan dan efisiensi pada proses transfer muatan.

Adapun beberapa tahapan prosedur bongkar muat antar kapal sebagai berikut;

- a. Persiapan dan pemeriksaan sebelum kegiatan dimulai terhadap barang yang akan dipindahkan, termasuk kesiapan dokumen dan izin yang diperlukan. Alat dan tenaga kerja bongkar muat juga disiapkan sesuai kebutuhan.
- b. Penempatan dan pengaturan barang di kapal asal barang yang akan dipindahkan diatur dan disusun di atas kapal asal agar proses bongkar muat berjalan efisien dan aman. Jika barang berupa batubara, biasanya ditempatkan di posisi sesuai dengan *loading plan*.
- c. Pengangkutan barang dari kapal ke kapal dengan menggunakan alat bantu seperti *crane* kapal atau *floating crane* dan dipindahkan ke palka kapal. Proses ini dilakukan secara berhati-hati guna menghindari tumpahan batubara dan risiko yang tinggi.
- d. Pemeriksaan dan verifikasi setelah proses bongkar muat selesai, dilakukan pemeriksaan ulang terhadap barang yang sudah dipindahkan

untuk memastikan batubara sudah terisi di ruang palka dan tidak ada ruang yang tersisa.

- e. Dokumentasi dan administrasi seluruh proses dicatat dan didokumentasikan sesuai dengan prosedur pelabuhan dan regulasi yang berlaku, termasuk pencatatan jumlah barang yang sudah terisi di ruang palka kapal.

Prosedur ini harus dilakukan sesuai dengan standar keselamatan dan prosedur operasional yang berlaku di pelabuhan, serta melibatkan tenaga kerja bongkar muat yang sesuai untuk memastikan keamanan dan efisiensi proses (Harini, 2020).

3. Batubara

Batubara merupakan salah satu sumber daya tambang yang memiliki peran penting sebagai bahan bakar utama dalam pembangkitan tenaga listrik. Batubara terbentuk secara alami dari endapan senyawa organik sisa-sisa tumbuhan yang terakumulasi dan terdekomposisi selama jutaan tahun di lingkungan yang anaerobik. Proses pembentukan batubara dimulai dengan pengendapan material organik di daerah rawa, di mana kondisi anaerobik mencegah dekomposisi total. Seiring waktu, tekanan dan suhu yang terus meningkat mengubah material organik ini menjadi batubara melalui proses yang dikenal sebagai karbonisasi. Selain itu, batubara juga digunakan dalam produksi kokas untuk industri baja dan sebagai bahan baku dalam berbagai proses kimia. Kualitas batubara ditentukan oleh kandungan karbon, kadar air, dan komposisi mineral, yang mempengaruhi

nilai kalor dan sifat pembakarannya. Pemanfaatannya juga berkontribusi dalam mengurangi ketergantungan terhadap minyak yang cadangannya semakin menipis. Secara umum, batubara dapat dibedakan menjadi beberapa jenis berdasarkan tingkat kematangan dan kandungan karbonnya (Hanrizaldi Bagus Satrio Langgeng et al., 2022).

Menurut Afin & Kiono, (2021), proses pengolahan batubara mencakup serangkaian tahapan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas, mengurangi kandungan unsur pengotor, serta mempersiapkannya untuk berbagai keperluan industri. Proses ini umumnya mencakup beberapa langkah berikut:

- a. Pengupasan (*stripping*) dan penambangan (*mining*)
- b. Penghancuran (*crushing*)
- c. Penyaringan (*screening*)
- d. Pencucian (*washing*)
- e. Pengeringan (*briquetting*)
- f. Pengklasifikasian (*grading*)
- g. Penyimpanan dan pengangkutan

Adapun jenis-jenis batubara sendiri dapat dibedakan menjadi dua kategori yaitu berdasarkan kandungan karbon dan energi yang telah dihasilkan melalui uraian berikut antara lain:

- a. Lignit

Batubara lignit merupakan jenis batubara yang memiliki kandungan karbon rendah dalam sistem klasifikasi berdasarkan tingkat

kematangannya geologisnya dan energi yang dihasilkan juga rendah. Biasanya digunakan untuk pembangkit listrik.



Gambar 2.1 Batubara Lignit
Sumber: Dokumentasi Pribadi (2024)

a. Sub-bituminus

Batubara sub-bituminus ini memiliki kandungan karbon yang lebih tinggi dibandingkan lignit dan digunakan dalam pembangkit listrik serta industri. Selain itu, batubara jenis ini juga memiliki kadar air yang lebih rendah, sehingga lebih efisien dalam proses pembakaran. Karakteristik tersebut menjadikannya bahan bakar yang lebih stabil dan mudah ditangani dalam proses transportasi maupun penyimpanan.

Batubara sub-bituminus banyak dimanfaatkan sebagai bahan bakar utama di Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) serta digunakan dalam berbagai sektor industri. Kandungan sulfur dan abu yang relatif rendah juga membuat emisi gas buangnya lebih rendah.



Gambar 2.2 Batubara Sub-bituminus
Sumber: Dokumentasi Pribadi (2024)

b. Bituminus

Batubara bituminus merupakan batubara yang paling sering digunakan dalam industri karena memiliki kandungan nilai karbon tinggi dan energi yang tinggi, batubara bituminus ini sering digunakan untuk bahan bakar utama pembangkit listrik dan produksi kokas. Selain itu jenis batubara ini juga dimanfaatkan dalam industri baja dan metalurgi karena kemampuannya menghasilkan panas yang tinggi serta sifat pembakaran yang stabil. Dalam proses produksi kokas, batubara bituminus dipanaskan tanpa adanya udara untuk menghasilkan kokas, yang merupakan bahan penting dalam proses peleburan bijih besi menjadi baja. Batubara bituminus memiliki tekstur yang lebih padat dan mengandung lebih sedikit kelembaban dibandingkan sub-bituminus, sehingga efisiensi energinya lebih tinggi.



Gambar 2.3 Batubara Bituminus
Sumber: Dokumentasi Pribadi (2024)

c. Antrasit

Batubara antrasit memiliki kandungan karbon tertinggi dan energi kalor yang sangat tinggi, batubara ini sering digunakan untuk pemanasan dan industri tertentu.



Gambar 2. 4 Batubara Antrasit
Sumber: Dokumentasi Pribadi (2024)

Batubara bisa didistribusikan baik untuk kebutuhan ekspor maupun pasar domestik, serta memiliki manfaat secara luas di dalam negeri maupun luar negeri. Pengiriman ini dapat mendukung kebutuhan energi dan industri baik secara global maupun lokal. Pengiriman ekspor batubara adalah proses pengiriman batubara dari suatu negara ke negara lain yang mempunyai manfaat untuk memenuhi kebutuhan energi dan industri. Batubara yang diekspor biasanya berasal dari tambang yang memiliki kualitas dan kuantitas yang memadai untuk memenuhi pasar internasional. Indonesia sebagai salah satu produsen batubara terbesar di dunia. Di Indonesia memiliki pelabuhan-pelabuhan yang khusus untuk mengekspor batubara, seperti di Palembang *anchorage*. Area labuh ini dapat berfungsi untuk melaksanakan lokasi proses bongkar muat batubara yang dapat mengirimkan pasokan batubara baik untuk kebutuhan lokal maupun ekspor. Batubara ini digunakan sebagai pembangkit listrik di negara lain seperti China, India, Jepang, Korea Selatan dan negara-negara di Eropa.

Proses pengiriman ekspor batubara dapat memiliki beberapa tahapan, mulai dari proses pengangkutan batubara dari tambang selanjutnya dikirim ke tempat penumpukan batubara (*stockpile*), kemudian batubara akan diproses di pabrik pengolahan dengan cara penghancuran batubara (*crushing*). Setelah melalui proses di pabrik batubara didistribusikan ke *stockpile* dan batubara siap dikirimkan ke pelabuhan untuk proses pembongkaran, proses pengiriman ke pelabuhan menggunakan kapal tongkang atau kapal besar ke negara tujuan. Kualitas batubara yang diekspor

juga harus memenuhi sesuai dengan permintaan pembeli. Pengiriman domestik batubara adalah proses pengiriman batubara yang dikirim di dalam negeri dan dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan bahan bakar, seperti digunakan di pembangkit listrik dan bahan bakar di pabrik industri. Pengiriman batubara di Indonesia sering digunakan untuk Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) dan pabrik industri lainnya. Penggunaan batubara ini juga diatur oleh pemerintah untuk memastikan ketersediaan energi dalam negeri dan dapat mengurangi ketergantungan pada pengiriman impor batubara. Dari dua jenis pengiriman batubara ini mempunyai fungsi penting untuk mendukung pendapatan ekonomi dari pihak perusahaan maupun pendapatan negara dan juga dapat memenuhi kebutuhan energi, baik didalam negeri maupun internasional (Isnaeni et al., 2021)

4. Kapal

Kapal adalah kendaraan atau alat transportasi yang dirancang untuk berlayar di perairan, baik untuk mengangkut penumpang maupun barang. Kapal memiliki berbagai ukuran dan berbagai jenis, seperti kapal penumpang dan kapal barang yang masing-masing memiliki karakteristik dan kapasitas yang berbeda-beda. Dalam konteks transportasi, kapal berperan penting sebagai sarana penghubung antar pulau dan daerah yang terpisah oleh perairan, serta sebagai alat untuk pendukung kegiatan ekonomi, pariwisata, dan sosial. Kapal juga dilengkapi dengan berbagai sistem keselamatan untuk melindungi penumpang dan awak kapal, termasuk pelampung, sekoci, dan alat pemadam kebakaran. Selain itu, kapal

harus mematuhi regulasi dan standar keselamatan yang sudah ditetapkan oleh otoritas maritim untuk memastikan keselamatan selama pelayaran dapat terjaga dengan aman. Oleh karena itu, kapal tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi, tetapi juga sebagai infrastruktur transportasi maritim yang mendukung mobilitas manusia dan pengembangan ekonomi di berbagai wilayah (Siswoyo, 2018).

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, atau sumber energi lainnya. Oleh karena itu peneliti menyimpulkan bahwa kapal merupakan alat transportasi yang relatif terjangkau secara ekonomi dan berperan penting dalam mendukung distribusi barang maupun manusia dari suatu ke tempat lainnya dalam jumlah besar maupun sedikit. Salah satu contohnya adalah distribusi batubara dari Indonesia ke India, yang memiliki tujuan untuk memperkuat perekonomian negara.

Menurut Putra Sandy et al., (2021), dalam dunia maritim, kapal memiliki beragam jenis dan fungsi, disesuaikan dengan kebutuhan. Berdasarkan jenis dan fungsinya, kapal dapat dikategorikan sebagai berikut:

a. Kapal Curah

Kapal curah adalah jenis kapal niaga yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan dengan jumlah besar dalam bentuk curah tanpa menggunakan kemasan melainkan dimuat secara langsung ke dalam ruang muat kapal. Muatan yang diangkut biasanya berupa batubara, biji

kedelai, biji gandum, biji jagung, biji besi dan bahan mentah lainnya yang dimuat langsung ke dalam palka kapal. Kapal ini memiliki struktur ruang muat yang luas dan kuat, serta dilengkapi ventilasi untuk menjaga kualitas barang.

b. Kapal Kontainer

Kapal kontainer adalah jenis kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut kontainer dengan ukuran yang bervariasi dan berisi berbagai macam barang di dalamnya. Kapal ini dapat mengangkut kontainer dalam jumlah yang banyak, tergantung dari ukuran dan kapasitas kapal.

c. Kapal Tanker

Kapal tanker adalah jenis kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan dalam bentuk cair dengan jumlah yang besar. Jenis muatan yang diangkut biasanya seperti minyak mentah, gas alam cair, bahan kimia yang dimuat langsung ke dalam tangki ruang muat kapal yang besar. Kapal ini memiliki alat pompa yang canggih yang dapat memastikan keamanan dan efisiensi dalam pengangkutan maupun pembongkaran muatan.

d. Kapal Ro-Ro

Kapal ro-ro atau kapal *roll-on / roll-off* adalah jenis kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut kendaraan baik kendaraan pribadi, komersial, maupun peralatan berat atau alat. Kapal ini mempunyai fungsi yang dapat mengangkut kendaraan dalam jumlah yang besar, seperti pengiriman kendaraan dalam skala industri otomotif internasional. Kapal

ini memiliki sistem pintu landai (*ramp*) yang berfungsi sebagai keluar maupun masuk kendaraan tanpa menggunakan alat bongkar muat atau dengan menggunakan roda kendaraan sendiri. Kapal Ro-Ro sering digunakan dalam transportasi laut untuk pengiriman kendaraan dalam rute penyeberangan antar pulau maupun jalur internasional yang dapat menghubungkan ke berbagai negara.

e. Kapal Penumpang

Kapal penumpang adalah jenis kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut orang dalam jumlah yang besar yang berfungsi untuk perjalanan jarak pendek atau jarak jauh dengan melintasi sungai, danau, atau lautan. Kapal ini dilengkapi berbagai fasilitas yang berguna bagi keselamatan dan kenyamanan penumpang. Kapal penumpang ini dapat digunakan sebagai transportasi umum, kapal penumpang dapat menghubungkan dari suatu tempat ke tempat lain hingga menghubungkan dari suatu negara ke negara lain.

5. *Anchorage*

Anchorage atau labuh jangkar merupakan suatu area di perairan yang sudah ditetapkan secara khusus untuk tempat kapal, di mana kapal ditambatkan ke dasar laut dengan menggunakan jangkar kapal, sehingga posisinya tetap stabil dan tidak terpengaruhi oleh arus, angin, maupun gelombang. Area ini sering digunakan pada kapal untuk menunggu antrean masuk pada pelabuhan, melakukan kegiatan bongkar muat, pengisian bahan

bakar (*bunkering*), ataupun kegiatan lainnya yang memerlukan labuh jangkar (Mochamad, 2020).

Menurut Fajar Romdhon et al. (2023), *anchorage* merupakan aktivitas di mana kapal menahan posisinya di suatu titik di perairan dengan menjatuhkan jangkar ke dasar laut, biasanya di lokasi yang telah ditetapkan dan dianggap aman. Proses ini umumnya dilakukan saat kapal menunggu antrean untuk bersandar di pelabuhan atau ketika kondisi laut tidak memungkinkan untuk merapat langsung ke dermaga.

Menurut Priyanga Aji Nugroho et al., (2019), dalam memilih lokasi labuh jangkar terdapat beberapa tahapan yang harus dilaksanakan agar kegiatan labuh jangkar dapat terlaksana dengan baik dan aman yaitu:

- a. Pemilihan lokasi labuh jangkar dengan mempertimbangkan kedalaman air laut di area tersebut, ruang gerak kapal untuk berputar bebas, kondisi perairan, termasuk arus dan gelombang dan ketersediaan dan kejelasan komunikasi dengan pihak di darat.
- b. Pemilihan jangkar dan jumlah rantai yang dikeluarkan. Nakhoda akan bertanggung jawab untuk memutuskan sisi jangkar yang akan digunakan baik menggunakan jangkar sebelah kanan ataupun kiri. Panjang rantai yang diturunkan akan disesuaikan berdasarkan kondisi seperti cuaca, karakteristik dasar laut, kekuatan arus dan angin.
- c. Observasi kondisi lingkungan sekitar lokasi labuh. Sebelum melaksanakan labuh jangkar, perlu dilakukan pengamatan menyeluruh terhadap lingkungan sekitar. Tujuannya adalah memastikan bahwa kapal

dapat berlabuh dengan aman dan tidak mengganggu kapal lain di sekitarnya.

d. Kesiapan awak kapal dan penggunaan alat keselamatan diri. Seluruh awak kapal wajib menggunakan perlengkapan keselamatan pribadi saat menjalankan tugas.

e. Koordinasi antara tim haluan dan anjungan kapal. *chief officer* sebagai petugas yang bertanggung jawab di bagian haluan kapal yang harus mengikuti prosedur komunikasi yang sesuai dengan *Standard Marine Communication Phrase* (SMCP). Dalam proses penurunan jangkar, *chief officer* wajib memberikan instruksi yang jelas kepada tim haluan sesuai arahan dari nakhoda serta harus memberikan laporan perkembangan seperti posisi, arahnya jatuhnya jangkar, dan panjang rantai yang digunakan.

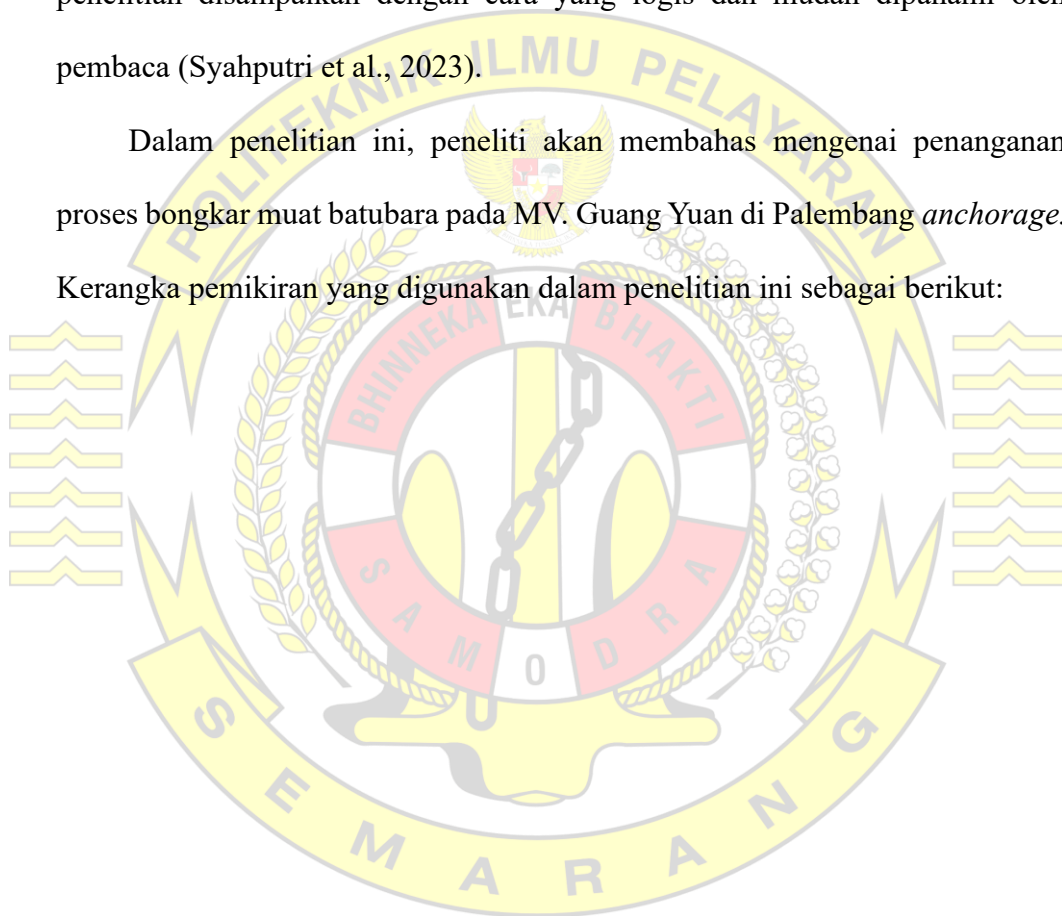
B. Kerangka Penelitian

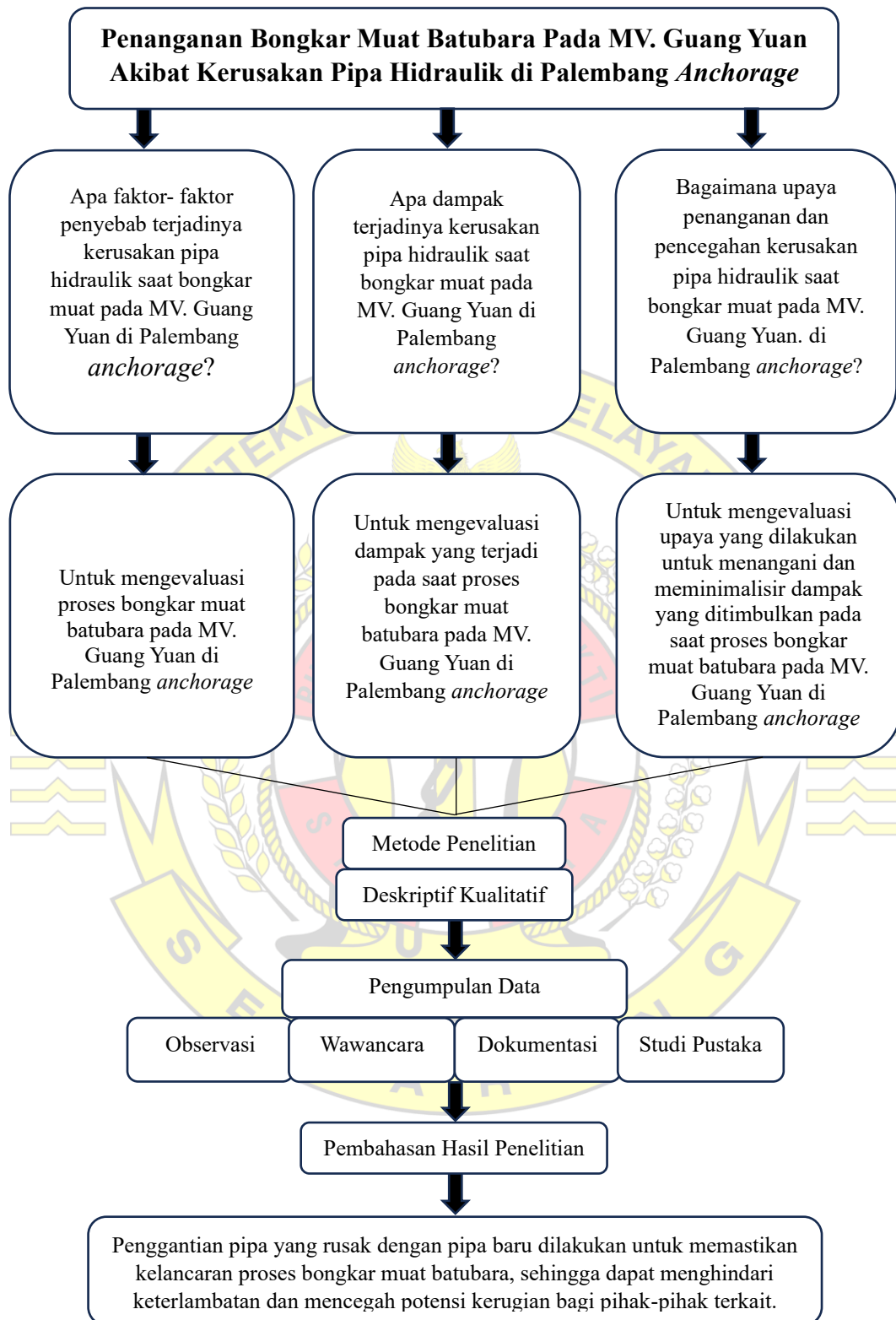
Kerangka penelitian adalah landasan berpikir yang terbentuk melalui proses penggabungan dari fakta, hasil observasi, dan kajian pustaka. Dalam kerangka ini, peneliti menyusun beberapa teori, prinsip, atau konsep yang menjadi acuan dalam penelitian. Setiap variabel yang diteliti, peneliti menjabarkan secara komprehensif agar sesuai dengan permasalahan yang akan diteliti, sehingga dapat digunakan sebagai pedoman dalam menemukan solusi terhadap permasalahan penelitian. Tujuan utama dari kerangka penelitian ini untuk memudahkan pembaca memahami tesis ini dan menjadi pedoman yang terstruktur dan jelas bagi peneliti dalam merancang serta mengembangkan

konsep penelitian. Selain itu kerangka ini berfungsi untuk menyusun tahapan penelitian secara sistematis serta menggabungkan berbagai elemen penting, seperti faktor penelitian dan data yang sudah dikumpulkan peneliti. Dengan adanya kerangka penelitian, proses penelitian dapat berjalan dengan lebih terarah, mengurangi kemungkinan kesalahan, serta memastikan bahwa hasil penelitian disampaikan dengan cara yang logis dan mudah dipahami oleh pembaca (Syahputri et al., 2023).

Dalam penelitian ini, peneliti akan membahas mengenai penanganan proses bongkar muat batubara pada MV. Guang Yuan di Palembang *anchorage*.

Kerangka pemikiran yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:





Gambar 2.5 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dalam penelitian berjudul “Penanganan Bongkar Muat Batubara pada MV. Guang Yuan Akibat Kerusakan Pipa Hidraulik di Palembang *Anchorage*”, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kerusakan pipa hidraulik pada MV. Guang Yuan disebabkan oleh beberapa faktor utama yang saling berkaitan, yaitu kelalaian pihak kapal dalam menjalankan prosedur standar operasional, kondisi fisik pipa yang sudah berkarat dan retak, penyalahgunaan sistem oleh *crew* kapal. Temuan ini menunjukkan adanya kurangnya disiplin, pengawasan, dan perawatan terhadap peralatan penting kapal, yang berdampak langsung terhadap kelancaran dan keselamatan proses bongkar muat.
2. Kerusakan pipa hidraulik di MV. Guang Yuan berdampak signifikan terhadap kelancaran proses bongkar muat batubara, dengan penundaan selama 3 jam 20 menit yang mengganggu efisiensi waktu dan biaya. Keterlambatan ini menyebabkan antrean kapal di Palembang *anchorage*, meningkatkan beban kerja kru, serta mengganggu perencanaan logistik dan distribusi batubara. Akibat insiden tersebut, pihak *shipper* menuntut denda kepada *charterer* dengan estimasi kerugian sebesar Rp40 juta. Temuan ini menegaskan pentingnya perawatan dan pemeriksaan rutin pada sistem hidraulik untuk mencegah gangguan serupa.

3. Upaya penanganan dan pencegahan kerusakan pipa hidraulik di MV. Guang Yuan dilakukan secara menyeluruh melalui penggantian dan pengelasan pipa, pengecekan sistem, serta peningkatan SOP. Selain itu, kapal menggunakan *spare part* berkualitas, rutin memeriksa tekanan dan kebocoran, memberikan pelatihan kru, dan melakukan perawatan berkala. Langkah-langkah ini mencerminkan komitmen terhadap keselamatan, efisiensi, dan keandalan sistem hidraulik selama operasional bongkar muat.

B. Keterbatasan Penelitian

1. Peneliti tidak memiliki kesempatan untuk mewawancarai teknisi kapal yang sedang melaksanakan perbaikan terhadap kerusakan pipa hidraulik pada MV. Guang Yuan..
2. Pihak perusahaan *shipper*, *owner*, dan *charterer* tidak memberikan penjelasan secara rinci terkait perjanjian kontrak kepada peneliti.

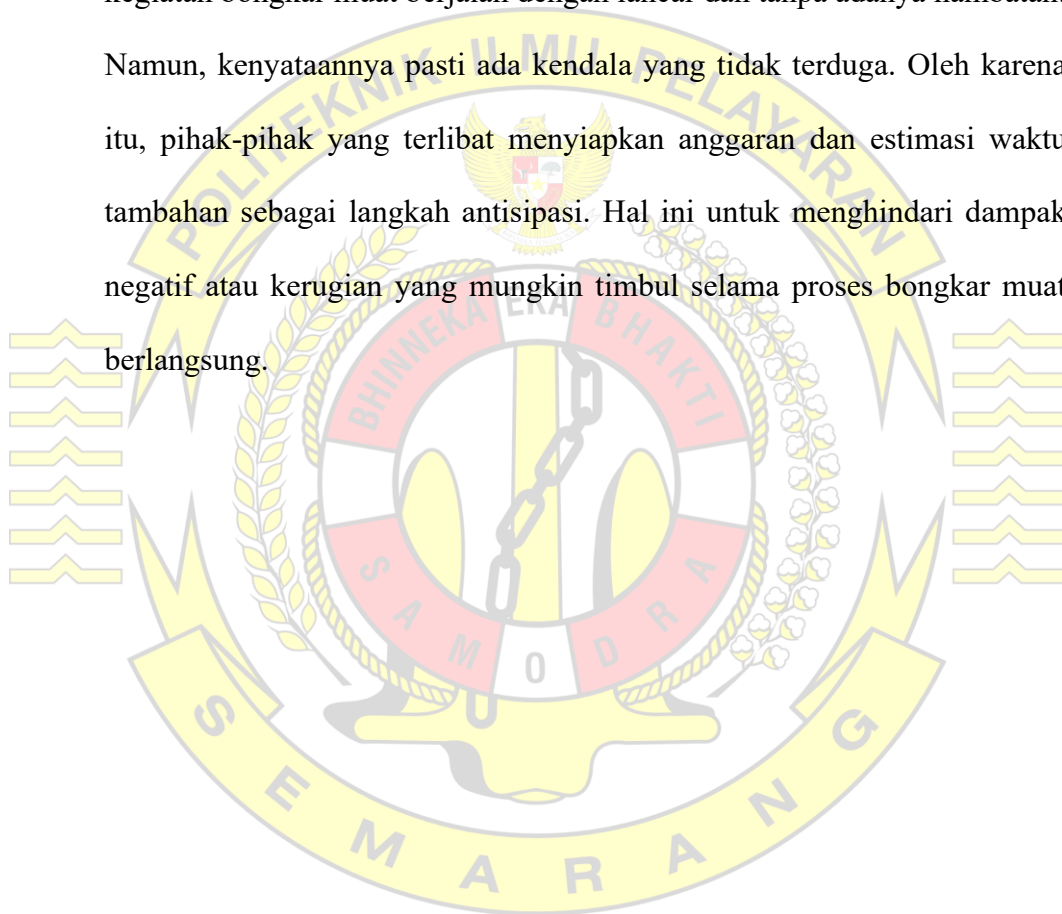
C. Saran

Berdasarkan temuan penelitian yang diperoleh selama penelitian, maka peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Sebelum kegiatan bongkar muat dilakukan, disarankan agar kru kapal terlebih dahulu memeriksa kondisi peralatan bongkar muat dan melakukan perawatan yang rutin guna mencegah kerusakan. Apabila ditemukan kendala teknis pada peralatan bongkar muat segera melakukan perbaikan. Hal ini sangat penting karena setiap peralatan memiliki batas usia pakai dan kondisi tertentu yang harus diperhatikan. Apabila peralatan bongkar muat

dinilai tidak aman dan tidak layak untuk dipergunakan yang dapat menimbulkan risiko, maka jangan dipaksakan untuk beroperasi.

2. Menyiapkan alat bongkar muat dan mengganti alat bongkar muat dengan peralatan yang berkualitas apabila terjadi kerusakan di atas kapal.
3. Dalam setiap proses bongkar muat, semua pihak menginginkan agar kegiatan bongkar muat berjalan dengan lancar dan tanpa adanya hambatan. Namun, kenyataannya pasti ada kendala yang tidak terduga. Oleh karena itu, pihak-pihak yang terlibat menyiapkan anggaran dan estimasi waktu tambahan sebagai langkah antisipasi. Hal ini untuk menghindari dampak negatif atau kerugian yang mungkin timbul selama proses bongkar muat berlangsung.



DAFTAR PUSTAKA

- Afin, A. P., & Kiono, B. F. T. (2021). Potensi Energi Batubara serta Pemanfaatan dan Teknologinya di Indonesia Tahun 2020 – 2050 : Gasifikasi Batubara. *Jurnal Energi Baru Dan Terbarukan*, 2(2), 144–122. <https://doi.org/10.14710/jebt.2021.11429>
- Anggita, L., Eka, D., & Dewi, C. (2024). *Perbandingan Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian Tesis Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. 4, 1187–1196.
- Balaka, M. Y. (2022). Metode penelitian Kuantitatif. *Metodologi Penelitian Pendidikan Kualitatif*, 1, 130.
- Bkl, D. D. (2024). *Pengaruh Kebijakan Larangan Ekspor Batubara Terhadap Perusahaan Sektor Pertambangan Batubara Dan Mengidentifikasi Alternatif Strategi Berdasarkan Analisis SWOT Serta Metode AHP*. 4, 432–444.
- Darmawan, D., & Widayanti, A. (2024). Analisis Penanganan Bongkar MuatBarang Berbahaya (B3) di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. *Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, 2(1), 49–54.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Humanika*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Romdhon, M. F., Wiranto, S., Widodo, P., Juni Risma Saragih, H., & Suwarno, P. (2023). Kepolisian Perairan Dalam Pencegahan Armed Robbery di Area Berlabuh Jangkar. *Jurnal Kewarganegaraan*, 7(1), 479–485.
- Langgeng, H. B. S., Hilyatun Nuha, & Hery Murnawan. (2022). Analisis Sistem Antrian Pelayanan Bongkar Muat Kapal Tongkang Batu Bara pada Mother Vessel untuk Meminimalisir Waktu Bongkar Muat pada PT. Handil Bhakti Persada. *Jurnal Teknik Industri*, 12(2), 133–143. <https://doi.org/10.25105/jti.v12i2.15638>
- Harini. (2020). Pelaksanaan Bongkar Muat Yang Melibatkan TKBM Di Pelabuhan Bitung. *Kalao's Maritime Journal*, 1(2), 1–18.
- Hasibuan, P., Azmi, R., Arjuna, D. B., & Rahayu, S. U. (2023). Analisis Pengukuran Temperatur Udara Dengan Metode Observasi Analysis of Air Temperature Measurements Using the Observational Method. *ABDIMAS:Jurnal Garuda Pengabdian Kepada Masyarakat*, 1(1), 8–15. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>
- Isnaeni, K. M. A., Hariyanto, F., & Cahyadi, R. (2021). A Analisa Troubleshooting Pada Rotary Car Dumper Dan Pengaruhnya Terhadap Waktu Pembongkaran Batubara Di Unit Pelabuhan Tarahan Pt Bukit Asam, Tbk. *Jurnal Teknik Patra Akademika*, 12(02), 26–34. <https://doi.org/10.52506/jtpa.v12i02.132>
- Nilamsari, N. (2014). Memahami Studi Dokumen Dalam Penelitian Kualitatif.

Wacana, 8(2), 177–1828. <http://fisip.untirta.ac.id/teguh/?p=16/>

Priliani, A. P., Moerdjoko, S., & Hendrawan, D. I. (2022). Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Di Pt. Ganda Alam Makmur. *Jurnal Bhuwana*, 2(1), 1–8. <https://doi.org/10.25105/bhuwana.v2i1.14458>

Nugroho, P. A., Moh. Aziz Rohman, & Nur Rohmah. (2019). Terlepasnya Jangkar Kiri Pada Saat Berlabuh Jangkar Di Anchorage Area Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. *Dinamika Bahari*, 9(2), 2359–2375. <https://doi.org/10.46484/db.v9i2.102>

Sandy, A. P., Satriyo, G., & Ruly Estiari, N. (2021). Discovery: Jurnal Kemaritiman dan Transportasi Implementasi Kegiatan Claerance In Dan Clearance Out Kapal Uv. Royal King Ali Pada Pt. Bahtera Adhiguna Cabang Banyuwangi. *Kemaritiman Dan Transportasi*, 3(2), 84–95. <https://ejournal1.akababwi.ac.id/ojs/index.php/discovery>

Siswoyo, B. (2018). Kebutuhan Fasilitas Penunjang Keselamatan Di Pelabuhan Manipa. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 19(2), 59–68. <https://doi.org/10.25104/transla.v19i2.455>

Syahputri, A. Z., Fallenia, F. Della, & Syafitri, R. (2023). Kerangka berfikir penelitian kuantitatif. *Tarbiyah: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Pengajaran*, 2(1), 160–166.

Vega F. Andromeda, & Danang Wahyu Pratama. (2018). Penanganan Bongkar Muat Dengan Crane Kapal Di Mv. Oriental Jade. *Dinamika Bahari*, 8(2), 2011–2028. <https://doi.org/10.46484/db.v8i2.73>

Widyawati, N., & Hinriyani, E. (2020). Analisis Keterlambatan dan Efektifitas Kinerja Bongkar Muat Petikemas Terhadap Pendapatan Terminal Mirah. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 18(1), 103–115. <https://doi.org/10.33489/mibj.v18i1.231>

Wiryanan, N. A., Dahri, M., Pribadi, T., & Arisusanty, D. J. (2024). Analisis Kegiatan Bongkar Muat Batubara Dengan Proses Ship To Ship (Sts) Pada Kapal Yang Diageni Pt. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin. *Jurnal Ilmiah Sain Dan Teknologi*, 2(11), 503–511.

Data informasi dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM).

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara 1

A. Daftar Narasumber

1. Narasumber 1: *Master* MV. Guang Yuan
2. Narasumber 2 : *Chief Officer*
3. Narasumber 3 : *Foreman*
4. Narasumber 4 : *Shipper On Board*

B. Hasil Wawancara

Dalam proses pengumpulan data untuk penelitian ini, peneliti melaksanakan interaksi berupa wawancara dengan pihak yang bersangkutan.

Dalam hal ini *master* MV. Guang Yuan, *chief officer*, *foreman* dan *shipper on board*. Berikut merupakan daftar hasil wawancara yang disusun peneliti dalam melaksanakan penelitian **“Penanganan Bongkar Muat Batubara Pada MV. Guang Yuan Akibat Kerusakan Pipa Hidraulik di Palembang Anchorage”**.

1. Narasumber 1

Nama : Wang Jianguo

Jabatan : *Captain*

Tempat / Tanggal : MV. Guang Yuan / 23 Februari 2024

Peneliti : Selamat pagi *capt*, saya ingin menanyakan kronologi kerusakan pipa hidraulik saat bongkar muat.

Narasumber 1 : Iya pagi *gent*, jadi saat membuka hatch cover 1 sampai 7, sistem hidraulik tidak berfungsi karena pipa utama bocor.

Peneliti : Apakah ada pemeriksaan sistem hidraulik sebelumnya *capt*?

Narasumber 1 : Ada pemeriksaan rutin, tapi saat itu tidak ada pengecekan khusus. Ini jadi catatan kami karena SOP belum berjalan maksimal.

Peneliti : Untuk penyebab utamanya apa *capt*?

Narasumber 1 : Pipa sudah tua, berkarat, dan ada retakan kecil. Mungkin juga ada kesalahan pengoperasian karena kurang pelatihan.

Peneliti : Apa dampak yang dihasilkan *capt*?

Narasumber 1 : Terjadi keterlambatan bongkar muat lebih dari 3 jam, beban kru meningkat, ada biaya tambahan dan penalti.

Peneliti : Bagaimana penanganannya *capt*?

Narasumber 1 : Kami ganti pipa dengan *spare part* di kapal, las ulang, uji sistem, lalu lanjut bongkar muat.

Peneliti : Bagaimana upaya untuk pencegahan ke depannya *capt*?

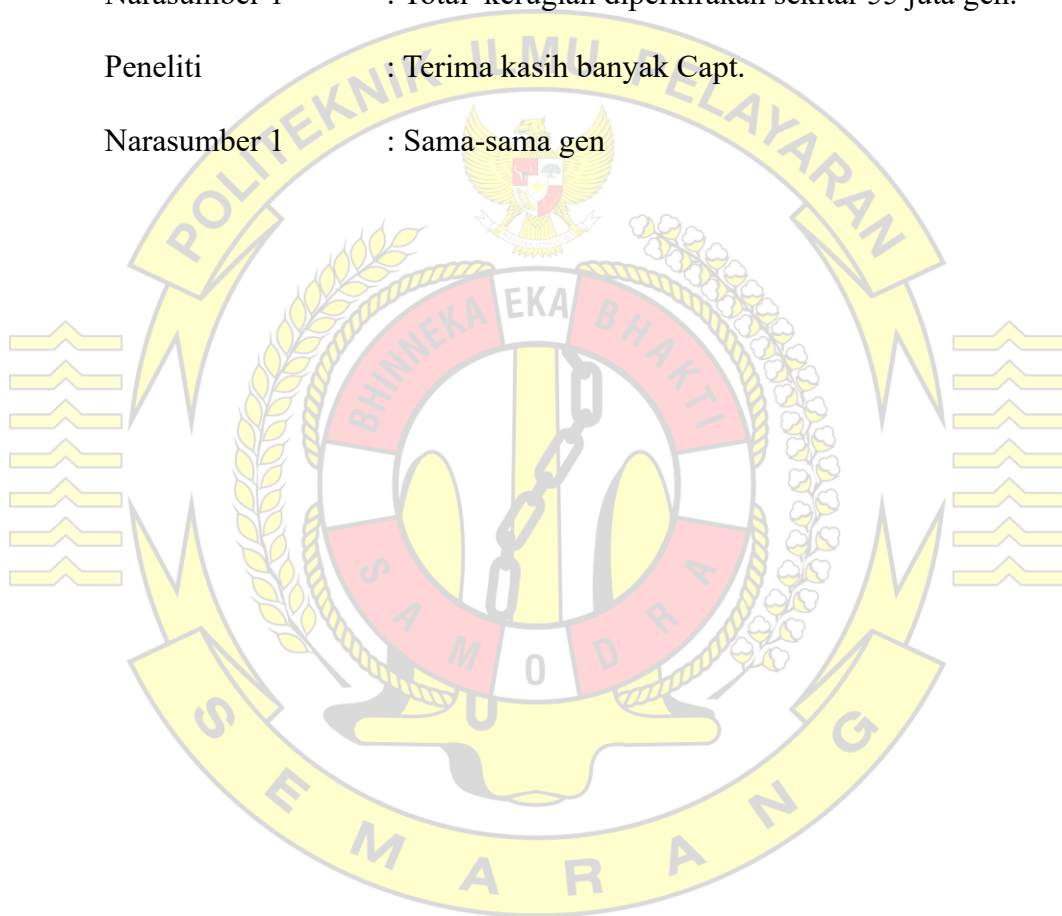
Narasumber 1 : Perketat SOP, sediakan *spare part* berkualitas, pelatihan kru, dan perawatan berkala sistem hidraulik.

Peneliti : Untuk kerugian berapa *capt* yang ditanggung sama *charterer* atau *owner*?

Narasumber 1 : Total kerugian diperkirakan sekitar 55 juta gen.

Peneliti : Terima kasih banyak Capt.

Narasumber 1 : Sama-sama gen



Lampiran 2 Hasil Wawancara 2

2. Narasumber 2

Nama : Jin Sheng

Jabatan : *Chief Officer*

Tempat / Tanggal : MV. Guang Yuan / 23 Februari 2024

Peneliti : Selamat pagi *chief*, saya ingin menanyakan kendala teknis sistem hidraulik saat bongkar muat kemarin. Bisa dijelaskan awal mula permasalahannya?

Narasumber 2 : Pagi Gen. Jadi sekitar pukul 19.45 WIB, setelah *floating crane* dan tongkang sandar, *hatch cover* tidak bisa dibuka. Setelah dicek, ada kebocoran pada pipa hidraulik.

Peneliti : Apakah sebelumnya dilakukan pengecekan?

Narasumber 2 : Tidak dilakukan secara detail karena kondisi operasional padat. Ini murni kesalahan kami, dan saya bertanggung jawab.

Peneliti : Apa hasil pengecekan kerusakan *chief*?

Narasumber 2 : Pipa sudah tua, berkarat, dan retak. dan sistem gagal total.

Peneliti : Bagaimana untuk penanganannya *chief*?

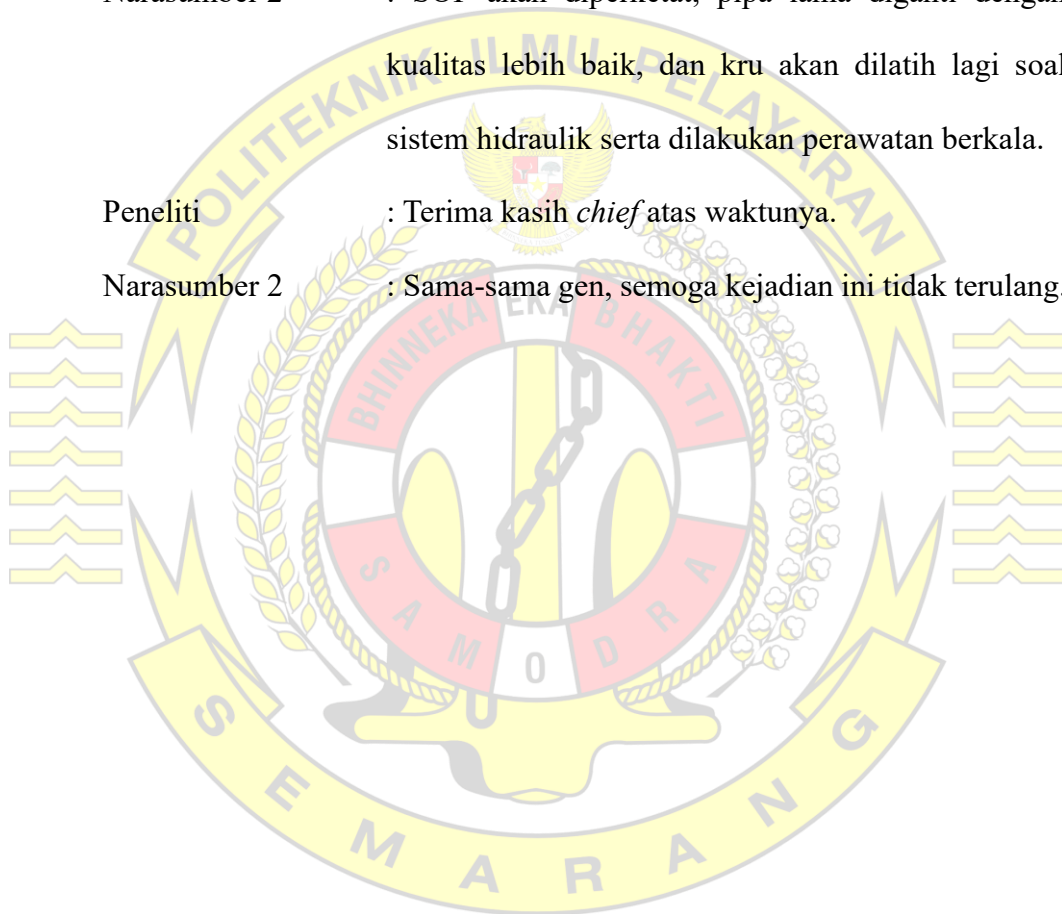
Narasumber 2 : Kami ganti pipa dengan *spare part* yang tersedia, lakukan pengelasan, lalu uji sistem. Setelah normal, proses bongkar muat dilanjutkan.

Peneliti : Bagaimana pencegahan ke depan agar tidak terulang lagi *chief*?

Narasumber 2 : SOP akan diperketat, pipa lama diganti dengan kualitas lebih baik, dan kru akan dilatih lagi soal sistem hidraulik serta dilakukan perawatan berkala.

Peneliti : Terima kasih *chief* atas waktunya.

Narasumber 2 : Sama-sama gen, semoga kejadian ini tidak terulang.



Lampiran 3 Hasil Wawancara 3

3. Narasumber 3

Nama : Azmi

Jabatan : *Shipper On Board*

Tempat / Tanggal : MV. Guang Yuan / 23 Februari 2024

Peneliti : Selamat siang Pak Azmi, saya ingin menanyakan tanggapan bapak terkait kerusakan pipa hidraulik saat bongkar muat kemarin.

Narasumber 3 : Siang gen. Jujur, kejadian ini cukup mengecewakan. Bongkar muat tertunda dan berdampak pada jadwal distribusi kami.

Peneliti : Apakah ada informasi dari pihak kapal soal pengecekan sebelumnya?

Narasumber 3 : Tidak ada. Kami anggap ini kelalaian karena tidak ada inspeksi menyeluruh sebelumnya.

Peneliti : Apa dampak yang dirasakan oleh pihak *shipper* pak?

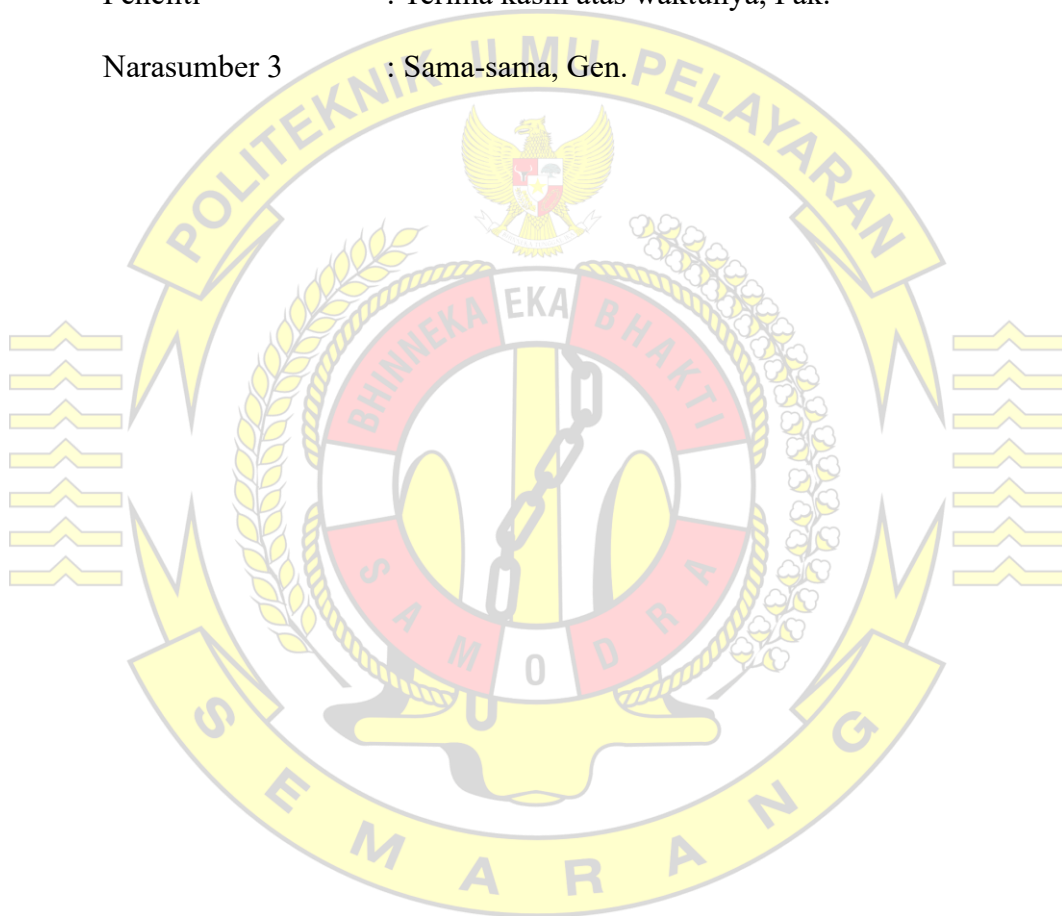
Narasumber 3 : Jadwal pengiriman terganggu, biaya tambahan muncul, dan komitmen ke *buyer* terpengaruh.

Peneliti : Apakah ada klaim atau tuntutan?

Narasumber 3 : Ya, kami ajukan klaim ke *charterer* karena kelayakan kapal adalah tanggung jawab mereka.

Peneliti : Berapa tuntutan yang akan di klaim ke *charterer* pak?

- Narasumber 3 : Untuk total klaim diperkirakan sekitar 40 juta gen.
- Peneliti : Menurut bapak, apa langkah pencegahan ke depan?
- Narasumber 3 : Sistem hidraulik harus diperiksa sebelum operasi, uji fungsi *hatch cover* wajib, dan laporan kesiapan teknis harus disampaikan sebelum bongkar muat.
- Peneliti : Terima kasih atas waktunya, Pak.
- Narasumber 3 : Sama-sama, Gen.



Lampiran 4 *Statement Of Fact* 1





PT.IDTTRANSAGENCY

JL. BERLIAN NO.10 BIDARACINA,JATINEGARA
 JAKARTA TIMUR 13330- INDONESIA
 P: +62 21 8591 4356 | F: +62 21 85914360/61
 EMAIL: idt.transagency@idt-transagency.co.id
 ISAA Membership: 398/ISAA/VI/2021

Statement Of Fact

Name Of Vessel	MV. GUANG YUAN	Date	FEBRUARY 25, 2024
Flag	PANAMA	Port of Loading	TANJUNG KAMPEH ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA
DWT / GRT	73,414 MT / 38,366 MT	Last Port	PU TIAN, CHINA
Name Of Master	CAPT. WANG JIANGUO	Next Port	ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA

No	Activities	Time	Date
01	Arrived at Quarantine Zone	04.30	February 23, 2024
02	NOR - Tendered	04.30	February 23, 2024
03	NOR Re - Tendered	14.00	February 23, 2024
05	Free Pratique Granted	14.00	February 23, 2024
06	Pilot On board	16.15	February 23, 2024
07	Dropped Anchor at Loading Point	17.06	February 23, 2024
08	Pilot Off board	17.42	February 23, 2024
09	NOR Accepted	AS PER CHARTER PARTY	
10	Commenced Loading	23.05	February 23, 2024
11	Completed Loading	21.30	February 25, 2024
12	Completed Shipping Document	08.05	February 26, 2024
13	Departure/ Sailed	11.10	February 26, 2024
14	ETA Next Port	AM	March 04, 2024

Bunker	Arrival	Departure	
FO	215,8 MT	215,800	MT
DO	136,6 MT	133,800	MT
FW	169 MT	164,000	MT
BW	16,900 MT	601,000	MT

Draft	Arrival	Departure	
FWD	3,55 MTR	13,930	MTR
MID	4,92 MTR	13,860	MTR
AFT	6,40 MTR	13,749	MTR

14	Initial Draft Survey	17.45 - 18.45 Hrs	on	February 23, 2024
15	Hold Cleanliness Inspection	18.45 - 19.15 Hrs	on	February 23, 2024
16	Final Draft Survey	21.30 - 22.30 Hrs	on	February 25, 2024
17	Quantity Cargo Loaded	71,300 MT		

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

Remarks :


 PT. SINAREARU WIJAYAPERKASA
 Shipper


 PT. IDT TRANS AGENCY
 As Agent


 CAPT. WANG JIANGUO
 Master of MV. GUANG YUAN

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator |
 Ship's Charters & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services



PT.IDTTRANSAGENCY

JL. BERLIAN NO.10 BIDARACINA,JATINEGARA
 JAKARTA TIMUR 13330- INDONESIA
 P:+62 21 8591 4356 | F: +62 21 85914360/61
 EMAIL: idt.transagency@idt-transagency.co.id
 ISAA Membership: 398/ISAA/VI/2021

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

Page 01

Name of Vessel : **MV. GUANG YUAN**
 Port of Loading : **TANJUNG KAMPEH ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA**
 Port of Discharging : **ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA**
 Description of Goods : **COMMODITY : INDONESIAN STEAM COAL IN BULK**
 Quantity of Cargo Loaded : **71,300 MT**
 Arrived at Quarantine Zone : **On The February 23, 2024 at 04.30 Hrs**
 Notice of Readiness Tendered : **On The February 23, 2024 at 04.30 Hrs**
 Arrived at Loading Point : **On The February 23, 2024 at 17.06 Hrs**
 Notice of Readiness Accepted : **AS PER CHARTER PARTY**
 Commenced Loading : **On The February 23, 2024 at 23.05 Hrs**
 Completed Loading : **On The February 25, 2024 at 21.30 Hrs**
 Completed Final Draft Survey : **On The February 25, 2024 at 22.30 Hrs**
 Completed Shipping Documents : **On The February 26, 2024 at 08.05 Hrs**
 Time Departure/Sailed to Next Port : **On The February 26, 2024 at 11.10 Hrs**

Date/Day	Weather	Hatch No.	Working Time	Remarks
February 23, 2024 Friday	Cloudy		04.30	Hrs Ship's arrived and dropped anchor at quarantine zone
			04.30	Hrs NOR - TENDERED
			04.30 - 13.00	Hrs Waiting Port Health Quarantine inspection
			13.00	Hrs Port Health Quarantine on board
			13.00 - 14.00	Hrs Port Health Quarantine (PHQ) inspection
			14.00	Hrs Free pratique Granted
			14.00	Hrs NOR RE-TENDERED
			14.10	Hrs Port Health Quarantine off board
			14.15	Hrs Agent and Port Authority on board
			15.00	Hrs Port Authority off Board
			16.15	Hrs Pilot On Board
			16.15 - 17.06	Hrs Process Shifting to Loading Point
			17.06	Hrs Vessel Dropped Anchor at Loading Point
			17.42	Hrs Pilot Off Board
			17.45	Hrs Surveyor on board
			17.45 - 18.45	Hrs Initial draft survey by surveyor and C/Off
			18.45 - 19.15	Hrs Hold cleanliness inspection by surveyor and C/Off
			18.25	Hrs First line FC. PACIFIC MOON 1
			18.50	Hrs All lines fastened FC. PACIFIC MOON 1 a, side at p, side MV. GUANG YUAN
			19.00	Hrs FC. PACIFIC MOON 1 in position H2
19.15 - 19.45	Hrs Processing a, side first cargo barge			
19.45	Hrs 1ST BG. LINTAS EKA IV / TB. KARYA PACIFIC 1301 A, SIDE AT FC. PACIFIC MOON I			
20.20	Hrs First line FC. NAQALA BARKA III			
20.50	Hrs All lines fastened FC. NAQALA BARKA III a, side at s, side MV. GUANG YUAN			
21.00	Hrs FC. NAQALA BARKA III in position 5			
21.00 - 21.30	Hrs Processing a, side next cargo barge			
21.30	Hrs 2ND BG. PACIFIC STAR 8602 / TB. KARYA PACIFIC 2218 A, SIDE AT FC. NAQALA BARKA III			
19.45 - 23.05	Hrs Can't commenced loading due to hydraulic hatch cover trouble and repair by ship crew			
23.05	Hrs COMMENCED LOADING H2 FROM BG. LINTAS EKA IV BY FC. PACIFIC MOON 1			
23.10	Hrs Started loading H5 from BG. PACIFIC STAR 8602 by FC. NAQALA BARKA III			
24.00	Hrs Continued loading to next day			
February 24, 2024 Saturday	Cloudy		00.00	Hrs Continued loading from last day
			00.20 - 00.30	Hrs Stopped loading H2 due to transferred dozer and loader from FC. PACIFIC MOON I to BG. LINTAS EKA IV
			00.30	Hrs Resumed loading H2 from BG. LINTAS EKA IV by FC. PACIFIC MOON I
			01.25 - 01.40	Hrs Stopped loading H5 due to transferred dozer and loader from FC. NAQALA BARKA III to BG. PACIFIC STAR 8602
			01.40	Hrs Resumed loading H5 from BG. PACIFIC STAR 8602 by FC. NAQALA BARKA III

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

Continued to Page 02


 PT. SIN BARBARU WIJAYAPERKASA
 Shipper


 PT. IDTTRANSAGENCY
 As Agent


 GUANG YUAN LINES
 Master of MV. GUANG YUAN

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Port Agency Services (Coal, Oil, Chemicals, General Cargo) | Stevedoring Services | Cranes Provider | Floating Cranes Operator |
 Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services



PT.IDTTRANSAGENCY

JL. BERLIAN NO.10 BIDARACINA,JATINEGARA
 JAKARTA TIMUR 13330- INDONESIA
 P: +62 21 8591 4356 | F: +62 21 85914360/61
 EMAIL: idt.transagency@idt-transagency.co.id
 ISAA Membership: 398/ISAA/VI/2021

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

PAGE 02

Date/ Day	Weather	Hatch No.	Working Time	Remarks		
February 24, 2024 Saturday	Cloudy	2	02.10 - 02.30	Hrs Stopped loading H2 due to shifting BG. LINTAS EKA IV from aft to fwd		
			02.30	Hrs Resumed loading H2 from BG. LINTAS EKA IV by FC. PACIFIC MOON I		
		03.20	Hrs COMPLETED DISCHARGING FROM BG. LINTAS EKA IV			
		03.20 - 03.30	Hrs Transferred dozer and loader from BG. LINTAS EKA IV to FC. PACIFIC MOON I			
		03.30	Hrs BG. LINTASEKA IV / TB. KARYA PACIFIC 1301 cast off			
		03.30 - 03.40	Hrs Shifting FC. PACIFIC MOON I from H2 to H3			
		03.30 - 04.20	Hrs Processing a side next cargo barge			
		04.05 - 04.20	Hrs Stopped loading H5 due to shifting BG. PACIFIC STAR 8602 from aft to fwd			
		04.20	Hrs 3RD BG. PACIFIC STAR 12 / TB. KARYA PACIFIC 2251 A, SIDE AT FC. PACIFIC MOON I			
		04.20 - 07.40	Hrs Stopped loading activity and closed all hatch cover due to heavy rain and strong wind (Bad Weather)			
		07.40	Hrs Started loading H3 from BG. PACIFIC STAR 12 by FC. PACIFIC MOON I and Resumed loading H5 from BG. PACIFIC STAR 8602 by FC. NAQALA BARKA III			
		Rain Cloudy	3.5	3	09.00 - 09.10	Hrs Stopped loading H3 due to transferred dozer and loader from FC. PACIFIC MOON to BG. PACIFIC STAR 12
	09.10				Hrs Resumed loading H3 from BG. PACIFIC STAR 12 by FC. PACIFIC MOON I	
	11.00				Hrs COMPLETED DISCHARGING FROM BG. PACIFIC STAR 8602	
	11.00 - 11.15				Hrs Transferred dozer and loader from BG. PACIFIC STAR 8602 to FC. NAQALA BARKA III	
	11.15				Hrs BG. PACIFIC STAR 8602 / TB. KARYA PACIFIC 2218 cast off	
	11.15 - 11.20				Hrs Shifting FC. NAQALA BARKA III from H5 to H6	
	6		11.15 - 11.40	6	11.15 - 11.40	Hrs Processing a side next cargo barge
					11.40	Hrs 4TH BG. PACIFIC STAR 8703 / TB. KARYA PACIFIC 2233 A, SIDE AT FC. NAQALA BARKA III
					11.40	Hrs Started loading H6 from BG. PACIFIC STAR 8703 by FC. NAQALA BARKA III
					13.30	Hrs COMPLETED DISCHARGING FROM BG. PACIFIC STAR 12
					13.30 - 13.40	Hrs Transferred dozer and loader from BG. PACIFIC STAR 12 to FC. PACIFIC MOON I
					13.40	Hrs BG. PACIFIC STAR 12 / TB. KARYA PACIFIC 2251 cast off
	6,4	13.40 - 13.50	4	13.40 - 13.50	Hrs Shifting FC. PACIFIC MOON I from H3 to H4	
13.40 - 14.10				Hrs Processing a side next cargo barge		
14.10				Hrs 5TH BG. PACIFIC STAR 8603 / TB. KARYA PACIFIC 2219 A, SIDE AT FC. PACIFIC MOON I		
14.10				Hrs Started loading H4 from PACIFIC STAR 8603 by FC. PACIFIC MOON I		
14.10 - 14.25				Hrs Stopped loading H6 due to transferred dozer and loader from FC. NAQALA BARKA III to BG. PACIFIC STAR 8703		
14.25				Hrs Resumed loading H6 from BG. PACIFIC STAR 8703 by FC. NAQALA BARKA III		
16.35 - 16.45				Hrs Stopped loading H6 due to shifting BG. PACIFIC STAR 8703 from aft to fwd and Stopped loading H4 due to transferred dozer and loader from FC. PACIFIC MOON I to BG. PACIFIC STAR 8603		
16.45				Hrs Resumed loading H6 from BG. PACIFIC STAR 8703 by FC. NAQALA BARKA III and Resumed loading H4 from BG. PACIFIC STAR 8603 by FC. PACIFIC MOON I		
19.40				Hrs COMPLETED DISCHARGING FROM BG. PACIFIC STAR 8703		
19.40 - 19.55				Hrs Transferred dozer and loader from BG. PACIFIC STAR 8703 to FC. NAQALA BARKA III		
19.55				Hrs BG. PACIFIC STAR 8703 / TB. KARYA PACIFIC 2233 cast off		
19.55 - 20.00				Hrs Shifting FC. NAQALA BARKA III from H6 to H7		
7	20.00 - 20.45	7	20.00	Hrs Processing a side next cargo barge		
			20.45	Hrs 6TH BG. PACIFIC STAR 8610 / TB. KARYA PACIFIC 2225 A, SIDE AT FC. NAQALA BARKA III		
			20.45	Hrs Started loading H7 from BG. PACIFIC STAR 8610 by FC. NAQALA BARKA III		
			21.10	Hrs COMPLETED DISCHARGING FROM BG. PACIFIC STAR 8603		
			21.10 - 21.20	Hrs Transferred dozer and loader from BG. PACIFIC STAR 8603 to FC. PACIFIC MOON I		
			21.20	Hrs BG. PACIFIC STAR 8603 / TB. KARYA PACIFIC 2219 cast off		
			21.20 - 21.30	Hrs Shifting FC. PACIFIC MOON I from H4 to H1		
			21.20 - 21.45	Hrs Processing a side next cargo barge		
			21.45	Hrs 7TH BG. PACIFIC STAR 32 / TB. KARYA PACIFIC 31 A, SIDE AT FC. PACIFIC MOON I		
			21.45	Hrs Started loading H1 from BG. PACIFIC STAR 32 by FC. PACIFIC MOON I		
			23.10 - 23.25	Hrs Stopped loading H7 transferred dozer and loader from FC. NAQALA BARKA III to BG. PACIFIC STAR 8610		
			23.25	Hrs Resumed loading H7 from BG. PACIFIC STAR 8610 by FC. NAQALA BARKA III		
24.00	Hrs Continued loading to next day					
February 25, 2024 Sunday	Cloudy	1	00.00	Hrs Continued loading from last day		
			00.05 - 00.15	Hrs Stopped loading H1 due to transferred dozer and loader from FC. PACIFIC MOON I to BG. PACIFIC STAR 32		
			00.15	Hrs Resumed loading H1 from BG. PACIFIC STAR 32 by FC. PACIFIC MOON I		
			00.35 - 00.45	Hrs Stopped loading H1 due to shifting BG. PACIFIC STAR 32 from aft to fwd		
			01.45	Hrs Resumed loading H1 from BG. PACIFIC STAR 32 by FC. PACIFIC MOON I		
			02.05 - 02.20	Hrs Stopped loading H7 due to shifting BG. PACIFIC STAR 8610 from aft to fwd		
			02.20	Hrs Resumed loading H7 from BG. PACIFIC STAR 8610 by FC. NAQALA BARKA III		

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

Continued to Page 03


 PT. Sinar Baru Wijayaperkasa
 Shipper


 PT. IDTTRANSAGENCY
 As Agent


 GUANG YUAN LTD
 CAPT. WANG JANGUO
 Master of M/V. GUANG YUAN

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Port Agency Services (Coal, Oil, Chemicals, General Cargo) | Stevedoring Services (Grabs Provider) | Floating Cranes Operator | Ship's Chandelers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services



PT.IDTTRANSAGENCY

JL. BERLIAN NO.10 BIDARACINA,JATINEGARA
 JAKARTA TIMUR 13330- INDONESIA
 P:+62 21 8591 4356 | F: +62 21 85914360/61
 EMAIL: idt.transagency@idt.transagency.co.id

ISAA Membership: 398/ISAA/VI/2021

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

PAGE 03

Date/ Day	Weather	Hatch No.	Working Time	Remarks			
February 25, 2024 Sunday	Cloudy	4	04.40 - 04.55	Hrs Stopped loading H7 due to shifting FC. NAQALA BARKA III from H7 to H4			
			04.55	Hrs Resumed loading H4 from BG. PACIFIC STAR 8610 by FC. NAQALA BARKA III			
			04.45	Hrs COMPLETED DISCHARGING FROM BG. PACIFIC STAR 32			
			04.45 - 04.55	Hrs Transferred dozer and loader from BG. PACIFIC STAR 32 to FC. PACIFIC MOON I			
		2	Rain	2	04.55 - 05.00	Hrs BG. PACIFIC STAR 32 / TB. KARYA PACIFIC 31 cast off	
					04.55 - 05.00	Hrs Shifting FC. PACIFIC MOON I from H1 to H2	
					05.30	Hrs 8TH BG. WIJAYA TRANS 230 / TB. WIJAYA TRANS 30 A, SIDE AT FC. PACIFIC MOON I	
					05.30	Hrs Resumed loading H2 from BG. WIJAYA TRANS 230 by FC. PACIFIC MOON I	
					06.25	Hrs COMPLETED DISCHARGING FROM BG. PACIFIC STAR 8610	
					06.25 - 06.35	Hrs Transferred dozer and loader from BG. PACIFIC STAR 8610 to FC. NAQALA BARKA III	
					06.35 - 06.40	Hrs Transferred dozer from BG. PACIFIC STAR 8610 to H4 for trimming by FC. NAQALA BARKA III	
					06.40	Hrs BG. PACIFIC STAR 8610 / TB. KARYA PACIFIC 2225 cast off	
					06.40 - 06.45	Hrs Transferred dozer from H4 to FC. NAQALA BARKA III	
					07.30	Hrs FC. NAQALA BARKA III cast off	
					07.40 - 07.50	Hrs Stopped loading H2 due to transferred dozer and loader from FC. PACIFIC MOON I to BG. WIJAYA TRANS 230	
					3	Cloudy	3
		08.50 - 09.00	Hrs Stopped loading H2 due to shifting FC. PACIFIC MOON I from H2 to H3				
		09.00	Hrs Resumed loading H3 from BG. WIJAYA TRANS 230 by FC. PACIFIC MOON I				
		09.50 - 10.00	Hrs Stopped loading H3 due to shifting BG. WIJAYA TRANS 230 from aft to fwd				
		10.00	Hrs Resumed loading H3 from BG. WIJAYA TRANS 230 by FC. PACIFIC MOON I				
		11.50	Hrs COMPLETED DISCHARGING FROM BG. WIJAYA TRANS 230				
		11.50 - 12.00	Hrs Transferred dozer and loader from BG. WIJAYA TRANS 230 to FC. PACIFIC MOON I				
		12.00 - 12.05	Hrs Transferred dozer from BG. WIJAYA TRANS 230 to H3 for trimming by FC. PACIFIC MOON I				
		12.05	Hrs BG. WIJAYA TRANS 230 / TB. WIJAYA TRANS 30 cast off				
		12.05 - 12.35	Hrs Processing a, side last cargo barge				
		12.35	Hrs 8TH BG. WIJAYA TRANS 232 / TB. WIJAYA TRANS 32 A, SIDE AT FC. PACIFIC MOON I				
		12.35 - 12.40	Hrs Transferred dozer from H3 to FC. PACIFIC MOON I				
		7	Rain	7	12.40 - 12.55	Hrs Shifting FC. PACIFIC MOON I from H3 to H7	
					12.55	Hrs Resumed loading H7 from BG. WIJAYA TRANS 232 by FC. PACIFIC MOON I	
					14.10 - 14.25	Hrs Stopped loading H7 due to transferred dozer and loader from FC. PACIFIC MOON I to BG. WIJAYA TRANS 232	
14.25	Hrs Resumed loading H7 from BG. WIJAYA TRANS 232 by FC. PACIFIC MOON I						
14.55 - 15.30	Hrs Stopped loading activity and closed all hatch cover due to heavy rain						
15.30	Hrs Resumed loading H6 from BG. WIJAYA TRANS 232 by FC. PACIFIC MOON I						
16.50 - 16.55	Hrs Stopped loading H6 due to shifting FC. PACIFIC MOON I from H6 to H5						
16.55	Hrs Resumed loading H5 from BG. WIJAYA TRANS 232 by FC. PACIFIC MOON I						
18.25 - 18.35	Hrs Stopped loading H5 due to shifting BG. WIJAYA TRANS 232 from aft to fwd						
18.35 - 18.45	Hrs Shifting FC. PACIFIC MOON I from H5 to H2						
18.45	Hrs Resumed loading H5 from BG. WIJAYA TRANS 232 by FC. PACIFIC MOON I						
6	Cloudy				6	19.30 - 20.30	Hrs Stopped loading activity due to intermediate draft survey by surveyor and C/Off
		20.30	Hrs Resumed loading H2 from BG. WIJAYA TRANS 232 by FC. PACIFIC MOON I				
		20.55 - 21.05	Hrs Stopped loading H2 due to shifting FC. PACIFIC MOON I from H2 to H6				
		21.05	Hrs Resumed loading H6 from BG. WIJAYA TRANS 232 by FC. PACIFIC MOON I				
		21.30	Hrs COMPLETED LOADING MV. GUANG YUAN				
		21.30 - 22.30	Hrs Final draft survey by surveyor and C/Off				
		22.30 - 23.30	Hrs Waiting document export from shipper				
		23.30	Hrs Received Document Export from Shipper				
		23.30 - 24.00	Hrs Process Sailing Permit by Ship's Agent				
		February 25, 2024 Sunday	Cloudy	6		00.00 - 00.50	Hrs Process Sailing Permit by Ship's Agent
						00.50	Hrs Sailing Permit Has Been Done by Ship Agent
						00.50 - 05.00	Hrs Unable process delivery shipping document due to strong current and high swell (safety reason)
05.00 - 07.20	Hrs Process delivery shipping document						
07.20	Hrs Shipping document on board						
07.20 - 08.05	Hrs Hand over shipping document from agent to ship master						
08.05	Hrs Completed shipping document						
08.15	Hrs Agent off board						
09.05	Hrs Pilot on board						
09.05 - 11.10	Hrs Process vessel departure						
11.10	Hrs Pilot off board						
11.10	Hrs Vessel departure						

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

No delay for ship agent
 PT. Sinar Wijaya Perkasas
 Shipper

PT. IDT TRANS AGENCY
 As Agent

End Page
 CAPT. WENANG RAMBONG
 Master of MV. GUANG YUAN

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

Port Agency/Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Stevedoring Services [Grabs Provider] | Floating Cranes Operator | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

NOTICE OF READINESS

FM: MV. "GUANG YUAN"

DD: 2024-02-23.

SUBJ: MV GUANGYUAN – 2nd NOTICE OF READINESS TENDERING

DEAR SIRs,

GOOD DAYS!

THIS IS TO ADVISE YOU THAT MV **GUANG YUAN / 3FNT8** UNDER MY COMMAND HAS ARRIVED AND ANCHORED AT TANJUNG KAMPEH PORT AT 0430LT/23RD-FEB-2024, AND SHE HAS GOT **FREE PRATIQUE** AT 1400LT ON 23RD-FEB-2024. AND SHE IS IN ALL RESPECTS READY TO COMMENCE LOADING HER CARGO IN ACCORDANCE WITH THE TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE RELEVANT C/P.

THE 2ND N.O.R. HAS BEEN TENDERED AT 1400LT/ 23RD-FEB-2024 (0700UTC/23RD-FEB-2024).

Remarks: 2ND NOR TENDERING WITHOUT PREJUDICE TO VALIDITY OF THE FIRST NOR TENDERING AT 0430LT/23RD-FEB-2024. NOR ACCEPTANCE ALWAYS AS PER TERMS AND CONDITION UNDER CONTRACT C/P.



AS PER CHARTER PARTY
SHIPPER/CONSIGNEE/AGENTS

Lampiran 9 Notice Of Readiness 2 MV. Guang Yuan

Hengda Shipping Group Ltd

MV : GUANG YUAN
 VOY: V039
 PORT/DATE :TANJUNG KAMPEH / 25TH FEB. 2024
 TOTAL CARGO LOADED: 71300.00MT

TO : MESSRS PT IDT TRANS AGENCY
 CC : MESSRS Hengda Shipping Group Ltd

SUBJECT : AUTHORITY TO SIGN BILLS OF LADING

DEAR SIRs,

In consideration of the fact that the Bills of Lading covering the cargo loaded on my vessel at this port will not be presented to me for signature prior departure, I Authorize you, to sign the Bill(s) of Lading on my behalf subject always, to C/P that governs the present voyage, which date of 25TH FEB. 2024 will appear in the face of all Bills of Lading, and to the following conditions.

1. That the said Bills of Lading are signed only against surrender of corresponding Mate's Receipts signed by the Master, on the basis that they reflect the entire cargo quantity loaded comingled into the holds and without segregation as to parcel, and that these Mate's Receipts together with the Bills of Lading are forwarded by E-Mail (ops@hengdashipping.com) to my vessel,s Managers Messrs Hengda Shipping Group ltd(OWNER) **PRIOR RELEASING THE BILLS OF LADING.**
2. That the Bills of Lading are in strict conformity with the Mate's Receipts, and any remark, as to the quantity, quality, quality, condition, content, volume, weight, measure, description, marks and any other details which are contained in the Mate's Receipts, is to be endorsed in full on the Bills of Lading.
3. That the Bills of Lading bear the date on which loading of cargo concerned was completed. Under no circumstances Bills of Lading to be **Predated or Antedated.**
4. That no Liner and/or Through Bills of Lading to be issued under the currency of this Charter Party. **- ONLY "CONGEN BILL" BILLS OF LADING TO BE ISSUED.**
5. That the Original Bills of Lading to be issued after draft of Bills of Lading have been reviewed **and are not to be released** without the written authority given by the vessel's Managers Messrs Hengda Shipping Group Ltd
6. This Authorization is valid only for the present call, at this port. It may be withdrawn or amended at any time, and may not be assigned to any other party. Any Bills of Lading signed by you, which do not comply with the above conditions, is considered to they have been signed without Authority and as such to be Null and Void.



ACKNOWLEDGE :
 NAME :
 SIGNATURE :
 DATE :
 COMPANY'S NAME :



Lampiran 10 Letter Of Authorization MV. Guang Yuan



DATE : FEBRUARY 25, 2024

Shipper

PT SINARBARU WIJAYAPERKASA
 JL. TUANKU TAMBUSAI NO. 128
 LABUH BARU TIMUR, PAYUNG SEKAKI,
 PEKANBARU, RIAU, INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notify party

FUJIAN YUANZHI INDUSTRIA DEVELOPMENT CO., LTD.
 NO. 231, BAIWANG ROAD, AOJIANG TOWN, LIANJIANG
 COUNTY, FUZHOU CITY, FUJIAN PROVINCE, CHINA

MATE'S RECEIPT

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

Vessel Name MV. GUANG YUAN	Port of Loading TANJUNG KAMPEH ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA
Port of Discharge ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA	

Shipper's description of goods COMMODITY : INDONESIAN STEAM COAL IN BULK	Gross weight 71,300 MT
CLEAN ON BOARD	
"FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY"	



Master of MV. GUANG YUAN

B/L Number SBWP240201

PT IDT TRANS AGENCY

Head Office : Jl. Berlian 10, Bidaracina - Jatinegara
 Jakarta 13330 - Indonesia
 Phone : +62.21.8591.4356 Fax : +62.21.8591.4360 / +62.21.8591.4361
 Email : idt-agency@idt-shipping.co.id

Lampiran 11 Mates Receipt MV. Guang Yuan

Lampiran 12 *Cargo Manifest* MV. Guang Yuan



CARGO MANIFEST



PORT OF LOADING : TANJUNG KAMPEH ANCHORAGE, SOUTH SUMATRA, INDONESIA
 NAME OF VESSEL : MV. GUANG YUAN
 FLAG : PANAMA
 DWT / GT : 73,414 MT / 38,366 MT

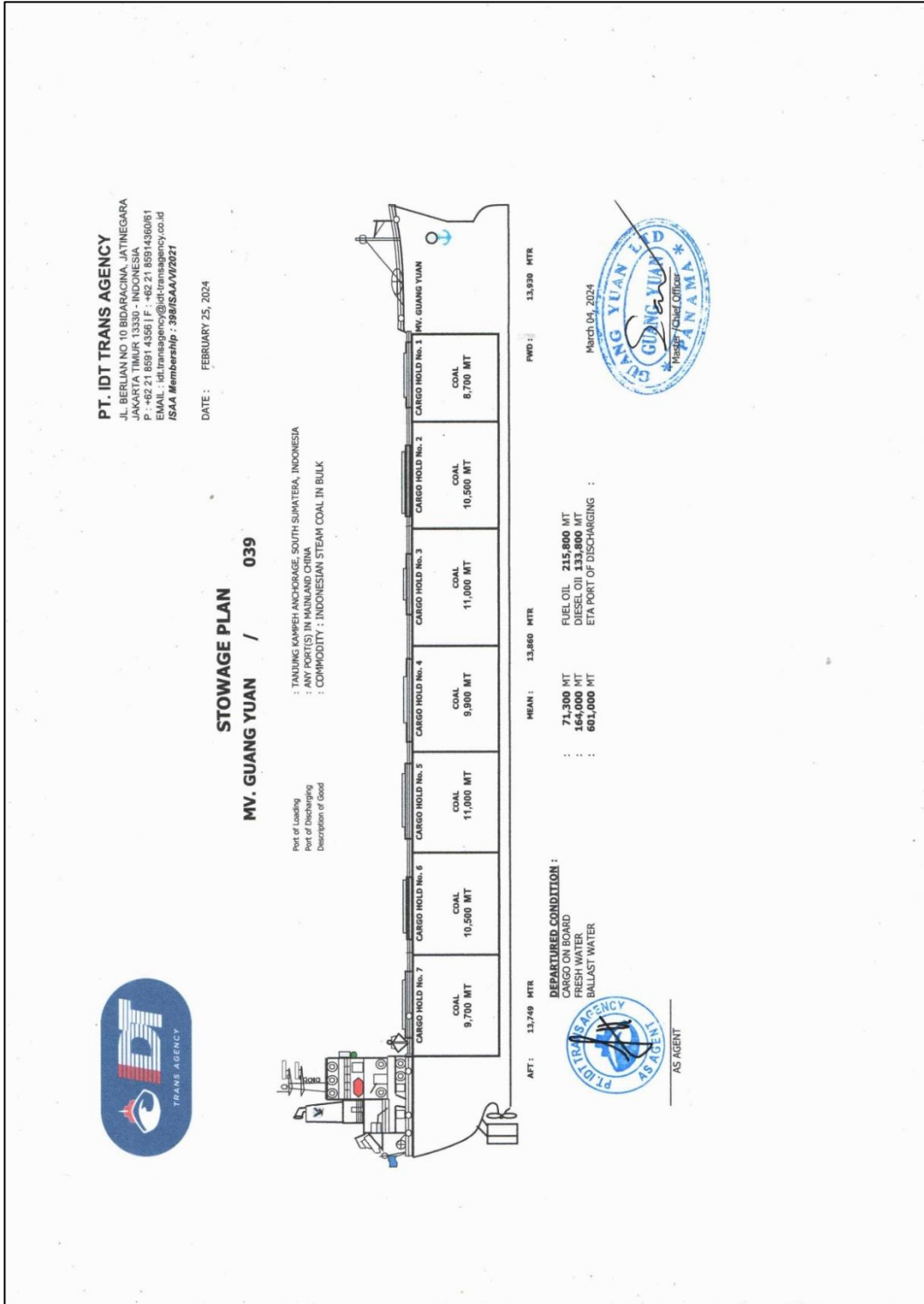
PORT OF DISCHARGE : ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA
 NAME OF MASTER : CAPT. WANG JIANGUO
 VOV : 039

B/I L NO.	SHIPPER'S	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEASUREMENTS
SBWP240201	PT SINARBARU WILAYAPERKASA JL. SUKADIT TRANSBARUK KAWASAN INDUSTRIAL BUKIT PEKANBARU, RIAU, INDONESIA	CONSIGNEE TO ORDER NOTIFY PARTY FUJIAN YUANSHI INDUSTRIA DEVELOPMENT CO. LTD. NO. 231, BANWANG ROAD, AOJIANG TOWN, LIANJIANG COUNTY, FUZHOU CITY, FUJIAN PROVINCE, CHINA	COMMODITY : INDOENSIAN STEAM COAL IN BULK CLEAN ON BOARD "FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY"	71,300 MT
TOTAL				71,300 MT

Head Office : Jl. Bukit 10, Pekanbaru, Indonesia
 Nomor 133 30 - Pekanbaru
 Phone : +62.21.8991.4356 Fax : +62.21.8991.4360 / +62.21.8991.4361
 Email : info@idtransagency.com

PT IDT TRANS AGENCY

Lampiran 13 *Stowage Plan* MV. Guang Yuan



Lampiran 14 Certificate Of Pratique MV. Guang Yuan

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia

Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SERTIFIKAT IZIN KARANTINA
CERTIFICATE OF PRATIQUE

BALAI KEKARANTINAAN KESIHATAN, PALEMBANG / POS PELABUHAN PENYEBERANGAN TANJUNG API-API
HEALTH QUARANTINE OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa
Hereby certify that

Nama Kapal <i>Name of Vessel</i>	: MV. GUANG YUAN		
Nomor Registrasi/IMO No. <i>Registration Number/IMO No</i>	: 9210571		
Bendera Kapal <i>Flag of Vessel</i>	: PANAMA	Berat(GT) <i>Gross tonnage</i>	: 38.366
Datang Dari Pelabuhan <i>Last Port</i>	: PU TIAN, CHINA	Tanggal <i>Date (dd-mm-yy)</i>	: 23 FEB 2024
Tiba Di Pelabuhan <i>Port Of Arrival</i>	: TANJUNG. KOMPETI		

Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberikan IZIN LEPAS KARANTINA
Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and has been granted FREE PRATIQUE

Mengalami Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya *) :
*Occurred with Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor *)*
Diberikan IZIN LEPAS TERBATAS KARANTINA
Has been granted RESTRICTED PRATIQUE
Dan harus dilakukan tindakan *) :
*And must be applied measures *)*

Diterbitkan di
Issued in : TANJUNG API API

Diterbitkan Tanggal
Issued on (dd-mm-yy) : 23 FEB 2024

Petugas BKK
Health Quarantine Officer : PIRTA ANNO

NIP : 199001501015031001

Jam
Time (hh.mm) : 14.00

BG4BGAJE8DB3CACDBCAAABDDCC

*1 Beri Penjelasan
Please specify

Tanda Tangan Petugas BKK dan Cap BKK
Signature and Health Quarantine Office's Stamp

sertifikat ini dihasilkan oleh proses komputasi. untuk konfirmasi keaslian dokumen, silahkan kunjungi website kami di alamat
this certificate is computer generated. to confirm the authenticity of this document, please visit our website at
https://sinkarkes.kemkes.go.id/welcome/check_document

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 15 Crew List MV. Guang Yuan

IMO CREW LIST												
<input checked="" type="checkbox"/> ARRIVAL			<input type="checkbox"/> DEPARTURE			PAGE NO.1						
1.1. Name of ship: GUANG YUAN				1.2. IMO No: 9218521				1.3. Call Sign: 3FNT8				
2. Port of Arrival / Departure		TANJUNG KAMPEH		3. Date of Arrival / -Departure:								
4. Flag State of Ship: PANAMA				5. Last Port of Call :				PUTIAN/CHINA				
6. No.	7. Family Name, Given Names	7.1 SEX	8. Rank or Rating	9. Nationality	10. Date and Place of Birth (yyyy/mm/dd)	11. Join date and place (yyyy/mm/dd)	12. No. of Passport wz expiry dates (yyyy/mm/dd)		13. No. of seamanbook wz expiry dates (yyyy/mm/dd)			
1	WANG JIANGUO 王建国	MALE	CAPT	CHINA	1976.02.13 HUBEI	2023.12.14 HUILAI	ED0189552	2028.04.25	A90380912	2028.10.26		
2	JIN SHENG 金胜	MALE	C/O	CHINA	1989.05.02 SHANDONG	2024.01.23 QINGDAO	EJ1599572	2030.11.02	A90200322	2027.02.25		
3	LIU JIANG 刘江	MALE	2/O	CHINA	1985.07.05 SHANDONG	2023.12.14 HUILAI	EJ5444958	2032.03.02	A90197462	2027.02.14		
4	WANG MINGYUAN 王明远	MALE	3/O	CHINA	1991.03.06 LIAONING	2023.10.11 DONGGUAN	EJ3504075	2032.09.15	A90070025	2025.12.08		
5	YANG TIANZE 杨天泽	MALE	C/E	CHINA	1989.02.28 JIANGSU	2023.09.13 HAIMEN	EJ3143395	2030.03.29	A90011083	2025.04.01		
6	NIE BAOGUANG 聂保光	MALE	2/E	CHINA	1981.06.23 SHANDONG	2023.09.13 HAIMEN	EJ1598919	2030.10.28	A90353367	2028.07.18		
7	ZHANG XINQI 张新琦	MALE	3/E	CHINA	1990.08.26 HENAN	2023.09.13 HAIMEN	EJ3390982	2032.05.22	A90394435	2028.12.20		
8	OUYANG HAN 欧阳韩	MALE	4/E	CHINA	2000.09.10 JIANGXI	2023.10.11 DONGGUAN	EJ2670755	2030.09.01	A90032989	2025.07.28		
9	SUN FUCHUN 孙福春	MALE	E/E	CHINA	1968.02.10 SHANGDONG	2023.10.11 DONGGUAN	EG2546142	2029.05.12	A90056460	2025.10.21		
10	LIU BISHENG 刘必胜	MALE	BOSUN	CHINA	1975.02.28 JIANGSU	2023.12.14 HUILAI	EF5779753	2029.02.28	A90020098	2025.05.22		
11	YANG ZHAOYONG 杨兆勇	MALE	FITTER	CHINA	1982.06.05 SHANDONG	2023.09.13 HAIMEN	EF5096945	2029.02.25	A90394436	2028.12.20		
12	HUANG AI 黄艾	MALE	AB	CHINA	1991.10.10 GUANGDONG	2024.01.23 QINGDAO	EJ5063861	2032.02.16	A90195662	2027.02.10		
13	GUO LI 郭利	MALE	AB	CHINA	1988.01.24 SHANGDONG	2023.10.11 DONGGUAN	EL3273602	2033.10.23	A90098436	2026.03.16		
14	HUO JUNWEI 霍军伟	MALE	AB	CHINA	1997.11.26 HENAN	2023.10.11 DONGGUAN	EH3772055	2029.09.10	A90394437	2028.12.20		
15	ZHANG AIMING 张爱明	MALE	NOI OILER	CHINA	1967.04.11 ANHUI	2023.09.13 HAIMEN	EK7784489	2033.08.28	A90276092	2027.10.28		
16	CHEN JITONG 陈吉同	MALE	M/M	CHINA	1991.12.03 SHANXI	2024.01.23 QINGDAO	EJ2933452	2032.11.09	A90271375	2027.10.17		
17	LIU ZHENGQIANG 刘政强	MALE	M/M	CHINA	1996.02.01 HEILONGJIANG	2023.10.11 DONGGUAN	EJ4273530	2032.03.21	A90194823	2027.02.08		
18	MENG ZHIXIANG 蒙志翔	MALE	M/M	CHINA	1991.10.23 GUANGXI	2023.10.11 DONGGUAN	EK8931100	2033.08.21	A90005910	2025.02.12		
19	MOU SONGLIN 牟松林	MALE	C/COOK	CHINA	1984.02.05 SHANDONG	2023.12.14 HUILAI	EJ3092974	2031.03.25	A90289630	2027.12.16		
20	FEI XIANG 费翔	MALE	D/C	CHINA	2004.10.14 HUNAN	2023.09.13 HAIMEN	EK9833534	2033.08.20	A90351113	2028.07.11		
21	LIU HENG 刘恒	MALE	D/C	CHINA	2002.12.12 GUANGDONG	2023.09.13 HAIMEN	EL0348263	2033.08.08	A90349410	2028.07.05		
22	SUN YINGHANG 孙迎航	MALE	WIPER	CHINA	1994.03.16 LIAONING	2023.10.11 DONGGUAN	EK5906976	2033.06.08	A90350401	2028.07.07		

14 Date and Signature by Master / Authorized Agent or officer
MASTER: WANG JIANGUO

Lampiran 16 Ship's Particulars MV. Guang Yuan

SHIP'S PARTICULARS

1. GENERAL		2. COMMUNICATION		SHIPS COLOUR			
SHIP'S NAME	GUANG YUAN	INM-C TLX No.	437174110	Hull Colour	Black		
TYPE OF SHIP	BULK CARRIER	V-SAT TEL No.	+86 21 3681 5851	Chimney Colour	Grey & Red		
IMO NUMBER	9218521	INM-FB150 FAX No.		Ex.Name			
FLAG	PANAMA	E-MAIL	guangyuan@diayuan.com	HAPPY CLIPPER			
PORT OF REGISTRY	PANAMA	3. PRINCIPAL DIMENSIONS		4. MAIN ENGINE			
CALL SIGN	3FNT8	L.O.A.	225.0 m	DU-SULZER TYPE: SULZER 7 RTA 48T			
OFFICIAL No.	53342-PEXT	L.B.P.	216.00 m	MCR:8380 KW (11307 BHP) @ 114.0 RPM			
MMSI No.	3717 41000	BREADTH	32.26 m	NCR 7557 KW (10265 BHP) @ 110.0 RPM			
NAVIGATION	OCEAN GOING	DEPTH (mid)	19.20 m	5. DIESEL GENERATOR			
CLASSIFICATION	NK 010662	MAX. HEIGHT	48.516 m	DAIHATSU - 3DK - 20 X 3 sets			
KEEL LAID	09-Oct-2000	LIGHT SHIP	9,832 MT	420 KW (517 BHP) @ 900 RPM			
LAUNCHED	14-Feb-2001	Bridge to Bow	196.47 m	ELEC POWER GENERATION = 380 KW EACH			
DELIVERED	30-Mar-2001	Bridge To Stern	28.53 m				
OWNER	Guang Yuan Ltd		COMPANY ID No. 6196158				
ADDRESS	Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Republic of the Marshall Islands MH 96960.						
OPERATOR	Dia Yuan International Shipping Co.,Ltd						
ADDRESS	Rm 1207,ICP North Tower, No.1168 Xingang East Road, HaizhuDistrict,Guangzhou,China						
BUILDER	Sumitomo Heavy Industries Limited, Japan	Hull No. S-1276					
P & I CLUB	The West of England						
HULL	PICC Property & Casualty Company Limited						
6. PROPELLER			7. HATCH COVER				
4 Blades, soild type skewed; DIA:6,200mm; Fixed Pitch: 4,094mm (at 0-7R)			WEATHER-TIGHT TWO PANELS SIDE				
8. TONNAGE		GROSS	NET	ID NO.			
INTERNATIONAL		38,366	24,622				
SUEZ CANAL		39,909.17	36,665.45	No. 1HO-0068TS			
PANAMA CANAL		126,998	31,731	No.6000777			
9. LOAD LINE		DARFT (m)	D-W.T. (MT)	DISPL. (MT)	Freeboard (mm)	TPC (MT)	
TROPICAL FRESH WATER (TF)		14.477	75,260	85,092	4.769		
FRESH WATER (F)		14.188	73,406	83,238	5.058		
TROPICAL (T)		14.160	75,304	85,136	5.086		
SUMMER (S)		13.871	73,414	83,246	5.375	65.4	
WINTER (W & WNA))		13.582	71,523	81,355	5.664		
10. CARGO HOLDS				Capacity			
C.H.	TANK TOP (LXB (m))	Hold Dimension (LxWxH (m))	HATCH SIZE (LXB (m))	TANK TOP STRENGTH	GRAIN (m ³)		
					TOTAL	HOLD	HATCH
1			16.29 x 13.36	28,534 mt/m2	11256.3	11,031.3	225.0
2			16.29 x 15.03	15,067 mt/m2	12817.1	12,621.9	195.2
3			16.29 x 15.03	26,802 mt/m2	13270.2	13,086.7	183.5
4			16.29 x 15.03	15,067 mt/m2	12118.9	11,935.4	183.5
5			16.29 x 15.03	26,802 mt/m2	13272.2	13,088.7	183.5
6			16.29 x 15.03	15,067 mt/m2	12799.5	12,616.0	183.5
7			16.29 x 15.03	26,802 mt/m2	11764.2	11,580.7	183.5
GRAND TOTAL					87,298.4	85,960.7	1337.7
11. PROPULSION				SPEED (KNOTS)		SPEED (KNOTS)	
ENGINE ORDER	RPM	FULL LOAD	BALLAS	ENGINE ORDER	RPM	FULL LOAD	BALLAST
NAV.FULL AHEAD	95	/	/	DEAD SLOW	35		
FULL AHEAD	80	10.6	11.8	SLOW ASTERN	48		
HALF AHEAD	67	8.6	10.1	HALF ASTERN	67		
SLOW AHEAD	48	6.2	7.4	FULL ASTERN	80		
DEAD SLOW	35	4.5	5.4	EMERG. ASTERN	/		
12. TANK CAPACITY 100% (m ³)							
F.O.T	2067.0	L.S.G.O.	533.0	F.W	177.7	D.W	118.3
B.W.T	20,422.4	No.4	12,137.9				
13. CARGO GEAR							
0.9 Tonx3.0mR RO.HOSE& SUEZ BOAT HANDLING				4.0 TON x 6.5mR CRANE FOR PROVISION &ENGINE PARTS x			
14. LAST DRYDOCK APR-2021 @guangzhou,China;							

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Barlian Rhenando Firdausi
2. NIT : 582111338254 K
3. Tempat/tanggal lahir : Tulungagung, 19 September 2000
4. Jenis kelamin : Laki-laki
5. Agama : Islam
6. Alamat : RT 04 RW 01 Dsn. Boyolangu, Ds. Boyolangu,
Kec. Boyolangu, Kab Tulungagung, Jawa Timur-
66235
7. Nama orang tua
 - a. Ayah : Ahmad Khotib
 - b. Ibu : Lely Agus Darwanti
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN 1 Boyolangu : 2007-2013
 - b. SMP 1 Tulungagung : 2013-2016
 - c. SMA 1 Kedungwaru : 2016-2019
 - d. PIP Semarang : 2021-2025
9. Pengalaman PRADA

Perusahaan	: PT IDT Trans Agency Cabang Palembang
Divisi / Bagian	: Agent On Board