

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**OPTIMALISASI WAKTU TUNGGU KEGIATAN  
BONGKAR MUAT BATUBARA KE KAPAL DI PT  
ANDHINI SAMUDERA JAYA CABANG BUNATI**

Oleh :

**MUHAMMAD SYFAA USSALAM**

**NRP: 18.9728/K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**OPTIMALISASI WAKTU TUNGGU KEGIATAN  
BONGKAR MUAT BATUBARA KE KAPAL DI PT  
ANDHINI SAMUDERA JAYA CABANG BUNATI**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**MUHAMMAD SYFAA USSALAM**

**NRP: 18.9728/K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**Nama** : Muhammad Syfaa Ussalam  
**NRP** : 18.9728/K  
**Program Pendidikan** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : Optimalisasi Waktu Tunggu Kegiatan Bongkar Muat  
Batubara Ke Kapal Di PT Andhini Samudera Jaya  
Cabang Bunati

Jakarta, Juli 2022

**Pembimbing I**

**Bagaskoro, S.Kom., MM**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19590927 198003 1 002

**Pembimbing II**

**Dr. R. R. Retno Sawitri W., S.Si.T., M.M.Tr**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19820306 200502 2 001

**Mengetahui**

**Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PENGESAHAN SKRIPSI**

**Nama** : Muhammad Syfaa Ussalam  
**NRP** : 18.9728/K  
**Program Pendidikan** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : Optimalisasi Waktu Tunggu Kegiatan Bongkar Muat  
Batubara Ke Kapal Di PT Andhini Samudera Jaya  
Cabang Bunati

Jakarta, Juli 2022

Ketua

**Roma Dormawaty, S.SiT., M.M**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19790413 200212 2 001

Anggota

**Evi Kusumawati, M.M.Tr**

Anggota

**Bagaskoro, S.Kom., MM**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19590927 198003 1 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

**Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831227 200812 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2022.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Perusahaan Pelayaran dan di Pelabuhan. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah :

### **“OPTIMALISASI WAKTU TUNGGU KEGIATAN BONGKAR MUAT BATUBARA KE KAPAL DI PT ANDHINI SAMUDERA JAYA CABANG BUNATI”**

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada Yang terhormat:

1. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar selaku Ketua STIP Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T, M.M.Tr selaku Ketua Jurusan KALK .
3. Ibu Sari Kusumaningrum, M.HUM selaku Sekertasis Jurusan KALK .
4. Bapak Bagaskoro, S.Kom., MM Selaku selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Ibu Dr. R.R. Retno Sawitri W., S.Si.T., M.M.Tr Selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

7. Seluruh keluarga tercinta, Ayah saya (Mokhamad Misbah), Ibu saya tercinta (Sri Sulistyowati), dan adikku tersayang (Nailla dan Zhuredha), terutama kedua orangtua saya yang telah membesarkan dengan penuh cinta dan kasih sayang, serta selalu menjadi penyemangat dan inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, materi dan motivasi selama menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Untuk seluruh staff dan karyawan PT Andhini Samudera Jaya Cabang Bunati (Pak Jaliansyah, Bang Febri, Bang Rizal, Bang Gilang, Bang Evan, dan Mario) yang telah banyak memberikan Ilmu yang sangat berharga bagi Penulis selama melaksanakan Praktek Darat.
9. Seluruh rekan angkatan LXI yang selalu kompak dan solid di dalam maupun di luar asrama, seluruh senior yang telah banyak membimbing penulis selama menempuh pendidikan di STIP Jakarta serta tidak lupa adik-adik junior angkatan 62, 63 dan 64 yang selalu membantu peneliti dalam berbagai hal.
10. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu dan mendukung penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, Juli 2022

Penulis

**MUHAMMAD SYFAA USSALAM**

**NRP. 18.9728/K**

# DAFTAR ISI

	Halaman
<b>SAMPUL DALAM</b> .....	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI</b> .....	<b>ii</b>
<b>TANDA TANGAN PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR BAGAN</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	4
C. Batasan Masalah .....	5
D. Rumusan Masalah.....	5
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	5
F. Sistematika Penulisan .....	6
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka.....	8
B. Kerangka Pemikiran.....	25
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	28
B. Metodologi Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data .....	29
C. Subjek Penelitian .....	32
D. Teknik Analisis Data.....	33
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	35
B. Analisis Data .....	43
C. Alternatif Pemecahan Masalah.....	48

D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah .....	48
E. Pemecahan Masalah.....	51

**BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

A. Kesimpulan.....	53
B. Saran .....	54

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Gambar Proses Pemuatan Batubara .....	12
Gambar 3.1	Gambar Struktur Organisasi Perusahaan.....	29
Gambar 3.2	Gambar Kegiatan Bongkar Muat.....	31
Gambar 3.3	Gambar Diagram <i>Fishbone</i> .....	34
Gambar 4.1	Gambar Kerusakan <i>Bearing Floating Crane</i> .....	41
Gambar 4.2	Gambar Perbandingan Pemasukan Muatan.....	42
Gambar 4.3	Gambar Diagram <i>Fishbone</i> .....	43

## DAFTAR TABEL

<b>TABEL</b>	<b>KETERANGAN</b>	<b>HALAMAN</b>
<b>TABEL 4.1</b>	Tabel Jumlah Kegiatan Pemuatan.....	37
<b>TABEL 4.2</b>	Tabel Jumlah <i>Floating Crane</i> dan <i>Conveyor</i> .....	39
<b>TABEL 4.3</b>	Tabel Kerusakan Peralatan Bongkar Muat.....	40

# DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran.....	26

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1** Tanda Daftar Perusahaan
- Lampiran 2** Gambar Kegiatan Pemuatan Batubara Dari Tongkang Ke Kapal Besar
- Lampiran 3** *Statement Of Fact*
- Lampiran 4** Sumber-Sumber Kepustakaan

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG MASALAH**

Peranan dunia pelayaran sangatlah penting dalam menopang kehidupan sosial ekonomi bagi bangsa Indonesia yang merupakan negara maritim. Secara geografis Indonesia terletak diantara dua samudera yaitu Samudra Pasifik dan Samudra Hindia yang menghubungkan Antar benua Asia dan benua Australia. 2/3 luas wilayah Indonesia merupakan laut. Sektor maritim seharusnya dapat dikembangkan sebaik mungkin mengingat keuntungan dari letak yang strategis serta kekayaan sumber daya alam yang dimiliki negara Indonesia. Bentuk wilayah yang berbentuk kepulauan mendorong Indonesia menjadi salah satu penggerak pertumbuhan perekonomian dalam bidang sektor perdagangan. Luasnya jaringan perdagangan antar negara (ekspor-impor) merupakan imbas dari perkembangan dunia industri yang berjalan sangat pesat. Kegiatan pengangkutan barang tentunya menjadi salah satu faktor utama dalam hubungan bisnis perdagangan internasional. Hal yang harus diperhatikan dalam proses pengangkutan komoditas perdagangan internasional adalah pendistribusian yang efektif secara biaya dan efisien secara waktu. Melihat dari peluang yang ada, Indonesia memiliki peluang yang besar untuk berkembang di dunia kemaritiman.

Salah satu komoditas ekspor terbesar negara Indonesia adalah batubara, dimana Indonesia merupakan salah satu negara pengekspor batubara terbesar di dunia dengan jumlah 563 juta ton selama tahun 2020. Menurut Achmad Prijono,dkk (1992): Batubara adalah bahan bakar hydro-karbon padat yang terbentuk dari tumbuh tumbuhan dalam lingkungan bebas oksigen dan terkena pengaruh temperatur serta tekanan yang berlangsung sangat lama. Batubara merupakan salah satu bahan fosil yang digunakan sebagai bahan bakar pembangkit listrik.

Industri pertambangan khususnya batubara di Indonesia memiliki peran penting bagi negara khususnya sebagai sumber penerimaan negara yang mampu mendukung pertumbuhan ekonomi negara. Salah satu daerah di Indonesia yang menjadi daerah penghasil batubara adalah Pulau Laut, Kalimantan Selatan. Hasil penambangan batubara di daerah Kalimantan Selatan lebih banyak di ekspor ke luar negeri. Moda transportasi yang dipilih sebagai sarana pengangkut batubara adalah moda transportasi laut yang dapat memuat muatan dalam jumlah besar. Kapal laut memiliki banyak jenis dan kegunaannya, salah satu jenis kapal laut adalah kapal curah (*bulk carrier*). Kapal curah adalah jenis kapal yang dapat mengangkut semua jenis muatan yang tidak dibungkus atau dikemas, muatan yang berbentuk biji-bijian dimana muatan tersebut ketika di kapal hanya dipisahkan oleh ruang muat. Pemuatan batubara dapat dilakukan di *jetty* maupun di *loading point* yang dilakukan dengan sistem *transshipment*. Menurut KBBI arti dari kata *transshipment* adalah pemindahan muatan. Pemindahan muatan yang dimaksud adalah pemindahan muatan batubara dari kapal tongkang ke kapal besar yang disebabkan oleh kedalaman laut serta alur sungai yang terlalu dangkal untuk berlabuh kapal besar. Hal inilah yang mendorong pelaksanaan pemuatan batubara di Bunati dilakukan secara *ship to ship* di *loading point* yang memiliki *draught* yang cukup untuk kapal *panamax* hingga *capsize*. Sistem kerja *transshipment* yaitu memuat batubara dari *jetty* ke tongkang kemudian tongkang ditarik menggunakan *tug boat* menuju kapal besar. Setelah sandar di kapal besar dilakukan kegiatan *ship to ship* dari tongkang ke kapal menggunakan peralatan B/M baik *Floating Crane*, *Conveyor*, maupun menggunakan *crane* kapal. *Floating crane* merupakan peralatan bongkar muat yang terapung di laut dan dibagi menjadi dua jenis yaitu *floating crane* jenis *conveyor* dan jenis *grab*. Pemuatan batubara di distribusikan baik antar pulau di Indonesia maupun ke manca negara.

Kegiatan pemuatan batubara dapat dilaksanakan apabila ruang muat (palka kapal), muatan (batubara) dan alat untuk memuat (*floating crane*) sudah siap untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat. Setelah kapal berlabuh di *loading point* kapten akan mengirimkan NOR (*Notice of Readiness*) ke *all charter party* yang mengisyaratkan bahwa kapal telah siap untuk melaksanakan kegiatan bongkar/muat. Apabila kapten telah menerbitkan NOR (*Notice of Readiness*) maka kapal harus segera dimuat, keterlambatan pelaksanaan pemuatan batubara sangat merugikan

pihak kapal karena ini berkaitan dengan biaya labuh kapal. Pihak *shipper* meminta *turning time* selama 12 jam untuk menyiapkan muatan serta rencana penyandaran *Floating Crane* ke kapal besar, namun pihak *charter* menolak karena waktu 12 jam terlalu lama untuk sekedar persiapan sandar tongkang dan *Floating Crane*. Dalam kegiatan bongkar muat batubara ada *laytime* yaitu waktu yang direncanakan kapan kapal memasuki dan meninggalkan pelabuhan yang disepakati oleh pemilik kapal dan penyewa kapal. *Laytime* akan dimulai ketika kapal sudah sampai di pelabuhan, kapten telah menerbitkan *Notice of Readiness*, dan *Notice of Readiness* diterima oleh pencharter. Akan tetapi jumlah kapal yang datang dan akan memuat batubara dengan jumlah peralatan bongkar muat yang tersedia tidak sebanding. Hal ini menyebabkan terjadinya *waiting time*, sehingga pelaksanaan pemuatan batubara ke kapal besar berjalan tidak efektif karena terlalu banyak waktu yang terbuang. *Waiting time* sendiri dapat diartikan sebagai waktu tunggu yang dikeluarkan kapal untuk melakukan kegiatan di daerah perairan pelabuhan, dengan tujuan untuk mendapatkan pelayanan jasa guna melaksanakan kegiatan bongkar maupun muat. Sebagai contoh misal kapal sudah labuh di *loading point* pukul 01.36 LT. Namun kegiatan bongkar muat baru bisa dilakukan pukul 19.50 LT maka terjadi *waiting time* selama 18 jam 14 menit. Jadi *waiting time* selama 18 jam 14 menit dapat dikatakan sebagai waktu yang terbuang atau tidak efektif dalam proses pemuatan batubara. Koordinasi yang baik antara Perusahaan Bongkar Muat (PBM), *shipper*, perusahaan keagenan serta pihak kapal sangatlah penting demi menunjang kelancaran kegiatan bongkar muat batubara. Pemadatan muatan juga merupakan faktor yang penting dalam pemuatan batubara, karena hal ini berkaitan dengan stabilitas dan keselamatan kapal selama pengiriman muatan.

PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa keagenan kapal. Menurut PM No. 65 Tahun 2019 Usaha keagenan kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau perusahaan kapal laut nasional selama berada di Indonesia. Kegiatan bongkar muat di kapal yang di ageni oleh PT Andhini Samudera Jaya tidak lain bertujuan untuk meningkatkan kelancaran pelaksanaan pemuatan batubara serta menunjang kebutuhan kapal yang di ageni. Namun menurut pengamatan penulis, kegiatan pemuatan batubara tidak berjalan dengan efektif. Hal ini dapat dicerminkan dari kegiatan pemuatan batubara yang hampir tidak pernah *on*

*arrival*. Kapal harus menunggu kesiapan peralatan bongkar muat untuk sandar ke kapal besar untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat. Salah satu faktor yang menyebabkan *waiting schedule for loading* adalah peralatan bongkar muat masih menyelesaikan pemuatan batubara di kapal lain. Menunggu muatan untuk dimuat juga salah satu faktor yang menyebabkan pemuatan batubara berjalan tidak efektif. Hal ini disebabkan oleh jarak antara *jetty* dengan *loading point* yang cukup jauh (30 mil) serta jumlah *tug & barge* yang tidak sebanding dengan jumlah kapal yang dilayani pihak *shipper*. Dalam proses pemuatan batubara juga tidak jarang terjadi kerusakan baik *main equipment* maupun *auxiliary equipment*, seperti putusnya tali *wire*. Hal ini juga menjadi salah satu faktor penghambat dalam pemuatan batubara ke kapal besar. Seiring berjalannya waktu, penyedia jasa pelayanan kapal semakin berkembang dan bersaing untuk memberikan pelayanan yang efektif dan efisien serta memuaskan bagi pengguna jasa. Baik untuk pengguna jasa domestik maupun manca negara.

Dari latar belakang yang telah dipaparkan, peneliti menemukan beberapa masalah dalam kegiatan pemuatan batubara, oleh karena itu peneliti memilih judul:

**”OPTIMALISASI WAKTU TUNGGU KEGIATAN BONGKAR MUAT BATUBARA KE KAPAL DI PT ANDHINI SAMUDERA JAYA CABANG BUNATI”**

**B. IDENTIFIKASI MASALAH**

1. Lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara.
2. Sering terjadinya kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara.
3. Jauhnya jarak antara *jetty* dengan *loading point* sehingga menyebabkan terjadinya keterlambatan penyandaran tongkang ke kapal besar.
4. Jumlah *Floating Crane & Conveyor* yang tidak sebanding dengan jumlah kapal yang datang untuk memuat batubara.
5. Armada *tug&barge* yang disediakan pihak *shipper* tidak sebanding dengan jumlah kapal yang dilayani.
6. Pemadatan muatan yang kurang optimal.

### **C. BATASAN MASALAH**

Karena keterbatasan waktu serta biaya dalam melaksanakan penelitian maka diperlukan suatu pembatasan masalah agar materi yang dibahas tidak meluas, pada penelitian ini peneliti membatasi pada:

1. Lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara.
2. Sering terjadinya kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara.

### **D. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan uraian yang telah di paparkan dalam latar belakang sebelumnya peneliti merumuskan permasalahan antara lain:

1. Apa saja faktor yang menyebabkan lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara?
2. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah atau mengatasi kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara?

### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

#### 1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penyebab lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara.
- b. Untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah atau mengatasi kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara.

#### 2. Manfaat Penelitian

##### a. Secara Teoritis

Menambah wawasan serta pengetahuan bagi penulis serta pembaca terkait pentingnya pelayanan jasa yang efektif serta efisien bagi pengguna jasa. Terutama pengguna jasa bongkar muat.

##### b. Secara Praktis

Dengan penelitian ini, adanya sumbangan pemikiran dari penulis dapat digunakan sebagai masukan untuk kelancaran proses pemuatan batubara di bunati *loading point*.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI**

Penulisan skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab, dimana bab 1 (satu) dengan bab-bab yang lain saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan sebagai bahan referensi oleh penulis serta didukung dengan lampiran-lampiran, selanjutnya untuk memudahkan pemahaman terkait apa yang akan peneliti jelaskan dalam skripsi ini, sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah dalam penulisan skripsi, uraian alasan penulis memilih judul tersebut, tujuan serta kegunaan penelitian, perumusan masalah, pembatasan masalah dan sistematika penulisan.

### **BAB II : LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini peneliti menguraikan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka ilmu pengetahuan pendukung lainnya serta menjelaskan teori-teori yang *relevan* dengan masalah yang diteliti, kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Mengenai metode penelitian, penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian dilakukan, metode pendekatan dan tehnik pengumpulan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

#### **BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini, penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan pemecahan masalah untuk mendapatkan hasil yang optimal.

#### **BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini berisi tentang kesimpulan yang berisi jawaban yang telah dibuat berdasarkan hasil dari analisis dan pembahasan serta saran-saran yang berguna untuk kegiatan bongkar muat di Bunati *loading point*.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Berikut ini akan diuraikan beberapa teori yang menjadi landasan dasar dari penulisan skripsi ini, yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

##### **1. Waktu Tunggu**

Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time*) merupakan jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan. Survei *Waiting Time* kapal dilakukan dengan mencatat kegiatan kapal mulai dari kapal datang (labuh), melakukan permohonan tambat, dan mulai bergerak ke tempat tambat sampai kapal mulai tambat (ikat tali pertama), **Munah et.al (2018:4)**

Jadi dapat disimpulkan bahwa *waiting time* adalah waktu tunggu yang dikeluarkan kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di pelabuhan atau dermaga, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu pelabuhan. Sebagai contoh misal kapal sudah labuh di *loading point* pukul 01.36 LT. Namun kegiatan bongkar muat baru bisa dilakukan pukul 19.50 LT maka terjadi *waiting time* selama 18 jam 14 menit. Jadi *waiting time* selama 18 jam 14 menit dapat dikatakan sebagai waktu yang terbuang atau non produktif dalam proses pemuatan batubara di Bunati *loading point*.

##### **2. Bongkar Muat**

Menurut peraturan perundang - undangan yang berlaku yaitu Peraturan Menteri Perhubungan nomor 152 tahun 2016 tentang Usaha Bongkar Muat pasal 1.6, bongkar muat adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang

bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring, cargodoring* dan *receiving/delivery*.

Dalam bukunya yang berjudul “Kapal dan Muatannya” ( 1999 : 70 ) Istopo mendefinisikan bongkar muat merupakan penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas kapal atau sebaliknya, memindahkan muatan dari atas kapal ke pelabuhan tujuan.

Menurut **F.D.C Sudjatmiko ( 2007 : 264 )** bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di atas kapal itu sendiri.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 tahun 2016 tentang Usaha Bongkar Muat pasal 2.2 dimana sebutkan bahwa kegiatan usaha bongkar muat dilakukan oleh pelaksana kegiatan bongkar muat yang terdiri atas :

- a. Perusahaan pelayaran
- b. Perusahaan angkutan laut nasional
- c. Badan usaha pelabuhan yang telah melakukan konsesi

Kotabaru merupakan salah satu kota pemilik tambang batubara terbesar di Indonesia memiliki arus kegiatan pengiriman batubara yang tinggi. Batubara diangkut melalui kapal menuju PLTU didalam negeri atau juga di ekspor ke luar negeri. Dengan tingginya arus kegiatan pengiriman batubara maka diperlukan kegiatan bongkar muat batubara ke kapal yang lancar agar semua pihak terkait diuntungkan dari adanya kegiatan tersebut.

### 3. Batubara

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, batubara adalah arang yang diambil dari dalam tanah, berasal dari tumbuhan darat, tumbuhan air, dan sebagainya yang telah menjadi batu. (<https://kbbi.web.id/batu%20bara> (04 Januari 2022 Jam 19.29)

Selain itu ada juga pengertian batubara menurut para ahli seperti:

- a. **Kent.A.J (1993)** berpendapat batubara merupakan suatu jenis mineral yang tersusun atas karbon, hidrogen, oksigen, nitrogen, sulfur, dan

senyawa- senyawa mineral. Oleh karena itulah batubara digunakan sebagai sumber energi alternatif untuk menghasilkan listrik.

- b. **Achmad Prijono,dkk (1992)** mengemukakan batubara adalah bahan bakar hydro-karbon padat yang terbentuk dari tumbuh tumbuhan dalam lingkungan bebas oksigen dan terkena pengaruh temperatur serta tekanan yang berlangsung sangat lama.

Berdasarkan ISO 11760:2005 klasifikasi batubara berdasarkan nilai yang diperoleh dari pengujian reflektansi vitrinit, bahkan hingga peringkat lignit.

ISO mengklasifikasikan batubara berdasarkan peringkat. Penentuan peringkat ini menggunakan vitrinit (Rv) dari hasil analisis petrografi batubara.

Batubara menurut ISO dibagi menjadi:

- 1) Batubara Peringkat Rendah (*Low Rank Coal*)

Batubara peringkat rendah adalah batubara jenis lignit dan sub-bituminus yang mempunyai Rv lebih kecil sama dengan 0,5%. Batubara peringkat rendah ini mempunyai ciri fisik berwarna cokelat kusam atau sering juga disebut sebagai batubara cokelat (*brown coal*). Batubara jenis ini mempunyai porositas yang tinggi, mudah hancur, reaktivitas tinggi dan mudah terbakar.

- 2) Batubara Peringkat Menengah (*Medium Rank Coal*)

Batubara peringkat menengah adalah batubara jenis bituminus yang mempunyai Rv 0,5 hingga 0,2. Batubara jenis ini mempunyai ciri warna hitam mengkilat atau sering juga disebut *black coal*. Bila dibandingkan dengan batubara peringkat rendah, batubara jenis ini mempunyai reaktivitas yang lebih rendah. Selain itu, batubara jenis ini memiliki porositas yang rendah, tetapi tidak mudah menyerap air.

- 3) Batubara Peringkat Tinggi (*High Rank Coal*)

Batubara peringkat tinggi adalah batubara jenis antrasit yang mempunyai Rv 2,0 hingga 6,0. Batubara jenis ini berwarna hitam mengkilat sampai keperakan. Ketahanannya terhadap cuaca paling tinggi dan tidak mudah hancur apabila terjadi perubahan cuaca. Reaktivitasnya paling rendah dibandingkan dengan batubara peringkat rendah dan peringkat menengah sehingga tidak mudah terbakar. Kadar air batubara jenis ini paling rendah dan sebaliknya kadar karbon lebih tinggi dari dua jenis batubara sebelumnya.

#### 4. Kegiatan *Transshipment*

Menurut Kamus Istilah Perhubungan ( 2006 : 315 ) *transshipment* adalah pekerjaan memindahkan muatan dari satu kapal ke kapal lain dengan maksud agar kapal lain itu melanjutkan pengangkutan muatan tersebut ke pelabuhan akhir. Pemindahan dapat dilakukan langsung (*ship to ship*), dari perahu atau tongkang ke kapal atau sebaliknya dan dapat juga dilakukan di tempat penimbunan dan gudang di darat, setelah muatan tersebut dibongkar dari kapal dan disimpan sementara di gudang dan terminal penimbunan.

Menurut **Dimiyati dan Dimiyati (1999: 108)** *transshipment* adalah suatu model transportasi yang memungkinkan dilakukannya pengiriman barang secara tidak langsung dimana barang dari suatu sumber dapat berada pada sumber lain atau tujuan lain sebelum mencapai tujuan akhirnya.

Sedangkan menurut **Rusman Hoesien & Daniel Manuputty ( 2009 : 479 )** *Transship* adalah memindahkan muatan ke kapal lain; --ed cargo, muatan lanjutan.

Untuk proses pemindahan batubara dari tongkang ke kapal besar untuk kapal *gearless* menggunakan *crane* yang ada di kapal sehingga harus menyiapkan buruh yang bekerja diatas kapal dan dikoordinasi oleh perusahaan bongkar muat (Salim, 1993).

Kegiatan bongkar muat disetiap pelabuhan biasanya dilakukan di terminal atau dermaga ke kapal, dalam hal ini pemuatan batubara biasanya dilakukan di *jetty* yang berada di dermaga. Namun kegiatan pemuatan batubara di Bunati tidak dapat di lakukan di dermaga atau *jetty* karena alur sungai serta *draught* sungai yang menjadi akses menuju *jetty* tidak begitu dalam sehingga tidak memungkinkan kapal - kapal yang bertonase besar untuk masuk ke dalam area pelabuhan. Oleh karena itu zona *Ship to Ship* Muara Bunati menjadi tempat dalam pemuatan batubara menggunakan *floating crane*. Penjelasan proses pemuatan batubara dengan menggunakan *floating crane* sebagai berikut:

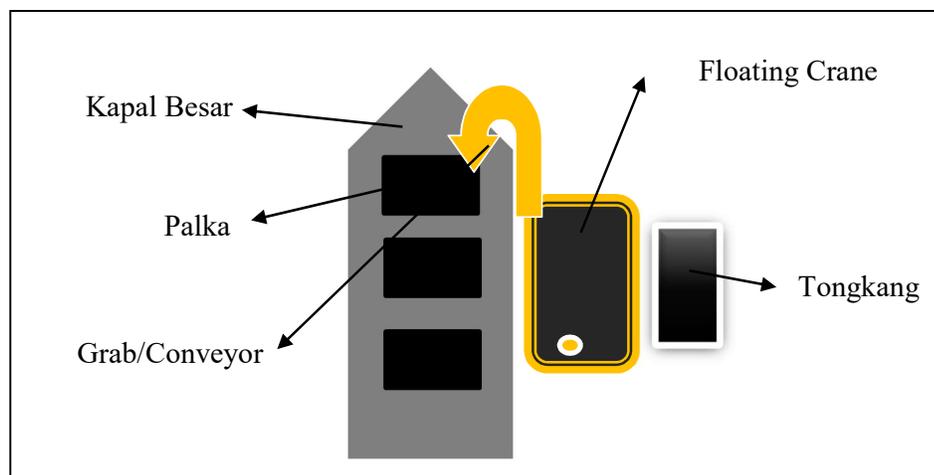
- a. Kapal melakukan labuh jangkar di *loading point* Muara Bunati, Kalimantan Selatan.
- b. Setelah kapal labuh jangkar dilakukannya penandatanganan pada NOR (*Notice Of Readiness*) yang telah dikirim ke *all charter party*.

- c. Salah satu dari pihak Perusahaan Bongkar Muat yang diwakili oleh (*foreman*) naik ke atas kapal yang akan dimuat.
- d. *Foreman* berkoordinasi dengan *Chief Officer* untuk melakukan penyandaran *floating crane* di sisi kapal.
- e. Penyandaran dilakukan dengan pemasangan tali pertama (*first line*) di *bolder* kapal paling depan.
- f. Melakukan proses pemasangan tali pengaman untuk penyandaran (*mooring activity*) dan *floating crane* sudah berada di posisi pertama palka yang akan dimuat (*loading*).
- g. Penyandaran tongkang (*barge*) disisi *floating crane*.
- h. Dilakukannya pemuatan batubara dengan menggunakan *grab*.
- i. *Grab* pada *floating crane* mengangkat muatan batubara dari tongkang yang telah sandar di sisi kanan *floating crane* yang kemudian diarahkan kedalam palka yang akan dimuat sampai penuh terisi penuh disetiap palka yang akan dimuat.
- j. Sebelum kapal selesai melakukan kegiatan pemuatan harus dilakukan kegiatan pemerataan pemuatan (*trimming*) dengan maksud agar kapal tetap terjaga stabilitasnya dan menghindari palka dari *broken space*.
- k. Kegiatan *trimming* menggunakan *bulldozer* yang dikirim dari *floating crane* menuju palka yang akan dimuat.

Secara ringkas kegiatan pemuatan batubara secara *ship to ship* digambarkan melalui gambar berikut:

**Gambar 2.1.**

**Proses kegiatan pemuatan batubara secara *ship to ship*.**



## 5. Kapal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya).

**Suranto (2004 : 7)** mendefinisikan kapal menurut peraturan pemerintah nomor 82 tahun 1999, yaitu : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang di gerakan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukun dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah.

Didalam dalam Undang – Undang Pelayaran Nomor 17 tahun 2008 menyatakan kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energy lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah.

Kapal niaga terdiri dari beberapa jenis berikut.

- a. Kapal barang (*Cargo Vessel*), sering juga disebut Kapal Konvensional Berdasarkan jenis muatannya, kapal barang (*cargo vessel*) dapat dibedakan menjadi tujuh jenis, yaitu :

- 1) *General Cargo Carrier*, untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*) yaitu muatan yang terdiri dari bermacam-macam barang dalam bentuk potongan maupun yang dibungkus, dalam peti, keranjang, dan lain-lain. Muatan tersebut dikapalkan oleh banyak pengirim (*shipper*) dan ditujukan kepada banyak penerima (*consignee*) di beberapa pelabuhan tujuan.

Kapal ini biasanya dibangun dalam beberapa palka (*holds, hatches*) dan beberapa lantai geladak (*deck*) sehingga pengaturan tempat muatan dalam ruangan kapal (*compartement*) menjadi mudah, tidak bertumpuk, dan tidak sulit dalam membongkarnya serta terhindar dari kerusakan karena kontaminasi oleh muatan lain.

- 2) *Bulk Cargo Carrier*, untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Bentuk muatan biasanya berbutir-butir (*grain cargo*), seperti beras, gandum, biji besi, batubara, dan sebagainya. Biasanya ruang kapal tidak dibagi dalam geladak-geladak. Hal ini berbeda dengan *general cargo carrier* yang dibagi dalam geladak-geladak sehingga muatan tidak ditumpuk dalam *tier* (susunan) yang menyebabkan kerusakan ditumpukan paling bawah.
- 3) Kapal Tanker, untuk mengangkut muatan cair. Karena muatan cair bisa bebas bergerak ke belakang/depan, kiri/kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi dalam beberapa *compartment* vertikal yang terdiri dari tangki-tangki dan sekat-sekat vertikal. Selain aman untuk stabilitas, kekuatan tekanan juga dipecah-pecah menjadi kecil sehingga memerlukan banyak pipa dan perlengkapan pompa.

Biasanya mesin dan bangunan kamar-kamar bridge/wheelhouse berada di belakang sehingga dapat mencegah melebarnya kebakaran dan ruangan muatan menjadi besar. Dari kapal-kapal tanker ada yang ukuran besar, misalnya VLCC (Very Large Crude Carrier) yang berukuran 160.000 – 300.000 DWT dan ada juga ULCC (Ultra Large Crude Carrier) yang berkapasitas lebih dari 300.000 DWT.

- 4) *Combination Carrier*, kombinasi kapal tanker dan *dry bulk*, dengan tujuan bila *return cargo* tidak ada maka bisa dimuati *dry bulk cargoes*, misalnya :
  - a) Kapal O/O (*Ore or Oil*)
  - b) Kapal OBO (*Ore, Bulk or Oil*). Untuk memenuhi ketentuan IMO tentang pencegahan polusi maka kapal tanker harus mempunyai *double skin*.
- 5) *Offshore Supply Ship*, untuk mengangkut bahan/peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan. Pengeboran minyak di tengah laut, juga termasuk melaksanakan tugas penundaan,

pemadam kebakaran, dan sebagai *sludge tank* (membuang minyak bekas/kotor).

- 6) *Special Design Ship*, kapal yang khusus dibangun untuk muatan tertentu, seperti daging, LNG, misalnya *refrigerated cargo carrier*, *liquified gas carrier*, dan sebagainya.
- 7) Kapal Container atau kapal *cellular container* untuk mengangkut muatan *general cargo* yang dimasukkan ke dalam container atau muatan-muatan yang perlu dibekukan dalam *reefer container*. *Container* yang dimuat bisa ukuran 20 feet (Teu = Twenty Equivalent Unit) dengan kapasitas  $\pm 18$  ton, atau ukuran 40 feet (Feu = Fourty Equivalent Unit) dengan kapasitas  $\pm 27$  ton muatan, bahkan sekarang sudah berkembang sampai ukuran 35, 45, 55 feet.

## 6. Tugboat dan Tongkang

**Lestari Damanik (2016)** Mendefinisikan *Tugboat* merupakan jenis kapal pemandu yang biasa digunakan untuk menarik dan mendorong kapal besar di pelabuhan, memandu kapal besar pada jalur yang berbahaya, memperbaiki kapal dilaut, melakukan penyelamatan pada air seperti memadamkan api dan *salvage*. Selain itu *Tugboat* adalah kapal yang fungsinya menarik atau mendorong kapal-kapal lainnya. Dibedakan atas beberapa jenis antara lain kapal tunda samudra, kapal tunda pelabuhan dan lain-lainnya. Medan yang dilalui *Tugboat* biasanya cukup menyulitkan seperti sungai kecil yang berliku dan laut dangkal berkarang hingga laut luas antar pulau besar, sehingga *Tugboat* harus melakukan manuver yang baik. Berdasarkan tempat dan kinerja *Tugboat*, terdiri 3 jenis yaitu:

### a. *Seagoing Tug*

Fungsi dan peran dari *Tugboat* untuk pelayaran bebas yaitu menarik atau pelayaran bebas yaitu menarik atau mendorong kapal yang tidak memiliki alat penggerak sendiri.

### b. *Escort Tug*

Kapal *Tugboat* ini digunakan untuk mengawal kapal besar disepanjang bagian berbahaya.

*c. Harbour Tugs*

*Harbour Tugs* digunakan di pelabuhan, perairan dalam dan daerah pesisir.

Tongkang atau Ponton merupakan salah satu jenis kapal dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang dan ditarik dengan kapal tunda atau dapat juga digunakan untuk mengakomodasi pasang-surut seperti pada dermaga apung.

Tongkang sendiri tidak memiliki sistem pendorong (*propulsi*) seperti kapal pada umumnya. Pembuatan kapal tongkang juga berbeda karena hanya konstruksi saja, tanpa sistem seperti kapal pada umumnya. Tongkang sendiri sangat umum digunakan untuk mengangkut muatan dalam jumlah besar seperti kayu, batubara, pasir dan lain-lain.

## **7. Perusahaan Bongkar Muat**

Menurut **Capt. R. P. Suyono M. Mar (2007:319)** mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002, yang dimaksud dengan perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal. Adapun tenaga kerja bongkar muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring, cargodoring dan receiving/delivery*) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat.

## **8. Pengertian Waktu**

Menurut KBBI waktu adalah seluruh rangkaian saat ketika proses, perbuatan, atau keadaan berada atau berlangsung.

Menurut Choan- Seng Song berpendapat waktu sebagai sebuah tempat / sarana berkembang yang digunakan untuk setiap orang. Disinilah waktu mereka untuk membuat sebuah peluang dan kesempatan yang mana peluang

tersebut akan membuat sebuah kesempatan untuk setiap orang yang ingin maju untuk menjalani hidup.

Sedangkan menurut Michael Ende waktu merupakan sebuah sahabat / rekan untuk Anda yang bisa memaksimalkannya. Tetapi bisa juga sebagai masalah untuk Anda ketika Anda tidak dapat menggunakan semaksimal mungkin sampai saat ini.

a. *Loading Time*

*Loading Time* adalah waktu yang diperlukan oleh kapal untuk menjalani proses kegiatan muat di dalam area perairan pelabuhan, bertujuan untuk mengetahui total waktu yang diperlukan selama kapal menjalani proses muat. Misalnya, kapal yang tengah berada di perairan Bunati *anchorage* memulai aktivitas muat pada pukul 10.45 LT dan selesai keesokan harinya pada pukul 06.45 LT maka *Loading Time* nya selama 20 jam. Jadi waktu selama 20 jam tersebut dikatakan sebagai *Loading Time* (produktif).

b. *Laytime*

Menurut **Capt. R. P. Suyono M. Mar (2007:166)** dalam bukunya yang berjudul “Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut”,

*Laytime* adalah kelonggaran atau tenggang waktu yang diberikan kepada kapal untuk memulai pemuatan dan pembongkaran, dimana pencharter dapat melakukan bongkar/muat tanpa membayar biaya ekstra.

*Laytime* akan dihitung bila memenuhi tiga syarat:

- 1) Kapal telah sampai di tempat yang telah disetujui.
- 2) Notice Of Readiness sudah diberikan kepada pencharter.
- 3) Kapal telah siap untuk muat/bongkar muatan.

Batas waktu muat dan bongkar diberikan dalam bentuk:

- 1) Jumlah muatan yang harus dimuat/dibongkar per hari tanpa memperhatikan berapa palka yang bekerja.
- 2) Jumlah muatan yang harus dibongkar per palka/hari (*work-able hatch*).

Dengan memperhatikan jumlah seluruh muatan yang harus dimuat/dibongkar dan jumlah muatan yang harus dimuat per hari akan didapatkan jumlah hari (*laydays*) yang diizinkan.

#### 9. *Notice of Readiness (NOR)*

Menurut **Capt. R. P. Suyono M. Mar (2007:167)** dalam bukunya yang berjudul “Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut”, *Notice Of Readiness (NOR)* adalah pemberitahuan secara tertulis oleh nahkoda (*master*) kepada *charterer* bahwa kapal siap untuk dimuat atau dibongkar. Saat mulainya *layday* dapat dihitung dengan memperhatikan penyerahan dan penerimaan *NOR*.

Dalam kesepakatan *NOR* terdapat ketentuan yaitu :

- a. Apabila *NOR* diserahkan dan diterima sebelum pukul 12.00 pada hari kerja maka *laytime* dapat dimulai pukul 13.00 hari yang sama
- b. Apabila *NOR* diserahkan dan diterima sesudah pukul 12.00, maka *Lay Day* akan dimulai besok hari pukul 08.00.

#### 10. Peralatan Bongkar Muat

**Martopo (2004 : 38)** Mendefinisikan Peralatan Bongkar Muat sebagai suatu susunan alat sedemikian rupa dari dan ke dalam kapal.

- a. *Floating Crane* adalah kran yang di pasang di atas *pontoon* dan dipergunakan untuk mengangkat beban berat di pelabuhan laut. Kran bongkar muat atau pengangkat berukuran besar yang dipasang pada tongkang khusus, agar supaya *mobile* (bergerak) sifatnya, digunakan untuk bongkar muat berat. (**Rusman Hoesin & Daniel Manuputty, 2009 : 217**).
- b. Kran terapung adalah alat bongkar muat yang mempunyai mesin sendiri untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya. Tetapi ada juga pesawat jenis ini yang tidak dilengkapi oleh mesin sendiri dan perpindahan tempat dilakukan dengan ditarik oleh kapal tunda ( **Bambang Triatmodjo, 2010 : 314** )

- c. *Grab* menurut **Forum Komunikasi Operator Terminal (2002 : 74)** *Grab* adalah timba cakram (*grab bucket*) yang dirancang sedemikian rupa sebagai alat yang dipasang pada kran untuk membongkar/memuat barang curah (*dry bulk cargo*).
- d. *Crane* (alat pengangkutan dan pemindah barang) adalah alat pengangkat dan pemindah barang-barang yang dapat bekerja kesemua arah. (**Rusman Hoesien & Daniel Manuputty, 2009 : 157**).
- e. *Bulldozer* adalah jenis peralatan konstruksi (biasa disebut alat berat atau *construction equipment*) bertipe traktor menggunakan *Track/* rantai serta dilengkapi dengan pisau (dikenal dengan *blade*) yang terletak di depan. *Bulldozer* diaplikasikan untuk pekerjaan menggali, mendorong dan menarik material (tanah, pasir, batubara, dsb). Umumnya *bulldozer* banyak digunakan di pekerjaan pertambangan, terutama untuk pertambangan batubara. *Bulldozer* ini digunakan untuk meratakan tanah, menggali dan menumbangkan pohon saat proses land clearing. Sedangkan dipemuatan batubara, *bulldozer* digunakan untuk mengatur batubara di atas tongkang dan untuk melakukan kegiatan *trimming* di atas palka.

## 11. Keagenan Kapal

Menurut PM No. 65 Tahun 2019 Usaha keagenan kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau perusahaan kapal laut nasional selama berada di Indonesia.

Menurut **Capt. R. P. Suyono M. Mar (2007:223)** dalam bukunya yang berjudul “Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut”, keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana 2 (dua) pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Secara garis besar terdapat 3 (tiga) jenis keagenan kapal yaitu sebagai berikut:

- a. *General Agen* adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal - kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia.
- b. Sub Agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh agen umum untuk melayani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari agen umum. Tugas Sub Agen atau Agen secara garis besar tugas sub agen atau agen ada 2 (dua), yaitu pelayanan kapal dan operasi keagenan. Tugas - tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal, dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar muat, *stowage*, *lashing*, dan dokumen muatan.
- c. Cabang agen adalah cabang dari agen umum di pelabuhan tertentu.

Tugas Pokok Cabang :

- 1) Mewakili dan melindungi perusahaan dalam daerah masing - masing.
- 2) Mewakili dan membantu kantor pusat dalam melayani kapal.
- 3) Bertindak sebagai agen dalam melayani kapal - kapal keagenan

Persyaratan untuk menjadi agen umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang - kurangnya 5.000 GRT (*gross tonnage*) secara kumulatif dan memiliki buku perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki buku surat keagenan umum (*letter of appointment*) Bagi perusahaan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri.

Jasa-jasa yang diberikan oleh agen menurut Engkos Kosasih, M. Mar.E., S.E, M.M dan Capt. Hananto Soewedo, M.Mar.,S.E ( 2007 : 205 ), jasa-jasa yang diberikan oleh agen adalah:

- 1) Pelayanan operasional kapal-kapal principal, sebagai berikut:

- a.) Memberikan *port information* ( *port facility, port formality, custom of the port* ).
- b.) Melayani keperluan kapal, seperti bunker, air, *provision, repair, maintenance, crewing*, surat-surat dan sertifikat kapal.
- c.) Menyelesaikan dokumen, B/L, *manifest, hatch list, stowage plan, crew list*, dokumen untuk bongkar dan muat, *ship husbanding*.
- d.) Permintaan *advance payment* untuk *port expenses, cargo expenses*, keperluan kapal.
- e.) Memberikan informasi kepada principal, sebagai berikut :
  - (1) Sebelum kapal tiba
    - (a) *Port agent* melalui *general agent* memberikan informasi kepada principal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, posisi gudang, peralatan bongkar muat, *cargo booking* yang sudah pasti, kalkulasi biaya *disbursement*.
    - (b) *Agen* memberitahukan kapal tentang situasi pelabuhan, rencana sandar, prospek muatan, program bongkar muat.
  - (2) Waktu kapal tiba
 

Port agen memberitahu general agen tentang hari, jam, tiba dan sandar kapal, *bunker on board*, rencana bongkar muat dan keadaan muatan kapal.
  - (3) Waktu kapal di pelabuhan
 

Port agen memberitahu unit *general agent* tentang hasil bongkar muat dan hambatan bongkar muat.
  - (4) Waktu kapal berangkat
 

Port agent memberitahu ke *general agent* untuk diteruskan diteruskan ke *principal* tentang tanggal dan jam selesai bongkar dan muat / berangkat, *draft* kapal, *bunker on board* / isi, jumlah muatan yang dibongkar / muat , sisa ruangan kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya *disbursement*.
  - (5) Selanjutnya *port* agen segera kirimkan dokumen-dokumen bongkar muat ( *tally sheet, outurn report, damage cargo list*,

dan lain – lain dan dokumen pembuatan ( *stowage plan, copy B/L, manifest*), untuk selanjutnya dikirim ke *principal* dan pelabuhan tujuan.

- (6) Memonitor Perkembangan Muatan
  - (a) Menjalankan hubungan baik dengan para *shipper* dan *member* pelayanan informasi kepada *consignee*.
  - (b) Menandatangani B/L atas nama *Principal*
  - (c) Bila *consignee* belum memenuhi kewajiban, penyerahan barang hanya *seizing principal*.
- (7) Memberikan pelayanan terhadap kapal dan muatan
- (8) Menyelesaikan masalah klaim
- (9) Memberikan pelayanan lain yang menyangkut keputusan *owner's representative* untuk menyelesaikan izin-izin dari
  - (a) Direktorat Jendral Perhubungan Laut
  - (b) Departemen Tenaga kerja
  - (c) Direktorat Jendral Imigrasi
  - (d) Dinas Pajak DKI
  - (e) Polda Metro Jaya

## **12. Surat Keputusan Terkait Kegiatan Bongkar Muat**

Sesuai Lampiran III Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 60 Tahun 2016 Tentang Pedoman Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal di Pelabuhan, Jumlah tenaga kerja untuk kegiatan bongkar muat disesuaikan dengan jenis alat yang dipakai dengan perbandingan tenaga kerja sebagai berikut :

- a. Bongkar muat dengan menggunakan alat-alat non mekanik (*labour intensif*), Jumlah tenaga bongkar muat/gilir kerja/derek kapal disesuaikan dengan kebutuhan kegiatan bongkar muat dalam 1 (satu) gang terdiri atas:
  - 1) *Stevedoring* maksimal 12 (dua belas) orang, dengan komposisi :
    - a) Kepala regu kerja 1 (satu) orang;16

- b) Tukang derek / pilot 2 (dua) orang; dan
    - c) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
  - 2) *Cargodoring* maksimal 12 (dua belas) orang, dengan komposisi ;
    - a) Kepala regu 1 (satu) orang; dan
    - b) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
  - 3) *Receiving/ delivery* maksimal 12 (dua belas) orang, dengan komposisi :
    - a) Kepala regu kerja 1 (satu) orang; dan
    - b) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
- b. Bongkar muat dengan menggunakan alat-alat mekanik (*semi labour intensif*), jumlah tenaga kerja bongkar muat/gilir kerja/derek kapal disesuaikan dengan kebutuhan kegiatan bongkar muat adalah :
- 1) Untuk barang tanpa pallet:
    - a) *Stevedoring* maksimal 12 (dua belas) orang, dengan komposisi :
      - (1) Kepala regu kerja 1 (satu) orang;
      - (2) Tukang derek / pilot 2 (dua) orang; dan
      - (3) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
    - b) *Cargodoring* maksimal 12 (dua belas) orang, dengan komposisi :
      - (1) Kepala regu kerja 1 (satu) orang; dan
      - (2) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
    - c) *Receiving/delivery* maksimal 6 (enam) orang, dengan komposisi :
      - (1) Kepala regu kerja 1 (satu) orang; dan
      - (2) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
  - 2) Untuk barang palletisasi:
    - a) *Stevedoring* maksimal 12 (dua belas) orang, dengan komposisi:
      - (1) Kepala regu kerja 1 (satu) orang;
      - (2) Tukang derek / pilot 2 (dua) orang; dan
      - (3) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
    - b) *Cargodoring* 12 (dua belas) orang, dengan komposisi :
      - (1) Kepala regu kerja 1 (satu) orang; dan
      - (2) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
    - c) *Receiving/delivery* maksimal 6 (enam) orang, dengan komposisi :
      - (1) Kepala regu kerja 1 (satu) orang; dan

- (2) Anggota sesuai dengan kebutuhan.
- c. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 152 Tahun 2006 Pasal 2 Angka 1 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, sebagai berikut :
- 1) Kegiatan usaha bongkar muat barang merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan :
    - a) *stevedoring*;
    - b) *cargodoring*; dan
    - c) *receiving/ delivery*.
  - 2) Kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh pelaksana kegiatan bongkar muat yang terdiri atas :
    - a) *Perusahaan bongkar muat*;
    - b) *Perusahaan angkutan laut nasional*; dan
    - c) *Badan usaha pelabuhan yang telah memperoleh konsesi*.
  - 3) Kegiatan usaha bongkar muat oleh perusahaan angkutan laut nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya.
  - 4) Barang tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi barang:
    - a) milik penumpang;
    - b) curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa; 18
    - c) curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui *conveyor* atau sejenisnya; dan
    - d) yang diangkat di atas kendaraan melalui kapal Ro-Ro
  - 5) Untuk bongkar muat barang selain yang disebutkan pada ayat (4), harus dilakukan oleh perusahaan bongkar muat dan/atau badan usaha pelabuhan.
  - 6) Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan bongkar muat semua jenis barang apabila di pelabuhan tersebut tidak terdapat perusahaan bongkar muat barang dan badan usaha pelabuhan.

- 7) Kegiatan bongkar muat barang curah cair sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf b yang dilakukan dengan menggunakan pipa milik atau dikuasai oleh perusahaan angkutan laut nasional.
- 8) Kegiatan bongkar muat curah kering sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf c yang dibongkar atau dimuat melalui conveyor atau sejenisnya yang dilakukan dengan menggunakan conveyor milik atau dikuasai oleh perusahaan angkutan laut nasional.
- 9) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan badan usaha pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang sebagaimana dimaksud pada ayat (5), diatur dengan Peraturan Menteri tersendiri.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Setiap operasional bongkar muat tentu saja mengharapkan kegiatan bongkar muat berjalan dengan efektif dan efisien. Hal ini berhubungan dengan lamanya suatu kapal di pelabuhan yang akan berpengaruh pada biaya labuh. Pemaksimalan kegiatan bongkar muat harus di dukung oleh setiap aspek baik teknis maupun non teknis yang merupakan faktor penting dalam sistem operasi kegiatan tersebut. Kegiatan bongkar muat juga dapat berjalan dengan baik apabila setiap pihak yang terkait menjalankan tupoksi nya masing-masing dengan baik dan penuh tanggung jawab. Pulau Kalimantan merupakan suatu pulau yang memiliki topografi perbukitan atau pegunungan dan letak pelabuhan yang berada di aliran sungai tidak memungkinkan untuk melakukan kegiatan pemuatan batubara secara langsung karena alur sungai serta *draught* sungai yang tidak begitu dalam maka tidak memungkinkan kapal - kapal yang bertonase besar untuk masuk ke dalam area pelabuhan. Tambang-tambang *shipper* batubara (*stockpile*) yang berada di pedalaman menjadi faktor kendala dalam melakukan pemuatan batubara. Melalui kerangka pemikiran berikut dapat diuraikan alur berpikir sebagai berikut:

**Bagan 2.1**  
**Kerangka Pemikiran**

**JUDUL**  
OPTIMALISASI WAKTU TUNGGU KEGIATAN BONGKAR  
MUAT BATUBARA KE KAPAL DI PT ANDHINI SAMUDERA  
JAYA CABANG BUNATI



**IDENTIFIKASI MASALAH**

1. Lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara.
2. Sering terjadinya kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara.
3. Jauhnya jarak antara *jetty* dengan *loading point* sehingga menyebabkan terjadinya keterlambatan penyandaran tongkang ke kapal besar.
4. Jumlah *Floating Crane & Conveyor* yang tidak sebanding dengan jumlah kapal yang datang untuk memuat batubara.
5. Armada *tug&barge* yang disediakan pihak *shipper* tidak sebanding dengan jumlah kapal yang dilayani.
6. Pemadatan muatan yang kurang optimal.



**BATASAN MASALAH**

1. Lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara.
2. Sering terjadinya kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara.



**TUJUAN PENELITIAN**

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara.
2. Untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah atau mengatasi kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara.



**AKIBAT YANG DITIMBULKAN**

1. Lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara menyebabkan bertambahnya waktu pemuatan batubara, sehingga biaya labuh kapal juga bertambah.
2. Sering terjadinya kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara menyebabkan menurunnya *loading rate* alat dan bertambahnya *loading time*.



### **SOLUSI**

1. Penambahan *floating crane* dan *conveyor*, dengan adanya penambahan *floating crane* dan *conveyor* diharapkan dapat mengurangi antrian pelayanan pemuatan batubara. Dan dalam satu kali waktu muat dapat memuat lebih dari satu kapal.
2. Melakukan *maintenance* alat secara teratur sesuai jadwal, melakukan pemeliharaan rutin terhadap *floating crane* bertujuan agar usia pakai *floating crane* lebih panjang dan agar dalam proses pemuatan batubara tidak terjadi kerusakan secara tiba-tiba karena keadaan *floating crane* selalu dikontrol.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Waktu penelitian dilakukan pada saat peneliti melakukan praktek darat (PRADA) di perusahaan PT Andhini Samudera Jaya Cabang Bunati yang bertujuan sebagai persyaratan pemenuhan program D-IV yang ditempuh oleh peneliti terhitung dari bulan Agustus 2020 sampai dengan bulan Januari 2021.

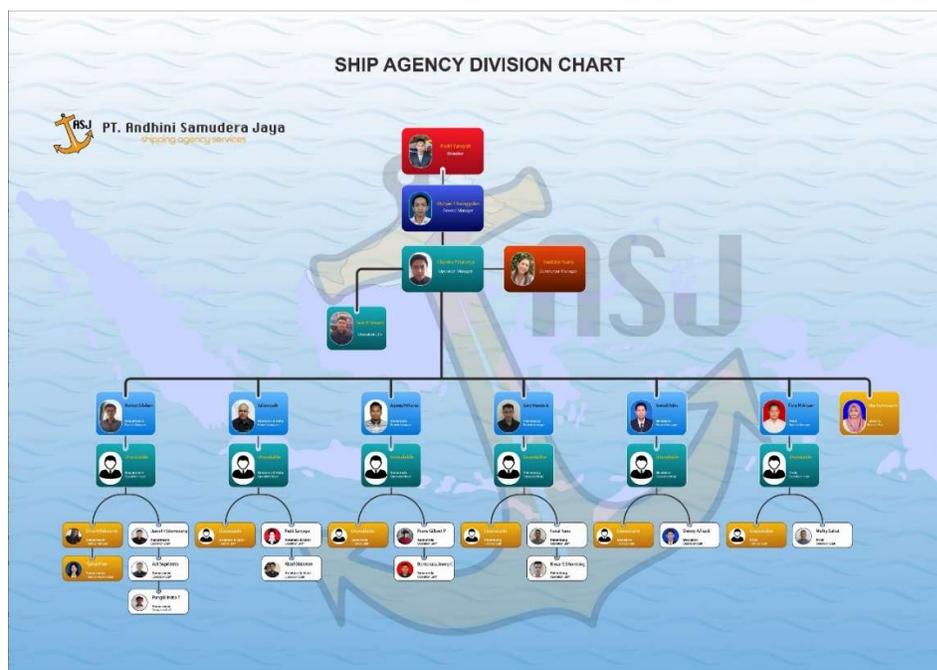
Berikut ini merupakan alamat PT Andhini Samudera Jaya Cabang Bunati sebagai tempat penelitian :

Nama : PT Andhini Samudera Jaya Cabang Bunati  
Alamat : Jl. Desa Sebamban Baru No.54, RT. 03, Kecamatan Sungai Loban, Kabupaten Tanah Bumbu, Kalimantan Selatan, 72274.  
Telepon : +62 511-4244210  
Fax : +62 511-4244210  
Email : [ktbstu.ops@asj-shipping.co.id](mailto:ktbstu.ops@asj-shipping.co.id)  
Jenis usaha : Shipping Agency Services

PT Andhini Samudera Jaya adalah salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia yang bergerak di bidang pelayanan jasa keagenan kapal yang meliputi pengurusan pelayanan kapal, muatan yang di angkut oleh kapal, *crew* kapal, serta kebutuhan *logistic* kapal. PT Andhini Samudera Jaya memiliki cabang-cabang perusahaan yang tersebar di beberapa wilayah di Indonesia, salah satunya adalah cabang perusahaan yang berada di Bunati, Kalimantan Selatan. Kantor PT Andhini Samudera Jaya Cabang Bunati berada di titik koordinat 3°40'52.1"S 115° 40'20.7"E. Dimana letak kantor PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati terletak dibelakang kantor kepala desa sebamban baru yang terletak di Jl.Ahmad Yani Kalimantan Selatan.

Selain memiliki cabang di Bunati, PT Andhini Samudera Jaya juga memiliki kantor cabang di Aceh, Lampung, Palembang, Jakarta, Gresik, Samarinda, Kotabaru, dan Banjarmasin. Berikut ini struktur organisasi PT Andhini Samudera Jaya:

**Gambar 3.1**  
**Struktur Organisasi PT Andhini Samudera Jaya**



## B. METODOLOGI PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

### 1. Metode Pendekatan Kualitatif

Dengan permasalahan yang diangkat dalam skripsi ini, peneliti menggunakan metode pendekatan kualitatif dimulai dengan cara mendefinisikan konsep yang sangat umum, yang mengalami perubahan karena dengan adanya hasil penelitiannya. Sugiyono (2016 : 9) berpendapat bahwa metode deskriptif kualitatif adalah metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat *postpositivisme* digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci teknik pengumpulan data dilakukan secara trigulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Penelitian deskriptif kualitatif bertujuan untuk menggambarkan, melukiskan, menerangkan dan menjawab secara lebih rinci permasalahan yang akan diteliti dengan mempelajari semaksimal mungkin

seorang individu, suatu kelompok atau suatu kejadian. Pendekatan kualitatif sendiri variabel dapat merupakan cirinyan produk atau hasil penelitian itu sendiri. Memang istilah dari pendekatan ini yang sering digunakan untuk menyebut penelitian ini kualitatif yang seperti penelitian fenomenologi dll, Muhajir (1993) menyatakan untuk memilih penelitian ia menggunakan kualitatif atas pendekatannya, suatu kasus yang digunakan untuk penelitiannya yang dilakukan dengan metode desain kualitatif namun juga menggunakan desain kuantitatif. Salah satu ciri khas yang membedakan studi kasus pada pendekatan kuantitatif dengan pendekatan kualitatif suatu perletakannya yaitu pada kasus yang memiliki sifat lebih alami,holistik dan unsur kebudayaan yang didekati dengan fenomenologi.untuk pendekatan kualitatif biasanya seorang peneliti akan meneliti suatu masalah yang dengan individu atau tertentu saja untuk mendalam. Dalam meneliti kasus ini juga dibutuhkan waktu yang lama karena dalam penelitiannya setiap individu sehingga informasinya yang ia dapatkan untuk penelitiannya membutuhkan waktu yang lama.

## **2. Jenis dan Sumber Data**

Menurut data yang peneliti gunakan adalah data kualitatif maka jenis data kualitatif ada dua sebagai berikut:

### **a. Data Primer**

Data primer merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada pengepul data (Sugiyono, 2016:137). Jadi dapat disimpulkan data primer diperoleh langsung dari obyek penelitian yang dikumpulkan dengan cara observasi.

### **b. Data Sekunder**

Menurut Sugiyono (2016:137) data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengepul data, misalnya lewat orang lain atau dokumen. Dalam penelitian ini, data yang diperoleh dengan cara mempelajari buku-buku yang berhubungan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini, sehingga diperoleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman di lapangan.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

#### a. Pengamatan (Observasi)

Menurut Widoyoko (2014:46) observasi merupakan “Pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang nampak dalam suatu gejala pada objek penelitian”. Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan cara mendekati langsung kejadian di lapangan dan mencatat kegiatan yang terjadi pada PT Andhini Samudera Jaya Cabang Bunati. Teknik ini mengacu pada kegiatan bongkar muat kapal-kapal yang diageni oleh PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati selama berada di kawasan Pelabuhan Bunati (Bunati *Anchorage*, Bunati). Berikut ini adalah salah satu gambar yang penulis kumpulkan:

**Gambar 3.2**  
**Kegiatan bongkar muat batubara dari tongkang ke kapal menggunakan *floating crane***



*Sumber Data: Dokumentasi pribadi*

#### b. Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2010 : 240) dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang. Dalam hal ini dokumentasi yang dimaksud adalah dokumentasi yang sudah menjadi arsip perusahaan, berupa data fasilitas yang dimiliki, data kunjungan kapal, data kegiatan bongkar muat dan lain-lain.

c. Studi Pustaka

Menurut Sugiyono (2010 : 15) teknik pengumpulan data dengan mencari data dari perpustakaan. Adapun buku yang penulis cari adalah buku yang terkait dengan permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini.

Penulis melakukan pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku-buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada.

Studi pustaka ini tidak lain bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan jalan membaca buku-buku termasuk peraturan dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas.

### C. SUBJEK PENELITIAN

1. Populasi

Menurut buku Metode Penelitian Bisnis Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D dalam (Sugiyono 2017 : 136) menyatakan bahwa:

Populasi adalah keseluruhan elemen yang berbentuk peristiwa, hal, atau orang yang dijadikan wilayah generalisasi.

Peneliti mencantumkan populasi seluruh kapal yang diageni oleh PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati selama 6 (enam) bulan terakhir yaitu periode bulan Agustus 2020 sampai dengan Januari 2021.

2. Sampel

Menurut buku Metode Penelitian Bisnis Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D dalam (Sugiyono 2017 : 137) menyatakan bahwa :

“Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.”

Sampel yang digunakan adalah data seluruh kapal yang diageni oleh PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati. Yang mengalami waktu tunggu dalam pemuatan batubara serta mengalami kerusakan peralatan bongkar muat dalam proses pemuatan.

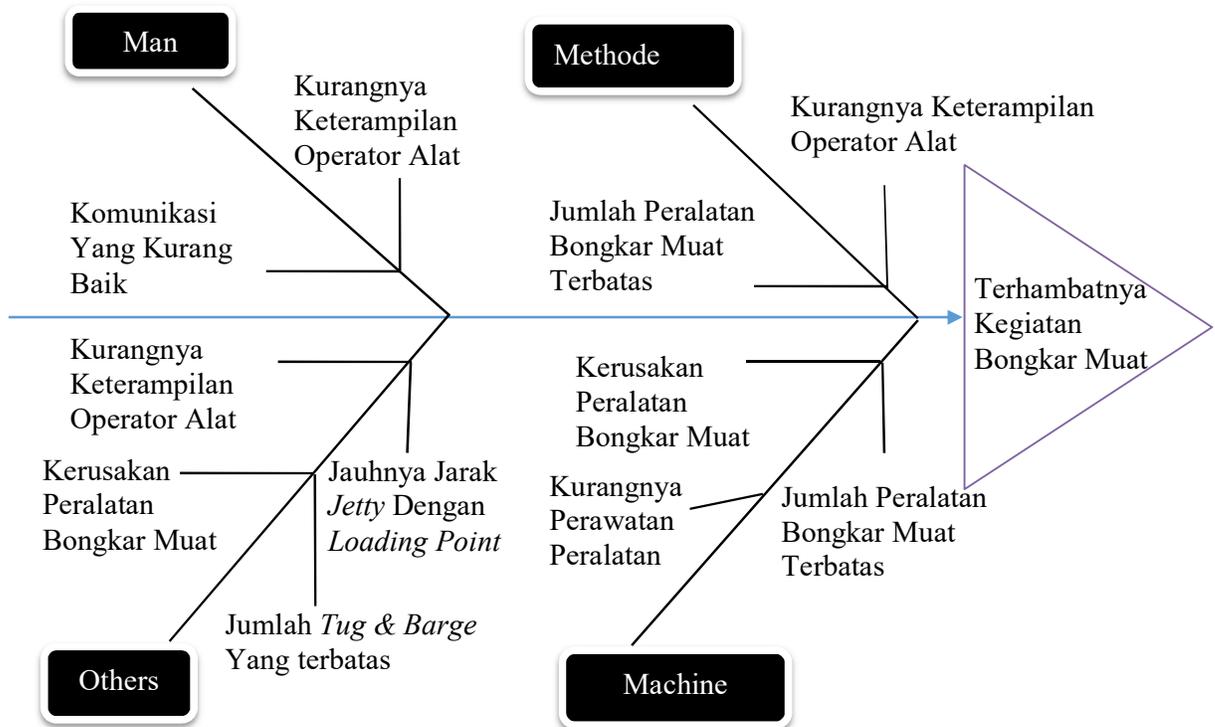
#### **D. TEKNIK ANALISIS DATA**

Dalam pembahasan masalah yang ada, peneliti menggunakan teknik analisis diagram tulang ikan (*fishbone*) yang dapat memudahkan peneliti untuk menganalisis data yang ada. Diagram *Fish Bone* ini berguna untuk menentukan faktor-faktor yang menjadi sebab pada suatu karakteristik kejadian. Diagram ini menunjukkan antara sebab dan akibat yang digunakan untuk menemukan akar masalah dan penyebab masalah serta solusinya. Dalam diagram tersebut digambarkan bahwa terdapat 4 sebab yang bisa diambil yaitu *Man, Methode, Other, Machine*. Adapun langkah-langkah yang harus ditempuh adalah mengidentifikasi masalah yang harus ditentukan, mencari penyebab utama persoalan sebagai tulang - tulang atau *bone* dan mencari fakta-fakta apa kira-kira penyebab dari masalah tersebut.

Untuk mempermudah dalam memahami permasalahan ini maka peneliti membuat suatu diagram tulang ikan (*fish bone*) dari masalah yang peneliti analisa sebagai berikut :

Gambar 3.3

Diagram *Fish Bone* Kegiatan Bongkar Muat Batubara.



## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

##### **1. Lamanya Waktu Tunggu Pelaksanaan Pemuatan Batubara**

Kegiatan pemuatan batubara di Bunati dilakukan di *anchorage* area dengan sistem *transshipment*, dimana pelaksanaan *transshipment* ini dilakukan secara *ship to ship* dan alat muat yang digunakan berupa *Floating Crane*, *Conveyor* maupun menggunakan *Crane* kapal. Kegiatan ini mengacu pada PM No. 152 Tahun 2016 pasal 3 ayat 2 yang berbunyi kegiatan bongkar muat barang untuk kegiatan *Ship to Ship (STS) Transfer* dilaksanakan oleh pelaksana kegiatan bongkar muat dengan menggunakan peralatan bongkar muat sesuai dengan jenis barang yang dibongkar/dimuat. *Ship to ship* dilakukan karena letak tambang *shipper* atau *stockpile* menjorok ke dalam dari daerah perairan. Selain itu akses untuk menuju *jetty* tidak memiliki *draught* yang cukup untuk dilewati kapal besar karena harus melewati aliran sungai. Untuk mengeluarkan tongkang batubara dari *stockpile* maka di tarik menggunakan *tug boat* yang mampu melewati daerah sungai yang relative sempit dan tidak memiliki *draught* yang cukup dalam. Setiap operasional pelaksanaan pemuatan batubara tentu menginginkan kegiatan pemuatan batubara ini berjalan dengan lancar baik efektif dari segi pelaksanaan maupun efisien dari segi waktu dan biaya. Namun keadaan yang terjadi terkadang tidak sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya. Beberapa hal yang menjadi penghambat kegiatan pemuatan batubara di Bunati antara lain adalah waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara yang lama, salah satu penyebabnya adalah karena menunggu *Floating Crane* untuk sandar karena masih menyelesaikan pemuatan batubara di kapal yang lainnya. Selain itu ketersediaan muatan juga membuat kegiatan *transshipment* terganggu, karena harus menunggu tongkang untuk sandar ke kapal besar.

Jarak dari *jetty* menuju ke *loading point* yang relative jauh serta keterbatasan jumlah armada *tug & barge* yang dimiliki pihak *shipper* juga menjadi faktor yang menyebabkan pemuatan batubara menjadi terhambat, mengingat *tug boat* berjalan cukup lambat apabila terisi muatan penuh sekitar 3,5-4 knot ditambah arus serta ketinggian gelombang yang tidak menentu.

Berikut informasi terkait tambang *shipper* serta Bunati *Anchorage*:

a. Jumlah tongkang yang dimiliki pihak *shipper* dan siap beroperasi untuk kegiatan bongkar muat ada 9-10 tongkang dengan kapasitas muatan yang diangkut  $\pm 7,500$  MT tiap-tiap tongkangnya.

b. Jarak tambang *shipper* ke *stockpile*

BORNEO INDOBARA	28 miles	=	8 hrs
DELI NIAGA SEJAHTERA	26 miles	=	7 hrs

c. Jarak dari Sungai danau ke *loading point*

Bunati <i>Anchorage</i>	120 miles	=	26 hrs
-------------------------	-----------	---	--------

d. Posisi *Anchorage area*

Bunati *Anchorage area*

*Handy size* 03 - 40 - 00 *South* / 114 - 24 - 00 *East*

*Supramax* 03 - 40 - 00 *South* / 114 - 24 - 00 *East*

*Panamax* 03- 42 - 00 *South* / 114 - 26.5 - 00 *East*

*Capesize* 03 - 43 - 00 *South* / 114 - 25 - 00 *East*

Prosedur kedatangan kapal, pihak kapal harus mengirimkan *Estimated Time Arrival* (ETA) dua hari sebelum kedatangan kapal. Ini merupakan informasi yang sangat penting baik bagi kepanduan, *shipper*, perusahaan bongkar muat, pihak *agency*, maupun pihak kapal itu sendiri untuk menunjang kelancaran pemuatan batubara. Dari pihak kapal, *Chief Officer* dapat membuat *loading sequence* atau rencana urutan pemuatan, pihak perusahaan bongkar muat dapat mempersiapkan kapan peralatan bongkar muat harus sandar disisi kapal, pihak *shipper* juga dapat mempersiapkan muatannya sebelum kapal tiba, pihak agen bersama *foreman* dapat meng estimasi kapan harus menuju ke *loading point* untuk pengecekan dokumen.

Berikut ini data terkait jumlah kedatangan kapal, jumlah *waiting time*, *loading time* serta jumlah batubara yang dimuat oleh kapal yang di ageni PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati selama periode bulan Agustus 2020 sampai bulan Januari 2021.

**Tabel 4.1**

**Jumlah muatan, *Waiting Time* & *Loading Time* Kapal yang diageni oleh PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati periode bulan Agustus 2020 – Januari 2021**

No.	Nama Kapal	Tanggal Kedatangan Kapal	Tanggal Keberangkatan Kapal	<i>Waiting Time</i> Dalam Satuan Jam	<i>Loading Time</i> Dalam Satuan Jam	Jumlah Batubara yang dimuat
1.	MV. MINERAL NOBLE	19 Agu 2020	25 Agu 2020	15	122	152,000 MT
2	MV. CAPE JASMINE	25 Agu 2020	05 Sep 2020	77	190	159,042 MT
3	MV. DS CHARME	14 Sep 2020	20 Sep 2020	11	150	161,500 MT
4	MV. AQUASCOPE	18 Sep 2020	25 Sep 2020	45	117	156,884 MT
5	MV. PAN JOY	22 Sep 2020	30 Sep 2020	69	127	159, 800 MT
6	MV. YASA PIONEER	02 Okt 2020	09 Okt 2020	24	123	79, 855 MT
7	MV. KMAX RULLER	13 Okt 2020	18 Okt 2020	8	85	86, 333 MT
8	MV. ANASTASIA K	13 Okt 2020	25 Okt 2020	21	273	77, 600 MT
9	MV. RAHI	21 Okt 2020	28 Okt 2020	32	124	162, 400 MT
10	MV. SAMJOHN SOLIDARITY	30 Okt 2020	05 Nov 2020	19	124	163, 600 MT
11	MV. CAPE MARS	12 Nov 2020	19 Nov 2020	40	146	159, 500 MT
12	MV. CAPE GARLAND	13 Nov 2020	21 Nov 2020	22	145	159, 550 MT
13	MV. CAPE SAMPAGITA	03 Des 2020	13 Des 2020	25	189	162, 846 MT
14	MV. BERGE NYANGANI	13 Des 2020	24 Des 2020	10	232	163, 600 MT
15	MV. AANYA	27 Des 2020	04 Jan 2021	19	163	162, 750 MT
16	MV. CIC ELLI S	31 Des 2020	06 Jan 2021	10	122	158, 700 MT

*Sumber data : PT Andhini Samudera Jaya Tahun 2020-2021*

Berdasarkan tabel diatas selama bulan Agustus 2020 – Januari 2021, PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati mengageni kapal sejumlah 16 kapal dengan total muatan sebanyak 2,325,960 MT dengan rata rata muatan perkapal 145,372.5 MT sedangkan lamanya *waiting time* selama 447 jam atau rata rata satu kapal

memerlukan *waiting time* selama 27,9375 jam dan *loading time* selama 2.432 jam atau rata rata satu kapal memerlukan *loading time* selama 152 jam. Berdasarkan tabel jumlah muatan tersebut terlihat beberapa kapal dengan jumlah muatan yg lebih banyak justru memiliki *waiting time* dan *loading time* yang lebih kecil atau bahkan beberapa kapal dengan jumlah muatan lebih sedikit namun memiliki *waiting time* dan *loading time* yang lebih lama, artinya terdapat masalah dalam proses pemuatan pada kapal yang diageni oleh PT Andhini Samudera Jaya Bunati sehingga memiliki *waiting time* dan *loading time* yang lebih lama pada proses pemuatan batubara pada biasanya. Dimana pemuatan yang normal untuk kapal dengan jumlah muatan 150.000 MT hanya membutuhkan waktu 110 jam apabila memuat dengan dua *Floating Crane* sekaligus.

## **2. Sering Terjadinya Kerusakan Peralatan Bongkar Muat Selama Proses Pemuatan Batubara**

Peralatan bongkar muat yang digunakan untuk membongkar/memuat ke kapal harus memenuhi persyaratan laik operasi dan menjamin keselamatan kerja. Peralatan bongkar muat dioperasikan oleh tenaga kerja bongkar muat yang harus memiliki kompetensi di bidang bongkar muat yang dibuktikan dengan sertifikat. Peralatan bongkar muat yang beroperasi di bunati *loading point* berupa *Floating Crane* dan *Conveyor*. *Floating Crane* adalah kran yang di pasang di atas *pontoon* dan dipergunakan untuk mengangkat beban berat di pelabuhan laut. Kran bongkar muat atau pengangkat berukuran besar yang dipasang pada tongkang khusus, agar supaya *mobile* (bergerak) sifatnya, digunakan untuk bongkar muat berat. Penggunaan kedua alat ini tentunya memiliki kelebihan serta kekurangan masing-masing. Memuat batubara menggunakan conveyor relative lebih cepat namun *deck* kapal juga akan lebih kotor dengan adanya batubara yang berserakan karena terbawa oleh angin. Apabila tali *wire* putus juga dapat mengakibatkan muatan tumpah disamping palka karena memuat menggunakan *Conveyor* tidak dapat di hentikan secara tiba-tiba.

Berikut ini tabel terkait *floating crane* dan *conveyor* yang beroperasi di Bunati *loading point* beserta *loading rate* per hari nya:

**Tabel 4.2**  
***Floating Crane & Conveyor yang beroperasi di Bunati loading point beserta loading rate per hari nya.***

No.	Nama <i>Floating Crane/Conveyor</i>	<i>Loading Rate</i> Per Hari	Jenis
1	FC Ratu Giok 2	15.000-17.000 MT/hari	FC/GRAB
2	FC Ratu Giok 3	17.000-18.000 MT/hari	FC/GRAB
3	FC Ratu Giok 5	15.000-17.000 MT/hari	FC/GRAB
4	FC Sovereign 8	17.500-18.500 MT/hari	FC/GRAB
5	FC Joshua	15.000-17.000 MT/hari	FC/GRAB
6	CLB Cahaya Mustika Laut 02	18.000-20.000 MT/hari	FT / CONVEYOR BELT

*Sumber data: PT Andhini Samudera Jaya Tahun 2020-2021*

Berdasarkan tabel tersebut, terdapat 5 *floating crane* dan 1 *conveyor* yang beroperasi di Bunati *loading point*, dengan kecepatan muat rata-rata 15,000 - 20,000 MT batubara perhari. Jika dilihat dari tabel tersebut, penggunaan *Conveyor* relative lebih cepat untuk memuat batubara jika dibandingkan dengan *Floating Crane*. Hal ini karena sistem kerja *Conveyor* menggunakan *Grab* untuk mengambil batubara dari tongkang kemudian batubara dimuat melewati *Conveyor Belt* sehingga pemuatan akan lebih cepat. Namun sayangnya hanya terdapat satu *Conveyor* yang beroperasi di Bunati *loading point*.

Kerusakan peralatan bongkar muat sering terjadi selama proses pemuatan batubara. Hal ini dapat disebabkan faktor teknis maupun non-teknis, baik *human error*, kurangnya perawatan terhadap alat, kondisi peralatan yang sudah usang maupun faktor alam seperti tingginya gelombang dan angin kencang yang dapat menyebabkan putusnya tali *wire*.

Berikut data terkait kerusakan peralatan bongkar muat selama beroperasi di kapal yang diageni PT Andhini Samudera Jaya Cabang Bunati:

**Tabel 4.3**

**Kerusakan peralatan bongkar muat selama beroperasi di kapal yang diageni oleh PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati periode bulan Agustus 2020 – Januari 2021**

No.	Nama Kapal	Nama <i>Floating Crane/Conveyor</i>	Lama <i>Maintenance</i>	Jenis Kerusakan
1	MV. MINERAL NOBLE	FC. Ratu Giok 3	2 jam 10 menit	Broken Rope Aft.
		FC. Ratu Giok 2	1 Jam 30 menit	Broken Rope Fwd.
2	MV. CAPE JASMINE	FC. Joshua	16 Jam 15 menit	Trouble Crane
		FC. Ratu Giok 2	1 Jam 25 menit	Trouble Crane
3	MV. DS CHARME	FC. Ratu Giok 3	3 Jam 25 menit	Trouble Crane
4	MV. AQUASCOPE	FC. Ratu Giok 3	4 Jam 30 menit	Broken Rope Aft.
		FC. Ratu Giok 2	1 Jam 30 menit	Broken Rope Aft.
5	MV. PAN JOY	FC. Ratu Giok 3	3 Jam 30 menit	Trouble Crane
		FC. Ratu Giok 2	5 Jam 50 menit	Trouble Crane
6	MV. YASA PIONEER	FC. Ratu Giok 2	2 Jam 55 menit	Trouble Crane
7	MV. CAPE MARS	FC. Ratu Giok 3	4 Jam	Problem Motor Holding
		FC. Ratu Giok 3	1 Jam	Broken Rope Fwd.
8	MV. CAPE GARLAND	FC. Joshua	9 Jam	Break Down
		FC. Joshua	1 Jam 5 menit	Broken Rope Fwd.
		FC. Joshua	1 Jam 40 menit	Broken Rope Aft.
		FC. Sovereign 8	35 menit	Broken Rope Aft.
9	MV. CAPE SAMPAGITA	CLB. Cahaya Mustika Laut 02	1 Jam 55 menit	Broken Rope Aft.
10	MV. BERGE NYANGANI	FC. Ratu Giok 2	1 Jam 25 menit	Repair Mooring Line

*Sumber data: PT Andhini Samudera Jaya Tahun 2020-2021*

**Gambar 4.1**

**Contoh salah satu kerusakan pada *bearing Floating Crane***



*Sumber data: Dokumentasi Pribadi*

Jika dilihat dari tabel diatas, dari 16 kapal yang diageni selama periode bulan Agustus 2020-Januari 2021 terdapat 10 kapal yang selama proses pemuatan batubara terkendala kerusakan peralatan. Kerusakan sering terjadi pada *motor holding, bearing* dan putusya tali *wire*. Hal ini tentunya menghambat kegiatan bongkar muat batubara di Bunati *loading point*. Dengan adanya kerusakan alat tentu akan mengurangi jumlah *loading rate* dari alat itu sendiri yang berpotensi menyebabkan bertambahnya waktu pemuatan batubara.

Pemadatan juga merupakan hal yang sangat penting dalam pemuatan batubara. Hal ini berkaitan dengan stabilitas serta keselamatan kapal selama proses pengiriman batubara. Selain itu pemadatan muatan yang dilakukan dengan baik akan menghindari adanya *broken stowage*. Mengingat muatan *coal* (batubara) termasuk muatan umum dengan sifat khusus memiliki 3 kendala resiko utama yaitu:

- a. Timbulnya api dalam muatannya sendiri karena mengangas
- b. Ledakan disebabkan kurang peranganin di atasnya
- c. Muatan berpindah, khusus dengan biji-biji batubara.

Namun kurangnya pengawasan serta keterampilan operator *dozer* menyebabkan pemadatan terkadang berjalan kurang optimal. Sering terjadinya kerusakan *bulldozer* juga menyebabkan pemadatan muatan berjalan kurang optimal.

*Bulldozer* harus diperbaiki terlebih dahulu untuk melanjutkan kegiatan pemadatan muatan, ini menyita waktu yang tidak sedikit tergantung dari jenis kerusakan yang terjadi.

**Gambar 4.2**

**Perbandingan pemadatan muatan yang optimal dan kurang optimal.**



*Sumber data: Dokumentasi Pribadi*

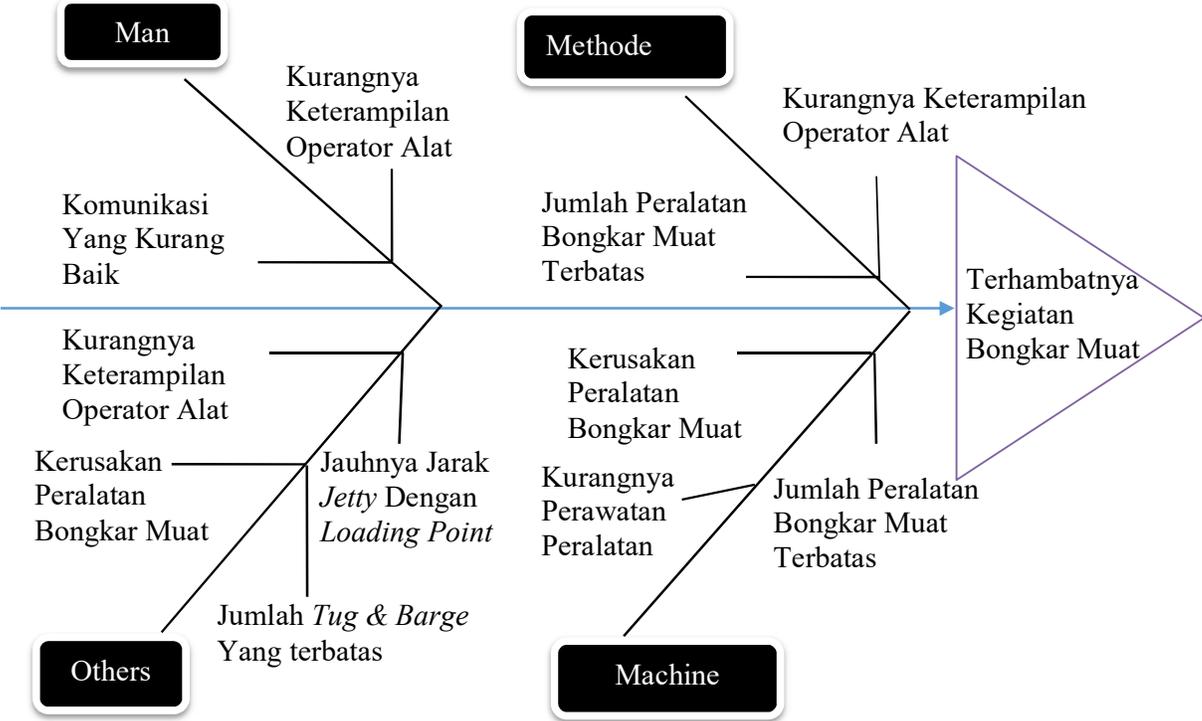
Dari gambar diatas dapat dilihat perbandingan pemadatan muatan yang optimal dengan yang kurang optimal. Pemadatan muatan dapat dikatakan baik (*good stowage*) apabila muatan yang satu dengan yang lainnya tidak saling merusak akibat pemadatan yang salah, muatan terhindar dari cuaca dan tidak bergeser, tidak mengganggu pembongkaran di masing-masing pelabuhan tujuan barang, serta memenuhi stabilitas kapal hingga kapal dapat berlayar dengan aman.

**B. ANALISIS DATA**

Berdasarkan data yang telah penulis deskripsikan sebelumnya, penulis akan menganalisis data-data tersebut menggunakan teknik analisis diagram *fishbone*. Diagram *Fish Bone* ini berguna untuk menentukan faktor-faktor yang menjadi sebab pada suatu karakteristik kejadian. Diagram ini menunjukkan antara sebab dan akibat yang digunakan untuk menemukan akar masalah dan penyebab masalah serta solusinya.

**Gambar 4.3**

**Diagram *Fish Bone* Kegiatan Bongkar Muat.**



Berikut pembahasan dari akar-akar permasalahan yang telah diuraikan diatas:

## 1. Man

### a. Komunikasi yang kurang baik

Komunikasi merupakan faktor yang penting dalam segala kegiatan, komunikasi yang baik dapat menghindari adanya salah paham dari setiap pihak yang terkait. Namun sayangnya komunikasi antara pihak *shipper* dan pihak kapal berjalan kurang baik, hal inilah yang menyebabkan kesalahpahaman terkait pengiriman serta ketersediaan muatan dan jumlah peralatan bongkar muat yang akan rede di sisi kapal. Sehingga terjadi keterlambatan penyandaran *Floating Crane* maupun tongkang.

### b. Kurangnya keterampilan operator alat

Kurangnya pengawasan serta keterampilan operator menyebabkan kegiatan bongkar muat terhambat. Setiap 15 hari sekali diadakan *crew change* operator *crane* dan operator peralatan *loader*. Setiap individu memiliki skill yang berbeda sehingga terkadang operator yang baru kurang terampil dalam mengoperasikan alat. Kurangnya keterampilan operator *dozer* dalam mengoperasikan serta merawat alat juga menjadi kendala pada saat proses pemadatan muatan. Karena tidak jarang terjadi kerusakan pada *bulldozer*, sehingga pemadatan berjalan kurang optimal. *Bulldozer* harus diperbaiki terlebih dahulu untuk melanjutkan kegiatan pemadatan muatan, ini menyita waktu yang tidak sedikit tergantung dari jenis kerusakan yang terjadi. Operator *dozer* terkesan bekerja kurang maksimal apabila tidak ada pengawasan baik dari pihak mandor maupun orang kapal.

## 2. Methode

### a. Jumlah peralatan bongkar muat terbatas

Jumlah peralatan bongkar muat yang beroperasi di Bunati *loading point* berjumlah 6 peralatan bongkar muat, 5 berjenis *Floating Crane* dan 1 *Conveyor*. Jumlah tersebut tidak sebanding dengan jumlah kapal yang datang untuk memuat batubara, mengingat permintaan batubara dari pihak buyer tidaklah sedikit. Untuk PT Andhini Samudera Jaya saja rata-rata

mengageni 4 kapal setiap bulannya. Oleh karena itu perlu adanya pengadaan peralatan bongkar muat.

b. Kurangnya keterampilan operator alat

Kurangnya pengawasan serta keterampilan operator menyebabkan kegiatan bongkar muat terhambat. Setiap 15 hari sekali diadakan *crew change* operator *crane* dan operator peralatan *loader*. Setiap individu memiliki skill yang berbeda sehingga terkadang operator yang baru kurang terampil dalam mengoperasikan alat. Kurangnya keterampilan operator *dozer* dalam mengoperasikan serta merawat alat juga menjadi kendala pada saat proses pemadatan muatan. Karena tidak jarang terjadi kerusakan pada *bulldozer*, sehingga pemadatan berjalan kurang optimal. *Bulldozer* harus diperbaiki terlebih dahulu untuk melanjutkan kegiatan pemadatan muatan, ini menyita waktu yang tidak sedikit tergantung dari jenis kerusakan yang terjadi. Operator *dozer* terkesan bekerja kurang maksimal apabila tidak ada pengawasan baik dari pihak mandor maupun orang kapal.

### 3. Machine

a. Jumlah peralatan bongkar muat terbatas.

Jumlah peralatan bongkar muat yang beroperasi di Bunati *loading point* berjumlah 6 peralatan bongkar muat, 5 berjenis *Floating Crane* dan 1 *Conveyor*. Jumlah tersebut tidak sebanding dengan jumlah kapal yang datang untuk memuat batubara, mengingat permintaan batubara dari pihak *buyer* tidaklah sedikit. Untuk PT Andhini Samudera Jaya saja rata-rata mengageni 4 kapal setiap bulannya. Oleh karena itu perlu adanya pengadaan peralatan bongkar muat.

b. Kerusakan peralatan bongkar muat.

Jika dilihat dari data yang telah peneliti paparkan sebelumnya, terdapat masalah kerusakan peralatan bongkar muat pada 10 dari 16 kapal yang diageni PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati. Hal ini tentunya menghambat kegiatan pemuatan batubara ke kapal, karena pemuatan dapat dilakukan kembali apabila proses *maintenance* telah selesai dilakukan.

Adanya kerusakan peralatan selama proses pemuatan batubara seringkali menghambat proses pemuatan. Hal ini karena pemuatan batubara tidak dapat dilakukan dan harus menunggu *maintenance* daripada alat bongkar muat itu sendiri. Ketersediaan alat mempunyai peranan penting terhadap kinerja bongkar muat serta pada pemuatan batubara dari tongkang ke kapal besar. Apabila alat tersedia dan dapat dioperasikan secara maksimal (tidak rusak), tentu akan meningkatkan kinerja dan produksi peralatan tersebut. Pemberian fasilitas peralatan yang lengkap dan layak pakai juga dijadikan salah satu pendorong untuk bekerja.

c. Kurangnya perawatan peralatan

Perawatan dan perbaikan merupakan suatu aspek yang tidak bisa dipisahkan dari peralatan bongkar muat agar siap pakai karena peralatan tidak dipisahkan dari aspek perencanaan dan kegiatan operasionalnya, sehingga peralatan dapat beroperasi dengan baik dan lancar. Meskipun peralatan didesain dengan baik, namun apabila tidak diimbangi dengan perawatan dan perbaikan maka daya tahan mesin atau peralatan tersebut tidak akan lama.

#### 4. Others

a. Kurangnya keterampilan operator alat

Kurangnya pengawasan serta keterampilan operator menyebabkan kegiatan bongkar muat terhambat. Setiap 15 hari sekali diadakan *crew change* operator *crane* dan operator peralatan *loader*. Setiap individu memiliki skill yang berbeda sehingga terkadang operator yang baru kurang terampil dalam mengoperasikan alat. Kurangnya keterampilan operator *dozer* dalam mengoperasikan serta merawat alat juga menjadi kendala pada saat proses pemadatan muatan. Karena tidak jarang terjadi kerusakan pada *bulldozer*, sehingga pemadatan berjalan kurang optimal. *Bulldozer* harus diperbaiki terlebih dahulu untuk melanjutkan kegiatan pemadatan muatan, ini menyita waktu yang tidak sedikit tergantung dari jenis kerusakan yang terjadi. Operator *dozer* terkesan bekerja kurang maksimal apabila tidak ada pengawasan baik dari pihak mandor maupun orang kapal.

b. Kerusakan peralatan bongkar muat.

Jika dilihat dari data yang telah peneliti paparkan sebelumnya, terdapat masalah kerusakan peralatan bongkar muat pada 10 dari 16 kapal yang diageni PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati. Hal ini tentunya menghambat kegiatan pemuatan batubara ke kapal, karena pemuatan dapat dilakukan kembali apabila proses *maintenance* telah selesai dilakukan. Adanya kerusakan peralatan selama proses pemuatan batubara seringkali menghambat proses pemuatan. Hal ini karena pemuatan batubara tidak dapat dilakukan dan harus menunggu *maintenance* daripada alat bongkar muat itu sendiri. Ketersediaan alat mempunyai peranan penting terhadap kinerja bongkar muat serta pada pemuatan batubara dari tongkang ke kapal besar. Apabila alat tersedia dan dapat dioperasikan secara maksimal (tidak rusak), tentu akan meningkatkan kinerja dan produksi peralatan tersebut. Pemberian fasilitas peralatan yang lengkap dan layak pakai juga dijadikan salah satu pendorong untuk bekerja.

c. Jauhnya jarak *jetty* dengan *loading point*.

Jarak antara *jetty* dengan *loading point* adalah 120 *miles*, sedangkan *tug boat* berjalan cukup lambat apabila terisi muatan penuh sekitar 3,5-4 knot ditambah arus serta ketinggian gelombang yang tidak menentu terutama pada bulan oktober-april dimana daerah perairan Indonesia dilalui oleh angin muson barat yang bertiup dari Benua Asia menuju Benua Australia. Hal ini pastinya akan memperlambat laju *tug boat* itu sendiri. Semua hal tersebut tentu menghambat kegiatan pemuatan batubara, apabila penyandaran dilakukan lebih cepat tentu saja pemuatan dapat segera dilaksanakan.

d. Jumlah *tug&barge* yang terbatas.

*Tug boat* merupakan sarana transportasi utama yang digunakan untuk menarik tongkang dari *stockpile* menuju ke kapal besar. Oleh karena itu jumlah dari *tug&barge* sangat berpengaruh dalam menunjang kelancaran pemuatan batubara ke kapal besar. Jumlah tongkang yang dimiliki pihak *shipper* dan siap beroperasi untuk kegiatan bongkar muat ada 9-10 tongkang dengan kapasitas muatan yang diangkut  $\pm 7,500$  MT tiap-tiap tongkangnya.

Sedangkan jumlah kapal yang dilayani pihak *shipper* cukup banyak. Untuk kapal muatan 150,000 MT saja membutuhkan sekitar 24 tongkang, bahkan lebih apabila terdapat tongkang dengan muatan *return cargo*. Jumlah *tug&barge* yang terbatas ini tentu menghambat proses pemuatan batubara.

### **C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH**

#### **1. Lamanya Waktu Tunggu Pelaksanaan Pemuatan Batubara**

Untuk mengatasi masalah lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara, maka penulis memberikan beberapa alternatif pemecahan masalah antara lain:

- a. Menambah jumlah *tug&barge*
- b. Menambah jumlah *floating crane* dan *conveyor*

#### **2. Sering Terjadinya Kerusakan Peralatan Bongkar Muat Selama Proses Pemuatan Batubara**

Untuk mengatasi masalah sering terjadinya kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara, maka penulis memberikan beberapa alternatif pemecahan masalah antara lain:

- a. Melakukan *maintenance* alat secara teratur sesuai jadwal
- b. Mengganti *floating crane* yang sering rusak dengan *floating crane* yang baru

### **D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH**

Dari berbagai alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan diatas, penulis dapat mengevaluasi alternatif – alternatif pemecahan yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah-masalah yang ada.

#### **1. Lamanya Waktu Tunggu Pelaksanaan Pemuatan Batubara**

Untuk mengatasi masalah lamanya waktu tunggu pelaksanaan pemuatan batubara, penulis telah menemukan beberapa alternatif pemecahan masalah.

Untuk itu dilakukan evaluasi alternatif pemecahan masalah baik itu dari segi kelebihan maupun kekurangannya, antara lain:

a. Menambah jumlah *tug&barge*

Kelebihan : Dengan adanya penambahan jumlah *tug boat* dan tongkang, diharapkan penyandaran tongkang untuk rede di kapal besar bisa lebih tepat waktu. Mengingat banyaknya jumlah kapal yang datang untuk memuat batubara dengan jumlah muatan yang tidak sedikit maka harus diimbangi dengan jumlah *tug boat* dan tongkang yang sepadan.

Kekurangan : Harga *tug&barge* tidaklah murah, oleh karena itu perlu disiapkan dana yang cukup besar oleh pihak *shipper* untuk membeli atau menyewa *tug boat* dan tongkang.

b. Menambah jumlah *floating crane* dan *conveyor*

Kelebihan : Apabila dilakukan penambahan jumlah *floating crane* dan *conveyor* maka dalam satu kali waktu muat dapat memuat lebih dari satu kapal sehingga mempercepat proses pemuatan dan memperlancar proses *transshipment* batubara. Dalam satu kali pemuatan, satu *floating crane* dapat memuat 15.000 MT / hari, apabila jumlah *floating crane* ditambahkan menjadi dua, maka dalam satu kali pemuatan batubara dapat memuat 30.000 MT / hari.

Kekurangan : Dengan adanya penambahan alat tentu saja akan membutuhkan pasokan *sparepart* yang lebih banyak, mengingat bunati merupakan kota kecil yang cukup terpencil maka harus memasok *sparepart* dari luar daerah, sedangkan permintaan pemuatan batubara sangatlah banyak, termasuk kebutuhan pasokan *acetylene* dan oksigen harus senantiasa terpenuhi guna menunjang kegiatan *maintenance* dengan pengelasan. Bertambahnya alat tentu akan menambah jumlah operator, pemilihan operator alat harus selektif. Harus memilih operator yang memiliki pengalaman kerja serta *track record* yang baik untuk meminimalisir kerusakan peralatan akibat *human error*.

## 2. Sering Terjadinya Kerusakan Peralatan Bongkar Muat Selama Proses Pemuatan Batubara

Untuk mengatasi masalah sering terjadinya kerusakan peralatan bongkar muat selama proses pemuatan batubara, penulis telah menemukan beberapa alternatif pemecahan masalah. Untuk itu dilakukan evaluasi alternatif pemecahan masalah baik itu dari segi kelebihan maupun kekurangannya, antara lain:

### a. Melakukan *maintenance* alat secara teratur sesuai jadwal

**Kelebihan** : Jika dilakukan perawatan secara rutin terhadap peralatan bongkar muat, maka dapat mengurangi kendala-kendala pada saat melakukan pemuatan batubara ke kapal besar. Apabila alat yang digunakan semakin baik maka akan terjadi peningkatan produktivitas sehingga meningkatkan minat terhadap pelayanan jasa bongkar muat.

**Kekurangan** : Biaya yang dibutuhkan akan semakin banyak jika alat yang tersedia banyak yang mengalami kerusakan. Memerlukan teknisi serta operator *crane* yang terampil dan berkompeten serta bisa diandalkan jika pada saat alat dibutuhkan mengalami situasi *emergency*. Memerlukan waktu lebih untuk mengatur kelancaran penerapan jadwal perawatan dan perbaikan yang ada.

### b. Mengganti *floating crane* yang sering rusak dengan *floating crane* yang baru

**Kelebihan** : Dengan *floating crane* yang lebih baru dan canggih diharapkan dapat meningkatkan performa alat dalam proses pemuatan batubara ke kapal besar. Hal ini tentu akan menambah *loading rate* alat, dengan bertambahnya *loading rate* maka pemuatan akan berjalan lebih cepat. Sehingga dapat mengurangi waktu tunggu antrian kapal di area *transshipment*.

**Kekurangan** : *Floating crane* yang sudah sering mengalami kerusakan sering kali mengalami kendala ketika proses pemuatan

batubara. Akibatnya proses pemuatan terhambat dan memakan waktu. Apabila *floating crane* ini tidak diganti dengan *floating crane* yang lebih baru dan canggih, maka dapat menyebabkan kerusakan berkelanjutan yang akan mengganggu proses pemuatan batubara. Hal ini dapat mengakibatkan hilangnya peluang *transshipment* selanjutnya.

## **E. PEMECAHAN MASALAH**

Pemecahan masalah yang diberikan penulis adalah dengan melakukan evaluasi pemecahan masalah berdasarkan situasi dan kondisi sejak penelitian maka penulis memilih pemecahan masalah yang paling tepat adalah dengan melakukan:

### **1. Lamanya Waktu Tunggu Pelaksanaan Pemuatan Batubara**

Penambahan jumlah *floating crane* dan *conveyor* diharapkan mengurangi antrian pelayanan pemuatan batubara, karena sering kali kapal harus menunggu *floating crane* untuk sandar karena masih menyelesaikan pemuatan dikapal lainnya. Dengan adanya penambahan *floating crane* maka dalam satu kali waktu muat dapat memuat lebih dari satu kapal sehingga mempercepat proses pemuatan dan memperlancar proses *transshipment* batubara. Dalam satu kali pemuatan, satu *floating crane* dapat memuat 15.000 MT / hari, apabila jumlah *floating crane* ditambahkan menjadi dua, maka dalam satu kali pemuatan batubara dapat memuat 30.000 MT / hari.

### **2. Sering Terjadinya Kerusakan Peralatan Bongkar Muat Selama Proses Pemuatan Batubara**

Melakukan *maintenance* alat secara teratur sesuai jadwal dapat dilakukan dengan cara, yaitu:

#### **a. Melakukan perawatan secara berkala**

Pembuatan jadwal perencanaan perawatan peralatan. Dalam pelaksanaan perawatan di lapangan harus sesuai dengan jadwal perencanaan perawatan, hal ini untuk mendukung kinerja dari alat bongkar muat.

Sehingga alat bongkar muat selalu dalam kondisi yang optimal dan siap untuk dioperasikan kapan saja.

b. Melakukan perawatan secara insidental.

Perawatan secara insidental dilakukan tanpa adanya rencana, perawatan dilakukan apabila terjadi kerusakan. Jika ada alat atau komponen alat bongkar muat yang rusak, harus segera di ganti. Sebab apabila tidak segera diatasi dapat mengakibatkan kerusakan yang berkelanjutan pada alat bongkar muat tersebut.

Melakukan pemeliharaan rutin terhadap *floating crane* bertujuan agar usia pakai *floating crane* lebih panjang dan agar dalam proses pemuatan batubara tidak terjadi kerusakan secara tiba-tiba karena keadaan *floating crane* selalu dikontrol. Proses pemuatan batubara pun dapat berjalan dengan lancar karena antrian kapal terurai. Dengan adanya pemuatan batubara yang lancar maka dapat menambah capaian *shipment*.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan analisis yang dilakukan penulis, faktor yang menyebabkan kurang optimalnya waktu tunggu dalam kegiatan pemuatan batubara di PT Andhini Samudera Jaya cabang Bunati adalah sebagai berikut:

1. Karena kurangnya jumlah *floating crane* di area *transshipment*, kapal harus menunggu penyandaran *floating crane* karena masih menyelesaikan pemuatan batubara di kapal lain. Apabila tidak dilakukan penambahan jumlah *floating crane* dan setiap proses pemuatan hanya menggunakan satu *floating crane*, maka dalam satu kali proses pemuatan hanya dapat memuat 1 tongkang. Sedangkan sudah banyak antrian kapal yang datang di area *transshipment* dan siap untuk dimuat. Apabila hal ini terus terjadi, maka dapat berpotensi terjadinya kehilangan peluang *transshipment* selanjutnya karena kapal kapal yang sudah dijadwalkan untuk kegiatan pemuatan selanjutnya masih harus mengantri untuk memuat di area *transshipment*.
2. Peralatan bongkar muat sering beroperasi tanpa adanya pengecekan yang rutin ataupun tidak diterapkannya jadwal pemeliharaan secara rutin sehingga alat-alat tersebut sering mengalami kerusakan saat proses bongkar muat, masalah yang sering terjadi pada saat kegiatan pemuatan batubara adalah *Floating Crane* yang tidak berfungsi secara optimal dikarenakan tidak dilakukan pengecekan secara rutin sebelum melakukan kegiatan pemuatan. Perlu adanya pengecekan secara berkala pada alat-alat yang beroperasi untuk memperlancar pengoperasian saat proses bongkar muat batubara, Sehingga tidak mengganggu kegiatan kapal-kapal yang sedang melakukan bongkar muat yang akan berdampak pada bertambahnya biaya labuh kapal.

## B. SARAN

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan, maka dalam kesempatan ini penulis akan menyampaikan saran-saran untuk menunjang optimalnya waktu tunggu dalam kegiatan pemuatan batubara di Bunati *loading point*, yaitu sebagai berikut :

### 1. Menambah jumlah *floating crane* dan *conveyor*

Penambahan jumlah *floating crane* dan *conveyor* diharapkan mengurangi antrian pelayanan pemuatan batubara, karena sering kali kapal harus menunggu *floating crane* untuk sandar karena masih menyelesaikan pemuatan dikapal lainnya. Dengan adanya penambahan *floating crane* maka dalam satu kali waktu muat dapat memuat lebih dari satu kapal sehingga mempercepat proses pemuatan dan memperlancar proses *transshipment* batubara. Dalam satu kali pemuatan, satu *floating crane* dapat memuat 15.000 MT / hari, apabila jumlah *floating crane* ditambahkan menjadi dua, maka dalam satu kali pemuatan batubara dapat memuat 30.000 MT / hari.

### 2. Melakukan *maintenance* alat secara teratur sesuai jadwal

Melakukan *maintenance* alat secara teratur sesuai jadwal dapat dilakukan dengan cara, yaitu:

#### a. Melakukan perawatan secara berkala

Pembuatan jadwal perencanaan perawatan peralatan. Dalam pelaksanaan perawatan di lapangan harus sesuai dengan jadwal perencanaan perawatan, hal ini untuk mendukung kinerja dari alat bongkar muat. Sehingga alat bongkar muat selalu dalam kondisi yang optimal dan siap untuk dioperasikan kapan saja.

#### b. Melakukan perawatan secara insidental.

Perawatan secara insidental dilakukan tanpa adanya rencana, perawatan dilakukan apabila terjadi kerusakan. Jika ada alat atau komponen alat bongkar muat yang rusak, harus segera di ganti. Sebab apabila tidak segera diatasi dapat mengakibatkan kerusakan yang berkelanjutan pada alat bongkar muat tersebut.

Melakukan pemeliharaan rutin terhadap *floating crane* bertujuan agar usia pakai *floating crane* lebih panjang dan agar dalam proses pemuatan batubara tidak terjadi kerusakan secara tiba-tiba karena keadaan *floating crane* selalu dikontrol. Proses pemuatan batubara pun dapat berjalan dengan lancar karena antrian kapal terurai. Dengan adanya pemuatan batubara yang lancar maka dapat menambah capaian *shipment*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bambang Triatmodjo. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*. Semarang: Beta Offset
- Dimiyati, Tjuju dan Akhmad Dimiyati. 1999. *Operations Research*. Bandung: Sinar Baru Bandung
- Engkos Kosasih & Capt. Hananto Soewedo, M.Mar.,S.E. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: Rajawali Pers
- Forum Komunikasi Operator Terminal. 2002. *Sistem Operator Terminal Bagian Dari Pengelolaan Pelabuhan Modern*. Jakarta: 2002
- International Organization for Standarization. 2005. ISO 11760: *Classification of Coals*. Switzerland
- Istopo, 1999. *Kapal Dan Muatannya*. Jakarta : Koperasi Karyawan BP3IP
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). (2014). *Kamus versi online/daring (dalam jaringan)*. Diakses Januari 04, 2022, dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI): <https://kbbi.web.id/batubara>
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2008). *Kamus versi online/daring (dalam jaringan)*. Diakses Januari 06, 2022, dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI): <https://kbbi.web.id/waktu>
- Martopo dan Soegiyanto. 2004. *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Munah et al. 2018. *Analisis Pengukuran Kinerja Pelabuhan Laut Berdasarkan Kriteria Kinerja Pelabuhan*. Jurnal UNMAS MATARAM. Diakses Januari 06,2022,<https://journal.unmasmataram.ac.id/index.php/GARA/article/view/8/7/>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 152 Tahun 2016 *Tentang Usaha Bongkar Muat*
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 65 Tahun 2019 *Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal*
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 72 *Tentang Jenis, Struktur, Golongan, Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan*.

- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 60 Tahun 2016  
*Tentang Pedoman Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat  
Barang Dari dan Ke Kapal di Pelabuhan*
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 82 Tahun 1999 *Tentang Angkutan  
Di Perairan*
- Prof. Dr. Sugiyono, 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.*  
Bandung : Alfabeta
- Rusman Hoesin & Daniel Manuputty. 2009. *Kamus Pelayaran.* Jakarta: Citra  
Harta Rima
- Sudjatmiko, F.D.C. 1985. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga.* Jakarta : CV.  
Akademika Pressindo.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Pendidikan: Kuantitatif, Kualitatif dan R&D  
(2016).* Kuningan: Alfabeta
- Suyono, R. P. 2007. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui  
Laut.* Jakarta : PPM.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran.*
- Widoyoko, Eko Putro. 2014. *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian.* Bandung:  
201

# LAMPIRAN I

## Tanda Daftar Perusahaan



NO REGKK : 06

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT  
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANJARMASIN**

**TANDA DAFTAR PERUSAHAAN**  
NOMOR AL.002/ 05 / 12 /KSOP BIM-2020

**I. DASAR**

1. Undang-undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran,
2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2011,
3. Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 2018 tentang Pelaksanaan Peraturan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik,
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 146 tahun 2016,
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 23 tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Penyelenggaraan Pelabuhan Pada Pelabuhan yang Densifikasi Secara Komersial,
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 91 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut,
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut,
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7h tahun 2018.

**II. MEMPERHATIKAN**

Surat Kepala Cabang PT. Andhni Samudera Jaya nomor 09/PAS-ASJ/TSM/2020 tanggal 02 September 2020 perihal Permohonan Register Tanda Daftar Perusahaan Kegiatan Kapal di Pelabuhan Kelas I Banjarmasin.

**III. MENYATAKAN**

Bahwa Perusahaan sebagaimana tersebut dibawah ini masih terdaftar/tercatat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banjarmasin

Nama Perusahaan	<b>PT. ANDHNI SAMUDERA JAYA</b>
Jenis Usaha	Kegiatan Kapal
Pesanggungjawab SIUPKK	ANDRI YANSYAH (Direktur Utama)
Pesanggungjawab Operasional	BOMER SILABAN (Kepala Cabang)
Alamat Kantor	Jl. Kartasuta No. 7 RT 002 RW 001 Kelurahan Antanan Besar, Kecamatan Banjarmasin Tengah, Kota Banjarmasin, Provinsi Kalimantan Selatan.
Telepon/Fax	0511-4244210
Status	Cabang
No. SIUPKK	AL.310/R2/DA-2017 tanggal 25 Juli 2017
Nomor Induk Berusaha	0220102311266
Nama KBLI	Lihat Lampiran
Kode KBLI	Lihat Lampiran
NPWP	80.060.440.7-045.000
Kecamatan ISSA	059/ISSA/N/2018

**IV. DENGAN KETENTUAN-KETENTUAN**

1. Menatuhi dan mematuhi semua ketentuan / peraturan yang berlaku di wilayah kerja Pelabuhan Banjarmasin, dan apabila melanggar maka Perusahaan saudara akan diberi sanksi sesuai peraturan yang berlaku.
2. Menyampaikan Laporan Kegiatan Perusahaan Angkutan Laut/Kegiatan Kapal setiap bulan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banjarmasin.
3. Melaporkan secara tertulis setiap perubahan Direksi / Pesanggungjawab, Kepala Cabang, Alamat Perusahaan dan perubahan lainnya kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banjarmasin.
4. Tanda Daftar Perusahaan ini diterbitkan setelah dilakukan evaluasi secara administrasi dan teknis dan akan dievaluasi kembali setiap tahun sampai dengan berakhir pada bulan **Oktober 2021**.
5. Apabila dalam pemberian Tanda Daftar Perusahaan ini terdapat kekeliruan maka akan dilakukan perbaikan dan peninjauan kembali.

**V. Dokumen disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya**

Dikeluarkan di BANJARMASIN  
Pada tanggal 30 SEPTEMBER 2020

di BUREAU KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANJARMASIN  
DAN LINTAS ANGKUTAN LAUT  
DAN LINTAS KEPELABUHAN

**PENANGGUNG JAWAB**

  
**BOMER SILABAN**  
Kepala Cabang



  
**NUMA R. BITHA, ST**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19671219 199603 1 001

## LAMPIRAN II

Kegiatan Pemuatan Batubara Dari Tongkang Ke Kapal Besar



# LAMPIRAN III

## STATEMENT OF FACT



PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

### STATEMENT OF FACTS

Page 01

1	NAME OF VESSEL	:	<b>MV. CAPE JASMINE</b>
2	PORT OF LOADING	:	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
3	PORT OF DISCHARGE	:	ANY PORT (S) IN INDIA
4	B/L-SW BILL NOS & DATE	:	
5	NAME OF SHIPPER	:	PT. BORNEO INDOBARA
6	NAME OF CONSIGNEE	:	
7	QUANTITY OF CARGO	:	<b>159.042 MT</b>
	AS PER B/L SWB & DESCRIPTION		
8	QUANTITY OF CARGO LOADED	:	<b>159.042 MT</b>
	AS PER VESSEL'S CALCULATION		
9	QUANTITY OF CARGO LOADED	:	<b>159.042 MT</b>
	AS PER SURVEYORS		
10	QUANTITY OF CARGO LOADED	:	<b>159.042 MT</b>
	AS PER SHIPPER / CONSIGNEE		
11	QUANTITY OF CARGO LOADED	:	<b>159.042 MT</b>
	AS PER WEIGHBRIDGE FIGURES		

SHIP'S POSITION	DATE	TIME (HRS)	DAY
12 VESSEL ARRIVED PILOT STATION	: AUGUST 25, 2020	00.30	Tuesday
13 VESSEL ANCHORAGE AT PORT LIMIT	: AUGUST 25, 2020	00.30	Tuesday
14 NOTICE OF READINESS TENDERED	: AUGUST 25, 2020	00.30	Tuesday
15 NOTICE OF READINESS ACCEPTED	: AS PER CHARTER PARTY		
16 SEA PILOT ON BOARD	: AUGUST 25, 2020	01.00	Tuesday
17 MOVEMENT OF VESSEL COMMENCED	:		
18 VESSEL ANCHORED AT OUTER ANCH. INNER ANCH.	:		
19 SEA PILOT OFF	: AUGUST 25, 2020	03.15	Tuesday
20 PILOT BOARDED FOR BERTHING	:		
21 MOVEMENT OF VESSEL COMMENCED	:		
22 FIRST LINE	: AUGUST 28, 2020	04.00-04.50	Friday
23 MADE ALL FAST	:		
24 FREE PRATIQUE GRANTED	: AUGUST 25, 2020	15.50	Tuesday
25 IMIGRATION CLERANCE COMPLETED	:		
26 INITIAL DRAFT SURVEY COMMENCED	: AUGUST 25, 2020	16.30	Tuesday
27 INITIAL DRAFT SURVEY COMPLETED	: AUGUST 25, 2020	17.30	Tuesday
28 VESSEL COMMENCED LOADING	: AUGUST 28, 2020	05.40	Friday
29 VESSEL COMPLETED LOADING	: SEPTEMBER 05, 2020	03.00	Saturday
30 FINAL DRAFT SURVEY COMMENCED	: SEPTEMBER 05, 2020	03.00	Saturday
31 FINAL DRAFT SURVEY COMPLETED	: SEPTEMBER 05, 2020	04.00	Saturday
32 DOCUMENTATION & CLEARANCE COMPLETED	: SEPTEMBER 05, 2020	12.35	Saturday
33 PILOT ON BOARD FOR DEPARTURE	: SEPTEMBER 05, 2020	16.10	Saturday
34 VESSEL SAILED	: SEPTEMBER 05, 2020	16.30	Saturday
35 PILOT OFF	: SEPTEMBER 05, 2020	16.30	Saturday
36 ETA NEXT PORT	: SEPTEMBER 19, 2020	23.00	Saturday

\*SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY\*.

**Charterers Remarks :** We reject Shipper's following comments that "Turn Time to start after Free Pratique is granted"

Laytime shall be governed strictly basis Purchase Contract between Shipper & Buyer

MV. CAPE JASMINE

PT. BORNEO INDOBARA

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES





PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

STATEMENT OF FACTS.

Page 02

37	ARRIVAL R.O.B: /FO : 1687.5 MT / DO : 327.8 MT / FW : 290 MT / BW : 76494 MT	DATE : SEPTEMBER 05, 2020 / 03.00 TIME (HRS)
38	ARRIVAL DRAFT: / FWD : 8,86 MTR / MID : 10,23 MTR / AFT : 11,59 MTR	
39	DEPARTURE R.O.B: FO= 1643 MT DO= 328 MT FW= 205 MT BW= 210 MT	
40	DEPARTURE DRAFT: F= 16,815 M A= 17,625 M M= 17,225 M	
41	VESSEL SHIFTING DETAILS	FROM : TO : ON : FROM : TO : ON :
42	FIRST OPENING OF HATCHES	: AUGUST 28, 2020 / 05.10 AM
43	LAST CLOSING OF HATCHES	: SEPTEMBER 05, 2020 / 03.00 AM
44	GOVERNMENT HOLIDAY (S)	:
45	STOPPAGES / DETENTIONS	:

Day & date	Weather	REASONS			
		From - To			
25/08/2020 Tue	Cloudy	00.30	Vessel Arrived at Bunati Anchorage		
		00.30	N.O.R tandered		
		01.00	Pilot On Board		
		01.00 - 03.00	Vessel approaching to loading point		
		03.00	Dropped Anchorage		
		03.15	Pilot Off		
		03.15 - 15.10	Waiting Port Authority On Board For ship Inspection		
		15.10	Agent & Port Authority On Board		
		15.50	Free Pratique Granted		
		15.50 - 24.00	Turning time 12 hours		
		16.30	Foreman On board		
		16.30 - 17.30	Initial Draft Survey By Surveyor & Chief Officer		
		26/08/2020 Wed	Bad Weather	00.00 - 03.50	Turning time 12 hours
				03.50 - 24.00	Unable Floating Crane a/side due to high swell & strong wind
27/08/2020 Thu	Bad Weather	00.00 - 24.00	Unable Floating Crane a/side due to high swell & strong wind		
		00.00 - 03.00	Unable Floating Crane a/side due to high swell & strong wind		
28/08/2020 Fri	Bad Weather	03.00 - 04.00	Process maneuvering FC RATU GIOK.2 for along side at ship		
		04.00 - 04.50	01st FC RATU GIOK.2 first line at P/S ship		
		04.50	FC RATU GIOK.2 in position at H3		
		04.50 - 05.40	Maneuvering barge a/s at FC RATU GIOK.2		
		05.40	<b>1st Bg RMN.376/Tb KSA.55 aside at FC RATU GIOK.2</b>		
		05.40	<b>COMMENCED LOADING MV. CAPE JASMINE at H3</b>		
			<b>fm Bg RMN.376 by FC RATU GIOK.2</b>		
		06.40 - 06.55	Stopped loading at H3, Moved dzt & ldr from FC RATU GIOK.2 to Bg. RMN 376		
		06.55	Resumed loading at H3 fm Bg. RMN 376 by FC RATU GIOK.2		
		07.00	02nd CLB CML.02 first line at S/S ship		
		08.00	CLB CML.02 in position at h5		
		15.35	<b>2nd Bg RMN.2715/Tb KSA.59 aside at CLB CML.02</b>		
		15.35	Started loading at H5 fm Bg RMN.2715 by CLB CML.02		
		15.10	Completed discharge cgo on Bg RMN.376 to h by FC RATU GIOK.2		
15.10	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.376 to FC RATU GIOK.2				
15.30	Bg RMN.376/Tb KSA.55 casted off				
16.10	<b>3rd Bg INTAN.7503/Tb KSA.18 aside at FC RATU GIOK.2</b>				
16.10	Resumed loading at H3 fm Bg INTAN.7503 by FC RATU GIOK.2				
16.45 - 17.00	Moved dzt & ldr from CLB CML.02 to Bg RMN.2715				
17.10 - 17.25	Stopped loading at H3, Moved dzt & ldr from FC RATU GIOK.2 to Bg INTAN.7503				

\*SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY\*.

MV. CAPE JASMINE

PT. BORNEO INDOBARA

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES





PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

STATEMENT OF FACTS

Page.03

Day & date	Weather	Working Record	
		From - To	Stoppages / Remarks
29/08/2020 Sat	Bad Weather	17.25	Resumed loading H3 fm Bg. INTAN 7503
		17.50 - 24.00	Stopped loading FC RATU GIOK.2 due to strong wind & high swell
		18.50	Bg INTAN.7503/Tb KSA.18 casted off due to strong wind & high swell
		21.05	Completed discharge ego on Bg RMN.2715 by CLB CML.02
		21.05 - 21.20	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.2715 to CLB CML.02
		21.20	Bg RMN.2715/Tb KSA.59 casted off
		21.20 - 24.00	Unable cargo barge for a/s at CLB CML.02 due to strong wind & high swell
		00.00 - 01.35	FC RATU GIOK.2 no ldg activity due to strong wind & high swell
		00.00 - 00.50	Unable ego barge for a/s at CLB CML.02 due to strong wind & high swell
		00.50 - 01.35	Process maneuvering ego barge for a/s at CLB CML.02
		01.35	<b>4th Bg SANTOSO.6/Tb TP. 211 aside at CLB CML.02</b>
		01.35	Resumed Loading at h5 fm Bg SANTOSO.6 by CLB CML.02
	01.35	Re- along side Bg INTAN.7503/Tb KSA.18 at FC RATU GIOK.2	
	01.35	Started loading at H7 fm Bg INTAN.7503 by FC RATU GIOK.2	
	04.45 - 05.00	Moved dzt & ldr from CLB CML.02 to Bg RMN.2715	
	06.20 - 06.40	Stopped loading at H5 shifting CLB CML.02 fm H5 to H1	
	06.40	Started ldg at H1 fm Bg SANTOSO.6 by CLB CML.02	
	08.50	Completed discharge fm Bg.intan 7503	
	08.50 - 09.10	Moved dozer fm barge to Fe.ratu giok 2	
	09.00	Completed discharge ego on Bg SANTOSO.6 to h1 by CLB CML.02	
	09.00 - 09.20	Moved dzt & ldr fm Bg SANTOSO.6 to CLB CML.02	
	09.10	Bg INTAN.7503/Tb KSA.18 casted off	
	09.20	Bg SANTOSO.6/Tb TP. 211 casted off	
	09.20 - 09.50	Processing cargo barge for aside	
	09.50	<b>5th Bg RMN.372/Tb KSA OPAL aside at FC RATU GIOK.2</b>	
	09.50	Resumed loading at H7 fm Bg RMN.372 by FC RATU GIOK.2	
	10.30	<b>6th Bg RMN.380/Tb KSA.77 aside at CLB CML.02</b>	
	10.30	Started loading at H2 fm Bg RMN.380 by CLB CML.02	
10.50 - 11.05	Stopped loading at H7, Moved dzt & ldr fm FC RATU GIOK.2 to Bg RMN.372		
11.05	Resumed loading at H7 fm Bg RMN.372 by FC RATU GIOK.2		
11.10-11.20	Moved dzt & ldr from CLB CML.02 to Bg RMN. 380		
11.20	Resumed ldg H2 fm Bg.RMN 380 by CLB.CML.02		
14.20 - 14.30	Stopped loading at H7, shifting FC RATU GIOK.2 fm H7 to H9		
14.30	Started loading at H9 fm bg by FC GIOK.2		
Bad Weather	15.00 - 16.45	Stopped loading FC RATU GIOK.2 due to strong wind & High swell	
	16.45	Resumed loading at H9 fm bg RMN.372 by FC GIOK.2	
	17.45	Completed discharge ego on Bg RMN.380 to H2 by CLB CML.02	
	17.45 - 18.05	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.380 to CLB CML.02	
	18.05	Bg RMN.380/Tb KSA.77 casted off	
	22.20	Completed discharge ego on Bg RMN.372 to H9 by FC RATU GIOK.2	
	22.20 - 22.40	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.372 to FC RATU GIOK.2	
	22.40	Bg RMN.372/Tb KSA OPAL casted off	
	22.40 - 23.20	Processing cargo barge for aside	
	23.20	<b>7th Bg TERANG.3003/Tb HARLINA.9 aside at FC RATU GIOK.2</b>	
30/08/2020 Sun	Cloudy	23.20	Resumed loading at H9 fm Bg TERANG.3003 by FC RATU GIOK.2
		24.00	Continued loading at H9 fm Bg TERANG.3003 by FC RATU GIOK.2
		00.00	Continued loading at H9 fm Bg TERANG.3003 by FC RATU GIOK.2
		00.20 - 00.35	Stopped ldg at H9, Moved dzt & ldr fm FC RATU GIOK.2 to Bg TERANG.3003
		00.35	Resumed loading at H9 fm Bg TERANG.3003 by FC RATU GIOK.2
07.05 - 07.15	Stopped loading at H9, shifting FC RATU GIOK.2 fm H9 to H4		
07.15	Started loading at H4 fm Bg TERANG.3003 by FC GIOK.2		

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".

MV. CAPE JASMINE  
Master

PT. BORNEO INDOBARA  
Shipper/Receiver

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES  
As agents



**WALLEM**  
ESTD 1903

**PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES**

STATEMENT OF FACTS

Page.04

Day & date	Weather	Working Record	
		From - To	Stoppages / Remarks
31/08/2020 Mon	Cloudy	09.50	Completed discharge cgo on Bg TERANG.3003 to H4 by FC RATU GIOK.2
		09.50 - 10.10	Moved dzt & ldr fm Bg TERANG.3003 to FC RATU GIOK.2
		10.10	Bg TERANG.3003/Tb HARLINA.9 casted off
		10.10 - 11.30	Process maneuvering cgo barge for a/s at FC RATU GIOK.2
		11.30	<b>8th Bg RMN.367/Tb REGAL.7 aside at FC RATU GIOK.2</b>
		11.30	Resumed loading at H4 fm Bg RMN.367 by FC RATU GIOK.2
		14.20 - 14.35	Stopped loading at H4, Moved dzt & ldr fm FC RATU GIOK.2 to Bg RMN.367
		14.35	Resumed loading at H4 fm Bg RMN.367 by FC RATU GIOK.2
		20.25	<b>9th Bg RMN.333/Tb KSA.57 aside at CLB CML.02</b>
		20.25 - 20.45	Moved dzt & ldr from CLB CML.02 to Bg RMN.380
		20.45	Started loading at h8 fm Bg RMN.333 by CLB CML.02
		21.40	Completed discharge cgo on Bg RMN.367 to h4 by FC RATU GIOK.2
		21.40 - 22.00	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.367 to FC RATU GIOK.2
		22.00	Bg RMN.367/Tb REGAL.7 casted off
		22.40	<b>10th Bg ATK.309/Tb KSA.39 aside at FC RATU GIOK.2</b>
		22.40	Started loading at H6 fm Bg ATK.309 by FC RATU GIOK.2
		23.40 - 23.55	Stopped loading at H6, Moved dzt & ldr fm FC RATU GIOK.2 to Bg ATK.309
		23.45	Completed discharge cgo on Bg RMN.333 to H8 by CLB CML.02
		23.45 - 24.00	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.333 to CLB CML.02
		00.00 - 00.05	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.333 to CLB CML.02
		00.05	Bg RMN.333/Tb KSA.57 casted off
		04.10	Completed discharge cgo on Bg ATK.309 to h6 by FC RATU GIOK.2
		04.10 - 04.30	Moved dzt & ldr fm Bg ATK.309 to FC RATU GIOK.2
		04.30	Bg ATK.309/Tb KSA.39 casted off
		04.30 - 05.50	Process maneuvering cgo barge for a/s at CLB CML.02
		05.50	<b>11th Bg PRIMA.26/Tb TP.220 aside at CLB CML.02</b>
		05.50	Resumed loading at H8 fm Bg PRIMA.26 by CLB CML.02
		06.30 - 06.45	Moved dzt & ldr from CLB CML.02 to Bg PRIMA. 26
		06.45	Resumed loading at H8 fm Bg PRIMA.26 by CLB CML.02
		09.20	<b>12th Bg PST.1312/Tb PANCARAN.1312 aside at FC RATU GIOK.2</b>
		09.20	Resumed loading at H6 fm Bg PST.1312 by FC RATU GIOK.2
		10.20 - 10.35	Stopped loading at H6, Moved dzt & ldr fm FC RATU GIOK.2 to Bg ATK.309
10.35	Resumed loading at H6 fm Bg PST.1312 by FC RATU GIOK.2		
13.00	Completed discharge cgo on Bg PRIMA.26 to H8 by CLB CML.02		
13.00 - 13.20	Moved dzt & ldr fm Bg PRIMA.26 to CLB CML.02		
13.20	Bg PRIMA.26/Tb TP.220 casted off		
18.45	<b>13th Bg RMN.353/Tb KSA.26 aside at CLB CML.02</b>		
18.45	Resumed loading at H3 fm Bg RMN.353 by CLB CML.02		
19.15 - 19.30	Moved dzt & ldr from CLB CML.02 to Bg RMN.353		
19.30	Resumed loading at H3 fm Bg RMN.353 by CLB CML.02		
19.40	Completed discharge cgo on Bg PST.1312 to h7 by FC RATU GIOK.2		
19.40 - 20.00	Moved dzt & ldr fm Bg PST.1312 to FC RATU GIOK.2		
20.00	Bg PST.1312/Tb PANCARAN.1312 casted off		
20.40	<b>14th Bg PST.513/Tb PANCARAN.513 aside at FC RATU GIOK.2</b>		
20.40	Resumed loading at H7 fm Bg PST.513 by FC RATU GIOK.2		
21.40 - 21.55	Stopped loading at H7, Moved dzt & ldr from FC RATU GIOK.2 to Bg PST.513		
21.55	Resumed loading at H7 fm Bg PST.513 by FC RATU GIOK.2		
24.00	Continued loading at H3 fm Bg RMN.353 by CLB CML.02 & H7 fm Bg PST.513 by FC RATU GIOK.2		

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".

MV. CAPE JASMINE  
Master



PT. BORNEO INDOBARA  
Shipper / Receiver



FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES  
As agents



Jalan Majapahit No. 30A, Jakarta 10160, Indonesia  
Tel: +62-21-3806369; Fax: +62-21-3812878, 3519264; Email: ops@wallemsentosa.co.id



PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

STATEMENT OF FACTS		Working Record		Page 05
Day & date	Weather	From - To	Stoppages / Remarks	
01/09/2020 Tue	Cloudy	00.00	Continued loading at H3 fm Bg RMN.353 by CLB CML.02 & H7 fm bg PST.513 by FC RATU GIOK.2	
		01.30	Completed discharge cgo on Bg RMN.353 to H3 by CLB CML.02	
		01.30 - 01.45	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.353 to CLB CML.02	
		01.45	Bg RMN.353/Tb KSA.26 casted off	
		02.50 - 03.00	Stopped loading at H7, shifting FC RATU GIOK.2 fm H7 to H1	
		03.00	Resumed loading at H1 fm Bg PST.513 by FC GIOK.2	
		07.00	Completed discharge cgo on Bg PST.513 to H7 by FC RATU GIOK.2	
		07.00 - 07.20	Moved dzt & ldr fm Bg PST.513 to FC RATU GIOK.2	
		07.20	Bg PST.513/Tb PANCARAN.513 casted off	
		07.20 - 08.50	Process maneuvering cgo barge for a/s at FC RATU GIOK.2	
		08.45	CLB CML.02 casted off	
		08.50	<b>15th Bg SANTOSO 6 - 2nd/Tb TP.211 aside at FC RATU GIOK.2</b>	
		08.50	Resumed loading at H1 fm Bg SANTOSO 6 - 2nd by FC RATU GIOK.2	
		09.50 - 10.05	Stopped loading at H1, Moved dzt & ldr fm FC RATU GIOK.2 to Bg SANTOSO.6 - 2nd	
		10.05	Resumed loading at H1 fm bg SANTOSO.6 - 2nd by FC RATU GIOK.2	
		18.40	Completed discharge cgo on Bg. SANTOSO 6 - 2nd to H1 by FC RATU GIOK.2	
		18.40 - 19.00	Moved dzt & ldr fm Bg SANTOSO 6 - 2nd to FC RATU GIOK.2	
		19.00	Bg SANTOSO 6 - 2nd/Tb TP.211 casted off	
		19.00 - 19.55	Processing cargo barge for aside at FC RATU GIOK.2	
		19.55	<b>16th Bg RMN.352/Tb KSA.74 aside at FC RATU GIOK.2</b>	
19.55	Resumed loading at H5 fm Bg RMN.352 by FC RATU GIOK.2			
24.00	Continued loading at H5 fm bg RMN.352 by FC RATU GIOK.2			
02/09/2020 Wed	Cloudy	00.00	Continued loading at H5 fm bg RMN.352 by FC RATU GIOK.2	
		05.05 - 05.15	Stopped loading at H5, shifting FC RATU GIOK.2 fm H5 to H7	
		05.15	Resumed loading at H7 fm Bg RMN.352 by FC RATU GIOK.2	
		06.40	Completed discharge cgo on Bg. RMN.352 by FC RATU GIOK.2	
		06.40 - 07.00	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.352 to FC RATU GIOK.2	
		06.45 - 07.45	03rd FC JOSHUA first line at S/S ship	
		07.00	Bg RMN.352/Tb KSA.74 casted off	
		07.00 - 09.20	Processing cargo barge for aside	
		07.45	FC JOSHUA in position at H2	
		08.30	<b>17th Bg RMN.342J/Tb KSA.38 aside at FC JOSHUA</b>	
	08.30	Resumed loading at H2 fm Bg RMN.342J by FC JOSHUA		
	09.20	<b>18th Bg RMN.2716/Tb KSA.10 aside at FC RATU GIOK.2</b>		
	09.20	Resumed loading at H7 fm Bg RMN.2716 by FC RATU GIOK.2		
	Bad Weather	10.00 - 11.00	Stopped loading all hatch due to heavy rain	
		11.00	Resumed loading at H2 fm Bg RMN.342J by FC JOSHUA & H9 fm Bg RMN.2716 by FC RATU GIOK.2	
		12.00 - 12.15	Stopped loading at H9, Moved dzt & ldr fm FC RATU GIOK.2 to Bg RMN.2716	
		12.15	Resumed loading at H9 fm bg RMN. 2716 by FC RATU GIOK.2	
		13.30 - 13.40	Stopped loading at H2, Moved dzt & ldr from FC JOSHUA to Bg RMN.342J	
		13.40	Resumed loading at H2 fm bg RMN.342J by FC JOSHUA	
		18.00	Complete discharge fm Bg. RMN.2716 by FC RATU GIOK.2	
18.00 - 18.20		Moved dzt & ldr fm Bg RMN.2716 to FC RATU GIOK.2		
18.20		Bg. RMN.2716/TB. KSA 10 casted off		
19.00		<b>19th Bg RMN.379/TB. KSA 73 aside at FC RATU GIOK.2</b>		
19.00	Resumed loading H9 fm Bg RMN.379 by FC RATU GIOK.2			

\*SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY\*.

MV. CAPE JASMINE  
  
 Master

PT. BORNEO INDOBARA  
  
 Shipper/Receiver

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES  
  
 As agents



PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

STATEMENT OF FACTS

Day & Date	Weather	Working records	
		From - To	Stoppages / Remarks
03/09/2020 Thu	Cloudy	20.05 - 20.10	Stopped loading at H9, shifting FC RATU GIOK.2 fm H9 to H8
		20.10	Resumed loading H8 fm Bg RMN.379 by FC RATU GIOK.2
		21.00	Complete discharge Bg RMN.342.J
		21.00 - 21.10	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.342.J to FC RATU GIOK.2
		21.10	Bg RMN.2716/Tb KSA.10 casted off
		21.50	<b>20th Bg RMN.389/Tb ANNA.1 aside at FC JOSHUA</b>
		21.50	Resumed loading at H2 fm bg RMN.389 by FC JOSHUA
		23.25 - 23.40	Stopped loading at H2, Moved dzt & ldr from FC JOSHUA to Bg RMN.389
		23.40 - 23.50	Stopped loading at H2, shifting FC JOSHUA fm H2 to H6
		23.50	Resumed loading at H6 fm Bg RMN.389 by FC JOSHUA
		24.00	Continued loading at H6 fm Bg RMN.389 by FC JOSHUA & H8 fm Bg RMN.379 by FC GIOK.2
		00.00	Continued loading at H6 fm Bg RMN.389 by FC JOSHUA & H8 fm Bg RMN.379 by FC GIOK.2
		03.40	Completed discharge cgo on Bg RMN.379 to H8 by FC RATU GIOK.2
		03.40 - 04.00	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.379 to FC RATU GIOK.2
		04.00	Bg RMN.379/Tb KSA.73 casted off
		04.45	<b>21th Bg TERANG.3005/Tb TENANG.1601 aside at FC RATU GIOK.2</b>
		04.45	Resumed loading at H4 fm Bg TERANG.3005 by FC RATU GIOK.2
		06.50 - 08.20	Stopped loading all hatch due to heavy rain
		08.20	Resumed loading at H4 fm Bg TERANG.3005 by FC RATU GIOK.2 & H6 fm Bg RMN.389 by FC JOSHUA
		04/09/2020 Fri	Cloudy
11.00 - 11.10	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.389 to FC JOSHUA		
13.00	Bg RMN.389/Tb ANNA.1 casted off		
13.25	<b>22th Bg RMN.333 - 2nd/Tb KSA.57 aside at FC JOSHUA</b>		
13.25	Resumed loading at H6 fm Bg RMN.333 - 2nd by FC JOSHUA		
15.30	Complete discharge cgo on Bg TERANG.3005 by FC RATU GIOK.2		
15.30 - 15.50	Moved dzt & ldr fm Bg TERANG.3005 to FC RATU GIOK.2		
15.50	Bg TERANG.3005/Tb TENANG.1601 casted off		
17.55 - 18.10	Stopped loading at H2, transfer dozer fm barge to H2 for trimming		
18.10 - 20.10	Trimming cargo in H2 by dozer		
18.10 - 18.15	Shifting FC JOSHUA to H3		
18.15	Resumed loading at H3 fm Bg RMN.333 - 2nd by FC JOSHUA		
20.20 - 20.30	Stopped loading at H3, shifting FC JOSHUA fm H3 to H4		
20.30	Resumed loading at H4 fm Bg RMN.333 - 2nd by FC JOSHUA		
22.45 - 22.55	Stopped loading at H4, shifting FC JOSHUA fm H4 to H5		
22.55	Resumed loading at H5 fm Bg RMN.333 - 2nd by FC JOSHUA		
24.00	Continued loading at H5 fm Bg RMN.333 - 2nd by FC JOSHUA		
00.00	Continued loading at H5 fm Bg RMN.333 - 2nd by FC JOSHUA		
01.15	Completed discharge cgo on Bg RMN.333 - 2nd to H5 by FC JOSHUA		
01.15 - 01.25	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.333 - 2nd to FC JOSHUA		
01.25	Bg RMN.333 - 2nd/Tb KSA.57 casted off		
01.25 - 02.05	Process maneuvering cgo barge for a/s at FC JOSHUA		
02.05	<b>23th Bg GT.316/Tb TP.203 aside at FC JOSHUA</b>		
02.05	Resumed loading at H5 fm Bg GT.316 by FC JOSHUA		
02.45 - 19.00	Stopped loading FC JOSHUA due to trouble Crane		
05.50	<b>24th Bg RMN.387/Tb KSA.82 aside at FC RATU GIOK.2</b>		
05.50	Resumed loading at H8 fm Bg RMN.387 by FC RATU GIOK.2		
06.50 - 07.00	Stopped loading at H8, Moved dzt & ldr fm FC RATU GIOK.2 to Bg RMN.387		
07.00	Resumed loading at H8 fm Bg RMN.387 by FC RATU GIOK.2		

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".





**WALLEM**  
ESTD 1903

**PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES**

STATEMENT OF FACTS

Page.07

Day & Date	Weather	Working records	
		From - To	Stoppages / Remarks
05/09/2020 Sat	Cloudy	08.40 - 08.50	Stopped loading H8, transfer dozer fm barge to H8 for trimming
		08.50 - 10.20	Trimming cargo in H8 by dozer
		08.50 - 09.00	Shifting FC RATU GIOK.2 to H5
		09.00	Resumed loading at H5 fm Bg RMN.387 by FC RATU GIOK.2
		09.30 - 09.35	Stopped loading H5, transfer dozer fm barge to H5 for trimming
		09.35 - 11.00	Trimming cargo in H5 by dozer
		09.35 - 09.40	Shifting FC RATU GIOK.2 to H6
		09.40	Resumed loading at H6 fm Bg RMN.387 by FC RATU GIOK.2
		11.50 - 12.00	Stopped loading H6, transfer dozer fm H5 to H6 for trimming
		12.00 - 13.20	Trimming cargo in H6 by dozer
		12.00 - 12.10	Shifting FC RATU GIOK.2 to H3
		12.10	Resumed loading at H3 fm Bg RMN.387 by FC RATU GIOK.2
		13.30 - 13.40	Stopped loading H3, transfer dozer fm H6 to H3 for trimming
		13.40 - 14.30	Trimming cargo in H3 by dozer
		13.40 - 13.50	Shifting FC RATU GIOK.2 to H1
		13.50	Resumed loading at H1 fm Bg RMN.387 by FC RATU GIOK.2
		16.20 - 16.25	Stopped loading H1 transfer dozer fm barge to H1 for trimming
		16.25 - 18.00	Trimming cargo in H1 by dozer
		16.25 - 16.30	FC RATU GIOK.2 shifting to H9
		16.30	Resumed loading at H9 fm Bg RMN.387 by FC RATU GIOK.2
		16.40	Completed discharge cgo on Bg RMN.387 to H9 by FC RATU GIOK.2
		16.40 - 17.00	Moved dzt & ldr fm Bg RMN.387 to FC RATU GIOK.2
		17.00	Bg RMN.387/Tb KSA.82 casted off
		17.00 - 18.00	Intermediate draught survey by C/O & surveyor
		18.00 - 21.25	Unable cargo barge for a/s at FC RATU GIOK.2 due to strong wind & high swell
		18.00	Bg GT.316/Tb TP.203 casted off due to FC JOSHUA in trouble
		19.00	FC JOSHUA casted off
		21.25	Re-along side Bg GT.316 / Tb. TP.203 to FC RATU GIOK.2
		21.25	Resumed loading H9 fm Bg GT.316 by FC RATU GIOK.2
		21.35 - 23.00	Stopped loading H9 due to FC.ratu giok 2 trouble
		23.00	Resumed loading at H9 fm Bg GT.316 by FC RATU GIOK.2
		24.00	Continued loading at H9 fm Bg GT.316 by FC RATU GIOK.2
		00.00	Continued loading at H9 fm Bg GT.316 by FC RATU GIOK.2
		01.00 - 01.10	Stopped loading at H9, transfer dozer fm FC RATU GIOK.2 to H9 for trimming
		01.10 - 02.40	Waiting trimming H9 by dozer
02.40	Resumed loading at H9 fm Bg GT.316 by FC RATU GIOK.2		
03.00	<b>Completed loading of MV. CAPE JASMINE</b>		
03.00 - 04.00	Final Draught Survey by Surveyor & C/O		
08.30 - 10.45	Custom export document (PEB & NPE) processing		
10.45	Received shipper document (PEB & NPE)		
10.45 - 12.35	Processing sailing permit at harbour master office		
12.35	Port Clearance issued		
12.35 - 15.35	Delivery all document to vessel (High swell & Strong Wind)		
15.30	Documents On Board		
15.50	Complete all documents and received by master		
16.00	Agent Disembarked		
16.10	Pilot On board		
16.30	Anchor aweight		
16.30	Ship sailing from Bunati		
	Remarks :		
	All holds are fully loaded		

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".

**Charterers Remarks :** We reject Shipper's following comments that "Turn Time to start after Free Pratique is granted!"

Laytime shall be governed strictly basis Purchase Contract between Shipper & Buyer



Jalan Majapahit No. 30 A, Jakarta 10160, Indonesia  
Tel: +62-21-3806369; Fax: +62-21-3812878, 3519264; Email: ops@wallemsentosa.co.id



**WALLEM**  
ESTD 1903

PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

**STATEMENT OF FACTS**

Page 01

1	NAME OF VESSEL	:	<b>MV. AQUASCOPE</b>
2	PORT OF LOADING	:	BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
3	PORT OF DISCHARGE	:	ANY PORT (S) IN INDIA
4	B/L-SW BILL NOS & DATE	:	
5	NAME OF SHIPPER	:	PT. BORNEO INDOBARA
6	NAME OF CONSIGNEE	:	
7	QUANTITY OF CARGO	:	<b>156.884 MT</b>
	AS PER B/L SWB & DESCRIPTION		
8	QUANTITY OF CARGO LOADED	:	<b>156.884 MT</b>
	AS PER VESSEL'S CALCULATION		
9	QUANTITY OF CARGO LOADED	:	<b>156.884 MT</b>
	AS PER SURVEYORS		
10	QUANTITY OF CARGO LOADED	:	<b>156.884 MT</b>
	AS PER SHIPPER / CONSIGNEE		
11	QUANTITY OF CARGO LOADED	:	<b>156.884 MT</b>
	AS PER WEIGHBRIDGE FIGURES		

<u>SHIP'S POSITION</u>	<u>DATE</u>	<u>TIME (HRS)</u>	<u>DAY</u>
12 VESSEL ARRIVED PILOT STATION	: SEPTEMBER 18, 2020	02:00	Friday
13 VESSEL ANCHORAGE AT PORT LIMIT	: SEPTEMBER 18, 2020	03:36	Friday
14 NOTICE OF READINESS TENDERED	: SEPTEMBER 18, 2020	02:00	Friday
15 NOTICE OF READINESS ACCEPTED	: AS PER CHARTER PARTY		
16 SEA PILOT ON BOARD	: SEPTEMBER 18, 2020	02:06	Friday
17 MOVEMENT OF VESSEL COMMENCED	:		
18 VESSEL ANCHORED AT OUTER ANCH. INNER ANCH.	:		
19 SEA PILOT OFF	: SEPTEMBER 18, 2020	03:50	Friday
20 PILOT BOARDED FOR BERTHING	:		
21 MOVEMENT OF VESSEL COMMENCED	:		
22 FIRST LINE	: SEPTEMBER 19, 2020	16:35	Saturday
23 MADE ALL FAST	:		
24 FREE PRATIQUE GRANTED	: SEPTEMBER 18, 2020	11:30	Friday
25 IMIGRATION CLERANCE COMPLETED	:		
26 INITIAL DRAFT SURVEY COMMENCED	: SEPTEMBER 18, 2020	13:30	Friday
27 INITIAL DRAFT SURVEY COMPLETED	: SEPTEMBER 18, 2020	14:30	Friday
28 VESSEL COMMENCED LOADING	: SEPTEMBER 19, 2020	23:30	Saturday
29 VESSEL COMPLETED LOADING	: SEPTEMBER 24, 2020	20:00	Thursday
30 FINAL DRAFT SURVEY COMMENCED	: SEPTEMBER 24, 2020	20:00	Thursday
31 FINAL DRAFT SURVEY COMPLETED	: SEPTEMBER 24, 2020	21:00	Thursday
32 DOCUMENTATION & CLEARANCE COMPLETED	: SEPTEMBER 25, 2020	03:30	Friday
33 PILOT ON BOARD FOR DEPARTURE	:		
34 VESSEL SAILED	: SEPTEMBER 25, 2020	04:30	Friday
35 PILOT OFF	:		
36 ETA NEXT PORT	:		

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".

MV. AQUASCOPE

PT. BORNEO INDOBARA

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

  
Master  
MONROVIA

Shippers / Receiver





**PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES**

STATEMENT OF FACTS.

Page 02

DATE : MARCH 30, 2020 / 19:00 TIME (HRS)

37 ARRIVAL R.O.B: /FO : 40,878 MT / DO : 295,67 MT / FW : 234 MT / BW : 48063 MT  
 38 ARRIVAL DRAFT: / FWD : 6,32 MTR / MID : 7,34 MTR / AFT : 8,40 MTR  
 39 DEPARTURE R.O.B: FO= 32,930 MT DO= 260,000 MT FW= 195,000 MT BW= 418,900 MT  
 40 DEPARTURE DRAFT: F= 16,863 M A= 16,917 M M= 16,885 M  
 41 VESSEL SHIFTING DETAILS

FROM : TO : ON :  
 FROM : TO : ON :  
 : September 19, 2020 / 14:00 PM  
 : September 24, 2020 / 22:00 PM  
 :  
 :

42 FIRST OPENING OF HATCHES  
 43 LAST CLOSING OF HATCHES  
 44 GOVERNMENT HOLIDAY (S)  
 45 STOPPAGES / DETENTIONS

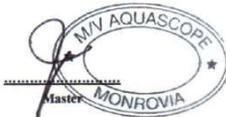
Day & date	Weather	From - To	REASONS
18/09/2020 Fri		02:00	The vessel arrived at Pilot station
		02:00	<b>NOR Tendered</b>
		02:06	Pilot on board
		02:06-03:36	Vessel approaching to loading point
		03:36	Dropped anchorage
		03:50	Pilot off
		03:50-10:50	Waiting Port Authority on board for ship infaction
		10:50	Agent and Port Authority on board
		11:30	Free pratique granted
		11:30-24:00	Waiting schedule for loading
19/09/2020/Sat		13:30-14:30	Initial draft survey from Chief Officer and Surveyor
		00:00-15:35	Waiting schedule for loading
		15:35-16:35	Processing Fc. Ratu Giok 2 to a/side ship's
		16:35	First Line connected
		17:25	Inposition Fc. Ratu Giok 2 at p/side ship's
20/09/2020/Sun		17:25-18:15	Maneuvering cargo barge to a/side
		18:15	<b>1st Bg. Terang 3003 / Tb. Harlina 9 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>
		18:15-23:30	No loading activity due to heavy rain (Bad Weather)
		23:30	<b>COMMENCED LOADING MV. AQUASCOPE to H5 by Fc. Ratu Giok 2</b>
		23:30-24:00	Continued ldg to H5 by Fc. Ratu Giok 2
		00:00	Still continued ldg to H5 by Fc. Ratu Giok 2
		00:20-00:35	Stopped ldg H5 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to barge
		00:35	Resumed ldg H5 by Fc. Ratu Giok 2
		04:30	Completed discharge Bg. Terang 3003 to H5 by Fc. Ratu Giok 2
		04:30-04:50	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2
		04:50	Casted off Bg. Terang 3003 / Tb. Harlina 9 from Fc. Ratu Giok 2
		04:50-05:30	Maneuvering cargo barge to a/side ship's
		05:30	<b>2nd Bg. RMN 356 / Tb. KSA 92 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>
		05:30	Resumed ldg H5 by Fc. Ratu Giok 2
		07:30	Inposition Fc. Ratu Giok 3 at s/side ship's
07:40-07:55	Stopped ldg H5 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to barge		
07:30-09:00	Maneuvering cargo barge to a/side		
07:55	Resumed ldg H5 by Fc. Ratu Giok 2		
09:00	<b>3rd Bg. ATK 309 / Tb. KSA 39 a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>		
09:00	Started ldg H8 by Fc. Ratu Giok 3		
10:00-10:15	Stopped ldg H8 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to barge		
10:15	Resumed ldg H8 by Fc. Ratu Giok 3		
11:55	Completed discharge Bg. RMN 356 to H5 by Fc. Ratu Giok 2		
11:55-12:15	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2		
12:15	Casted off Bg. RMN 356 / Tb. KSA 92 from Fc. Ratu Giok 2		
12:50	<b>4th Bg. RMN 379 / Tb. KSA 73 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>		

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".

MV. AQUASCOPE

PT. BORNEO INDOBARA

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES



Shipper / Receiver





**WALLEM**  
ESTD 1903

**PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES**

STATEMENT OF FACTS

Page 03

Day & date	Weather	Working Record	
		From - To	Stoppages / Remarks
21/09/2020 Mon		12:50	Resumed ldg H5 by Fc. Ratu Giok 2
		13:10	Completed discharge Bg. ATK 309 to H8 by Fc. Ratu Giok 3
		13:10-13:30	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3
		13:30	Casted off Bg. ATK 309 / Tb. KSA 39 from Fc. Ratu Giok 3
		14:50-15:05	Stopped ldg H5 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to barge
		15:05	Resumed ldg H5 by Fc. Ratu Giok 2
		15:40	<b>5th Bg. RMN 377 / Tb. KSA 68 a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>
		15:40	Resumed ldg H8 by Fc. Ratu Giok 3
		16:40-16:55	Stopped ldg H8 and Transfer from Fc. Ratu Giok 3 to barge
		16:55	Resumed ldg H8 by Fc. Ratu Giok 3
		16:55-17:05	Stopped ldg H5 and Shifted ldg to H4 by Fc. Ratu Giok 2
		17:05	Started ldg H4 by Fc. Ratu Giok 2
		20:15-23:45	Stopped ldg H8 due to crane system Fc. Ratu Giok 3 problem
		22:35	Completed discharge Bg. RMN 379 to H4 by Fc. Ratu Giok 2
		22:35-22:55	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2
		22:55	Casted off Bg. RMN 379 / Tb. KSA 73 from Fc. Ratu Giok 2
		22:55-23:35	Maneuvering next cargo barge to a/side
		23:35	<b>6th Bg. RMN 367 / Tb. Regal 7 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>
		23:35	Resumed ldg H4 by Fc. Ratu Giok 2
		23:45	Resumed ldg H8 by Fc. Ratu Giok 3
		23:45-24:00	Continued ldg H4 by Fc. Ratu Giok 2&H8 by Fc. Ratu Giok 3
		00:00	Still Continued ldg H4 by Fc. Ratu Giok 2&H8 by Fc. Ratu Giok 3
		02:00-02:15	Stopped ldg H4 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to barge
		02:15	Resumed ldg H4 by Fc. Ratu Giok 2
		03:10	Completed discharge Bg. RMN 377 to H8 by Fc. Ratu Giok 3
		03:10-03:30	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3
		03:30	Casted off Bg. RMN 377 / Tb. KSA 68 from Fc. Ratu Giok 3
		05:30	<b>7th Bg. RMN 360 / Tb. KSA Bintang a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>
		05:30	Started ldg H7 by Fc. Ratu Giok 3
		06:05-06:10	Stopped ldg H4 and Shifted ldg to H2 by Fc. Ratu Giok 2
	06:10	Started ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2	
	07:00-07:15	Stopped ldg H7 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to barge	
	07:15	Resumed ldg H7 by Fc. Ratu Giok 3	
	08:40	Completed discharge Bg. RMN 367 to H2 by Fc. Ratu Giok 2	
	08:40-09:00	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2	
	09:00	Casted off Bg. RMN 367 / Tb. Regal 7 from Fc. Ratu Giok 2	
	09:40	<b>8th Bg. RMN 380 / Tb. KSA 77 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>	
	09:40	Resumed ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2	
	10:40-10:55	Stopped ldg H2 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to barge	
	10:55	Resumed ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2	
	14:00	Completed discharge Bg. RMN 360 to H7 by Fc. Ratu Giok 3	
	14:00-14:30	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3	
	14:15-15:45	Stopped ldg H2 due to broken rope Fv. Ratu Giok 2	
	14:30	Casted off Bg. RMN 360 / Tb. KSA Bintang from Fc. Ratu Giok 3	
	15:30	<b>9th Bg. Prima 26 / Tb. TP 220 a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>	
	15:30	Resumed ldg H7 by Fc. Ratu Giok 3	
	15:45	Resumed ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2	
	17:00-17:15	Stopped ldg H7 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to barge	
	17:15	Resumed ldg H7 by Fc. Ratu Giok 3	
	20:00	Still Continued ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2&H7 by Fc. Ratu Giok 3	
	20:10	Completed discharge Bg. RMN 380 to H2 by Fc. Ratu Giok 2	
	20:10-20:30	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2	

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".

MV. AQUASCOPE PT. BORNEO INDOBARA

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

  
 Master  
  
 Shipper / Receiver





# WALLEM

ESTd 1903

## PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

STATEMENT OF FACTS

Page.04

Day & date	Weather	Working Record	
		From - To	Stoppages / Remarks
22/09/2020 Tue		20:30	Casted off Bg. RMN 380 / Tb. KSA 77 from Fc. Ratu Giok 2
		21:10	<b>10th Bg. RMN 389 / Tb. Anna 1 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>
		21:10	Resumed ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2
		21:30-21:45	Stopped ldg H2 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to barge
		21:45	Resumed ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2
		21:55-22:00	Stopped ldg H7 and Shifted ldg to H6 by Fc. Ratu Giok 3
		22:00	Started ldg H6 by Fc. Ratu Giok 3
		23:00-23:05	Stopped ldg H2 and Shifted ldg to H3 by Fc. Ratu Giok 2
		23:05	Started ldg H3 by Fc. Ratu Giok 2
		23:50	Completed discharge Bg. Prima 26 to H6 by Fc. Ratu Giok 3
		23:50-00:10	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3
		24:00	Continued ldg H3 by Fc. Ratu Giok 2
		00:00	Still Continued ldg H3 by Fc. Ratu Giok 2
		00:10	Casted off Bg. Prima 26 / Tb. TP 220 from Fc. Ratu Giok 3
		01:30	<b>11th Bg. RMN 372 / Tb. KSA Opal a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>
		01:30	Resumed ldg H6 by Fc. Ratu Giok 3
		02:30-02:45	Stopped ldg H6 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to barge
		02:45	Resumed ldg H6 by Fc. Ratu Giok 3
		06:25	Completed discharge Bg. RMN 389 to H3 by Fc. Ratu Giok 2
		06:25-06:45	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2
		06:45	Casted off Bg. RMN 389 / Tb. Anna 1 from Fc. Ratu Giok 2
		07:25	<b>12th Bg. PST 1312 / Tb. Pancaran 1312 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>
		07:25	Resumed ldg H3 by Fc. Ratu Giok 2
		08:40-08:55	Stopped ldg H3 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to barge
		08:55	Resumed ldg H3 by Fc. Ratu Giok 2
		09:50	Completed discharge Bg. RMN 372 to H6 by Fc. Ratu Giok 3
		09:50-10:10	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3
		10:10	Casted off Bg. RMN 372 / Tb. KSA Opal from Fc. Ratu Giok 3
10:50	<b>13th Bg. PST 513 / Tb. Pancaran 513 a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>		
10:50	Resumed ldg H6 by Fc. Ratu Giok 3		
11:50-12:05	Stopped ldg H6 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to barge		
12:05	Resumed ldg H6 by Fc. Ratu Giok 3		
12:40-12:50	Stopped ldg H3 and Shifted ldg to H1 by Fc. Ratu Giok 2		
12:50	Started ldg H1 by Fc. Ratu Giok 2		
13:30-13:35	Stopped ldg H6 and Shifted ldg to H9 by Fc. Ratu Giok 3		
13:35	Started ldg H9 by Fc. Ratu Giok 3		
16:40	Completed discharge Bg. PST 1312 to H1 by Fc. Ratu Giok 2		
16:40-17:00	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2		
17:00	Casted off Bg. PST 1312 / Tb. Pancaran 1312 from Fc. Ratu Giok 2		
17:40	<b>14th Bg. RMN 338 / Tb. KSA 10 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>		
17:40	Resumed ldg H1 by Fc. Ratu Giok 2		
19:00-19:15	Stopped ldg H1 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to barge		
19:15	Resumed ldg H1 by Fc. Ratu Giok 2		
19:40	Completed discharge Bg. PST 513 to H9 by Fc. Ratu Giok 3		
19:40-20:00	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3		
20:00	Casted off Bg. PST 513 / Tb. Pancaran 513 from Fc. Ratu Giok 3		
20:40	<b>15th Bg. RMN 383 / Tb. KSA 52 a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>		
20:40	Resumed ldg H9 by Fc. Ratu Giok 3		
22:00-22:15	Stopped ldg H9 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to barge		

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".

MV. AQUASCOPE

PT. BORNEO INDOBARA

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES


  
 Master Shipper / Receiver



Jalan Majapahit No. 30A, Jakarta 10160, Indonesia  
Tel: +62-21-3806389; Fax: +62-21-3812878, 3519264; Email: ops@wallemsentosa.co.id



# WALLEM

ESTd 1903

## PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

STATEMENT OF FACTS

Page.05

Day & date	Weather	Working Record	
		From - To	Stoppages / Remarks
23/09/2020 Wed		22:15	Resumed ldg H9 by Fc. Ratu Giok 3
		24:00	Continued ldg H1 by Fc. Ratu Giok 2 & H9 by Fc. Ratu Giok 3
		00:00	Still Continued ldg H1 by Fc. Ratu Giok 2 & H9 by Fc. Ratu Giok 3
		00:20-00:30	Stopped ldg H1 and Shifted ldg to H3 by Fc. Ratu Giok 2
		00:30	Resumed ldg H3 by Fc. Ratu Giok 2
		02:10	Completed discharge Bg. RMN 338 to H3 by Fc. Ratu Giok 2
		02:10-02:30	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2
		02:30	casted off Bg. RMN 338 / Tb. KSA 10 from Fc. Ratu Giok 2
		03:10	<b>16th Bg. RMN 362 / Tb. Rhyman 19 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>
		03:10	Resumed ldg H3 by Fc. Ratu Giok 2
		03:40-03:45	Stopped ldg H9 and Shifted ldg to H7 by Fc. Ratu Giok 3
		03:45	Resumed ldg H7 by Fc. Ratu Giok 3
		05:30	Completed discharge Bg. RMN 383 to H7 by Fc. Ratu Giok 3
		05:30-05:50	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3
		05:50	casted off Bg. RMN 383 / Tb. KSA 52 from Fc. Ratu Giok 3
		06:40	<b>17th Bg. GT 3006 / Tb. TP 161 a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>
		06:40	Resumed ldg H7 by Fc. Ratu Giok 3
		08:15-08:25	Stopped ldg H7 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to H7 & to barge
		08:25-13:30	Started Trimming H7 by dozer
		08:25-08:40	Shifting Fc. Ratu Giok 3 from H7 to H6
		08:40	Resumed ldg H6 by Fc. Ratu Giok 3
		09:20-09:30	Stopped ldg H3 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to H3 for trimming
		09:30-13:00	Started Trimming H3 by dozer
		09:30-09:45	Shifting Fc. Ratu Giok 2 from H3 to H4
		09:45	Resumed ldg H4 by Fc. Ratu Giok 2
		12:20	Completed discharge Bg. RMN 362 to H4 by Fc. Ratu Giok 2
		12:20-12:40	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2
		12:40	Casted off Bg. RMN 362 / Tb. Rhyman 19 fromo Fc. Ratu Giok 2
13:20	<b>18th Bg. RMN 377 / Tb. KSA 68 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>		
13:20	Resumed ldg H4 by Fc. Ratu Giok 2		
13:30-13:45	Stopped ldg H4 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to barge		
13:45	Resumed ldg H4 by Fc. Ratu Giok 2		
14:10	Completed discharge Bg. GT 3006 to H6 by Fc. Ratu Giok 3		
14:10-14:30	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3		
14:30	Casted off Bg. GT 3006 / Tb. TP161 from Fc. Ratu Giok 3		
15:30	<b>19th Bg. RMN 376 / Tb. KSA 55 a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>		
15:30	Resumed ldg H8 by Fc. Ratu Giok 3		
17:20-17:35	Stopped ldg H8 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to barge		
17:35	Resumed ldg H8 by Fc. Ratu Giok 3		
18:40-18:50	Stopped ldg H4 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to H4 for trimming		
18:50	Started Trimming H4 by dozer		
18:50-19:00	Shifting Fc. Ratu Giok 2 from H4 to H2		
19:00	Resumed ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2		
21:10	Completed discharge Bg. RMN 377 to H2 by Fc. Ratu Giok 2		
21:10-21:30	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2		
21:30	Casted off Bg. RMN 377 / Tb. KSA 68 from Fc. Ratu Giok 2		
22:10	<b>20th Bg. RMN 355 / Tb. KSA 79 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>		
22:10	Resumed ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2		

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".

MV. AQUASCOPE

PT. BORNEO INDOBARA

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES



  
 Master Shipper / Receiver





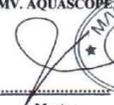
**WALLEM**  
ESTD 1903

**PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES**

**STATEMENT OF FACTS**

Day & Date	Weather	Working records	
		From - To	Stoppages / Remarks
24/09/2020 Thu		22:10-22:55	Stopped ldg H8 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to H8 for trimming
		22:25-02:00	Started trimming H8 by dozer
		22:25-22:30	Shifting Fc. Ratu Giok 3 from H8 to H5
		22:30	Resumed ldg H5 by Fc. Ratu Giok 3
		24:00	Continued ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2 & H8 by Fc. Ratu Giok 3
		00:00	Still Continued ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2 & H8 by Fc. Ratu Giok 3
		00:10	Completed discharge Bg. RMN 376 to H5 by Fc. Ratu Giok 3
		00:10-00:30	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3
		00:30	Casted off Bg. RMN 376 / Tb. KSA 55 from Fc. Ratu Giok 3
		01:10	<b>21th Bg. RMN 387 / Tb. KSA 82 a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>
		01:10	Resumed ldg H5 by Fc. Ratu Giok 3
		02:10-02:25	Stopped ldg H5 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to barge
		02:25	Resumed ldg H5 by Fc. Ratu Giok 3
		02:15-02:20	Stopped ldg H2 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to H2 for trimming
		02:20-05:00	Started trimming H2 by dozer
		02:20-02:30	Shifting Fc. Ratu Giok 2 from H2 to H1
		02:30	Resumed ldg H1 by Fc. Ratu Giok 2
		05:20-05:30	Stopped ldg H5 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to H5 for trimming
		05:30-09:00	Started trimming H5 by dozer
		05:30-05:35	Shifting Fc. Ratu Giok 3 from H5 to H9
		05:35	Resumed ldg H9 by Fc. Ratu Giok 3
		07:20	Completed discharge Bg. RMN 355 to H1 by Fc. Ratu Giok 2
		07:20-07:40	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2
		07:40	Casted off Bg. RMN 355 / Tb. KSA 79 from Fc. Ratu Giok 2
		09:20	<b>22th Bg. RMN 389 / Tb. Anna 1 a/side at Fc. Ratu Giok 2</b>
		09:20	Resumed ldg H4 by Fc. Ratu Giok 2
		09:20-09:25	Stopped ldg H9 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 3 to H9 for trimming
		09:25	Started Trimming H9 by dozer
		09:20-09:30	Shifting Fc. Ratu Giok 3 from H9 to H7
		09:30	Resumed ldg H7 by Fc. Ratu Giok 3
		10:10	Completed discharge Bg. RMN 387 to H7 by Fc. Ratu Giok 3
		10:10-10:30	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 3
		10:30	Casted off Bg. RMN 386 / Tb. KSA 82 from Fc. Ratu Giok 3
		10:50-10:55	Stopped ldg H4 and Shifted ldg to H3 by Fc. Ratu Giok 2
	10:55	Resumed ldg H3 by Fc. Ratu Giok 2	
	11:30	<b>23th Bg. RMN 372 / Tb. KSA Opal a/side at Fc. Ratu Giok 3</b>	
	11:30	Resumed ldg H7 by Fc. Ratu Giok 3	
	12:40-12:50	Stopped ldg H7 and Shifted ldg to H6 by Fc. Ratu Giok 3	
	12:50	Resumed ldg H6 by Fc. Ratu Giok 3	
	13:35-13:45	Stopped ldg H3 and Shifted ldg to H1 by Fc. Ratu Giok 2	
	13:45	Resumed ldg H1 by Fc. Ratu Giok 2	
	15:10-15:20	Stopped ldg H1 and Shifted ldg to H5 by Fc. Ratu Giok 2	
	15:20	Resumed ldg H5 by Fc. Ratu Giok 2	
	16:10-16:20	Shifting Fc. Ratu Giok 3 from H6 to H9	
	16:20	Resumed ldg H9 by Fc. Ratu Giok 3	
	18:00-18:10	Stopped ldg H5 and Transfer dozer from Fc. Ratu Giok 2 to H5 for trimming	
	18:10-19:00	Trimming H5 by dozer	
	18:10-18:20	Shifting Fc. Ratu Giok 2 from H5 to H2	
	18:20	Resumed ldg H2 by Fc. Ratu Giok 2	
	19:10	Completed discharge Bg. RMN 389 to H2 by Fc. Ratu Giok 2	
	19:10-19:20	Transfer dozer from barge to Fc. Ratu Giok 2	
	19:20	Casted off Bg. RMN 389 / Tb. Anna 1 from Fc. Ratu Giok 2	

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY"

MV. AQUASCOPE  
  
 Master

PT. BORNEO INDOBARA  
 \_\_\_\_\_  
 Shipper / Consignee

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES  
  
 Agents  




**WALLEM**  
ESTD 1903

PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES

STATEMENT OF FACTS

Day & Date	Working Time	Working records	
		From - To	Stoppages / Remarks
25/09/2020 Fri		20:00	COMPLETED LDG MV. AQUASCOPE to H9 by Fc. Ratu Giok 3
		20:00-21:00	Final Draft Survey by Chief Officer and Surveyor
		22:00	Completed all operation
		22:00-24:00	Custom export document (PEB & NPE) processing
		00:00-00:33	Custom export document (PEB / NPE ) processing
		00:33	Received Shipper document (PEB / NPE)
		00:40-01:10	Submit and Port Clearance processing
		01:10	Port clearance issued
		01:20-03:30	Re-checked and all ship documents delivery to vessel
		03:30	Document on board
		03:50	<b>Completed all documents and received by Master</b>
		04:00	Agent Disembarked
		04:30	Vessel sailing
	<p><i>Nothing follows</i></p>		
<p><i>Master Remarks: No delay's on vessel's Account.</i></p>			

"SIGNED AND ACCEPTED SUBJECT TO TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF RELEVANT CHARTER PARTY".

MV. AQUASCOPE

PT. BORNEO INDOBARA

FOR PT. WALLEM SENTOSA SHIPPING SERVICES



Master

Shipper / Consignee

Jalan Majapahit No. 30 A, Jakarta 10160, Indonesia

Tel: +62-21-3806369; Fax: +62-21-3812878, 3519264; Email: ops@wallemsentosa.co.id



## LAMPIRAN IV

### SUMBER-SUMBER KEPUSTAKAAN

