

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



SKRIPSI

**PENGARUH PELAYANAN JASA *CLEARANCE*
KAPAL TERHADAP *DELAY* KEBERANGKATAN
KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA
NUSANTARA CABANG BERAU**

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

Oleh :

NUGRAHA WAHYU AJI

Nrp. 4 59 16 9093

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2020

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Nugaraha Wahyu Aji
NRP : 459169093/K
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan
Judul : Pengaruh Pelayanan Jasa *Clearance* Kapal
terhadap *Delay* keberangkatan Kapal yang diageni
oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Jakarta, Juli 2020

Pembimbing I

Drs. Purnomo, M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19590612 198003 1 002

Pembimbing II

Laila Puspitasari A., M.Pd

Penata Muda Tk. I (III/b)

NIP. 19830801 200912 2 004

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Larsen Barasa, SE., M.MTr

Penata Tk. I (III/d)

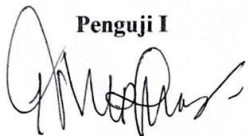
NIP. 19720415 199803 1 002

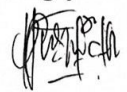
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Nugaraha Wahyu Aji
NRP : 459169093/K
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan
Judul : Pengaruh Pelayanan Jasa *Clearence* Kapal
terhadap *Delay* keberangkatan Kapal yang diageni
oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Penguji I

Dr. Bambang Sumali, M. Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19601105 198502 1 001

Penguji II

Laila Puspitasari A., M.Pd
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19830801 200912 2 004

Penguji III

Drs. Purnomo, M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19590612 198003 1 002

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK

Dr. Larsen Barasa, SE., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan atas kehadiran TUHAN Yang Maha Esa, yang telah memberikan Rahmat dan kasih-Nya serta diiringi doa orang tua, keluarga, dan sahabat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini disusun sebagai tugas akhir guna memenuhi persyaratan kurikulum pendidikan Diploma IV (D IV) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP). Untuk itu penulis membuat skripsi dengan judul:

“PENGARUH PELAYANAN JASA *CLEARENCE* KAPAL TERHADAP *DELAY* KEBERANGKATAN KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BERAU”

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, penyajian materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis.

Akan tetapi dalam penyusunan skripsi ini penulis mencoba merangkai skripsi ini dengan sebaik-baiknya didasarkan atas pengalaman yang diperoleh penulis selama menjalankan praktek kerja nyata di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau dan dipandu oleh materi-materi yang diperoleh selama melaksanakan pendidikan dari beberapa buku referensi yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dalam penulisan skripsi ini.

Untuk itu dengan segala kerendahan hati pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dari lubuk hati teruntuk pihak-pihak yang telah membantu dan membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini, antara lain :

1. Yth. Bapak Amiruddin, MM. Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Bapak Larsen Barasa, S.E., M.M.TR. Selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Yth. Bapak Agus Leonard Togatorop, M.SI. Selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan .
4. Yth. Bapak DRS, Purnomo, M.M. Selaku dosen pembimbing materi skripsi yang banyak memberikan waktu untuk membimbing, memberi masukan, serta pengarahan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

5. Yth. Ibu Laila Puspitasari A., M.Pd selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang banyak memberikan pengarahan, koreksi, dan inspirasi kepada penulis.
6. Kedua orang tua tercinta Bapak Syafi'ih dan Ibu Nani Suryanti yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, Serta kaka saya Silvi Violenty dan adik saya Naufal Humam yang senantiasa menjadi sosok yang selalu menjadi penghibur dan penyemangat dikalاه sedih.
7. Seluruh pelaksana Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus STIP.
8. Seluruh staff perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran terima kasih atas bantuannya dalam mencari buku – buku yang penulis butuhkan selama menyusun skripsi ini.
9. Seluruh staff PT. Bahari Eka Nusantara yang telah memberikan bimbingan moral dan pelajaran saat penulis menjalani praktek darat.
10. Seluruh penghuni G206, Ardy, Aditya, Gusnawa, Luqman, Jihad, Rofiq dan Reza, yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
11. Teman – teman Kelas KALK VIII A yang setia menemani, membantu dan menghibur.
12. Kepada seluruh taruna/i angkatan 59 yang selalu saya banggakan terimakasih atas pelajaran tentang kehidupan di dalam asrama
13. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu terima kasih atas informasinya dan bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

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

Jakarta, Juli 2020

Penulis

NUGRAHA WAHYU AJI
NRP. 459169093/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR BAGAN	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	5
C. Batasan Masalah	6
D. Rumusan Masalah	6
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	9
B. Kerangka Pemikiran.....	21
C. Hipotesis	22
 BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	23
B. Metode Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data.....	23
C. Subjek Penelitian.....	25
D. Teknik Analisis Data.....	25
 BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data.....	29
B. Analisis Data.....	46
C. Pemecahan Masalah	53

BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	
A.	Kesimpulan	56
B.	Saran	57
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Grafik Jumlah Kapal	36
Gambar 4.2 Garis Perpotongan Titik Koordinat.....	51
Gambar 4.3 Kurva Distribusi Normal	52

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Waktu Laporan Perusahaan.....	3
Tabel 1.2 Daftar Alat Keselamatan Perusahaan.....	4
Tabel 1.3 Waktu Pelayanan Jasa <i>Clearance</i> Kapal.....	4
Tabel 1.4 Waktu <i>Delay</i> Keberangkatan Kapal	5
Tabel 3.1 Hubungan Interval Koefisien Korelasi	27
Tabel 4.1 Jumlah Karyawan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau	32
Tabel 4.2 Jumlah Kunjungan Kapal Periode Agustus 2018 - Agustus 2019.....	32
Tabel 4.3 Total Jumlah Kapal yang menggunakan jasa keagenan	35
Tabel 4.4 Jumlah waktu pelayanan jasa <i>clearence in</i> dan <i>clearance out</i> kapal...	37
Tabel 4.5 Total waktu pelayanan jasa <i>clearence</i> kapal	40
Tabel 4.6 Jumlah <i>Delay</i> keberangkatan kapal	41
Tabel 4.7 Total <i>Delay</i> keberangkatan kapal	45
Tabel 4.8 Analisis Variabel X dan Y.....	47

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2.1 Kerangka Pemikiran	22

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	SIUPAL
Lampiran 2	NPWP Perusahaan
Lampiran 3	Surat Izin Tempat Usaha
Lampiran 4	Tanda Daftar Perusahaan
Lampiran 5	Surat Keanggotaan INSA
Lampiran 6	Laporan kapal bulan Agustus 2018 – Agustus 2019
Lampiran 7	Waktu pelayanan <i>clearance</i> bulan Agustus 2018 – Agustus 2019
Lampiran 8	Waktu <i>delay</i> keberangkatan kapal bulan Agustus 2018 – Agustus 2019
Lampiran 9	<i>Ship Particular</i>
Lampiran 10	RKSP
Lampiran 11	RKSP Bea Cukai
Lampiran 12	Pemberitahuan Kedatangan Kapal
Lampiran 13	<i>Inward Manifest</i>
Lampiran 14	<i>Handover Document</i>
Lampiran 15	PKKA
Lampiran 16	Disposisi
Lampiran 17	Surat Permohonan Penerbitan SPB
Lampiran 18	Memorandum
Lampiran 19	Persetujuan Bongkar/Muat di Pelabuhan
Lampiran 20	<i>Master Sailing Declaration</i>
Lampiran 21	<i>Shipping Instruction</i>
Lampiran 22	<i>Final Draft Survey</i>
Lampiran 23	<i>Final Stowage Plan</i>
Lampiran 24	<i>Bill of Lading</i>
Lampiran 25	<i>Cargo Manifest</i>
Lampiran 26	<i>Mate's Receipt</i>
Lampiran 27	<i>Outward Manifest</i>
Lampiran 28	Nota Uang Rambu
Lampiran 29	Surat Persetujuan Berlayar

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perkembangan dunia perdagangan yang saat ini semakin maju dan meningkat berpengaruh pesat terhadap luasnya jaringan perdagangan antar Negara, termasuk hubungan antara produsen dengan konsumen satu negara dengan negara lainnya terutama kegiatan distribusi atau kegiatan niaga yang mencakup dalam pengangkutan barang dari tempat produksi sampai ke tempat penjualan atau pengguna jasa. Dalam proses kegiatan distribusi barang, penentuan jenis angkutan merupakan hal yang sangat penting dan menentukan, karena sangat erat kaitannya dengan pemilihan moda angkutan dan juga biaya yang harus dikeluarkan secara efektif.

Untuk memperoleh efisiensi pengangkutan barang, perusahaan keagenan di tuntut kecepatan, kelancaran, keamanan, dan biaya yang murah. Pendistribusian barang dan jasa sebagian besar menggunakan angkutan laut, karena selain biaya yang relatif murah, pengiriman juga dapat dilakukan dengan kapasitas yang besar. Faktor ekonomis yang dikehendaki dalam angkutan laut harus dapat memenuhi beberapa persyaratan, yaitu kecepatan yang tinggi, daya muat yang besar, kemudahan dalam bongkar muat, dan biaya terkait dalam pungutan administrasi tersebut.

Clearance In adalah suatu kegiatan atau proses pemeriksaan dokumen kedatangan kapal baik dari dalam maupun luar negeri yang dilakukan di kantor Administrasi Pelabuhan, Syahbandar, Imigrasi, Karantina, dan Bea Cukai oleh agen.

Clearance Out adalah suatu kegiatan atau proses pemeriksaan dokumen keberangkatan kapal ke dalam maupun ke luar negeri yang dilakukan di kantor Administrasi Pelabuhan, Syahbandar, Imigrasi, Karantina, dan Bea Cukai untuk mendapatkan *Port Clearance* untuk ke pelabuhan tujuan selanjutnya.

Perusahaan pelayaran merupakan perusahaan yang memperoleh keuntungan atau pendapatan dari penjualan jasa angkutan laut, sehingga kualitas dari pelayanan jasa

yang diberikan kepada pelanggan harus selalu ditingkatkan demi menjaga kepuasan pelanggan. Berdasarkan uraian diatas penulis menyimpulkan bahwa kualitas pelayanan jasa keagenan dalam hal ini *clearance in* dan *out* merupakan suatu evaluasi yang berbentuk suatu penilaian konsumen terhadap kualitas pelayanan.

Jasa *clearance in* dan *out* memberikan kontribusi signifikan terhadap jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau, karena jika kualitas pelayanan jasa *clearance in* dan *out* semakin cepat, maka kapal-kapal yang diageni tidak perlu menunggu di tempat berlabuh kapal dengan waktu yang lama. Dengan demikian pelanggan akan merasa puas yang pada akhirnya mengakibatkan semakin besar pengaruh terhadap jumlah kapal yang menggunakan jasa agen Pt. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Dokumen untuk proses *clearance in* dan *out* Sebelum kapal tiba di tempat berlabuh, agen menyiapkan dokumen-dokumen sebagai berikut RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut), PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal), PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing), Memorandum pemeriksaan dokumen dan sertifikat kapal, Ship Particulars dari owners / kapal, Crew List dari kapal, dan *Nil Cargo Manifest*.

Hubungan Keagenan Kapal dengan Bea Cukai Khusus untuk kapal-kapal yang datang dari atau berangkat keluar negeri, agen harus mengurus *Customs Clearance* ke Bea Cukai yang memang bertugas mengawasi lalu lintas barang export dan import yang berhubungan dengan beanya. Sebelum kapal tiba di tempat berlabuh agen harus menyerahkan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP), pada saat kedatangan kapal agen menyerahkan Inward manifest (*import manifest*), Provision List dan Data Personal Effects dari crew kapal. Pada keberangkatan kapal, agen juga harus mengurus Custom Clearance dengan menyerahkan export manifest (Entry Outward Manifest).

General agent merupakan perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan asing untuk melayani kapal - kapal milik perusahaan tersebut, selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Dalam melaksanakan tugas keagenan, *general agent* akan menunjuk *port agent* sebagai pelaksana yang mengageni kapal tersebut. Bila suatu pelabuhan tidak mempunyai cabang, *general agent* akan menunjuk cabang dari perusahaan pelayaran sebagai *sub agent*. Aspek dalam

pelaksanaan keagenan di bagi atas dua yaitu pelayanan terhadap operasional kapal dan pelayanan terhadap muatan yang akan di muat atau di bongkar dari/ke kapal.

Pada kegiatannya PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa keagenan kapal asing dimana perusahaan tersebut berperan sebagai *Port Agent* atau *Local Agent*.

Setiap perusahaan keagenan akan berusaha untuk membuat cara yang efisien terutama bagaimana memberikan pelayanan jasa *clearance in* dan *out* kapal dalam waktu yang cepat dan lancar, tanpa mengalami hambatan apapun, guna mencegah terjadinya keterlambatan kapal tiba pada pelabuhan berikutnya. Memberikan pelayanan keagenan kapal yang sebaik-baiknya merupakan bentuk persaingan para perusahaan pelayaran.

PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau memiliki potensi yang sangat besar untuk berkembang pesat dalam pelayanan jasa keagenan kapal. Peningkatan pelayanan jasa keagenan kapal oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau diharapkan dapat meningkatkan jumlah kapal *bulk carrier* yang diageninya. Selama ini dalam pelaksanaan pelayanan jasa keagenan oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau masih terdapat kendala yang menyebabkan pelayanan jasa yang diberikan belum optimal. Seperti jauhnya tempat berlabuh kapal sekitar 2 jam lamanya perjalanan menggunakan *speedboat*, rangkap jabatan yang membuat fokus karyawan terganggu karena hanya memiliki 1 karyawan di bagian opsional, terbatasnya fasilitas sarana yang di miliki PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau karena hanya memiliki 1 kendaraan operasional berupa sepeda motor, lambatnya pengiriman laporan kepada *principal* (*ship owner* dan *charterer*) saat kegiatan pemuatan diatas kapal melebihi waktu yang sudah di tentukan PT. Bahari Eka Nusantara itu sendiri yaitu pada pukul 07.00 dan pukul 15.00.

Tabel 1.1
Waktu Laporan Yang Di Tentukan Perusahaan

Pagi (Jam)	Sore (Jam)
7:00	15:00

Sumber PT. Bahari Eka Nusantara Cab. Berau

Tabel 1.2
Daftar Alat-Alat Keselamatan Kantor

<i>Description</i>	<i>Quantity</i>	<i>Condition</i>	
		<i>Poor</i>	<i>Good</i>
<i>Life Jacket</i>	5	5	2
<i>Safety Shoes</i>	2	2	1
<i>Helmet</i>	4	4	2

Sumber PT. Bahari Eka Nusantara Cab. Berau

Dari tabel di atas dapat dilihat kurangnya alat-alat keselamatan yang layak milik PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau. Untuk Pelayanan jasa *clearance* kapal masih lambat, seperti dalam proses penyelesaian dokumen-dokumen persyaratan untuk *clearance* yang mengakibatkan kurang optimalnya pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* yang dilakukan oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau. Dan *delay* keberangkatan kapal dimana kapal yang sudah selesai proses bongkar atau muat memiliki ETD (*Estimated Time Departure*) 5 jam setelah proses bongkar atau muat kapal itu selesai, namun ATD (*Actual Time Departure*) masih melebihi ETD yang telah di tentukan

Tabel 1.3
Waktu Pelayanan Jasa Clearance

<i>Clearance In</i> (Jam)	<i>Clearance Out</i> (Jam)	Total (Jam)
2 Jam	2 jam	4 Jam

Sumber PT. Bahari Eka Nusantara Cab. Berau

Jasa *clearance in* dan *out* memberikan kontribusi signifikan terhadap jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau, karena jika kualitas pelayanan jasa *clearance in* dan *out* semakin cepat, maka kapal-kapal yang diageni tidak perlu menunggu di tempat berlabuh dengan waktu yang lama dan kapalnya akan sesingkat mungkin berada di pelabuhan dan meninggalkan pelabuhan dengan keadaan sarat muatan sehingga tepat waktu sampai di pelabuhan selanjutnya. Dengan demikian pelanggan akan merasa puas yang pada akhirnya mengakibatkan semakin besar pengaruh terhadap jumlah kapal yang menggunakan jasa agen PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Tabel 1.4
Waktu *Delay* Keberangkatan Kapal

Nama Kapal	Jumlah Muatan	Waktu Selesai Pemuatan	ETD	ATD
MV. TOHMISAN MARU	74100 MT	09/09/2018 7:45	09/09/2018 12:45	09/09/2018 22:45
Total Waktu <i>Delay</i> Bulan Agustus 2018				

Sumber PT. Bahari Eka Nusantara Cab. Berau

Berdasarkan uraian diatas, permasalahan yang dibahas dalam tulisan ini berkaitan dengan waktu pelayanan *clearance* dan *delay* keberangkatan kapal. Maka dari itu penulis merencanakan judul untuk pembuatan skripsi ini adalah sebagai berikut :

“PENGARUH PELAYANAN JASA *CLEARANCE* KAPAL TERHADAP *DELAY* KEBERANGKATAN KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BERAU”

Penulis berharap dapat memberikan informasi yang diperlukan untuk meningkatkan pelayanan jasa *clearance* terhadap perusahaan PT. BAHARI EKA NUSANTARA Cabang Berau.

A. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas, penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada :

1. Jauhnya tempat berlabuh kapal dan kurangnya alat-alat keselamatan milik perusahaan.
2. Lamanya pelayanan jasa *clearance* yang dilakukan oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau menghabiskan waktu yang lama sehingga kapal berada lama di tempat berlabuh.
3. Lambatnya pengiriman laporan kepada *principal* saat kegiatan pemuatan diatas kapal.
4. Terbatasnya fasilitas Sarana yang dimiliki Perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.
5. Rangkap jabatan yang membuat fokus pegawai terganggu.
6. Waktu delay keberangkatan kapal usai pemuatan.

B. BATASAN MASALAH

Dalam melakukan penyusunan skripsi ini penulis melakukan pembatasan luasnya kajian karena terbatasnya waktu dan kesempatan. Dengan pembatasan ini maka fokus kajian yang diteliti oleh penulis, yaitu :

1. Lamanya Pelayanan jasa *clearance* yang di lakukan oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau menghabiskan waktu yang lama sehingga kapal berada lama di tempat berlabuh.
2. Total waktu *delay* keberangkatan kapal selama berlabuh.

C. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan dalam latar belakang sebelumnya penulis merumuskan permasalahan antara lain :

1. Apakah ada korelasi antara pelayanan jasa *clearance* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal?
2. Apakah ada pengaruh antara pelayanan jasa *clearance* kapal terhadap lamanya kapal berlabuh ?

D. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian

Adapun tujuan penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah:

- a. Untuk mengetahui dan menganalisa apakah ada hubungan antara pelayanan jasa *clearance* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisa apakah proses pelayanan jasa *clearance* kapal yang dilakukan oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau berpengaruh terhadap *delay* keberangkatan kapal.

2. Manfaat penelitian

a. Secara Teoritis

- 1) Untuk memotivasi pembaca khususnya penulis dalam memahami dan wawasan penulis terutama tentang menerapkan ilmu pengetahuan mengenai kegiatan keagenan kapal.
- 2) Untuk memberikan informasi kepada perusahaan kekurangan-kekurangan apa saja yang terjadi pada kegiatan operasional pelayanan kapal.

- 3) Untuk menambah ilmu pengetahuan bagi para taruna-taruni dan dapat memberikan pemahaman tentang pelayanan jasa *clearance* kapal.

b. Secara Praktis

- 1) Untuk memberikan informasi bagi setiap pembaca khususnya orang atau karyawan-karyawan yang ada di perusahaan PT Bahari Eka Nusantara, badan, lembaga maupun instansi pemerintah yang terkait di bidang keagenan kapal baik keagenan kapal di dalam negeri maupun keagenan kapal-kapal luar negeri.
- 2) Sebagai bahan pertimbangan untuk pengambilan keputusan dalam meningkatkan pelayanan jasa *clearance* kapal serta mampu memberikan kontribusi data maupun informasi yang faktual dalam melaksanakan dan mengembangkan ilmu pengetahuan secara umum.
- 3) Sebagai bahan atau acuan untuk dapat memahami dan menerapkan ilmu pengetahuan berkaitan dengan kegiatan keagenan kapal.

E. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Untuk memudahkan penulis dalam membahas dan mengkaji materi skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) bab yang diawali hal-hal bersifat umum, dan dengan penulisan yang disajikan pada bab-bab selanjutnya penulis membahas tentang hal-hal yang berkaitan langsung dengan judul dan disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan akan sangat memudahkan para pembaca memahaminya apa yang dijelaskan oleh penulis dalam skripsi ini.

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang latar belakang masalah penulisan skripsi, menguraikan mengenai alasan mengapa penulis memilih judul tersebut, tujuan dan kegunaan penelitian, perumusan masalah, pembatasan masalah dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu yang terdapat dalam pustaka ilmu pengetahuan pendukung lainnya serta menjelaskan teori - teori yang relevan dengan masalah yang diteliti, kerangka pemikiran yang memuat asumsi - asumsi yang timbul atau terbentuk setelah adanya dalil, hukum yang relevan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang waktu dan tempat penulis dalam mengamati dan melakukan penelitian melalui teknik pengumpulan data yang penulis pilih. Teknik tersebut dapat berupa dokumentasi, studi pustaka serta teknik analisis data yang penulis gunakan.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang data yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian, dengan pendiskripsian yang jelas serta dilanjutkan dengan analisis data dan alternatif pemecahan masalah dan penulis melakukan evaluasi untuk pemecahan masalah. Pada bagian akhir penulis mengungkapkan pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini penulis memberikan kesimpulan yang berisi tentang jawaban yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta saran - saran yang berguna untuk PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau. Penulis berharap dapat memberikan informasi yang diperlukan untuk meningkatkan pelayanan jasa *clearance* terhadap perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berikut ini akan diuraikan beberapa teori yang menjadi landasan dasar dari penulisan skripsi ini, yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dan diambil dari beberapa buku-buku, kutipan-kutipan, teori serta aturan-aturan kemaritiman baik nasional maupun internasional.

1. Pelayanan

Menurut Kotler (2008) pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun.

Menurut Moenir (2008) pelayanan adalah serangkaian kegiatan yang berlangsung secara rutin dan berkesinambungan meliputi seluruh kehidupan orang dalam masyarakat.

Selanjutnya Sinambela (2008) mengemukakan bahwa pelayanan adalah setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik. Hal ini menunjukkan bahwa pelayanan berkaitan dengan kepuasan batin dari penerima pelayanan.

Pengertian pelayanan menurut Zein (2009) adalah sebuah kata yang bagi penyedia jasa merupakan sesuatu yang harus dikerjakan dengan baik.

Sedangkan definisi pelayanan menurut Mahmoedin (2010) adalah suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksud untuk memecahkan permasalahan konsumen/pelanggan.

Berdasarkan pengertian - pengertian diatas maka dapat disimpulkan bahwa pelayanan merupakan suatu bentuk sistem, prosedur atau metode tertentu yang diberikan kepada orang lain, dalam hal ini, kebutuhan pelanggan tersebut dapat terpenuhi sesuai dengan harapan atau keinginan pelanggan dengan tingkat persepsi mereka.

2. *Clearance Kapal*

Pada dasarnya *Clearance* menurut D.A Lasse (2014:26) adalah pengurusan berbagai macam dokumen yang diperlukan kapal bagi kepentingan keselamatan kapal, barang yang diangkut, penumpang dan awaknya. *Clearance* dibagi menjadi beberapa instansi sesuai dengan kepentingan kapal, dalam hal ini kapal kontainer, kapal RORO, kapal penumpang atau kapal *general cargo* (Curah).

Clearance In adalah suatu kegiatan atau proses pemeriksaan dokumen kedatangan kapal baik dari dalam maupun luar negeri yang dilakukan di kantor Administrasi Pelabuhan, Syahbandar, Imigrasi, Karantina, dan Bea Cukai oleh agen. *Clearance Out* adalah suatu kegiatan atau proses pemeriksaan dokumen keberangkatan kapal ke dalam maupun ke luar negeri yang dilakukan di kantor Administrasi Pelabuhan, Syahbandar, Imigrasi, Karantina, dan Bea Cukai untuk mendapatkan *Port Clearance*.

Menurut D.A Lasse (2014:26) untuk kapal masuk (*Clearance in*) inisiatif berasal dari perusahaan pelayaran/agen yang menerima informasi dari kapal berupa *master cable* atau berita dari stasiun Radio Operasi Pantai agar perusahaan pelayaran/agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tupoksi masing-masing kepada (a). Operator Pelabuhan/Terminal untuk fasilitas kapal dan barang; (b) Instansi Bea Cukai, Imigrasi, dan Karantina (QIC), dan Kepanduan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda. Pelayanan untuk kapal keluar (*clearance out*) berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan *clearance* menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan keamanan dan keselamatan (*comply*), dan terhadap semua

kewajiban yang disyaratkan telah dinyatakan laik laut untuk berlayar, maka Syahbandar memberikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Menurut KM 82 Tahun 2014 Pasal 1 ayat 1 tentang *Port Clearance* Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar.

Definisi dari Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) itu sendiri adalah Dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya, meliputi :

- a. Bukti Pembayaran jasa kepelabuhanan
- b. Bukti Pembayaran Jasa Kenavigasian
- c. Bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan
- d. Persetujuan (*Clearance*) Bea dan Cukai.
- e. Persetujuan (*Clearance*) Imigrasi.
- f. Persetujuan (*Clearance*) Karantina.

Kesimpulan dari pengertian *clearance* kapal diatas ialah suatu kegiatan atau proses pemeriksaan beberapa dokumen dalam satu pelayanan kapal masuk dan keberangkatan kapal baik ke dalam maupun ke luar negeri yang dilakukan di beberapa Instansi di Pelabuhan untuk mendapatkan *Port Clearance*.

Sintesis dari teori-teori diatas, *clearance* kapal merupakan suatu kegiatan pemeriksaan dokumen kapal ketika kapal masuk atau keluar pelabuhan untuk mendapatkan persetujuan dari pihak instansi pelabuhan. Segala pengurusan dokumen *clearance* kapal dari kapal tiba hingga berangkat ditangani oleh perusahaan pelayaran yang menyediakan jasa keagenan kapal dan telah ditunjuk oleh pemilik kapal. Dengan demikian dimensi diantaranya :

- a. Dimensi pelayanan

Dengan indikator:

1. Pelayanan jasa keagenan
2. pelayanan sarana dan prasarana

b. Dimensi Dokumen

Dengan indikator:

1. Ketepatan waktu pengurusan
2. Memenuhi target kelengkapan dokumen

c. Dimensi Informasi

Dengan indikator:

1. Pencarian informasi

d. Dimensi Tarif

Dengan indikator:

1. Kesesuaian tarif

3. Kapal

a. Pengertian Kapal

Menurut Undang-undang no. 17 tahun 2008 mengenai Pelayaran, yang menyebutkan Kapal adalah “kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Sedangkan Suyono (2005 : 15) mendefinisikan secara lebih singkat, “ kapal yaitu kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut “.

b. Jenis-jenis Kapal Niaga

Kapal niaga terdiri dari beberapa jenis berikut.

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

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

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

- 2) *Bulk Cargo Carrier*, untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Bentuk muatan biasanya berbutir-butir (*grain cargo*), seperti beras, gandum, biji besi, batu bara, dan sebagainya. Biasanya ruang kapal tidak dibagi dalam geladak-geladak. Hal ini berbeda dengan *general cargo carrier* yang dibagi dalam geladak-geladak sehingga muatan tidak ditumpuk dalam *tier* (susunan) yang menyebabkan kerusakan ditumpukan paling bawah.
- 3) Kapal Tanker, untuk mengangkut muatan cair. Karena muatan cair bisa bebas bergerak ke belakang/depan, kiri/kanan yang membahayakan stabilitas kapal, maka ruangan kapal dibagi dalam beberapa *compartement* vertikal yang terdiri dari tangki-tangki dan sekat-sekat vertikal. Selain aman untuk stabilitas, kekuatan tekanan juga dipecah-pecah menjadi kecil sehingga memerlukan banyak pipa dan perlengkapan pompa.
Biasanya mesin dan bangunan kamar-kamar *bridge/wheelhouse* berada di belakang sehingga dapat mencegah melebarunya kebakaran dan ruangan muatan menjadi besar. Dari kapal-kapal tanker ada yang ukuran besar, misalnya VLCC (Very Large Crude Carrier) yang berukuran 160.000 – 300.000 DWT dan ada juga ULCC (Ultra Large Crude Carrier) yang berkapasitas lebih dari 300.000 DWT.
- 4) *Combination Carrier*, kombinasi kapal tanker dan *dry bulk*, dengan tujuan bila *return cargo* tidak ada maka bisa dimuati *dry bulk cargoes*, misalnya :
 - a) Kapal O/O (*Ore or Oil*)

- b) Kapal OBO (*Ore, Bulk or Oil*). Untuk memenuhi ketentuan IMO tentang pencegahan polusi maka kapal tanker harus mempunyai *double skin*.
- 5) *Offshore Supply Ship*, untuk mengangkut bahan/peralatan, makanan, dan lain-lain untuk anjungan. Pengeboran minyak di tengah laut, juga termasuk melaksanakan tugas penundaan, pemadam kebakaran, dan sebagai *sludge tank* (membuang minyak bekas/kotor).
- 6) *Special Design Ship*, kapal yang khusus dibangun untuk muatan tertentu, seperti daging, LNG, misalnya *refrigerated cargo carrier*, *liquified gas carrier*, dan sebagainya.
- 7) Kapal Container atau kapal *cellular container* untuk mengangkut muatan *general cargo* yang dimasukkan ke dalam container atau muatan-muatan yang perlu dibekukan dalam *reefer container*. *Container* yang dimuat bisa ukuran 20 feet (Teu = *Twenty Equivalent Unit*) dengan kapasitas ± 18 ton, atau ukuran 40 feet (Feu = *Fourty Equivalent Unit*) dengan kapasitas ± 27 ton muatan, bahkan sekarang sudah berkembang sampai ukuran 35, 45, 55 feet.

4. Keagenan Kapal Laut

a. Pengertian Keagenan

Menurut P. Suyono dalam bukunya *Shipping* (hal 223), keagenan adalah hubungan berkpekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan yang harus dipenuhi tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar,

dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agent, sub-agent atau agen, dan cabang agen.

Pengertian agen umum dan sub agen menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM. 74 Tahun 2016 Pasal 1, ayat 14 dan 15 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut:

- 1) Agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.
- 2) Sub agen adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang ditunjuk oleh agen umum.

Menurut UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 ayat (7) menjelaskan, Agen Umum adalah perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

Sedangkan menurut UU RI No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 11, ayat 4 dan 5 menjelaskan, perusahaan angkutan laut asing hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum.

Perusahaan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia.

Menurut pasal 29 ayat (2) UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa orang perseorangan Warga Negara Indonesia (WNI) atau badan usaha dapat melakukan kerja sama dengan perusahaan angkutan laut asing atau badan hukum asing atau Warga Negara Asing (WNA) dalam bentuk usaha patungan (*Joint Venture*) dengan membentuk perusahaan

angkutan laut yang memiliki kapal berbendera Indonesia paling sedikit 1 (satu) unit kapal dengan ukuran GT 5000 (lima ribu *Gross Tonnage*) dan diawaki oleh awak berkewarganegaraan Indonesia.

Pebentukan perusahaan angkutan laut merupakan bidang usaha yang terbuka dengan persyaratan bagi pihak asing. Hal ini karena ada batasan jumlah komposisi maksimal yang dapat diinvestasikan. Oleh karena itu, apabila pihak asing akan menanamkan modalnya dalam pendirian perusahaan angkutan laut, maka jumlah maksimum investasinya tunduk pada ketentuan Peraturan Presiden No. 36 Tahun 2010 tentang Daftar Bidang Usaha yang Tertutup dan Bidang Usaha yang Terbuka dengan persyaratan di Bidang Penanaman Modal.

a. Jenis-jenis Keagenan

Secara garis besar, dikenal 3 (tiga) jenis agen kapal yaitu sebagai berikut :

- 1) *General Agent* (agen umum) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran lain di Indonesia atau perusahaan pelayaran asing di luar negeri (selaku *principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principal* tersebut (kapal milik, kapal *charter* yang dioperasikan *principal*). Jadi perusahaan pelayaran dapat menunjuk agen dalam hal membutuhkan pelayanan kapalnya, tetapi juga dapat ditunjuk sebagai agen dalam hal dibutuhkan untuk melayani kapal perusahaan lain.
- 2) Sub-agen adalah perusahaan pelayaran yang oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan tertentu kapal-kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari *general agen*.
- 3) Cabang agen adalah cabang dari *general agent* di pelabuhan tertentu.

b. Tugas Keagenan Kapal :

1) Tugas Agen Umum

Secara garis besar, tugas agen umum ada dua jenis, yakni tugas pengurusan perizinan dan tugas koordinasi. Adapun tugas koordinasi meliputi :

a) Koordinasi Keuangan

Koordinasi keuangan merupakan tugas agen umum untuk mengumpulkan dan mencatat segala pengeluaran kapal selama di pelabuhan. Karena tagihan dari pelabuhan sering terlambat, maka sebagian *disbursement* bertugas menyelesaikan tagihan yang belum diselesaikan.

b) Penunjukan Sub-Agen

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, untuk pelaksanaan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu, agen umum tidak melakukan sendiri. Agen umum memerintahkan cabangnya atau perusahaan lainnya sebagai agennya.

c) Mengumpulkan biaya pengeluaran kapal

Bagian *disbursement* mengumpulkan segala tagihan selama kapal di pelabuhan dan sesudah pemberangkatannya. Tugas ini biasanya diawasi oleh bagian operasi dan keuangan (*finance*).

2) Tugas Sub-Agen atau Agen

Secara garis besar tugas sub-agen atau agen ada 2 (dua), yaitu pelayanan kapal (*ship's husbanding*), dan operasi keagenan (*caego operation*). Tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal, dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar muat, *stowage*, *lashing*, dan dokumen muatan.

3) Fungsi Unit Agen

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo dalam bukunya "Manajemen Perusahaan Pelayaran", unit keagenan memiliki fungsi sebagai berikut :

- a) Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijaksanaan perusahaan, baik terhadap pelayanan *liner service* maupun *tramper*.

- b) Memonitor pelaksanaan penanganan dan pelayanan keagenan, baik yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal.
- c) Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik operasional maupun yang menyangkut keuangan.
- d) Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya.
- e) Mengupayakan kegiatan keagenan sedemikian rupa sehingga dapat memberikan stimulant terhadap kegiatan-kegiatan pokok perusahaan.

5. *Delay Keberangkatan*

Delay adalah kondisi dimana terjadi keterlambatan dari jadwal yang semestinya. Hal ini terkait dengan hal waktu dan waktu merupakan salah satu faktor yang penting, baik keberangkatan maupun kedatangan. Perusahaan Pelayaran, yang bergerak di bidang jasa transportasi laut, mencoba untuk meminimalisir kejadian *delay* karena akan berdampak buruk pada kegiatan-kegiatan operasional yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran tersebut.

Menurut Ervianto (2005), mengungkapkan bahwa Keterlambatan adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Menurut Callahan (1992), keterlambatan (*delay*) adalah apabila suatu aktifitas mengalami penambahan waktu atau tidak diselenggarakan sesuai dengan rencana yang diharapkan. Keterlambatan keberangkatan kapal dapat diidentifikasi jelas melalui perencanaan.

a. Faktor-faktor penyebab keterlambatan

Dalam bagian ini akan diterangkan beberapa pendapat para ahli mengenai penyebab-penyebab keterlambatan. Menurut Levis dan Atherley dalam Langford (1996) penyebab-penyebab keterlambatan yaitu :

- 1). Excusable Non-Compensable, penyebab keterlambatan yang paling sering mempengaruhi waktu pelaksanaan pada keterlambatan tipe ini, adalah :
- 2). Act of God, seperti gangguan alam antara lain gempa bumi, tornado, letusan gunung api, banjir, kebakaran dan lain-lain.
 - a). Force majeure, termasuk di dalamnya adalah semua penyebab Act of God, kemudian perang, huru hara, demo, pemogokan karyawan dan lain-lain.
 - b). Cuaca, ketika cuaca menjadi tidak bersahabat dan melebihi kondisi normal maka hal ini menjadi sebuah faktor penyebab keterlambatan yang dapat dimaafkan (Excusing Day).

b. Tipe Keterlambatan

Menurut Donal S Barie (1984), keterlambatan dapat disebabkan oleh pihak-pihak yang berbeda, yaitu :

- 1). Pemilik atau wakilnya (*Delay caused by owner or his agent*). Bila pemilik atau wakilnya menyebabkan suatu keterlambatan, katakan misalnya kapal yang sudah selesai muat dan siap untuk berangkat ternyata mengalami masalah saat *customs clearance* oleh agen sehingga kapal mengalami kendala untuk berangkat.
- 2). Keterlambatan yang disebabkan oleh pihak ketiga yang diperkenankan (*Excusable thirdparty delay*). Sering terjadi keterlambatan yang disebabkan oleh kekuatan yang berbeda diluar jangkauan pengendalian pemilik atau wakilnya. Contoh yang umumnya tidak dipersoalkan lagi diantaranya adalah cuaca buruk, banjir, gempa bumi, gelombang besar dan hal-hal lain yang seringkali disebut sebagai “tindakan Tuhan Yang Maha Kuasa”.
- 3). Keterlambatan yang disebabkan oleh pihak kedua (*second caused delay*). Keterlambatan semacam ini umumnya tidak akan diberikan perpanjangan waktu atau kompensasi tambahan. Katakan misalnya kapal yang sudah melewati batas parkir / *laycan*, tidak akan mendapatkan kompensasi karena sudah ada perjanjian sebelumnya antara pihak *owner, charter, shipper* untuk batas waktu yang di tentukan. Sehingga jika keterlambatan di sebabkan oleh pihak

perusahaan keagenan akan berdampak buruk bagi perusahaan keagenan tersebut

c. Dampak Keterlambatan

Menurut Lewis dan Atherley (1996), keterlambatan akan berdampak pada perencanaan semula serta pada masalah keuangan. Keterlambatan dalam keberangkatan kapal dapat menimbulkan biaya-biaya seperti *demurrage* ataupun biaya lain yang menjadi tanggungan perusahaan. Sehingga akan mengurangi keuangan perusahaan pelayaran jika terjadi keterlambatan dalam keberangkatan kapal yang disebabkan oleh agen pada saat proses *clearance*.

Dari beberapa teori diatas, yang dimaksud dengan *delay* keberangkatan kapal pada penelitian ini adalah suatu kejadian atau kondisi dimana terjadi keterlambatan dari jadwal yang semestinya dan keterlambatan akan berdampak pada perencanaan semula serta pada masalah keuangan.. Dengan demikian dimensi diantaranya :

a. Dimensi Perencanaan

Dengan indikator:

1. Perencanaan keberangkatan kapal

b. Dimensi Penyebab Keterlambatan

Dengan indikator:

1. Faktor gangguan alam
2. Faktor Pemilik atau wakilnya
3. Faktor Cuaca

c. Dimensi Ketepatan Waktu

Dengan indikator:

1. Ketepatan waktu keberangkatan kapal

d. Dimensi Dampak Keterlambatan

Dengan indikator:

1. Keterlambatan berdampak pada perencanaan
2. keterlambatan berdampak pada masalah keuangan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Sugiyono (2014:128) mengatakan bahwa kerangka pemikiran merupakan model kenseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah penting.

Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai masalah ini. Kerangka pemikiran sendiri merupakan suatu konsepsi yang menyajikan hubungan antara variable yang akan diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai skripsi ini yaitu:

“PENGARUH PELAYANAN JASA *CLEARANCE* KAPAL TERHADAP *DELAY* KEBERANGKATAN KAPAL YANG DIAGENI OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BERAU”

Dalam kajian teori yang dibahas, kinerja pelayanan di perusahaan pelayaran dapat mempengaruhi jumlah kunjungan kapal yang diageni oleh perusahaan. Keinginan *principal* (*ship owner* dan *charterer*) yaitu bahwa kapalnya akan sesingkat mungkin berada di pelabuhan dan meninggalkan pelabuhan dengan keadaan sarat muatan. Dalam asumsi tersebut perusahaan harus meningkatkan pelayanan keagenan semaksimal mungkin agar kapal-kapal yang diageni tidak berada lama di tempat berlabuh.

Bagan 2.1
Kerangka Pemikiran



Keterangan :

Variabel X : Waktu *Clearance In* dan *Out*

Variabel Y : *Delay* Keberangkatan Kapal.

C. HIPOTESIS

Berdasarkan kerangka pemikiran di atas, maka penulis membuat hipotesis untuk topik yang disajikan. Dimana untuk memberikan jawaban sementara atau perkiraan pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

Ha. Terdapat hubungan antara pelayanan jasa *clearance* kapal terhadap *delay* keberangkatan kapal.

Ho. Tidak ada hubungan antara antara pelayanan jasa *clearance* kapal terhadap *delay* keberangkatan kapal.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat dimana penulis melakukan praktik darat di perusahaan tersebut yang ditujukan untuk persyaratan pemenuhan program D-IV yang ditempuh penulis terhitung dari tanggal 02 Agustus 2018 sampai dengan tanggal 20 Agustus 2019, serta berlanjut selama penulis menjalani semester VII dan semester VIII.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang digunakan penulis adalah PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau yang bergerak dalam usaha keagenan kapal, penulis melakukan penelitian tentang masalah peningkatan pelayanan jasa *clearence in* dan *clearence out* kapal yang diageni oleh perusahaan tempat penulis praktek, dengan data-data perusahaan sebagai berikut :

Nama Perusahaan	: PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau
Alamat	: Jalan Murjani 2 Gg Terampil No.78, RT 17 Kelurahan Karang Ambun, Kecamatan Tanjung Redeb, Berau, Kalimantan Timur 77311
Telepon	: (0554) 2022214
Fax	: (0554) 2022214
Email	: ber-portservices@benline.co.id

B. PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Pelayanan terhadap kapal-kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau masih belum memuaskan, karena belum optimalnya pelayanan

jasa *clearance in* dan *clearance out* yang sangat berpengaruh terhadap lamanya kapal beradadi tempat berlabuh. Dalam hal ini penulis membahas mengenai pengaruh pelayanan jasa *clearance* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau sehingga penulis menggunakan metode pendekatan deskriptif kuantitatif.

Dengan metode deskriptif kuantitatif ini penulis akan mencari solusi dari permasalahan yang ada yaitu pengaruh pelayanan jasa *clearance* kapal terhadap kapal-kapal asing yang menggunakan jasa agen PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisa sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas guna memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis melakukan penelitian menggunakan teknik pengumpulan data sekunder yang di dapat melalui :

a. Dokumentasi

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data dengan meneliti dokumen-dokumen yang sudah menjadi arsip perusahaan. Dokumentasi yang dianalisa antara lain data-data mengenai *vessel line up*, proses *clearance in* dan *clearance out* dan *delay* keberangkatan kapal yang terdapat di bagian operasional pada perusahaan keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

b. Studi Pustaka

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

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

C. SUBJEK PENELITIAN

Merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian.

Populasi

Populasi dalam suatu penelitian merupakan sekumpulan objek yang dapat dijadikan sumber penelitian yang dapat berbentuk benda, manusia ataupun peristiwa yang terjadi sebagai objek penelitian, Bugin (2000: 40). Populasi dari penelitian skripsi ini adalah jumlah dari kapal-kapal yang menggunakan jasa keagenan dan kegiatan pelayanan jasa keagenan kapal yang terdiri atas jumlah waktu *clearance in* dan *clearance out* serta jumlah waktu kegiatan bongkar muat dari PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau selama 13 (tigabelas) bulan.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Tujuan pengolahan data ini adalah untuk memperkirakan atau menghitung korelasi jumlah muatan dengan jumlah waktu kegiatan bongkar muat terhadap pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* yang dilakukan oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Dalam skripsi ini penulis mengemukakan 2 (dua) variabel, yaitu :

1. Variabel bebas (*Independent Variable*)

Merupakan variabel yang dalam pola hubungannya menjadi sebab perusahaan yang akan mempengaruhi secara positif ataupun negatif variabel terikat.

Yang menjadi variabel bebas adalah penelitian ini berupa :

$X = \text{Waktu Pelayanan Jasa Clearance}$

2. Variabel terikat (*Dependent Variable*)

Merupakan variabel yang dalam pola hubungannya dipengaruhi variabel bebas. Yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini berupa :

$Y = \text{Delay keberangkatan kapal}$

Penulis mengemukakan langkah teknik menganalisis data dengan mengidentifikasi pada dua variable yang saling berkaitan dengan satu sama lain. Analisis ini didasarkan pada kekuatan hubungan antara dua variabel yang dianalisa sehingga besarnya keterkaitan variabel tersebut dapat diketahui.

1. Analisis Koefisien Korelasi

Korelasi statistik adalah yang mengukur keserasian hubungan diantara dua variabel yang masing – masing diukur pada skala interval atau rasio, dengan asumsi bahwa masing – masing variabel itu terdistribusi menurut distribusi normal (Gulo, 2002 : 181).

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antar variabel bebas (independent variabel) yang dinyatakan dalam (x) dan variabel tidak bebas (dependent variabel) yang dinyatakan dalam (Y), ada pun persamaannya adalah :

$$r = \frac{n\sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{\sqrt{n\sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n\sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dimana :

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variable X dan Y

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

n = jumlah sampel

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya :

- Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel X dan variabel Y atau sangat lemah
- Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan negatif.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah :

Tabel 3.1

Hubungan Interval Koefisien Korelasi

INTERVAL KOEFISIEN	TINGKAT HUBUNGAN
0,00 - 0,19	Korelasi Sangat Rendah
0,20 - 0,39	Korelasi Rendah
0,40 - 0,59	Korelasi Cukup Kuat
0,60 - 0,79	Korelasi Kuat
0,80 – 1,00	Korelasi Sangat Kuat

2. Analisis Koefisien Penentu

Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel X terhadap naik turunnya variabel Y (dalam %). Rumus yang digunakan dalam koefisien penentu ialah :

$$K_p = r^2 \times 100\%$$

Keterangan :

K_p = Koefisien penentu

r = Koefisien korelasi

fungsi dari koefisien penentu adalah :

- Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier.

Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.

- Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%).

3. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi yang menyangkut sebuah variabel bebas dan variabel terikat yaitu sebagai berikut :

$$Y = a + bX$$

$$b = \frac{n \cdot [\sum XY] - [\sum X] \cdot [\sum Y]}{n \cdot (\sum X^2) - (\sum X)^2}$$

$$a = \frac{(\sum Y) - b.(\sum X)}{n}$$

dimana :

X = waktu pelayanan jasa *clearance*

Y = *Delay keberangkatan kapal*

a = merupakan titik potong sumbu y dengan garis regresi ($Y = a + b X$)

b = merupakan regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam Y
persatuan kenaikan X

n = jumlah bulan

4. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang penulis gunakan adalah uji hipotesis berbanding terbalik dan pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{tabel} untuk mengetahui nilai t_{hitung} digunakan rumus :

$$t_{hitung} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-(r)^2}}$$

Dengan keterangan :

- 1) H_a = hipotesis statistik atau hipotesis analisis, dimana ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y
- 2) H_o = hipotesis semula atau hipotesis o, dimana tidak ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan – permasalahan atau fakta – fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat (Prada). Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, dimana deskripsi tentang data – data terkait tersebut antara lain :

1. Gambaran umum perusahaan

PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau sebagai objek penelitian adalah sebuah perusahaan yang melakukan kegiatan pada bisnis pelayaran dan bergerak di bidang jasa transportasi laut khususnya bidang keagenan kapal. Perusahaan ini berdiri di Berau pada tahun 2008 sebagai kantor cabang dari PT. Bahari Eka Nusantara yang berkedudukan di Jakarta. PT Bahari Eka Nusantara Cabang Berau merupakan perusahaan jasa pelayaran yang memberikan pelayanan dalam hal pengangkutan barang khususnya muatan curah untuk lingkup pelayaran dalam maupun luar negeri yang bertindak selaku agen lokal yang menangani kegiatan jasa keagenan pada kapal di Berau.

2. Struktur Organisasi PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Pada perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau, terdapat struktur jabatan yang terdiri dari :

a. Kepala Cabang

- 1) Merencanakan penyediaan dan pelaksanaan perusahaan jasa labuh kapal.
- 2) Merencanakan penyediaan dan melaksanakan perusahaan jasa pandu, tunda, kepil serta selalu berkoordinasi dengan pihak jasa kepanduan.
- 3) Memantau pelaksanaan pengolahan keuangan dan perbendaharaan cabang perusahaan.

- 4) Melaksanakan pengumpulan data operasional bulanan untuk kegiatan laporan ke kantor pusat di Jakarta.
- 5) Melaksanakan penyiapan dan penyusunan rencana anggaran biaya operasional kapal dan laporan realisasi ke kantor pusat di Jakarta.
- 6) Membuat laporan kegiatan-kegiatan perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.
- 7) Melakukan koordinasi instansi dan sinkronisasi baik dalam lingkungan cabang perusahaan maupun dalam hubungan antar instansi untuk kesatuan gerak yang sesuai dengan tugas pokok.

Kepala cabang bertanggung jawab kepada *General Agent* PT. Bahari Eka Nusantara yang berkedudukan di Jakarta dan bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas :

1. Bagian operasional cabang
2. Bagian keuangan

b. Bagian Operasional

- 1) Menyediakan perencanaan dan melaksanakan kegiatan operasional serta menjaga kelancaran dan keselamatan kapal yang diageni.
- 2) Menyiapkan dan menyediakan perlengkapan dokumen-dokumen yang dibutuhkan untuk kegiatan *clearence* kapal yang diageni.
- 3) Menyediakan data dan dokumentasi yang dibutuhkan dalam penanganan kapal yang diageni.
- 4) Merencanakan dan menyediakan perlengkapan dalam kegiatan bongkar muat barat.

c. Boarding Agent

- 1) Melakukan checking diatas kapal bersama petugas instansi terkait.
- 2) Tinggal diatas kapal selama proses bongkar atau muat barang.
- 3) Mengawasi kapal selama bongkar atau muat barang.
- 4) Membuat laporan pagi dan sore selama kapal melakukan aktivitas bongkar atau muat barang.
- 5) Membuat dokumen loading terkait bongkar atau muat kapal.

d. Bagian Keuangan

- 1) Merencanakan dan melaksanakan anggaran yang dibutuhkan untuk kegiatan perusahaan.
- 2) Melaksanakan administrasi dengan pihak instansi pelabuhan dan menyiapkan laporan keuangan.
- 3) Melaksanakan administrasi hutang piutang dan perbendaharaan cabang perusahaan.
- 4) Mengawasi pelaksanaan tugas dilingkungan bagian keuangan.
- 5) Melaksanakan koordinasi dan kegiatan pengendalian keuangan cabang perusahaan.
- 6) Menyiapkan dan melaksanakan penyusunan laporan keuangan ke kantor pusat di Jakarta.

3. Potensi Perusahaan Yang Dimiliki

Kepegawaian di PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau, disini penulis akan menjelaskan jumlah personil yang ada pada PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau yang berjumlah 4 orang yang masing-masing ditempatkan dibagian operasi usaha dan bagian keuangan, yaitu sebagai berikut :

a. Kedudukan masing-masing pegawai

- 1) Kepala Cabang : Mei Dwi Supriyatna
- 2) Bagian Operasional : Richie Purba
- 3) Boarding Agent : Ismangil Lutfi
- 4) Bagian Keuangan : Lidia Hotmauli

b. Tingkat pendidikan pegawai

- 1) Sarjana S1 : 3 Orang
- 2) Diploma 3 : 1 Orang

Tabel 4.1
Jumlah karyawan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Jabatan	Jumlah
1	Kepala Cabang	1
2	Staff Operational	1
3	Boarding Agent	1
4	Accounting	1
Total		4

4. Data jumlah kapal yang diageni

Berikut ini data mengenai jumlah kapal yang menggunakan jasa agen PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau periode bulan Agustus 2018 sampai dengan periode bulan Agustus 2019.

Tabel 4.2
Jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau periode Agustus 2018 sampai Agustus 2019

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. TOHMISAN MARU	Aug'18	22/08/2018 14:35	09/09/2018 14:00	COAL	74100 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. ROYAL KNIGHT	Sep'18	13/09/2018 11:00	30/09/2018 3:30	COAL	53308 MT
2.	MV. YI HUI	Sep'18	16/09/2018 23:45	21/09/2018 7:15	COAL	66105 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. ROSCO OLIVE	Oct'18	05/10/2018 4:00	08/10/2018 4:20	COAL	65700 MT
2.	MV. DL CARNATION	Oct'18	25/10/2018 23:30	08/10/2018 18:30	COAL	71500 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. YASA FALCON	Nov'18	01/11/2018 0:10	10/11/2018 9:20	COAL	73492 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. VOSKO SKY	Dec'18	08/12/2018 4:15	14/12/2018 3:30	COAL	51150 MT
2.	MV. SERENE SUSANNAH	Dec'18	13/12/2018 20:00	20/12/2018 9:00	COAL	48070 MT
3.	MV. VOSCO SUNRISE	Dec'18	21/12/2018 11:00	28/12/2018 6:10	COAL	56500 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. MARITIME SETOSHIO	Jan'19	04/01/2019 22:30	10/01/2019 19:00	COAL	55000 MT
2.	MV. PEKIN	Jan'19	14/01/2019 15:05	17/02/2019 11:00	COAL	33000 MT
3.	MV. IONIC	Jan'19	23/01/2019 12:01	04/02/2019 21:20	COAL	58200 MT
4.	MV. ERO L	Jan'19	27/01/2019 6:00	13/02/2019 14:00	COAL	46800 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. AP LIBERTAS	Feb'19	21/02/2019 20:30	24/02/2019 16:15	COAL	73380 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. PACIFIC ADVANCE	Mar'19	03/03/2019 22:06	07/03/2019 8:10	COAL	60500 MT
2.	MV. SHAO SHAN 1	Mar'19	16/03/2019 20:45	23/03/2019 3:00	COAL	67205 MT
3.	MV. PACIFIC TALENT	Mar'19	31/03/2019 6:00	12/04/2019 16:00	COAL	56160 MT
4.	MV. FLYING LOONG	Mar'19	31/03/2019 9:14	04/04/2019 4:40	COAL	73189 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. FRIEDA SELMER	Apr'19	30/04/2019 4:30	11/05/2019 19:00	COAL	54500 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. NASCO PEARL	May'19	05/05/2019 23:45	11/05/2019 2:00	COAL	55000 MT
2.	MV. OCEAN THYME	May'19	20/05/2019 14:15	25/05/2019 12:30	COAL	76242 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	-	June'19	-	-	-	-

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. ASPEN	July'19	14/07/2019 3:00	18/07/2019 7:15	COAL	44500 MT
2.	MV. UNION TRADER	July'19	23/07/2019 9:30	29/07/2019 11:00	COAL	56900 MT
3.	MV. EASTERN BUND	July'19	23/07/2019 18:40	27/07/2019 15:00	COAL	102130 MT
4.	MV. INCREDIBLE BLUE	July'19	26/07/2019 17:24	07/08/2019 0:00	COAL	55870 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

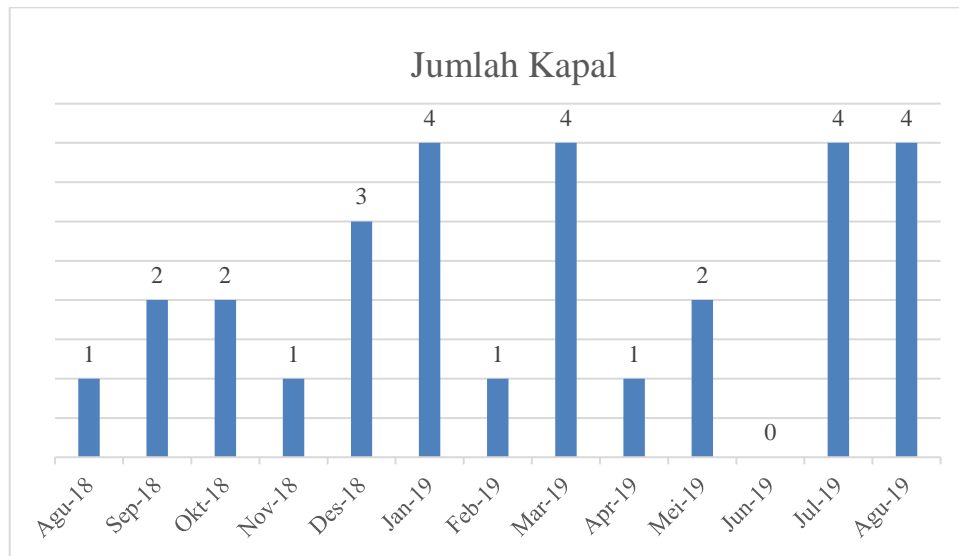
No	Vessel	Month	ETA	ETD	Cargo	Cargo Loaded
1.	MV. OLYMPIC PEGASUS	Aug'19	05/08/2019 14:40	08/08/2019 14:30	COAL	44900 MT
2.	MV. AMERICA GRAECA	Aug'19	10/08/2019 7:20	17/08/2019 1:30	COAL	49050 MT
3.	MV. PARNON	Aug'19	12/08/2019 13:00	17/08/2019 6:30	COAL	55000 MT
4.	MV. YA TAI 1	Aug'19	12/08/2019 12:25	16/08/2019 7:45	COAL	69200 MT

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Tabel 4.3
Jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara
Cabang Berau periode bulan periode Agustus 2018 sampai Agustus 2019

BULAN	JUMLAH KAPAL
Agustus 2018	1
September 2018	2
Oktober 2018	2
November 2018	1
Desember 2018	3
Januari 19	4
Februari 2019	1
Maret 2019	4
April 2019	1
Mei 2019	2
Juni 2019	0
Juli 2019	4
Agustus 2019	4
TOTAL	29

Gambar 4.1
Grafik jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara
Cabang Berau periode bulan Agustus 2018 sampai Agustus 2019



Sumber data hasil diolah

5. Data waktu pelayanan jasa *clearence in* dan *clearence out*

Berikut data mengenai waktu pelayanan jasa *clearence in* dan *out* kapal periode bulan Agustus 2018 sampai dengan priode bulan Agustus 2019 dihitung dalam satuan jam.

Tabel 4.4

Jumlah waktu pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau per kapal per bulan

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. TOHMISAN MARU	2 jam 30 menit	2 jam 30 menit	5 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Agustus 2018			5 jam

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. ROYAL KNIGHT	2 jam 30 menit	3 jam	5 jam 30 menit
MV. YI HUI	2 jam	2 jam	4 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Agustus 2018			9 jam 30 menit

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. ROSCO OLIVE	2 jam 45 menit	2 jam 15 menit	5 jam
MV. DL CARNATION	2 jam	2 jam 30 menit	4 jam 30 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Oktober 2018			9 jam 30 menit

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. YASA FALCON	2 jam	4 jam	6 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan November 2018			6 jam

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. VOSKO SKY	1 jam 45 menit	4 jam 45 menit	6 jam 30 menit
MV. SERENE SUSANNAH	1 jam 35 menit	4 jam 35 menit	6 jam
MV. VOSCO SUNRISE	1 jam	4 jam 30 menit	5 jam 30 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Desember 2018			18 jam

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. MARITIME SETOSHIO	2 jam	3 jam	5 jam
MV. PEKIN	2 jam 10 menit	3 jam	5 jam 10 menit
MV. IONIC	2 jam 50 menit	4 jam	5 jam 50 menit
MV. ERO L	2 jam	5 jam	7 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Januari 2019			23 jam

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. AP LIBERTAS	2 jam	2 jam 10 menit	4 jam 10 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Februari 2019			4 jam 10 menit

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. PACIFIC ADVANCE	1 jam 30 menit	2 jam 30 menit	3 jam 30 menit
MV. SHAO SHAN 1	1 jam 30 menit	2 jam 30 menit	4 jam
MV. PACIFIC TALENT	1 jam 30 menit	2 jam 10 menit	3 jam 40 menit
MV. FLYING LOONG	1 jam	1 jam 50 menit	2 jam 50 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Maret 2019			14 jam

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. FRIEDA SELMER	1 jam 15 menit	3 jam 30 menit	4 jam 45 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan April 2019			4 jam 45 menit

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. NASCO PEARL	2 jam	3 jam 30 menit	5 jam 30 menit
MV. OCEAN THYME	2 jam 30 menit	2 jam 30 menit	5 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Mei 2019			10 jam 30 menit

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
-	-	-	-
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Juni 2019			0 jam

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. ASPEN	1 jam 10 menit	3 jam	4 jam 10 menit
MV. UNION TRADER	2 jam 15 menit	2 jam 45 menit	5 jam
MV. EASTERN BUND	1 jam 10 menit	3 jam	4 jam 10 menit
MV. INCREDIBLE BLUE	2 jam 30 menit	4 jam	6 jam 30 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Juli 2019			19 jam 50 menit

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. OLYMPIC PEGASUS	1 jam 5 menit	2 jam	3 jam 5 menit
MV. AMERICA GRAECA	1 jam 10 menit	3 jam 35 menit	4 jam 45 menit
MV. PARNON	1 jam	2 jam	3 jam
MV. YA TAI 1	1 jam	2 jam	3 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Agustus 2019			13 jam 50 menit

Sumber data di peroleh dari bagian operasional perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Tabel 4.5

Total waktu pelayanan jasa *clearence* kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau periode bulan Agustus 2018 sampai dengan periode bulan Agustus 2019

BULAN	Total Waktu Clearence
Agustus 2018	5 jam
September 2018	9 jam 30 menit
Oktober 2018	9 jam 30 menit
November 2018	6 jam
Desember 2018	18 jam
Januari 19	23 jam
Februari 2019	4 jam 10 menit
Maret 2019	14 jam
April 2019	4 jam 45 menit
Mei 2019	10 jam 30 menit
Juni 2019	0 jam
Juli 2019	19 jam 50 menit
Agustus 2019	13 jam 50 menit
TOTAL	138 jam 5 menit

6. Data waktu *delay* keberangkatan kapal

Berikut data mengenai waktu delay keberangkatan kapal periode bulan Agustus 2018 sampai dengan priode bulan Agustus 2019 dihitung dalam satuan jam.

Tabel 4.6

Jumlah *Delay* keberangkatan kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu <i>Delay</i>
MV. TOHMISAN MARU	74100 MT	09/09/2018 12:45	09/09/2018 22:45	10 jam
Total Waktu <i>Delay</i> Bulan Agustus 2018				10 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu <i>Delay</i>
MV. ROYAL KNIGHT	53308 MT	30/09/2018 2:30	30/09/2018 16:30	14 jam
MV. YI HUI	66105 MT	21/09/2018 6:00	21/09/2018 16:00	10 jam
Total Waktu <i>Delay</i> Bulan September 2018				24 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu <i>Delay</i>
MV. ROSCO OLIVE	65700 MT	08/10/2018 4:20	09/10/2018 3:20	23 jam
MV. DL CARNATION	71500 MT	08/10/2018 18:15	08/10/2018 21:15	4 jam
Total Waktu <i>Delay</i> Bulan Oktober 2018				27 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu <i>Delay</i>
MV. YASA FALCON	73492 MT	10/11/2018 8:30	10/11/2018 22:30	14 jam
Total Waktu <i>Delay</i> Bulan November 2018				14 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. VOSKO SKY	51150 MT	14/12/2018 3:30	14/12/2018 20:45	17 jam 15 menit
MV. SERENE SUSANNAH	48070 MT	20/12/2018 9:00	21/12/2018 1:45	16 jam 45 menit
MV. VOSCO SUNRISE	56500 MT	28/12/2018 6:00	28/12/2018 15:00	9 jam
Total Waktu Delay Bulan Desember 2018				43 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. MARITIME SETOSHIO	55000 MT	10/01/2019 16:30	13/01/2019 1:30	56 jam
MV. PEKIN	33000 MT	17/02/2019 11:00	18/02/2019 0:20	13 jam 20 menit
MV. IONIC	58200 MT	04/02/2019 21:20	10/02/2019 3:00	149 jam 40 menit
MV. ERO L	46800 MT	13/02/2019 9:45	14/02/2019 2:45	17 jam
Total Waktu Delay Bulan Januari 2019				236 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. AP LIBERTAS	73380 MT	24/02/2019 14:15	25/02/2019 12:25	22 jam
Total Waktu Delay Bulan Februari 2019				22 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. PACIFIC ADVANCE	60500 MT	07/03/2019 7:00	07/03/2019 20:00	13 jam
MV. SHAO SHAN 1	67205 MT	23/03/2019 21:00	24/03/2019 7:00	30 jam
MV. PACIFIC TALENT	56160 MT	12/04/2019 16:00	13/04/2019 0:50	8 jam 50 menit
MV. FLYING LOONG	73189 MT	04/04/2019 4:40	04/04/2019 12:50	8 jam 10 menit
Total Waktu Delay Bulan Maret 2019				60 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. FRIEDA SELMER	54500 MT	11/05/2019 14:00	12/05/2019 5:00	14 jam
Total Waktu Delay Bulan April 2019				14 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. NASCO PEARL	55000 MT	11/05/2019 1:00	13/05/2019 22:40	67 jam 40 menit
MV. OCEAN THYME	76242 MT	25/05/2019 11:30	25/05/2019 13:50	2 jam 20 menit
Total Waktu Delay Bulan Mei 2019				70 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
-	-	-	-	-
Total Waktu Delay Bulan Juni 2019				0 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. ASPEN	44500 MT	18/07/2019 5:30	20/07/2019 2:00	43 jam 30 menit
MV. UNION TRADER	56900 MT	29/07/2019 10:00	30/07/2019 3:00	17 jam
MV. EASTERN BUND	102130 MT	27/07/2019 14:00	27/07/2019 23:00	9 jam
MV. INCREDIBLE BLUE	55870 MT	07/08/2019 1:00	07/08/2019 14:30	13 jam 30 menit
Total Waktu Delay Bulan Juli 2019				83 jam

Sumber data hasil diolah

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. OLYMPIC PEGASUS	44900 MT	08/08/2019 12:00	08/08/2019 19:30	7 jam 30 menit
MV. AMERICA GRAECA	49050 MT	17/08/2019 1:30	17/08/2019 3:30	2 jam
MV. PARNON	55000 MT	17/08/2019 4:10	17/08/2019 17:10	11 jam
MV. YA TAI 1	69200 MT	16/08/2019 7:00	16/08/2019 14:30	6 jam 30 menit
Total Waktu Delay Bulan Agustus 2019				27 jam

Sumber data hasil diolah

Tabel 4.7

Total *Delay* keberangkatan kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau periode bulan Agustus 2018 sampai dengan periode bulan Agustus 2019

BULAN	Total Waktu <i>Delay</i> (jam)
Agustus 2018	10 jam
September 2018	24 jam
Oktober 2018	27 jam
November 2018	14 jam
Desember 2018	43 jam
Januari 19	236 jam
Februari 2019	22 jam
Maret 2019	60 jam
April 2019	14 jam
Mei 2019	70 jam
Juni 2019	0 jam
Juli 2019	83 jam
Agustus 2019	27 jam
TOTAL	630 jam

B. ANALISIS DATA

Analisis data merupakan suatu hal yang harus dijabarkan oleh penulis. Karena tujuan pokok dari suatu penelitian adalah untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian. Dan untuk mencapai tujuan pokok tersebut, peneliti harus dapat melakukan proses pengolahan data dan menganalisa data tersebut. Analisis data merupakan salah satu langkah terpenting dalam sebuah penelitian, karena merupakan cara berpikir agar memperoleh temuan-temuan yang dihasilkan dari sebuah penelitian.

Dalam melakukan analisis dalam sebuah penelitian, peneliti perlu mengetahui terlebih dahulu mengenai teknik-teknik dan langkah-langkah dalam menganalisa data yang harus dilakukan agar proses analisa lebih terarah. Begitu pula dalam melakukan analisa data, peneliti memerlukan usaha yang sangat perlu di implementasikan yakni pemikiran para peneliti. Dalam skripsi ini penulis akan menganalisa pengaruh pelayanan jasa *clearance* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal yang menggunakan jasa keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Dalam analisis data, penulis akan menguraikan beberapa cara untuk dapat memastikan bahwa hal tersebut apakah dapat mempengaruhi lamanya waktu kapal menunggu di tempat berlabuh. Penulis akan menganalisa hal-hal yang diperkirakan dapat mempengaruhi lamanya waktu kapal menunggu di tempat berlabuh.

Oleh karena itu, untuk memudahkan penganalisaan masalah maka dibuat dua kelompok variabel yaitu variabel X dan variabel Y. Untuk memastikan apakah kedua variabel tersebut memiliki hubungan atau tidak, maka dapat diuji dengan analisis statistik sebagaimana tercantum dalam tabel dan perhitungan dibawah ini:

Tabel 4.8
Analisis waktu pelayanan jasa clearance dengan *delay* keberangkatan kapal
periode bulan Agustus 2018 sampai dengan Agustus 2019

NO	Waktu Pelayanan Jasa Clearance (X)	Delay keberangkatan kapal (Y)	X ²	Y ²	XY
1	5	10	25	100	50
2	9,5	24	90,25	576	228
3	9,5	27	90,25	729	256,5
4	6	14	36	196	84
5	18	43	324	1849	774
6	23	236	529	55696	5428
7	4,17	22	17,3889	484	91,74
8	14	60	196	3600	840
9	4,75	14	22,5625	196	66,5
10	10,5	70	110,25	4900	735
11	0	0	0	0	0
12	19,833	83	393,34789	6889	1646,139
13	13,833	27	191,35189	729	373,491
n = 13	ΣX = 138,086	ΣY = 630	ΣX² = 2025,401	ΣY² = 75944	ΣXY = 10573,37

Dalam analisis ini jumlah muatan adalah sebagai variabel bebas (*independent variable*) atau variabel X. Sedangkan waktu *delay* keberangkatan kapal adalah sebagai variabel tak bebas (*dependent variable*) atau variabel Y.

a. Analisis Koefisien Korelasi

Maksud dari analisis ini adalah untuk mengetahui kuat atau tidaknya korelasi antara dua variabel tersebut. Bila koefisien korelasi (r) positif, maka variabel X dan Y bersifat searah, yang berarti kenaikan atau penurunan nilai X akan terjadi juga pada nilai Y. Sebaliknya bila (r) negatif maka korelasi variabel X dan Y bergerak bertolak belakang.

Dari tabel tersebut diperoleh nilai-nilai yang akan digunakan dalam rumus koefisien korelasi sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 n &= 13 \\
 \Sigma X &= 138,086 \\
 \Sigma Y &= 630
 \end{aligned}$$

$$\sum X^2 = 2025,401$$

$$\sum Y^2 = 75944$$

$$\sum XY = 10573,37$$

Selanjutnya nilai-nilai tersebut dimasukkan kedalam rumus koefisien korelasi sebagai berikut:

$$r = \frac{n \cdot \sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{\sqrt{n \cdot \sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n \cdot \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

$$r = \frac{137453,81 - 86994,18}{\sqrt{13 \cdot 2025,401 - (138,086)^2} \cdot \sqrt{13 \cdot 75944 - (630)^2}}$$

$$r = \frac{50509,63}{\sqrt{26330,21 - 19067,74} \cdot \sqrt{987272 - 396900}}$$

$$r = \frac{50509,63}{(85,22) \cdot (768,35)}$$

$$r = 0,77$$

dari perhitungan korelasi (r) diatas diperoleh angka korelasi sebesar 0,77 hal tersebut berarti terdapat hubungan yang kuat antara pengaruh waktu pelayanan jasa *clearence* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau. Dengan hasil korelasi positif, maka pengaruh waktu pelayanan jasa *clearence* terikat terhadap *delay* keberangkatan kapal.

Jadi, apabila waktu pelayanan jasa *clearence* dapat dilaksanakan dengan waktu yang efisien, maka kapal-kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau tidak akan menunggu lama di tempat berlabuh. Namun sebaliknya, jika pelayanan jasa *clearence* menghabiskan waktu lebih dari yang ditetapkan, maka akan berpengaruh terhadap kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau menunggu di tempat berlabuh.

b. Analisis Koefisien Penentu

Digunakan untuk dapat mengetahui besarnya kontribusi faktor X terhadap perubahan variabel Y dapat diketahui dengan menggunakan koefisien korelasi determinan (r^2) yaitu :

$$\begin{aligned}
 KP &= r^2 \cdot 100\% \\
 &= (0,77)^2 \cdot 100\% \\
 &= 59 \%
 \end{aligned}$$

Artinya, pengaruh waktu pelayanan jasa *clearence* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal adalah sebesar 59%, sedangkan 41% adalah pengaruh faktor-faktor lain.

c. Analisis Regresi Linear Sederhana

Uji regresi digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh yang ditimbulkan oleh variabel X terhadap variabel Y. Dari analisis koefisien korelasi diperoleh nilai r positif yang cukup besar dengan hubungan terikat antara pengaruh waktu pelayanan jasa *clearence* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau, maka dilanjutkan dengan analisis regresi linear sederhana dengan variabel X dan Y sebagai berikut,

Keterangan :

X = waktu pelayanan jasa *clearence*

Y = *delay* keberangkatan kapal

a = titik potong sumbu Y dengan garis regresi yang menunjukkan harga Y bila X = 0

b = koefisien regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dan Y persatuan kenaikan X

$$Y = a + bX$$

Besarnya nilai a dan b dapat diketahui dengan menggunakan rumus dalam penyelesaian berikut :

$$\begin{aligned}
 b &= \frac{n \cdot (\sum XY) - (\sum X) \cdot (\sum Y)}{n \cdot (\sum X^2) - (\sum X)^2} \\
 &= \frac{13 (10573,37) - (138,086) \cdot (630)}{13 (2025,401) - (138,086)^2} \\
 &= \frac{137453,81 - 86944,18}{(26330,21) - 19067,74}
 \end{aligned}$$

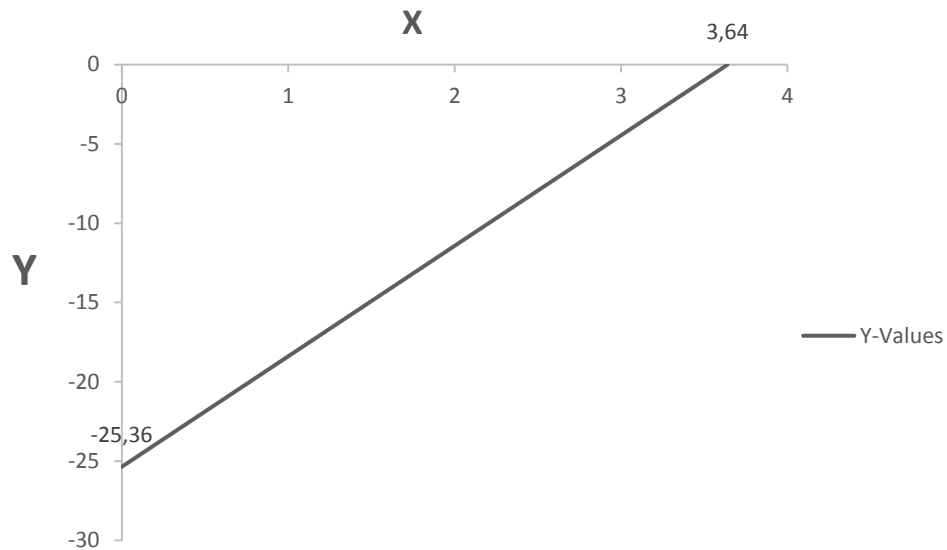
$$\begin{aligned}
&= \frac{50509,63}{7262,47} \\
&= 6,95 \\
a &= \frac{\sum Y - b \cdot (\sum X)}{n} \\
&= \frac{630 - 6,95 \cdot (138,086)}{13} \\
&= \frac{630 - 959,69}{13} \\
&= -25,36
\end{aligned}$$

Dengan ini, maka persamaan yang menggambarkan hubungan antara pengaruh waktu pelayanan jasa *clearence* (X) dengan *delay* keberangkatan kapal (Y) adalah

$$Y = -25,36 + 6,95X$$

Jika X = 0, maka	$Y = a + bx$ $Y = -25,36 + 6,95(0)$ $Y = -25,36$
Jika Y = 0, maka	$0 = -25,36 + 6,95X$ $X = \frac{-25,36}{-6,95}$ $X = 3,64$

Gambar 4.2
Garis Perpotongan Titik Koordinat
Variabel X dan Variabel Y



Dari grafik di atas juga dapat dibaca bahwa variabel X terletak di poin 3,64 dan variabel Y terletak di poin -25,36 dari grafik di atas titik pertemuan variabel X dan Y bersifat searah yang berarti apabila variabel X mengalami kenaikan maka variabel Y juga mengalami kenaikan, dan apabila variabel X mengalami penurunan maka variabel Y juga mengalami penurunan.

d. Uji Hipotesis

Dari perhitungan yang didapat mengenai koefisien korelasi dan juga penentu, maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui pengaruh waktu pelayanan jasa *clearence* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Keterangan uji hipotesis yang digunakan penulis adalah sebagai berikut :

1) Uji hipotesis untuk koefisien korelasi

Apabila tingkat kesalahan 5% atau dengan menggunakan alpha (α) 0,05 maka uji pendapat tersebut adalah :

$$t_o = t_{hitung}$$

$$t_{hitung} = \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

$$\begin{aligned}
&= \frac{0,77 \sqrt{13 - 2}}{\sqrt{1 - (0,77)^2}} \\
&= \frac{0,77 \times (3,31)}{\sqrt{1 - 0,59}} \\
&= 4,00254
\end{aligned}$$

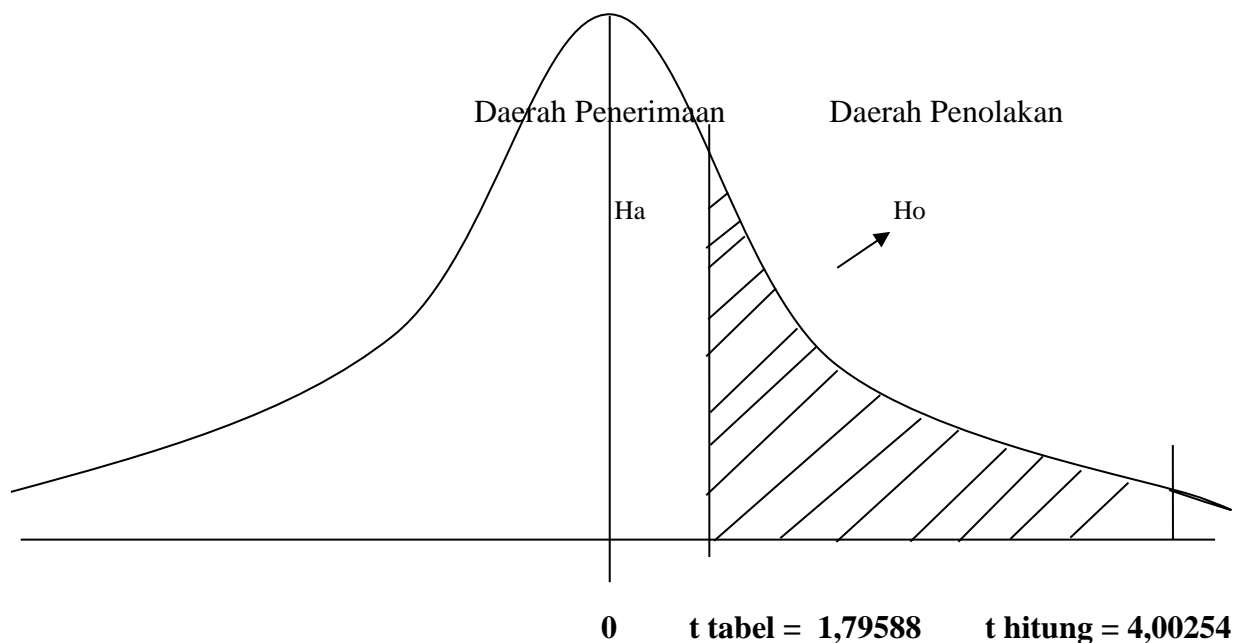
Hasil dari uji hipotesis diatas menyatakan :

$$t_{hitung} = 4,00254 > t_{tabel} = 1,79588$$

Dari hasil perhitungan diatas diperoleh hasil $t_{hitung} = 4,00254 > t_{tabel} = 1,79588$ dengan demikian maka H_0 ditolak sedangkan H_a diterima.

Hasil uji hipotesis menunjukkan adanya pengaruh antara waktu pelayanan jasa *clearence* kapal dengan delay keberangkatan kapal kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

Gambar 4.3
Kurva Distribusi Normal



C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dalam hal ini penulis akan menguraikan alternatif pemecahan masalah antara pengaruh waktu pelayanan jasa *clearance* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau adalah sebagai berikut :

Dikarenakan hasil perhitungan :

- a. Analisis korelasi yang menghasilkan nilai $r = 0,77$

Dari perhitungan korelasi (r) diatas diperoleh angka korelasi sebesar 0,77 hal tersebut berarti terdapat hubungan yang kuat antara pengaruh waktu pelayanan jasa *clearance* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal Dengan hasil korelasi positif, maka pengaruh jumlah muatan bersifat terikat terhadap waktu kegiatan bongkar muat.

- b. Analisis koefisien penentu menghasilkan nilai $r^2 = 59\%$

Artinya, pengaruh waktu pelayanan jasa *clearance* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal adalah sebesar 59%, sedangkan 41 % adalah pengaruh faktor lain yaitu :

1. Faktor Alam dan Jauhnya tempat kapal berlabuh

Faktor alam dan Jauhnya tempat kapal berlabuh merupakan faktor yang tidak dapat dihindari, Faktor ini dapat menyebabkan terhambatnya waktu kegiatan pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* karena dengan terjadinya hujan, angin kencang dan gelombang yang juga dapat mengakibatkan proses pengantaran dokumen keatas kapal memakan waktu lebih lama.

2. Jumlah tenaga kerja

Dengan jumlah tenaga kerja yang hanya memiliki 1 (satu) orang tenaga operasional dan 1 (satu) orang boarding agent, maka kegiatan pelayanan jasa pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* dapat terhambat dikarenakan tidak seimbangnya jumlah kapal yang datang dengan jumlah karyawan yang dimiliki.

3. Sarana yang dimiliki perusahaan

Perusahaan hanya memiliki 1 (satu) motor operasional, apabila motor tersebut dipakai oleh karyawan yang satu, maka karyawan yang lain terpaksa menggunakan kendaraan umum menuju instansi terkait untuk melaksanakan pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out*.

4. Dokumen pendukung dari *shipper*

Dokumen pendukung dari pihak *shipper* sangat di perlukan untuk proses *clearence in* dan *clearance out* kapal. Jika pihak *shipper* lama memberi dokumen terkait, maka pihak agen belum bisa melaksanakan proses *clearence in* dan *clearance out* kapal.

5. Lambatnya pelayanan yang diberikan oleh instansi terkait

Lambatnya pelayanan yang diberikan oleh instansi terkait juga dapat menghambat kegiatan pelayanan jasa *clearence in* dan *clearance out*. Dikarenakan, banyaknya pengguna jasa yang melakukan kegiatan pelayanan jasa tersebut.

Setiap alternatif juga harus ada pemecahan masalah dalam kaitannya dengan seberapa baik alternatif itu akan mencapai suatu hasil. Adapun pemecahan masalah dari faktor-faktor tersebut diusulkan sebagai berikut :

1. Faktor alam dan Jauhnya tempat kapal berlabuh

Dikarenakan faktor alam dan Jauhnya tempat kapal berlabuh tidak dapat dihindari, maka diharapkan pihak perusahaan dapat mempersiapkan segala sesuatu untuk memperlancar kegiatan pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* kapan pun.

2. Jumlah tenaga kerja

Dikarenakan jumlah tenaga kerja yang bekerja di perusahaan keagenan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau lebih sedikit dibandingkan dengan jumlah kapal yang datang setiap bulannya, maka diharapkan pihak perusahaan dapat merekrut karyawan baru untuk menunjang kegiatan pelayanan jasa.

3. Sarana yang dimiliki perusahaan

Dikarenakan perusahaan hanya memiliki 1 (satu) unit kendaraan operasional, maka diharapkan perusahaan dapat menambah sarana penunjang kegiatan operasional.

4. Dokumen pendukung dari *shipper*

Dikarenakan dokumen pendukung dari pihak *shipper* sangat penting untuk proses *clearance in* dan *clearance out*, maka diharapkan perusahaan lebih aktif menghubungi pihak *shipper* untuk meminta dokumen terkait.

5. Lambatnya pelayanan yang diberikan oleh instansi terkait

Dikarenakan banyak pengguna jasa, diharapkan pihak instansi dapat membuat sistem antrian dan pembagian tugas serta standar waktu pelayanan agar pelayanan jasa lebih teratur dan cepat.

Jadi, upaya tersebut diatas merupakan upaya yang digunakan untuk mempersingkat waktu pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau tidak menyebabkan kapal berada lama di tempat berlabuh.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Setelah dilakukan analisis dan pembahasan yang diuraikan oleh penulis mengenai hubungan antara pengaruh waktu pelayanan jasa *clearence* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau, adapun kesimpulan yang penulis berikan adalah sebagai berikut :

1. Dari perhitungan analisis koefisien korelasi (r) diperoleh angka korelasi sebesar 0,77 hal tersebut berarti terdapat hubungan yang kuat antara pengaruh waktu pelayanan jasa *clearence* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal. Jadi, apabila waktu pelayanan jasa *clearence* dapat dilaksanakan dengan waktu yang efisien, maka kapal-kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau tidak akan menunggu lama di tempat berlabuh.
2. Dari perhitungan analisis koefisien penentu (r^2) yaitu 59% Artinya, pengaruh waktu pelayanan jasa *clearence* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal adalah sebesar 59%, sedangkan 41% adalah pengaruh faktor-faktor lain.
3. Dari perhitungan analisis regresi linear sederhana bahwa hasil variabel X yaitu 3,64 dan variabel Y yaitu -25,36. Dari grafik pada bab sebelumnya titik pertemuan variabel X dan Y bersifat searah yang berarti apabila variabel X mengalami kenaikan maka variabel Y juga mengalami kenaikan, dan apabila variabel X mengalami penurunan maka variabel Y juga mengalami penurunan.
4. Uji hipotesis koefisien korelasi terhadap populasi yang telah di paparkan diperoleh hasil thitung = 4,00254 > ttabel = 1,79588 dengan demikian maka H_0 ditolak sedangkan H_a diterima, artinya adanya pengaruh antara waktu pelayanan jasa *clearence* kapal dengan *delay* keberangkatan kapal yang diageni oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan yang telah dikemukakan, maka dalam kesempatan ini penulis akan menyampaikan saran-saran untuk perusahaan PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Berau agar dapat mempercepat waktu pelayanan jasa *clearance in* dan *clearance out* terhadap kapal yang diageni oleh perusahaan tersebut. Adapun saran yang penulis berikan adalah sebagai berikut :

1. Perusahaan harusnya menerapkan target waktu dalam penyelesaian pelayanan jasa *clearance* dengan waktu yang ideal untuk setiap kapal.
2. Pihak agen harus selalu memberikan informasi kepada pihak kapal mengenai prosedur dalam memasuki tempat kapal berlabuh jangkar dan apa saja yang harus dipersiapkan untuk keperluan *clearance* di instansi-instansi terkait sehingga proses pelayanan jasa lebih cepat.
3. Pihak agen sebelum kapal datang harus mempersiapkan dokumen *clearance* secara lengkap sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan oleh instansi-instansi terkait sehingga pada saat kapal datang tidak lagi disibukan dengan permasalahan dokumen.
4. Pihak agen harus lebih aktif menghubungi pihak shipper untuk meminta dokumen pendukung, dikarenakan dokumen pendukung tersebut sangat penting untuk proses *clearance in* dan *clearance out*.
5. Perusahaan sebaiknya menambah jumlah tenaga kerja agar dapat memperlancar kegiatan pelayanan jasa yang diberikan oleh perusahaan dikarenakan jumlah kapal yang menggunakan jasa keagenan semakin meningkat.
6. Perusahaan sebaiknya menambah jumlah sarana penunjang kegiatan operasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, Zein. 2009. *Aplikasi Pemasaran dan Salesmanship*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Callahan, M.T., 1992. *Construction Project Scheduling*, McGraw-Hill, New York.
- Donald S. Barrie, Boyd C. Paulson, 1984. “ *Manajemen Konstruksi Profesional*”, terj. Sudinarto, Erlangga, Jakarta
- Gulo, *Metodologi Penelitian*. Jakarta GWI. 2002
- Kotler, Philip; Armstrong, Garry, 2008. *Prinsip-prinsip Pemasaran, Jilid 1*, Erlangga, Jakarta.
- Kosasih, Engkos dan Hananto Soewedo, 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KM 82 Tahun 2014 Pasal 1 ayat 1 tentang *Port Clearance*
- Lasse, D.A. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Levis and Atherley, 1996. *Delay construction*. Langford : Cahner Books Internasional
- Mahmoedin, 2010. *Melacak Kredit Bermasalah*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Moenir, 2008. *Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM. 74 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- Peraturan Presiden No. 36 Tahun 2010 tentang Daftar Bidang Usaha
- Suyono, R. P. *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut (Edisi keempat)*. Jakarta: PPM. 2007.
- Sinambela, Lijan Poltak. 2008. *Reformasi Pelayanan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- Wulfram I. Ervianto, 2005. *Manajemen Proyek Konstruksi*, Andi Offset, Yogyakarta.

LAMPIRAN 1



Pengukuhan SIUPAL PT. BAHARI EKA NUSANTARA dikarenakan SIUPAL Asli hilang/sting :

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)
 (Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 82, Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)

NOMOR : BXXXIV-195/AT.54

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 030/BEN/Nov/07 tanggal 15/11/2007 diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada :

Nama Perusahaan	: PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Alamat Kantor Perusahaan	: Gd. Wisma Budi Lt. 3 Ruang 304 HR. Rasuna Said Kav. C-6 Kel. Karet Kec. Setiabudi Jakarta Selatan 12920
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: YUSTINA UTAMI (Direktur)
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Taman Sari Pesona Bali Blok-8A/9 RT.003 RW.015 Kel. Pisangan Kec. Ciputat Timur - Tangerang
Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)	: 02.433.881.6-011.000

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan laut, keselamatan maritim dan lingkungan hidup.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi / Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampet melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk turas / calon penumpang yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berumur GT. 750 keatas.
8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : JAKARTA
 Pada tanggal : 31 MARET 2008

Penanggung Jawab



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
YUSTINA UTAMI
 (Direktur)



DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KEPERDA BATUBARA
 NIP. 120 087 763

LAMPIRAN 2



LAMPIRAN 3

	<p align="center">PEMERINTAH KABUPATEN BERAU BADAN PELAYANAN PERIJINAN TERPADU Jalan Dr. Marjani I Telp. (0554) 24355 / 24356 Tanjung Redeb Kabupaten Berau</p>
<hr/>	
<p align="center">SURAT IJIN TEMPAT USAHA / IJIN GANGGUAN NOMOR : 503 / BPPT / ITU / 571 / VI / 2011</p>	
Dasar :	a. Peraturan Daerah No.10 tahun 2002. b. Peraturan Daerah Kabupaten Berau Nomor 10 Tahun 2008. c. Peraturan Bupati Berau Nomor 33 Tahun 2009. d. Keputusan Bupati Berau Nomor 156 Tahun 2009.
<p align="center">MENGIJINKAN :</p>	
Kepada :	
Nama Pemilik / Kuasa Perusahaan :	JEKSEN TAMPUBOLON ✓
Bangsa :	Indonesia
Nama Perusahaan :	PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Jenis Usaha :	Agent Pelayaran (Kantor)
Luas Tempat Usaha :	9 m ²
Bertempat :	Jl.Durian III Perum.BI Blok C.11 No.5 Kel.Gn. Panjang Kec.Tanjung Redeb
Bertaku :	2 (Dua) Tahun
Yang Batas – Batasnya Sebagai Berikut :	
Sebelah Utara :	Berbatasan dengan Sdr. Khairun Nakhur
Sebelah Timur :	Berbatasan dengan Sdr. Drs. Johansyah Gafoor
Sebelah Selatan :	Berbatasan dengan Sdr. Ir. Suryadi Trihaslono
Sebelah Barat :	Berbatasan dengan Jalan Lingkungan
Ditetapkan di :	Tanjung Redeb
Pada Tanggal :	14 Juni 2011
a.n. BUPATI BERAU Kepala BPPT	
	
H. YUWANTO, SE, MM Pembina Utama Muda NIP. 19570529 198503 1 003	

LAMPIRAN 4

 REPUBLIK INDONESIA PEMERINTAH KABUPATEN BERAU BADAN PELAYANAN PERIJINAN TERPADU TANDA DAFTAR PERUSAHAAN PERSEROAN TERBATAS BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 3 TAHUN 1982 TENTANG WAJIB DAFTAR PERUSAHAAN			
NOMOR TDP 170416100425		BERLAKU S/D TGL 27 JUNI 2016	
AGENDA PENDAFTARAN NOMOR :		TANGGAL :	
NAMA PERUSAHAAN : PT. BAHARI EKA NUSANTARA			
STATUS : KANTOR CABANG			
ALAMAT : JL. DURIAN III PERUM BI BLOK C.11 NO. 5 KEL. GN PANJANG KECAMATAN TANJUNG REDEB KABUPATEN BERAU.			
NOMOR TELPON :		FAX :	
PENGURUS UTAMA / PENGURUS CABANG : JEKSON TAMPUBOLON			
KEHATAN USAHA POKOK : AGENT PELAYARAN KLUI : (61111)			
PENGESAHAN MENTERI HUKUM DAN HAM : NOMOR: C-01245 HT.01.01.THL2006 TANGGAL : 17 JANUARI 2006			
PERSETUJUAN MENTERI HUKUM DAN HAM ATAS AKTA PERUBAHAN ANGGARAN DASAR NOMOR: TANGGAL :			
PENERIMA LAPORAN PERUBAHAN ANGGARAN DASAR NOMOR :			
DITETAPKAN DI : TANJUNG REDEB PADA TANGGAL : 27 JUNI 2011 a.n. BUPATI BERAU KEPALA BPPT SEKRETARIS BPPT KAB. BERAU  Drs. ACHMAD ISHAK PEMRINA NIP. 19581215 199403 1 003			
Keterangan : - Lembar 2 : Syarat Pengumuman TIDNRI			

LAMPIRAN 5

	
<p>DEWAN PENGURUS CABANG BERAU ASOSIASI PENGUSAHA PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL INDONESIA INDONESIA NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION (INSA) Sekretariat : Jl. Mangga II no. 8E Tanjung Redeb, Berau, Kaltim – 77311 Telepon : 0554- 23393; Fax: 0554-23393, E-mail : insa.berau@gmail.com</p>	
<hr/>	
<u>DIBERIKAN KEPADA :</u>	
Nama Perusahaan	: PT. BAHARI EKA NUSANTARA Jl. Dr.Murjani 2 Gg.Terampil RT.17 No.78 Tanjung Redeb, Berau – Kalimantan Timur
Nomor SIUPAL/SIOPSUS	: BXXXIV-195/AT.54 31 April 2008
Penanggung Jawab	: CAPT. JEKSON TAMPUBOLON
 <u>KEANGGOTAAN :</u>	
DPP INSA JAKARTA	: 1480/INSA/IV/2008
DPC INSA BERAU	: 006/INSA/BERAU/I/2012
BERLAKU DARI	: 01 JANUARI 2020 S/D 31 DESEMBER 2020
 PERSATUAN PELAYARAN NASIONAL INDONESIA DPC INSA BERAU	
	
<u>DUL AJIS, SE</u> KETUA	

LAMPIRAN 6



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 0554- 2022214

BULAN : Agustus 2018

NO	NAMA KAPAL	DATA		BONGKAR TON/M3	JENIS BARANG	TGL	BERANGKAT KE PELABUHAN	MUAT TON/M3	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK	STATUS KAPAL (M/C/K/ *)
		TGL	DARI PELABUHAN								
1	MV. TOHMISAN MARU	22/08/2018	HONGKONG	-	-	09/09/2018	JEPANG	74,100 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

Keterangan ;
L : liner
T : Trampar
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan

Mengetahui

SYAHBANDAR

TANJUNG REDEB, 08 September 2018

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n. KAPAL

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
RUMAH SUTATNA
BRANCH HEAD



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 054- 2022214

BULAN : September 2018

NO	NAMA KAPAL	DATA NG		BONGKAR TON/M3	JENIS BARANG	TGL	BERANGKAT		MUAT TON/M3	JENIS BARANG	STATUS	STATUS KAPAL (M/C/N *)
		TGL	DARI PELABUHAN				TGL	KE PELABUHAN				
1	MV. ROYAL KNIGHT	13/09/2018	HONGKONG	-	-	10/09/2018	21/09/2018	JEPANG	53508 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
2	MV. YI HUI	16/09/2018	CHINA	-	-	-	-	CHINA	66105 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

Keterangan :
L : liner
T : Trampoer
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan

Mengetahui

SYAHBANDAR

TANJUNG REDEB, 10 Oktober 2018

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n KA. CAB


PT. BAHARI EKA NUSANTARA
DAMI SUPRINTEN
BRANCH HEAD



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 0554- 2022214

BULAN : Oktober 2018

NO	NAMA KAPAL	TGL	DATANG	BONGKAR	JENIS	BERANGKAT	MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
			DIARI PELABUHAN	TON/M3	BARANG	KE PELABUHAN	TON/M3	BARANG	TRAYEK	(IM/C/K) *)
1	MV. ROSCO OLIVE	05/10/2018	HONGKONG	-	-	CHINA	65,700 MT	BATU BARA	TRAN/PER	KEAGENAN
2	MV. DL CARNATION	25/10/2018	CHINA	-	-	INDIA	71,500 MT	BATU BARA	TRAN/PER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

Keterangan ;
L : liner
T : Trampoer
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan

Mengetahui

SYAHBANDAR

TANJUNG REDEB, 10 November 2018

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n KA. CAB

DANI SUPRIATNA

BRANCH/HEAD
PT BAHARI EKA NUSANTARA



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 0554- 2022214

BULAN : November 2018

NO	NAMA KAPAL	TGL	DATANG	BONGKAR	JENIS	BERANGKAT	MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
1	MV. YASA FALCON	01/11/2018	SINGAPORE		BARANG	KE PELABUHAN	75,492 MT	BATU BARA	TRAYEK	(IM/C/K) *
						INDIA			TRAM/PER	KEAGENAN

*). Coret yang tidak perlu

Keterangan ;
L : liner
T : Trampor
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan

Mengetahui

SYAHBANDAR

TANJUNG REDEB, 10 Desember 2018

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n KA. CAB


DANI SUPRIYATNA
BANGKALAN HEAD

PT BAHARI EKA NUSANTARA



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT.17 NO 78A
TELEPON : 0554-2022214

BULAN : Desember 2018

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR TON/MB	JENIS BARANG	TGL	BERANGKAT KE PELABUHAN	MUAT TON/MB	JENIS BARANG	STATUS	STATUS KAPAL (M/C/K) *)
		TGL	DARI PELABUHAN								
1	MV. VOSKO SKY	08/12/2018	PHILIPPINA	-	-	14/12/2018	CHINA	51150 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
2	MV. SERENE SUSANNAH	13/12/2018	CHINA	-	-	20/12/2018	CHINA	48070 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
3	MV. VOSCO SUNRISE	21/12/2018	VIETNAM	-	-	28/12/2018	THAILAND	56500 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

Keterangan ;
L : liner
T : Tramper
M : Millik
C : Charter
K : Keagenan

TANJUNG REDEB, 09 Januari 2019

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
B. N. K. A. B.

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
DWI SUPRIATNA
BRANCH HEAD



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANIUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 0554- 2022214

BULAN : Januari 2019

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BERANGKAT		MUAT ^{*)}	JENIS BARANG	STATUS	STATUS KAPAL (M/C/I/*)
		TGL	DARI PELABUHAN	TGL	KE PELABUHAN				
1	MV. MARITIME SETOSHIO	04/01/2019	PHILIPPINA	10/01/2019	INDIA	55000 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
2	MV. PEKIN	14/01/2019	MALAYSIA	17/02/2019	INDIA	33000 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
3	MV. IONIC	23/01/2019	PHILIPPINA	04/02/2019	CHINA	58200 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
4	MV. ERO L	27/01/2019	SINGAPURA	13/02/2019	THAILAND	46800 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

TANIUNG REDEB, 12 Februari 2019

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n KA. CAB


DWI SUPRIATNA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

Keterangan ;
L : liner
T : Tramper
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 0554-2022214

BULAN : Februari 2019

NO	NAMA KAPAL	TGL	DATANG	BONGKAR	JENIS	TGL	BERANGKAT	MUAT	JENIS	STATUS	STATUS KAPAL
1	MV. AP LIBERTAS	21/02/2019	CHINA	TON/M3	BARANG	24/02/2019	KE PELABUHAN CHINA	73380 MT	BATU BARA	TRAMPER	(M/C/K)* KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

keterangan ;
L : liner
T : Trampier
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan

Mengetahui


SYAHBANDAR

TANJUNG REDEB, 13 Maret 2019

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n KA. CAB


DWY SUPRIATNA

PT BAHARI EKA NUSANTARA



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 0554- 2022314

BULAN : Maret 2019

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BERANGKAT		MUAT TON/M3	JENIS BARANG	STATUS TRAMPER	STATUS KAPAL (M/C/K *)
		TGL	DARI PELABUHAN	TGL	KE PELABUHAN				
1	MV. PACIFIC ADVANCE	03/03/2019	THAILAND	07/03/2019	THAILAND	60500 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
2	MV. SHAO SHAN 1	16/03/2019	SINGAPURA	23/03/2019	INDIA	67205 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
3	MV. PACIFIC TALENT	31/03/2019	THAILAND	12/04/2019	THAILAND	56160 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
4	MV. FLYING LOONG	31/03/2019	SINGAPURA	04/04/2019	INDIA	73189 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

Keterangan :
L : liner
T : Trampoer
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan

TANJUNG REDEB, 12 April 2019

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n KA. CAB

PT BAHARI EKA NUSANTARA
BRANCH HEAD



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A

TELEPON : 0554- 2022214

BULAN : April 2019

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR TON/M3	JENIS BARANG	TGL	BERANGKAT		MUAT TON/M3	JENIS BARANG	STATUS	STATUS KAPAL (M/C/K) *
		TGL	DARI PELABUHAN				TGL	KE PELABUHAN			TRAJER	
1	MV. FRIEDA SELMER	30/04/2019	PHILIPPINA	-	-	11/05/2019	-	CHINA	54500 MT	BATU BARA	TRANIPER	KEAGENAN

*j) Coret yang tidak perlu

Keterangan :

L : liner

T : Transper

M : Milk

C : Charter

K : Keagenan

Mengetahui

SYAHBANDAR

TANJUNG REDEB, 10 Mei 2019

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

a.n KA, CAB

DWI SUPRIATNA

PT BAHARI EKA NUSANTARA



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNGPINANG

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A

TELEPON : 0554-2022214

BULAN : Mei 2019

NO	NAMA KAPAL	TGL	DATANG DARI PELABUHAN	BONGKAR TON/M3	JENIS BARANG	TGL	BERANGKAT KE PELABUHAN	MUAT TON/M3	JENIS BARANG	STATUS	STATUS KAPAL (M/C/K) *
1	MV. NASCO PEARL	05/05/2019	CHINA	-	-	11/05/2019	CHINA	55000 MT	BATU BARA	TRANSHIPPER	KEAGENAN
2	MV. OCEAN THYME	20/05/2019	CHINA	-	-	25/05/2019	INDIA	76242 MT	BATU BARA	TRANSHIPPER	KEAGENAN

* Coret yang tidak perlu

TANJUNGPINANG, 13 Juni 2019

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

dan KA. CAB

Mengetahui

Keterangan :

L : liner

T : Transper

M : Millik

C : Charter

K : Keagenan

DWI SUPRIATNA

SYAHBANDAR

PT BAHARI EKA NUSANTARA
BRANCH HEAD



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANIJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURJANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 0554- 2022214

BULAN : Juni 2019

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR TON/M3	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT TON/M3	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK	STATUS KAPAL (M/C/N) *)
		TGL	DARI PELABUHAN			TGL	KE PELABUHAN				
1	NIHL										

*) Coret yang tidak perlu

Keterangan ;
L : liner
T : Trampoer
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan

TANIJUNG REDEB, 09 Juli 2019

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n KA. CAB

PT BAHARI EKA NUSANTARA
DWI SUPRIATNA
BRANCH HEAD



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANIUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 0554- 202214

BUJAN : Juli 2019

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR TON/M3	JENIS BARANG	BERANGKAT KE PELABUHAN		MUAT TON/M3	JENIS BARANG	STATUS TRAYEK	STATUS KAPAL (M/C/K)*
		TGL	DARI PELABUHAN			TGL					
1	MV. ASPEN	14/07/2019	HONGKONG	-	-	18/07/2019	CHINA	60500 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
2	MV. UNION TRADER	23/07/2019	VIETNAM	-	-	29/07/2019	THAILAND	67205 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
3	MV. EASTERN BUND	23/07/2019	INDIA	-	-	27/07/2019	CHINA	56160 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
4	MV. INCREDIBLE BLUE	26/07/2019	HONGKONG	-	-	07/08/2019	INDIA	73189 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*) Coret yang tidak perlu

Keterangan ;
L : liner
T : Trampoer
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan

TANIUNG REDEB, 12 Agustus 2019

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n. CAJ

PT BAHARI EKA NUSANTARA
DWI SUPRIATNA
BRANCH HEAD



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

LAPORAN BULANAN KEGIATAN KUNJUNGAN KAPAL
DI PELABUHAN TANJUNG REDEB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
JALAN : MURIANI II GG TERAMPIL RT17 NO 78A
TELEPON : 0554- 2022214

BULAN : Agustus 2019

NO	NAMA KAPAL	DATANG		BONGKAR TON/M3	JENIS BARANG	BERANGKAT		MUAT TON/M3	JENIS BARANG	STATUS	STATUS LAPAL (M/C/I) *
		TGL	DARI PELABUHAN			TGL	KE PELABUHAN				
1	MV. OLYMPIC PEGASUS	05/08/2019	TZIWAN	-	-	08/08/2019	CHINA	44900 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
2	MV. AMERICA GRAECA	10/08/2019	CHINA	-	-	17/08/2019	CHINA	49050 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
3	MV. PARNON	12/08/2019	HONGKONG	-	-	17/08/2019	CHINA	55000 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN
4	MV. YA TAI 1	12/08/2019	CHINA	-	-	16/08/2019	INDIA	69200 MT	BATU BARA	TRAMPER	KEAGENAN

*] Coret yang tidak perlu

Keterangan ;
L : liner
T : Tramper
M : Milik
C : Charter
K : Keagenan

TANJUNG REDEB, 10 September 2019

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a.n KA. CAB

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
BRANCH HEAD

LAMPIRAN 7

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. TOHMISAN MARU	2 jam 30 menit	2 jam 30 menit	5 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Agustus 2018			5 jam

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. ROYAL KNIGHT	2 jam 30 menit	3 jam	5 jam 30 menit
MV. YI HUI	2 jam	2 jam	4 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Agustus 2018			9 jam 30 menit

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. ROSCO OLIVE	2 jam 45 menit	2 jam 15 menit	5 jam
MV. DL CARNATION	2 jam	2 jam 30 menit	4 jam 30 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Oktober 2018			9 jam 30 menit

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. YASA FALCON	2 jam	4 jam	6 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan November 2018			6 jam

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. VOSKO SKY	1 jam 45 menit	4 jam 45 menit	6 jam 30 menit
MV. SERENE SUSANNAH	1 jam 35 menit	4 jam 35 menit	6 jam
MV. VOSCO SUNRISE	1 jam	4 jam 30 menit	5 jam 30 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Desember 2018			18 jam

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. MARITIME SETOSHIO	2 jam	3 jam	5 jam
MV. PEKIN	2 jam 10 menit	3 jam	5 jam 10 menit
MV. IONIC	2 jam 50 menit	4 jam	5 jam 50 menit
MV. ERO L	2 jam	5 jam	7 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Januari 2019			23 jam

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. AP LIBERTAS	2 jam	2 jam 10 menit	4 jam 10 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Februari 2019			4 jam 10 menit

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. PACIFIC ADVANCE	1 jam 30 menit	2 jam 30 menit	3 jam 30 menit
MV. SHAO SHAN 1	1 jam 30 menit	2 jam 30 menit	4 jam
MV. PACIFIC TALENT	1 jam 30 menit	2 jam 10 menit	3 jam 40 menit
MV. FLYING LOONG	1 jam	1 jam 50 menit	2 jam 50 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Maret 2019			14 jam

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. FRIEDA SELMER	1 jam 15 menit	3 jam 30 menit	4 jam 45 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan April 2019			4 jam 45 menit

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. NASCO PEARL	2 jam	3 jam 30 menit	5 jam 30 menit
MV. OCEAN THYME	2 jam 30 menit	2 jam 30 menit	5 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Mei 2019			10 jam 30 menit

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
-	-	-	-
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Juni 2019			0 jam

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. ASPEN	1 jam 10 menit	3 jam	4 jam 10 menit
MV. UNION TRADER	2 jam 15 menit	2 jam 45 menit	5 jam
MV. EASTERN BUND	1 jam 10 menit	3 jam	4 jam 10 menit
MV. INCREDIBLE BLUE	2 jam 30 menit	4 jam	6 jam 30 menit
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Juli 2019			19 jam 50 menit

Nama Kapal	Waktu Clearance In (Jam)	Waktu Clearance Out (Jam)	Total Waktu Clearance
MV. OLYMPIC PEGASUS	1 jam 5 menit	2 jam	3 jam 5 menit
MV. AMERICA GRAECA	1 jam 10 menit	3 jam 35 menit	4 jam 45 menit
MV. PARNON	1 jam	2 jam	3 jam
MV. YA TAI 1	1 jam	2 jam	3 jam
Total waktu pelayanan clearance pada bulan Agustus 2019			13 jam 50 menit

LAMPIRAN 8

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. TOHMISAN MARU	74100 MT	09/09/2018 12:45	09/09/2018 22:45	10 jam
Total Waktu Delay Bulan Agustus 2018				10 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. ROYAL KNIGHT	53308 MT	30/09/2018 2:30	30/09/2018 16:30	14 jam
MV. YI HUI	66105 MT	21/09/2018 6:00	21/09/2018 16:00	10 jam
Total Waktu Delay Bulan September 2018				24 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. ROSCO OLIVE	65700 MT	08/10/2018 4:20	09/10/2018 3:20	23 jam
MV. DL CARNATION	71500 MT	08/10/2018 18:15	08/10/2018 21:15	4 jam
Total Waktu Delay Bulan Oktober 2018				27 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. YASA FALCON	73492 MT	10/11/2018 8:30	10/11/2018 22:30	14 jam
Total Waktu Delay Bulan November 2018				14 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. VOSKO SKY	51150 MT	14/12/2018 3:30	14/12/2018 20:45	17 jam 15 menit
MV. SERENE SUSANNAH	48070 MT	20/12/2018 9:00	21/12/2018 1:45	16 jam 45 menit
MV. VOSCO SUNRISE	56500 MT	28/12/2018 6:00	28/12/2018 15:00	9 jam
Total Waktu Delay Bulan Desember 2018				43 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. MARITIME SETOSHIO	55000 MT	10/01/2019 16:30	13/01/2019 1:30	56 jam
MV. PEKIN	33000 MT	17/02/2019 11:00	18/02/2019 0:20	13 jam 20 menit
MV. IONIC	58200 MT	04/02/2019 21:20	10/02/2019 3:00	149 jam 40 menit
MV. ERO L	46800 MT	13/02/2019 9:45	14/02/2019 2:45	17 jam
Total Waktu Delay Bulan Januari 2019				236 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. AP LIBERTAS	73380 MT	24/02/2019 14:15	25/02/2019 12:25	22 jam
Total Waktu Delay Bulan Februari 2019				22 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. PACIFIC ADVANCE	60500 MT	07/03/2019 7:00	07/03/2019 20:00	13 jam
MV. SHAO SHAN 1	67205 MT	23/03/2019 21:00	24/03/2019 7:00	30 jam
MV. PACIFIC TALENT	56160 MT	12/04/2019 16:00	13/04/2019 0:50	8 jam 50 menit
MV. FLYING LOONG	73189 MT	04/04/2019 4:40	04/04/2019 12:50	8 jam 10 menit
Total Waktu Delay Bulan Maret 2019				60 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. FRIEDA SELMER	54500 MT	11/05/2019 14:00	12/05/2019 5:00	14 jam
Total Waktu Delay Bulan April 2019				14 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. NASCO PEARL	55000 MT	11/05/2019 1:00	13/05/2019 22:40	67 jam 40 menit
MV. OCEAN THYME	76242 MT	25/05/2019 11:30	25/05/2019 13:50	2 jam 20 menit
Total Waktu Delay Bulan Mei 2019				70 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
-	-	-	-	-
Total Waktu Delay Bulan Juni 2019				0 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. ASPEN	44500 MT	18/07/2019 5:30	20/07/2019 2:00	43 jam 30 menit
MV. UNION TRADER	56900 MT	29/07/2019 10:00	30/07/2019 3:00	17 jam
MV. EASTERN BUND	102130 MT	27/07/2019 14:00	27/07/2019 23:00	9 jam
MV. INCREDIBLE BLUE	55870 MT	07/08/2019 1:00	07/08/2019 14:30	13 jam 30 menit
Total Waktu Delay Bulan Juli 2019				83 jam

Nama Kapal	Jumlah Muatan	ETD	ATD	Total Waktu Delay
MV. OLYMPIC PEGASUS	44900 MT	08/08/2019 12:00	08/08/2019 19:30	7 jam 30 menit
MV. AMERICA GRAECA	49050 MT	17/08/2019 1:30	17/08/2019 3:30	2 jam
MV. PARNON	55000 MT	17/08/2019 4:10	17/08/2019 17:10	11 jam
MV. YA TAI 1	69200 MT	16/08/2019 7:00	16/08/2019 14:30	6 jam 30 menit
Total Waktu Delay Bulan Agustus 2019				27 jam

LAMPIRAN 9

SHIP'S PARTICULARS										
Name:	M.V. ASPEN	Type of Vessel:	BULK CARRIER	Date Keel Laid:	06-Jun-06					
Port of Registry:	MAJURO	Call Sign:	V7QE9	Date Launched:	30-Aug-09					
Nationality:	MARSHALL ISLANDS	IMO Number:	9438028	Date Delivered:	09-Oct-09					
LOA:	189.99 m	Official Number:	6689	Summer Deadweight:	54286.60					
LBP:	182.00 m	MMSI Number:	538 006 689	GRT / NRT:	30669 / 19653					
Moulded Breadth:	32.26 m	Imm FBB Number:	+870 773 922 462	Suez Canal GRT / NRT:	31479.48 / 27988.23					
Moulded Depth:	17.5 m	INM C Number:	453 842 045	Panama Canal NRT:	25447.00					
Max Height:	45.307 m	Email:	aspen@super-hub.com	Light Ship:	10033.39					
TPC:	56.50	Radio Company:	GR 01	Fresh Water Allowance:	285 mm					
Place Built: JIANGSU EASTERN HEAVY INDUSTRY SHIPYARD CO. LTD, JINGJIANG, JIANGSU PROVINCE, P.R. CHINA										
Owner: ASPEN SHIPPING LP. Add: Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Is., Majuro, Marshall Islands										
Manager: V.SHIPS SHIP MGMT (INDIA) PVT. LTD - Add: Unit No. S005, D - Wing, Gr. Flr, Raheja Towers, #177, Anna Salai, Chennai 600 002										
Classification Society:	BUREAU VERITAS	Recognised Organisation for ISM / ISPS / MLC:			LLOYD'S REGISTER					
Class Notation: BV - I +HULL +MACH, Bulk Carrier BC-A (Holds 2.4 may be empty N) ESP, +VeriSTAR-HULL, +AUT-UMS, MON-SHAFT, INWATERSURVEY										
Name of P & I Club: THE LONDON P & I CLUB			Hull & Machinery Cover:		HUGH WOOD INC					
DISTANCES (in meters)										
Bow to Bridge:	163.90	Parallel Body Length (Ballast):	74.50	Dist: WL - Top of Coaming	#1	#3	#5			
Stern to Bridge:	26.09	Parallel Body Length (@ 9 m):	105.00	Full Load:	7.47	7.43	7.40			
Bow to Fwd of # 1:	16.70	Parallel Body Length (Loaded):	114.80	Normal Ballast:	15.61	14.52	13.43			
Fwd of # 1 to Aft of # 5:	143.10	Full Load: WL to Top of Mast:	32.71	Heavy Ballast:	12.50	12.06	11.63			
Stern to Aft of # 5:	30.19	Nor Ball: WL to Top of Mast:	38.75	Keel to top of Hatch coaming:	20.00	20.00	20.00			
Aft of # 5 to Accommod.:	4.10	Hvy Ball: WL to Top of Mast:	36.91							
LOAD LINE INFORMATION										
	Draft (m)	Freeboard (m)	Deadweight	Displacement	TPC	Ballast	HFO (90%)	DO (90%)	LO	FW
Winter:	12.337	5.183	52803.80	62837.20	56.3	14662.58	1824.48	86.53	95.81	383.92
Summer:	12.600	4.920	54286.60	64320.00	56.5	Ballast Hold:	No. 3 - Cap: 13,638.86 m3			
Summer FW:	12.855	4.635	54291.00	64324.40	56.7	BALLAST / DE-BALLAST RATE				
Tropical:	12.863	4.657	55774.40	65807.80	56.7	Ballasting Time:	12 hrs @ 1500 m ³ /hr			
Tropical FW:	13.148	4.372	55747.80	65781.20	56.9	De-Ballasting Time:	15 hrs @ 1000 m ³ /hr (with stripping)			
HOLDS / HATCHES										
Hold	Grain (m ²)	Bale (m ²)	Dimensions (LxBxH) (m)		Load Density	Flat Floor Measurements (LxB) (m)		Hatch Dimensions (LxB) (m)		Hoist Strength
No.1	10917.87	10813.57	27.88 x 29.86 x 16.22		25.0 t/m ²	27.80 x (F: 6.40/A: 23.45)		18.86 x 18.26 (m)		5.78 t/m ²
No.2	14368.18	14155.10	31.16 x 29.86 x 16.22		24.0 t/m ²	28.65 x 23.45		21.32 x 18.26 (m)		3.50 t/m ²
No.3	13638.86	13502.70	29.52 x 29.86 x 16.22		25.0 t/m ²	27.05 x 23.45		21.32 x 18.26 (m)		3.50 t/m ²
No.4	14368.18	14155.10	31.16 x 29.86 x 16.22		24.0 t/m ²	28.65 x 23.45		21.32 x 18.26 (m)		3.50 t/m ²
No.5	12584.13	12489.74	29.52 x 29.86 x 16.22		25.0 t/m ²	27.05 x (F: 23.45/A: 12.2)		21.32 x 18.26 (m)		3.50 t/m ²
Total:	65877.22	65116.21								
MACHINERY AND OTHER INFORMATION										
Main Engine:	YMD MAN B&W 6S50MC-C - Mk VII, MCR (100%): 9480 kW @ 127 rpm, NOR (85%): 8532 kW @ 122.5 RPM - 1 Set									
Spd / Cons:	Full: Ballast: 14.5 Kts @ 122 RPM / HFO: 33.5 MT/Day					Laden: 14.0 Kts @ 122 RPM / HFO: 33.5 MT/Day				
	Medium: Ballast: 14.0 Kts @ 115 RPM / HFO: 29.5 MT/Day					Laden: 13.5 Kts @ 122 RPM / HFO: 29.5 MT/Day				
	Eco: Ballast: 13.0 Kts @ 110 RPM / HFO: 27.5 MT/Day					Laden: 12.5 Kts @ 110 RPM / HFO: 27.5 MT/Day				
Aux. Engine:	ZIMD MAN B&W 5L23 / 30H, 600 kW @ 720 RPM - 3 Sets									
Consumption:	At Sea:	HFO: 2.5 MT/Day	In Port:	Idle:	HFO: 3.0 MT/Day	Working:	HFO: 4.50 MT/Day	LSGO: 0.20 MT/Day		
Propeller:	4 Blade, Solid Fixed Pitch, Dia: 5769.5 mm, Pitch: 4154.5 mm									
Steering Gear	Mfr: Rolls Royce, Electro-Hydraulic, Rotary Vane, HD85-3, 850 kN, Power: 45 kW - 2 sets									
Rudder:	Semi-Balanced, Max Angle 35°									
Electric Supply:	220V / 440 V, 60 Hz									
Aux. Boiler:	Mfr: Aalborg Industries Ltd. Type: Vertical Smoke / Water Tube Boiler, Cap: Exh Part - 1000 kg/Hr, Oil Part: 1500 kg/Hr									
FW Generator:	Mfr: Alfa Laval, Production Cap: 24 m ³ /day									
Hatch Covers:	Mfr: TTS Hua Hai Ship's Equipment Co. Ltd - Steel TTS Trans Folding Fore & Aft									
Cranes:	Mfr: TTS-LMG Marine Cranes GmbH / ELEC-HYD, SWL: 36 MT (Hook) / SWL: 28 MT (Grab), Max Outreach (C/L): 28 m / Max Outreach (Ship side): 11.87m									
Grabs:	Mfr: Guven, Type: Remote Radio Controlled, Cap: 13.5 m ³ (with all Spill Plates) / Cap: 6.5 m ³ (with all spill plates removed)									
Anchors:	Type: M - Spek, Wt: 8700 kgs, Chain dia 73 mm / Port: 10 shackles / Starboard: 10 Shackles									
Winches (F/A):	Mfr: Rolls Royce - Electro-Hydraulic - Windlass / Mooring Winches @ 9.0 m/min, 235 kN - F: 2 sets / A: 2 sets									

LAMPIRAN 10

No : /BEN-BRU/VII/2019
Hal: Pemberitahuan Rencana
Kedatangan Kapal

Tanjung Redeb, 12 Juli 2019

Kepada Yth,
Kepala Kantor KUPP
Di –
Tanjung Redeb, Berau

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan Kapal keagenan kami yang akan datang di wilayah Muara Pantai.
Adapun data – data kapal tersebut sebagai berikut :

Nama Kapal	: MV. ASPEN
Imo Number	: 9438028
Bendera	: MARSHALL ISLAND
GRT/DWT	: 30,669/54,286 MT
General Agent	: PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Rencana Tiba	: 14 JULI 2019/04:00 HRS
Rencana Berangkat	: SELESAI PEMUATAN
Pelabuhan Asal	: HONGKONG
Pelabuhan Tujuan	: JIANGYIN, CHINA
Kegiatan	: MUAT BATU BARA (44,500+/-)
Total crew	: 22 ORANG (11 INDIA / 11 PHILIPINA)
Shipper	: PT. BERAU COAL

Demikian pemberitahuan ini kami sampaikan, atas bantuan yang diberikan tak lupa kami sampaikan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a/n Ka.CAB

NUGRAHA
STAFF

LAMPIRAN 11

RKSP
Kantor Pabean : 100800/KPPBC TARAKAN
Kelompok : -
BC 1.0
No Pengajuan : 18092735325420190712000023
No BC 1.0 : 001353
No BC 1.1 : -
Tgl : 12-07-2019
Tgl : -
Tgl : -
J. BAHARI EKA NUSANTARA / 024338816011000
JL. MURJANI 2 GG. TERAMPIL NO. 78 RT. 17 KEL. KARANG
AMBUN

Nama Sarana Pengangkut : MV. ASPEN	Pelabuhan Asal - Transit	Hong Kong - Hong Kong	Jml. MBL/MAWB : 0	Bruto	-
No. Voy/Flight : 36	Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya : Berau - Jangyin		Jml. HBL/HAWB : 0	Volume	-
Bendera : MH / MARSHALL ISLANDS	Perkiraan Waktu Tiba/Brgkt : 14-07-2019 04:00:00/-		Jml. Peti Kemas : 0	GRT/LOA : 30669 / 189.99	
No. IMO/MMSI/Reg./Pol. : 9438028/538006689/-	Waktu Tiba/Bongkar/Muat : -/-		Jml. Kemasan	Draft D/B : 5 / 6	
No. Pos	Nama NPWP & Alamat Shipper	Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peti Kemas	Uraian Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Muat/Transit/Bongkar	
BL/AWB/Lain	Nama NPWP & Alamat Consignee				
Nomor & Tgl PEB	Nama NPWP & Alamat Notify Party				

N I H I L

Halaman: 1 dari 1

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

CAPT. JEKSON TAMPUBOLON

LAMPIRAN 12

No : /BEN-BRU/VII/2019
Hal: Pemberitahuan
Kedatangan Kapal

Tanjung Redeb, 12 Juli 2019

Kepada Yth,
Kepala Kantor KUPP
Di –
Tanjung Redeb, Berau

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan Kapal keagenan kami yang akan datang di wilayah Muara Pantai.
Adapun data – data kapal tersebut sebagai berikut :

Nama Kapal	: MV. ASPEN
Imo Number	: 9438028
Bendera	: MARSHALL ISLAND
GRT/DWT	: 30,669/54,286 MT
General Agent	: PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Rencana Tiba	: 14 JULI 2019/04:00 HRS
Rencana Berangkat	: SELESAI PEMUATAN
Pelabuhan Asal	: HONGKONG
Pelabuhan Tujuan	: JIANGYIN, CHINA
Kegiatan	: MUAT BATU BARA (44,500+/-)
Total crew	: 22 ORANG (11 INDIA / 11 PHILIPINA)
Shipper	: PT. BERAU COAL

Demikian pemberitahuan ini kami sampaikan, atas bantuan yang diberikan tak lupa kami sampaikan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
a/n Ka. CAB

NUGRAHA
STAFF

LAMPIRAN 13

INWARD MANIFEST
 Kantor Pabean : 100800/KPPBC TARAKAN
 Kelompok : -
 BC 1.1
 No Pengajuan : 18092735325420190712000023 Tgl : 12-07-2019 PT. BAHARI EKA NUSANTARA / 024338816011000
 No BC 1.0 : 001353 Tgl : 12-07-2019 J.L. MURJANI 2 GG. TERAMPIL NO. 78 RT. 17 KEL. KARANG
 No BC 1.1 : 001353 Tgl : 12-07-2019 AMBUN

Nama Sarana Pengangkut : MV. ASPEN	Pelabuhan Asal - Transit	Hong Kong - Hong Kong	Jml. MBL/MAWB : 0	Bruto	-
No. Voy/Flight : 36	Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya	Berau - Jangyin	Jml. HBL/HAWB : 0	Volume	-
Bendera : MH / MARSHALL ISLANDS	Perkiraan Waktu Tiba/Brgkt	14-07-2019 04:00:00/-	Jml. Peti Kemas : 0	GRT/LOA : 30669 / 189.99	
No IMO/MMSI/Reg./Pol. : 9438028/538006689/-	Waktu Tiba/Bongkar/Muat	14-07-2019 03:00:00/-14-07-2019 19:00:00	Jml. Kemasan	Draft D/B : 5 / 6	
No. Pos	Nama, NPWP, & Alamat Shipper	Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peti Kemas	Uraian Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Muat/Transit/Bongkar	
BL/AWB/Lain, Nomor & Tgl PEB	Nama, NPWP, & Alamat Notify Party				

N I H I L

Halaman: 1 dari 1

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

CAPT. JEKSON TAMPUBOLON

LAMPIRAN 14



Ph : +62 554 2022214

PT. BAHARI EKA NUSANTARA

TG.REDEB BERAU

E-mail : ber-portservices@benline.co.id

STATEMENT OF SHIP'S CERTIFICATES RECEIPT : MV. AMERICA GRAECA

Name of ship

No.	KIND OF CERTIFICATE	Remarks
1	Certificate of Nationality / Registry	1 Yes / No
2	International Tonnage Certificate	2 Yes / No
3	International Load Line Certificate	4 Yes / No
4	Cargo Ship Safety Construction Certificate	4 Yes / No
5	Cargo Ship Safety Equipment Certificate	3 Yes / No
6	Cargo Ship Safety Radio Certificate	3 Yes / No
7	International Oil Pollution Prevention Certificate	3 Yes / No
8	Classification Certificate (Hull & Machinery)	3 Yes / No
9	Minimum Safe Manning	1 Yes / No
10	Safety Management Certificate (SMC)	1 Yes / No
11	Document Of Compliance (DOC)	1 Yes / No
12	International Ship Security Certificate (ISSC)	3 Yes / No
13	Port State Control (PSC)	1 Yes / No
14	Continuously synopsis report Certificated	1 Yes / No
15	SSCEC / SSCE (Sanitation Certificated)	1 Yes / No
16	Ship Security Officer (SSO) - ONLY COPY	1 Yes / No
17	International Sewage certificated	2 Yes / No
18	International Air Pollution Prevention Certificate	3 Yes / No
19	Last Port Clearance	1 Yes / No
20	Indonesian Health Book	✓ Yes / No
21	Passport SEAMAN Book 20 / 20	✓ Yes / No
22	Medical chest certificated	1 Yes / No
23	Clc certificated	1 Yes / No
24	Anti fouling cert	3 Yes / No
25	life raft cert	✓ Yes / No
26	- Crew List	✓ 12 PCS
	- Crew's Effect Declaration	✓ 6 PCS
	- Ship's Store/Bonded/Provision	✓ 6 PCS
	- Passenger List	✓ 6 PCS
	- Narcotic / Drug List	✓ 6 PCS
	- Port of Call List	✓ 6 PCS
	- Ship's Particulars	✓ 6 PCS
	- Cargo Declaration / Manifest of Cargo	✓ 6 PCS
	- Pre-stowage Plan	✓ 6 PCS
	- Vaccination List	✓ 6 PCS
	- Maritime Declaration of Health	✓ 6 PCS
	- Ships Medicine Inventory	✓ 6 PCS
	- Other List / Nil list	✓ 6 PCS

Original

ONLY COPY

Arrival pilot station on Aug 10, 2019 at 07.20 hrs
 N.O.R Tendered on Aug 10, 2019 at 07.20 hrs
 POB on Aug 10, 2019 at 07.20 hrs
 Arrival Loading poin on Aug 10, 2019 at 08.15 hrs
 Dropped anch on Aug 10, 2019 at 08.15 hrs
 Pilot lift down on Aug 10, 2019 at 08.25 hrs
 Agen & P/A on Board on Aug 10, 2019 at 10.35 hrs
 Free Pratique on Aug 10, 2019 at 11.45 hrs
 P/A Lift Down on Aug 10, 2019 at 12.00 hrs

ANCHOR POSITION:

Lat : 02 00.6 N

Long : 118 08.5 E

Arrival condition :

Draft: Fwd: 05.0 Mtrs, AR: 7.3 Mtrs, Mean: 6.2 Mtrs

R.O.B: FO: 046.5 MT, DO: 10.7 MT, FW: 19.7 MT, BW: 1783.6 MT

Berau, August 10 2019

Received by Master on ship's departure

Received by Agent on ship's arrival



PT BAHARI EKA NUSANTARA

LAMPIRAN 15



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

Jl. Medan Merdeka Barat No. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813000, 3505006, 3813259, 3447017,
3542640
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3544482, 3455540
FAX: 3811700, 3045430, 3507575

Nomor : AL.203/2000/22293/20599/19
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)

Jakarta, 17 Juli 2019

Kepada
Direktur Utama
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Gd. Graha Paramita Lt. 12, Jl. Denpasar Raya
Blok D-2, Kav.8, Kel. Karet Kuningan, Kec.
Setiabudi

di
Jakarta Selatan - 12920

1. Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. 035/VIP/PERMIT/BEN/2019 tanggal 15 Juli 2019 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara agensi dengan data sebagai berikut :

a. Nama Kapal / Voyage	: MV ASPEN / .
b. Benders / IMO Number	: Marshall Islands / 9438028
c. Ukuran (DWT/GT/HP)	: 54286 / 30669 / 1
d. Owner/Principal	: NORVIC SHIPPING / MINMETALS LOGISTICS ZHEJIANG CO, LTD
e. Nomor dan Tanggal	: B XXXIV-195/AT.54 / 31 Maret 2008
f. Status	: Trampoer
g. Pelabuhan Singgah	: Muara Pantai (Checkpoint Samarinda)
h. Port Agent / Sub Agent	: BAHARI EKA NUSANTARA / BAHARI EKA NUSANTARA
i. ETA / ETD	: 14 Juli 2019 / 24 Juli 2019
j. Kegiatan	: -
k. B/M	: M: Coal In Bulk 44500 MTON
l. Pelabuhan Asal/Tujuan	: Hong Kong / Jilangyin
m. Crew List/Kebangsaan	: 22 Orang / INDIA, FILIPINA
n. Keterangan	: SHIPPER : PT. BERAU COAL (EKSPORTIR TERDAFTAR NOMOR : 03.ET-04.18.0088) BERLAKU SAMPAI 13 JUNI 2020
2. Sehubungan dengan butir 1 (satu), dengan ini diberitahukan bahwa rencana kedatangan / keberangkatan kapal asing yang diageni oleh perusahaan Saudara telah memenuhi persyaratan dan dicatat dalam daftar kapal keagenan di Ditjen Perhubungan Laut, dengan ketentuan sebagai berikut :
 - a. Mematuhi segala ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional.
 - b. Mengurus kepentingan kapal asing yang diageni dan bertanggung jawab atas biaya kapal selama berada di pelabuhan Indonesia.
 - c. Dilarang untuk mengangkut muatan dan / atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (Azas Cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan / atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Permenhub No. PM 10 Tahun 2014.
 - d. Mematuhi ketentuan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/14 Phb-2005 tanggal 28 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Peti Kemas dan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya.
 - e. Surat ini hanya berlaku sebagai Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri di wilayah perairan Republik Indonesia.
 - f. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut.
 - g. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap kapal-kapal asing yang menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang belum comply dengan ketentuan SOLAS 1974 Chapter XI-2 (ISPS Code 2002)
 - h. Melaporkan realisasi kegiatan kapal keagenan asing setiap 3 (tiga) bulan.
3. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

LAMPIRAN 16



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS II
TANJUNG REDEB**

Jalan Pangeran Antasari No. 27,
Tanjung Redeb - 77312, Berau,
Kalimantan Timur .

Nomor Telepon
Kantor : (0554) 21160

Nomor Faksimili : (0554) 21160
Nomor Telek : -
E- mail /website : kanpel.tgredeb@yahoo.co.id

LEMBAR DISPOSISI

Agenda No.

Tgl.

Surat Dari	PT. BAHARI EKA NUSANTARA	No.	035/BEN-BRU/VII/2019		
Dirujukan Kepada	KUPP TANJUNG REDEB KELAS II	Tgl.	19 JULI 2019		
Perihal	CLEREANCE OUT MV. ASPEN				
<input type="checkbox"/> SANGAT SEGERA <input type="checkbox"/> SEGERA <input type="checkbox"/> BIASA <input type="checkbox"/> RAHASIA					
Kepada Yth. <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Petugas Tata Usaha <input type="checkbox"/> Petugas Iala dan Pelayanan Jasa <input type="checkbox"/> Petugas Kesyahbandaran <input type="checkbox"/> Petugas Fasilitas Pelabuhan dan Keteruban </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Bendahara Pengeluaran <input type="checkbox"/> Bendahara Penerimaan <input type="checkbox"/> Bendahara Material <input type="checkbox"/> Sekretaris Khusus <input type="checkbox"/> Lain - lain </td> </tr> </table>				<input type="checkbox"/> Petugas Tata Usaha <input type="checkbox"/> Petugas Iala dan Pelayanan Jasa <input type="checkbox"/> Petugas Kesyahbandaran <input type="checkbox"/> Petugas Fasilitas Pelabuhan dan Keteruban	<input type="checkbox"/> Bendahara Pengeluaran <input type="checkbox"/> Bendahara Penerimaan <input type="checkbox"/> Bendahara Material <input type="checkbox"/> Sekretaris Khusus <input type="checkbox"/> Lain - lain
<input type="checkbox"/> Petugas Tata Usaha <input type="checkbox"/> Petugas Iala dan Pelayanan Jasa <input type="checkbox"/> Petugas Kesyahbandaran <input type="checkbox"/> Petugas Fasilitas Pelabuhan dan Keteruban	<input type="checkbox"/> Bendahara Pengeluaran <input type="checkbox"/> Bendahara Penerimaan <input type="checkbox"/> Bendahara Material <input type="checkbox"/> Sekretaris Khusus <input type="checkbox"/> Lain - lain				
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Untuk dilaksanakan sesuai petunjuk Kupp Tg Redeb <input type="checkbox"/> Untuk dilaksanakan sesuai Ketentuan yang berlaku <input type="checkbox"/> Siapkan Pemaparan <input type="checkbox"/> Harap konsultasi/menghadap Kupp Tg Redeb <input type="checkbox"/> Agar siapkan Laporan <input type="checkbox"/> Agar mewakili dan membuat laporan <input type="checkbox"/> Harap melengkapi data dan mengoreksi kembali <input type="checkbox"/> Agar disiapkan konsep/jawaban/saran </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Harap teliti, Evaluasi dan buat laporan saran kepada Kupp Tg Redeb <input type="checkbox"/> Lakukan kunjungan kerja ke lokasi <input type="checkbox"/> Harap koordinasi dengan unit kerja terkait <input type="checkbox"/> Dibahas antar Petugas <input type="checkbox"/> Agar diproses lebih lanjut <input type="checkbox"/> Harap dibantu penyelesaiannya <input type="checkbox"/> Untuk diketahui <input type="checkbox"/> Ditahkkan <input type="checkbox"/> File dan Dokumentasi (Biasa/Rahasia) </td> </tr> </table>				<input type="checkbox"/> Untuk dilaksanakan sesuai petunjuk Kupp Tg Redeb <input type="checkbox"/> Untuk dilaksanakan sesuai Ketentuan yang berlaku <input type="checkbox"/> Siapkan Pemaparan <input type="checkbox"/> Harap konsultasi/menghadap Kupp Tg Redeb <input type="checkbox"/> Agar siapkan Laporan <input type="checkbox"/> Agar mewakili dan membuat laporan <input type="checkbox"/> Harap melengkapi data dan mengoreksi kembali <input type="checkbox"/> Agar disiapkan konsep/jawaban/saran	<input type="checkbox"/> Harap teliti, Evaluasi dan buat laporan saran kepada Kupp Tg Redeb <input type="checkbox"/> Lakukan kunjungan kerja ke lokasi <input type="checkbox"/> Harap koordinasi dengan unit kerja terkait <input type="checkbox"/> Dibahas antar Petugas <input type="checkbox"/> Agar diproses lebih lanjut <input type="checkbox"/> Harap dibantu penyelesaiannya <input type="checkbox"/> Untuk diketahui <input type="checkbox"/> Ditahkkan <input type="checkbox"/> File dan Dokumentasi (Biasa/Rahasia)
<input type="checkbox"/> Untuk dilaksanakan sesuai petunjuk Kupp Tg Redeb <input type="checkbox"/> Untuk dilaksanakan sesuai Ketentuan yang berlaku <input type="checkbox"/> Siapkan Pemaparan <input type="checkbox"/> Harap konsultasi/menghadap Kupp Tg Redeb <input type="checkbox"/> Agar siapkan Laporan <input type="checkbox"/> Agar mewakili dan membuat laporan <input type="checkbox"/> Harap melengkapi data dan mengoreksi kembali <input type="checkbox"/> Agar disiapkan konsep/jawaban/saran	<input type="checkbox"/> Harap teliti, Evaluasi dan buat laporan saran kepada Kupp Tg Redeb <input type="checkbox"/> Lakukan kunjungan kerja ke lokasi <input type="checkbox"/> Harap koordinasi dengan unit kerja terkait <input type="checkbox"/> Dibahas antar Petugas <input type="checkbox"/> Agar diproses lebih lanjut <input type="checkbox"/> Harap dibantu penyelesaiannya <input type="checkbox"/> Untuk diketahui <input type="checkbox"/> Ditahkkan <input type="checkbox"/> File dan Dokumentasi (Biasa/Rahasia)				
<u>Catatan Disposisi</u>					

LAMPIRAN 17

No : 053/ BEN-BRU/VIII/2019
Hal : Permohonan Penerbitan
Persetujuan Berlayar

Tanjung Redeb, 07 Agustus 2019
Kepada Yth
Kepala Kantor Unit Penyelenggara
Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb
Di
Tempat

Dengan memperhatikan peraturan Menteri Perhubungan No 82 KM 33 Tahun 2010 tentang tata cara penerbitan surat persetujuan Berlayar (port clearance), maka dengan ini kami mengajukan permohonan di berikan surat persetujuan Berlayar terhadap kapal milik/keagenan kami

Nama kapal : MV. INCREDIBLE BLUE
Bendera : LIBERIA
Nama Nakhoda : CAPT. KENNETH R. AGUSTIN
GRT/NRT/ DWT : 33,036/19,270/57,001 MT
Imo Number : 9452658
Call Sign : A8ZX9
General Agent : PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Asal : HONG KONG
Rencana Berangkat : 07 AGUSTUS 2019/ 14:00 LT
Pelabuhan Tujuan : TUTICOREN, INDIA
Kegiatan : MUAT BATU BARA (55,870 MT)
Total Awak : 21 ORANG (20 FILIPINA/1 ETHIOPIA)
Shipper : PT. RANTAUPANJANG UTAMA BHAKTI
PBM : PT. MAJA PRIMA UTAMA
SSCEC : CHINA, 17-07-2019
P3K : BANJARMASIN, 05-07-2019 s/d 04-01-2019

Demikian disampaikan ,atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
A.n Kacab

DWI SUPRIYATNA
BRANCH HEAD

LAMPIRAN 18

DAFTAR PEMERIKSAAN KELENGKAPAN DAN VALIDITAS SURAT DAN DOKUMEN KAPAL DALAM RANGKA PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

Nama Kapal	: MV. ASPEN	Jumlah ABK	: 22
Bendera	: MARSHALL ISLANDS	Call Sign	: V7QJ9
Isi Kotor (GT)	: 30,669 MT	Tahun Pembuatan	: 2009
Nama Nakhoda	: CAPT. RAWAT DARSHAN SINGH	Jenis Kapal	: BULK CARRIER
IMO Number	: 9541849	Agen/Pemilik	: PT. BAHARI EKA NUSANTARA

SURAT DAN DOKUMEN KAPAL		DITERBITKAN OLEH	PADA TANGGAL	MASA BERLAKU
PEMERIKSAAN ADMINISTRATIF	Surat Ukur	QINGDAO	07 NOVEMBER 2015	08 OKTOBER 2019
	Surat Laut	MARSHALL ISLANDS	02 MARET 2017	PERMANENT
	Pas Tahunan			
	Pas Kecil			
	Sertifikat Keselamatan Konstruksi	ISTANBUL	01 NOVEMBER 2017	08 OKTOBER 2019
	Sertifikat Keselamatan Perlengkapan	MUMBAI	30 NOVEMBER 2018	08 OKTOBER 2019
	Sertifikat Keselamatan Radio	CHINA	07 NOVEMBER 2015	08 OKTOBER 2019
	Sertifikat Keselamatan Penumpang			
	Sertifikat Keselamatan Kapal Cepat			
	Sertifikat Garis Muat	QINGDAO	07 NOVEMBER 2015	08 OKTOBER 2019
	Sertifikat Keselamatan Pengawakan			
	Sertifikat Pengawakan Dan Keselamatan Kapal Penangkap Ikan			
	Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI)			
	Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (SIKPI)			
	Surat Laik Operasi			

PEMERIKSAAN FISIK*):

Tempat, Tanggal,
Kantor

(.....)
SYAHBANDAR

*) sesuai dengan Pasal 9 ayat (2)

LAMPIRAN 19



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS II
TANJUNG REDEB**

Jalan Pangeran Antasari No. 27,
Tanjung Redeb - 77312, Berau,
Kalimantan Timur.

Nomor Telepon
Kantor : (0554) 21160

Nomor Faksimili : (0554) 21160
Nomor Telek : -
E-mail / website : kplp.redeb@gmail.com

PERSETUJUAN BONGKAR/MUAT DI PELABUHAN

Nomor : AL.820/ 011 21 /UPP-Trb-19

Surat permohonan dari **PT.Budi Harta Lestari** No:091/OPS/BHL/TGR/VIII/2019 Tanggal 05 Agustus 2019, berhubungan dengan sifat muatan/kondisi kapal dan keselamatan pelayaran berdasarkan :

1. Pasal 1 Ayat 27, Pasal 5 Ayat 6.a dan pasal 209 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. .
2. KM 62 Tahun 2010, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit penyelenggara Pelabuhan.
3. PM. 152 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal.
4. Surat permohonan perusahaan Bongkar Muat.

Dengan ini memberikan persetujuan kepada :

Nama Kapal	:	MV.OLYMPIC PEGASUS (Gear)
Nakhoda	:	Capt. Petrov Victor
Isi Kotor	:	32.983 GT
Bendera	:	M Islands
Kegiatan	:	Muat Batu Bara PT.Berau Coal.
Posisi	:	Muara Pantai.

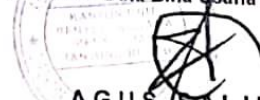
Mematuhi seluruh peraturan dan perundangan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran Serta pencemaran lingkungan laut dan instansi terkait.

1. Sebelum melakukan kegiatan tersebut semua surat-surat kapal di serahkan ke Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tanjung Redeb.
2. Melaporkan kegiatan tersebut setelah selesai dilaksanakan.
3. Tidak dibenarkan melakukan gerakan kapal keposisi lain kecuali dalam keadaan darurat / Emergency.
4. Tidak sandar dan melakukan kegiatan bongkar/muat pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sebagai kawasan cagar Budaya.
5. Segala akibat yang ditimbulkan dari kegiatan tersebut menjadi tanggung jawab Nakhoda dan **PT.Budi Harta Lestari** .Kegiatan berlangsung tanggal 06 Agustus 2019 s/d 10 Agustus 2019.

Catatan :

Dokumen kapal disimpan di kantor pelabuhan
-Surat Persetujuan ini sewaktu-waktu dapat dicabut
/tidak berlaku, apabila tidak sesuai ketentuan

Tanjung Redeb, 06 Agustus 2019
**a.n.KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA
PELABUHAN KELAS II TANJUNG REDEB**
Pemroses Data Bina Usaha Angkutan Laut



AGUS SALIM, S.H.

Penata (III/c)

NIP. 19700817 199303 1 005

LAMPIRAN 20

SURAT PERNYATAAN NAKHODA (MASTER SAILING DECLARATION)

Berdasarkan Pasal 138 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

In accordance with Article 138 Shipping Act No. 17 Year 2008

Yang bertanda tangan di bawah ini:

The undersign below:

Nama Nakhoda : CAPT. RAWAT DARSHAN SINGH

*Master of the
ship's name*

Dengan ini menyatakan bahwa :

Herewith declare that:

A. Kapal di bawah ini dengan data-data:

Data of the ship below

Nama

Kapal : MV. ASPEN
*Ship's
name*

Kebangsaan :
Nationality

MARSHALL ISLANDS

Tanda

Panggilan/ : V7QE9
Call sign

GT/NT : 30,669 MT / 19,653 NT

Nomor IMO/: 9438028
IMO Number

No. :
SIPI/SIKPI
*)

B. Telah dimuati dengan aman, sarat, dan stabilitas yang baik:

Has been loaded with safe draft and stability

URAIAN	JUMLAH	KETERANGAN
Jenis muatan <i>Total of cargoes on board</i>	MT	COAL (BATU BARA)
Penumpang yang di angkut <i>Passanger on board</i>	-	-
Draft kapal tolak <i>Departure draft</i>	DRAFT	FWD : AFT : MID :
Stabilitas kapal tolak <i>Departure stability</i>	FO : DO : FW : BW :	HOLD 1 : HOLD 2 : HOLD 3 : HOLD4 : HOLD5 :

LAMPIRAN 21



No. : 1400003058
Date : JULY 12, 2019
To : PT TIRTA SAMUDERA CARAKA

SHIPPING INSTRUCTION

VESSEL : MV ASPEN
FLAG : Marshall Island
BUILT : 2009
DWT : 53,800 MT
BEAM : 32.26 M
LOA : 189.9 M
ETA : 14 JULY 2019


We understand that your company is appointed to be act as an agent for the above subject shipment.
The shipping instruction as follows:

SHIPPER	:	PT BERAU COAL SINARMAS MSIG TOWER LT. 8 DAN 9, JL. JEND. SUDIRMAN KAV. 21 KARET, SETIABUDI, JAKARTA SELATAN, INDONESIA
CONSIGNEE	:	TO ORDER
NOTIFY PARTY	:	SHENHUA TRADING GROUP LIMITED 15 th FLOOR SHENHUA TOWER C, NO.16 ANDE ROAD, DONGCHENG DISTRICT, BEIJING, CHINA
PORT OF LOADING	:	MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
PORT OF DESTINATION	:	YANGZUIANG PORT OR JIANGYIN PORT OR ZHANGJIAGANG PORT,CHINA
DESCRIPTION OF GOODS	:	INDONESIAN STEAM COAL
LOADABLE QUANTITY (TOLERANCE)	:	45,000 MT MIN.40,500 MT MAX 49,500 MT
SURVEYOR	:	SUCOFINDO
WITNESS	:	
LC NO	:	AMB-LC201907036
CONTRACT NO	:	085U/DC.012.19/BC-PINE
CONTRACT DATE	:	XXXXXXXXXXXXXX

DOCUMENTS REQUIRED:

PT Berau Coal – Tg. Redeb	:	COO FORM E, H. S. CODE 2701 19 00 ▪ COO : 1 ▪ POD : ▪ YANGZUIANG PORT OR JIANGYIN PORT OR ZHANGJIAGANG PORT,CHINA ▪ NOTIFY : SHENHUA TRADING GROUP LIMITED 15 th FLOOR SHENHUA TOWER C, NO.16 ANDE ROAD,	1 original, 1 Triplicate, + 5 copies +1 Duplicate
------------------------------	---	--	--

LAMPIRAN 22



PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY (VESSEL)				 SUCOFINDO	
FILE / ORDER NO.		: SB. -19			
APPLICANT		: PT. BERAU COAL, EAST KALIMANTAN			
CONSIGNEE		:			
VESSEL / VOYAGE		: MV. ASPEN			
PORT		: MUARA PANTAI		T.A : July 14, 2019	
NATIONALITY / FLAG		: MARSHALL ISLAND		B/L : 44,500 MT	
DEADWEIGHT		: 54,287 MT.		Light Ship : 10,033 MT	
PORT OF REGISTRY		: MAJURO		Constant : 400 MT	

FINDING Date and hours	INITIAL July 14, 2019 17:30			FINAL July 18, 2019 01:15		
1. Forward port	3.70		M	11.00		M
Forward starboard	3.75		M	11.00		M
Mean Forward/Fwd correction	3.725	/ -0.113 /	3.612 M	11.000	/ -0.011 /	10.989 M
2. After port	5.68		M	11.20		M
After starboard	5.78		M	11.20		M
Mean after/Aft correction	5.730	/ 0.119 /	5.849 M	11.200	/ 0.012 /	11.212 M
3. Midship port	4.64		M	11.14		M
Midship starboard	4.82		M	11.13		M
Mean, Midship/ Mid correction	4.730	/ 0.000 /	4.730 M	11.135	/ 0.000 /	11.135 M
4. Mean draught	4.730500		M	11.100500		M
5. Mean of mean draught	4.7302500		M	11.1177500		M
6. Mean of means corr. For deformation	4.73012500		M	11.12637500		M
7. Displacement	22,360		MT	56,078		MT
8. Trim correction 1 st	-397		MT	11		MT
2 nd	27		MT	0		MT
• LBP / LPP		182.000	M		182.000	M
• Trim (Actual)		2.237	M		0.223	M
• LCF		-6.403	MT		1.569	MT
• TPC / TPI		50.400	MT		55.300	MT
• DIFFERENT MTC / MTI		19.900	MT		30.400	MT
9. Displacement corr'd for trim	21,990		MT	56,089		MT
10. List correction	-		MT	-		MT
11. Displacement corr'd for list	21,990		MT	56,089		MT
12. Observed density	1.0200		Kg/L	1.0200		Kg/L
13. Density correction	-107		MT	-274		MT
14. Displacement corr'd for density	21,883		MT	55,815		MT
15. Deductible weight	11,450		MT	882		MT
• Ballast	10,720		MT	200		MT
• Fresh Water	172		MT	139		MT
• Fuel Oil (FO)	441		MT	426		MT
• Diesel Oil (DO)	117		MT	117		MT
• Lubricating Oil (LO)	0		MT	0		MT
• Others	0		MT	0		MT
16. Net Displacement	10,433		MT	54,933		MT
17. Cargo Loaded / Discharged				44,500 MT		
Remarks & Sea State : Moderate sea and swell about 1.00 - 1.50 m						

M.V. ASPEN
Acknowledged by
MASTER

Kumar Neeraj
Master/Chief Officer

Muara Pantai , July 18, 2019



Ismail
 Surveyor

FOR/SCI-OPS/01.01
Rev : 02
Tgl.Berlaku : 01/08/2017
Hal 1 dari 1 hal

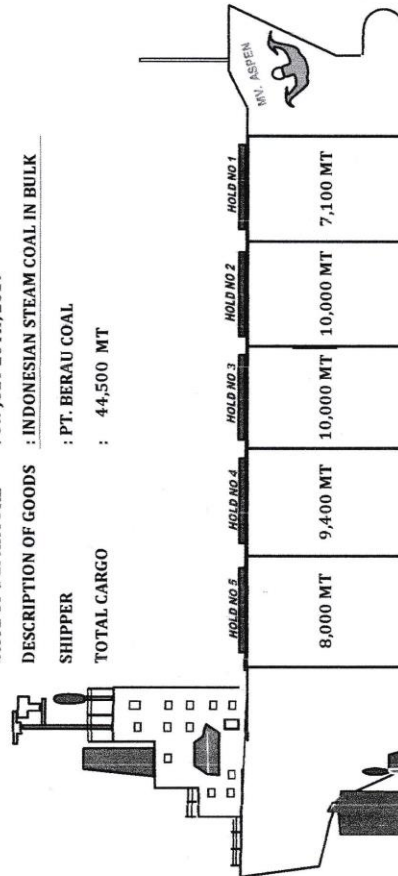
PT. BAHARI EKA NUSANTARA
CARGO STOWAGE PLAN



BEN LINE AGENCIES

NAME OF VESSEL : MV. ASPEN
 PORT OF LOADING : MUARA PANTAI ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
 PORT OF DISCHARGE : JIANGYIN, CHINA
 DATE OF ARRIVAL : ON JULY 14TH 2019
 DATE OF DEPARTURE : ON JULY 20TH, 2019
 DESCRIPTION OF GOODS : INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
 SHIPPER : PT. BERAU COAL
 TOTAL CARGO : 44,500 MT

DRAFT : FWD 11.00 M
 AFT 11.20 M



PT. BAHARI EKA NUSANTARA



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

ASMAN BANDASO

As Agents

M.V. ASPEN

MASTER

MV. ASPEN

CAPT. RAWAT D. SINGH
Master of MV. ASPEN

LAMPIRAN 24

CODE NAME: "CONGENBILL" EDITION 1994

Page 2

Shipper
PT BERAU COAL
SINARMAS MSIG TOWER LT. 8 DAN 9,
JL. JEND. SUDIRMAN KAV. 21
KARET, SETIABUDI, JAKARTA SELATAN,
INDONESIA

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER PARTIES

B/L No : 017/BER-IND/19

Consignee

TO ORDER

Notify address

SHENHUA TRADING GROUP LIMITED
15TH FLOOR SHENHUA TOWER C, NO.16 ANDE ROAD,
DONGCHENG DISTRICT, BEIJING, CHINA

Vessel

MV. ASPEN

Port of loading

MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

Port of discharge

YANGZIJIANG PORT OR JIANGYIN PORT OR ZHANGJIAGANG
PORT, CHINA

Shipper's description of goods

Gross Weight

INDONESIAN STEAM COAL
CLEAN ON BOARD
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY
PACKING : IN BULK

44,500 MT

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

<p>Freight Payable as per CHARTER-PARTY dated: FREIGHT ADVANCE: Received on account of freight: Time used for loading days hours.</p>	<p>SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the vessel for carriage to the Port of Discharge or so near there to 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 said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF</p>				
<p>Printed and sold By Wyt& Zonen B.V., Rotterdam (phone: 31-010-4252627 by the authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="675 1227 890 1283"> <p>Freight payable at</p> </td> <td data-bbox="890 1227 1292 1283"> <p>Place and date of issue MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA JULY 18, 2019</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="675 1283 890 1438"> <p>Number of original B/L 3 (THREE)</p> </td> <td data-bbox="890 1283 1292 1438"> <p>Signature ON BEHALF OF THE MASTER OF MV. ASPEN CAPT. RAWAT DARSHAN SINGH PT. BAHARI EKA NUSANTARA AS AGENT</p> </td> </tr> </table>	<p>Freight payable at</p>	<p>Place and date of issue MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA JULY 18, 2019</p>	<p>Number of original B/L 3 (THREE)</p>	<p>Signature ON BEHALF OF THE MASTER OF MV. ASPEN CAPT. RAWAT DARSHAN SINGH PT. BAHARI EKA NUSANTARA AS AGENT</p>
<p>Freight payable at</p>	<p>Place and date of issue MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA JULY 18, 2019</p>				
<p>Number of original B/L 3 (THREE)</p>	<p>Signature ON BEHALF OF THE MASTER OF MV. ASPEN CAPT. RAWAT DARSHAN SINGH PT. BAHARI EKA NUSANTARA AS AGENT</p>				

LAMPIRAN 25

PT. BAHARI EKA NUSANTARA CARGO MANIFEST



Name Of vessel : MV. ASPEN Flag : MARSHALL ISLANDS Voyage No. : 36 GRT : 30,669 MT
Sailing Date : JULY 20 2019 From : MUARA PANTAL EAST KALIMANTAN, INDONESIA To : YANGZHUANG PORT OR HANGYIN PORT OR ZHANGJIAGANG PORT, CHINA Master : CAPT. BAWAT DARSHAN SINGH

B/L No	SHIPPER	CONSIGNEE:	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
017/BER-IND/19	PT BERAU COAL SINARMAS MSIG TOWER LT. 8 DAN 9, JL. JEND. SUDIRMAN KAV. 21 KARET, SETIABUDI, JAKARTA SELATAN, INDONESIA	TO ORDER NOTIFY ADDRESS: SHENHUA TRADING GROUP LIMITED 15 TH FLOOR SHENHUA TOWER C, NO.16 ANDE ROAD, DONGCHENG DISTRICT, BEIJING, CHINA	INDONESIAN STEAM COAL CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY PACKING : IN BULK	44,500 MT

MUARA PANTAL EAST KALIMANTAN, INDONESIA
JULY 18 2019
PT. BAHARI EKA NUSANTARA



PT BAHARI EKA NUSANTARA

LAMPIRAN 26



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

B/L No : 017/BER-IND/19

MATE'S RECEIPT

Name Of Vessel : MV. ASPEN **Voyage No** : 36

From Shipper : PT BERAU COAL
SINARMAS MSIG TOWER LT. 8 DAN 9,
JL. JEND. SUDIRMAN KAV. 21
KARET, SETIABUDI, JAKARTA SELATAN,
INDONESIA

Consignee : TO ORDER

Notify address : SHENHUA TRADING GROUP LIMITED
15TH FLOOR SHENHUA TOWER C, NO.16 ANDE ROAD,
DONGCHENG DISTRICT, BEIJING, CHINA

Port Of Loading : MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

Destination : YANGZIJANG PORT OR JIANGYIN PORT OR ZHANGJIAGANG
PORT, CHINA

The following goods :

MARKS	DESCRIPTION	QUANTITY
017/BER-IND/19	INDONESIAN STEAM COAL CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY PACKING : IN BULK	44,500 MT

State number of packages in writing

Subject to the terms and conditions
in the Bill of Lading



Master / Ch. Officer

LAMPIRAN 27

BC 1.1

OUTWARD MANIFEST		No. Pengajuan : 18092735325420190718000024		Tgl. : 19-07-2019		PT. BAHARI EKA NUSANTARA / 02433881601000	
Kantor Pabean : 100800/KPPBC TARAKAN		No. BC 1.0 :		Tgl. : -		JL. MURJANI 2 GG. TERAMPIL NO. 78 RT. 17 KEL. KARANG	
Kelompok : Barang Ekspor Didaftar dan Dimuat di KPBC Selempat (09) No. BC 1.1 :		001416		Tgl. : 19-07-2019		AMBUN	

Nama Sarana Pengangkut : MV. ASPEN		Pelabuhan Asal - Transit		Berau - Berau		Jml. MBL/MAWB : 1		Bruto : 44.500.000.0000 Kgm	
No. Voy/Flight : 36		Pelabuhan Tujuan - Selanjutnya : Jlangyin - Jlangyin				Jml. HBL/HAWB : 1		Volume : 0.0000 M3	
Bendera : MH / MARSHALL ISLANDS		Perkiraan Waktu Tiba/Brgkt		: -20-07-2019 04.00.00		Jml. Peli Kemas : 0		GRT/LOA : 30669 / 189.99	
No. IMO/MMSI/Reg./Pol. : 9438028/538006689/-/-		Waktu Tiba/Bongkar/Muat		: -/-		Jml. Kemas : 1		Draft D/B : 5 / 6	

No. Pos	Nomor & Tgl BL/AWB/Lain	Nama, NPWP, & Alamat Shipper	Nama, NPWP, & Alamat Consignee	Merek, Jumlah & Jenis Kemasan, Nomor Peli Kemas	Urutan Barang, Bruto/Volume	Keterangan, Pelabuhan Asal/Muat/Transit/Bongkar
0001 0000 0000	Master : - 017/BER-IND/19 - 18/07/2019 House : - 017/BER-IND/19 - 18/07/2019 Dokumen PEB : - 002324 - 19/07/2019 Mother Vessel : - 100800 - MV. ASPEN	Shipper : - PT. BERAU COAL (010601243091000) - SINARMAS MSG TOWER LT. 8 DAN 9, JL. JEND. SUDIRMAN KAV. 21 KARET, SETIABUDI, JAKARTA SELATAN, INDONESIA Consignee : - TO ORDER (-) - TO ORDER		INDONESIAN STEAM COAL CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY PACKING : IN BULK 1 VR ** 0 Kontainer **	27011900 COAL, BRIQUETTES, OVOIDS AND SIMILAR SOLID FUELS MANUFACTURED FROM COAL. Bruto Total : 44.500.000.0000 Kgm Volume Total : 0.0000 M3	IDBEJ/Berau IDBEJ/Berau CNJGY/Jlangyin CNJGY/Jlangyin

LAMPIRAN 28

Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

No. JKR-01/18.0085135

**NOTA TAGIHAN JASA PENGGUNAAN
SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN/UANG RAMBU**

Nama Kapal	:	MV. ASPEN	
Milik/Keagenan	:	BAHARI EKA NUSANTARA	
Tanda Panggilan	:	-	
Groσε Tonage (GT)	:	30.669	
Bendera	:	MARSHALL ISLANDS / LABUH	
Jenis Angkutan	:	Dalam Negeri/ Luar Negeri/ Pelra/ Penyeberangan Dalam Negeri	
Kode Billing SIMPONI	:	-	
Tanggal Jatuh Tempo	:	18-07-19 / 17-08-19	
Jumlah Uang	: GT x Rp. X 1 = Rp.	-

$$0,034 \times 30.669 \text{ GT} \times \text{US \$} 1.042,75 \times \text{*Kurs Rp. } 13.949 = \text{Rp. } 14.545.350$$

Terbilang EMPAT BELAS JUTA LIMA RATUS EMPAT PULUH LIMA RIBU TIGA RATUS
LIMA PULUH RUPIAH

* Kurs yang digunakan adalah Kurs Tengah Bank Indonesia



Lembar 1 (satu) untuk pengguna jasa sebagai dasar untuk membayar pungutan PNBP

LAMPIRAN 29

No. Registrasi : PPK.27/ 42 / 08 / 2019 /

T63 0870745



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE

NO. T.7 / UPP - II / 83 / VIII / 2019 /

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal **MV. INCREDIBLE BLUE** Tonnase kotor **GT. 33.036**
Ship Name Gross Tonnage
Bendera Kebangsaan **PANAMA** Nakhoda **KENNETH R. AGUSTIN**
Nationality Flag Master
Nomor IMO **9452658** Nama Panggilan **A8ZX9**
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **07.08.2019** Pukul **13.00** WS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated Time LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari **MUARA PANTAI** Pada tanggal/jam **07.08.2019** Pelabuhan tujuan **TUTICORIN, INDIA**
Departure from on date/time 15.00 WITA Port of Destination
Jumlah awak kapal **21 PERSONS** Dengan muatan **COAL 55.870 MT**
Number of Ship Crews
Tempat Diterbitkan **TANJUNG REDEB**
Place of issued
Pada tanggal **07 AGUSTUS 2019**
Date
Jam **14.00 WITA**
Time



Perhatian:
Attention:

1. Surat Persetujuan Belayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port.

2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Belayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Belayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.

3. Surat Persetujuan Belayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions

TA. 2018