

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



SKRIPSI

**PENANGANAN *RETURN CARGO* PUPUK UREA CURAH
RUTE PALEMBANG-BANYUWANGI DI KM ABUSAMAH MILIK
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK**

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

Oleh :

**WIDHA KURNIA
NRP 4.61.18.9730**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

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



SKRIPSI

**PENANGANAN *RETURN CARGO* PUPUK UREA CURAH
RUTE PALEMBANG-BANYUWANGI DI KM ABUSAMAH MILIK
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK**

Oleh :

WIDHA KURNIA
NRP 4.61.18.9730

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Widha Kurnia
NRP : 4.61.18.9730
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan
Judul : Penanganan *Return Cargo* Pupuk Urea
Curah Rute Palembang-Banyuwangi di KM
Abusamah Milik PT Pupuk Indonesia
Logistik

Jakarta, 27 Juli 2022

Pembimbing I

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

Pembimbing II

Dewi Indah Pratiwi, M.Pd
NIP.-

Mengetahui,
Ketua Jurusan KAL/K

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

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Widha Kurnia
NRP : 4.61.18.9730
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan
Judul : Penanganan *Return Cargo* Pupuk Urea
Curah Rute Palembang-Banyuwangi di KM
Abusamah Milik PT Pupuk Indonesia
Logistik

Ketua Penguji


Agus Leonard Togatorop, S.SiT., M.Si
Penata (III/c)
NIP. 19840815 200712 1 002

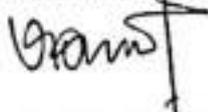
Anggota Penguji


Bon Saham, S.E., M.M
NIP. -

Anggota Penguji


Dewi Indah Pratiwi, M.Pd
NIP. -

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.MTr.
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah S.W.T yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan, dengan judul :

“PENANGANAN *RETURN CARGO* PUPUK UREA CURAH RUTE PALEMBANG-BANYUWANGI DI KM ABUSAMAH MILIK PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK”

Penulisan skripsi ini merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk menyelesaikan Program Diploma IV yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek darat di Perusahaan Pelayaran PT Pupuk Indonesia Logistik. Penulis menemukan permasalahan terkait dengan penanganan *return cargo* akibat dari proses bongkar muat yang kurang optimal juga karena faktor eksternal yang terjadi di area pelabuhan. Berdasarkan permasalahan tersebut, penulis mengidentifikasi faktor-faktor atau variabel yang menyebabkan terjadinya *return cargo* muatan kapal tersebut dan cara menanganinya. Selain itu, penulis mendapatkan pengetahuan yang diberikan oleh para dosen selama mengikuti perkuliahan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan kinerja.

Skripsi ini dapat diselesaikan berkat perhatian dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak yang telah mendukung dalam penyelesaian skripsi ini, antara lain kepada :

1. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.S.iT, M.MTr, selaku Kepala Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan juga selaku Pembimbing Materi penulis, yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu serta pikirannya kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.

3. Ibu Sari Kusumaningrum, S.S.,Hum selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang dengan tulus mengingatkan penulis agar semangat mengerjakan skripsi.
4. Ibu Dewi Indah Pratiwi, M.Pd selaku Pembimbing Penulisan yang selalu memberi saran dan nasehat pada proses penulisan skripsi ini, serta dengan penuh kesabaran dan kasih sayang memberikan banyak motivasi kepada penulis.
5. Bapak Bambang Ruwadi, MM selaku Dosen Perencanaan dan Pengelolaan Peralatan Bongkar Muat yang telah memberikan materi dan dengan penuh sukarela meluangkan waktunya untuk mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini.
6. Kepada Staff Pengajar dan Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran pada Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
7. Seluruh Direksi, Staff dan segenap Karyawan PT Pupuk Indonesia Logistik yang telah memberikan kesempatan dan bimbingan selama penulis menjalankan praktek.
8. Yang tercinta kedua orang tua saya, Bapak Kawito dan Ibu Sibeng Mahmudah, sebagai orang tua yang telah membesarkan dan mendidik penulis dengan penuh perjuangan dan cinta kasih, serta Kakak saya Alm. Nanang Kurniawan yang telah menjadi panutan saya selama ini, juga Adik-adik yang saya sayangi Gadis Kurnia Khamba dan Rocky Koernia sumber kebahagiaan yang selalu memberi semangat penulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan dan skripsi ini tepat pada waktunya.
9. Yang tersabar, Ardyansyah Prasetiadi, S.Pd yang selalu memberikan dukungan, bantuan dan motivasi kepada penulis agar terus antusias dan ikhlas dalam mengerjakan skripsi ini dengan sepenuh hati.
10. Teman-temanku yang dengan baik hati membimbingku mengerjakan skripsi dan membagikan pengetahuannya, M Rizki Fadiansyah, Evita Hari Nurdiati, A.Md, Heri Dwi Siwi, Didin Nurul Iman, Ardy Nugraha.
11. Mama dan Papa Kos yang sudah seperti orang tua sendiri, Mama Turtitik dan Papa Pranyoto Legowo, Ibu Supriyati dan Ayah Sukirno yang dengan tulus mengizinkan penulis untuk tinggal di rumahnya selama menempuh pendidikan.
12. Sahabat DN-102 dan J-205 yang selalu menemani dalam suka dan duka, Andita Nabila, Fedora Kurniazhari, Ayu Anggraini, Fancy Awaliyatul, Desi Nur Fitriani,

Ken Sukma, Kuni Nela, Niken Imas, Anisa Hanifah, Yuliani, Salsabila Frida, Sylvia Octafika, dan Sandra Alicia.

13. Adik-adikku tersayang Nofitasari angkatan 62, Angel Karina Tarigan angkatan 63, dan Berlyan Siwa Ardhana angkatan 64 yang selalu membuat hari-hari penulis menjadi lebih baik selama di kampus.
14. Rekan taruna/i Angkatan 61 serta kelas KALK VIII E yang telah memberikan kebahagiaan dan mewarnai hari-hari penulis selama menjalani pendidikan di STIP Jakarta.
15. Seluruh senior dan junior taruna/i yang telah memberikan dorongan dan motivasi kepada penulis selama menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya.
16. Semua pihak yang telah banyak membantu baik secara langsung maupun tidak langsung, yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih terdapat kekurangan. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati penulis dengan terbuka menerima masukan dan saran yang konstruktif demi sempurnanya skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat untuk menambah kepustakaan khususnya bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Jakarta, 27 Juli 2022

WIDHA KURNIA

NRP. 461 18 9730

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	4
C. BATASAN MASALAH	4
D. RUMUSAN MASALAH	4
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
A. TINJAUAN PUSTAKA	8
1. Penanganan	8
2. <i>Return Cargo</i>	9
3. Pupuk Urea Curah	12
4. Bongkar Muat	14
5. Kapal	15
B. HASIL PENELITIAN TERDAHULU	19
C. KERANGKA PEMIKIRAN	20
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	22
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	22
1. Waktu Penelitian	22
2. Tempat Penelitian	22
B. METODE PENDEKATAN & TEKNIK PENGUMPULAN DATA	23

1. Metode Pendekatan	23
2. Teknik Pengumpulan Data	23
C. SUBJEK PENELITIAN	25
D. TEKNIK ANALISIS DATA	25
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	28
A. DESKRIPSI DATA	28
B. ANALISIS DATA	41
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	59
D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH	61
E. PEMECAHAN MASALAH	64
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	66
A. KESIMPULAN	66
B. SARAN	67
DAFTAR PUSTAKA	68
DAFTAR LAMPIRAN	69

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Prosedur <i>Return Cargo</i>	10
Gambar 3.1 Diagram <i>Fish Bone Cause-Effect</i>	27
Gambar 4.1 KM Abusamah	30
Gambar 4.2 Logo PT Pupuk Indonesia Logistik	32
Gambar 4.3 Struktur Organisasi PT Pupuk Indonesia Logistik	35
Gambar 4.4 Diagram <i>Fish Bone</i> Sebab Akibat	41
Gambar 4.5 Kapal Selam KRI Nanggala 402	48

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Data Pengangkutan KM Abusamah Tahun 2017-2021	2
Tabel 2.1 Kerangka Pemikiran	21
Tabel 3.1 Data Perusahaan PT Pupuk Indonesia Logistik	22
Tabel 4.1 Grafik Pengangkutan KM Abusamah Tahun 2017-2021	42
Tabel 4.2 Faktor Penghambat Kegiatan Bongkar KM Abusamah <i>Voyage 5</i>	45
Tabel 4.3 Laporan Pekerjaan Mesin KM Abusamah (<i>Engine Work Report</i>)	45
Tabel 4.4 Hasil <i>Draught Survey Discharge</i> KM Abusamah <i>Voyage 5</i>	49
Tabel 4.5 Hasil <i>Draught Survey Loading</i> KM Abusamah <i>Voyage 6</i>	51
Tabel 4.6 Perhitungan Klaim Pupuk Urea Surut (<i>Short Weight</i>)	53
Tabel 4.7 Perhitungan Penagihan <i>Return Cargo</i> KM Abusamah <i>Voyage 5</i>	59

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1** Transkrip Wawancara
- Lampiran 2** Spesifikasi Kapal Abusamah PT Pupuk Indonesia Logistik
- Lampiran 3** Berita Acara *Return Cargo*
- Lampiran 4** Kronologis *Return Cargo* KM Abusamah *Voyage 5*
- Lampiran 5** Berita Acara Bongkar KM Abusamah *Voyage 5* di UPP Meneng
- Lampiran 6** Permohonan Penerbitan Surat Keterangan Pembebasan Klaim
- Lampiran 7** Pembebasan Klaim Pengapalan KM Abusamah *Voyage 5*
- Lampiran 8** *Bill of Lading* KM Abusamah *Voyage 5*
- Lampiran 9** *Cargo Manifest* KM Abusamah *Voyage 5*
- Lampiran 10** *Hatch Inspection Survey Before Loading*
- Lampiran 11** *Report of Draught Survey*
- Lampiran 12** *Report of Tank Sounding*
- Lampiran 13** *Time Sheet*
- Lampiran 14** *Draught Survey Report*
- Lampiran 15** *Loading Log Sheet Form*
- Lampiran 16** *Notice of Readiness*
- Lampiran 17** *Stowage Plan Loading*
- Lampiran 18** *Unloading Log Sheet Form*
- Lampiran 19** *Statement of Facts*
- Lampiran 20** *Cargo Manifest*
- Lampiran 21** Berita Acara Perhitungan *Draught Survey*
- Lampiran 22** *Report of Draught Survey*
- Lampiran 23** *Report of Tank Sounding*
- Lampiran 24** Laporan Pekerjaan Mesin (*Engine Work Report*)
- Lampiran 25** *Bill of Lading* KM Abusamah *Voyage 6*
- Lampiran 26** *Cargo Manifest*
- Lampiran 27** *Statement of Facts*
- Lampiran 28** *Notice of Readiness*
- Lampiran 29** *Sailing Order*

- Lampiran 30** *Shifting Order*
- Lampiran 31** *Mate's Receipt*
- Lampiran 32** *Master's Authorization to Sign Original Bill of Lading*
- Lampiran 33** *Loading Log Sheet Form*
- Lampiran 34** *Report of Draught Survey*
- Lampiran 35** *Time Sheet*
- Lampiran 36** *Hatch Inspection Survey Before Loading*
- Lampiran 37** *Unloading Log Sheet Form*
- Lampiran 38** *Time Sheet*
- Lampiran 39** *Report of Tank Sounding*
- Lampiran 40** *Report of Draught Survey*
- Lampiran 41** *Berita Acara Palka Dalam Keadaan Kosong dan Bersih*
- Lampiran 42** *Statement of Facts*
- Lampiran 43** *Outturn Report*
- Lampiran 44** *Short Over Landed*
- Lampiran 45** *Surat Persetujuan Berlayar*
- Lampiran 46** *Pengesahan Awak Kapal*
- Lampiran 47** *Laporan Kedatangan atau Keberangkatan Kapal*
- Lampiran 48** *Laporan Keberangkatan Kapal*
- Lampiran 49** *Cargo Manifest*
- Lampiran 50** *Surat Persetujuan Berlayar Karantina Kesehatan*
- Lampiran 51** *Gambar KM Abusamah*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi merupakan mobilitas utama dalam dunia perekonomian baik menggunakan jasa transportasi darat, laut, maupun udara. Menurut Drs. H. A. Abbas Salim, S.E., M.A. (2004:06), manajemen transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Suatu sistem transportasi yang terdiri dari sarana dan prasarana layanan dengan jaminan keselamatan, kepastian, dan ketenangan bagi pelaku perjalanan atau bagi pemilik barang, sehingga kegiatan sosial ekonomi masyarakat dapat terlindungi. Transportasi yang menjadi sangat alternatif berperan dalam perdagangan dan perekonomian antar pulau maupun benua adalah menggunakan transportasi laut. Peran ini ditinjau dari efisiensi dan keuntungan dari segi biaya yang lebih murah, aman, kualitas, daya angkut dalam jumlah besar, dan ketepatan waktu dalam pengiriman.

PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang transportasi laut. PT Pupuk Indonesia Logistik adalah anak perusahaan dari PT Pupuk Indonesia (Persero) yang aktif dalam bidang transportasi laut dan jasa pelayanan yang didirikan pada tanggal 23 Desember 2013. PT Pupuk Indonesia (Persero) memiliki 10 anak perusahaan, yaitu: PT Pupuk Sriwidjaja Palembang, PT Petrokimia Gresik, PT Pupuk Kaltim, PT Pupuk Kujang, PT Pupuk Iskandar Muda, PT Mega Eletra, PT Rekayasa Industri, PT Pupuk Indonesia Logistik, PT Pupuk Indonesia Energi, dan PT Pupuk Indonesia Pangan. Saham PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) 50% dimiliki oleh PT Pupuk Indonesia (Persero) dan PT Pupuk Sriwidjaja Palembang sebanyak 44%.

Pada perannya dalam dunia transportasi laut PT Pupuk Indonesia Logistik melayani berbagai kegiatan yang menunjang aktivitas pelayanan,

seperti: penyedia angkutan kapal yang mengangkut muatan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, penyedia jasa pengiriman via pelabuhan darat menggunakan armada truk dari gudang *Mobile Bagging System* ke Gudang Lini II dan III, menyediakan gudang penumpukan atau gudang *Mobile Bagging System (MBS)* untuk menerima atau menyimpan pupuk urea curah hasil pembongkaran di palka kapal, serta menyediakan jasa layanan agen yang ditunjuk oleh PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal selama di pelabuhan muat atau bongkar.

Dalam menjalankan bisnis komersialnya pada jasa transportasi laut, PT Pupuk Indonesia Logistik memiliki 9 armada kapal yang terdiri dari 2 kapal tanker sebagai pengangkut amoniak yaitu MT Salmon Mustafa dan MT Sultan Mahmud Badaruddin II, serta 7 kapal *bulk carrier* untuk mengangkut muatan curah antara lain: KM Pusri Indonesia I, KM Abusamah, KM Ibrahim Zahier, KM Julianto Moeliodihardjo, KM Pusri Indonesia, KM Mochtar Prabu Mangkunegara, dan KM Soemantri Brodjonegoro. Jenis kapal yang sering digunakan oleh PT Pupuk Indonesia Logistik adalah kapal *bulk carrier* yang digunakan untuk mengangkut pupuk urea curah milik perusahaan-perusahaan khususnya yang tergabung dalam Grup PT Pupuk Indonesia (Persero) sehingga rutinitas melaksanakan pendistribusian pupuk ke seluruh Indonesia cukup tinggi.

Tabel 1.1

Tabel Data Pengangkutan KM Abusamah Tahun 2017-2021

No	Nama Kapal	Tahun	Jumlah Pengangkutan	Total <i>Tonage</i>
1.	KM Abusamah	2017	19 <i>Voyage</i>	137.459,596
2.	KM Abusamah	2018	16 <i>Voyage</i>	113.999,915
3.	KM Abusamah	2019	18 <i>Voyage</i>	122.993,468
4.	KM Abusamah	2020	13 <i>Voyage</i>	87.963,182
5.	KM Abusamah	2021	16 <i>Voyage</i>	116.059,657

(Sumber: Divisi Pemasaran PT Pupuk Indonesia Logistik)

Menurut PT Pupuk Indonesia Logistik (<http://pi-logistik.co.id>), di era saat ini ekonomi global tidak terlepas dari permasalahan pendistribusian muatan khususnya terhadap pendistribusian pupuk di seluruh wilayah Indonesia yang

melibatkan semua pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung dalam memenuhi kebutuhan konsumen. Hal ini mencakup semua aktivitas mulai dari penerimaan hingga pengiriman permintaan konsumen dan merupakan aliran proses yang menggerakkan produk dari pemasok kepada konsumen. Dalam komponen yang sudah ada sesuai kebijakan pemerintah tersebut, untuk mendukung suatu kegiatan pemenuhan kebutuhan akan proses perencanaan, penerapan, dan pengawasan serta efisien, efektif, aliran, dan penyimpanan barang, jasa, informasi terkait, maka setiap komponen harus selalu berkaitan agar tidak terjadi hambatan dalam proses pendistribusian pupuk di Indonesia.

Selain itu dalam proses pendistribusian dan penanganan harus memperhatikan waktu, kepada siapa, dan kapan barang tersebut akan digunakan. Oleh karenanya, proses tersebut harus dilaksanakan dengan cepat dan efisien. Ditinjau dari komunikasi yang intens serta perencanaan yang maksimal maka diharapkan setiap proses distribusi yang dilaksanakan oleh PT Pupuk Indonesia Logistik dapat berjalan dengan baik dan sesuai dengan yang direncanakan.

Pada penerapannya ketika kegiatan distribusi dilaksanakan oleh angkutan laut masih terdapat beberapa hambatan yang menyebabkan lamanya proses distribusi. Hambatan tersebut berasal dari faktor internal maupun eksternal bagi pemilik kapal. Adapun hambatan internal yaitu, adanya kerusakan pada alat bongkar muat kapal serta terjadinya miskomunikasi antar karyawan kantor di darat dan awak kapal tentang kegiatan kapal yang sedang berlangsung. Sementara hambatan yang berasal dari faktor eksternal yaitu, cuaca yang buruk, adanya kerusakan pada alat bongkar muat di pelabuhan tempat kapal bersandar, serta adanya kecelakaan kapal lain yang tidak dapat diprediksi sehingga berdampak pada aktivitas pelabuhan.

Dari berbagai permasalahan yang terjadi, PT Pupuk Indonesia Logistik merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang pernah mengalami hambatan pada saat bongkar yaitu dari faktor eksternal. Hal itu terjadi ketika KM Abusamah *Voyage 5* mengangkut pupuk urea curah milik PT Pupuk Sriwidjaja Palembang berlayar dari Pelabuhan Tanjung Buyut Palembang pada tanggal 8 April 2021 dengan membawa muatan sebanyak 6942,240 MT tiba di Pelabuhan Banyuwangi pada tanggal 11 April 2021 lalu melaksanakan bongkar di UPP Meneng. Namun pada saat bongkar sedang berlangsung tanggal 21 April 2021 telah terjadi musibah KRI Nanggala 402 yang hilang kontak di Perairan Utara

Bali sehingga menghambat proses bongkar yang sedang dilaksanakan oleh KM Abusamah. Dengan masalah yang terjadi maka penulis akan mengangkat judul :
“PENANGANAN *RETURN CARGO* PUPUK UREA CURAH RUTE PALEMBANG-BANYUWANGI DI KM ABUSAMAH MILIK PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah di atas dapat disusun identifikasi masalah yang timbul sebagai berikut :

1. Perawatan alat bongkar pada KM Abusamah menjadi penghambat internal proses bongkar.
2. Terjadinya kecelakaan kapal lain menjadi penghambat eksternal proses bongkar.
3. Terjadinya *return cargo* pupuk urea curah pada KM Abusamah rute Palembang-Banyuwangi sebanyak 124,893 MT dan cara menanganinya.
4. Tanggung jawab *shipper*, *carrier*, dan *consignee* dalam kegiatan operasional KM Abusamah *Voyage 5*.
5. Terjadinya penurunan pengangkutan KM Abusamah dalam 5 (lima) tahun terakhir.

C. BATASAN MASALAH

Dalam penelitian ini, terdapat tiga batasan masalah, yakni :

1. Penyebab terjadinya *return cargo* pupuk urea curah pada KM Abusamah rute Palembang-Banyuwangi.
2. Cara menangani *return cargo* pupuk urea curah sebanyak 124,893 MT
3. Tanggung jawab *shipper*, *carrier*, dan *consignee* dalam kegiatan operasional KM Abusamah *Voyage 5*.

D. RUMUSAN MASALAH

Terdapat tiga rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini, yakni :

1. Apa faktor penyebab terjadinya *return cargo* pupuk urea curah pada KM Abusamah rute Palembang-Banyuwangi?
2. Bagaimana cara menangani *return cargo* pupuk urea curah sebanyak 124,893 MT?

3. Bagaimana tanggung jawab *shipper*, *carrier*, dan *consignee* dalam kegiatan operasional KM Abusamah *Voyage 5*?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Tujuan dan manfaat penelitian ini sebagai berikut :

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengidentifikasi penyebab terjadinya *return cargo* pada KM Abusamah dengan muatan pupuk urea curah rute Palembang-Banyuwangi.
- b. Untuk mengetahui cara menangani *return cargo* pupuk urea curah sebanyak 124,893 MT.
- c. Untuk mengetahui tanggung jawab *shipper*, *carrier*, dan *consignee* dalam kegiatan operasional KM Abusamah *Voyage 5*.

2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, yaitu sebagai berikut :

a. Manfaat Teoritis

Menambah sumber pengetahuan mengenai *return cargo* yang dilaksanakan pada saat proses pendistribusian pupuk urea curah, dan sebagai sumber informasi bagi penelitian sejenis yang akan datang.

b. Manfaat Praktis

1) Manfaat bagi penulis

Sebagai sarana untuk mengaplikasikan teori-teori yang diterima selama perkuliahan serta dapat menambah wawasan, pengetahuan tentang proses pendistribusian pupuk urea curah. Sekaligus sebagai persyaratan formal ujian untuk menempuh strata satu (D4) STIP Jakarta. Selanjutnya Informasi tersebut dapat dijadikan sebagai dasar referensi dan bahan perbandingan untuk penelitian lanjutan yang lebih mendalam dibidang relevan dengan tulisan ini.

2) Manfaat bagi STIP Jakarta

Dapat dijadikan bahan acuan materi jika dibutuhkan suatu saat, baik oleh para taruna maupun oleh pegawai yang membutuhkan.

3) Manfaat bagi PT Pupuk Indonesia Logistik

Dapat dijadikan bahan dan masukan atau pertimbangan untuk dapat mengoptimalkan kegiatan bongkar dengan mengutamakan efisien

waktu dan pengoptimalan alat bongkar muat, sehingga kegiatan dapat berjalan dengan lebih baik.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi ini untuk memudahkan pembaca supaya dapat mengerti tentang uraian dan analisis permasalahan yang dibahas, dibagi dalam 5 bab dan masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab yang mana keseluruhan materi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan.

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini menguraikan latar belakang masalah. Perumusan masalah yang meliputi pembatasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menguraikan teori yang berkaitan dengan judul skripsi tentang masalah di PT Pupuk Indonesia Logistik secara deduktif dari teori yang berlingkup luas hingga ke teori yang akan digunakan untuk menganalisis permasalahan.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan studi yang digunakan untuk pengumpulan data yang penulis pilih, teknik tersebut dapat berupa studi kepustakaan, pengamatan, populasi, tinjauan pustaka, sampel serta teori analisis data.

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini yang dibahas adalah masalah-masalah yang diungkapkan dalam perumusan masalah. Jumlah sub dari bab ini sangat bergantung pada tujuan penelitian dan ruang lingkup pembahasannya. Berdasarkan hal tersebut maka dalam sub ini masalah dianalisis dengan teori dan alat analisis yang telah dipilih dan ditentukan sebelumnya, misalnya pengujian hipotesis, analisis data, dan lainnya.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Merupakan bab terakhir dari penulisan skripsi yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan diambil dari bab IV yaitu analisis dan pembahasan, sedangkan saran disesuaikan dengan pembahasan dari perumusan masalah dan hasil pemecahan atau solusi pada analisis dan pembahasan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, pendapat-pendapat para ahli untuk memudahkan dan memahami penulisan dalam skripsi, di antaranya adalah :

1. Penanganan

Penanganan adalah suatu keadaan atau kondisi di mana pada suatu masalah memerlukan solusi untuk pemecahannya, agar masalah tersebut terpecahkan dan dapat menuju titik di mana kesimpulan tersebut muncul. Ada beberapa pengertian penanganan menurut para ahli, sebagai berikut:

- a) Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia atau KBBI, kata penanganan memiliki arti proses, cara, perbuatan menangani. Pada dasarnya suatu sistem penanganan yang baik dan benar adalah sesuai dengan prosedur atau kaidah yang telah diterapkan. Penanganan yang dapat terlaksana dengan baik apabila kita menguasai sistem penanganan itu sendiri secara keseluruhan.
- b) Menurut Arso Martopo dan Soegiyanto dalam bukunya “Penanganan Muatan” (2016:7), penanganan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan ke atas kapal sedemikian rupa agar terwujud 5 (lima) prinsip pemuatan yang baik. Lima prinsip pemuatan yang baik di antaranya, melindungi awak kapal dan buruh, melindungi kapal, melindungi muatan, melakukan muatan bongkar secara tepat dan sistematis, serta penggunaan ruang muat semaksimal mungkin.
- c) Menurut Capt. Hananto Soewedo (2015:33), penanganan muatan atau *cargo handling* merupakan suatu pekerjaan mengurus barang yang akan dibongkar

ataupun muat. Ruang lingkup penanganan muatan yang berasal dari angkutan laut, jadi muatan yang diangkut oleh kapal laut dengan segala jenis dan tipenya.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa penanganan adalah suatu proses atau cara untuk melaksanakan atau mengatasi suatu kegiatan atau permasalahan dengan baik dan benar.

2. Return Cargo

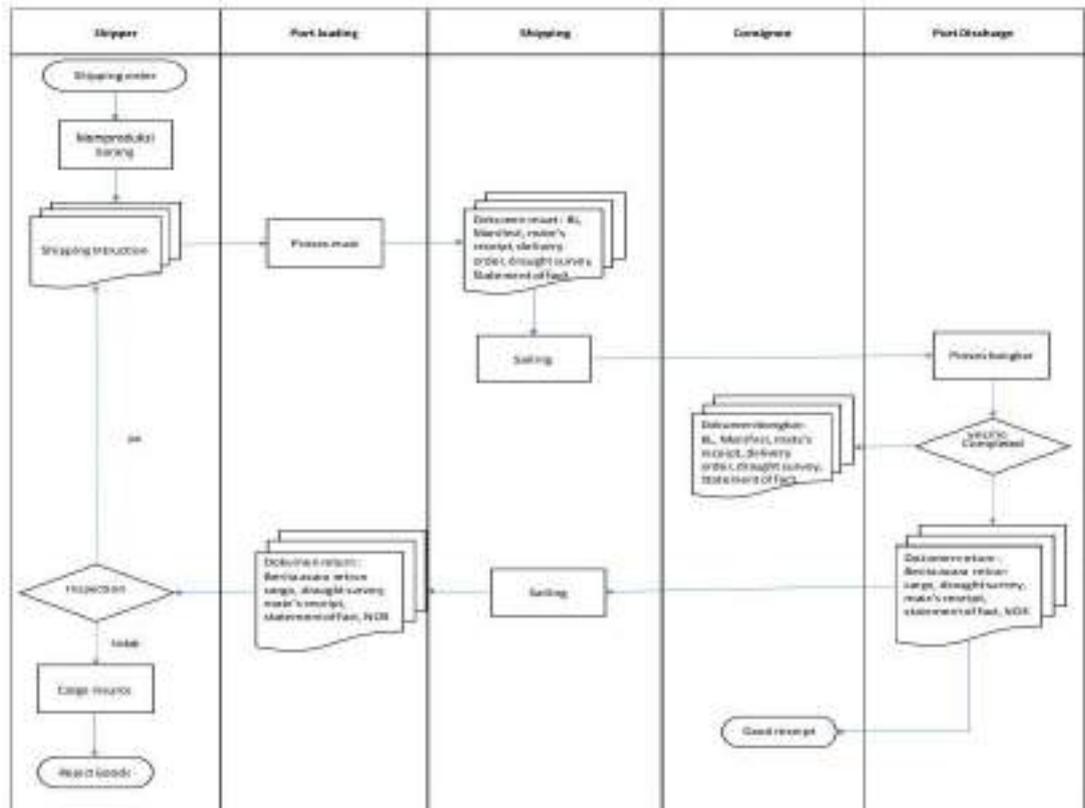
a. Pengertian *Return Cargo*

- 1) Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata *return* adalah kembali. *Return* memiliki arti dalam kelas verba atau kata kerja, sehingga *return* dapat menyatakan suatu tindakan, keberadaan, pengalaman, atau pengertian dinamis lainnya.
- 2) Menurut Sudjatmiko (2007:64), muatan kapal adalah barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang atau barang yang berada di pelabuhan tujuan.
- 3) Menurut Fakhurrozi (2017:5), dalam bukunya *Penanganan, Pengaturan, dan Pengamanan Muatan*, muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan cara pemuatan, perhitungan biaya angkut, dan sifat muatan.
- 4) Menurut Arwinas (2001:9), muatan kapal dapat disebut sebagai seluruh jenis barang yang dapat dimuat di atas kapal dan diangkut ke tempat lain baik berupa bahan baku atau hasil produksi dari suatu proses pengolahan.

Dari beberapa pengertian di atas mengenai *return cargo*, dapat disimpulkan bahwa *return cargo* adalah suatu muatan yang dikembalikan ke pelabuhan asal dalam keadaan tertentu, di mana barang tidak dapat dibongkar di pelabuhan tujuan.

b. Prosedur *Return Cargo*

Adapun prosedur *return cargo* adalah sebagai berikut:



Gambar 2.1

Prosedur *return cargo*

(Sumber: Divisi *Ship Management* PT Pupuk Indonesia Logistik)

- 1) *Shipper* selaku pemilik barang membuat *shipping order* untuk permintaan muatan (dalam hal ini muatan pupuk urea curah). *Shipping order* merupakan dokumen yang digunakan untuk memesan barang atau *cargo* yang akan dimuat di atas kapal.
- 2) Tahap kedua, setelah *shipping order* selesai dibuat kemudian *shipper* akan memesan *cargo* kepada pihak *supply chain* agar mereka dapat memproduksi barang sesuai dengan permintaan.
- 3) Tahap ketiga, setelah barang diproduksi kemudian *shipper* akan membuat *shipping instruction*. Di mana dokumen *shipping instruction* perlu dimiliki oleh pihak pertama maupun pihak kedua. Fungsi dokumen ini ialah sebagai perintah untuk melakukan pemuatan barang ke atas kapal. Di mana dalam *shipping instruction* memuat nama *shipper*, nama *consignee* di pelabuhan bongkar, *notify address*, *vessels* atau nama kapal,

pelabuhan tujuan, pelabuhan muat, nama dan jenis barang, jumlah berat dan volume, *shipping mark*, *total nett weight*, *total gross weight*, *total measurement*, *freight and charge*, *bill of lading*, *dated*, *commercial invoice*, dan nomor *letter of credit* (jika ada).

- 4) Tahap keempat, selanjutnya *shipping order* akan diberikan kepada pihak *port loading*, dalam hal ini kepada kepala operasional agar muatan atau *cargo* dapat dilakukan proses muat atau *loading*.
- 5) Tahap kelima, kepala operasional akan mengonfirmasi kepada pihak *shipping* mengenai dokumen yang diperlukan untuk proses muat, antara lain: *bill of lading*, *cargo manifest*, *mate's receipt*, *delivery order*, *draught survey*, *statement of fact*, dan *notice of readiness*.
- 6) Tahap keenam, proses muat dan dokumen telah selesai sesuai dengan jumlah permintaan muatan, maka *carrier* akan melakukan proses *sailing* untuk mengirimkan barang ke pelabuhan tujuan.
- 7) Tahap ketujuh, *carrier* telah tiba di pelabuhan tujuan, maka nahkoda (dalam hal ini *third officer*) akan menyerahkan dokumen yang dibutuhkan kepada pihak agen untuk segera dilaksanakan proses bongkar.
- 8) Tahap kedelapan, proses bongkar selesai dilaksanakan, maka pihak *port discharge* akan menanyakan kepada *consignee*, apakah muatan yang dibongkar sudah lengkap dan sesuai dengan dokumen yang tertera, dalam hal ini dokumen *bill of lading*, *cargo manifest*, *mate's receipt*, *delivery order*, *draught survey*, *statement of fact*, dan *note of readiness*.
- 9) Tahap kesembilan, apabila dokumen dan muatan telah dinyatakan lengkap oleh *consignee*, maka pihak *consignee* maupun *port discharge* akan mengonfirmasi dengan nahkoda, namun apabila jumlah muatan yang terbongkar dinyatakan tidak sesuai dengan jumlah yang tertera dalam *bill of lading*, maka *consignee* akan menelusuri penyebabnya dan mencari solusi. Seperti ketika insiden tenggelamnya kapal selam KRI Nanggala 402 di Perairan Bali yang menyebabkan adanya himbauan kepada seluruh kapal niaga yang berada di area dermaga Pelabuhan Tanjung Wangi, Banyuwangi untuk meninggalkan tempat karena akan dilakukan sterilisasi untuk proses evakuasi, sehingga pihak *port discharge* mengentikan kegiatan bongkar KM Abusamah dan sisa

muatan kapal tersebut mengalami *return cargo* demi kepentingan bersama.

- 10) Tahap kesepuluh, pihak *port discharge* akan memuat dokumen *return cargo*, berupa: berita acara kronologis *return cargo*, *mate receipt*, *statement of fact*, dan *notice of readiness*, dengan catatan muatan *cargo* dalam keadaan *good receipt*.
- 11) Tahap kesebelas, setelah dokumen selesai dibuat, maka agen akan mengirimkannya kepada kantor darat dan diteruskan kepada *consignee* atau pemilik muatan, sehingga *carrier* dapat melanjutkan *sailed* ke pelabuhan asal (Palembang) dengan membawa sisa muatan yang belum terbongkar.
- 12) Tahap kedua belas, setelah *carrier* tiba di pelabuhan asal, maka pihak *port loading* akan memeriksa dokumen (berita acara *return cargo*, *draught survey*, *mate receipt*, *statement of fact*, dan *notice of readiness*), dan *cargo* sesuai dengan yang tertera pada dokumen berita acara *return cargo* serta dokumen lainnya.
- 13) Tahap ketiga belas, setelah muatan dan dokumen telah sesuai, maka pihak *consignee* akan melakukan proses *inspection* dengan pihak *carrier* dan *port discharge*, hal ini bertujuan untuk mengetahui kronologis dari *accident* yang terjadi.
- 14) Tahap keempat belas, setelah dilakukan *inspection*, apabila tidak terjadi masalah maka *shipper* akan membuat *cargo insurance* atas dasar *reject good* karena *accident* tenggelamnya kapal selam KRI Nanggala 402 tersebut.
- 15) Tahap terakhir, apabila terdapat masalah karena muatan yang dikembalikan dalam keadaan tidak baik, maka *shipper* akan membuat *shipping instruction* sesuai dengan jumlah *cargo* yang dibongkar di *port discharge* dan *cargo* yang telah mengalami kerusakan.

3. Pupuk Urea Curah

a. Pengertian pupuk urea curah menurut para ahli, sebagai berikut:

- 1) Menurut Capt Fakhurrozi (2017:84) muatan curah atau *bulk* ialah muatan yang dikapalkan tanpa kemasan. Jenis muatan seperti ini ialah, antara lain: pupuk urea, bijih besi (*iron ore*), biji tembaga, *bauxite*

(bahan aluminium), batu bara, dan lain-lain. Yang termasuk bahan makanan, antara lain: gandum, kacang kedelai, jagung, dan lain-lain.

- 2) Menurut Arwinas (2001:9), muatan curah (*bulk cargo*) adalah muatan yang diangkut melalui laut dalam jumlah besar.
- 3) Menurut John R, Immer (1993:79), *bulk cargo* atau muatan curah adalah muatan yang diangkut di dalam tangka atau palka muatan dan tidak dikapalkan dalam drum, kaleng, atau bungkusan, karena muatan curah langsung dimuat ke dalam tangka atau palka, maka akan dapat menghasilkan uap air. Menurut Gianto dan Martopo (2004:21), uap air di dalam palka dapat menimbulkan kondensasi yang mengakibatkan timbulnya air atau keringat muatan.

Dari penjelasan tersebut penulis dapat menyimpulkan bahwa pupuk urea termasuk muatan curah, seperti pupuk tidak dimuat dalam bentuk kemasan atau langsung pada satu palka. Muatan pupuk urea curah merupakan muatan kering yang sudah diolah bentuknya dan tidak dikemas dalam karung, bungkusan, atau kantong. Muatan kering adalah muatan yang dapat rusak jika terkena air.

Secara umum, semua jenis pupuk tidak diperbolehkan ditata bersamaan dengan tekstil, atau yang muatannya bersifat peka, dan bahan makanan, karena pupuk urea ialah pupuk kimia yang mengandung *Nitrogen* (*N*) berkadar tinggi. Unsur *Nitrogen* tersebut merupakan zat hara yang sangat diperlukan untuk tanaman. Pupuk urea berbentuk butiran kristal putih yang mengandung uap air sebesar 25%. Jika pupuk sampai tercampur dengan bahan makanan, maka akan meracuni dan membahayakan manusia yang mengonsumsinya.

- b. Hal yang harus diperhatikan pada saat *loading* atau *discharge* muatan curah yaitu:
 - 1) Pada saat dilakukan loading, palka akan diisi muatan pupuk, maka ruang palka harus dipastikan bersih, karena pupuk tidak dapat dicampur dengan muatan yang bersifat lain.
 - 2) Kemudian ketika proses pembongkaran selesai, maka ventilasi harus dipastikan berfungsi dengan baik, dan palka sebaiknya langsung dibersihkan. Apabila muatan berikutnya adalah bahan makanan, maka

tingkat kebersihan palka harus terjaga dengan lebih baik, termasuk aroma muatan pupuk pada umumnya yang sulit sekali dihilangkan meskipun palka sudah dicuci dengan air tawar, dan peranginan dengan cara membuka tutup palka.

Berdasarkan pengalaman penulis, untuk menghilangkan aroma pupuk yang tajam tersebut, maka setelah palka dibersihkan dan diberi peranginan yang cukup, kemudian palka ditutup kembali, lalu membakar kopi dalam sebuah kaleng yang diletakkan ke dalam palka. Hal itu dilakukan agar aroma kopi yang tajam akan mendominasi aroma pupuk di dalam palka, sehingga yang tersisa hanya aroma kopi.

4. Bongkar Muat

Pengertian bongkar muat menurut para ahli, sebagai berikut:

1. Menurut Dirk Koleangan (2008: 241) menjelaskan tentang pengertian kegiatan bongkar muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan.
2. Menurut F.D.C Sudjatmiko (2011: 264) dalam bukunya yang berjudul “Pokok-Pokok Pelayaran Niaga” menjelaskan bahwa bongkar muat berarti pemindahan muatan dari atau ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun berada di kapal itu sendiri.
3. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992, KM. No. 14 Tahun 2002, Bab 1 Pasal 1, bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan di atas, bongkar muat adalah suatu proses memuat dan membongkar dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat yang dilakukan sesuai dengan prosedur penanganan muatan oleh para awak kapal maupun dari pihak pelabuhan.

5. Kapal

a. Pengertian kapal menurut para ahli, sebagai berikut:

- 1) Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung, dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- 2) Menurut pasal 309 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang atau KUHD, menyatakan bahwa kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya.
- 3) Menurut Bambang Triatmodjo (2010:26), definisi kapal adalah panjang lebar dan sarat (draft) kapal yang akan menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pelabuhan.
- 4) Menurut Capt. R. P. Suyono, M.Mar (2005:15), kapal yaitu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut.

b. Jenis-jenis kapal

Menurut Suwarno (2009:131), jenis-jenis kapal laut niaga adalah sebagai berikut:

- 1) Kapal Penumpang (*Passenger Vessel*)

Kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang, dibangun dengan banyak geladak dan ruang (kabin) penumpang yang terdiri dari beberapa tingkat atau kelas. Sedangkan untuk pelayaran jarak dekat juga disediakan dek yang biayanya lebih terjangkau.

- 2) Kapal Barang Penumpang (*Cargo-Passenger Vessel*)

Jenis kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang secara bersama-sama. Berarti kapal termasuk mempunyai banyak geladak dan kabin penumpang serta *cargo hatches*.

- 3) Kapal Barang dengan Akomodasi Penumpang Terbatas

Ini merupakan kapal jenis biasa (*general cargo carrier*), tetapi diizinkan membawa penumpang maksimum dua belas orang.

4) *General Cargo Vessel*

Jenis kapal laut ini digunakan untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), yang terdiri dari berbagai macam barang dalam bentuk potongan maupun dibungkus, baik dalam peti, keranjang, dan lain-lain. Kapal ini biasanya dibangun dalam beberapa palka (*holds, hatches*) dan beberapa lantai geladak (*decks*), sehingga pengaturan tempat muatan dalam ruangan palka (*compartement*) menjadi mudah, tidak bertumpuk, dan tidak sulit untuk membongkar serta dapat terhindar dari resiko kontaminasi muatan lain.

5) *Bulk Cargo Carrier*

Jenis kapal ini digunakan untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah yang banyak dalam sekali perjalanan. Bentuk muatannya adalah berbutir-butir (*grain cargo*), seperti beras, gandum, bijih besi, pupuk, batu bara, jagung, dan sebagainya. Biasanya ruang palka tidak dibagi dalam geladak-geladak.

6) *Kapal Tanker*

Kapal *tanker* digunakan untuk mengangkut muatan cair. Muatan cair bisa bergerak bebas ke belakang, depan, kiri, atau kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi menjadi beberapa *compartement vertical* yang berupa tanki-tanki.

7) *Combination Carrier*

Kombinasi kapal *tanker* dan *dry bulk*, dengan tujuan bila *return cargo* tidak ada maka dapat dimuati *dry bulk cargo*.

8) *Off Shore Supply Ship*

Kapal jenis ini digunakan untuk mengangkut bahan atau peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan. Selain itu juga untuk kegiatan pengeboran minyak tanah di tengah laut, juga termasuk melaksanakan tugas penundaan, pemadam kebakaran, dan sebagai *sludge tank* (membuang minyak bekas atau kotor).

9) *Kapal Peti Kemas*

Kapal ini khusus dibuat untuk muatan *general cargo* yang dimasukkan kedalam *container* atau muatan yang perlu dibekukan dalam *reefer container*.

c. Kapal *Bulk Cargo Carrier*

1) Pengertian *bulk cargo carrier* menurut para ahli, sebagai berikut:

- a) Menurut M. Suwiyadi HR (1999: 14), *bulk cargo carrier* adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah yang dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus.
- b) Menurut sumber internet dari Wikipedia.com, *a bulk carrier*, kargo curah, atau *bulker* adalah kapal dagang yang dirancang khusus untuk mengangkut *unpacked* kargo curah, seperti biji-bijian, batu bara, bijih besi, dan semen.
- c) Menurut Arief Laksono (2015:38), kapal curah (*bulk carrier*) adalah salah satu jenis kapal yang memuat barang dalam bentuk curah atau muatan yang dimuat tidak dalam bentuk kemasan.
- d) Menurut Jack Isbester (1993:15), kapal curah (*bulk carrier*) adalah salah satu jenis kapal yang memuat barang dalam bentuk curah atau muatan yang dimuat tidak dalam bentuk kemasan.

2) Persyaratan umum jenis kapal curah, sebagai berikut:

- a) Kapasitas pada kapal curah harus cukup untuk pemuatan penuh pada muatan pupuk urea curah atau biji-bijian.
- b) Memungkinkan pada tutup palka untuk kapal curah pengangkut pupuk, bijih besi, dan batu bara harus berukuran besar, ditunjukan agar *grab* dapat mencapai seluruh bagian pada palka ketika pelaksanaan bongkar berlangsung.
- c) Seluruh bagian dalam palka harus selalu dibersihkan.
- d) Seluruh ruangan palka harus dapat digunakan untuk melaksanakan *trimming* dalam pemuatan.
- e) Kapal curah harus ditetapkan pada jumlah palka. Hal ini merupakan bagian dari persyaratan untuk kapal dapat dimuati muatan pupuk, biji-bijian, atau untuk memastikan kapal dalam kondisi cukup atau penuh.
- f) Ruangan palka dalam kapal curah harus berkapasitas cukup untuk pemuatan pupuk urea.
- g) Kapal harus mempunyai *graphic metacentric* dalam seluruh kondisi pemuatan.

- h) *Trim* dalam semua kondisi pada pemuatan harus tepat pada garis dasar kapal.
- i) Kapal curah harus mempunyai kapasitas *ballast* yang cukup baik.

Dalam pelaksanaannya bongkar muatan curah padat atau biji-bijian dari dan ke kapal adalah suatu kegiatan pelayanan dalam membongkar suatu muatan yang berada di dalam palka atau *deck* (geladak). Pada sebuah kapal tentunya membutuhkan sarana dan prasarana peralatan bongkar muat yang cukup memadai dan sesuai untuk setiap jenis muatan.

Berikut ialah beberapa alat bongkar yang saling berkaitan dalam menunjang kegiatan bongkar muat muatan curah, antara lain:

- a) *Scraper* (Alat bongkar yang digunakan untuk menggaruk pupuk kemudian dimasukkan ke dalam lubang *hopper*).
- b) *Hopper* (Lubang yang berfungsi menerima kumpulan pupuk yang digaruk menggunakan *scraper*).
- c) *Motor Vibrating Feeder* (Alat yang berfungsi untuk menggetarkan lubang *hopper* agar pupuk jatuh dari lubang *hopper* ke *belt conveyor* bawah).
- d) *Electric Motor* (Alat yang berfungsi sebagai tenaga listrik untuk memfungsikan *bucket elevator*).
- e) *Bucket Elevator* (Alat yang berfungsi untuk menampung pupuk yang dibawa oleh *belt conveyor* atas). Alat ini berbentuk seperti timba yang berjumlah banyak dan digerakkan oleh rantai yang diputar oleh motor listrik.
- f) *Belt Conveyor* bawah (Alat ini semacam lembaran kain yang berupa karet dan berfungsi mengirimkan pupuk dari lubang *hopper* ke dalam *bucket elevator*). *Belt* ini digerakkan oleh motor yang berputar dengan tenaga listrik.
- g) *Roller Belt Conveyor* atas (Alat ini serupa dengan *belt conveyor* bawah namun lebih besar dan lebar). *Belt* ini berfungsi mentransfer pupuk dari *bucket elevator* ke *telescopic cut*.
- h) *Telescopic cut* (Alat ini berupa tabung besar yang berfungsi sebagai jalan keluar pupuk dari kapal ke gudang) dari *telescopic cut* pupuk yang dituang lagi ke *belt conveyor* darat dan kemudian dibawa ke dalam gudang penyimpanan.

B. HASIL PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian terdahulu sangat penting menjadi dasar pijakan dalam rangka penyusunan skripsi ini. Kegunaannya adalah untuk mengetahui hasil yang telah dilakukan oleh peneliti terdahulu sekaligus menjadi perbandingan dan gambaran yang mendukung kegiatan penelitian berikutnya, sehingga akan memperkaya perspektif pada setiap penelitian yang dilakukan.

Adapun hasil penelitian terdahulu, antara lain:

1. Penelitian Dewi Praisma Kartika Septiana dan Retno Indriyati (2022:49-59), Penelitian yang dilaksanakan oleh Dewi Praisma Kartika Septiana dan Retno Indriyati (2022) dengan judul “Upaya Meningkatkan Penanganan Pembongkaran Muatan Pupuk Curah (Urea) di MV. Pusri Indonesia I”. Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan metode analisis deskriptif. Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui masalah atau kendala dalam proses pembongkaran muatan, khususnya pupuk curah di MV. Pusri Indonesia I, selain itu untuk mengetahui tentang kedisiplinan awak kapal dalam penggunaan alat keselamatan kerja.

Berdasarkan penelitian yang dilaksanakan oleh Dewi Praisma Kartika Septiana dan Retno Indriyati, dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor- faktor yang menimbulkan adanya keterlambatan kegiatan pembongkaran muatan pupuk curah (urea) adalah faktor dari anak buah kapal, faktor peralatan alat bongkar muat, dan faktor cuaca. Selain itu kedisiplinan awak kapal dalam penggunaan alat keselamatan kerja sangat penting untuk meningkatkan keselamatan kerja saat melaksanakan kegiatan pembongkaran muatan pupuk curah (urea).

2. Penelitian Majid Afif Prabowo (2019)

Penelitian yang dilaksanakan oleh Majid Afif Prabowo (2019) yang berjudul “Analisis Terjadinya *Cargo Back Pressure* Saat Pembongkaran Muatan *Pyrolysis Gasoline (Pygas)* di Kapal MT. Tirtasari”. Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik analisa data menggunakan *fishbond analysis*. Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui penyebab terjadinya *cargo back pressure* saat pelaksanaan pembongkaran muatan *Pyrolysis Gasoline* di Kapal MT. Tirtasari.

Berdasarkan penelitian yang dilaksanakan oleh Majid Afif Prabowo, dapat ditarik kesimpulan bahwa penyebab terjadinya *cargo back pressure* adalah kurangnya pengetahuan, kepedulian, dan pengawasan *crew* saat kegiatan *cargo*

operation, serta penggunaan *loading arm* atau biasa disebut dengan lengan pemuat untuk menghubungkan antara *manifold* kapal dengan terminal dinilai kurang efektif saat kegiatan pembongkaran muatan, sehingga mengakibatkan tidak lancarnya kegiatan bongkar muat.

3. Penelitian Dadang Suyadi. S, Jasief S. Putrahardja, dan Rizky Ichwan (2010) Penelitian yang dilaksanakan oleh Dadang Suyadi. S, Jasief S. Putrahardja, dan Rizky Ichwan (2010), yang berjudul “Pengaruh Waktu Kerja Efektif Terhadap Kinerja Pembongkaran Muatan Curah Dari Kapal Pada Terminal Khusus PT. Krakatau Bandar Samudera di Pelabuhan Cigading, Banten”. Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan metode kepustakaan, dan untuk pengolahan data menggunakan metode observasi lapangan serta wawancara dengan narasumber. Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui pengaruh waktu kerja efektif (*effective time*) terhadap kinerja bongkar muatan curah dari kapal dilaksanakan di PT. Krakatau Bandar Samudera.

Berdasarkan penelitian yang dilaksanakan oleh Dadang Suyadi. S, Jasief S. Putrahardja, dan Rizky Ichwan dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan waktu kerja efektif tidak menjadi optimal disebabkan terjadinya *delay* seperti terjadinya *trouble* pada alat *ship unloader*, terjadi menunggu truk, kesiapan gudang penyangga sehingga mengganggu kelancaran kegiatan bongkar, dan faktor cuaca yang tidak bisa kita hindarkan. Waktu *delay* tersebut tinggi akan menurunkan waktu kerja efektif dan kinerja bongkarnya maka akan berdampak pada lamanya waktu kapal berada di dermaga sehingga akan menimbulkan denda (*demmurage*). Terganggunya kegiatan pembongkaran muatan curah akan berpengaruh terhadap lamanya waktu tambat di dermaga dan akan sangat merugikan bagi perusahaan dan pemilik barang.

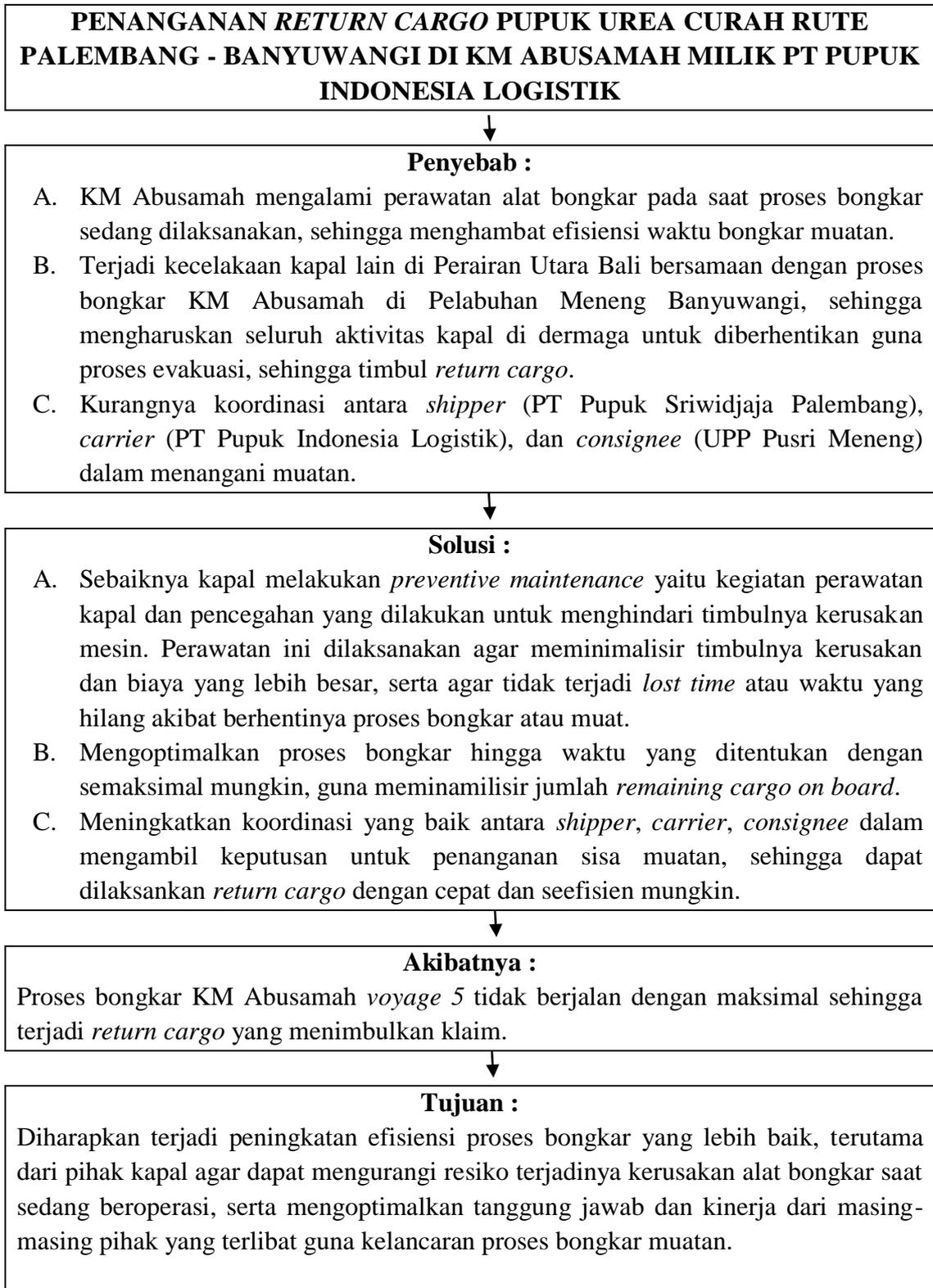
C. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk mempermudah dalam memahami skripsi ini maka peneliti membuat suatu kerangka berpikir yang merupakan pemaparan secara kronologi dalam menjawab pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori-teori dan konsep-konsep mengenai: “Penanganan *Return Cargo* Pupuk Urea Curah Rute Palembang – Banyuwangi di KM Abusamah Milik PT Pupuk Indonesia Logistik”

Berdasarkan masalah pokok yang timbul maka dikemukakan alternatif penyelesaian masalah, sehingga muncul solusi yang menjadi pilihan sebagai

penyelesaian masalah. Dari uraian tersebut dapat dilihat suatu bagan kerangka pemikiran secara garis besar, sebagai berikut :

Tabel 2.1
Kerangka Pemikiran



BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) di PT Pupuk Indonesia Logistik terhitung mulai **2 Februari 2021 sampai dengan 2 Juli 2021**. PT Pupuk Indonesia Logistik itu sendiri merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang jasa penyewaan kapal (*ship owner*).

2. Tempat Penelitian

Penulis mengambil tempat penelitian di PT Pupuk Indonesia Logistik, berikut adalah data perusahaan:

Tabel 3.1

Data Perusahaan PT Pupuk Indonesia Logistik

Nama Perusahaan :	PT Pupuk Indonesia Logistik
Alamat :	Gedung Pusri 101, Lantai 2 dan 3 JL. Letjend S, Parman Kav. 101 Jakarta Barat 11440, Indonesia
Telepon :	(021) 2263188183
E-mail :	marketing@pi-logistik.com
Akte Pendirian :	22 & 28 November 2016
Notaris :	Lumassia, SH.

(Sumber : PT Pupuk Indonesia Logistik)

B. METODOLOGI PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam skripsi ini adalah metode deskriptif kualitatif, untuk menggambarkan dan menguraikan masalah-masalah yang diteliti.

Menurut Sukardi dalam bukunya *Metodologi Penelitian Pendidikan* (2013:157), metode deskriptif merupakan metode penelitian yang berusaha menggambarkan objek sesuai apa adanya, dengan tujuan menggambarkan secara sistematis fakta dan karakteristik objek yang diteliti secara tepat. Sedangkan menurut Prof. Dr. Lexy J. Moleong, M.A. dalam bukunya *Metodologi Penelitian Kualitatif* (2015:6), penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan-tindakan dan lain-lain.

Metode deskriptif kualitatif ini berfungsi untuk memahami konteks sosial secara lebih luas dan mendalam dengan menggunakan pengembangan deskriptif, artinya penulis mencoba menggambarkan permasalahan yang ada di lapangan dan hal yang dapat diantisipasi oleh PT Pupuk Indonesia Logistik dalam mempersiapkan setiap kegiatan kapal dengan lebih efisien guna menghindari hal-hal yang tidak diinginkan selama kapal beroperasi yang mengakibatkan terhambatnya proses bongkar atau muat kapal.

2. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan suatu bagian yang penting dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar yang diterapkan. Menurut Sugiyono (2009:224), teknik pengumpulan data, merupakan cara mengumpulkan data yang dibutuhkan untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Umumnya cara mengumpulkan data dapat menggunakan teknik wawancara, pengamatan (*observation*), studi pustaka, dan dokumentasi.

Di dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data dan penulis beranggapan teknik tersebut tepat, antara lain:

a) Dokumentasi

Metode dokumentasi sebagai suatu cara pengumpulan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang ada atau catatan-catatan yang tersimpan, baik itu berupa catatan transkrip, buku, surat kabar, dan lain sebagainya. Menurut Arikunto (2006:158), metode dokumentasi adalah peneliti menyelidiki benda-benda tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, peraturan-peraturan, notulen rapat, catatan harian, dan sebagainya.

Menurut Sugiyono (2013:240), menyatakan bahwa dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), biografi, peraturan, dan kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya, foto, gambar hidup, sketsa, dan lain-lain. Sedangkan dokumen yang berbentuk karya, misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film, dan lain-lain. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif.

b) Studi Pustaka

Kepustakaan juga merupakan metode pelengkap dalam teknik pengumpulan data. Metode kepustakaan digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data dengan jalan mempelajari data yang berkaitan dengan pokok masalah yang akan diteliti yaitu masalah *return cargo* serta dokumen-dokumen yang berkaitan. Metode kepustakaan ini juga digunakan sebagai pedoman dalam penelitian dengan mempelajari teori-teori yang berhubungan dengan pokok permasalahan, sehingga pemecahan masalah dapat terselesaikan dengan tepat.

c) Wawancara

Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data, apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti. Wawancara merupakan pertemuan dua orang yang bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab,

sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu data tertentu (Beni Ahmad, 2008:190). Adapun orang yang diwawancarai penulis, yaitu:

1. *Manager Ship Management*
2. Karyawan Departemen Pemasaran

Adapun beberapa faktor yang mempunyai arus informasi dalam wawancara, yaitu:

- 1) Pewawancara

Pengumpul informasi, dalam hal ini penulis bertindak sebagai pewawancara.

- 2) Responden

Responden merupakan sumber informasi antar nara sumber yang diharapkan dapat memberikan jawaban dan informasi mengenai hal-hal yang dinyatakan dan dibutuhkan oleh pewawancara.

- 3) Pedoman wawancara

Pedoman wawancara adalah suatu cara yang digunakan untuk mendapatkan informasi yang pewawancara inginkan.

- 4) Situasi wawancara

Situasi wawancara berkaitan dengan waktu, tempat, kehadiran orang ketiga, kesibukan responden, dan sikap masyarakat sekitar.

C. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian yang diambil oleh penulis dalam penyusunan skripsi ini ialah KM Abusamah *Voyage 5* dengan rute Palembang-Banyuwangi, yang mengangkut muatan pupuk urea curah sebanyak 6.942,240 MT (sesuai dengan *Bill of Lading*). KM Abusamah berlayar dari Pelabuhan Tanjung Buyut, Palembang pada tanggal 8 April 2021 dan tiba di Pelabuhan Tanjung Wangi, Banyuwangi pada tanggal 11 April 2021 dengan jumlah awak kapal (*crew*) sebanyak 26 orang.

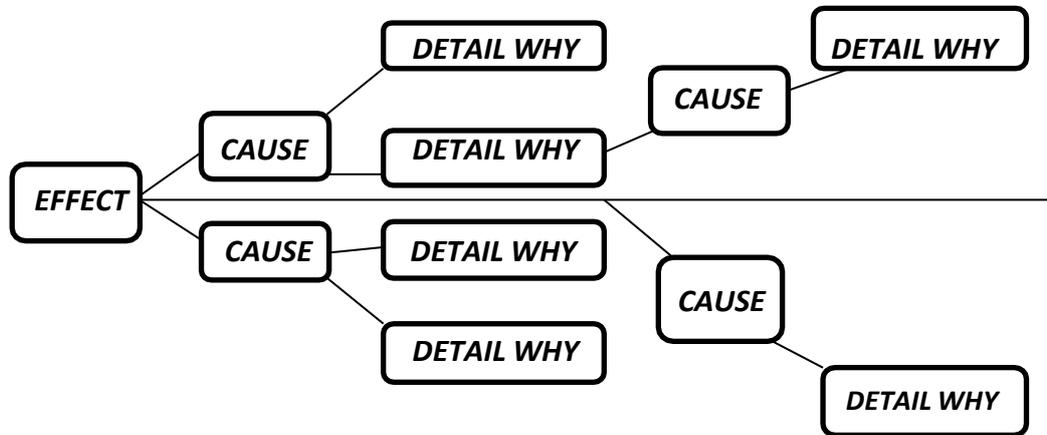
D. TEKNIK ANALISIS DATA

Analisis data adalah upaya atau cara untuk mengolah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut bisa dipahami dan bermanfaat untuk solusi permasalahan, terutama masalah yang berkaitan dengan penelitian.

Menurut Sugiyono (2009:335), analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data, yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi dengan cara memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, kemudian menarik kesimpulan, sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan analisis deskriptif, di mana tujuan dari analisis ini adalah untuk menggambarkan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta serta hubungan antara fenomena yang diselidiki. Dalam skripsi ini penulis menganalisa data-data yang diperoleh dari hasil penelitian, berupa fakta-fakta yang terjadi di lingkungan sekitar, studi pustaka, dan juga metode dokumentasi. Hal itu kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut. Selain itu, penulis juga menggunakan teknik analisis diagram tulang ikan (*fish bone*) milik Professor Kaoru Ishikawa seorang ilmuwan asal Jepang. Teknik *fish bone* 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 dapat diambil, yaitu *Man, Methode, Material, 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 penulis teliti sebagai berikut :



Gambar 3.1
Diagram *Fish Bone Cause-Effect* (Sebab Akibat)

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi mengenai data yang berkaitan dengan masalah yang dibahas dalam skripsi ini :

1. Gambaran Umum Perusahaan

PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) merupakan salah satu anak perusahaan PT Pupuk Indonesia (Persero) yang bergerak dalam jasa pelayaran dan jasa angkutan laut yang beralamat di Jl. Letjen S. Parman No. Kav. 101, RT 2 RW 1, Tomang, Kecamatan Grogol Petamburan, Kota Jakarta Barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta kode pos 11440. Perusahaan ini didirikan pada tanggal 23 Desember 2013. Saham pendirian PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) terdiri dari 56% saham milik PT Pupuk Indonesia dan 44% saham milik PT Pupuk Sriwidjaja Palembang (PUSRI). PT Pupuk Indonesia Logistik disahkan melalui surat yang dikeluarkan oleh Menteri Hukum dan HAM No. AHU-05986.AH01.01, tanggal 12 Februari 2014 sebagai penguatan bisnis yang dimiliki PT Pupuk Indonesia (Persero). PT Pupuk Indonesia (Persero) memiliki beberapa anak perusahaan lain, yaitu:

a. PT Petrokimia Gresik (PKG)

Melakukan usaha di bidang industri, perdagangan, dan jasa di bidang perpupukan, petrokimia, agrokimia, agroindustri, dan kimia lainnya. Perusahaan ini bergerak dalam bidang produksi dan pemasaran pupuk urea, *Zwavelzure Ammonia*, phonska, pupuk NPK (Nitrogen, Phospat, Kalium), dan ZK (*Zwavel* Kalium).

b. PT Pupuk Kujang (PKC)

Melakukan usaha di bidang industri, perdagangan, dan jasa di bidang perpupukan, petrokimia, agrokimia, agroindustri, dan kimia lainnya. Perusahaan ini melakukan proses produksi dan memasarkan pupuk seperti urea dan NPK (Nitrogen, Phospat, Kalium).

c. PT Pupuk Kalimantan Timur (PKT)

Melakukan usaha di bidang industri, perdagangan, dan jasa di bidang perpupukan, petrokimia, agrokimia, agroindustri, dan kimia lainnya. Perusahaan ini bergerak dalam produksi dan juga pemasaran pupuk urea, NPK (Nitrogen, Phospat, Kalium), serta industri bahan kimia lainnya.

d. PT Pupuk Iskandar Muda (PIM)

Melakukan usaha di bidang industri, perdagangan, dan jasa di bidang perpupukan, petrokimia, agrokimia, agroindustri, dan kimia lainnya.

e. PT Pupuk Sriwidjaja Palembang (PSP)

Melakukan usaha di bidang industri, perdagangan, dan jasa di bidang perpupukan, petrokimia, agrokimia, agroindustri, dan kimia lainnya.

f. PT Rekayasa Industri (Rekind)

Melakukan usaha di bidang rancang bangun, perekayasaan, pengadaan, dan konstruksi, jasa konsultasi, manajemen, dan perdagangan di sektor industri dan infrastuktur, serta melakukan kegiatan di bidang sumber daya energi. Perusahaan ini bergerak dalam jasa perancangan bangun industri yang dikenal sebagai *engineering, procurement, dan construction* (EPC).

g. PT Mega Eltra (ME)

Melakukan usaha di bidang perdagangan, bidang jasa perencanaan dan pemborongan, bidang lainnya yang berkaitan dengan kedua bidang tersebut seperti keagenan dan industri.

h. PT Pupuk Indonesia Energi (PIE)

Melakukan usaha industri, pembangunan, perdagangan dan jasa di bidang energi untuk seluruh anak perusahaan yang bernaung di dalam kelompok usaha PT Pupuk Indonesia (Persero) yang bergerak di bidang industri pupuk dan agrokimia.

i. PT Pupuk Indonesia Pangan (PIP)

Melakukan usaha di bidang perindustrian dan perdagangan di bidang pertanian yang komprehensif dalam rangka mendukung ketahanan pangan dan *core business* PT Pupuk Indonesia (Persero) sebagai produsen pupuk.

PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) menangani distribusi pupuk subsidi dan non-subsidi dengan konsep 6 (enam) Tepat (jumlah, jenis, tempat, waktu, harga, dan kualitas) untuk mendukung ketahanan pangan nasional.

Potensi bisnis yang dijajaki oleh PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) adalah sektor komersial distribusi pupuk (*fertilizer*), bahan baku pupuk (*fertilizer raw materials*) mineral, cairan, amoniak, batubara, *gypsum*, dan kebutuhan lain dari perusahaan-perusahaan yang tergabung dalam grup PT Pupuk Indonesia *Holding Company* (PIHC) atau perusahaan lain yang memiliki potensi besar yang dapat meningkatkan efisiensi dan keuntungan. PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) dalam perkembangannya berusaha untuk terus tumbuh dan berkembang menjadi suatu perusahaan yang sangat dinamis tidak hanya melayani angkutan laut tetapi juga berusaha menjadi perusahaan jasa pengurusan transportasi (keagenan).

PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) mempunyai 9 (sembilan) armada kapal dengan 7 (tujuh) kapal dengan tipe kargo curah (*bulk carrier*) berkapasitas 8.500 Ton dan 11.500 Ton, dan 2 (dua) kapal tipe LPG atau Amoniak Tanker dengan kapasitas 5.500 Ton dan 13.200 Ton yang diharapkan dapat memenuhi kebutuhan dari dunia *shipping industry*, yaitu:

- a. MT Salmon Mustafa (GT: 18.360 Ton)
- b. MT Sultan Mahmud Badaruddin II (GT: 7.305 Ton)
- c. KM Pusri Indonesia I (GT: 12.454 Ton)
- d. KM Abusamah (GT: 7.497 Ton)
- e. KM Ibrahim Zahier (GT: 7.451 Ton)
- f. KM Julianto Moeliodihardjo (GT: 7.473 Ton)
- g. KM Pusri Indonesia (GT: 7.339 Ton)
- h. KM Mochtar Prabu Mangkunegara (GT: 7.497 Ton)
- i. KM Soemantri Brodjonegoro (GT: 7.404)



Gambar 4.1

KM Abusamah

(Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik)

Kapal-kapal milik PT Pupuk Indonesia Logistik di atas memiliki rute angkutan yang pada saat ini masih mengutamakan target marketnya pada pengangkutan pupuk dan amoniak domestik. Meskipun begitu, perusahaan juga melakukan kegiatan angkutan ekspor. Berikut ini merupakan rute angkutan ekspor yang dijalankan beberapa kapal milik PT Pupuk Indonesia Logistik, yaitu: Palembang- Philippines, Palembang- Busan, Busan- Palembang- Cille, Palembang –Tokushima.

2. Visi dan Misi PT Pupuk Indonesia Logistik

- a. Visi PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) yaitu PT Pupuk Indonesia Logistik dapat menjadi perusahaan pelayaran yang berdaya saing tinggi dan senantiasa berkomitmen memberikan harga angkutan yang kompetitif, servis pelayanan yang terbaik dan ketepatan dalam pengiriman angkutan yang berdaya saing tinggi serta didukung oleh tenaga kerja yang handal dalam menghadapi persaingan di bidang pelayaran dan jasa angkutan laut.
- b. Misi PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG), yaitu:
 - 1) Menyediakan jasa angkutan laut yang handal dan efisien untuk kepuasan pelanggan.
 - 2) Mendapatkan hasil usaha yang mendukung kelancaran operasional dan pengembangan usaha.
 - 3) Menyediakan sumber daya manusia yang profesional dan berintegritas.
 - 4) Berperan aktif dalam bertanggungjawab sosial dan peduli lingkungan.
 - 5) Menjalankan usaha di bidang pelayaran (*ekspor* dan *import*).
 - 6) Transportasi multimoda.
 - 7) Jasa pengiriman dan perdagangan.

3. Nama dan Filosofi Logo



Gambar 4.2
Logo PT Pupuk Indonesia Logistik

a. Logo Utama

1. Logo PT Pupuk Indonesia Logistik akan tampak utuh dengan logogram dan logotype yang tidak dapat dipisahkan.
2. Antara logogram dan logotype tidak dapat dipisah.
3. Logogram terdiri dari bentuk standar dengan tambahan logotype di sisi kanan dengan posisi simetris.
4. Logotype terdiri atas tulisan :
 - a) PUPUK INDONESIA
 - b) LOGISTIK
 - c) (PIHC Group)

b. Logo Sekunder

1. Logogram

Jika logo PT Pupuk Indonesia Logistik bersanding dengan logo seluruh atau salah satu dari logo anggota Holding PIHC maka bentuknya akan berubah mengikuti bentuk formasi sekunder. Logogram utama tidak berubah, hanya saja tidak terdapat logotype seperti pada bentuk formasi utama.

2. Logotype

Logotype akan berubah menjadi tulisan “PILOG” dengan komposisi huruf simetris berada di bawah logogram. Huruf yang digunakan pada logo sekunder ini adalah type huruf “Arial Rounded MT Bolt” dengan ukuran sesuai gambar atau menyesuaikan dengan kebutuhan

c. Makna Logo

1. Filosofi Bentuk Logo :

Bentuk dasar logo PT Pupuk Indonesia Logistik diilhami dari bentuk dasar buritan kapal laut sebagai pilar utama dalam memenuhi

kebutuhan transportasi atau penunjang bisnis utamanya. Di atas kapal ini terdapat logogram PT Pupuk Indonesia (Persero) sebagai Holding Company.

2. Jenis Huruf :

Huruf yang digunakan adalah huruf tanpa serif dengan warna dasar hitam yang memberi kesan *low profile*, dinamis, profesional, dan fokus dalam pengembangan bisnisnya.

3. Konsep Warna :

Warna logo diilhami dari *main business* PT Pupuk Indonesia (Persero) dan filosofi yang terkandung di dalamnya.

4. Harapan :

PT Pupuk Indonesia Logistik berperan aktif sebagai *support holding* untuk mencapai tujuan pemerintah dalam mendukung ketahanan pangan nasional dengan memberikan kontribusi utama dalam penyaluran dan distribusi pupuk bersubsidi agar tepat sasaran, tepat waktu, tepat jumlah, dan terhindar dari permasalahan kelangkaan pupuk di salah satu daerah akibat distribusi pupuk yang tidak optimal.

4. Nilai Perusahaan dan Konsep Perusahaan

Nilai perusahaan adalah suatu nilai yang dipercaya sebagai kekuatan dalam penerapan struktur, sistem, strategi, dan proses dalam pencapaian suatu tujuan dalam jangka panjang. PT Pupuk Indonesia Logistik atau PT PILOG memiliki 5 (lima) nilai perusahaan yaitu P,I,L,O, dan G, antara lain :

a. *Professional*

Memiliki kemampuan dan keahlian sesuai dengan bidangnya.

b. *Integrity*

Dalam pelaksanaan kegiatan selalu berlaku jujur untuk dapat memperoleh kepercayaan dari para pelanggan.

c. *Low Cost*

Mengupayakan biaya operasional yang rendah dan terjangkau.

d. *Optimum*

Memberikan pelayanan secara maksimal kepada pelanggan.

e. *Growth*

Berorientasi pada pertumbuhan dan perkembangan perusahaan.

Selain memiliki tujuan, perusahaan juga memiliki konsep yang digunakan sebagai pedoman dalam menjalankan seluruh kegiatan di perusahaan terutama dalam proses pelayanan distribusi pupuk bersubsidi maupun non subsidi guna mendukung program ketahanan pangan nasional di negara ini, maka PT Pupuk Indonesia Logistik mempunyai Konsep 6 (enam) Tepat, yaitu:

- a. Tepat Jumlah
- b. Tepat Jenis
- c. Tepat Tempat
- d. Tepat Waktu
- e. Tepat Harga
- f. Tepat Kualitas

5. Fasilitas PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG)

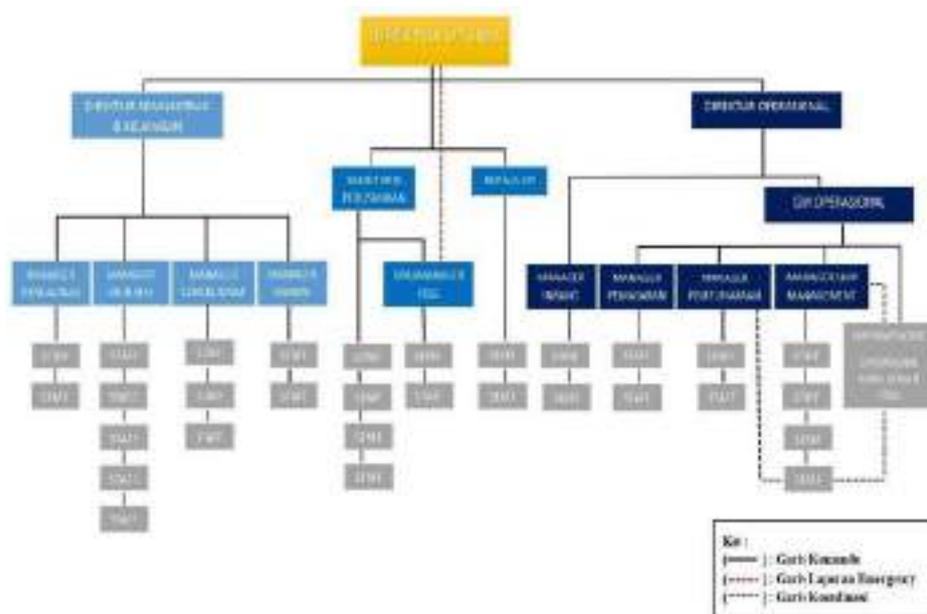
Fasilitas yang dimiliki oleh PT Pupuk Indonesia Logistik untuk menunjang kinerja dan memperlancar proses penanganan distribusi pupuk, antara lain :

- a. Gedung Perusahaan
- b. Ruang Kerja
- c. Ruang Rapat
- d. Dapur dan Ruang Makan
- e. Gudang
- f. Meja dan Kursi
- g. Laci Kecil
- h. Lemari Pengarsipan Dokumen
- i. Komputer
- j. Laptop
- k. Telepon
- l. Printer
- m. Mesin Scan
- n. Mesin Foto *Copy*
- o. Mesin Penghancur Kertas
- p. *Marine Transceiver*
- q. Alat Tes Genose
- r. Tripod
- s. *Video Lighting*

t. Kamera Kapal, dan lain sebagainya.

6. Data Organisasi Perusahaan

Setiap perusahaan memiliki struktur organisasi untuk mempermudah dalam mengetahui tugas dan tanggung jawab sesuai porsi dan ruang lingkup pekerjaan yang berbeda antara karyawan satu dengan yang lain agar tetap saling beriringan dan berkaitan dalam melaksanakan kegiatan manajerial maupun operasional perusahaan. Struktur organisasi perusahaan diharapkan dapat menjadikan karyawan bekerja secara terorganisir, efisien, dan efektif, serta dapat mencapai tujuan yang tercantum dalam visi dan misi perusahaan.



Gambar 4.3
Struktur Organisasi PT Pupuk Indonesia Logistik
 (Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik)

PT Pupuk Indonesia Logistik memiliki beberapa departemen yang saling berkaitan. Berikut penjelasan struktur organisasi PT Pupuk Indonesia Logistik, yaitu :

a. Direktur Utama

Direktur utama adalah seseorang yang menduduki jenjang tertinggi pada perusahaan, yang mengatur dan bertanggung jawab terhadap seluruh kegiatan di lingkungan kerja perusahaan tersebut. Tugas dan tanggung jawab direktur utama PT Pupuk Indonesia Logistik, meliputi :

- 1) Memimpin perusahaan menuju kondisi yang diinginkan oleh seluruh elemen perusahaan.

- 2) Mengadakan perencanaan kerja dan program kerja jangka pendek dan panjang berdasarkan sumber daya yang dimiliki.
- 3) Mengadakan pembagian tugas dalam perencanaan dan pelaksanaan.
- 4) Mengawasi dan mengevaluasi terhadap pelaksanaan kegiatan.
- 5) Bertanggung jawab pada seluruh kegiatan kerja dan hal-hal yang terjadi pada perusahaan yang dipimpin.

b. Direktur Administrasi dan Keuangan

Tugas dan tanggung jawab dari direktur administrasi dan keuangan, meliputi :

- 1) Bertanggung jawab terhadap kinerja keuangan sebuah perusahaan.
- 2) Bertanggung jawab membuat laporan keuangan perusahaan.
- 3) Mengawasi laporan keuangan perusahaan.
- 4) Menyusun strategi dan meningkatkan pertumbuhan keuangan perusahaan.
- 5) Meminimalisir resiko keuangan yang dapat merugikan perusahaan

Direktur Administrasi dan Keuangan menaungi beberapa departemen atau divisi, antara lain :

- 1) Departemen Pengadaan, dalam departemen ini terdapat manajer dan 3 (dua) karyawan pengadaan.
- 2) Departemen Akuntansi dan Keuangan, dalam departemen ini terdapat manajer akuntansi dan keuangan, 3 (tiga) karyawan akuntansi, 1 (satu) karyawan pajak, dan 1 (satu) karyawan bagian kasir.
- 3) Departemen SDM & Umum, terdapat manajer SDM & Umum dan 2 (dua) karyawan.
- 4) Departemen Sistem Manajemen (SISMAN), terdapat manajer dan 2 (dua) karyawan.

c. Direktur Operasional

Direktur operasional adalah seseorang yang memiliki tanggung jawab terhadap semua kegiatan operasional perusahaan. Hal tersebut mencakup proses perencanaan hingga pelaksanaan operasional. Berikut beberapa tugas dari direktur operasional :

- 1) Membantu tugas-tugas direktur utama terutama dalam operasional.
- 2) Bertanggung jawab terhadap seluruh proses operasional, produksi, proyek, hingga kualitas hasil produksi.

- 3) Bertanggung jawab terhadap pengembangan kualitas produk maupun karyawan yang terlibat .
- 4) Mengecek, mengawasi, dan menentukan semua kebutuhan dalam proses operasional perusahaan.
- 5) Merencanakan, menentukan, mengawasi, mengambil keputusan, serta melakukan koordinasi dalam hal keuangan untuk kebutuhan operasional perusahaan.
- 6) Mengawasi seluruh karyawan dan memastikan mereka menjalankan tugas sesuai dengan yang diperintahkan.
- 7) Membuat laporan kegiatan untuk diberikan kepada direktur utama
Direktur operasional menaungi general manager operasional dan beberapa departemen atau divisi, antara lain :
 - 1) Departemen Inbang (Investasi dan Pengembangan), terdapat manajer dan 2 (dua) karyawan.
 - 2) Departemen Pemasaran atau Marketing, terdiri dari manajer dan 3 (tiga) karyawan. Adapun tugas departemen pemasaran yaitu :
 - a) Memperkenalkan atau mempromosikan produk pemasaran jasa angkutan laut.
 - b) Menyiapkan perhitungan harga pokok penjualan.
 - c) Menetapkan target penjualan produk pemasaran jasa angkutan laut baik pupuk maupun non pupuk.
 - d) Sebagai kompilator administrasi kegiatan pemasaran untuk pembayaran dan penagihan.
 - e) Menerbitkan *Stock Transport Order* (STO), Surat Intruksi Kerja (SIK), dan dokumen-dokumen lainnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku di ruang lingkup departemen pemasaran.
 - f) Melaksanakan strategi bisnis perusahaan dalam menangkap peluang atau penetrasi pasar.
 - g) Merencanakan, mengawasi dan melakukan evaluasi pekerjaan yang mendukung kegiatan pemasaran yang berhubungan dengan departemen penyedia jasa yang berada dalam lingkup dan wewenang departemen pemasaran, antara lain: penyewaan kapal, gudang, pembongkaran dan pemuatan, pengantongan, serta pengangkutan komoditas. Penyedia jasa yang merupakan perusahaan atau anak

- perusahaan BUMN atau yang telah memiliki Kontrak Kerjasama Operasi (KSO) dapat ditunjuk oleh perusahaan untuk melakukan pekerjaan dengan metode Penunjukan Langsung sesuai izin direksi.
- h) Melakukan evaluasi untuk perbaikan kinerja pemasaran secara berkala
 - i) Memonitor tingkat kepuasan pelanggan akan produk atau jasa angkutan laut atau jasa lainnya yang disediakan perusahaan
- 3) Departemen Pemeliharaan, terdiri atas manajer dan 3 (tiga) karyawan. Adapun tugas departemen pemeliharaan yaitu :
- a) Bertanggung jawab untuk merencanakan dan melaksanakan kegiatan reliabilitas operasional kapal.
 - b) Memastikan kelaiklautan kapal untuk proses pengangkutan.
 - c) Bertanggung jawab untuk merencanakan dan mengawasi proses penyediaan barang atau jasa yang mendukung kegiatan pemasaran perusahaan sesuai dengan wewenang dan tanggung jawabnya
- 4) Departemen *Ship Management*, terdiri atas manajer dan 4 (empat) karyawan. Adapun tugas departemen *Ship Management* adalah :
- a) Merencanakan dan melaksanakan kegiatan operasional pengapalan sesuai komitmen ketersediaan angkutan dari departemen pemasaran.
 - b) Monitoring penyelesaian kelengkapan dokumen pengangkutan yang dibuat oleh agen kapal, perusahaan bongkar muat, dan dokumen lainnya yang dibutuhkan untuk pemenuhan komitmen perusahaan yang tertuang dalam perjanjian dengan pelanggan.
 - c) Merencanakan dan mengawasi proses penyediaan barang dan jasa yang mendukung kegiatan pemasaran perusahaan sesuai dengan wewenang dan tanggung jawabnya
 - d) Melakukan evaluasi kinerja operasional kapal
- d. Sekretaris Perusahaan
- Sekretaris perusahaan adalah perpanjangan fungsi direksi dalam menjalankan fungsi komunikasi. Berfungsi untuk memastikan kelancaran komunikasi antara perusahaan dengan pemangku kepentingan, serta menjamin tersedianya informasi yang dapat diakses oleh *stakeholders* sesuai dengan kebutuhan yang wajar dari *stakeholders*. Di dalam sekretaris perusahaan juga terdapat 1 (satu) departemen atau divisi, yaitu

Departemen DPA/ HSSE (*Designated Person Ashore* atau *Health, Safety, Security, and Environment*), terdiri dari manajer dan 2 (dua) karyawan. DPA (*Designated Person Ashore*) merupakan divisi yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memiliki akses langsung dengan manajemen perusahaan dan menjadi penghubung antara pihak kapal dengan manajemen perusahaan yang memiliki tanggung jawab untuk memonitor berbagai aspek terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan serta lingkungan pengoperasian kapal.

e. **Kompartemen Satuan Pengawasan Internal**

Satuan pengawas internal merupakan salah satu unit kerja perusahaan yang menjalankan fungsi internal audit atau pengawasan internal sesuai amanat Undang-Undang No. 11 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara dan Peraturan Menteri BUMN No. PER.01/MBU/2011 tahun 2011 tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (*Good Corporate Governance*). Tugas dan tanggung jawab satuan pengawasan internal adalah :

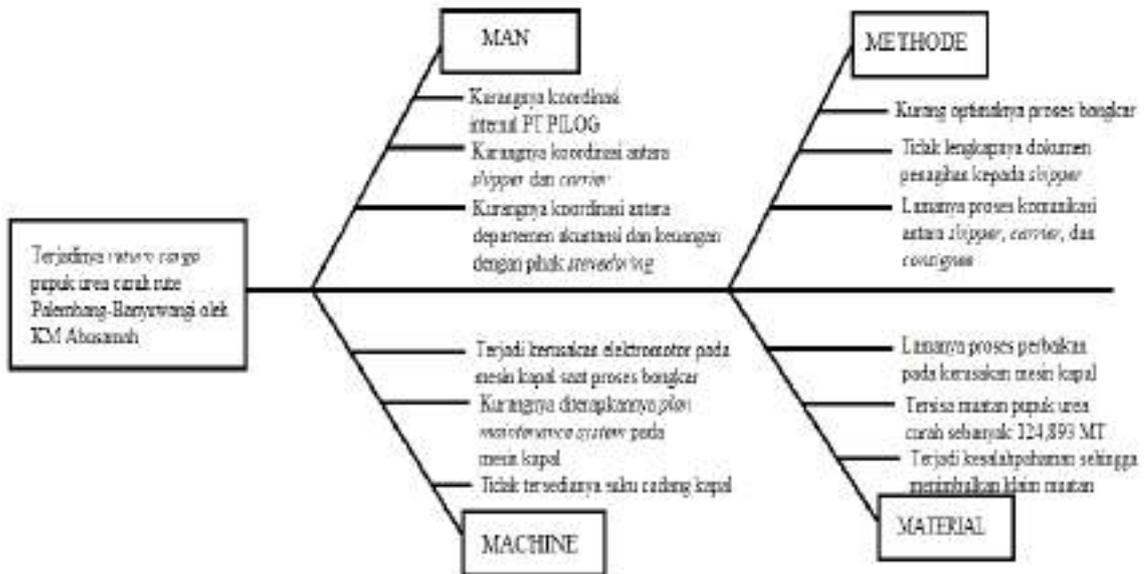
1. Melakukan evaluasi terhadap kecukupan dan efektivitas manajemen resiko, pengendalian internal, dan tata kelola perusahaan.
2. Menyusun Program Kerja Pengawasan Tahunan dengan berbasis resiko (*risk based audit*) dan disampaikan kepada Dewan Komisaris dalam hal ini melalui Komite Audit untuk mendapatkan pertimbangan dan saran.
3. Melaksanakan Program Kerja Pengawasan Tahunan yang telah disetujui oleh Direktur Utama serta Program Kerja yang dimaksud dikomunikasikan kepada Direksi dan Dewan Komisaris.
4. Menjaga profesionalitas auditor dengan memberikan pengetahuan, ketrampilan, dan pengalaman yang cukup, serta sertifikasi yang diperlukan.
5. Memberikan rekomendasi dan informasi yang objektif tentang kegiatan yang diperiksa pada semua unit kerja di lingkungan PT Pupuk Indonesia (Persero).
6. Melaporkan hasil dan pengawasan kepada Direktur Utama dan Dewan Komisaris.
7. Memonitor, menganalisis, dan melaporkan hasil pemantauan terhadap

tindak lanjut atas rekomendasi hasil audit.

8. Melakukan audit investigasi atau audit khusus atas aktivitas yang terindikasi kecurangan dan melaporkan hasil investigasi tersebut kepada Direktur.
9. Melakukan rapat koordinasi secara periodik dengan Komite Audit.
10. Membuat program penilaian untuk mengevaluasi mutu pelaksanaan audit yang telah dilakukan.
11. Berkoordinasi dengan audit eksternal.
12. Melaksanakan *Probity* Audit terhadap objek-objek tertentu atas perintah Direktur atau Direksi melakukan pemantauan tindak lanjut temuan hasil audit oleh auditor internal maupun eksternal dan melaporkan hasil tersebut kepada Direksi yang kemudian disampaikan kepada Komisaris melalui Komite Audit.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah penulis deskripsikan sebelumnya, penulis akan menganalisis data-data tersebut menggunakan teknik analisis diagram *fish bone*. 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 4.4

Diagram *Fish Bone* Sebab Akibat

Data hasil dari penelitian ini diperoleh dari hasil observasi, dokumentasi, serta wawancara secara mendalam yang dilakukan peneliti saat melaksanakan praktek darat di PT Pupuk Indonesia Logistik. Seluruh hasil informasi peneliti dapatkan dengan melakukan wawancara dengan manajer departemen *ship management* dan karyawan departemen pemasaran.

PT Pupuk Indonesia Logistik selaku perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang jasa transportasi laut, terutama pada muatan curah dan amoniak selalu berusaha menyediakan jasa angkutan yang handal dan efisien untuk kepuasan pelanggan. Namun pada prakteknya, setiap kapal yang beroperasi terkadang terdapat masalah, sehingga dalam pelayanan dan penyediaan sarana tersebut mengalami kendala dan menyebabkan tidak optimalnya pengangkutan

muatan disetiap tahunnya. Hal tersebut terjadi di masing-masing kapal, terutama pada KM Abusamah yang penulis teliti. Berikut adalah grafik pengangkutan KM Abusamah selama 5 (lima) tahun terakhir :

Tabel 4.1
Grafik Pengangkutan KM Abusamah Tahun 2017-2021



(Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik)

1. Pada tahun 2017 KM Abusamah milik PT Pupuk Indonesia Logistik telah berhasil mengangkut muatan curah sejumlah 137.459,596 MT yang diangkut dalam 19 *voyage*, jumlah ini merupakan angka normal dan standar.
2. Pada tahun 2018 pengangkutan muatan curah KM Abusamah mengalami penurunan sebanyak 23.459,681 MT dari tahun sebelumnya, sehingga total muatan tahun 2018 yaitu 113.999,915 MT dalam 16 *voyage* (perjalanan). Hal ini terjadi karena pada tahun 2018 KM Abusamah melakukan perawatan kapal (*preventive maintenance*) sebagai agenda kegiatan rutin perbaikan kapal guna mencegah potensi kerusakan yang timbul akibat operasi kapal yang padat. Perawatan atau *docking* tersebut dilakukan di atas dok dengan fasilitas pendukung yang disebut galangan atau *shipyard*. Adapun kegiatan *docking* KM Abusamah antara lain melakukan perbaikan pada bagian yang tidak dapat dilakukan pada saat kapal mengapung, seperti: pengecatan lambung kapal, penggantian plat, servis baling-baling kapal, *overhaul* mesin dan generator, serta perbaikan alat bongkar yang memakan waktu hingga 1 (satu) bulan.
3. Pada tahun 2019 KM Abusamah telah mengangkut muatan curah sebanyak

122.993,468 MT, yang dilaksanakan dalam 18 *voyage*, hal ini tidak terjadi penurunan pengangkutan muatan.

4. Pada tahun 2020 KM Abusamah milik PT Pupuk Indonesia Logistik mengalami penurunan pengangkutan yang cukup drastis, yaitu sebanyak 35.030,286 MT, sehingga total muatan KM Abusamah pada tahun 2020 yaitu 87.963,182 MT dalam 13 *voyage*. Penurunan itu terjadi karena kapal menyesuaikan kebutuhan angkutan dari *consignee* PT Pupuk Sriwidjaja Palembang sebagai produsen pupuk urea curah, di mana dalam RKAP (Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan) Tahun 2020, KM Abusamah pada bulan Desember terdapat 2 (dua) *voyage* menuju Pelabuhan Semarang, namun pada realisasinya kapal diminta *sailing* ke tujuan lain sesuai kebutuhan pelanggan, sehingga dampak dari hal tersebut yang seharusnya kapal menuju Pelabuhan Semarang bisa mendapatkan lebih dari 2 (dua) *voyage*, namun karena digantikan ke Pelabuhan Banyuwangi maka hanya menjadi 1 (satu) *voyage*.
5. Pada tahun 2021 KM Abusamah berhasil mengangkut muatan curah sebanyak 116.059,657 MT dalam 16 *voyage*, yaitu tidak terjadi penurunan pengangkutan kapal.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan penulis saat melaksanakan Praktek Darat tahun 2021, KM Abusamah *voyage* 5 telah mengalami masalah pada proses bongkar, masalah tersebut berasal dari faktor internal dan eksternal kapal yang menyebabkan proses bongkar tidak dapat diselesaikan. Sesuai berita acara milik PT Pupuk Indonesia Logistik dapat dijelaskan kronologis terjadinya masalah tersebut, yaitu :

1. KM Abusamah *voyage* 5 berlayar dari Pelabuhan Tanjung Buyut Palembang menuju UPP Meneng yang berada di Pelabuhan Tanjung Wangi, Banyuwangi pada tanggal 8 April 2021 dengan mengangkut muatan pupuk urea curah milik PT Pupuk Sriwidjaja Palembang sebanyak 6.942,240 MT.
2. Kapal tiba dan berlabuh di Pelabuhan Tanjung Wangi pada tanggal 11 April 2021 dan keesokan harinya 12 April 2021 dilanjutkan proses sandar untuk melaksanakan kegiatan bongkar di dermaga UPP Pusri Meneng.
3. Pada saat kapal melaksanakan bongkar di hari keempat atau pada tanggal 16 April 2021, KM Abusamah diharuskan lepas sandar dan berlabuh untuk

melaksanakan perawatan alat bongkar kapal, sehingga proses bongkar di UPP Pusri Meneng digantikan oleh KM Mochtar Prabu Mangkunegara.

4. Ketika KM Abusamah telah selesai melaksanakan perbaikan atau perawatan alat bongkar kapal dan bersamaan dengan KM Mochtar Prabu Mangkunegara telah selesai bongkar, maka pada tanggal 20 April 2021 KM Abusamah bergantian untuk sandar melanjutkan proses bongkar kembali di Dermaga UPP Meneng.
5. Pada saat KM Abusamah melanjutkan proses bongkar pada tanggal 21 April 2021 pukul 05.15 WIB terjadi insiden tenggelamnya kapal selam KRI Nanggala 402 yang sedang melaksanakan pelatihan tembak torpedo di Perairan Utara Bali, di mana lokasi tersebut berdekatan dengan Pelabuhan Tanjung Wangi, Jawa Timur.
6. Keagenan menerima himbuan dari otoritas setempat terkait rencana sterilisasi area pelabuhan guna mendukung kegiatan evakuasi KRI Nanggala 402. Pihak Otoritas Pelabuhan Tanjung Wangi memberikan kesempatan bagi kapal-kapal niaga yang sedang berkegiatan di area pelabuhan untuk segera menyelesaikan sandar maksimal tanggal 23 April 2021 pukul 15.00 WIB.

Dari kronologis di atas, penulis dapat menyimpulkan bahwa pada saat KM Abusamah melaksanakan proses bongkar mengalami beberapa hambatan yang mengakibatkan proses bongkar tersebut tidak dapat terselesaikan.

1. Penyebab terjadinya *return cargo* pupuk urea curah pada KM Abusamah rute Palembang-Banyuwangi

Dalam proses penelitian penulis melakukan wawancara kepada manajer *ship management* yang berperan aktif dalam pelaksanaan operasional kapal yang berkaitan dengan kegiatan pembongkaran KM Abusamah di UPP Meneng, Tanjung Wangi. Selain itu, penulis juga melakukan wawancara dengan karyawan departemen pemasaran yang bertugas merencanakan, mengawasi, dan melakukan evaluasi yang mendukung kegiatan pemasaran berkaitan dengan kegiatan kapal kepada pengguna jasa.

Berdasarkan wawancara kedua belah pihak tersebut memiliki beberapa kesamaan jawaban yaitu mengenai faktor penyebab terjadinya

return cargo pupuk urea curah pada KM Abusamah *voyage 5*, sebagai berikut :

Tabel 4.2
Faktor penghambat kegiatan bongkar KM Abusamah *Voyage 5*

No	Faktor	Keterangan
1	Perawatan alat bongkar kapal	Perawatan <i>main engine</i> dan <i>auxiliary engine</i> kapal pada saat bongkar
2	Kecelakaan KRI Nanggala 402	Saat kapal memulai bongkar kembali, terjadi insiden hilang kontak KRI Nanggala 402

(Sumber: Data olahan, 2021)

a. Adanya perawatan alat bongkar pada KM Abusamah menjadi penghambat internal proses bongkar

Berdasarkan dokumen kronologis *return cargo* yang telah dijabarkan di atas, KM Abusamah *Voyage 5* telah melakukan perawatan kapal selama 5 (lima) hari terhitung sejak tanggal 16 April 2021 hingga 20 April 2021. Adapun rincian kegiatan tersebut, yaitu:

Tabel 4.3
Laporan Pekerjaan Mesin KM Abusamah
(*Engine Work Report*)

No	Date	Work Description	Place
1	16-04-2021	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Cleaning 3 (three) floor engine room</i> • <i>Cleaning filter lubricating oil duplex port side</i> • <i>Cleaning body main engine port side</i> • <i>Cleaning engine control room</i> 	Meneng
2	17-04-2021	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Check emergency generator</i> • <i>Check emergency fire pump</i> 	Banyuwangi
3	18-04-2021	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Holiday</i> 	Meneng

4	19-04-2021	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Lapping exhaust valve main engine spare</i> • <i>Press test injection valve auxiliary engine to spare</i> • <i>Cleaning area main engine spare</i> • <i>Crank web deflexion main engine spare</i> • <i>Side motion main engine spare</i> • <i>Humer test main engine spare</i> • <i>Change gland packing jacket pump standby</i> • <i>Check sumberjed cooling water system pump spare</i> 	Meneng
5	20-04-2021	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Change exhaust valve cylinder number 3 main engine spare</i> • <i>Change packing dexel cylinder number 3 main engine spare</i> • <i>Lapping cylinder head main engine ready spare</i> • <i>(Change guide intake valve 2 engine auxiliary, change seat intake valve 2 engine auxiliary, change steam intake valve 2 engine auxiliary)</i> • <i>Clean 2 floor engine room</i> • <i>Clean cover main engine port side</i> 	Meneng

(Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik)

Pernyataan di atas diperkuat dengan hasil wawancara yang penulis lakukan dengan manajer departemen *ship management*, sebagai berikut :
 “Perawatan atau perbaikan kapal dapat dilakukan secara rutin atau berkala, juga dapat dilaksanakan dalam keadaan yang mendesak, misalnya terdapat mesin yang perlu dilakukan *maintenance* sebelum jadwal PMS (*Plan Maintenance System*) yang ditentukan, sehingga kapal diharuskan melakukan perawatan agar tidak mengganggu kegiatan operasional berikutnya.”

Kemudian hasil wawancara dengan karyawan departemen pemasaran terkait perawatan alat bongkar, yaitu :

“Memang benar KM Abusamah pada tanggal 16 April 2021 sampai dengan 20 April 2021 melakukan perbaikan alat bongkar, untuk itu proses bongkar digantikan sementara oleh KM Mochtar Prabu Mangkunegara yang juga merupakan kapal milik PT Pupuk Indonesia Logistik.”

“Hal ini dilakukan dengan tujuan mengefisiensikan proses bongkar di UPP Meneng, dan agar KM Mochtar Prabu Mangkunegara dapat menyelesaikan bongkar tepat waktu tanpa menunggu KM Abusamah selesai perawatan alat bongkar.”

b. Terjadinya kecelakaan kapal lain menjadi penghambat eksternal proses bongkar KM Abusamah

Pada tanggal 19 April 2021 TNI Angkatan Laut Koarmada II melaksanakan kegiatan Latihan L3 Terpadu di Perairan Bali, yaitu pelatihan penembakan rudal C-802 yang dilanjutkan dengan penembakan torpedo kepala perang oleh KRI Nanggala. Sebelum melaksanakan penembakan, kapal perang terlebih dahulu melakukan pelatihan penembakan torpedo kepala latihan pada tanggal 21 April 2021 pada pukul 05.15 WIB. Namun pada tahap pelatihan ini kapal selam KRI Nanggala 402 tidak kunjung muncul ke permukaan. Sehingga pada pukul 05.16 WIB kapal dinyatakan hilang kontak dan dilaksanakan prosedur sublok atau pencarian dari berbagai unsur sehingga latihan tersebut ditunda.



Gambar 4.5
Kapal Selam KRI Nanggala 402
(Sumber: www.tempo.co)

Terkait insiden tersebut, sesuai dengan hasil kesepakatan bersama dengan KSOP Kelas III Tanjung Wangi, PT Pelindo III Tanjung Wangi, PT Pupuk Sriwidjaja Palembang UPP Meneng, PT Pertamina, PT Rizky Bahari Samudera, PT Pertamina Marine, PT Pertamina Trans Kontinental, bahwa Dermaga UPP Meneng akan digunakan untuk keperluan penyandaran KRI dan dalam rangka pencarian KRI Nanggala 402, serta persiapan kunjungan Presiden Republik Indonesia Ir. Joko Widodo pada tanggal 24 April 2021 di Pelabuhan Tanjung Wangi. Maka sesuai instruksi tersebut, pada tanggal 23 April 2021 seluruh kapal-kapal niaga di area Pelabuhan Tanjung Wangi diberikan kesempatan untuk menyelesaikan sandar hingga pukul 15.00 WIB, dan dihimbau untuk segera meninggalkan area pelabuhan sampai batas waktu yang belum ditentukan.

Dari himbauan tersebut, KM Abusamah *Voyage 5* yang sedang melaksanakan bongkar di Dermaga UPP Meneng terpaksa turut berhenti dan langsung melaksanakan penghitungan *draught survey* dengan total muatan yang terbongkar yaitu 6.817,347 (dari total dalam *bill of lading* : 6.942,240 MT).

Pernyataan ini diperkuat dengan adanya hasil wawancara yang penulis lakukan dengan manajer *ship management*, sebagai berikut :

“Hambatan kedua yang dialami KM Abusamah saat melaksanakan kegiatan bongkar yaitu kapal mengalami pemberhentian proses bongkar, sehingga muatan dalam palka masih tersisa 124,893 MT. Hal itu terjadi akibat dari proses bongkar yang bersamaan dengan kecelakaan KRI Nanggala 402 yang hilang kontak di Perairan Utara Bali, sehingga pihak Otoritas Pelabuhan beserta Dermaga UPP Meneng menghimbau pihak agen untuk menginformasikan kepada kantor darat dan kapal untuk segera menyelesaikan proses bongkar sampai dengan batas tanggal 23 April 2021 pukul 15.00 WIB. Setelah batas waktu tersebut ternyata masih tersisa muatan yang belum terbongkar dan terpaksa dibawa kembali (*return*) oleh KM Abusamah untuk dibawa ke pelabuhan asal yaitu Pelabuhan Palembang.”

Selain itu, penulis juga melakukan wawancara dengan karyawan departemen pemasaran dengan hasil sebagai berikut :

“Menindaklanjuti adanya himbauan untuk seluruh kapal niaga yang berada di area Pelabuhan Tanjung Wangi agar segera menyelesaikan proses bongkar, maka KM Abusamah memaksimalkan kegiatan tersebut, namun pada waktu yang telah ditentukan ternyata kegiatan bongkar tidak dapat terselesaikan, sehingga terdapat sisa muatan yang belum terbongkar sebanyak 124,893 MT, untuk itu pihak departemen pemasaran segera mengkoordinasikan hal tersebut dengan pemilik muatan, yaitu PT Pupuk Sriwidjaja Palembang agar tidak terjadi kesalahpahaman.”

Akibat dari hambatan yang telah dijabarkan di atas, maka proses bongkar tidak dapat selesai dengan baik, sehingga menyisakan sejumlah muatan yang belum dibongkar, yaitu:

Tabel 4.4

Hasil Draught Survey Discharge KM Abusamah Voyage 5

<i>Bill Of Lading</i>	6.942,240 MT
<i>Total Cargo Discharge</i>	6.817,347 MT
<i>Remaining Cargo On Board</i>	124,893 MT

(Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik)

2. Cara menangani *return cargo* pupuk urea curah sebanyak 124,893 MT pada KM Abusamah voyage 5

Penanganan adalah suatu proses atau cara untuk melaksanakan atau mengatasi suatu kegiatan atau permasalahan dengan baik dan benar. Dalam proses penanganan muatan yang belum terbongkar, PT Pupuk Indonesia Logistik selaku *carrier* beserta *port discharge* mengidentifikasi hal tersebut dengan mencocokkan dokumen *bill of lading* dan *report of draught survey discharge* KM Abusamah Voyage 5. Pada kedua dokumen tersebut tertera jumlah pupuk urea yang diangkut dengan jumlah muatan pupuk yang telah dibongkar. Hasil dari kedua data itu menunjukkan adanya selisih jumlah muatan yang belum terbongkar yaitu 124, 893 MT. Untuk itu, *shipper* selaku pengirim muatan beserta *carrier* dan *consignee* mencari solusi akan

sisa pupuk yang belum terbongkar tersebut, agar dapat segera ditangani lebih lanjut. Adapun langkah-langkah yang dilakukan adalah :

- a. KM Abusamah *Voyage 5* dinyatakan selesai bongkar pada tanggal 23 April 2021 pukul 15.00 WIB dengan mengangkut sisa *cargo* pupuk urea curah 124,893 MT yang akan dibawa kembali (*return*) ke pelabuhan muat, yaitu Pelabuhan Palembang.
- b. Pihak *port discharge* dan agen menyiapkan dokumen penunjang *return cargo*, berupa: berita acara *return cargo*, berita acara bongkar KM Abusamah *Voyage 5* di UPP Meneng, *bill of lading*, *mate receipt*, *cargo manifest*, *statement of fact*, *notice of readiness*, dan dokumen *report of draught survey*.
- c. Setelah dokumen disiapkan, maka agen akan mengirimkannya kepada kantor darat PT Pupuk Indonesia Logistik yang kemudian diteruskan pada *shipper* PT Pupuk Sriwidjaja Palembang, agar KM Abusamah dapat segera *sailing*.
- d. KM Abusamah meninggalkan Pelabuhan Tanjung Wangi untuk bertolak ke Pelabuhan Palembang pada tanggal 23 April 17.30 WIB.
- e. Pada tanggal 29 April 2021 kapal tiba di Dermaga Pusri Palembang yang kemudian dilaksanakan pemeriksaan oleh pihak *port loading* terkait dokumen kapal yang berupa *bill of lading*, *mate receipt*, *cargo manifest*, *statement of fact*, *notice of readiness*, dan dokumen *report of draught survey* dengan catatan muatan kapal harus dalam keadaan *good receipt*.
- f. Setelah dokumen selesai diperiksa, selanjutnya *port loading* Dermaga Pusri Palembang melakukan *inspection* terkait sisa muatan yang terdapat dalam palka, hal ini bertujuan untuk memastikan dan mengetahui kronologis yang terjadi dengan kenyataan yang terdapat di lapangan. Pada hari yang sama, pukul 12.00 WIB kapal mulai melaksanakan *loading*.
- g. Pada tanggal 1 Mei 2021 pukul 15.30 WIB KM Abusamah *Voyage 6* telah selesai menyelesaikan proses *loading* pupuk urea curah dengan total muatan 6717,952 MT (sesuai tertera dalam *report of draught survey loading* dan *bill of lading*).

Tabel 4.5

Hasil *Draught Survey Loading* KM Abusamah *Voyage 6*

<i>Remaining Cargo On Board</i>	124,893 MT
<i>Total Cargo Loading</i>	6.593,059 MT
<i>Bill Of Lading</i>	6.717,952 MT

(Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik)

- h. Pada tanggal 2 Mei 2021 pukul 23.00 WIB (sesuai pada dokumen *loading log sheet form*) kapal Abusamah *Voyage 6* meninggalkan area Dermaga Pusri Palembang untuk *sailing* ke Pelabuhan Cilacap.
- i. Tanggal 6 Mei 2021 pukul 06.00 WIB kapal tiba di Dermaga UPP Pusri Cilacap, Pelabuhan Tanjung Intan dan langsung melakukan pengecekan dokumen, hingga pukul 15.40 WIB kapal memulai proses bongkar.
- j. Proses bongkar KM Abusamah berlangsung dengan baik dan selesai pada tanggal 15 Mei 2021 pukul 11.15 WIB dengan total *cargo discharge* 6718,105 MT (*over 0,153 MT*).

Sesuai dengan langkah-langkah yang penulis jelaskan di atas, penulis memperkuat hal tersebut dengan hasil wawancara kepada manajer *ship management* PT Pupuk Indonesia Logistik, sebagai berikut:

“Memang pada akhirnya sisa muatan yang belum terbongkar di *voyage 5* harus dibawa ke pelabuhan asal untuk ditindaklanjuti”

“Melalui koordinasi dengan pihak pemasaran dan akutansi keuangan, akhirnya total tagihan yang dijatuhkan kepada *consignee* harus dikurangi sesuai dengan jumlah pupuk yang berhasil dibongkar di UPP Meneng, sehingga muatan yang tersisa akan dibebankan pada pengapalan berikutnya”

3. Analisis Operasional Departemen Akuntansi dan Keuangan PT Pupuk Indonesia Logistik

PT Pupuk Indonesia Logistik selaku perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang jasa penyewaan angkutan laut tentunya memiliki departemen atau divisi yang bertugas melakukan pengaturan keuangan perusahaan, yaitu departemen akuntansi dan keuangan. Departemen tersebut memiliki peran penting terkait transaksi keuangan, baik dengan pihak internal maupun eksternal, termasuk menerbitkan dokumen penagihan.

Dokumen penagihan diberikan kepada pelanggan apabila kegiatan kapal telah selesai dilaksanakan sesuai perjanjian. Dokumen ini bertujuan untuk mengingatkan dan menagih pengguna jasa agar melakukan pembayaran atas barang atau jasa yang telah diterima. Berdasarkan pengertian tersebut, dokumen penagihan harus melampirkan berbagai dokumen terkait secara lengkap, seperti dokumen barang, dokumen kapal, dan dokumen atas kegiatan.

Berdasarkan pada operasional KM Abusamah *Voyage 5* yang telah menyelesaikan proses bongkar muat dari Pelabuhan Palembang hingga Dermaga UPP Meneng Tanjung Wangi, maka departemen akuntansi dan keuangan PT Pupuk Indonesia Logistik langsung menerbitkan dokumen penagihan kepada *shipper*, yaitu PT Pupuk Sriwidjaja Palembang. Namun setelah dokumen tersebut ditagihkan terdapat suatu masalah, departemen akuntansi dan keuangan PT Pupuk Indonesia Logistik tidak menyertakan keterangan kronologis adanya *remaining cargo on board*, hal itu terjadi karena Bagian Akuntansi dan Keuangan PT PILOG tidak berkoordinasi terlebih dahulu dengan Departemen *Ship Management* atau Operasional. Sehingga pihak *consignee* menghitung muatan sesuai *final draught survey* yang terbongkar tidak sama dengan *bill of lading* dan pupuk dinyatakan susut sebanyak 124, 893 MT. Atas adanya hal di atas, *shipper* kemudian memberikan klaim kepada pengangkut barang, dengan rincian sebagai berikut :

Tabel 4.6
Perhitungan Klaim Pupuk Urea Susut (*Short Weight*)

Departemen Operasional seharusnya menjalin koordinasi dan komunikasi yang baik dan aktif agar terjalin hubungan pekerjaan dengan efektif, agar menghindari kurangnya informasi dan meminimalisir kerugian perusahaan.

5. Analisis *bill of lading* PT Pupuk Indonesia Logistik terhadap PT Pupuk Sriwidjaja Palembang sebagai pengirim muatan

Bill of lading merupakan dokumen resmi dari pengangkut muatan yang berisi perjanjian antara pengirim dan pengangkut muatan bahwasanya muatan telah diterima dengan baik di atas kapal. *Bill of lading* merincikan jenis, jumlah, dan tujuan pengiriman barang yang mencantumkan tanda tangan kedua belah pihak (pengirim dan pengangkut) sebagai bukti sah.

Tanggung jawab pengangkut atas adanya *bill of lading* diatur jelas dalam Pasal 180 PP No. 20 Tahun 2010, yaitu “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang diangkutnya. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan atau perjanjian atau kontak pengangkutan yang telah disepakati.”

Berdasarkan *bill of lading* Nomor 177/ BL-SWM/ IV/ 21, KM Abusamah milik PT Pupuk Indonesia Logistik melakukan pengangkutan pupuk urea curah sebanyak 6.942,240 MT. Dalam aturan telah dijelaskan, bahwa setiap pengangkut harus menyampaikan muatan sesuai yang tertera dalam B/L. Namun, pada KM Abusamah tidak dapat menyelesaikan pembongkaran sesuai jumlah yang tertera dalam B/L dikarenakan berbagai masalah yang telah penulis jelaskan di atas, sehingga PT Pupuk Indonesia Logistik dianggap tidak memenuhi perjanjian.

6. Analisis koordinasi Departemen Akuntansi dan Keuangan PT PILOG dengan *Stevedoring* UPP Pusri Meneng

Bongkar muat merupakan kegiatan bongkar atau muat dari atau menuju ke kapal, dari atau ke dermaga, tongkang, gudang, truk, atau lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu lainnya. Pada kegiatan bongkar meliputi berbagai bagian dalam suatu proses yang dilaksanakan dengan jasa bongkar muat atau PBM. Kegiatan itu meliputi

stevedoring, *cargodoring*, dan *receiving* atau *delivery* yang dilakukan dengan bantuan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat. Pada KM Abusamah yang melakukan bongkar di Pelabuhan Tanjung Wangi, jasa bongkar muat yang digunakan adalah milik *consignee* yaitu di Dermaga Unit Penyelenggara Pupuk Sriwidjaja Meneng (UPP Pusri Meneng) dan dimonitor langsung oleh Karyawan Departemen Pemeliharaan PT PILOG yang didatangkan dari kantor pusat menuju lokasi bongkar.

Stevedoring adalah jasa bongkar atau muat, dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, gudang, truk, atau lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu lainnya. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut *stevedore*. *Stevedore* bekerja dibantu oleh *foreman*. *Stevedore* yang bertugas di atas kapal disebut *stevedore* kapal, sedangkan yang bertugas di darat disebut *quay supervisor*. Dalam melaksanakan tugasnya, *stevedore* harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT Pelabuhan Indonesia, EMKL, *forwarder*, TKBM, dan yang lain. Tugas *stevedoring* antara lain bertanggungjawab atas kelancaran, keamanan, dan keselamatan barang yang dibongkar dan fasilitas pelabuhan yang digunakan, menyiapkan standar pelayanan dan produktivitas bongkar muat, melaksanakan kegiatan bongkar muat dengan baik, serta berkoordinasi dengan pihak terkait lalu membuat laporan kegiatannya.

Pihak *stevedoring* dan karyawan departemen operasional selaku petugas serta pemerhati proses bongkar diwajibkan melaporkan setiap kegiatan kapal dengan cepat dan tepat. Namun pada prakteknya, saat bongkar KM Abusamah *voyage 5* pihak *stevedoring* dan operasional tidak melaporkan kegiatan tersebut pada departemen akuntansi dan keuangan, sehingga departemen akuntansi dan keuangan tidak mengetahui adanya *remaining cargo on board*. Seharusnya apabila koordinasi berjalan dengan baik dan cepat, maka departemen keuangan PT PILOG tidak akan menagihkan kepada *shipper* terlebih dahulu, karena berita kronologis *return cargo* belum disertakan.

7. Analisis Operasional PT PILOG dengan Pelabuhan Tanjung Wangi Banyuwangi

Pelabuhan Tanjung Wangi yang berada di Provinsi Jawa Timur merupakan kawasan pelabuhan yang memiliki kemampuan menjadi gerbang ekspor bagi kawasan timur Provinsi Jawa Timur yang sering disebut sebagai Kawasan Tapal Kuda, yaitu meliputi Kabupaten Banyuwangi, Situbondo, Bondowoso, dan Jember. Berbagai aktivitas pengiriman barang dan muatan berkembang pesat pada lokasi ini, termasuk pengiriman logistik kebutuhan masyarakat.

PT Pupuk Indonesia Logistik selaku pengangkut muatan sering menerima *charter* untuk menuju ke Pelabuhan Tanjung Wangi. Dalam masalah yang terjadi pada KM Abusamah *Voyage 5* walaupun Pelabuhan Tanjung Wangi tidak melakukan kegiatan *stevedoring*, berarti pelabuhan tersebut bertindak sebagai agen. Tugas agen yang seharusnya dilakukan Pelabuhan Tanjung Wangi yaitu memonitor setiap kegiatan kapal yang berada di pelabuhan. Apapun yang terjadi seharusnya operasional PT PILOG mempunyai catatan, baik untuk internal dan untuk keperluan tanggung jawab kepada *shipper* atau PT PUSRI sehingga tidak terjadi klaim.

8. Tanggung jawab *shipper*, *carrier*, dan *consignee* dalam kegiatan operasional KM Abusamah *Voyage 5*

Kegiatan transportasi laut ialah kegiatan melaksanakan pengangkutan atau pemindahan barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud tertentu secara efektif dan efisien melalui jalur laut. Efektif yaitu karena perpindahan barang atau manusia dapat dilaksanakan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak, sedangkan efisien yaitu karena menggunakan transportasi berskala besar maka pengangkutan atau perpindahan dapat relatif lebih singkat dan cepat sesuai jarak dan waktu tempuh.

Transportasi pengangkutan dapat berjalan baik apabila tugas dan tanggung jawab pihak terkait dilaksanakan dengan maksimal. Berikut penulis uraikan tanggung jawab pelaksana pengangkutan transportasi laut, antara lain :

a. *Shipper* atau pengirim muatan

Shipper yaitu orang atau perusahaan yang mempunyai muatan kapal untuk dikirim dari suatu pelabuhan muat untuk diangkut ke pelabuhan tujuan. Adapun tanggung jawab pengirim muatan, yaitu :

- 1) Memberikan informasi yang sebenar-benarnya mengenai sifat, jenis, dan jumlah barang yang akan diangkut.
- 2) Membayar biaya pengapalan sesuai jasa yang diberikan pengangkut atau yang telah disepakati.

b. *Carrier* atau pengangkut muatan

Carrier adalah setiap pihak atau perusahaan yang memiliki armada kapal, yang melaksanakan pengangkutan barang sesuai dengan perjanjian yang diadakan dengan pihak yang berkepentingan dengan barang muatan. Sebagai pihak yang mengusahakan pengangkutan, *shipper* dibebani dengan beberapa tanggung jawab yaitu :

1) Menurut Pasal 468 KUHD

“Harus diangkutnya mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut”. Ayat 1 : Persetujuan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang”, Ayat 2 (a): “Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak”. Ayat (b) : “Tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu karena : suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari terjadinya, sifat dan keadaan atau cacat dari barang itu sendiri, dan akibat suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.

2) Menerbitkan *Bill of Lading*.

3) Menjaga keselamatan barang yang diangkut hingga diserahkan pada penerima barang di pelabuhan tujuan.

c. *Consignee* atau penerima muatan

Penerima barang dalam kerangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi pihak utama. Penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan atas penyerahan barang. Dalam hal ini penerima muatan yaitu PT PUSRI Cabang Meneng, Banyuwangi.

Terselenggaranya pengangkutan itu karena adanya perjanjian pengangkutan yaitu pengangkut dengan pengirim atau pengguna jasa. Sifat

perjanjian adalah konsinsual. Sebagai tanda buktinya adalah dokumen pengangkutan yang disebut konosemen atau *bill of lading*. Antara pengirim muatan, pengangkut, dan penerima muatan saling mempunyai hak untuk melakukan penuntutan apabila salah satu pihak tidak memenuhi prestasi.

Sesuai dalam Pasal 40 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, disebutkan “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan atau barang yang diangkutnya.” Sedangkan nilai tanggung jawabnya disebut dalam Pasal 2, “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan atau perjanjian kontrak yang telah disepakati.”

Pengangkutan yang terjadi pada KM Abusamah *Voyage 5* merupakan kegiatan *time charter* yang dilakukan sesama anak perusahaan PT Pupuk Indonesia (Persero). PT Pupuk Sriwidjaja Palembang selaku produsen pupuk urea curah mengirimkan barang menggunakan kapal milik PT Pupuk Indonesia Logistik, dan *consignee* itu sendiri yaitu PT PUSRI yang berada di wilayah *regional*.

Oleh karena itu, ketika timbul klaim dalam proses penagihan atas pengangkutan KM Abusamah *voyage 5*, pihak *carrier* meminta pada PT Pupuk Indonesia (Persero) selaku induk perusahaan untuk menjadi penengah atas permasalahan yang terjadi. PT PILOG mengirimkan surat nomor 0722/I/BL/DP4/ET/2021 berupa Permohonan Penerbitan Surat Keterangan Pembebasan Klaim atas Angkutan Pupuk KM Abusamah *Voyage 5* dan mendapat balasan oleh PT PI (Persero) dengan surat nomor 16839/A/P/J/C24/ET/2021 yang berisi Pembebasan Klaim Pengapalan KM Abusamah *Voyage 5* Tujuan Banyuwangi kepada SVP Administrasi Keuangan PT Pupuk Sriwidjaja Palembang.

Surat Pembebasan Klaim yang dikeluarkan oleh PT Pupuk Indonesia (Persero) menyebutkan bahwa klaim atau denda yang dikenakan kepada PT PILOG untuk tagihan jasa pengangkutan kapal KM Abusamah *Voyage 5* tujuan Meneng, Banyuwangi kiranya dapat dibebaskan dengan catatan PT PILOG dalam melakukan penagihan jasa angkutan untuk KM Abusamah *Voyage 5* bukan berdasarkan *bill of lading* COB 6.942,290 MT, namun sesuai dengan hasil pembongkaran dan Berita Acara Pembongkaran *Ex-*

Palka yaitu sejumlah : 6.817,347 MT. Dengan kata lain, pihak *shipper* dan *carrier* sepakat untuk perhitungan biaya tagihan sisa muatan pada KM Abusamah *Voyage 5* dibebankan pada kegiatan *voyage 6* atau dianggap tidak diangkut pada rute Palembang-Banyuwangi, dengan rincian sebagai berikut :

Tabel 4.7

Perhitungan Penagihan *Return Cargo* KM Abusamah *Voyage 5*

Nilai tagihan KM Abusamah <i>voyage 5</i>	Rp 1.949.033.880
Nilai pupuk urea yang dikembalikan	Rp 857.793.109
Jumlah yang dibayar <i>consignee</i>	Rp 1.091.240.771

(Sumber: PT Pupuk Indonesia Logistik)

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisa terhadap permasalahan yang telah dikemukakan di atas, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan. Alternatif pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam pemecahan masalah, penulis menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan alternatif mana yang paling baik digunakan untuk memecahkan masalah. Adapun alternatif pemecahan masalah yang dapat penulis uraikan adalah sebagai berikut :

1. Adanya perawatan alat bongkar pada KM Abusamah menjadi penghambat internal proses bongkar

KM Abusamah *voyage 5* dalam mengalami hambatan internal adanya perawatan kapal saat bongkar, maka dapat diberikan alternatif pemecahan masalah sebagai berikut :

a) Melaksanakan *Preventive Maintenance*

Pemeliharaan kapal adalah kegiatan perawatan dan perbaikan kapal yang dilaksanakan sendiri atau pihak lain, baik pada masa operasi atau di luar masa operasi kapal, dalam rangka mempertahankan kelayakan kapal

sehingga dapat beroperasi secara maksimal. Para pemilik kapal dalam menjadwalkan pemeliharaan menggunakan sistem *Planned Maintenance System*. Dalam PMS terdapat *Preventive Maintenance*, yaitu pemeliharaan rutin. *Preventive maintenance* dilakukan secara berkala untuk memastikan aset (mesin dan peralatan) dalam keadaan aman dan siap beroperasi, mengurangi potensi kegagalan peralatan atau *down time* atau *delay* yang mungkin terjadi.

b) Menyediakan suku cadang kapal

Kegiatan operasi yang dilakukan kapal pasti bergantung pada bahan baku yang dimiliki. Bahan baku dipasok ke dalam kapal untuk mengantisipasi persediaan yang tepat, tidak kurang dan tidak berlebih. Hal ini terjadi karena suku cadang kapal merupakan komponen yang berfungsi penting dalam kinerja mesin kapal. Ketersediaan suku cadang yang dibutuhkan harus sesuai dengan daftar permintaan (*action plan*) yang dibuat, agar kapal tidak mengganggu waktu pesanan (*lead time*). Sehingga saat kapal mengalami kendala, maka suku cadang dapat langsung digunakan.

2. Terjadinya kecelakaan kapal lain menjadi penghambat eksternal proses bongkar KM Abusamah Voyage 5

a. Mengoptimalkan proses bongkar dari tanggal 20 April 2021 hingga 23 April 2021.

Ketika KM Abusamah kembali memulai bongkar, timbul himbuan untuk seluruh kapal niaga agar meninggalkan area Pelabuhan Tanjung Wangi maksimal tanggal 23 April pukul 15.00 WIB. Seharusnya dalam waktu tersebut, pihak TKBM UPP Pusri Meneng dapat mengoptimalkan kesempatan dengan mengoptimalkan kegiatan bongkar.

b. Menambah alat bongkar muat.

Dengan adanya masalah yang terjadi pada KM Abusamah yang menghambat efektifitas bongkar, maka untuk mempercepat kegiatan bongkar alangkah baiknya dilakukan penambahan alat bongkar dari pihak pelabuhan.

c. Melakukan koordinasi dengan perusahaan terkait.

Akibat adanya insiden tenggelamnya KRI Nanggala, maka seluruh pihak yang terlibat dalam kegiatan di Pelabuhan Tanjung Wangi agar diberikan koordinasi yang tepat dan cepat agar tidak terjadi kesalahan dan ketertinggalan informasi yang menyangkut operasional kapal.

3. Tanggung jawab *shipper*, *carrier*, dan *consignee* dalam kegiatan operasional KM Abusamah Voyage 5

a. Harus memenuhi tanggung jawab masing-masing perusahaan baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi. Perusahaan pelayaran dalam melaksanakan aktivitas pekerjaannya dituntut untuk profesional, komunikatif, dan bertanggung jawab terhadap apa yang sudah disepakati. Untuk itu, demi menunjang keberhasilan operasional maka diperlukannya kerja sama dengan baik dan benar.

b. Menjalin komunikasi yang efektif dan intens.

Komunikasi memiliki peran penting dalam memonitor seluruh aktivitas di pelabuhan. Dengan komunikasi yang baik maka seluruh lapisan pekerja dapat bekerja dengan tepat sesuai dengan instruksi yang diberikan.

c. Melakukan kegiatan operasional sesuai dengan kontrak yang telah ditandatangani.

Kegiatan pengangkutan melalui jalur laut wajib menerbitkan dokumen *bill of lading* yang dapat digunakan sebagai pertanggungjawaban atas barang yang dimuat di atas kapal. Melalui dokumen tersebut maka tugas *shipper*, *carrier*, dan *consignee* diatur jelas hingga barang sampai dengan aman dan selamat di pelabuhan tujuan.

D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Setiap pemecahan masalah yang diajukan harus dievaluasi dari segi kelemahan dan kekuatan, kekurangan dan kelebihan, kerugian dan keuntungan, dan sebagainya untuk memudahkan pengambilan keputusan dalam memilih pemecahan masalah yang tepat. Berikut ini evaluasi terhadap pemecahan masalah yang dipilih, yaitu :

1. Adanya perawatan alat bongkar pada KM Abusamah menjadi penghambat internal proses bongkar

a) Melaksanakan *Preventive Maintenance*

Kelebihan :

- 1) Mengurangi jumlah perbaikan besar dan *down time* pada kapal.
- 2) Memperpanjang umur mesin atau peralatan serta mencegah penggantian dini pada mesin.
- 3) Mengalokasikan *main engine* yang lebih ekonomis karena aktivitas yang terjadwal.

Kekurangan :

- 1) Berpotensi mengganti komponen yang usia pakainya masih panjang.
- 2) Jika kerusakan komponen terjadi pada *interval* sebelum dilakukan inspeksi rutin, peralatan atau mesin masih berpotensi terjadi *breakdown*.
- 3) Jika kapal sering melakukan *maintenance* maka rawan terjadi *human error*.

b) Menyediakan suku cadang kapal

Kelebihan :

- 1) Tersedianya suku cadang kapal sesuai dengan kebutuhan.
- 2) Mempercepat waktu perbaikan karena adanya suku cadang siap pakai.
- 3) Menghemat biaya perbaikan.

Kekurangan :

- 1) Tidak optimalnya penggunaan suku cadang apabila terdapat kerusakan di luar perkiraan.
- 2) Tidak terpakainya suku cadang karena tidak terjadi kerusakan.
- 3) Menambah biaya pembelian suku cadang

2. Terjadinya kecelakaan kapal lain menjadi penghambat eksternal proses bongkar KM Abusamah Voyage 5

a. Mengoptimalkan proses bongkar dari tanggal 20 April 2021 hingga 23 April 2021.

Kelebihan :

- 1) Kegiatan bongkar dapat selesai lebih cepat sebelum batas waktu yang ditentukan oleh Otoritas Pelabuhan Tanjung Wangi.
- 2) Waktu efektif dalam kegiatan bongkar dapat bekerja dengan maksimal.
- 3) Menghemat biaya *stevedoring*.

Kekurangan :

- 1) Tidak optimalnya proses bongkar karena keterbatasan waktu.

- 2) Kinerja alat bongkar tidak maksimal.
 - 3) Dibutuhkan tenaga kerja bongkar muat yang lebih banyak.
- b. Menambah alat bongkar muat.
- Kelebihan :
- 1) Mempercepat pembongkaran muatan.
 - 2) Meringankan pekerjaan tenaga kerja bongkar muat sebelumnya dalam bekerja.
 - 3) Mengurangi jumlah *remaining cargo on board*.
- Kekurangan :
- 1) Mencari tenaga kerja bongkar muat tambahan sebagai operator alat bongkar.
 - 2) Membengkaknya biaya pembongkaran.
 - 3) Tetap dilaksanakannya *return cargo* dengan jumlah yang lebih sedikit.
- c. Melakukan koordinasi dengan perusahaan terkait terutama kantor darat.
- Kelebihan :
- 1) Mempermudah komunikasi antara perusahaan.
 - 2) Mempercepat penyampaian informasi yang terbaru.
 - 3) Mempersiapkan kemungkinan saat pembongkaran di Pelabuhan.
- Kekurangan :
- 1) Tidak adanya sinyal saat berada di pelabuhan bongkar.
 - 2) Adanya *miss* komunikasi antar perusahaan.
 - 3) Pola koordinasi yang tidak efektif.

3. Tanggung jawab *shipper*, *carrier*, dan *consignee* dalam kegiatan operasional KM Abusamah Voyage 5

- a. Harus memenuhi tanggung jawab masing-masing perusahaan baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi.
- Kelebihan :
- 1) Terlaksananya pekerjaan sesuai tupoksi masing-masing perusahaan
 - 2) Membangun citra perusahaan yang baik di bidang pelayaran.
 - 3) Memiliki hubungan yang baik dengan perusahaan lain.
- Kekurangan :
- 1) Perusahaan dituntut untuk lebih profesional dan transparan.
 - 2) Membutuhkan sumber daya manusia yang lebih berkompeten.

- 3) Adanya persaingan antara perusahaan pelayaran.
- b. Menjalin komunikasi yang efektif dan intens.
- Kelebihan :
- 1) Dukungan terhadap tujuan perusahaan secara formal pada umumnya akan terlaksana dengan baik, saling mendukung dan bekerja sama.
 - 2) Mendorong timbulnya kedisiplinan atas komunikasi dua arah.
 - 3) Koordinasi mudah dijalankan.
- Kekurangan :
- 1) Daya tahan terhadap kekompakan dan solidaritas karyawan perusahaan dianggap tidak akan lama.
 - 2) Intelektualitas yang terkadang berbeda dari tiap individu.
 - 3) Dibutuhkan penyesuaian atas setiap laporan kegiatan dengan cepat dan tepat.
- c. Melakukan kegiatan operasional sesuai dengan kontrak yang telah ditanda tangani.
- Kelebihan :
- 1) Memudahkan dalam memilah tanggung jawab.
 - 2) Mendisiplinkan peran perusahaan yang terlibat.
 - 3) Mempunyai pegangan hukum atas kontrak yang telah disepakati.
- Kekurangan :
- 1) Ketidaksesuaian kontrak dengan peristiwa yang terjadi di lapangan.
 - 2) Sulit diikuti bagi perusahaan yang kurang disiplin.
 - 3) Membutuhkan seseorang yang berkompeten dalam bidang hukum.

E. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap pemecahan masalah yang telah dijabarkan di atas, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan masalah yang terbaik dari beberapa alternatif pemecahan masalah yang dikemukakan. Dengan melihat keadaan dan kondisi KM Abusamah, maka pemecahan masalah yang dipilih oleh penulis sebagai berikut :

1. Sebaiknya kapal melakukan *preventive maintenance* yaitu kegiatan perawatan kapal dan pencegahan yang dilakukan untuk menghindari timbulnya kerusakan mesin. Perawatan ini dilaksanakan agar meminimalisir timbulnya kerusakan dan biaya yang lebih besar, serta agar tidak terjadi *lost time* atau

waktu yang hilang akibat berhentinya proses bongkar atau muat. Selain itu juga perlunya koordinasi kepada pihak terkait (PT Pupuk Indonesia Logistik, PT Pusri Palembang UPP Meneng, PT Rizky Bahari Samudera, dan KSOP Kelas III Tanjungwangi) dalam setiap kegiatan untuk mengambil keputusan menangani sisa muatan, sehingga dapat dilaksanakan *return cargo* dengan cepat dan seefisien mungkin. Bagi *carrier* maupun *shipper* dalam pengiriman barang, keduanya harus memenuhi tanggung jawabnya baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi. Apabila tidak terpenuhinya tanggung jawab tersebut bagi salah satu pihak akan berakibat fatal. Maka perlu adanya kesamaan visi bahwa *shipper* dan *carrier*, juga *consignee* harus berada dalam posisi yang sama tingginya sebagai mitra, sehingga kedua belah pihak merasa mempunyai kepentingan dan tanggung jawab masing-masing dan batasannya, sehingga setiap perusahaan harus bekerja sama agar terselenggaranya pengangkutan muatan dengan baik.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan dari fakta dan penelitian tentang *return cargo* pupuk urea curah KM Abusamah *Voyage 5* rute Palembang- Banyuwangi, maka penulis dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor penyebab terjadinya *return cargo* KM Abusamah *voyage 5* adalah karena pada saat kapal bongkar di Pelabuhan Tanjung Wangi mengalami hambatan internal, yaitu kurang optimalnya kinerja peralatan bongkar kapal yang sedang beroperasi, sehingga mengakibatkan diberhentikannya proses bongkar untuk keperluan perawatan. Setelah perawatan selesai dan dilanjutkan proses bongkar kembali, KM Abusamah mengalami hambatan kedua yaitu hambatan eksternal karena terjadinya kecelakaan kapal selam KRI Nanggala 402 yang hilang kontak di Perairan Utara Bali yang berdekatan dengan lokasi bongkar, sehingga seluruh aktivitas di dermaga di Pelabuhan Tanjung Wangi disterilkan guna tempat evakuasi.
2. Cara menangani *return cargo* pupuk urea curah pada KM Abusamah sebanyak 124,893 MT yaitu dengan membawa muatan tersebut kembali ke pelabuhan asal, kemudian kapal melaksanakan *loading* menambah sisa muatan dengan jenis yang sama sebanyak 6.593,059 MT untuk diangkut ke *voyage 6* menuju Pelabuhan Cilacap. Adapun penagihan atas jasa pengangkutan pada *voyage 5* dikurangi dengan total *cargo* yang tidak terbongkar, dan disatukan pada *voyage 6*.
3. Tanggung jawab *shipper* dan *carrier* terdapat dalam perjanjian pengangkutan laut, di mana keduanya mempunyai tanggung jawab yang berbeda. Tanggung jawab itu sendiri pada hakekatnya terdiri dari dua aspek, yaitu yang bersifat kewajiban (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*). Sebagai pengangkut muatan berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut hingga diserahkan pada penerima barang (*consignee*) di pelabuhan bongkar. Sedangkan tanggung jawab pengirim adalah memberikan informasi yang sebenar-benarnya mengenai sifat, jenis, dan jumlah barang yang akan diangkut tersebut, serta membayar

biaya pengapalannya. Penyelesaian suatu sengketa dalam pengangkutan barang melalui laut telah diatur dalam *bill of lading* sebagai persyaratan pengangkutan (*condition of carriage*).

B. SARAN

Dalam kesempatan ini penulis akan memberikan saran-saran berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan untuk melengkapi keterangan- keterangan yang terdapat dalam skripsi ini, juga bagi PT Pupuk Indonesia Logistik untuk menghindari terjadinya hambatan pada saat proses bongkar. Adanya saran-saran tersebut, yaitu :

1. Penulis menyarankan kepada pihak perusahaan agar sebaiknya kapal melakukan *preventive maintenance* (perawatan pencegahan) secara rutin di luar kegiatan operasional. Hal tersebut untuk mencegah terganggunya proses bongkar muat kapal yang sudah direncanakan, sehingga menyebabkan *down time*.
2. Penulis menyarankan kepada pihak perusahaan sebaiknya untuk melaksanakan koordinasi yang tepat dan cepat kepada pihak *consignee*, agar dalam mengambil keputusan mengenai sisa muatan yang belum terbongkar dapat dilakukan baik dan efisien, serta agar menghindari adanya kesalahpahaman.
3. Sebaiknya bagi *carrier* maupun *shipper* dalam proses pengiriman barang harus memenuhi tanggung jawabnya baik yang bersifat kewajiban maupun ganti rugi. Apabila tidak terpenuhinya tanggung jawab tersebut bagi salah satu pihak akan berakibat fatal. Maka perlu adanya kesamaan visi bahwa *shipper* dan *carrier*, juga *consignee* harus berada dalam posisi yang sama tingginya sebagai mitra, sehingga kedua belah pihak merasa mempunyai kepentingan dan tanggung jawab masing-masing dan batasannya, sehingga setiap perusahaan harus bekerja sama agar terselenggaranya pengangkutan muatan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim. (2004). *“Manajemen Transportasi”*. Jakarta: Radja Grafindo.
- Arikunto, S. (2006). *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Arso, Martopo. (2001). *Kapal dan Muatannya*. Jakarta: Koperasi Karyawan BP3IP.
- Arwinas, (2001). *Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan*. Herindo Ergatama, Jakarta. <https://www.maritimeworld.web.id/2011/04/pengertian-muatan.html> diakses pada tanggal 3 Maret 2022.
- Berdasarkan Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Capt. Fakhurrozi, (2017:5). *Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan*. AKPELNI Semarang. Semarang.
- Dirk Koleangan, (2008). *Sistem Petikemas*. Jakarta.
- F.D.C. Sudjatmiko, F.D.C. (2007). *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: CV. Akademika Pressindo.
- Immer, John R. (1993). *Cargo Handling*. Houma: Marine Education Texts.
- Isbester, Jack, (1993). *Bulk Carriers Practice*, FNI MRIN.
- Laksono, Arief, (2015). *“Bulk Carrier”*. CV Budi Utama, Yogyakarta.
- Martopo, Arso. Soegiyanto. (2004). *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Moleong, Lexy J. (2015). *Metode Penelitian Kualitatif*, cetakan ke-36, Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset.
- Moleong, Lexy. (2004). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosda Karya.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992, KM. No. 14 Tahun 2002, Bab 1 Pasal 1, Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.

Randy, A.A. (2021). Penanganan Bongkar Muatan Curah Batubara MV Sartika Baruna Di Dermaga Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Suralaya Oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) PT Adhiguna Putera. *Karya Tulis*.

Soewedo Hananto. Penanganan Muatan Kapal (Cargo Handling) di Pelabuhan & Peralatannya, Cetakan 2016. Jakarta: Penerbit Buku Maritim Djangkar.
http://library.itltrisakti.ac.id/opac/index.php?p=show_detail&id=10145
[http://library.itltrisakti.ac.id/opac/lib/phpthumb/phpThumb.php?src=../images/docs/Penanganan Muatan Kapal.jpg.jpg](http://library.itltrisakti.ac.id/opac/lib/phpthumb/phpThumb.php?src=../images/docs/Penanganan_Muatan_Kapal.jpg.jpg). Diakses pada tanggal 3 Maret 2022.

Sugiyono. (2009). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&B. Bandung: Alfa Beta.

Sugiyono. (2013). Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfa Beta.

Sukardi. (2013). Metode Penelitian Pendidikan (Kompetensi dan Praktiknya). Jakarta: PT Bumi Aksara.

Suwarno, Wiji, (2009). Psikologi Perpustakaan, Penerbit Sagung Seto, Jakarta.

Triatmodjo, B. (2010). Perencanaan Pelabuhan. Penerbit Beta Offset, Edisi Pertama, Yogyakarta.

Yoky, A. (2021). Peran Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Pinang Dalam Upaya Penanganan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Tanjung Pinang. *Karya Tulis*.

LAMPIRAN I

TRANSKIP WAWANCARA

Berikut ini merupakan hasil wawancara antara peneliti dengan 2 (dua) narasumber.

Responden I

Narasumber : Capt Agus Suhariyanto

Jabatan : Manajer Departemen *Ship Management*

Tanggal Pelaksanaan : Rabu, 12 Januari 2022

Tempat Pelaksanaan : PT. Pupuk Indonesia Logistik

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Pewawancara : “Selamat siang Capt”

Narasumber : “Selamat siang Dik, ada apa?”

Pewawancara : “Mohon izin sebelumnya Capt, saya izin bertanya. Berapa lama Capt telah bekerja di PT Pupuk Indonesia Logistik?”

Narasumber : “Saya tergabung dalam PILOG sejak PT ini didirikan pada bulan Desember tahun 2013, jadi sampai sekarang total 9 tahun.”

Pewawancara : “Departemen mana saja dalam PILOG yang pernah Capt tempati?”

Narasumber : “Dulu sebelum menjadi manajer *ship management* saya juga pernah menjadi manajer DPA/HSSE” .

Pewawancara : “Baik Capt. Saya izin menanyakan perihal KM Abusamah *voyage 5*, Capt”

Narasumber : “Silahkan Dik”

Pewawancara : “Apakah benar pada saat KM Abusamah melaksanakan bongkar telah terjadi suatu hambatan, Capt?”

Narasumber : “Ya, benar. “

Pewawancara : “Hambatan seperti apakah Capt?”

Narasumber : “Hambatan yang pertama terjadi karena faktor internal kapal yang mengalami perbaikan alat bongkar”

Pewawancara : “Untuk perbaikan itu sendiri seharusnya dilakukan bagaimana Capt?”

Narasumber : “Perawatan atau perbaikan kapal dapat dilakukan secara rutin atau berkala, juga dapat dilaksanakan dalam keadaan yang mendesak, misalnya terdapat mesin yang perlu dilakukan *maintenance* sebelum jadwal PMS (*Plan Maintenance System*) yang ditentukan, sehingga kapal diharuskan melakukan perawatan agar tidak mengganggu kegiatan operasional berikutnya”

Pewawancara : “Baik Capt, setelah itu apakah terdapat hambatan lainnya?”

Narasumber : “Hambatan kedua yang dialami KM Abusamah saat melaksanakan kegiatan bongkar yaitu kapal mengalami pemberhentian proses bongkar, sehingga muatan dalam palka masih tersisa 124,893 MT. Hal itu terjadi akibat dari proses bongkar yang bersamaan dengan kecelakaan KRI Nanggala 402 yang hilang kontak di Perairan Utara Bali, sehingga pihak Otoritas Pelabuhan beserta Dermaga UPP Meneng menghimbau pihak agen untuk menginformasikan kepada kantor darat dan kapal untuk segera menyelesaikan proses bongkar sampai dengan batas tanggal 23 April 2021 pukul 15.00 WIB. Setelah batas waktu tersebut ternyata masih tersisa muatan yang belum terbongkar dan terpaksa dibawa kembali (*return*) oleh KM Abusamah untuk dibawa ke pelabuhan asal yaitu Pelabuhan Palembang”

Pewawancara : “Siap Capt. Sesuai kejadian tersebut bagaimana kinerja kapal untuk mensiasatinya?”

Narasumber : “Kapal telah bekerja semaksimal mungkin agar kegiatan bongkar dapat selesai tepat waktu, namun adanya beberapa kendala sehingga proses bongkar tidak dapat diselesaikan”

Pewawancara : “Lalu bagaimana Capt?”

Narasumber : “Karena keterbatasan waktu, KM Abusamah kemudian melanjutkan *sailing* ke pelabuhan asal”

Pewawancara : “Apakah sebelumnya tidak pernah ada kejadian serupa, Capt?”

Narasumber : “Ini baru pertama kali terjadi di perusahaan kami, jadi membutuhkan penanganan yang cepat dan benar, sehingga perlu dirapatkan oleh *general manager* operasional, departemen

pemeliharaan, serta beberapa departemen lain untuk mencari solusinya.”

Pewawancara : “Baik, Capt”

Narasumber : “Memang pada akhirnya sisa muatan yang belum terbongkar di *voyage 5* harus dibawa ke pelabuhan asal untuk ditindaklanjuti”

Pewawancara : “Memang dalam menindaklanjuti itu perlunya musyawarah yang baik ya, Capt?”

Narasumber : “Melalui koordinasi dengan pihak pemasaran dan akutansi keuangan, akhirnya total tagihan yang dijatuhkan kepada *consignee* harus dikurangi sesuai dengan jumlah pupuk yang berhasil dibongkar di UPP Meneng, sehingga muatan yang tersisa akan dibebankan pada pengapalan berikutnya”

Pewawancara : “Baik, terima kasih banyak atas waktu dan penjelasannya Capt.”

Narasumber : “Iya, Dik. Sama-sama.”

Responden II

Tempat Pelaksanaan : PT. Pupuk Indonesia Logistik

Narasumber : Dopy Nugraha Bima S, S.M.

Jabatan : Karyawan Departemen Pemasaran

Tanggal Pelaksanaan : Kamis, 13 Januari 2022

Tempat Pelaksanaan : PT. Pupuk Indonesia Logistik

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Pewawancara : “Selamat pagi Mas”

Narasumber : “Pagi Widha”

Pewawancara : “Maaf Mas, boleh minta waktunya sebentar untuk bertanya terkait kegiatan bongkar KM Abusamah *Voyage 5*?”

Narasumber : “Boleh, silahkan.”

Pewawancara : “Mas, apa benar KM Abusamah *Voyage 5* mengalami kendala pada saat bongkar?”

Narasumber : “Iya, betul.”

Pewawancara : “Kendala apa saja yang dialami KM Abusamah di *port discharge* tersebut, Mas?”

Narasumber : “Memang benar KM Abusamah pada tanggal 16 April 2021 sampai dengan 20 April 2021 melakukan perbaikan alat bongkar, untuk itu proses bongkar digantikan sementara oleh KM Mochtar Prabu Mangkunegara yang juga merupakan kapal milik PT Pupuk Indonesia Logistik.”

Pewawancara : “Kenapa digantikan dengan Kapal MPM, Mas?”

Narasumber : “Hal ini dilakukan dengan tujuan mengefisiensikan proses bongkar di UPP Meneng, dan agar KM Mochtar Prabu Mangkunegara dapat menyelesaikan bongkar tepat waktu tanpa menunggu KM Abusamah selesai perawatan alat bongkar.”

Pewawancara : “Lalu setelah perbaikan selesai, apakah proses bongkar dapat selesai dengan tuntas, Mas?”

Narasumber : “Nah, uniknya KM Abusamah baru saja mau memulai bongkar

lagi, tapi ternyata terjadi hambatan kedua.”

Pewawancara : “Hambatan kedua itu apa, Mas?”

Narasumber : “Adanya kecelakaan KRI Nanggala 402 di Perairan Utara Bali”

Pewawancara : “Lalu apa kaitannya, Mas?”

Narasumber : “Menindaklanjuti adanya himbauan untuk seluruh kapal niaga yang berada di area Pelabuhan Tanjung Wangi agar segera menyelesaikan proses bongkar, maka KM Abusamah memaksimalkan kegiatan tersebut, namun pada waktu yang telah ditentukan ternyata kegiatan bongkar tidak dapat terselesaikan, sehingga terdapat sisa muatan yang belum terbongkar sebanyak 124,893 MT, untuk itu pihak departemen pemasaran segera mengkoordinasikan hal tersebut dengan pemilik muatan, yaitu PT Pupuk Sriwidjaja Palembang agar tidak terjadi kesalahpahaman.”

Pewawancara : “Kemudian bagaimana tahap selanjutnya, Mas?”

Narasumber : ”Sesuai batas waktu yang telah ditentukan, pihak *port discharge* kemudian memeriksa muatan, apabila jumlah muatan yang dibongkar dinyatakan tidak sesuai dengan jumlah yang terdapat pada *bill of lading*, maka kami wajib menelusuri dan mencari solusi.”

Pewawancara : “Baik, terima kasih banyak atas waktunya, Mas”

Narasumber : “Iya Dik, sama-sama. Sebagai *carrier*, kami berusaha memaksimalkan kegiatan kapal agar seluruh muatan dapat terbongkar dengan sempurna.”

Narasumber : “Siap, Mas.”



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL. : 3811306, 3505006, 3813269, 3447017
3842440
Fak. : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX : 3844492, 3458540
Fax : 3811786, 3845430, 3507578

Lampiran : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut
Nomor : B X-278/AL.001
Tanggal : 05 Juni 2015

Nomor Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/3536/3501/16

**SPESIFIKASI KAPAL YANG DIMILIKI/DIOPERASIKAN OLEH PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT / KHUSUS
PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK**

1. Nama Kapal : ABUSAMAH
 2. Nomor Pendaftaran : 1964 Ba No. 6740/L
 3. Grose Akte Nomor : 8857 Tanggal 15 Mei 2015
 4. Dikeluarkan Oleh : DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN - JAKARTA
 5. Tanda Setar : GT. 7497 No. 185/DOA
 6. Pemilik Kapal : -
 7. Nama Panggilan (Call Sign) : YDJT
 8. Nama Galangan / Tahun Pembuatan : DAISUN BUSAN, SOUTH KOREA / 1983
 9. Bendera : Indonesia Kontruksi : BAJA
 10. Dikelaskan Pada : - Kode Kelas : + A 100 (I) *BULK CARRIER*
 11. Type Kapal : Bulk Carrier
 12. Ukuran Pokok :
 - a. Panjang kapal seluruhnya (LOA) : 115,7 meter
 - b. Panjang antara garis tegak (LBP) : 110,12 meter
 - c. Lebar kapal : 20,04 meter
 - d. Dalam (h) : - meter
 - e. Draft kapal :
 1. Sarat musim panas (Summer Draft) : 7,78 meter
 2. Sarat musim dingin (Winter Draft) : 7,82 meter
 3. Draft pada air tawar : 7,96 meter
 4. Sarat Tropik (Tropical Draft) : - meter
 - f. Isi Kotor (GT) : 7497 NT : 3587
 - g. Bobot Mati (DWT) : 11185,5 ton Kapasitas Muat : 12642
 - h. Kapasitas Angkut :
 1. Penumpang : 0 orang
 2. Mobil / Truck : - unit
 3. Kontainer : - teus
 4. Grain Space : 12,64 ton
 5. Bale Space : 0
13. Jumlah Awak Kapal (Crew) : 31 orang
14. Jumlah Palka : 0
15. Crane Kapal (Derrick) :
 - a. Jumlah : 3 unit
 - b. Kapasitas Angkat : 3 ton
16. Mesin Induk :
 - a. Merk : 2 x DAIHATSU, 8 DSM-32 @ 2500 HP / 600 RPM
 - b. Tahun : 1983
 - c. Nomor : -
- Mesin Bantu :
 - a. Merk : 2 x YANMAR, 9 185 C-ST @ 679 HP
 - b. Tahun : 1982
 - c. Nomor : -
17. Kecepatan / Speed :
 - a. Maksimum : 9,5 knot
 - b. Normal : 8 knot
 - c. Ekonomis : 7 knot
18. Bahan Bakar :
 - a. Jenis Bahan Bakar yang digunakan : MDO
 - b. Kebutuhan Bahan Bakar perhari (dalam perjalanan) : 12 ton



Jakarta, 17 Juni 2016

AN: DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b

KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN LAUT



Drs. SRI REZEKI BUDI RAHAYU, MM
Pembina (IV/a)
NIP : 19670127 196703 2 001

BERITA ACARA RETURN CARGO

Pada hari Senin tanggal 12 April 2021 pukul 10.48 Lt KM. Abusamah Voy. 005/D/AS/IV/2021 telah di sandarkan dipelabuhan UPP Meneng (Pusri) Tanjung Wangi, Banyuwangi dan melakukan kegiatan bongkar muatan pupuk urea curah bersubsidi.

Pada hari Jum'at tanggal 16 April 2021 pukul 13.18 KM. Abusamah lepas sandar dan berlabuh di tabuan anchorage pukul 14.00 Lt untuk melakukan perbaikan pada alat bongkar. Dan di sandarkan kembali pada hari Selasa tanggal 20 April 2021 pukul 07.48 Lt untuk melanjutkan kegiatan bongkar muatan.

Selanjutnya pada hari Jum'at tanggal 23 April 2021 pukul 14.30 Lt telah dihentikan kegiatan bongkar muatan, dan dilakukan perhitungan menggunakan draft survey dengan hasil :

Bill of Ladding	: 6.942,240 MT
Total Cargo Discharge	: 6.817,347 MT
Remaining Cargo Onboard	: 124,893 MT

Kegiatan pembongkaran muatan dihentikan karena adanya keadaan darurat yang menimpa KRI NANGGALA, Kapal Selam Milik TNI AL yang hilang kontak di perairan Bali. Sehingga otoritas pelabuhan Tanjung Wangi mendapatkan perintah untuk mengosongkan Dermaga UPP Meneng (Pusri) Tanjung Wangi demi kepentingan nasional yaitu pencarian KRI NANGGALA.

Hal tersebut berdampak terhadap kegiatan pembongkaran muatan di kapal KM. ABUSAMAH yang tidak dapat menyelesaikan kegiatan pembongkaran sampai muatan habis (masih terdapat Remaining Cargo On board) karena diwajibkan lepas sandar dari dermaga UPP Meneng (Pusri).

Maka dari itu sisa muatan yang masih terdapat di KM. ABUSAMAH akan dibawa kembali ke pelabuhan muat di Palembang.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan dapat digunakan
untuk sebagaimana mestinya.

Yang membuat,



Satriyo Wibowo
Chief Officer

Banyuwangi, 23 April 2021

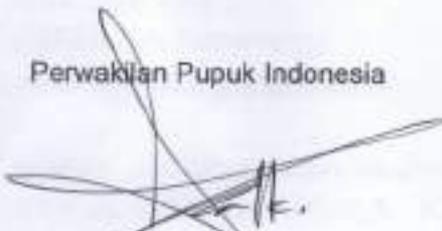
Mengetahui



KM ABUSALAH
C/1 S/1 : YDJT
IMO Number : 8200644
Port Registry : JAKARTA

Capt. Agus Setia Budi
Nakhoda

Perwakilan Pupuk Indonesia



Triaji Hendra K

PT. COTECNA
Independent Surveyor



Arif Susanto

KRONOLOGIS
RETURN CARGO KM ABUSAMAH VOYAGE 5/2021
PALEMBANG-BANYUWANGI BL: 6942,240 MT

Pada hari ini Senin tanggal 4 November 2021 saya yang bertandatangan dibawah ini,

Nama : Agus Suhariyanto
Jabatan : Manager Ship Management

menerangkan bahwa :

1. Tanggal 8 April 2021 KM Abusamah voy.5/2021 *full away* berlayar dari Tj.buyut Palembang menuju Banyuwangi dengan COB BL: 6942,240 MT
2. Tanggal 11 April 2021 KM Abusamah voy.5/2021 tiba dan berlabuh di area berlabuh Tj.Wangi dan tanggal 12 April 2021 kapal sandar untuk melaksanakan kegiatan bongkar di dermaga UPP Pusri Meneng.
3. Tanggal 16 April 2021 KM Abusamah lepas sandar untuk berlabuh sehubungan perbaikan alat bongkar dan digantikan KM Mochtar Prabu Mangkunegara sandar melanjutkan pembongkaran di dermaga UPP Pusri Meneng.
4. Tanggal 20 April 2021 KM Mochtar Prabu Mangkunegara selesai bongkar dan pada pukul 9:42 LT KM Abusamah voy.5/2021 sandar untuk melanjutkan kegiatan bongkar kembali.
5. Tanggal 21 April 2021 03:00 LT terjadi musibah KRI Nanggala 402 yang hilang kontak di perairan Utara Bali. Keagenan menerima himbauan dari otoritas setempat untuk rencana sterilisasi area Pelabuhan Tj.Wangi guna mendukung kegiatan evakuasi KRI Nanggala 402.
6. Sehingga sesuai instruksi dari Otoritas Pelabuhan Tj.Wangi dan kesepakatan dengan beberapa pemangku kepentingan serta pihak terkait di area Pelabuhan Tj.Wangi maka tanggal 23 April 2021 kapal-kapal niaga di area Pelabuhan Tj.Wangi diberi kesempatan menyelesaikan sandar sampai pukul 15:00 WIB hingga batas waktu yang belum dapat di tentukan.
Dari hal tersebut diatas kegiatan bongkar KM Abusamah voy.5/2021 turut di hentikan dengan hasil *draught survey* total bongkar adalah 6817,347 MT (dari BL:6942,240 MT) dan jumlah *return cargo* 124,893 MT (terlampir BA perhitungan *draught survey* dari surveyor.
Return cargo tersebut ditambahkan di pengapalan KM Abusamah voy.6/2021 yang dibongkar di Pelabuhan Cilacap.
7. Kapal berangkat dari Tj. Wangi tanggal 23 April 2021 17:30 LT.
Berita Acara Bongkar KM Abusamah voyage 5 di UPP Meneng nomor :U.341/C002/SM/IV/2021 dengan kondisi *return cargo* 124,893 MT (terlampir).



**PUPUK INDONESIA
LOGISTIK**



8. Tanggal 29 April 2021 KM Abusamah voy.6/2021 sandar di dermaga Pusri Palembang dan dilakukan *Initial Draught Survey*, sesuai perhitungan terdapat *COB / return cargo* sejumlah 124,893 MT (terlampir *Report OF Draught Survey* tanggal 29 April 2021, *point 09 Others* 124,893 MT)

Demikian disampaikan kronologis KM Abusamah voyage 5/2021 Palembang-Banyuwangi. Atas perhatiannya diucapkan terimakasih.

Hormat kami,

**PUPUK INDONESIA
LOGISTIK
(PHC Group)**

Agus Suhariyanto

Manajer Ship Management

Head Office :

PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gedung Wisma Pusri 101 Lantai 2
Jl. Let Jendri S Parman Kav 101
Jakarta Barat 11440, Indonesia
Tel (021) 2263 1881
Fax (021) 2256 1904

**BERITA ACARA BONGKAR
KM ABUSAMAH VOYAGE 5 di UPP MENENG**

Nomor : U.0341/C002/SM/IV/2021

Sesuai dengan adanya berita musibah KRI Nanggala 402 yang hilang di perairan utara Bali pada tanggal 21 April 2021 pukul 03:00 LT dan hasil tidak lanjut Berita Acara Return Cargo KM Abusamah tanggal 23 April 2021. Dengan ini kami memberitahukan bawasanya pada hasil pembongkaran KM Abusamah voyage 5 di UPP Meneng sesuai hasil draft survey terinci sebagai berikut:

Bill Of Lading	: 6.942,240 M/T
Total cargo discharge	: 6.817,347 M/T
Remaining Cargo Onboard	: 124,893 M/T

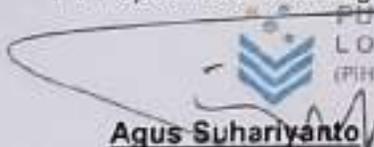
Return cargo sebanyak 124,893 M/T disebabkan kesempatan penyelesaian sandar yang di berikan otoritas setempat sampai dengan 23 April 2021 15:00 LT dan sesuai hasil kesepakatan bersama dengan KSOP kelas III Tanjungwangi, PT Pelindo III Tanjungwangi, PT Pusri Palembang UPP Meneng, PT Pertamina, PT Rizky Bahari Samudera, PT Pertamina Marine, PT Pertamina Trans Kontinental, serta Nakhoda KM Abusamah bahwa Dermaga UPP Meneng selanjutnya akan digunakan untuk keperluan penyandaran KRI dalam rangka pencarian KRI Nanggala 402 serta kunjungan Presiden RI Bapak Joko Widodo pada tanggal 24 April 2021 di Pelabuhan Tanjung Wangi.

Demikian surat keterangan kami buat guna menindaklanjuti hasil kegiatan bongkar KM Abusamah voyage 5 di UPP Meneng. Atas kesempatan dan pengertiannya kami ucapkan terimakasih.

Tanjungwangi, 27 April 2021

Mengetahui,

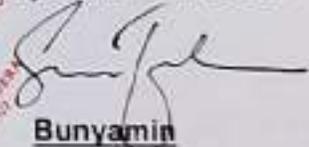
PT Pupuk Indonesia Logistik


Agus Suhariyanto

Manager Ship Management



PT Rizky Bahari Samudera


Bunyamin

Direktur Keagenan


KSOP Kelas III Tanjungwangi

Suheng Riyono, SE

Kapal & Usaha Kepelabuhan

Jakarta, 14 Desember 2021

Nomor : 0722/I/BL/DP4/ET/2021
Lampiran : 6 (Enam) Berkas
Perihal : **Permohonan Penerbitan Surat Keterangan Pembebasan
Klaim atas Angkutan Pupuk KM Abusamah voyage 5**



Kepada Yth,
VP Distribusi Sumbagsel
PT Pupuk Indonesia (Persero)
Di tempat

Dengan hormat,

Menindaklanjuti proses penagihan pembayaran atas angkutan pupuk urea curah PT Pupuk Sriwidjaja Palembang (PSP) dengan mengutilisasikan kapal milik PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) yaitu KM Abusamah (voyage 5) untuk rute Palembang - Meneng, Banyuwangi, disampaikan hal-hal sebagai berikut:

1. KM Abusamah (voyage 5) telah selesai muat pupuk urea curah sebanyak 6.942,240 ton (sesuai Bill of Lading) dari dermaga PSP pada tanggal 4 April 2021, kemudian menuju pelabuhan tujuan di Meneng, Banyuwangi. Proses bongkar di pelabuhan Meneng, Banyuwangi dimulai sejak tanggal 12 April 2021 namun kapal mengalami proses shifting karena perbaikan alat bongkar. Kapal kemudian sandar kembali untuk melanjutkan proses bongkar pada tanggal 20 April 2021. Pada tanggal 21 April 2021 terjadi musibah KRI Nanggala 402 hilang kontak di perairan Utara Bali, sehingga kapal niaga di area Pelabuhan Tanjung Wangi (Banyuwangi) diberi kesempatan penyelesaian sandar sampai dengan tanggal 23 April 2021 15:00 LT guna sterilisasi pelabuhan setempat yang kemudian akan digunakan untuk kunjungan Presiden RI Bpk. Joko Widodo dan keperluan pencarian KRI Nanggala 402 hingga batas waktu yang belum dapat ditentukan. Namun, setelah dilakukan proses pembongkaran pupuk urea curah secara optimal, jumlah muatan di atas KM Abusamah pada batas waktu yang diberikan masih tersisa (*remaining cargo on board*) sebesar 124,893 ton (tertuang dalam Berita Acara Bongkar KM Abusamah Voyage 5 di UPP Meneng nomor U.0341/C002/SM/IV/2021 terlampir). Jumlah muatan pupuk urea curah KM Abusamah voyage 5 yang sempat dibongkar di Pelabuhan Meneng, Banyuwangi sebesar 6.817,347 ton (tertuang dalam report of draught survey bongkar voyage 5 terlampir). Sisa muatan tersebut dibawa kembali ke PSP untuk kemudian akan ditambahkan ke dalam jumlah muatan KM Abusamah voyage 6 rute Palembang - Cilacap (terlampir kronologis *return cargo, cargo manifest* bongkar voyage 5, dan *report of draught survey* muat voyage 6).
2. Bagian Verifikasi Departemen Akuntansi PSP menginformasikan perhitungan Bukti Denda nomor 76/VER-DNDP/X/2021 tanggal 11 Oktober 2021 (terlampir) yang menyatakan bahwa terdapat pupuk susut (Short Weight) untuk pengapalan KM Abusamah voyage 5 sebesar 124,893 ton, sehingga PILOG dikenakan klaim sebesar Rp. 857.793.109,-. Namun, sisa muatan sebesar 124,893 ton tersebut telah ditambahkan (menjadi satu kesatuan) dalam muatan pupuk urea

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gedung Pusri 101, Lantai 2 & 3
Jalan. Letjend S. Parman Kav 101,
Jakarta Barat 11440, Indonesia
Telp : +62 21 2263 1881 - 83
Fax : +62 21 2256 1904

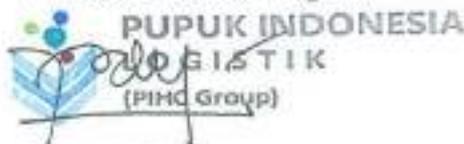
curah KM Abusamah voyage 6 rute Palembang - Cilacap dengan total kuantum muatan sebesar 6.717,952 ton (tertuang dalam *report of draught survey* dan Bill of Lading voyage 6 terlampir). Untuk tagihan pengapalan KM Abusamah voyage 5 dengan kuantum sebesar 6.817,347 ton seharusnya tidak dikenakan klaim dari PSP.

3. Sesuai dengan koordinasi yang telah dilakukan antara Departemen Akuntansi dan Keuangan PILOG dengan Bagian Verifikasi Departemen Akuntansi PSP, agar pembayaran tagihan pengapalan KM Abusamah voyage 5 dengan kuantum sebesar 6.817,347 ton dapat diproses, PILOG diminta melampirkan juga Surat Keterangan Pembebasan Klaim atas Angkutan Pupuk Urea Curah KM Abusamah voyage 5 dari Distribusi Sumbagsel PT Pupuk Indonesia (Persero).

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas, mohon dapat dibantu penerbitan Surat Keterangan Pembebasan Klaim atas Angkutan Pupuk Urea Curah KM Abusamah voyage 5 agar kami dapat segera memproses dan menerima penagihan pembayaran dimaksud secara penuh (tanpa klaim).

Demikian permohonan ini disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terimakasih.

Hormat kami,
PT Pupuk Indonesia Logistik

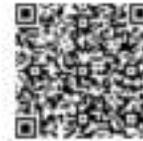


sa **Sapto Adi**
GM Operasional

Tembusan:

1. Direktur Operasional PT Pupuk Indonesia Logistik;
2. Manajer Akuntansi dan Keuangan PT Pupuk Indonesia Logistik;
3. Bagian Verifikasi Departemen Akuntansi PT Pupuk Sriwidjaja Palembang;
4. Arsip.

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gedung Pusri 101, Lantai 2 & 3
Jalan. Letjend S. Parman Kav 101,
Jakarta Barat 11440, Indonesia
Telp : +62 21 2263 1881 – 83
Fax : +62 21 2256 1904



Palembang, 16 Desember 2021

Nomor : 16839/A/PJ/C24/ET/2021
Lampiran : 01 (satu) berkas
Hal : **Pembebasan Klaim Pengapalan KM Abusamah Voy.05 Tujuan
Banyuwangi**

Kepada Yth.
SVP Administrasi Keuangan
PT Pusri Palembang
di Tempat

Dengan hormat,

Sesuai surat PT Pupuk Indonesia Logistik no.0722/I/BL/DP4/ET/2021 tanggal 14 Desember 2021 perihal Permohonan Penerbitan Surat Keterangan Pembebasan Klaim atas Angkutan Pupuk KM abusamah Voyage 5, bersama ini disampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. KM Abusamah Voy. 05 COB/BL = 6.942,240 ton pupuk curah subsidi tujuan Meneng - Banyuwangi yang dalam proses pembongkarannya di pelabuhan tidak dapat menyelesaikan pembongkaran seluruh muatan terkait adanya musibah tenggelamnya KRI Nanggala 402 di sekitar perairan Banyuwangi, sehingga sesuai kesepakatan Otoritas setempat seluruh fasilitas dermaga yang ada akan di pergunakan untuk keperluan pencarian KRI Nanggala 402 termasuk dermaga khusus UPP Meneng.
2. Dengan dipergunakannya fasilitas dermaga UPP Meneng guna keperluan pencarian KRI Nanggala 402 dengan batas waktu yang belum bisa ditentukan, KM Abusamah yang dalam proses pembongkaran dengan sisa muatan sebesar = 124,893 ton dinyatakan selesai dan kapal kembali ke Palembang.
3. Terkait sisa muatan (return cargo) sebesar = 124,893 ton diatas KM Abusamah yang dibawa kembali ke Palembang untuk penyelesaian stok di SAP agar tidak terjadi selisih penerimaan, Logistik Region 2 mengirimkan surat kepada Logistik Region 4 sebagai penerima muatan untuk melakukan langkah - langkah administrasi di aplikasi SAP sesuai dengan surat No.08226/A/PJ/C24/IT/2021 (surat terlampir).
4. Pada pengapalan selanjutnya KM Abusamah Voy.06 tujuan Cilacap dimana return cargo sebanyak = 124.893 ton yang ada diatas kapal, sesuai hasil draft survey pemuatan di Palembang pada tanggal 01 Mei 2021 masuk dalam total muatan pada pengapalan tersebut dengan COB = 6.717,952 ton sesuai dokumen Bil Of Loading.

5. Klaim atau denda yang dikenakan kepada PT Pilog untuk tagihan jasa pengangkutan dengan kapal KM Abusamah Voy. 05 tujuan Meneng - Banyuwangi kiranya dapat dibebaskan dengan catatan PT Pilog dalam melakukan penagihan jasa angkutan untuk KM Abusamah voy. 05 bukan berdasarkan Bill of Loading COB 6.942,240 ton namun sesuai dengan hasil pembongkaran dan Berita Acara Pembongkaran Ex-Palka yaitu sejumlah = 6.817,347 ton (dokumen terlampir).

Demikian surat ini disampaikan untuk digunakan sebagaimana mestinya, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Hormat kami,
PT Pupuk Indonesia (Persero)



Andy Putra Utama
VP Distribusi Sumbagsel

Tembusan:

- SVP Distribusi
- GM Operasional PT Pupuk Indonesia Logistik
- VP Quality Control
- VP Distribusi Jatim Bali Nusa
- VP Distribusi Jabar Jateng
- VP Mitra Bisnis Pemasaran PT PSP

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang tersertifikasi oleh PERURI



CODE NAME 'CONGENBILL' EDITION 1994

BILL OF LADING

B/L No.

Shipper

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

177 / BL-SWM / IV / 21

PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
JALAN. MAYOR ZEN
PALEMBANG, SUMSEL

Consignee

PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
QQ. PT. PUSRI UPP MENING

Notify address

COPY NOT NEGOTIABLE

Vessel

Port of loading

KM ABUSAMAH

PALEMBANG, INDONESIA

Port of discharge

BANYUWANGI / JAWA TIMUR

Shipper's description of goods

NETT / GROSS WEIGHT :

KUMPULAN PUPUK UREA CURAH SUBSIDI

6,942,240 MT

320 BALLS P.P. BAGS SUBSIDI

PEMUATAN DIATAS KAPAL DIKERJAKAN
OLEH PT. PUSRI SENDIRI

(of which **NONE** on deck at Shipper's risk; the carrier not
being responsible for loss or damage howsoever arising

Freight payable as per

CHARTER PARTY dated

FREIGHT ADVANCE

received account of freight :

Time used for loading..... days..... hours

SHIPPED at the Port loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS where of the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of his tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Place and date of issue

Number of original B/L

PALEMBANG, 04TH APRIL 2021

3 (THREE)



PURWANTO KURNIAWAN
DIREKTUR

MANIFEST OF CARGO ON BOARD
NAME OF VESSEL : KML ARUSAMAH

MASTER : CAPT. AGUSSETIA BUDI
FROM : PALEMBANG, INDONESIA
TO : BANYUWANGI / JAWA TIDUR

DEPARTURE : 07TH APRIL 2021

BILL(S) OF LADING NO.	SHIPPER	CONSIGNEE	NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	NETT WEIGHT	GROSS WEIGHT	FREIGHT PREPAID COLLECT	REMARKS
PT : BL-SWH / 01	PT. PUPUK SRIWIJAYA PALEMBANG JALAN MAYOR ZEN PALEMBANG, SUMSEL	PT. PUPUK SRIWIJAYA PALEMBANG OR PT. PUSID UMP MENENG		KOMPILAN PUPUK UREA CUPAH BUBUN 528 BAGALS P.P. BAGS 3705101		6.942.240 MT	PEMUKUTAN DOKAS KAPAL. INKURSIKAN MELIH PT. PUSID 8840001	
TOTAL						6.942.240 MT		

PALEMBANG, 04TH APRIL 2021
PT. SUKSES WAHANA MARITIM



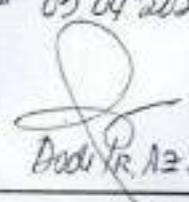
COTECNA

PT. COTECNA INSPECTION INDONESIA
J/O PT. ANDHIKA SURVEYOR INDONESIA (ASI)

SHIPPER	PT. Pusri Palembang.
VESSEL/VOYAGE	KM. Abusamah.
CARGO	Urea Curah.
LOADING PORT	Dermaga Pusri no. V Plg.
DESTINATION PORT	Banyuwangi.

HATCH INSPECTION SURVEY BEFORE LOADING

- DATE AND TIME : 03.04.2021 & 02.05 s/d 02.20 wtk.
- PLACE INTERVENTION : Di atas KM Abusamah Dermaga Pusri no. V.
- INSTRUCTION SURVEY : Inspection of cargo compartment, hatch cover and hatch floor of the vessel before received Of Urea Curah.
At hold/hatch vessel nos. I s/d X.
- FINDINGS : Based on our inspection of the cargo hold without the use staging and as far as could be Ascertained were found Kering.
To received the intended cargo Urea Curah.
Master/Chief officer stated the following cargo :
 - Previous cargo :
 1. Urea Curah
 2. Urea Curah
 - Cleaning system : Sweeping
 - Hold ventilation : Manual
- Recommendation : * Siap Muat.
- Parties present :
 1. Master/Chief officer
 2. PBM PT.
 3. Shipper : PT. PUSRI PALEMBANG

Acknowledged,  Joko Wibowo Master/Chief Officer	Acknowledged, PBM PT.	Palembang, 03 04 2021  Dedi Pr. A3. Inspector
---	-----------------------------------	---

FORM NO. : MAR-

COTECNA

PT. COTECNA INSPECTION INDONESIA
JIO PT. ANDHIKA SURVEYOR INDONESIA (ASI)

SHIPPER	Dr. Purri Palembang.	
VESSEL/VOYAGE	KM. Abu Samah.	
DEADWEIGHT	11,185.000	M/T
LIGHT SHIPS	4,048.200	M/T
CONSTANT	310.033	M/T
TOTAL CARGO	6,903.200	M/T
LOADING PORT	Darmasura Purri no. 1 Palembang.	
DESTINATION PORT	Banyuwangi.	
CARGO DESCRIPTION	JMD CUKAH.	

REPORT OF DRAUGHT SURVEY

DESCRIPTIONS		INITIAL	FINAL
Date and Hours		03.04.2021 8.00.00	04.04.2021 8.21.00
01	Draught forward, port	2.98 M	6.32 M
	Draught forward, starboard	2.97 M	6.31 M
	Mean draught forward, forward correction	2.975 / -0.025 / 2.950 M	6.315 / -0.001 / 6.314 M
02	Draught after, port	4.40 M	6.35 M
	Draught after, starboard	4.40 M	6.30 M
	Mean draught after, after correction	4.40 / 40.207 / 4.367 M	6.325 / 40.003 / 6.328 M
03	Draught midship, port	3.74 M	6.33 M
	Draught midship, starboard	3.65 M	6.37 M
	Mean draught midship, midship correction	3.695 M	6.35 M
04	Mean draught	3.7195 M	6.326 M
	Mean of mean	3.72725 M	6.313 M
	Mean of mean correction for deformation	3.71125 M	6.3065 M
05	Displacement	6775.850 M ³	12,083.650 M ³
	1 st Trim correction	10.707	1.500
	2 nd Trim correction	14.325	0.001
06	1.615 M	0.024 M	
	TPC/-	19.700	21.700
	LCF	0.256	3.256
	D-MTC/-	12.073	1.073
	LBP	109.890 M	109.890 M
07	Disp. After trim correction	6799.882 M ³	12,085.151 M ³
	List correction		
	Disp. After list correction	6799.882 M ³	12,085.151 M ³
08	Observed density, density correction	0.9965 / 189.070	0.9965 / 226.056
	Disp. After density correction	6610.812 MT	11,749.125 MT
09	Deductable weight	2281.179 MT	477.250 MT
	Total ballast water	2010.059 MT	211.932 MT
	Total fresh water	126.520 MT	161.000 MT
	Total fuel oil		
	Total diesel oil	107.661 MT	99.392 MT
	Total lube oil	4.959 MT	4.920 MT
	Others		
10	Net displacement	4309.633 MT	11,271.873 MT
11	TOTAL CARGO LOADING/DISCHARGE	6,903.200 MT	
Water condition :		Remarks :	

Acknowledged

ABUSAMAH
YDJT
B200R44
JAKARTA

Master/Chief Officer

Palembang, 04.04.2021

Dodot R. A2

Inspector

FORM NO. : MAR-

PT. COTECNA INSPECTION INDONESIA L'avenue Office Tower 27th Floor, Unit 27/C
Jl. Raya Pasar Minggu Kav. Jakarta Selatan 12730 - Indonesia T: +62 21 80667100 - 301

SHIPPER	Dp. Bumi Palembang.		
VESSEL/VOYAGE	KM. AGUSAMAH.		
DEADWEIGHT	11.785.400	M/T	
LIGHT SHIPS	4.025.200	M/T	
CONSTANT	314.033	M/T	
TOTAL CARGO	6.902.200	M/T	
LOADING PORT	Permana Point No 2 Palembang		
DESTINATION PORT	Sungkurang.		
CARGO DESCRIPTION	Gres Batak.		

REPORT OF TANK SOUNDING

TK. NO.	INITIAL				FINAL			
	TRIM: 1.605 M	DATE: 03.04.2021	TRIM: 0.024 M	DATE: 04.04.2021	LEVEL (CM)	VOLUME (M ³)	DENSITY	WEIGHT (M/T)
	* Ballast water tank.							
1P	865.603	211.035	1.020	215.215	U.	0.362	1.020	0.373
1A	950.179	315.823	"	320.140	J.	5.680	"	5.758
2P	1000.204	324.243	"	340.919	2.	2.820	"	2.876
2A	938.982	347.150	"	353.094	U.	3.758	"	3.823
3P	812.737	444.193	"	453.414	3.	7.806	"	7.962
3A	711.	23.831	"	24.167	6.	13.680	"	13.938
4P	5.	11.702	"	11.920	U.	9.742	"	9.934
4A	20.	37.980	"	38.689	45.	81.190	"	82.281
5	43	81.330	1.020	83.285	38	75.166	1.020	75.609
			Total.	2048.019			Total.	211.952
	* Fresh water tank.							
1P	-	14.000	1.000	14.000	-	10.000	1.000	10.000
1A	-	12.500	"	12.500	-	10.000	"	10.000
2P	-	10.000	"	10.000	-	10.500	"	10.500
2A	-	10.000	1.000	10.000	-	10.500	1.000	10.500
			Total.	126.500			Total.	161.000
* B.			=	101.661			=	99.892
* L.			=	4.938			=	4.928

Acknowledged,  Master/Chief Officer	Palembang, 04/04/2021  Inspector
--	--

FORM NO. : MAR-

DISPLACEMENT CALCULATION FORM

(DRAUGHT SURVEY REPORT)

VESSEL : MV.ABUSAMAH
 BERTH : JETTY.V PT.PUPUK SRIWIDJAJA
 PORT of : PALEMBANG
 B/L QUANTITY : 6942,240 MT

DATE : 04 April 2021
 VOYAGE : 005/L/AS/IV/2021
 CARGO : UREA FERTILIZER IN BULK

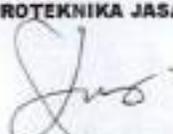
FINDINGS	INITIAL (LOADED/LIGHT)			FINAL (LOADED/LIGHT)		
DATE AND HOURS	03/04/2021 & 01.00 - 02.00 LT			04/04/2021 & 20.20 - 21.20 LT		
a. Forward Port		2,988	(M/F)		6,32	(M/F)
b. Forward Starboard		2,970			6,31	
c. Fwd. mean / Stem corr'n / Fwd. corr'd	2,975	-0,0234	2,952	6,315	-0,001	6,314
d. After Port		4,400			6,37	
e. After Starboard		4,320			6,30	
f. Aft. mean / Ster. corr'n / Mds / corr'n	4,360	0,207	4,567	6,335	0,0030	6,338
g. Mean Forward and After			3,768			6,326
h. Midship Port		3,740			6,33	
i. Midship Starboard		3,690			6,27	
j. Mds. Mean / Mds. corr'n / Mds / corr'n	3,695		3,695	6,300		6,300
Mean of mean			3,727			6,313
Mean of mean corrected			3,711			6,307
m. Displacement			6,775,223 (M/T/L/T)			12,083,765 (M/T/L/T)
- Trim	1,616			0,024		
- TPC / TPI	19,700			21,100		
- LCF / dMTC(I)	0,158	12,054		3,255	5,431	
- LBP	109,890			109,590		
n. Trim correction (1st) +/-			10,311			1,453
(2nd) +			14,354			0,001
o. Displacement for trim correction			6,799,888			12,085,249
p. List/Defl	0,00	0,00		0,00	0,00	
q. List/Deflection correction			0,000			0,000
r. Displacement for List/Defl. corr'n			6,799,888			12,085,249
s. Density/FWA	1,025	0,9965		1,025	0,9965	
t. Density/FWA correction			199,079			306,029
u. Disp. for Density/FWA correction			6610,818			11,749,221
- Ballast	2,946,962			211,933		
- Fresh Water	126,500			161,000		
* Fuel Oil / Others	0,000			0,000		
Gas Oil	101,661			99,392		
- Lub Oil	4,959			4,928		
- Strg/Const	0,000			0,000		
v. Deductable weight	2,279,952			477,253		
w. Net Displacement			4,330,836 (M/T/L/T)			11,271,968 (M/T/L/T)
x. Initial : Loaded / Light			4,329,633 (M/T/L/T)			
y. Final : Loaded / Light			11,271,968 (M/T/L/T)			
z. Cargo : Loaded / Discharge			6.942,335 (M/T/L/T)			

REMARK (Apparent Constant Sea State Anchors, Bilges, etc)

GRADE	: UREA FERTILIZER IN BULK
BILL OF LADING	: 6.942.240
SF.AL	: 6.942.335
DIFFERENCE	: 0.095 : 0.001%

Acknowledge by:

SATRIYO WIBOWO
 Chief Officer

Independent Surveyor
PT. PROTEKNIKA JASAPRATAMA

DOBI IRAWAN
 Surveyor

Representative by:
PT. PUPUK SRIWIDJAJA

EDWIN
 Loading Master

(WIB : GMT +07:00)

Nama Kapal	: MV. ABUSAMAH	
Nomor Voyage	: 005/L/AS/IV/2021	
Nama Agen	: PT. SUKSES WAHANA MARITIM	
Jumlah Muatan	: 6.942,240 MT (UREA-SUBSIDI FERTILIZER)	
Pengirim	: PT. PUPUK SRIWIDJAJA - PALEMBANG	
Penerima	: PT. PUSRI UPP MENENG - BANYUWANGI	
Pelabuhan Tujuan	: BANYUWANGI-JAWA TIMUR	
Mulai Muat	: 03 April 2021	08:00 LT
Selesai Muat	: 04 April 2021	17:48 LT
Jumlah Jam Muat	: 28 Jam	48 Menit
Jumlah Jam Tidak Muat	: 05 Jam	00 Menit
a) Disebabkan Gangguan Cuaca	: 01 Jam	06 Menit
b) Disebabkan Oleh Perbaikan darat	: 03 Jam	54 Menit
c) Disebabkan Oleh Pindah Palka	: Jam	Menit
d) Disebabkan Oleh Shifting kapal	: Jam	Menit
Sarat Kapal Sebelum Muat	Depan : 29,52 Dm	
	Belakang : 45,67 Dm	
Sarat Kapal Setelah Muat	Depan : 63,14 Dm	
	Belakang : 63,38 Dm	

Tanggal	Jam	Aktifitas / Kejadian
30-Mar-21	18.30	OHN
	18.48	Sync Time & Tes Telegraph
	19.00	SBE / EOSV (Arrival at MROB Palembang / Musi River)
	20.30	STBY Let Go Anchore
	20.48	Let Go Anchore at Tg. Buyut Pilot Station Anchorage Area
	21.00	Finish With Engine
<i>Menunggu Informasi Pandu Laut & Estimasi OHN pada 31 Maret 2021, Jam 05.00 Lt</i>		
31-Mar-21	05.00	OHN
	05.12	Sync Time & Tes Telegraph
	05.18	Test Steering
	06.00	SBE & Heaving Up Anchore
	06.12	Anchore Up
	06.18	SPOB
	12.00	STBY Let Go Anchore
	12.06	Tug Assist Stby
	12.12	Let go Anchore at Palembang Inner Anchorage Area
	12.18	Tug Assist Away & Sea Pilot Disembark
	12.24	Finish With Engine
<i>Menunggu Informasi Sandar</i>		
02-Apr-21	22.00	OHN
	22.30	Sync Time, Tes Telegraph & Test Steering
	22.48	SBE & Heaving Up Anchore
	23.00	Anchore Up
	23.18	HPOB & Tug Line Fastened
	23.30	First Line
	23.36	Tug Line off & Pilot Disembark
	23.42	All Fast
	23.42	Finish With Engine

	01.00	Initial Draft Survey by Surveyor and Pusri Palembang team.
	02.00	Completed Initial Draft Survey by Surveyor and Pusri Palembang team.
		Net Initial Displacement : 4.329,633 MT
3-Apr-21	08.00	Commenced Loading
	14.42	Stop Temporary By Ship & shore Due To Rain
	15.48	Resume Loading
4-Apr-21	03.48	Stop Temporary by Ship & Shore (Shore Conveyor Slip)
	05.12	Resume Loading
	13.12	Stop Temporary by Ship & Shore (Trouble Shore Conveyor)
	15.42	Resume Loading
	17.00	Commence Trimming
	17.48	Completed Trimming
	17.48	Completed Loading
	20.00	Final Draft Survey by Surveyor and Pusri Palembang team.
	21.00	Completed Final Draft Survey by Surveyor and Pusri Palembang team.
		Net Final Displacement : 11.271,873 M/T
		C.O.B BL : 6.942,240 M/T
		<i>Shifting from Jetty 05 to Jetty 04 Pusri Palembang for Loading Spare Bag @320 Balt</i>
5-Apr-21	05.00	OHN
	05.24	Sync Time, Test Telegraph & Test Steering
	06.39	Tug Line Fastened Frwd
	06.42	SBE & Tug Line Fastened Aft
	06.46	HPOB
	06.48	Single Up
	06.54	Cast Off
	07.06	First Line
	07.12	All Fast, Tug Away, Pilot Off & Finish With Engine
		<i>Perbaikan Hatch Cover Palka 8 dan Menunggu Air Pasang Tanggal 07 April 2021</i>
7-Apr-21	01.00	OHN
	01.18	Sync Time, Test Telegraph & Test Steering
	01.54	SBE
	02.18	Tug Line Fastened frwd & aft
	02.24	Single Up, HPOB & SPOB
	02.30	Cast Off
	02.36	Harbour Pilot Disembark
	09.30	Stby Let Go Anchore
	09.48	Let Go Anchore at Tg. Buyut Pilot Station Anchorage Area
	10.00	Sea Pilot Disembark
	10.06	Finish With Engine
		<i>Menunggu air pasang Tanggal 08 April 2021, Estimasi OHN 01.00 Lt</i>
8-Apr-21	01.00	OHN
	01.18	Sync Time, Test Telegraph & Test Steering
	01.48	SBE & Heaving Up Anchore
	02.00	Anchore Up
	03.36	Full Away / BOSV

LOADING LOG SHEET FORM

(WIB : GMT +07:00)

No. Related Document:

PILOG D-05

Tanggal	Jam	Aktifitas / Kejadian
		Ringkasan
		A. Loading Time
		Total Cargo = 6,942,240 MT
		Loading Effective = 28 Jam 48 Menit
		Loading Rate = 241,050 MT/ Jam
		B. Working Time
		Kapal OG Masuk, Sandar, Keluar = 18 Jam 00 Menit
		Draft Survey tiba dan berangkat = 02 Jam 00 Menit
		Persiapan Mesin, Shifting, keluar Jetty = 03 Jam 00 Menit
		Persiapan Muat oleh pihak darat = 05 Jam 00 Menit
		Total = 28 Jam 00 Menit
		C. Delay Time
		Persiapan Mesin = 03 Jam 00 Menit
		Menunggu Info Berangkat / Lepas dari dermaga = 63 Jam 00 Menit
		Berlabuh di Palembang = 67 Jam 48 Menit
		Disebabkan oleh Perbaikan Darat = 03 Jam 54 Menit
		Menunggu tim Draft Survey = 01 Jam 00 Menit
		Hujan = 01 Jam 06 Menit
		Shifting & PP Bags = 04 Jam 00 Menit
		Total = 143 Jam 48 Menit
		D. Berth Standing Time = 98 Jam 36 Menit
		Atau 4 Hari 02 Jam 36 Menit
		E. Port Standing Time
		A + B + C = 200 Jam 36 Menit
		Atau 8 Hari 8 Jam 36 Menit

**MV. ABUSAMAH
CHIEF OFFICER**



Satriyo Wibowo

ACKNOWLEDGE

MASTER



Capt. Agus Setia Budi M. Mar

KAPAL ABUSAMAH
Call Sign : YDJT
IMO Number : 8200644
Port of Registry : JAKARTA

 <p>PUPUK INDONESIA LOGISTIK (PIHC Group)</p>	<p>PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK Wisma Pusri 101 lantai 2 & 3 Jl. Letjen S Parman Kav 101 Jakarta Barat 11440</p>	 <p>PUPUK INDONESIA HOLDING COMPANY</p>
---	--	---

NOTICE of READINESS

Voy. No : 005/L/AS/IV/2021

PORT	: PALEMBANG
DATE	: 03 April 2021
TIME TENDERED	: 23.42 LT

To : PT.PUPUK SRIWIDJAJA

Dear Sir,

I hereby tender you the : MV.ABUSAMAH
at the date time show above as being ready in all respect to commence the Loading
Consisting of :

Description of Cargo	Bill of Loading Quantity
UREA FERTILIZER IN BULK	6,942.240 MT

Lay time will commence as specified in the charter party covering this voyage

ACCEPTED

Date : 04 April 2021 Hour 21.00 LT

By : EDWIN
Loading Master

Very truly yours,



CAPT. AGUS SETIA BUDI
Master



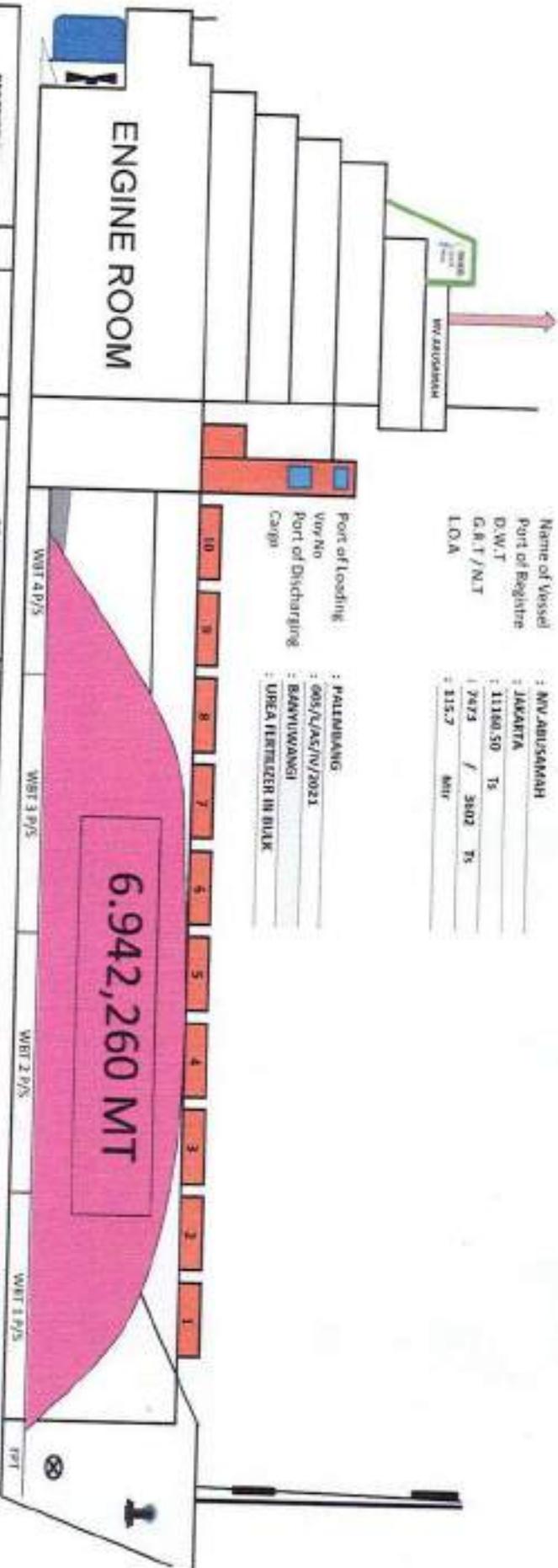
PUPUK INDONESIA
LOGISTIK
(PHIC Group)

STOWAGE PLAN (LOADING)



Name of Vessel : **MV ABUSAMAH**
Port of Register : **JAKARTA**
D.W.T : **11160.50 TS**
G.R.T / N.T : **17473 / 3602 TS**
L.O.A : **115.7 MR**

Port of Loading : **PALEMBANG**
Voy No : **005/QAC/IV/2021**
Port of Discharging : **BAWUWANGI**
Cargo : **UREA FERTILIZER IN BULK**



DESCRIPTION	BALLAST	DRAFT			R.O.B			DISPLACEMENT	DEDUCTIBLE	NET	COB
		F	M	A	D.O	L.O					
INITIAL	2046.892	2.98	3.70	4.36	126.50	101.661	4.959	6610.818	2279.982	4330.836	
FINAL	211.933	6.32	6.30	6.34	161.00	99.392	4.928	11249.221	477.253	11271.968	6.942.260

Prepare By

Satrio Wibowo
SATRIO WIBOWO
CHIEF OFFICER

Agus Setia Budi
CAPT. AGUS SETIA BUDI
MASTER

UNLOADING LOG SHEET FORM

SHIPPING

No. Related Document:

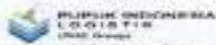
PILOG D-05

(WIB : GMT +07:00)

Nama Kapal	: MV. ABUSAMAH				
Nomor Voyage	: 005/D/AS/IV/2021				
Nama Agen	: PT. RIZKY BAHARI SAMUDERA				
Tiba di Pelabuhan bongkar	: TG. WANGI Jam	20.12	WIB	Tgl	11-Apr-21
Berangkat dari Pelabuhan bongkar	: TG. WANGI Jam	17.30	WIB	Tgl	23-Apr-21
Mulai bongkar	: TG. WANGI Jam	14.24	WIB	Tgl	12-Apr-21
Selesai bongkar	: TG. WANGI Jam	14.30	WIB	Tgl	23-Apr-21
Jumlah muatan	: BL : 6.942,240 M/T				
Jumlah Jam bongkar	59 Jam	36 Menit			
Jumlah Jam Tidak bongkar					
a) Perbaikan Dari Kapal	72 Jam	24 Menit			
b) Perbaikan dari Darat	00 Jam	00 Menit			
c) Trimming	00 Jam	00 Menit			
d) Stop bongkar / Istirahat / Kandas	35 Jam	12 Menit			
e) Buruh Trimming	00 Jam	00 Menit			
Sr *Kapal Sebelum Bongkar	Depan	61,00 Dm			
	Belakang	62,80 Dm			
Sarat Kapal Setelah Bongkar	Depan	36,00 Dm			
	Belakang	52,00 Dm			

DATE	TIME	ACTIVITY / OCCURANCE
11-Apr-21	19.45	CHN
	20.12	SBE / EOSV
	21.12	Stby Anchore
	21.18	Let Go Anchore
	21.30	FWE
Menunggu Informasi Sandar dari Kepanduan		
12-Apr-21	07.00	CHN
	07.12	ST, Test Telegraph & Test Steering
	08.06	SBE & Heaving up Anchore
	08.24	Anchore Up
	09.48	HPOB
	10.06	Tug Line Fastened Frwd
	10.12	Tug Line Fastened Aft
	10.30	First Line
	10.48	All Fast
	10.54	Tug Line Off & Finish With Engine
	11.00	Pilot Disembark
		Innitial Draft Survey by Surveyor and Pusri Cilacap team.
		Completed Innitial Draft Survey by Surveyor and Pusri Semarang team.
		Net Initial Displacement : 11.277.803 M/T
12-Apr-21	14.24	Commenced Discharge
	16.18	Stop Temporary by Ship & Shore (Air surut chute kapal menyentuh hover darat)
	20.00	Resumed Discharge
	24.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Mendinginkan ala bongkar)
13-Apr-21	01.00	Resumed Discharge
	02.30	Stop Temporary by Ship & Shore (Elmot transfer conveyor atas terbakar)
	09.36	Resumed Discharge
	11.42	Stop Temporary by Ship & Shore (Mendinginkan alat bongkar)
	13.00	Resumed Discharge
	14.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Perbaikan AE)
	15.48	Resumed Discharge
	16.48	Stop Temporary (Persiapan Berbuka puasa & Mendinginkan alat bongkar)
	19.00	Resumed Discharge
	21.30	Stop Temporary by Ship & Shore (Perbaikan roto chamber)
14-Apr-21	01.00	Resumed Discharge
	03.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Block di dalam palka 4 & Persiapan Sahur)

	05.00	Resumed Discharge
	06.00	Stop Discharge (Mendinginkan alat bongkar)
	07.18	Resumed Discharge
	09.30	Stop Temporary by Ship & Shore (Perbaikan selang roto chamber yang pecah)
	14.42	Resumed Discharge
	16.30	Stop Temporary by Ship & Shore (Tail trolley sebelah kanan lepas)
	18.15	Proses perbaikan bucket kiri dan perbaikan tail trolley depan kanan
15-Apr-21	00.00	Proses perbaikan bucket kiri dan perbaikan tail trolley depan kanan
	07.30	Lanjut perbaikan bucket kiri dan perbaikan tail trolley depan kanan & silang wire dari kiri ke kanan
	16.30	Resumed Discharge
	17.18	Stop Temporary by Ship & Shore (Persiapan berbuka puasa dan mendinginkan alat bongkar)
	19.30	Resumed Discharge
	23.30	Stop Temporary by Ship & Shore (Mendinginkan Alat bongkar)
16-Apr-21	01.00	Resumed Discharge
	03.00	Stop Temporary (Persiapan sahur & mendinginkan alat bongkar)
	04.30	Resumed Discharge
	06.00	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)
		Shifting dari Dermaga Tg. Wangi ke TG. Wangi Anchorage area (Ship to Ship dengan KM. Mochtar Prabu M. dan Menunggu Spare part alat bongkar yang rusak)
	12.00	OHN
	12.24	ST, Test Telegraph & Test Steering
	13.00	SBE & HPOB
	13.06	Single Up & Tug line Fastened
	13.18	Cast Off & Tug Line off
	13.24	Pilot Disembark
	13.54	Stby Anchore
	14.00	Let Go Anchore
	14.18	Finish With Engine
		Berlabuh di Tanjung Wangi Anchorage Area, Menunggu info sandar kembali
20-Apr-21	05.00	OHN
	05.30	ST, Test Telegraph & Test Steering
	05.42	SBE & Heaving Up Anchore
	06.00	Anchore Up
	06.45	HPOB
	07.06	Tug Line Fastened
	07.18	First Line
	07.36	Tug Line Off
	07.38	Pilot Disembark
	07.48	All Fast
	07.48	Finish With Engine
	09.42	Resumed Discharge
	12.00	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)
	13.00	Resumed Discharge
	16.30	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)
	19.00	Proses Pemasangan Tail Trolley
21-Apr-21	04.30	Resumed Discharge
	06.00	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)
	07.30	Resumed Discharge
	12.00	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)
	13.00	Resumed Discharge
	16.30	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)
	19.00	Resumed Discharge
	24.00	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)
22-Apr-21	01.00	Resumed discharge
	02.30	Stop Temporary (Persiapan Sahur)
	04.30	Resumed discharge
	06.00	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)
	07.30	Resumed discharge
	12.00	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)
	13.00	Resumed discharge
	16.30	Stop Temporary (Persiapan berbuka puasa dan mendinginkan alat bongkar)
	19.00	Resumed discharge
	24.00	Stop Temporary (Mendinginkan alat bongkar)



(WIB : GMT + 07:00)

UNLOADING LOG SHEET FORM

SHIPPING

No. Related Document:

PILOG D-05

DATE	TIME	ACTIVITY / OCCURANCE			
		Ringkasan			
		A. Discharging Activity			
		Total cargo disch.	=	6,817,347	M/T
		Effective Discharging	=	59 Jam 36	Menit
		Discharging Rate	=	114,385	MT/ Jam
		<i>ROB (Return Cargo : 124,893 MT)</i>			
		B. Working Time			
		Kapal OG Masuk, Sandar, Shifting, Keluar ke OB Semarang	=	09 Jam 30	Menit
		Draft Survey tiba dan berangkat	=	02 Jam 00	Menit
		Persiapan Mesin (OHN)	=	05 Jam 00	Menit
		Total	=	16 Jam 30	Menit
		C. Delay Time			
		Kapal berlabuh	=	98 Jam 36	Menit
		Stop bongkar / Istirahat / Kandas	=	35 Jam 12	Menit
		Persiapan Darat	=	02 Jam 00	Menit
		Menunggu info berangkat	=	00 Jam 00	Menit
		Menunggu tim Draft Survey	=	01 Jam 00	Menit
		Perbaikan Dari Kapal / Menunggu Trimming	=	72 Jam 24	Menit
		Total	=	209 Jam 12	Menit
		D. Berth Standing Time			
			=	189 Jam 18	Menit
		Atau 7 Hari	=	21 Jam 18	Menit
		E. Port Standing Time			
		A + B + C	=	285 Jam 18	Menit
		Atau 11 Hari	=	21 Jam 18	Menit

Prepared By

Satriyo Wibowo
Chief Officer

Acknowledge



KN ABUSAMAH

Call Sign : YDJT

MOR Number : 8200644

Capt. Agus Sella Budi M. Mar

Master



PT. RIZKY BAHARI SAMUDERA

SHIPPING AGENCY

BANYUWANGI BRANCH OFFICE

Perum Permata Banyuwangi Blok J No. 9 Jl. Yos Sudarso 99 Banyuwangi 68421

Phone : 0333 2890766 Email : rbs_bwi@rbsamudera.com

STATEMENT OF FACTS

MOTOR VESSEL : MV. ABUSAMAH
PORT OF : TUKS PT. Pupuk Sriwidjaja UPP Meneng
ARRIVED IN PORT ON : 11 APRIL 2021 ; 21.30 LT
BERTHED WHARF ON : 12 APRIL 2021 ; 10.42 LT
RE BERTHED WHARF ON : 20 APRIL 2021 ; 07.22 LT
NOTICE OF READINESS TENDERED :
NOTICE OF READINESS ACCEPTED :
CARGO DISCHARGING : PUPUK UREA CURAH ; 6.942,240 MT
COMMENCE DISCHARGE : 12 APRIL 2021 ; 14.22 LT
COMPLETED DISCHARGE : 23 APRIL 2021 ; 19.30 LT
AILED ON : 23 APRIL 2021 ; 16.15 LT
NEXT PORT : PALEMBANG

Date	Day	Hours Worked		Remarks
		From	To	
11/04/2021	Sunday	21.30		Arrival & Drop Anchore @Tanjung Wangi
12/04/2021 Day 1	Monday	07.00		One Hour Notice
		08.24		Anchore Up
		09.48		Pilot On Board
		10.06		Tug On
		10.35		First Line
		10.42		Inposition
		10.54		Tug Off
		11.00		Pilot Off Board
		11.06	12.00	Agent On Board
		11.06	11.25	Quarantine On Board
13/04/2021 Day 2	Tuesday	13.15	13.38	Plugging Conveyor Cut
		14.24		Commence Disch Cargo
		15.45	21.00	Commence Disch 320 Spare Bags
		16.18	20.00	Stop Disch (Break & Berbuka)
		01.00	24.00	Continue Disch
		02.30	09.36	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
		11.42	13.00	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
		14.00	15.48	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
14/04/2021 Day 3	Wednesday	16.48	19.00	Stop Disch (Break & Ceck Discharge Equipment)
		21.30	01.00	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
		01.00	24.00	Continue Disch
		03.00	05.00	Stop Disch (Break & Sahur)
		06.00	07.18	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
		09.30	14.42	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
		16.30	03.30	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
15/04/2021 Day 4	Thursday	01.00	24.00	Continue Disch
		07.30	16.24	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
		17.18	19.30	Stop Disch (Break & Berbuka)
		23.30	01.00	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
16/04/2021 Day 5	Friday	01.00	24.00	Continue Disch
		03.00	04.30	Stop Disch (Ceck Discharge Equipment)
		06.00	13.00	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		13.15		Cast Off Anchorage @Tabuhan Island
17/04/2021	Saturday			Standby @Anchorage Tabuhan Island

18/04/2021	Sunday			Standby @Anchorage Tabuhan Island
19/04/2021	Monday			Standby @Anchorage Tabuhan Island
20/04/2021	Tuesday	05.00		OHN
Day 6		06.00		Anchore Up
		07.00		Pilot On Board
		07.09		Tug On
		07.17		First Line
		07.22		Re Inposition
		07.36		Tug Off
		07.38		Pilot Off Board
		07.48		All Fast
		09.42	24.00	Continue Disch
		12.00	13.00	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
21/04/2021	Wednesday	19.00	02.30	Pemasangan Tall Trolley
		00.00	24.00	Continue Disch
		02.30	04.30	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		06.00	07.30	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		12.00	13.00	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
Day 7		16.30	19.00	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		00.00	24.00	Continue Disch
		02.30	04.30	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		06.00	07.30	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
22/04/2021	Thursday	12.00	13.00	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		16.30	19.00	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		00.00	24.00	Continue Disch
		02.30	04.30	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
Day 8		06.00	07.30	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		12.00	13.00	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		16.30	19.00	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		00.00	24.00	Continue Disch
		02.30	04.30	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
23/04/2021	Friday	06.00	07.30	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		12.00	13.00	Stop Disch (Rest & Ceck Discharge Equipment)
		14.30		Completed Disch
		14.30	16.00	Final Draught Survey
				Total Cargo Discharge 6.817,347 mt.

Master of
MV. ABUSAMAH


Capt. Agus Setia Budi

Banyuwangi, 23 April 2021

PT. Rizky Bahari Samudera

As Agent of

PT. Pupuk Indonesia Logistik


SAIFUL HUDA, SE

CARGO MANIFEST

Port Of : DUKS PT. PUSRI UPP MENENG - BANYUWANGI
Vessel : MV. ABUSAMAH

Master : CAPT. AGUS SETIA BUDI
Tujuan : PALEMBANG

NO	SHIPPER	CONSIGNEE	DESCRIPTION OF GOOD	TOTAL COLLIES	TOTAL WEIGHT KGS	REMARKS
1	PT. Pupuk Sriwigjaja Palembang	PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang	Pupuk Curah Urea Subsidi		124,893 TON	
TOTAL					124,893 TON	

Note :

Kapal diberangkatkan dikarenakan dermaga akan digunakan oleh KRI terkait dengan pencarian Kapal Selam yang menghilang (KRI Nanggala 402 diperaliran Bali)

Banyuwangi, 23 April 2021
PT. RIZKY BAHARI SAMUDERA
AS AGENT OF
PT. PUPUK INDONESIA LOGISTIK



COTECNA

PT. COTECNA INSPECTION INDONESIA
JIO PT. ANDHIKA SURVEYOR INDONESIA (ASI)

BERITA ACARA PERHITUNGAN DRAUGHT SURVEY

Pada hari ini JUMAT, tanggal 04 BUKH. DEABULAN...APRIL... tahun...2021... (23/1/21), kami yang bertanda tangan atas nama surveyor PT COTECNA INSPECTION INDONESIA, Jakarta.

Dengan ini melaporkan hasil pembongkaran Pupuk Urea Curah dengan rincian sebagai berikut :

- Nama Kapal : MV ABUSAMAH
- Cargo : UREA IN BULK
- No B/L : 177/BL-SWM/IV/21
- Quantity B/L : 6.942.240 MT
- Pengirim Barang : PT PUSRI PALEMBANG
- Pelabuhan Muat : PALEMBANG
- Pelabuhan Bongkar : TE WANEI - BANYUWANEI

Telah dilakukan penyerahan barang berdasarkan hasil perhitungan Draught survey

- Initial Draught survey on	=	<u>11.277.803</u>
- Final Draught survey on	=	<u>4.460.456</u>
- Quantity Cargo Discharged	=	<u>6.817.347</u>

Demikian Berita Acara Draught Survey ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

PT COTECNA INSPECTION INDONESIA



Mengetahui

Perwakilan UPP Pusri

SHIPPER	PT PURI
VESSEL/VOYAGE	MV ABUSAMAH
DEADWEIGHT	11,185.400 M/T
LIGHT SHIPS	4,015.200 M/T
CONSTANT	M/T
TOTAL CARGO	M/T
LOADING PORT	PERMATA PUSAI - PALEMBANG
DESTINATION PORT	TE WANGI - BANYUWANG
CARGO DESCRIPTION	URCA IN BULK

REPORT OF DRAUGHT SURVEY

DESCRIPTIONS		INITIAL	FINAL
Date and Hours		APRIL 12, 2021. 11.00	APRIL 23, 2021 15.00
01	Draught forward, port	6.10 M	3.60 M
	Draught forward, starboard	6.10 M	3.60 M
	Mean draught forward, forward correction	6.10 / -0.0015 / 6.0985 M	3.60 / -0.028 / 3.572 M
02	Draught after, port	6.28 M	5.20 M
	Draught after, starboard	6.28 M	5.20 M
	Mean draught after, after correction	6.28 / 0.006 / 6.286 M	5.20 / 0.239 / 5.439 M
03	Draught midship, port	6.23 M	4.43 M
	Draught midship, starboard	6.19 M	4.43 M
	Mean draught midship, midship correction	6.21 M	4.430 M
04	Mean draught	6.19225 M	4.5065 M
	Mean of mean	6.20125 M	4.4625 M
	Mean of mean correction for deformation	6.2055625 M	4.449125 M
05	Displacement	11,870.681 M ³	8,243.250 M ³
	1 st Trim correction	11.686 -	39.468 -
	2 nd Trim correction	0.101 -	23.533 -
06	Trim	0.1875 M	1.865 M
	TPC/-	21.1 -	20.1 -
	LCF	3.246 -	1.157 -
	D-MTC/-	6.825 -	11.870 -
	LBP	109.89 M	109.89 M
07	Disp. After trim correction	11,882.468 M ³	8,306.251 M ³
	List correction	- M	- M
	Disp. After list correction	11,882.468 M ³	8,306.251 M ³
08	Observed density, density correction	1.020 57.963 -	1.020 -
	Disp. After density correction	11,824.505 MT	8,265.733 MT
09	Deductible weight	546.702 MT	3,805.277 MT
	Total ballast water	208.880 MT	3,441.533 MT
	Total fresh water	119 MT	192 MT
	Total fuel oil	- MT	- MT
	Total diesel oil	192.219 MT	167.679 MT
	Total lube oil	4.203 MT	4.065 MT
	Others	22.4 MT	- MT
10	Net displacement	11,277.803 MT	4,460.456 MT
11	TOTAL CARGO LOADING/DISCHARGE	6,817.347 MT	- MT
Water condition :		Remarks :	

Acknowledged,

KA ABUSAMAH
 : YDJT
 Number : 8200644
 Port of Origin : JAKARTA
 Satriyo Wibowo
 Master/Chief Officer

Palembang, BANYUWANG



Inspector

COTECNA

PT. COTECNA INSPECTION INDONESIA
J/O PT. ANDHIKA SURVEYOR INDONESIA (ASI)

SHIPPER	PT PUSRI
VESSEL/VOYAGE	MV AGUSMANI
DEADWEIGHT	11,185.100 M/T
LIGHT SHIPS	4,015.200 M/T
CONSTANT	M/T
TOTAL CARGO	M/T
LOADING PORT	DEKIAGA PUSRI PALEMBANG
DESTINATION PORT	BANJUNANGI
CARGO DESCRIPTION	UREA IN BULK

REPORT OF TANK SOUNDING

TK. NO.	INITIAL				FINAL			
	TRIM:	M	DATE:		TRIM:	M	DATE:	
	LEVEL (CM)	VOLUME (M ³)	DENSITY	WEIGHT (M/T)	LEVEL (CM)	VOLUME (M ³)	DENSITY	WEIGHT (M/T)
	* BALLAST WATER TANK *							
PT	7	0,952						
TS	6	6,598						
	3	3,760						
PT	4	9,768						
TS	3	7,106						
PT	9	19,636						
TS	6	13,684						
PT	50	9520						
TS	25	17,38						
		201,484	1,020	208,880		337,052	1,020	341,533
	* FRESH WATER TANK *							
PT	-							
TS	-							
PT	-							
TS	-							
				119				192
DO			=	192,219			=	167,679
LD			=	1,203			=	1,065

Acknowledged,

KHABUSAMAH

YDJT
8200644
KARTASURABAYA

Master/Chief Officer

Palembang,



Inspector

FORM NO. : MAR-

LAPORAN PEKERJAAN MESIN
ENGINE WORK REPORT

MV.ABUSAMAH

Dept. ENGINE

Month. APRIL

Date	No.	Work Description	Place
01-04-2021	1	Change below exh manifold cyl no, 4,5 ME S.	palembang
	2	Change push rod cyl no, 4 ME P.	
	3	Continue o/h bilge pump	
	4	Change exh v/v cyl no, 4 ME P.	
	5	Install rocker arm ae for spare	
	6	Cleaning filter l.o bearing,body,kasa AE 1	
02-04-2021	1	Cleaning cover ME P/S	palembang
	2	Cleaning 2 floor E/R	
	3	Cleaning ecr floor	
03-04-2021	1	Cleaning filter l.o bearing ME P/S	palembang
	2	Cleaning body ME P/S	
	3	Clearance in,exh v/v cyl no,3 ME S	
	4	Repair cover inter cooler ME S.	
	5	Continue o/h bilge pump	
	6	Change cran pin bearing cyl no,3 AE 1	
04-04-2021	1	HOLIDAY	Palembang
05-04-2021	1	Change f.o injection pump cyl no, 4,6,7,8 ME P.	palembang
	2	Clean filter bahan bakar ME P/S	
	3	Clean body pump in E/R	
	4	Clean body main air compressor	
	5	Cleaning body outside ME P/S	
	6	Clean 1 floor E/R	
06-04-2021	1	Change exh v/v cyl no, 1 ME S	palembang
	2	Clean 3 floor E/R	
	3	Clean floor compressor area	
	4	Cleaning filter l.o bearing,kasa,body AE 2	
	5	Welding air inlet inter cooler ME P	
	6	Change exh v/v cyl no,2 ME S	

Date	No.	Work Description	Place
07-04-2021	1	Clean filter l.o bearing ME P/S	Tg buyut
	2	Clean filter l.o bearing, turbo, body AE 1	
08-04-2021	1	Clean filter l.o bearing, filter kasa, body AE 2	Sea
	2	Clean and lapping exh v/v ME spare	
	3	Rakit and running test elmote chute S.	
09-04-2021	1	O/H cyl head cyl no, 2 AE 2	Sea
		- change cyl head	
		- change injector v/v	
	2	O/H cyl head cyl no, 6 AE 2	
		- change cyl head	
		- change injector v/v	
3	Clearance in,exh v/v cyl no, 1-6 AE 2		
10-04-2021	1	Welding pipa ballast tank 1 P.	Sea
	2	Cleaning filter l.o bearing AE 1	
	3	Clearance in,exh v/v cyl no, 1-6 AE 1	
	4	Welding pipe o/f cyl no, 3 AE 1	
	5	Clean floor steering gear room	
	6	Cek elmote chute kanan	
	7	Buka dan bersihkan f.o injection pump ME spare (change gasket delivery v/v)	
11-04-2021	1	HOLIDAY	Sea
12-04-2021	1	Lapping exh v/v me spare	Banyuwangi
	2	Clean 3 floor E/R	
	3	Clean 2 floor E/R	
13-04-2021	1	General o/h cyl no, 2 ME P.	Banyuwangi
		* Change cran pin bearing	
		* Change ring pistom 1 set	
		* Clearance cyl liner	

LAPORAN PEKERJAAN MESIN
ENGINE WORK REPORT

Date	No.	Work Description	Place
14-04-2021	1	Continue o/h cyl no,2 ME P.	Meneng
15-04-2021	1	O/H cyl head cyl no, 4 AE 2. * Change cyl head	Meneng
16-04-2021	1	Clean 3 floor E/R	Meneng
	2	Cleaning filter l.o duplex P/S	
	3	Cleaning body ME P/S	
	4	Cleaning ECR	
17-04-2021	1	Cek emergency generator	Banyuwangi
	2	Cek emergency fire pump	
18-04-2021	1	HOLIDAY	Meneng
19-04-2021	1	Lapping exh v/v me spare	Meneng
	2	Press test injection v/v AE to spare	
	3	Cleaning area ME S.	
	4	Crank web deflexion ME S.	
	5	Side motion ME S.	
	6	Humer test ME. S	
	7	Change gland packing jacket pump stby	
	8	Check sumberjed csw pump S.	
20-04-2021	1	Change exh v/v cyl no, 3 ME S.	Meneng
	2	Change packing dexel cyl no. 3 ME S.	
	3	Lapping cyl head ME ready spare * change guide intake v/v 2 ea * change seat intake v/v 2 ea * change steam intake v/v 2 ea	
	4	Clean 2 floor E/R	
	5	Clean cover ME P/S	
21-04-2021	1	Painting cerobong 4 floor area	Meneng
	2	Lapping exh v/v ME for spare	
	3	Lapping f.o injection pump ME spare	

Date	No.	Work Description	Place
	4	Skir and lapping intake, exh v/v cyl head for spare	
		* Change guide v/v intake, exh 4 ea	
		* Change seat v/v intake, exh 4 ea	
		* Change steam v/v intake, exh 4 ea	
22-04-2021	1	Clean body all pump E/R	Meneng
	2	Painting pump E/R	
	3	Clean and change exh v/v ME	
	4	Lapping exh v/v ME	
	5	Clean 3 floor E/R	
	6	Clean fly wheel ME P/S	
23-04-2021	1	Continue lapping exh v/v ME	Meneng
	2	Install exh v/v ME ready spare	
	3	Continue painting all pump E.R	
	4	Continue painting exh manifold M.E	
	5	Painting reling E.R	
	6	Painting dixel lo store tank	
24-03-2021	1	Change bellow t/c AE 2	Sea
	2	Change packing exh manifold cyl no. 3 AE 2	
	3	Cleaning body pump ac	
25-04-2021	1	HOLIDAY	Sea
26-04-2021	1	Ganti packing elmot baket S.	Sea
	2	Rakit dang anti oil seal gear box chute kanan	
	3	Ganti gasket exh manifold cyl no. 1,2,3 AE 2	
	4	Welding exh manifold cyl no. 3 AE 2	
	5	Repair gasket exh v/v ME spare	
	6	Clean workshop area	
27-04-2021	1	Painting ralling E/R	Sea
	2	Bersihkan lorong ke stering gear room	
	3	Change bridge v/v assy cyl no. 2 AE 2	
	4	Cek ikatan baut washer cyl no. 1-6 AE 2	
	5	Rapikan tempat kunci ECR	

CODE NAME "COINGENBILL" EDITION 1994

BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No.
232 / BL-SWM / IV / 21

Shipper
PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
JALAN. MAYOR ZEN
PALEMBANG, SUNSEL

Consignee
PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
QQ. PT. PUSRI UPP CILACAP
JL. DI. PANTAITAN NO. 58
TANJUNG INTAN / CILACAP

Notify address

COPY NOT NEGOTIABLE

Vessel **Port of loading**
KM ABUSANAH **PALEMBANG, INDONESIA**

Port of discharge
CILACAP

Shipper's description of goods

NETT / GROSS WEIGHT

KUMPULAN PUPUK UREA
CURAH SUBSIDI WARNA PINK

6,717.952 MT

**PEMUATAN DIATAS KAPAL DIKERJAKAN
OLEH PT. PUSRI SENDIRI**

(of which **none** on deck at Shipper's risk; the carrier not
being responsible for loss or damage howsoever arising

Freight payable as per
CHARTER PARTY dated

FREIGHT ADVANCE
received account of freight :

Time used for loading.....days.....hours

SHIPPED at the Port loading in apparent good order and condition
on board the vessel for carriage to the Port of Discharge
or so near thereto as she may safely get the goods specified above
Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown
IN WITNESS where of the master or Agent of the said vessel has signed
the number of Bills of Lading indicated below all of his tenor and date,
any one of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at:

Place and date of issue

Number of original B/L

Signature

3 (THREE)



**PURWANTO KURNIAWAN
DIREKTUR**

MANIFEST OF CARGO ON BOARD
NAME OF VESSEL : KM. ABUSAMARI

MASTER : CAPT. AGUS SETIA BUDI
FROM : PALEMBANG, INDONESIA
TO : LILACAP

DEPARTURED : 01ST MAY 2021

BILL. (S) OF LOADING NO.	SHIPPER	CONSIGNEE	NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	NETT WEIGHT	GROSS WEIGHT	FREIGHT PREPAID COLLECT	REMARKS
01. BL-SWH / N / 11	PT. PINKI SRIWIDIA PALEMBANG JALAN MAYOR ZEN PALEMBANG, SUMSEL	PT. PINKI SRIWIDIA PALEMBANG (OO PT. PINKI) GPP-ULACAP II. DI. PANITIAN NO. 81 TRUNTING INTAH / ULACAP		KEMULAN PUPUK UREA CURAH 81 BESIR PARTA PINKI		6,317,952 MT	PENUNJANG BAYAS KAPAL BINSARAN DARI PT. PINKI SENDIRI	
TOTAL						6,317,952 MT		

PALEMBANG, 30TH APRIL 2021
PT SUKSES WAHANA MARITIM





PT. SUKSES WAHANA MARITIM

Kompleks Ruko & Pergudangan MARTADINATA NO. A1- A3

Jl. R.E. Martadinata, Kelurahan Kajidani, Ilir Timur II

PALEMBANG – 30114, Sumatera-Selatan

Telp.+62 711 5625618 ; Fax.+62 711 5625265

e-mail: swamaritim@gmail.com

STATEMENT OF FACTS / (TIME SHEET)

1 Name of Vessel / Voy No.	KM. ABUSAMAH		Voy.06/ 2021	
2 Flag / Nationality	INDONESIA			
3 Last Port of Call	BANYUWANGI			
4 Loading Port	PT. PUSRI, PALEMBANG			
5 DWT	11,298 Ton			
6 Voyage	From: PALEMBANG		To: CILACAP	
7 DRAUGHT	BEFORE:		AFTER:	
Fwd	2.87	M	6.15	M
Mean	3.77	M	6.25	M
Aft	4.61	M	6.36	M
8 DO	151.732	Ton	148.094	Ton
9 LO	3.385	Ton	3.225	Ton
10 FRESH WATER	100.000	Ton	144.000	Ton
11 BALLAST		Ton		Ton

SHIP'S POSITION

TANGGAL

JAM

1 Notice Of Readiness tendered	27 April 2021	11:54	LT
2 Notice Of Readiness accepted	29 April 2021	11:24	LT
3 Arrived at Palembang Outerbar, Drop Anchor	27 April 2021	11:54	LT
4 Anchor Up	27 April 2021	14:54	LT
5 Arrived at Tg Buyut Pilot Station, Sea Pilot Onboard	27 April 2021	16:18	LT
6 Arrived at Palembang Inner. Drop Anchor	27 April 2021	22:06	LT
7 Sea Pilot Off	27 April 2021	22:24	LT
8 Free Pratique Granted	28 April 2021	08:30	LT
9 Anchor Up	29 April 2021	10:48	LT
10 Harbour Pilot Onboard	29 April 2021	10:54	LT
11 First Line Ashore	29 April 2021	11:12	LT
12 Harbour Pilot Off	29 April 2021	11:24	LT
13 All Line Fastened at Pusri Wraft No. 5	29 April 2021	11:24	LT
14 Ininitial Draught Survey	29 April 2021	12:00	LT - 13:00 LT
15 Commenced Loading	29 April 2021	13:15	LT
16 Stop Loading Due to Unloading Ballast Water	30 April 2021	00:25	LT - 05:30 LT
17 Continue Loading	30 April 2021	05:30	LT
18 Stop Loading Due to Bad Weather	30 April 2021	09:45	LT - 11:10 LT
19 Continue Loading	30 April 2021	11:10	LT
20 Stop Loading Due to Bad Weather	30 April 2021	12:45	LT - 19:40 LT
21 Continue Loading	30 April 2021	19:40	LT
22 Stop Loading Due to Unloading Ballast Water	01 May 2021	06:25	LT - 07:45 LT
23 Continue Loading	01 May 2021	07:45	LT
24 Stop Loading Due to Repair Ballast Pump	01 May 2021	08:15	LT - 13:10 LT
25 Continue Loading	01 May 2021	13:10	LT
26 Completed Loading	01 May 2021	13:42	LT
27 Final Draught Survey	01 May 2021	14:45	LT - LT
28 Harbour Pilot Onboard	01 May 2021	16:30	LT
29 Casted Off Pusri Wraft No. 2. Shifting	01 May 2021	16:36	LT
30 Drop Anchor Inner	01 May 2021	16:54	LT
31 Harbour Pilot Off	01 May 2021	17:00	LT
32 Pilot Onboard, Waiting Higher Tide	01 May 2021	21:30	LT
33 Anchor Up, TD Palembang	01 May 2021	21:35	LT
34 ETA CILACAP	05 May 2021	08:00	LT
Cargo Quantity as per B/L		6,717.952	M ³



PT. SUKSES WAHANA MARITIM

Kompleks Ruko & Pergudangan MARTADINATA NO. A1- A3

Jl. R.E. Martadinata, Kelurahan Kaldont, Ilir Timur II

PALEMBANG – 30114, Sumatera-Selatan

Telp.+62 711 5625618 ; Fax.+62 711 5625265

e-mail: swamaritim@gmail.com

NOTICE OF READINESS

Palembang, April 27th, 2021

Messr's

PT. PUPUK SRIWIDJAJA

JALAN MAYOR ZEN,

PALEMBANG 30118, INDONESIA

KM. ABUSAMAH Voy. 06/ 2021

Dear Sirs,

This is to advise you that the above mentioned vessel has arrived at Palembang, at 11 : 54 hours on April 27th, 2021 and he is in all respects ready to commence loading in accordance with the terms and conditions on the agreement.

This Notice Tendered at : 11 : 54 hours on : April 27th, 2021

This Notice Accepted at : 11 : 24 hours on : April 29th, 2021

Yours Faithfully,



KM ABUSAMAH

Call Sign : YDJT

IMO Number : 8200644

Port Registry : JAKARTA

CAPT. AGUS SETIA BUDI

Master

PT. PUPUK SRIWIDJAJA – PALEMBANG
INDONESIA

Best Regards,

PT. SUKSES WAHANA MARITIM



Agent

Terminal Ship



PT. SUKSES WAHANA MARITIM

Kompleks Ruko & Pergudangan MARTADINATA NO. A1- A3

Jl. R.E. Martadinata, Kelurahan Kalidoni, Ilir Timur II

PALEMBANG – 30114, Sumatera-Selatan

Telp.+62 711 5625618 ; Fax.+62 711 5625265

e-mail: swamaritim@gmail.com

SAILING ORDER

To. : CAPT. AGUS SETIA BUDI

MASTER OF : KM. ABUSAMAH VOY. 06/ 2021

Dear Sirs,

Herewith we inform you that departure of your vessel is arranged of today / tomorrow,
May 01st, 2021 At 21 : 00 LT (as per Table of estimated departure time and sailing draft).

We request you to sail at above fixed date and hour. Vessel's destination is :
... CILACAP

We thank you for your cooperation during vessel stay days at this port and wish you and your
entire Officers and Crews a BON VOYAGE.

Note:

Please stand by on board 2 (two) hours before ship sailing.

Palembang, April 30th, 2021

Yours Faithfully,

RUSLI MBANG
Agent

Acknowledged by:

KM. ABUSAMAH
Call Sign : YDJT
VO Number : 8200644
CAPT. AGUS SETIA BUDI
Master



PT. SUKSES WAHANA MARITIM

Kompleks Ruko & Pergudangan MARTADINATA NO. A1- A3

Jl. R.E. Martadinata, Kelurahan Kajidoni, Ilir Timur II

PALEMBANG – 30114, Sumatera Selatan

Telp.+62 711 5625618 ; Fax.+62 711 5625265

e-mail: swamaritim@gmail.com

SHIFTING ORDER

To. : CAPT. AGUS SETIA BUDI

MASTER OF : KM. ABUSAMAH VOY. 06/ 2021

Dear Sirs,

Herewith we inform you that the Shifting of your vessel is arranged today ...

April 29th, 2021 At 11 : 00 LT (after got approval pilotage and tugboat service from Pelindo).

We request you to shifting at above fixed date and hour. Vessel's shifting from **Palembang Inner Anchorage to Pusri Wharf No. 5**

We thank you and your crews for kind cooperation.

Note:

Please stand by on board 2 (two) hours before vessel shifted.

Palembang, April 29th, 2021

Yours Faithfully,



Agent

Acknowledged by:

KM ABUSAMAH
Call Sign : YOJT
MMS Number : 8200844
Port Registry : JAKARTA

Capt. AGUS SETIA BUDI

Master



PT. SUKSES WAHANA MARITIM

Kompleks Ruko & Pergudangan MARTADINATA NO. A1- A3

Jl. R.E. Martadinata, Kelurahan Kalidoni, Ilir Timur II

PALEMBANG – 30114, Sumatera-Selatan

Telp.+62 711 5625618 ; Fax.+62 711 5625265

e-mail: swamaritim@gmail.com

MATE'S RECEIPT

To the commanding officer,

Vessel : KM. ABUSAMAH Voy. 06/ 2021
Loading Port : PALEMBANG, INDONESIA
Discharging Port : TANJUNG INTAN, CILACAP
Shipper : PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG
JALAN MAYOR ZEN, PALEMBANG, 30118. INDONESIA
Consignee : TO THE ORDER OF PT. PUSRI UPP CILACAP
Notify : UPP CILACAP
JL. D.J. PANJAITAN No. 58
TANJUNG INTAN - CILACAP

Marks & Nos.	Packages	Description	Weight / Measurement
		KUMPULAN PUPUK UREA CURAH SUBSIDI WARNA PINK	6.717.95 ± MT

Remarks:

Hatch No.

Palembang.

Date: April 30th, 2021



CAPT. AGUS SETIA BUDI

Master's Signature



PT. SUKSES WAHANA MARITIM

Kompleks Ruko & Pergudangan MARTADINATA NO. A1- A3

Jl. R.E. Martadinata, Kelurahan Kaldesi, Ilir Timur II

PALEMBANG – 30114, Sumatera-Selatan

Telp.+62 711 5625618 ; Fax.+62 711 5625265

e-mail: swamaritim@gmail.com

MASTER'S AUTHORIZATION TO SIGN ORIGINAL BILL(S) OF LADING

TO: Messr's

PT. SUKSES WAHANA MARITIM

PALEMBANG

AS AGENT AT PALEMBANG

Dear Sir,

I hereby authorize you to enter into and undertake all necessary for the proper execution and signing on behalf of the Bill(s) of Lading for the carrier of Good on my Vessel with "BILL OF LADING"

Yours Truly,


KM. ABUSAMAH
Call Sign : YDJT
IMO Number : 8200544
Port Registry : JAKARTA

CAPT. AGUS SETIA BUDI

Master

Vessel:	KM. ABUSAMAH Voy. 06/ 2021
Date:	APRIL 30TH, 2021
Port	PALEMBANG

LOADING LOG SHEET FORM

 No. Related Document: **PILOG D-05**

(WIB - GMT +07:00)

Nama Kapal	: MV. ABUSAMAH	
Nomor Voyage	: 006/L/AS/IV/2021	
Nama Agen	: PT. SUKSES WAHANA MARITIM	
Jumlah Muatan	: 6.717,952 MT (UREA-SUBSIDI FERTILIZER)	
Pengirim	: PT. PUPUK SRIWIDJAJA - PALEMBANG	
Penerima	: PT. PUSRI UPP TG. INTAN CILACAP	
Pelabuhan Tujuan	: TG. INTAN CILACAP	
Mulai Muat	: 29 April 2021	13.12 LT
Selesai Muat	: 01 May 2021	13.42 LT
Jumlah Jam Muat	: 34 Jam	18 Menit
Jumlah Jam Tidak Muat	: 14 Jam	12 Menit
a) Disebabkan Gangguan Cuaca	: 07 Jam	24 Menit
b) Disebabkan Oleh Perbaikan darat	: 01 Jam	42 Menit
c) Disebabkan Oleh Kapal	: 05 Jam	06 Menit
d) Disebabkan Oleh Shifting kapal	: 00 Jam	00 Menit
Sarat Kapal Sebelum Muat	Depan : 28,70 Dm	
	Belakang : 46,10 Dm	
Sarat Kapal Setelah Muat	Depan : 61,50 Dm	
	Belakang : 63,60 Dm	

Tanggal	Jam	Aktifitas / Kejadian
27-Apr-21	09.00	OHN
	10.14	Sync Time & Tes Telegraph
	10.18	SBE / EOSV (Arrival at MROB Palembang / Musi River)
	11.42	STBY Let Go Anchore
	11.54	Let Go Anchore at Athwart MROB
	12.12	Finish With Engine
Menunggu Informasi dari Kepanduan Tg. Buyut		
27-Apr-21	14.00	OHN
	14.24	Sync Time, Tes Telegraph & Test Steering
	14.36	SBE
	14.42	Heaving Up Anchore
	14.54	Anchore Up
	16.18	SPOB
	21.42	STBY Let Go Anchore
	21.52	Tug Assist Stby
	22.06	Let go Anchore at Palembang Inner Anchorage Area
	22.18	Tug Assist Away
	22.24	Finish With Engine & Pilot Disembark
Menunggu Informasi Sandar		
29-Apr-21	09.30	OHN
	09.54	Test Steering
	09.58	Sync Time, Tes Telegraph
	10.42	SBE & Heaving Up Anchore
	10.48	Anchore Up
	10.54	HPOB & Tug Line Fastened
	11.12	First Line
	11.18	Tug Line off
	11.24	Pilot Disembark

	11.24	All Fast
	11.30	Finish With Engine
	12.00	Innitial Draft Survey by Surveyor and Pusri Palembang team.
	13.00	Completed Innitial Draft Survey by Surveyor and Pusri Palembang team.
		Net Initial Displacement : 4.455,951 MT
29-Apr-21	13.12	Commenced Loading
	20.00	Stop Temporary By Ship (Conveyor darat trouble)
	21.42	Resume Loading
30-Apr-21	00.24	Stop Temporary by Ship & Shore
	05.30	Resume Loading
	10.48	Stop Temporary by Ship & Shore due to rain
	11.18	Resume Loading
	12.48	Stop Temporary by Ship & Shore due to rain
	19.42	Resume Loading
1-May-21	06.00	Continue Loading
	13.06	Commenced Trimming
	13.42	Completed Trimming
	13.42	Completed Loading
	14.45	Final Draft Survey by Surveyor and Pusri Palembang team.
	15.30	Completed Final Draft Survey by Surveyor and Pusri Palembang team.
		Net Final Displacement : 11.049,020 M/T
		C.O.B BL : 6.717,952 M/T
		<i>Menunggu informasi pandu</i>
1-May-21	15.12	OHN
	15.24	Sync Time, Test Telegraph & Test Steering
	16.12	SBE & Tug Line Fastened
	16.24	Single Up
	16.30	POB
	16.36	Cast Off
	16.42	Stby Let Go Anchore & Tug Line Off
	17.00	Pilot Disembark
	17.06	Finish With Engine
		<i>Menunggu Air Pasang</i>
1-May-21	20.30	OHN
	20.48	ST, Test Telegraph & Test Steering
	21.30	SBE, Heaving Up Anchore, SPOB & Tug Assist Stby
	21.36	Anchore Up & Tug Assist Away
2-May-21	04.54	Stby Let Go Anchore
	05.06	Let Go Anchore at Tg. Buyut Pilot Station Anchorage Area
	05.24	Finish With Engine
	05.24	Pilot Disembark
		<i>Menunggu air pasang</i>
2-May-21	20.30	OHN
	20.36	ST, Test Telegraph & Test Steering
	20.54	SBE & Heaving Up Anchore
	21.12	Anchore Up
	23.00	Full Away / BOSV

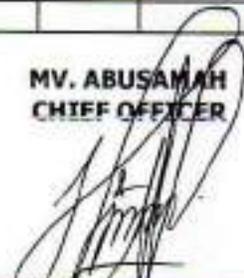
LOADING LOG SHEET FORM

(WIB : GMT +07:00)

No. Related Document: PILOG D-05

Tanggal	Jam	Aktifitas / Kejadian	
		Ringkasan	
		A. Loading Time	
		Total Cargo	= 6.717,952 MT
		Loading Effective	= 34 Jam 18 Menit
		Loading Rate	= 195,858 MT/ Jam
		B. Working Time	
		Kapal OG Masuk, Sandar, Keluar	= 18 Jam 54 Menit
		Draft Survey tiba dan berangkat	= 02 Jam 00 Menit
		Persiapan Mesin, Shifting, keluar Jetty	= 04 Jam 06 Menit
		Persiapan Muat oleh pihak darat	= 00 Jam 12 Menit
		Total	= 25 Jam 12 Menit
		C. Delay Time	
		Persiapan Mesin	= 04 Jam 06 Menit
		Menunggu Info Berangkat / Lepas dari dermaga	= 01 Jam 00 Menit
		Berlabuh di Palembang	= 58 Jam 00 Menit
		Disebabkan oleh Perbaikan Darat	= 01 Jam 42 Menit
		Menunggu tim Draft Survey	= 01 Jam 00 Menit
		Hujan	= 07 Jam 24 Menit
		Shifting & PP Bags	= 00 Jam 00 Menit
		Total	= 73 Jam 12 Menit
		D. Berth Standing Time	= 53 Jam 12 Menit
		Atau 2 Hari	05 Jam 12 Menit
		E. Port Standing Time	
		A + B + C	= 132 Jam 42 Menit
		Atau 5 Hari	12 Jam 42 Menit

MV. ABUSAMAH
 CHIEF OFFICER



Satriyo Wibowo

ACKNOWLEDGE
 MASTER



KM ABUSAMAH
 YDJT
 3200844
 13/1/2024
 Capt. Agus Setia Budi M.Mar

SHIPPER	Dr. Purni Palembang.	
VESSEL/VOYAGE	KRM, ABUSAMAH.	
DEADWEIGHT	11,185,000	MT
LIGHT SHIPS	4,045,200	MT
CONSTANT		MT
TOTAL CARGO	6717,912	MT
LOADING PORT	Darmasada Purni No. 2 Pld.	
DESTINATION PORT	Cilacap.	
CARGO DESCRIPTION	UMD curah.	

REPORT OF DRAUGHT SURVEY

DESCRIPTIONS		INITIAL		FINAL	
Date and Hours		29.01.2024 & 12.00.00h.		01.05.2024 & 15.00.	
01	Draught forward, port	2.88	M	6.16	M
	Draught forward, starboard	2.86	M	6.11	M
	Mean draught forward, forward correction	2.87/-0.010/2.840	M	6.135/-0.002/6.133	M
02	Draught after, port	4.05	M	6.95	M
	Draught after, starboard	4.57	M	6.94	M
	Mean draught after, after correction	4.51/+0.260/4.870	M	6.95/+0.049/6.494	M
03	Draught midship, port	3.83	M	6.28	M
	Draught midship, starboard	3.77	M	6.28	M
	Mean draught midship, midship correction	3.77	M	6.285	M
04	Mean draught	3.811	M	6.3035	M
	Mean of mean	3.8125	M	6.30425	M
	Mean of mean correction for deformation	3.79125	M	6.294625	M
05	Displacement	6972.775	M ³	12058.712	M ³
	1 st Trim correction	16.449	-	21.706	-
	2 nd Trim correction	22.763	-	0.237	-
06	Trim	2.070	M	0.791	M
	TPC/I	19.700	-	21.100	-
	LCF	0.052	-	3.254	-
	D-MTC/I	12.140	-	4.481	-
	LBP	109.890	M	109.890	M
07	Disp. After trim correction	6972.787	M ³	12080.256	M ³
	List correction		M		M
	Disp. After list correction	6972.787	M ³	12080.256	M ³
08	Observed density, density correction	0.9965/193.872	-	0.9965/195.890	-
	Disp. After density correction	6778.715	MT	11744.266	MT
09	Deductable weight	2447.647	MT	615.506	MT
	Total ballast water	2087.397	MT	416.854	MT
	Total fresh water	100.000	MT	196.000	MT
	Total fuel oil		MT		MT
	Total diesel oil	132.810	MT	129.486	MT
	Total lube oil	3.017	MT	3.006	MT
	Others	124.893	MT	-	MT
10	Net displacement	4391.068	MT	11049.020	MT
11	TOTAL CARGO LOADING/DISCHARGE	6717.912	MT		MT

Water condition :

Remarks :

<p>Acknowledged</p> <p>ABUSAMAH</p> <p>Signature : YDJT</p> <p>Number : 8200644</p> <p>Registry : JAKARTA</p> <p><i>Satriyo W</i></p> <p>Master/Chief Officer</p>	<p>Palembang, 01.05.2024</p> <p><i>Dedi M. A2.</i></p> <p>Inspector</p>
--	---

FORM NO. : MAR-

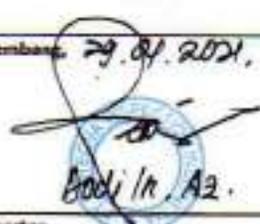
COTECNA

PT. COTECNA INSPECTION INDONESIA
JIO PT. ANDHIKA SURVEYOR INDONESIA (ASI)

SHIPPER	PT. Purni Palembang.
VESSEL/VOYAGE	KM. ABUSAMAH.
CARGO	Urea Curah.
LOADING PORT	Dermaga Purni no. V Plg.
DESTINATION PORT	Citrag.

HATCH INSPECTION SURVEY BEFORE LOADING

- DATE AND TIME : 29.04.2021 & 13.10 s.d 13.15 udh.
- PLACE INTERVENTION : Di atas KM. ABUSAMAH.
- INSTRUCTION SURVEY : Inspection of cargo compartment, hatch cover and hatch floor of the vessel before received of Urea Curah.
At hold/hatch vessel nos. I s.d 2.
- FINDINGS : Based on our inspection of the cargo hold without the use staging and as far as could be Ascertained were found Kerag Urea Curah.
To received the intended cargo Urea Curah.
Master/Chief officer stated the following cargo :
o Previous cargo : 1. Urea Curah.
2. Urea Curah.
o Cleaning system : Sweeping.
o Hold ventilation : Manual.
• Recommendation : * Flap must.
- Parties present : 1. Master/Chief officer
2. PBM PT.
3. Shipper : PT. PUSRI PALEMBANG

Acknowledged,  ABUSAMAH Sign : YDJT NO Number : 8200644 Port Registry : JAKARTA Master/Chief Officer	Acknowledged, Palembang, 29.04.2021.  Bodi In, A2. PBM PT. Inspector
--	---

FORM NO. : MAR-

UNLOADING LOG SHEET FORM

SHIPPING

No. Related Document:

PILOG D-05

(WIB : GMT +07:00)

Nama Kapal	: MV. ABUSAMAH				
Nomor Voyage	: 006/D/AS/V/2021				
Nama Agen	: PT. JATARIM BINAU LINES				
Tiba di Pelabuhan bongkar	: TG. INTAN Jam 06 00	WIB	Tgl	6-May-21	
Berangkat dari Pelabuhan bongkar	: TG. INTAN Jam 14 12	WIB	Tgl	15-May-21	
Mulai bongkar	: TG. INTAN Jam 07 12	WIB	Tgl	8-May-21	
Selesai bongkar	: TG. INTAN Jam 10 00	WIB	Tgl	15-May-21	
Jumlah muatan	: BL : 6.717,952 M/T				
Jumlah Jam bongkar	: 59 Jam 36 Menit				
Jumlah Jam Tidak bongkar	: 120 Jam 12 Menit				
a) Perbaikan Dari Kapal	: 00 Jam 00 Menit				
b) Perbaikan dari Darat	: 00 Jam 00 Menit				
c) Menunggu Trimming	: 00 Jam 00 Menit				
d) Stop bongkar / Istirahat / Kandas	: 120 Jam 12 Menit				
e) Buruh Trimming	: 00 Jam 00 Menit				
Sarat Sebelum Bongkar	Depan : 59,45 Dm				
	Belakang : 61,56 Dm				
Sarat Kapal Setelah Bongkar	Depan : 35,00 Dm				
	Belakang : 49,50 Dm				

DATE	TIME	ACTIVITY / OCCURANCE
06-May-21	05.00	OHN
	05.24	Sync Time & Test Telegraph
	06.00	SBE / EOSV
	06.54	Stby Let Go Anchore
	07.00	Let Go Anchore
	07.18	FWE
Menunggu Informasi Pandu Pukul 14.00 Lt		
	13.00	OHN
	13.12	Sync Time, Test Telegraph & Test Steering
	13.24	SBE
	13.48	Heaving Up Anchore
	14.00	Anchore Up
	14.24	HPOB
	14.48	Tug Line Fastened
	15.12	First Line
	15.24	All Fast & Pilot Disembark
	15.30	Tug Line Off
	15.30	FWE
	15.40	Innibal Draft Survey by Surveyor and Pusri Cilacap team.
	16.40	Completed Innibal Draft Survey by Surveyor and Pusri Semarang team.
		Net Initial Displacement : 11.049,382 M/T
	17.00	Mulai Koneksi Listrik Darat
	18.00	Selesai Koneksi Listrik Darat, Persiapan Alat Bongkar
07-May-21	05.00	Proses Merapatkan Kapal
	06.30	Selesai Merapatkan Kapal
	16.30	Proses Merapatkan Kapal
	17.30	Selesai Merapatkan Kapal
08-May-21	05.00	Proses Merapatkan Kapal
	06.48	Selesai Merapatkan Kapal
	07.12	Commenced Discharge
	09.12	Stop Temporary by Ship & Shore (Kapal Kandas)
	19.36	Resumed Discharge
	21.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Kapal Kandas)

09-May-21	05.30	Proses Merapatkan Kapal
	07.00	Selesai Merapatkan Kapal
	07.30	Resumed Discharge
	10.30	Stop Temporary by Ship & Shore (Air Surut)
	19.42	Resumed Discharge
	22.48	Stop Temporary by Ship & Shore (Air Surut)
10-May-21	08.42	Resumed Discharge
	11.12	Stop Temporary by Ship & Sore (Air Surut / Kapal Kandas)
	19.00	Resumed Discharge
	24.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Air Surut / Kapal Kandas)
11-May-21	06.00	Resumed discharge
	12.00	Stop Discharge (Istirahat dan Mnedingkan Alat Bongkar)
	13.00	Resumed Discharge
	16.54	Stop Discharge (Persiapan Buka Puasa & Mendinginkan Alat Bongkar)
	19.00	Resumed discharge
	24.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Istirahat Mendinginkan Alat Bongkar)
12-May-21	01.00	Resumed Discharge
	03.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Persiapan sahur & mendinginkan alat bongkar)
	04.00	Resumed Discharge
	06.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Persiapan sahur & mendinginkan alat bongkar)
	07.00	Resumed Discharge
	12.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Persiapan sahur & mendinginkan alat bongkar)
	13.00	Resumed Discharge
	16.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Persiapan sahur & mendinginkan alat bongkar)
13-May-21		Tidak ada Pembongkaran (Hari Raya Idul Fitri 1442 H)
14-May-21	16.18	Resumed Discharge
	18.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Istirahat dan Mendinginka alat bongkar)
	19.00	Resumed Discharge
	24.00	Stop Temporary by Ship & Shore (Istirahat dan Mendinginka alat bongkar)
15-May-21	01.00	Resumed Discharge
	06.00	Continue Discharge
	08.00	Commenced Trimming
	10.00	Completed Trimming
	10.00	Completed Discharge
	11.00	Disconnected Listrik Darat
	10.15	Final Draft Survey by Surveyor and Pusri Semarang team.
	11.15	Completed Final Draft Survey by Surveyor and Pusri Semarang team.
		Over : +0.153 M/T
15-May-21	12.00	OHN
	12.18	Sync Time & Test Telegraph
	12.18	Test Steering
	12.54	SBE
	13.06	Tug Line Fastened Frwd & Aft
	13.06	Single Up
	13.06	POB
	13.12	Cast Off
	13.20	Tug Line Off Frwd & Aft
	13.42	Pilot Off
	14.12	Full Away / BOSV

UNLOADING LOG SHEET FORM

SHIPPING

No. Related Document:

PILOG D-05

DATE	TIME	ACTIVITY / OCCURANCE
		Ringkasan
		A. Discharging Activity
		Total cargo disch. = BL : 6.718,105 M/T
		Effective Discharging = 59 Jam 36 Menit
		Discharging Rate = 112,719 MT/ Jam
		B. Working Time
		Kapal OG Masuk, Sandar, Shifting, Keluar ke OB Cilacap = 04 Jam 42 Menit
		Draft Survey tiba dan berangkat = 03 Jam 50 Menit
		Persiapan Mesin (OHN) = 01 Jam 58 Menit
		Total = 10 Jam 30 Menit
		C. Delay Time
		Kapal berlabuh = 07 Jam 00 Menit
		Stop bongkar / Istirahat / Kandas = 144 Jam 12 Menit
		Persiapan Darat = 01 Jam 54 Menit
		Menunggu info berangkat = 02 Jam 00 Menit
		Menunggu tim Draft Survey = 01 Jam 00 Menit
		Perbaikan Dari Kapal / Menunggu Trimming = 00 Jam 00 Menit
		Total = 154 Jam 06 Menit
		D. Berth Standing Time
		= 213 Jam 48 Menit
		Atau 8 Hari = 21 Jam 48 Menit
		E. Port Standing Time
		A + B + C = 224 Jam 12 Menit
		Atau 9 Hari = 8 Jam 12 Menit

Prepared By,


 Setiyo Wibowo
 Chief Officer

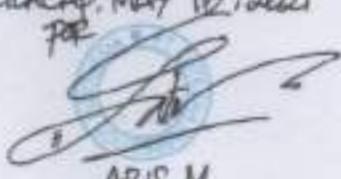
Acknowledge


KM ABUSAMAH
 Call Sign = **YDUT**
 IMO Number = **9200644**
 Port Register = **INDONESIA**
 Capt. Agus Setia Budi M. Mar
 Master

SHIPPER	PT. PUSRI DALEMBANG
VESSEL/VOYAGE	KM. ABUSAMAH / VOY 006
DEADWEIGHT	11.185.200 M/T
LIGHT SHIPS	4.015.200 M/T
CONSTANT	316.000 M/T
TOTAL CARGO	6.777.992 M/T
LOADING PORT	PUSRI DALEMBANG
DESTINATION PORT	PUSRI CILACAP
CARGO DESCRIPTION	UREA-IN BULK

REPORT OF TANK SOUNDING

TK. NO.	INITIAL				FINAL				
	TRIM: 0.243	M	DATE: MAY 06, 2021		TRIM: 1.690	M	DATE: MAY 15, 2021		
	LEVEL (CM)	VOLUME (M ³)	DENSITY	WEIGHT (M/T)	LEVEL (CM)	VOLUME (M ³)	DENSITY	WEIGHT (M/T)	
FPT	7	0.948			810	190.419			
WBT									
1P	10	10.313			1020	3224.338			
3	1	1.810			1020	3224.338			
2P	16	17.428			1010	316.999			
3	2	5.766			1010	316.999			
3P	3	15.419			1010	316.999			
3	2	5.766			1010	316.999			
AP	50	169.636			40	75.647			
S	30	56.850			50	94.738			
TOTAL BALLAST		283.986	1.020	289.666		3.219.960	1.020	3.284.359	
FWT	-	0			-	50.000			
3	-	0			-	50.000			
APT	-	32.500			-	49.325			
3	-	32.500			-	49.325			
TOTAL FWT		65.000	1.000	65.000		198.650	1.000	198.650	
DO				95.588				95.935	
LO				2.030				2.030	
* TOTAL DEDUCTABLE = 452.984				TOTAL DEDUCTABLE = 3.580.372					

<p>Acknowledged.</p>  <p>H. ABUSAMAH Sign : YDJT ID Number : 8200644 JAWA PURWA Master/Chief Officer</p>	<p>Disamping: CILACAP, MAY 15, 2021</p>  <p>ARIS M. Inspector</p>
--	--

FORM NO. : MAI-

SHIPPER	PT. PUSRI PALEMBANG	
VESSEL/VOYAGE	KM. ABUSAMAH / VOT 006	
DEADWEIGHT	11.185.400	M/T
LIGHT SHIPS	4.015.200	M/T
CONSTANT	316.071	M/T
TOTAL CARGO	6.713.952	M/T
LOADING PORT	PUSRI PALEMBANG	
DESTINATION PORT	PUSRI CILACAP	
CARGO DESCRIPTION	UREA IN BULK	

REPORT OF DRAUGHT SURVEY

DESCRIPTIONS		INITIAL		FINAL	
Date and Hours		May 10, 2021 / 1540-1640		May 15, 2021 / 1015-1115	
01	Draught forward, port	5.98	M	3.50	M
	Draught forward, starboard	5.91	M	3.50	M
	Mean draught forward, forward correction	5.945 / -0.002 / 5.943	M	3.500 / -0.003 / 3.497	M
02	Draught after, port	6.39	M	4.95	M
	Draught after, starboard	5.92	M	4.95	M
	Mean draught after, after correction	6.155 / +0.031 / 6.186	M	4.950 / +1.217 / 5.167	M
03	Draught midship, port	6.30	M	4.97	M
	Draught midship, starboard	5.79	M	4.96	M
	Mean draught midship, midship correction	6.045	M	4.265	M
04	Mean draught	6.0645	M	4.322	M
	Mean of mean	6.05275	M	4.2935	M
	Mean of mean correction for deformation	6.049875	M	4.2925	M
05	Displacement	11.542.738	M ³	7.902.500	M ³
	1 st Trim correction	15.066	-	29.126	-
	2 nd Trim correction	0.243	-	16.804	-
06	Trim	0.243	M	1.690	M
	TPC/-	21.100	-	20.000	-
	LCF	3.229	-	0.941	-
	D-MTC/-	9.062	-	11.470	-
	LBP	109.890	M	109.890	M
07	Disp. After trim correction	11.558.047	M ³	7.950.432	M ³
	List correction	-	M	-	M
	Disp. After list correction	11.558.047	M ³	7.950.432	M ³
08	Observed density, density correction	1.020 / -56.381	-	1.020 / -28.783	-
	Disp. After density correction	11.501.666	MT	7.911.649	MT
09	Deductible weight	452.284	MT	3.580.372	MT
	Total ballast water	289.666	MT	3.294.359	MT
	Total fresh water	63.000	MT	198.650	MT
	Total fuel oil	-	MT	-	MT
	Total diesel oil	95.588	MT	95.335	MT
	Total lube oil	2.030	MT	2.030	MT
	Others	-	MT	-	MT
10	Net displacement	11.049.382	MT	4.331.277	MT
11	TOTAL CARGO LOADING/DISCHARGE	6.713.105	MT	-	MT
Water condition : CALM SEA		Remarks : OVER ± 0.153 MT			

Acknowledged  KM ABUSAMAH Call Sign : YDJT IMO Number : 8200644 Port Registry : JAKARTA Widyono Wibowo Master/Chief Officer	Palembang, CILACAP, MAY 15, 2021 FR  APR M. Inspector
--	---

FORM NO. : MAR-

BERITA ACARA

Pada hari Kamis tanggal 06 Mei 2021 pukul 15.24 Lt. KM. Abusamah Voy, 006/D/AS/V/2021.

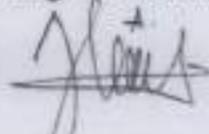
Sandar dipelabuhan Tanjung Intan Cilacap dan melakukan kegiatan bongkar muatan pupuk urea curah.

Selanjutnya pada hari Sabtu tanggal 15 February 2021 pukul 08.00 – 10.00 Lt dilakukan kegiatan trimming palka oleh pihak buruh darat dengan hasil :

Palka Dalam Keadaan Kosong Dan Bersih

Demikian berita acara ini dibuat sebenar-benarnya dan dapat digunakan sebaik-baiknya.

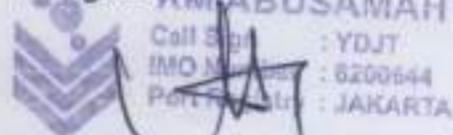
Yang membuat,



Satriyo Wibowo
Chief Officer

Cilacap, 15 Mei 2021

Mengetahui,



KM ABUSAMAH
Call Sign : YDJT
IMO No : 6200644
Port of Origin : JAKARTA

Capt. Agus Setia BUDI, M.Mar
Nakhoda KM.Abusamah

Supervisor Ops & Pemeliharaan
Pusri Cilacap



Agus Prasetyo

PT. Bhakti Bahari



Agus Prasetyo



PT.JATARIM BINAU LINES

BRANCH OFFICE JL.PAMUGARAN NO 27.A MERTASINGA CILACAP
 OPERATIONAL OFFICE JL.RINJANI PERUM PATRA INDAH BLOK H.32 CILACAP
 Email : jatarim.cilacap@gmail.com

STATEMENT OF FACTS

Vessel Name : **KM ABUSAMAH**
 Port Name : **CILACAP, INDONESIA**
 Arrival Pilot Station : **06 MAY 2021 AT 06.00**
 Dropp Anchor : **06 MAY 2021 AT 07.18**
 Anchor Up : **06 MAY 2021 AT 14.00**
 Pilot On Board : **06 MAY 2021 AT 14.24**
 Berth Name : **JETTY TUKS PUSRI CILACAP**
 First Line a Shore : **06 MAY 2021 AT 15.12**
 Time of Berthed : **06 MAY 2021 AT 15.24**
 Free Pratique Granted : **06 MAY 2021 AT 17.00**
 N.O.R Tendered : **06 MAY 2021 AT 06.00**
 N.O.R Accepted : **06 MAY 2021 AT 15.12**
 Commenced Discharging : **08 MAY 2021 AT 07.12**
 Completed Discharging : **15 MAY 2021 AT 10.00**
 Cast Off Jetty Tuks Pusri : **15 MAY 2021 AT 13.20**
 Sail / Full Away : **15 MAY 2021 AT /**

Date & Day	Working hours	6,717,952 MT		Descriptions
<u>THURSDAY</u> 06-May-21	06.00 - 12.00	-	MT	15.24 - Berthed at Jetty Tuks Pusri Cilacap
	12.00 - 18.00	-	MT	15.40 - 16.40 Initial draught survey
	18.00 - 24.00	-	MT	18.00 Connecting electric
	00.00 - 06.00	-	MT	18.00 - 24.00 No Discharge waiting haight tide 00.00 - 06.00 No Discharge waiting haight tide
<u>FRIDAY</u> 07-May-21	06.00 - 12.00	-	MT	06.00 - 12.00 No Discharge waiting haight tide
	12.00 - 18.00		MT	16.30 - 17.30 Close up the ship to jetty
	18.00 - 24.00		MT	18.00 - 24.00 No Discharge waiting haight tide
	00.00 - 06.00		MT	00.00 - 05.00 No Discharge waiting haight tide - MT 05.00 - 06.48 Close up the ship use 2 Assist Tug
<u>SATURDAY</u> 08-May-21	06.00 - 12.00	301,042	MT	07.12 - 09.12 Commenced Discharge
	12.00 - 18.00	58,236	MT	09.12 - 19.36 Stop temporary by ship & shore (low tide)
	18.00 - 24.00		MT	19.36 - 21.00 Resume discharge
	00.00 - 06.00		MT	21.00 - 05.30 Stop temporary by ship & shore (low tide) 359,278 MT 05.30 - 07.00 Close up the ship to jetty
<u>SUNDAY</u> 09-May-21	06.00 - 12.00	433,140	MT	07.30 - 10.30 Resume discharge
	12.00 - 18.00		MT	10.30 - 19.42 Stop temporary by ship & shore (low tide)
	18.00 - 24.00	552,651	MT	19.42 - 22.48 Resume discharge
	00.00 - 06.00		MT	22.48 - 06.00 Stop temporary by ship & shore (low tide) 985,791 MT
<u>MONDAY</u> 10-May-21	06.00 - 12.00	515,165	MT	06.00 - 08.42 Stop temporary by ship & shore (low tide)
	12.00 - 18.00		MT	08.42 - 11.12 Resume discharge
	18.00 - 24.00	511,303	MT	11.12 - 19.00 Stop temporary by ship & shore (low tide)
	00.00 - 06.00		MT	19.00 - 24.00 Resume discharge 1,026,528 MT 00.00 - 06.00 Stop temporary by ship & shore (low tide)
<u>TUESDAY</u> 11-May-21	06.00 - 12.00	1,290,356	MT	06.00 - 12.00 Resume Discharge
	12.00 - 18.00		MT	12.00 - 13.00 Stop temporary by ship & shore (cooling device)
	18.00 - 24.00	522,126	MT	13.00 - 16.54 Resume Discharge
	00.00 - 06.00	522,243	MT	16.54 - 19.00 Stop discharge UIB due to preparation 2,334,725 MT
				19.00 - 24.00 Resume Discharge
				00.00 - 01.00 Stop temporary by ship & shore (cooling device)
				01.00 - 03.00 Resume Discharge
				03.00 - 04.00 Stop discharging UIB due to Ramadan Sahur 04.00 - 06.00 Resume Discharge
<u>WEDNESDAY</u> 12-May-21	06.00 - 12.00		MT	06.00 - 07.00 Stop discharging UIB due to Ramadan Sahur
	12.00 - 18.00	1,056,155	MT	07.00 - 12.00 Resume Discharge
	18.00 - 24.00		MT	12.00 - 13.00 Stop Discharge
	00.00 - 06.00		MT	13.00 - 16.00 Resume Discharge 1,056,155 MT 16.00 - 24.00 Stop Discharge 24.00 - 06.00 Stop Discharge
<u>THURSDAY</u> 13-May-21	06.00 - 12.00		MT	06.00 - 24.00 Nothing Discharge Free Day Eid Mubaraq 1442 H
	12.00 - 18.00		MT	24.00 - 06.00 Nothing Discharge Free Day Eid Mubaraq 1442 H
	18.00 - 24.00		MT	
	00.00 - 06.00		MT	

FRIDAY 14-May-21	06.00 - 12.00		MT	06.00 - 16.00	Nothing Discharge Free Day Eid Mubaraq 1442 H
	12.00 - 18.00		MT	16.18 -	Start Discharge
	18.00 - 24.00	188,618	MT	18.00 - 19.00	Stop temporary by ship & shore (cooling device)
	00.00 - 06.00	588,170	MT	19.00 -	Resume Discharge
		776,888	MT	24.00 - 01.00	Stop temporary by ship & shore (cooling device)
				01.00 -	Resume Discharge
SATURDAY 15-May-21	06.00 - 12.00	178,587	MT	06.00 -	Continue Discharge
	12.00 - 18.00		MT	08.00	Commenced Trimming
	18.00 - 24.00		MT	10.00	Completed Discharging
	00.00 - 06.00		MT	11.15	Completed Draught Survey
		178,587	MT		
As Bill of Lading		6,717,952	MT		
As Draught Survey		6,718,105	MT		
Shortlanded / Overlanded		4,015	MT		



KM ABUSAMAH
Call Sign : YDJT
IMO Number : 8200844
Port Registry : JAKARTA

Caot. AGUS SETIA BUDI
Master

PT PUSRI INDONESIA
UPP CILACAP

ABAS CHAERUDDIN
AVP Cilacap



PT. JAZAMIN BINAU LINES

ENY PRAMUDYO
Branch Manager

V



PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. JATARIM BINAU LINES
CABANG CILACAP

OUTTURN REPORT

Name of Vessel : KM ABUSAMAH
Description of Cargo : PUPUK UREA
As per B/L - Manifest : 6,717,952 MT
Port of Loading (POL) : Palembang

Port of Discharge (POD) : Dermaga TUKS PUSRI CILACAP
Arrived : 06 May 2021 pukul 06.00 LT
Commenced Disch : 08 May 2021 pukul 07.12 LT
Completed Disch :

NO	M/R NO	LOADING PORT	DESCRIPTION	As Per B/L Manifest	Based on Shore Scale	REMARKS
				TON	TON	
1	232/BL-SWM /IV/21	Palembang, Indonesia	Pupuk	6,717,952	6.718.105	No Cargo Remaining in Hold

Approved by :

K.M. ABUSAMAH
YULI
No. : 8200644
Registry : JAKARTA
Master/CO

Cilacap, 15 May 2021
PT. Jatarim Binau Lines

K. Eddy Prasmoko
Kepala Cabang



PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. JATAPIM BINAU LINES
CABANG CILACAP

SHORT / OVER LANDED

Name of Vessel : KM ABUSAMAH
Description of Cargo : PUPUK UREA
As per B/L - Manifest : 6,717.952 MT
Port of Loading (POL) : Palembang

Port of Discharge (POD) : Dermaga TUKS PUSRI CILACAP
Arrived : 06 May 2021 Pukul 05.00 LT
Commenced Disch : 08 May 2021 Pukul 07.12 LT
Completed Disch :

NO	B/L NO	DESCRIPTION OF GOODS	Based on Shore Scale		Based on BL Manifest		TOTAL SHORT / OVER	
			TON		TON		TON	
1	232/BL-SWM /IV/21	Pupuk Urea	6.718.105		6,717.952 MT		70.153 MT.	

- All Cargo are Discharges
- No Cargo Remaining In Hold

Approved by :

K. ABUSAMAH
Sign : YDJT
Phone Number : 6200644
E-mail Registry : JAKARTA
Master/CO

Cilacap, 15 May 2021
PT. Jatapim Binau

R. Prasmoko
Kepala Cabang



CILACAP
SPB.IDCXP.0521.0000060



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

PORT CLEARANCE

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

Nama Kapal <i>Ship</i>	ABUSAMAH	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	YDJT /	Bendera <i>Flag</i>	ID
Nakhoda <i>Master</i>	AGUS SETIA BUDI	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	7497	Perusahaan <i>Company</i>	PT. PELAYARAN JATARIM BINAU LINES

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor
Number : SPB.IDCXP.0521.0000060
Tanggal
Date : 14 May 2021
Jam
Time : 03:56:29

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

Disetujui
Approved

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: CILACAP	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 15 MAY 2021 13:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destinationn</i>	: PALEMBANG
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 26 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: NIHIL
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: CILACAP				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 14 MAY 2021			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 13:58:21				



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II CILACAP**

Jl. Niaga No.9 Cilacap - 53213

Telp : 0282-532710
Hotline :

Fax : 0282-532711
Email : otoritasclp@gmail.com

**PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IDCXP.0521.000064**

NAMA KAPAL : ABUSAMAH NAMA PERUSAHAAN : PT. PELAYARAN JATARIM BINAU LINES TANGGAL KEBERANGKATAN : 2021-05-15 13:00:00
ASAL : PALEMBANG TUJUAN : PALEMBANG JUMLAH AWAK : 26 ORANG

DATA AWAK KAPAL

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	AGUS SETIA BUDI	M	01-09-1972	INDONESIA	6200088142	D 018976	11-11-2021	Master	ANT I	6200088142N10214
2.	SATRIYO WIBOWO	M	25-06-1993	INDONESIA	6202006458	G 008007	30-04-2023	Chief Officer	ANT II	6202006458N20519
3.	RINALDI YUSRAN D	M	31-07-1992	INDONESIA	6211421355	D 036171	16-01-2022	2ND Officer	ANT III	6211421355N30318
4.	MUHAMMAD ANDI	M	09-06-1998	INDONESIA	6211800296	F 165674	28-01-2022	3RD Officer	ANT III	6211800296N33821
5.	YOHANES PANGESTU	M	19-10-1976	INDONESIA	6200041958	F 240751	10-06-2022	Chief Engineer	ATT I	6200041958T10116
6.	EKO PRASETYO	M	07-05-1990	INDONESIA	6201658167	F 245642	15-07-2022	2ND Engineer	ATT II	6201658167T20519
7.	SIGIT TRESNO AJI	M	02-02-1990	INDONESIA	6201590515	E 159922	28-04-2022	3RD Engineer	ATT III	6201590515S30215
8.	ADIK FAMUJIONO	M	31-01-1993	INDONESIA	6201696886	G 027220	05-01-2024	4TH Engineer	ATT III	6201696886S30318
9.	RM. JAUHARI	M	08-01-1988	INDONESIA	6201696886	E 086656	06-06-2021	Electican	ETO	0547.09.09.301.BP3IP-19
10.	KUSNAN	M	30-04-1969	INDONESIA	6200129039	F287673	08-10-2022	Boatswain	ABLE DECK	6200129039A40717
11.	MASHURI	M	12-12-1987	INDONESIA	6202010473	G 001067	04-06-2023	Q Master	ABLE DECK	6202010473A40617
12.	PRAYITNO	M	20-05-1975	INDONESIA	6200319361	F 092051	11-01-2023	Q Master	ANT V	6200319361N50515
13.	WELLIAMS BARAHUNG	M	23-01-1966	INDONESIA	6200505049	E 040798	28-04-2023	Q Master	ANT V	6200505049N50102
14.	DWI SUSANTO	M	09-08-1987	INDONESIA	6200386241	F 241650	28-06-2022	Engine Foreman	ABLE ENGINE	6200386241A22416

DATA AWAK KAPAL

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
15.	RIZAL MUSTOFA	M	09-11-1996	INDONESIA	6211546241	F 029020	14-06-2022	Oiler	ABLE ENGINE	6211546241A350220
16.	SUPRIYANTO	M	10-11-1970	INDONESIA	6201039378	E 159413	24-10-2022	Oiler	ABLE ENGINE	6201039378A20717
17.	ALI MUSTOFA	M	24-11-1987	INDONESIA	6201293561	F 028856	17-07-2022	Oiler	ABLE ENGINE	6201293561A20717
18.	HENGKI TARNADO	M	08-06-1988	INDONESIA	6201589233	F 134995	07-05-2021	Unloader	ABLE DECK	6201589233A40716
19.	NENDY AKBAR NUGRAHA	M	06-07-1991	INDONESIA	6201655667	F 216041	28-02-2022	Unloader	ABLE DECK	6201655667A40719
20.	SUPRATNAK	M	10-09-1974	INDONESIA	6200504753	E 113099	24-01-2022	Unloader	ABLE ENGINE	6200504753A20716
21.	RADHIAN JULIANTO	M	07-07-1980	INDONESIA	6202078613	C 054606	27-04-2023	Chief Cook	BST	6202078613A10316
22.	ABDU RAHIM	M	22-07-1970	INDONESIA	6200494139	D 057704	22-07-2022	Steward	ABLE DECK	6200494139A40716
23.	AGUNG PRATAMA	M	27-03-2000	INDONESIA	6211603120	F 304473	04-12-2022	Apprentice Deck	BST	6211603120A12516
24.	MUHAMMAD KAHFI	M	14-06-1999	INDONESIA	6211711383	F 203936	27-03-2022	Apprentice Deck	BST	6211711383A10110
25.	RAHARJO	M	05-07-1998	INDONESIA	6211708455	F 204251	24-04-2022	Apprentice Engine	BST	6211708455A11810
26.	MUHAMAD ABDUL JAKPAR	M	05-03-2000	INDONESIA	6211715595	G 008480	09-09-2023	Apprentice Engine	BST	6211715595A10317



**DIKELUARKAN : CILACAP
PADA TANGGAL : 14 MAY 2021
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II
CILACAP**

PENGESAHAN AWAK KAPAL

Nomor : SL019.IDCXP.0521.000064
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : PENGESAHAN AWAK KAPAL

CILACAP, 14-05-2021

Yth. Kepada
Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas
Pelabuhan Kelas II Cilacap
-
di
CILACAP

Dengan Hormat,

1 Dasar Hukum:

- a. Undang Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

2 Berdasarkan butir 1 (satu), kami laporkan rencana keberangkatan kapal dengan data sebagai berikut :

- a. Nama Kapal / Voyage : ABUSAMAH
- b. Bendera / IMO Number : ID /
- c. Nama Perusahaan : PT. PELAYARAN JATARIM BINAU LINES
- d. Alamat / Telp. / Fax : Jl. Pamugaran No.27 A Rt.005 Rw.001 Kel. Mertasinga, Kec.Cilacap Utara, Cilacap- Jawa Tengah / (0282) 5072877 / (0282) 5072877
- e. Type Kapal : GENERAL CARGO
- f. DWT / GT : 111,855 / 7,497
- g. Panjang Kapal / LOA : 115.7
- h. Draft Depan / Belakang : 4/4,5
- i. Pelabuhan Asal (ETA) : PALEMBANG (06-05-2021 02:00:00)
- j. Pelabuhan Tujuan (ETD) : PALEMBANG (15-05-2021 13:00:00)
- k. Dengan Jumlah Awak : 26 Orang (Terlampir)

3 Demikian laporan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS II
CILACAP

PIMPINAN
PT. PELAYARAN JATARIM BINAU LINES
R. Edy Prasmoko



Nomor : SL003.IDCXP.0521.000063
Lampiran :
Perihal : Laporan Keberangkatan dan Kedatangan Kapal

Kepada
Yth. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap

di
JL. NIAGA NO.9 CILACAP - 53213

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

Nama Kapal	: ABUSAMAH
Bendera	: ID
Ukuran	: 7497
Type	: GENERAL CARGO
Trayek	: TRAMPER
Owner / Agen	: PT. PELAYARAN JATARIM BINAU LINES
Nama Nakhoda	: AGUS SETIA BUDI

MENGETAHUI,
KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II
CILACAP



Cilacap, 14 May 2021,
PT. PELAYARAN JATARIM BINAU LINES

LAPORAN KEBERANGKATAN KAPAL

Nomor : SL002.IDCXP.0521.000082
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Laporan Keberangkatan Kapal
(LKK)

CILACAP, 14-05-2021

Yth. Kepada
Kepala Kantor Kesyahbandaran dan
Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap
-
di
CILACAP

Dengan Hormat,

1 Dasar Hukum:

- a. Undang Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
- c. Peraturan Menteri.

2 Berdasarkan butir 1 (satu), kami laporkan rencana keberangkatan kapal dengan data sebagai berikut :

- a. Nama Kapal / Voyage : ABUSAMAH
- b. Bendera / IMO Number : ID /
- c. Pemilik / Principal / Owner :
- d. Keagenan : PT. PELAYARAN JATARIM BINAU LINES
- e. Alamat / Telp. / Fax : Jl. Pamugaran No.27 A Rt.005 Rw.001 Kel. Mertasinga,
Kec.Cilacap Utara, Cilacap- Jawa Tengah / (0282) 5072877 /
(0282) 5072877
- f. Status Kapal :
- g. Type Kapal : GENERAL CARGO
- h. Jenis Pelayaran : Dalam Negeri
- i. Jenis Trayek : TRAMPER
- j. DWT / GT : 111,855 / 7,497
- k. Panjang Kapal / LOA : 115.7
- l. Draft Depan / Belakang : 4/4.5
- m. Pelabuhan Tujuan (ETD) : PALEMBANG (15-05-2021 13:00:00)
- n. Jumlah Penumpang (N/T/L)

No.	Tipe Penumpang	Jumlah
-----	----------------	--------

o. Jenis / Jumlah Muatan / Ton / Box

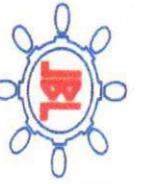
No.	Jenis Barang	Jumlah (Unit/Ton/M ³)
-----	--------------	-----------------------------------

3 Demikian laporan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS II CILACAP
KEPALA SEKSI LALA DAN USAHA KEPELABUHANAN

PIMPINAN
PT. PELAYARAN JATARIM BINAU LINES
R. Edy Prasmoko





PERUSAHAAN PELAYARAN
PT. JATARIM BINAU LINES
CABANG CILACAP

PT. JATARIM BINAU LINES
CARGO MANIFEST

VESSEL : KIM ABUSAMAH
FLAG : INDONESIA
FROM : CILACAP

GRT : 7497
MASTER NAME : AGUS SETIA BUDI
TO : PALEMBANG

B/L NO.	SHIPPER - CONSIGNEE NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOOD	WEIGHT/MEASUREMENT
		===== NIL CARGO =====	

Cilacap, 15 MEI 2021

PT. JATARIM BINAU LINES


R. EDY PRASMOKO
AS AGENT



KIM ABUSAMAH
Call Sign : YDJT
IMO Number : 8200644
Port Register : JAKARTA
AGUS SETIA BUDI
NAHKODA

Kementerian Kesehatan
Republik Indonesia



Ministry Of Health
Republic Of Indonesia

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR KARANTINA KESEHATAN
PORT HEALTH QUARANTINE CLEARANCE

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN: CILACAP / CILACAP (PELABUHAN LAUT TANJUNG INTAN)
PORT HEALTH OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa

Hereby declare that

Nama Kapal : KM. ABUSAMAH

Name of Vessel

Nomor Registrasi/IMO No : 8200644

Registration Number/IMO No

Bendera Kapal : INDONESIA

Flag Of Vessel

Berat(GT)/ : 7497

Gross tonnage

Pelabuhan Kedatangan/ : PALEMBANG

Port of Arrival

Pelabuhan Berikutnya/ : PALEMBANG

Next Port

Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberi persetujuan berlayar karantina kesehatan.

Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and given health quarantine clearance to proceed.



DD4BFHDHBHBB4CACBAFAAAAFJBABA

Diterbitkan di : CILACAP

Issued in

Diterbitkan tanggal : 14-05-21 Berlaku sampai tanggal : 15-05-21

Issued on (dd-mm-yy)

Valid Until(dd-mm-yy)

Jam diterbitkan : 10: 06

Time (hours:minute)

Berlaku untuk satu kali keberangkatan / *valid for one departure*

Atau berlaku 24 jam apabila tidak berangkat

Or valid for 24 hours if not departure

Petugas KKP : NUR JIHAN

Port Health Officer

NIP : 198508172015032001

Id Number



Tanda tangan petugas KKP dan Cap KKP :

Port Health Officer Signature and Port Health Office's Seal



