

SKRIPSI

ANALISIS PEMUATAN BATU BARA PADA MV. INDIAN GOODWILL DENGAN MENGGUNAKAN *FLOATING CRANE* DI TANJUNG KAMPEH *ANCHORAGE* PALEMBANG



BAYU ARYA PRATAMA HIDAYAT

NIT : 21.43.041

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

**ANALISIS PEMUATAN BATU BARA PADA MV. INDIAN
GOODWILL DENGAN MENGGUNAKAN *FLOATING CRANE*
DI TANJUNG KAMPEH *ANCHORAGE* PALEMBANG**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

Disusun dan Diajukan Oleh

BAYU ARYA PRATAMA HIDAYAT

NIT : 21.43.041

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

SKRIPSI

**ANALISIS PEMUATAN BATU BARA PADA MV. INDIAN
GOODWILL DENGAN MENGGUNAKAN FLOATING CRANE
DI TANJUNG KAMPEH ANCHORAGE**

Disusun dan diajukan oleh :

BAYU ARYA PRATAMA HIDAYAT
NIT 21.43.041

Telah Dipertahankan Di Depan Panitia Ujian
Skripsi Pada Tanggal, 05 Juni 2025

Menyetujui :

Pembimbing I



Ansyar, S.T., M.H

NIP :

Pembimbing II



Adi Suriadi, SH., M.H., M.Si.

NIP :

Mengetahui :

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran

Pembantu Direktur I



Capt. Faisal Saransi, MT. M.MAR

NIP: 19750329 199903 1 002

Ketua Program Studi KALK



Jumriani, SE., M.Adm. SDA,

NIP: 19731201 199803 2 008

PRAKATA

Penulis mengucapkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan bantuan-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Karya akademik atau skripsi ini dilaksanakan untuk memenuhi kriteria kelulusan program Diploma IV Ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dengan judul skripsi. **“ANALISIS PEMUATAN BATU BARA DI MV. INDIAN GOODWILL DENGAN MENGGUNAKAN *FLOATING CRANE* DI TANJUNG KAMPEH *ANCHORAGE* PALEMBANG”**.

Penulis sadar bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan dengan mudah diselesaikan tanpa adanya dukungan, doa, serta arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa terima kasih yang mendalam kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan, baik secara langsung maupun tidak langsung. Ucapan terima kasih secara khusus penulis tujukan kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Rudy Santoso, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm. SDA, selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) ;
4. Bapak Ansyar, S.T., M.H Sebagai Pembimbing I
5. Bapak Adi Suriadi, SH.,M.H., M.Si. sebagai Dosen Pembimbing Kedua penulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini.
6. Penulis mempunyai tempat tersendiri di hati seluruh dosen dan Staff jurusan Ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan, walaupun tidak mungkin disebutkan namanya satu per satu.
7. Bapak Shefri, dalam kapasitasnya sebagai kepala cabang, memberikan izin dan memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan

praktek darat dan terjun di lapangan yang sangat berkontribusi terhadap keberhasilan penelitian ini.

8. Seluruh staf PT IDT Trans Agency yang namanya tidak dapat saya sebutkan semuanya.
9. Skripsi ini saya persembahkan kepada Bapak David Djalali dan Mama Idha Maseing, dua sosok hebat yang membuat segalanya mungkin. Terima kasih atas pengorbanan, nasihat, dan doa yang tiada henti. Aku selamanya bersyukur dengan keberadaan kalian sebagai orangtua ku.
10. Clarisa Arviana terima kasih telah berkontribusi banyak dalam penulisan skripsi ini. Yang menemani, meluangkan waktu, tenaga, pikiran ataupun materi kepada saya, dan memberi semangat terus untuk maju tanpa kenal lelah kata menyerah dalam segala hal dalam meraih apa yang menjadi impian saya. Terima kasih telah menjadi sosok rumah yang selalu ada untuk saya dan menjadi bagian dari perjalanan hidup saya.

Semoga keikhlasan dan kebaikan yang penulis berikan membawa keberkahan bagi kita semua. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam pengetahuan dan pengalaman terkait pokok bahasan skripsi ini, sehingga hasil tulisan ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk penyempurnaan ke depan. Akhir kata, penulis berharap skripsi ini dapat menjadi karya ilmiah yang bermanfaat, khususnya bagi Taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terimakasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh

Makassar, Kamis 05 Juni 2025


Bayu Arya Pratama Hidayat
21.42.041

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : BAYU ARYA PRATAMA HIDAYAT
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan
Nomor Induk Taruna : 21.43.041

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**“ANALISIS PEMUATAN BATU BARA DI MV. INDIAN GOODWILL
DENGAN MENGGUNAKAN *FLOATING CRANE* DI TANJUNG
KAMPEH *ANCHORAGE* PALEMBANG”**

Karya ini merupakan ciptaan asli. Semua gagasan yang dikemukakan dalam skripsi ini, yang saya rujuk dalam bentuk kutipan, merupakan gagasan hasil kompilasi saya sendiri. Jika ada bukti yang menunjukkan sebaliknya, saya siap menerima konsekuensi yang ditetapkan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, Kamis 05 Juni 2025


Bayu Arya Pratama Hidayat
21.43.041

ABSTRAK

BAYU ARYA PRATAMA HIDAYAT, Analisis Pemuatan Batu Bara Pada MV. Indian GoodWill Dengan Menggunakan *Floating Crane* Di Tanjung Kampeh *Anchorage* Palembang (dibimbing oleh Ansyar dan Adi Suriadi)

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui proses pemuatan batu bara dengan menggunakan *Floating Crane* Di Pelabuhan Tanjung Kampeh dan untuk mengetahui hambatan dan upaya penanganannya faktor apa yang menjadi penyebab keterlambatan dan ketidaksesuaian penentuan *Laycan Schedule* pemuatan kapal pada MV. Indian Goodwill yang diageni PT. IDT Trans Agency Palembang.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. IDT Trans Agency Cab. Palembang, Sumatera Selatan. Selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) mulai dari bulan Agustus 2023 hingga bulan Agustus 2024. Sumber data adalah deskriptif kualitatif yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian melalui pengamatan, dokumentasi kegiatan di lapangan dan Teknik wawancara yang terkait dengan judul skripsi ini.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa faktor faktor yang menyebabkan keterlambatan proses pemuatan batu bara pada MV. Indian Goodwill di Tanjung Kampeh *Anchorage* mencakup waktu tunggu tongkang atau waiting cargo barge, ketidaksesuaian penentuan *Laycan Schedule* dapat disebabkan diantaranya cuaca buruk, kesiapan muatan yang akan dimuat di atas kapal, kondisi alat bongkar muat yang akan digunakan serta kondisi atau kesiapan dari armada/kapal yang akan melakukan kegiatan pemuatan. Shipper perlu meningkatkan perencanaan dan kesiapan muatan untuk menghindari *downtime* dan keterlambatan.

Kata Kunci: Ketidakesuaian, Agen, Pemuatan, Batubara

ABSTRACT

BAYU ARYA PRATAMA HIDAYAT, Analysis of Coal Loading on MV. Indian GoodWill Using a floating crane at Tanjung Kampeh Anchorage Palembang (supervised by Ansyar and Adi Suriadi).

The purpose of this research is to understand the coal loading process using a floating crane at Tanjung Kampeh Port and to identify the obstacles and handling efforts, as well as the factors causing delays and discrepancies in determining the Laycan Schedule for loading the MV. Indian Goodwill, which is managed by PT. IDT Trans Agency Palembang.

This research is conducted at PT. IDT Trans Agency Branch, Palembang, South Sumatra. During the writer's field practice (PRADA) from August 2023 to August 2024. The data source is qualitative and descriptive, obtained directly from the research location through observation, documentation of field activities, and interview techniques related to the title of this thesis.

The results obtained from this study indicate that the factors causing delays in the coal loading process on the MV. Indian Goodwill at Tanjung Kampeh Anchorage include the waiting time for the cargo barge, discrepancies in the determination of the Laycan Schedule, which can be caused by bad weather, the readiness of the cargo to be loaded onto the ship, the condition of the loading and unloading equipment to be used, and the condition or readiness of the fleet/ship that will carry out the loading activities. The shipper needs to improve planning and cargo readiness to avoid downtime and delays.

Keywords: Discrepancy, Agent, Loading, Coal

DAFTAR ISI

	Halaman
PRAKATA	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR BAGAN	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Analisis	7
B. Bongkar muat	7
C. Perusahaan Bongkar Muat	8
D. Peralatan Bongkar Muat	9
E. Definisi Batu Bara	10
F. Pengertian Shipper, Consignee dan Carrier	14
G. Dokumen-dokumen Yang Berkaitan Dengan Pemuatan Batu Bara.	15
H. Pihak Yang Terlibat Dalam Bongkar Muat Batu Bara	22
I. Pengertian dan Jenis Kapal.	29
J. Floating Crane	32
K. Pengertian dan Fungsi Pelabuhan	35
L. Pengertian Keagenan kapal	35
M. <i>Ship to Ship Activity</i>	41

N. <i>Demurrage</i>	41
O. KERANGKA PIKIR	43
BAB III METODE PENELITIAN	44
A. Jenis Penelitian	44
B. Definisi Konsep	44
C. Unit Analisis	44
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumentasi Penelitian	45
E. Jenis dan Sumber Data	46
F. Metode Analisis Data	47
BAB IV HASIL DAN PENELITIAN	48
A. Gambaran Umum PT. IDT Trans Agency	48
B. Gambaran Umum MV. Indian Goodwill	50
C. Hasil Penelitian	51
D. Pembahasan Masalah	61
E. Pengurusan Clearance-In Kapal	62
F. Proses Keberangkatan Kapal (clearance out)	67
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	71
A. Kesimpulan	71
B. Saran	72
DAFTAR PUSTAKA	73
LAMPIRAN	74
RIWAYAT HIDUP PENULIS	93

DAFTAR GAMBAR

2.1. Batu bara Palembang	11
2.2. <i>Shipping Instruction (SI)</i>	15
2.3. <i>Statement of Fact (SOF)</i>	16
2.4. <i>Notice Of Readiness (NOR)</i>	17
2.5. <i>Bill of Lading (B/L)</i>	18
2.6. Stowage Plan (SP)	19
2.7. <i>Cargo Manifest (CM)</i>	20
2.8. <i>Mate's Receipt (MR)</i>	21
2.9. Kapal <i>Tug Boat</i> dan Tongkang	31
2.10. <i>Twins Crane</i>	33
2.11. <i>Single Crane</i>	33
2.12. <i>Conveyor</i>	34
4. 1. MV. Indian Goodwill	50
4. 2. Proses Sandar <i>Floating Crane</i>	53
4. 3. Proses sandar tongkang ke MV. Indian Goodwill	54
4. 4. Tongkang Sandar di MV. Indian Goodwill	55
4. 5. Proses <i>Trimming</i>	57
4. 6. Proses pemuatan pada MV. Indian Goodwill	58
4. 7. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)	59

DAFTAR BAGAN

2. 1. Kerangka Pikir	43
4. 1. Struktur Organisasi PT. IDT Trans Agency Cab. Palembang	49
4. 2. Alur Proses Pemuatan Batu Bara	60

DAFTAR TABEL

4. 1	Data kapal MV. Indian Goodwill	51
4. 2.	Daftar peralatan bongkar muat PT. Mitra Musi Sentosa	52
4. 3.	Daftar tongkang yang sandar pada MV. Indian Goodwill	56

DAFTAR LAMPIRAN

1. Hasil Wawancara 1	74
2. Hasil Wawancara 2	76
3. Nota Pelayanan Ekspor (NPE)	78
4. Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG)	79
5. Surat Persetujuan Kapal Masuk	80
6. Shippers Declaration	81
7. Certificate of Sampling and Analysis	82
8. Report of Testing	83
9. Sertifikat Izin Karantina (PHQC)	84
10. Bongkar Muat Barang Berbahaya (BMBB)	85
11. Final Draft Survey (FDS)	91
12. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)	92

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara penghasil atau penghasil batubara yang ada di dunia. Daerah dimana sebagian besar banyak menghasilkan batu bara dilakukan adalah Pulau Kalimantan, khususnya Kalimantan Timur. Dalam dunia industri batubara, batubara merupakan bahan bakar yang sangat penting dan salah satu energi alternatif yang sangat murah bagi dunia industri di dunia, Oleh karena itu Indonesia dianggap sebagai salah satu pasar perdagangan batubara terpenting di dunia.

Pulau Sumatera kaya akan sumber daya alam yang berlimpah, baik dari area darat maupun laut. Banyak sumber daya alam yang ada, seperti Minyak Bumi, Timah, Gas Alam, Batubara, dan lainnya, menurut Yunani (2016). Tanjung Enim merupakan daerah yang terletak di Kabupaten Muara Enim, Sumatera Selatan. Daerah ini memiliki banyak kekuatan sumber daya alam yang berlimpah, terutama Batubara, yang sering kali disebut sebagai "Emas hitam".

Indonesia adalah salah satu negara terdepan dalam industri pertambangan batu bara di seluruh dunia. Salah satu wilayah penghasil sumber daya tambang di Indonesia adalah pulau Kalimantan. Indonesia merupakan produsen batu bara terbesar keempat di seluruh dunia. Indonesia telah mencapai rekor produksi tertinggi sejak tahun 1981 dengan memproduksi sebanyak 561 juta ton batu bara. Berdasarkan data provinsi, tiga provinsi yang merupakan sumber utama batu bara di Indonesia adalah Sumatera Selatan, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Timur. Perusahaan-perusahaan terkemuka dalam industri pertambangan batu bara, seperti Adaro, Kideco Jaya Agung, dan Bumi Resources, berada di area tersebut.

Sebagaimana di pahami secara umum, batu bara digunakan sebagai sumber daya untuk menggerakkan pembangkit listrik, Namun

batubara juga dikenal sebagai sumber energi yang memberikan dampak terhadap lingkungan yang dapat merugikan karena akibat emisi polusi yang dihasilkan. Siklus Hidup Batubara Diawali dari pengambilan batubara dari bawah tanah sampai limbah berbahaya yang dihasilkan, rantai ini sering disebut rantai kepemilikan. Rantai pemilikan ini terbagi menjadi tiga komponen utama: penggalian, pembakaran, dan pengelolaan sampah. Tiap komponen dalam rantai ini memiliki efek buruk yang harus dihadapi oleh Bumi dan semua makhluk yang hidup di dalamnya. Sebagai pengguna yang berada di pasar yang mengandalkan pembangkit listrik berbasis batu bara, langkah terbaik yang bisa kami ambil adalah meminimalkan penggunaan energi listrik seefisien mungkin.

Indonesia adalah salah satu negara utama dalam produksi batu bara, menduduki posisi ketiga setelah Tiongkok dan Amerika Serikat di tingkat global. Tiongkok dan India adalah dua negara besar yang membeli batu bara dari Indonesia. Menariknya, India dan Tiongkok bergantung pada batu bara Indonesia untuk kebutuhannya, meski keduanya memiliki produksi batu bara yang tinggi. Seringkali kita melihat bahwa kegiatan muatan di muat pada umumnya dilakukan di dalam pelabuhan.

Oleh orang yang memiliki kapal atau juga oleh pihak yang menyewa kapal setelah mereka menyetujui perjanjian sewa. Pemilik kapal dapat menyewakan kapal miliknya kepada penyewa dengan ketentuan yang tercantum dalam kontrak sewa kapal (*charter party*).

Salah satu tugas perusahaan pelayaran adalah menangani semua kebutuhan kapal serta menetapkan waktu tercepat dan terlama untuk proses muat dan bongkar di pelabuhan tertentu, sehingga kapal dapat berlayar kembali dengan baik dan tepat waktu sesuai perjanjian antara *owner* dan pencharter dalam hal ini pemilik kapal menyiapkan armada sementara pencharter atau pemilik barang mempersiapkan muatan yang akan dimasukkan.

Namun, tidak semua kegiatan pemuatan hanya terjadi di area pelabuhan, dan hal ini juga bisa dilakukan di luar pelabuhan dengan menggunakan sistem transportasi antara kapal. Sebagai contoh, ada fasilitas pemuatan batubara antar kapal di Tanjung Kampe, di mana ada aktivitas pemuatan batu bara yang menggunakan *Ship To Ship* merupakan sebagaimana *floating crane* untuk mengangkat muatan berat langsung dari kapal dan bertanggung jawab untuk memuat batubara dari satu kapal ke kapal lainnya.

Floating crane adalah mesin yang digunakan untuk mengangkut barang yang berada di permukaan air laut, dirancang dengan bentuk dan model tertentu, sering kali mirip dengan tongkang, dan dilengkapi dengan alat pengambil yang berfungsi untuk mengangkat muatan dengan cara menggali atau menggenggam, kemudian langsung menyalurkan batu bara ke kapal dari wadah alat pengambil itu (Dewantara, 2019).

Dalam proses pemuatan batubara dengan menggunakan crane apung agar berjalan dengan baik, terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan. Pertama-tama, langkah persiapan harus dilakukan sebelum memulai proses pemuatan barang. Selanjutnya, dilakukan pengukuran untuk menetapkan kedalaman kapal serta mencapai kesepakatan antara crane apung dan kapal terkait rencana penumpukan yang telah disiapkan. Setelah dicapai kesepakatan mengenai rencana penumpukan, palang-palang pada crane apung dapat dibuka dan dipersiapkan untuk memuat barang sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Setelah itu, dilakukan pengurangan beban, yang kemudian diikuti dengan proses pemangkasan menggunakan bulldozer agar muatan di dalam palka menjadi seimbang. Selama seluruh proses pemuatan berlangsung, pengawasan tetap dilakukan untuk memastikan kelancaran proses tersebut.

Muatan batubara curah adalah jenis muatan yang memiliki risiko dan memerlukan penanganan serta pengaturan khusus selama proses pengisian.

Meskipun pengurusan telah dilakukan dengan maksimal, seringkali terdapat berbagai faktor-faktor yang dapat mengakibatkan kapal atau armada pengangkut tidak mengikuti jadwal atau waktu yang telah disepakati antara pemilik kapal dan pengirim barang. Penyebabnya biasanya adalah faktor cuaca, kesiapan barang dari pengirim, atau keadaan armada itu sendiri.

Sepanjang tahun tahun 2024, total keterlambatan kapal saat pemuatan batu bara di Palembang diperkirakan mencapai sekitar 27 hari dalam setahun. Dengan asumsi terdapat 150 hari kerja aktif dan rata-rata empat kapal yang dimuat per hari, maka total kapal yang melakukan pemuatan mencapai sekitar 600 kapal per tahun. Jika keterlambatan ini dibagi rata, maka seluruh 600 kapal tersebut secara langsung atau tidak langsung terdampak keterlambatan, dengan rata-rata keterlambatan sekitar 1 jam 5 menit per kapal. Penyebab keterlambatan terbesar berasal dari cuaca ekstrem dan air pasang yang menyumbang sekitar 44% dari total keterlambatan, diikuti oleh pendangkalan alur sungai (34%), dan insiden teknis seperti tabrakan kapal atau putusnya tali tambat (22%). Meskipun durasi keterlambatan per kapal relatif kecil, dampak akumulasinya cukup signifikan terhadap efisiensi logistik dan biaya operasional. Hal ini menunjukkan perlunya peningkatan pengelolaan infrastruktur pelabuhan, pemantauan alur sungai, serta sistem peringatan dini untuk cuaca guna mengurangi potensi keterlambatan di masa depan.

Seperti halnya yang sering terjadi pada kapal-kapal PT. IDT Trans Agency Cabang Palembang sering kali dilakukan kegiatan pemuatan yang tidak sesuai dengan jadwal yang telah disepakati antara pihak PT. IDT Trans Agency Palembang dengan

shipper/pemilik barang tersebut berdampak pada penundaan jadwal-jadwal lain yang akan dilaksanakan di masa depan.

PT. IDT Trans Agency adalah perusahaan keagenan terkemuka yang mengkhususkan diri dalam operasi bongkar muat batu bara di Palembang. Tujuan utama perusahaan agen resmi adalah untuk meningkatkan kualitas layanan bongkar muat yang mereka tawarkan. Sebagai perusahaan yang bertanggung jawab mengelola prosedur operasional penanganan bongkar muat dan sekaligus memberikan pelayanan kepada penerima barang (*consignee*), operasinya melibatkan pemindahan batubara dari kapal *tug boat* dan tongkang ke kapal besar atau motor vessel, yang dipilih karena efektivitas dan efisiensinya dalam pengangkutan barang. Dan ketika penulis melakukan penelitian di PT. IDT Trans Agency, penulis mengalami beberapa kejadian yang menyebabkan proses pemuatan batu bara sehingga terjadi keterlambatan. Maka dari itu, judul yang akan dibahas atau diambil oleh penulis ialah **“ANALISIS PEMUATAN BATU BARA DI MV. INDIAN GOODWILL DENGAN FLOATING CRANE DI TANJUNG KAMPEH ANCHORAGE PALEMBANG”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana proses pemuatan batu bara di MV. Indian Goodwill dengan menggunakan Floating Crane di Pelabuhan Tanjung Kampeh Anchorage Palembang?
2. Apa kendala pada saat proses pemuatan batubara dan ketidaksesuaian penentuan laycan schedule pada pemuatan batubara di MV. Indian Goodwill dengan Ship To Ship Di Pelabuhan Tanjung Kampeh Anchorage Palembang?
3. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala pada saat pemuatan batubara di MV. Indian Goodwill

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui Bagaimana proses pemuatan batu bara di MV. Indian Goodwill dengan menggunakan Floating Crane di Pelabuhan Tanjung Kampeh Anchorage Palembang.
2. Untuk mengetahui Apa kendala pada saat proses pemuatan batubara dan ketidaksesuaian penentuan laycan schedule pada pemuatan batubara di MV. Indian Goodwill dengan Ship To Ship Di Pelabuhan Tanjung Kampeh Anchorage Palembang.
3. Untuk mengatahui Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala pada saat pemuatan Batubara di MV. Indian Goodwill.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

Menghasilkan pengetahuan, informasi, dan pengalaman untuk pembaca dalam meningkatkan pemahaman tentang proses pemuatan batubara.

2. Secara Praktis

Penulis mengharapkan bahwa penelitian ini dapat menjadi sumber tambahan pengetahuan serta informasi mengenai pemuatan batu bara di MV. Indian Goodwill menggunakan *Floating Crane*.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Analisis

Dwi Prastowo Darmianto dan Rifka Julianty (2002), analisis adalah proses memecah suatu objek menjadi berbagai bagiannya dan mempelajari bagian-bagian itu sendiri untuk memahami dengan benar objek tersebut, serta hubungan antar bagian tersebut arti keseluruhan.

Sementara itu, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, investigasi bertujuan untuk memahami kondisi nyata dari peristiwa itu.

B. Bongkar muat

Bongkar muat melibatkan pembongkaran batubara ke tongkang untuk dimuat ke kapal besar atau motor vessel. Pemuatan melibatkan pemuatan atau pengisian batubara dari dermaga penambangan ke tongkang, sedangkan bongkar muat melibatkan pengangkutan kargo dari satu lokasi ke lokasi lain.

Dalam proses penanganan barang ini, sebelum batu bara dimuat ke kapal, biasanya batu bara akan diakumulasi di sebuah zona yang telah dipersiapkan oleh pihak pelabuhan, yang disebut sebagai (*stockpile*). Stockpile merupakan tempat yang diurus dengan baik oleh pemerintah, perusahaan negara, ataupun perusahaan swasta, yang berfungsi untuk menyimpan sementara barang-barang curah kering yang akan diangkut menggunakan kapal. Setelah barang yang disimpan di stockpile memenuhi syarat untuk pengiriman, seperti jumlah barang yang sudah mencapai target yang ditetapkan. Selanjutnya pihak shipper akan mengatur kedatangan kapal dan menerbitkan *Shipping Instruction* Serta menunjuk ke Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang akan bertanggung jawab menangani pengangkutan barang untuk dimuat ke dalam kapal.

C. Perusahaan Bongkar Muat

Definisi perusahaan bongkar muat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 152 tahun 2016 mengenai Pelaksanaan dan Pengelolaan Bongkar Muat Barang di Kapal adalah: Suatu entitas hukum yang berbentuk perseroan terbatas di Indonesia yang menawarkan jasa yang berhubungan dengan transportasi laut, terutama dalam kegiatan bongkar muat. Perusahaan penatalayanan biasanya berkerjasama dengan perusahaan transportasi pelabuhan menggunakan tongkang, tetapi hal ini dapat menjadi sulit jika waktu tunggu untuk masuk ke pelabuhan terlalu lama atau jika kapasitas pelabuhan terbatas.

Prosedur pemindahan barang dari dan ke kapal dapat dipahami sebagai tugas untuk mentransfer barang dari dek atau palka kapal dan menemukannya di dermaga atau pada tongkang, atau sebaliknya, mengangkut barang dari dermaga atau tongkang dan menemukannya di dek atau ke dalam palka, terutama pada kapal yang dilengkapi dengan derek (floating crane).

Pengertian dari Perusahaan Bongkar Muat (PBM) berkaitan erat dengan kemajuan ekonomi yang semakin pesat di Indonesia saat ini, khususnya dalam konteks perdagangan global, yang menyebabkan bertambahnya jumlah pengiriman barang dan layanan melalui berbagai pelabuhan di negara ini.

Dengan pemahaman konsep PBM yang telah dijelaskan sebelumnya, kita dapat melihat bahwa perusahaan jasa ini pada dasarnya ialah elemen integral dari proses pengangkutan barang melalui transportasi laut.

Peran Perusahaan Bongkar Muat (PBM) di pelabuhan adalah sebagai pengelola aktivitas pemuatan dan pembongkaran barang yang dilakukan dari dan ke kapal di area pelabuhan. Didalam konteks perannya sebagai bagian dari rangkaian pengangkutan barang laut, fungsi utama PBM adalah untuk mengkoordinasikan perpindahan

barang antara kapal dan darat. Dalam menjalankan tugas ini, PBM memiliki kemampuan untuk melakukan proses bongkar muat barang dari dan ke kapal.

D. Peralatan Bongkar Muat

Perangkat atau alat yang digunakan untuk memindahkan batubara ke kapal umumnya bervariasi tergantung pada infrastruktur yang ada. Berbagai peralatan yang sering digunakan untuk mengangkat barang curah ke kapal meliputi :

1. *Grab* merupakan alat yang berfungsi untuk mengambil, mengeluarkan, atau memindahkan barang yang berupa material curah kering.
2. *Crane* adalah perangkat yang memiliki kapasitas beban kerja aman (SWL) tertentu untuk mengangkat atau menurunkan barang dari atau menuju kapal.
3. *Sling dan wire* adalah alat yang digunakan untuk memindahkan barang yang terbuat dari tali, termasuk kabel atau baja, yang digunakan untuk mengangkat atau menurunkan peralatan berat dari kapal besar ke LCT atau tongkang, dengan sling terhubung ke kait derek.
4. *Bulldozer* adalah mesin besar yang mirip dengan traktor, menggunakan jalur atau rantai, dan dilengkapi dengan lempengan di bagian depan yang disebut sebagai blade. Fungsi *Bulldozer* di atas kapal adalah untuk menggali, mendorong, dan menarik bahan seperti batubara, sehingga grab dapat dengan mudah mencangkul muatan.
5. *Excavator* merupakan alat berat dimana biasa digunakan untuk menghancurkan batu bara yang berukuran besar agar memudahkan grab untuk mencangkul muatan batu bara yang ada di tongkang.

E. Definisi Batu Bara

Batubara adalah batuan sedimen yang diekstraksi dari fosil dan digunakan sebagai bahan bakar. Pembentukan ini terjadi akibat endapan organik yang sebagian besar berupa sisa-sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses amalgamasi yang panjang”, Menurut Yudanto R. (2019: 03).

Menurut Yunita (2000), batubara merupakan suatu zat yang tersusun dari berbagai komponen dengan sifat yang berbeda-beda serta mempunyai komposisi dan daya bakar yang beragam. Batubara bisa dijelaskan sebagai lapisan sedimen yang terjadi akibat pembusukan akumulasi tanaman selama kira-kira 300 juta tahun. Proses dekomposisi tumbuhan ini terjadi karena mikroorganisme, yang mengkonversi sebagian besar oksigen dalam selulosa menjadi karbon dioksida (CO₂) dan air (H₂O).

Perubahan selanjutnya pada komponen tersebut disebabkan oleh kombinasi tekanan dan pemanasan, sehingga membentuk lapisan padat selama jutaan tahun di bawah pengaruh energi panas bumi. Seiring waktu, lapisan ini terkompresi dan mengeras.

Oleh karena itu, batubara dimanfaatkan sebagai alternatif energi untuk menghasilkan listrik di berbagai negara di seluruh dunia. Negara-negara yang menghasilkan batubara terbanyak adalah Indonesia, yang terletak di Pulau Kalimantan dan Sumatera, dan kelebihan batubara dari Kalimantan serta Sumatera telah diakui oleh beberapa negara seperti China, Korea, Jepang, Filipina, dan Malaysia.

Keempat negara ini memilih batubara dari Kalimantan dan Sumatera dikarenakan kemampuannya ideal untuk memproduksi listrik energi uap yang yang efisien.

Untuk memahami makna kehidupan manusia, perlu diketahui bahwa batubara adalah arang yang dikumpulkan dari berbagai jenis tumbuhan seperti tanah dan air dan diubah menjadi batu. Manfaat batubara memiliki peranan penting dalam kehidupan sehari-

hari. Batubara merupakan sumber energi yang terkenal untuk pembangkit listrik. Selain itu, batubara digunakan untuk pembangkit listrik pada berbagai keperluan di berbagai sektor industri. Kelebihan batu bara juga sering digunakan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat, seperti untuk pemanasan rumah dan kegiatan memasak. Batubara yang tersedia dalam jumlah besar di Indonesia menjadikannya sebagai sumber daya yang semakin dibutuhkan masyarakat.

Gambar 2.1. Batu bara Palembang



(Sumber : Koleksi Pribadi (2024))

1. Sifat-Sifat Khusus Batubara

a. Mengeluarkan gas karbon monoksida (CO)

Karbon Monoksida merupakan gas yang sangat flammable dan dapat menimbulkan ledakan saat bercampur dengan udara, terutama pada suhu tinggi (lebih dari 60°C).

b. Mengambil oksigen O₂ dari atmosfer Karena kemampuannya dalam mengambil oksigen, proses ini akan menaikkan suhu pada beban. Ketika suhu meningkat, maka kemampuan untuk mengambil oksigen juga akan semakin bertambah. Proses ini berjalan tanpa henti dan pada akhirnya, Pada waktu tertentu, muatan bisa terbakar secara otomatis. Kejadian ini disebut sebagai "Pembakaran Spontan".

c. Mudah runtuh

Muatan batu bara biasanya memiliki "Sudut Runtuh" sekitar \pm 35 derajat ketika berada di lereng gunung dengan permukaan datar. Oleh karena itu, jika kapal miring lebih dari sudut tersebut, muatan dapat terjatuh atau tergelincir. Untuk menghindari pergeseran atau gesekan muatan curah, umumnya dipasang papan penyangga yang dikenal dengan sebutan Shifting Boards.

2. Risiko-risiko yang Dihasilkan oleh Muatan Batubara Curah

a. Berpotensi untuk terbakar dengan sendirinya

b. Berpotensi untuk meledak

c. Berpotensi untuk runtuh

3. Langkah-langkah Keamanan untuk Muatan Batubara Curah

a. Saat melakukan pemuatan batu bara, janganlah menuangkannya dari ketinggian.

b. Muatan harus dalam keadaan tidak menggantung.

c. Dilarang untuk melakukan sirkulasi (ventilasi) udara dalam proses pemuatan.

- d. Penyemprotan dilakukan hanya di area luar untuk membebaskan Gas Karbon Monoksida.
 - e. Bagian kiri dan kanan palka terisi sepenuhnya.
 - f. Pengukuran suhu dalam ruang muat dilakukan setidaknya dua kali sehari.
 - g. Untuk mengurangi temperatur udara di dalam ruangan penyimpanan, gunakan uap dingin.
 - h. Apabila suhu meningkat secara tidak normal, hal ini seharusnya dianggap sebagai indikasi awal bahwa ada potensi risiko kebakaran yang mengancam.
 - i. Basahi area di sekitar beban yang dianggap dapat terbakar, atau masukkan uap dingin ke dalam ruang kargo untuk menghilangkan seluruh udara dan gas yang terdapat di dalamnya.
4. Persiapan Ruang Muat Batubara Curah
- a. Area pemuatan harus dibersihkan sepenuhnya dari sisa-sisa muatan sebelumnya.
 - b. Seluruh bahan pelindung perlu dilepaskan.
 - c. Saluran drainase harus dibersihkan dan pompa pembuangan harus diuji untuk memastikan berfungsi dengan baik.
 - d. Lubang-lubang saluran di dek antara harus ditutup sepenuhnya.
 - e. Penutup saluran harus dipasang dengan rapat dan kedap air.
5. Penanganan muatan batu bara jika terjadi high temperature pada proses pemuatan pada MV. Indian Goodwill
- a. Penanganan dengan trimming muatan batu bara pada tongkang
 - b. Padamkan dengan *chemical coal fire suppressant*
 - c. Jika ada kebakaran pada batubara yang tersimpan di palka, maka dapat menggunakan sabun cuci atau alat pemadam kebakaran yang mengandung busa

- d. Menginstruksikan TKBM untuk segera mengeluarkan bagian dari muatan yang sudah mulai mengeluarkan asap atau terbakar
- e. Penataan ruang di dalam palka harus dilakukan dengan baik.

F. Pengertian Shipper, Consignee dan Carrier

1. Shipper adalah entitas yang bertanggung jawab untuk mengirimkan barang, Mereka mengatur dan mengawasi persiapan semua barang atau kargo untuk dimuat ke kapal. Identitas dan alamat pengirim perlu dituliskan dengan jelas dalam dokumen-dokumen seperti Bill of Lading, Surat Perintah Angkutan, Daftar Muatan, dan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).
2. *Consignee* adalah individu atau entitas yang mendapatkan barang, dan bertanggung jawab untuk menerima serta mengambil kargo yang telah sampai di pelabuhan. Identitas dan alamat consignee harus dicatat dengan jelas dalam dokumen penting seperti Bill of Lading, Shipping Order, Cargo Manifest, dan dokumen penting lainnya.
3. Carrier ialah Pihak pengangkut atau operator kapal yang bertanggung jawab untuk mengantarkan barang sesuai dengan syarat dan ketentuan yang disepakati dalam kontrak pengiriman sesuai dengan petunjuk dari shipper.

G. Dokumen-dokumen Yang Berkaitan Dengan Pemuatan Batu Bara.

1. *Shipping Instruction* adalah petunjuk tertulis yang dikeluarkan oleh pengirim kepada perusahaan pengiriman atau pengangkut yang memerintahkan untuk memuat barang milik pengirim dan mengantarkan muatan ke alamat yang telah ditentukan seperti yang tercantum dalam dokumen. Dan memastikan bahwa barang dikirim sesuai dengan kebutuhan pengirim dan mematuhi peraturan yang berlaku.

Gambar 2.2. Shipping Instruction



The image shows a 'Shipping Instruction' document from Adaro Energy. The document is titled 'SHIPPING INSTRUCTION' and is dated 'Jakarta, 01 Jul 2024'. It is addressed to 'All Related Parties'. The document contains the following information:

No : SIO403-AER/MTL/MIP-JKT/VII/24

SHIPPING INSTRUCTION

Attention to : All Related Parties.

Hereby we announce the Instruction for Loading and Shipment according to Data and Schedule mentioned as below:

Shipper : PT MUSTIKA INDAH PERMAI
CYBER 2 TOWER, 24TH FLOOR JL.
H.R. RASUNA SAID BLOK X-5 NO.
13 SOUTH JAKARTA 12950,
INDONESIA

Consignee : TO ORDER
Notify Address : TATA INTERNATIONAL LTD
95/1, POONDI ROAD, VANIYAN CHATHIRAM,
SUMATHANGI POST, KAVERIPAKKAM, WALAJAPET TALUK,
VELLORE, TAMIL NADU, 632508

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

Quantity : 75,000 MT (PLUS/MINUS 10 PERCENT)
Loading Port : MUARA BANYUASIN ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA
Vessel/Barge Name : MV. INDIAN GOODWILL OR SUBS
Discharge Destination : ANY PORT(S) IN INDIA
FOB/CIF/CFR/FAS : FOB VESSEL
Payment Term : TT
Buyer : ADARO INTERNATIONAL (SINGAPORE) PTE. LTD.
BL Number : AERMPS2 24/013
Ship Agent : PT. IDT TRANS AGENCY
Laycan Loading : 04 JUL - 10 JUL 2024

This Shipping Instruction is issued to be commenced accordingly as per mentioned above. If any changes or corrections, Shipper will issue an Amendment or Addendum.

Hormat Kami,
PT MUSTIKA INDAH PERMAI
On behalf



Bambang Tridadi
PT Mustika Indah Permai
Cyber 2 Tower, Lantai 24 Jl. HR Rasuna Said Blok X-5 No. 13, Jakarta Selatan 12950 Indonesia,
T 6221 5211265 , 25533000, F6221 25533061, 25533062

www.adaro.com

Sumber : PT. IDT TRANS AGENCY (2024)

2. *Statement of Fact* adalah laporan mengenai pelaksanaan kegiatan pemuatan dan pembongkaran, yang meliputi catatan dari kedatangan kapal, proses pemuatan dan pembongkaran, hingga saat kapal berangkat kembali.

Gambar 2.3. Statement of Fact



PT. IDT TRANS AGENCY

Jl. BELIAN NO 10 BIDARACINA
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
EMAIL : idt.transagency@idt-transagency.co.id
agency@idt-transagency.co.id
ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

Statement Of Fact

Name Vessel	MV. INDIAN GOODWILL	Date	JULY 21, 2024
Flag	LIBERIA	Port of Loading	MUJARA BANYUASIN ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA
DWT / GRT	75,404 MT / 42,576 MT	Last Port	FANGCHENG, CHINA
Name Of Master	CAPT. LUPU PETRE IULIAN	Next Port	ANY PORT(S) IN INDIA

No	Activities	Time	Date
01	Arrived at Quarantine Zone	20.12	July 11, 2024
02	NOR Tendered	20.12	July 11, 2024
03	NOR RE - Tendered	15.30	July 12, 2024
04	Free Pratique Granted	12.45	July 12, 2024
05	Pilot On board	14.15	July 12, 2024
06	Dropped Anchor at Loading Point	15.30	July 12, 2024
07	Pilot Off board	15.35	July 12, 2024
08	NOR Accepted	AS PER CHARTER PARTY	
09	Commenced Loading	16.20	July 17, 2024
10	Completed Loading	17.00	July 21, 2024
11	Completed Shipping Document	23.00	July 21, 2024
12	Departure/ Sailed	00.06	July 22, 2024
13	ETA Next Port	PM	July 28, 2024

Bunker	Arrival	Departure	
FO	472.424 MT	1.098	MT
DO	45.869 MT	168.600	MT
FW	210 MT	203	MT
BW	19,453 MT	393.500	MT

Draft	Arrival	Departure	
FWD	4.03 MTR	13.977	MTR
MID	4.57 MTR	14.020	MTR
AFT	5.32 MTR	13.816	MTR

14 Initial Draft Survey	09.30 - 10.30 Hrs	on July 17, 2024
15 Hold Cleanliness Inspection	10.30 - 11.00 Hrs	on July 17, 2024
16 Final Draft Survey	17.00 - 18.00 Hrs	on July 21, 2024
17 Quantity Cargo Loaded	72,805 MT	

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

PT. MUSTIKA INDAH PERMAI
Shipper



PT. IDT TRANS AGENCY
As Agent



Master of MV. INDIAN GOODWILL

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

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

Sumber : PT. IDT TRANS AGENCY (2024)

3. *Notice of Readiness* adalah dokumen yang dikeluarkan oleh kepala kapal yang menginformasikan bahwa kapal telah siap untuk melakukan proses bongkar muat.

Gambar 2.4. Notice Of Readiness

	ZODIAC MARITIME LIMITED. NOTICE OF READINESS	Form : VO 18 Issue : 004 Date : 17.11.16 Approved : MJR
<p>Vessel: INDIAN GOODWILL Port MUARA BANYUASIN Date : 11 JULY 2024</p> <p>To: IDT TRANS AGENCY cc: Oldendorff Carriers – Operations cc: Zodiac London- Operations</p> <p>Please be informed that M/V Indian Goodwill under my command arrived at Muara Banyuasin anchorage on July 11, 2024 at 20:12 hours local time / on July 11, 2024 at 13:12 hours UTC /, and is ready in every respect to load her cargo of 72805 mt COAL in bulk in accordance with all the terms, conditions and exceptions of the governing Charter Party.</p> <p>This notice is tendered on July 11, 2024 at 20:12 hours local time / on July 11, 2024 at 13:12 hours UTC /, while vessel is lying at Muara Banyuasin anchorage.</p> <p>Notice of Readiness to be accepted as per Governing Charter Party Terms.</p> <p>Kindly acknowledge receipt of this Notice of Readiness.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-end;"> <div data-bbox="443 1317 667 1438" style="text-align: center;">  Master: _____ </div> <div data-bbox="922 1391 1246 1556" style="text-align: center;"> Accepted: _____ Date and Time: _____  Signature: _____ </div> </div> <p style="text-align: center;">Representing: _____</p>		
<p style="font-size: small;">Copies: 1 Copy File onboard 1 Copy to Office Retention period: 2 Years</p> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">page 1 of 1</p>		

Sumber : PT. IDT TRANS AGENCY (2024)

4. *Bill of Lading* (B/L) adalah dokumen perjanjian untuk pengiriman barang antara pengirim dan perusahaan pengangkutan, dengan semua konsekuensi yang tercantum dalam dokumen tersebut.

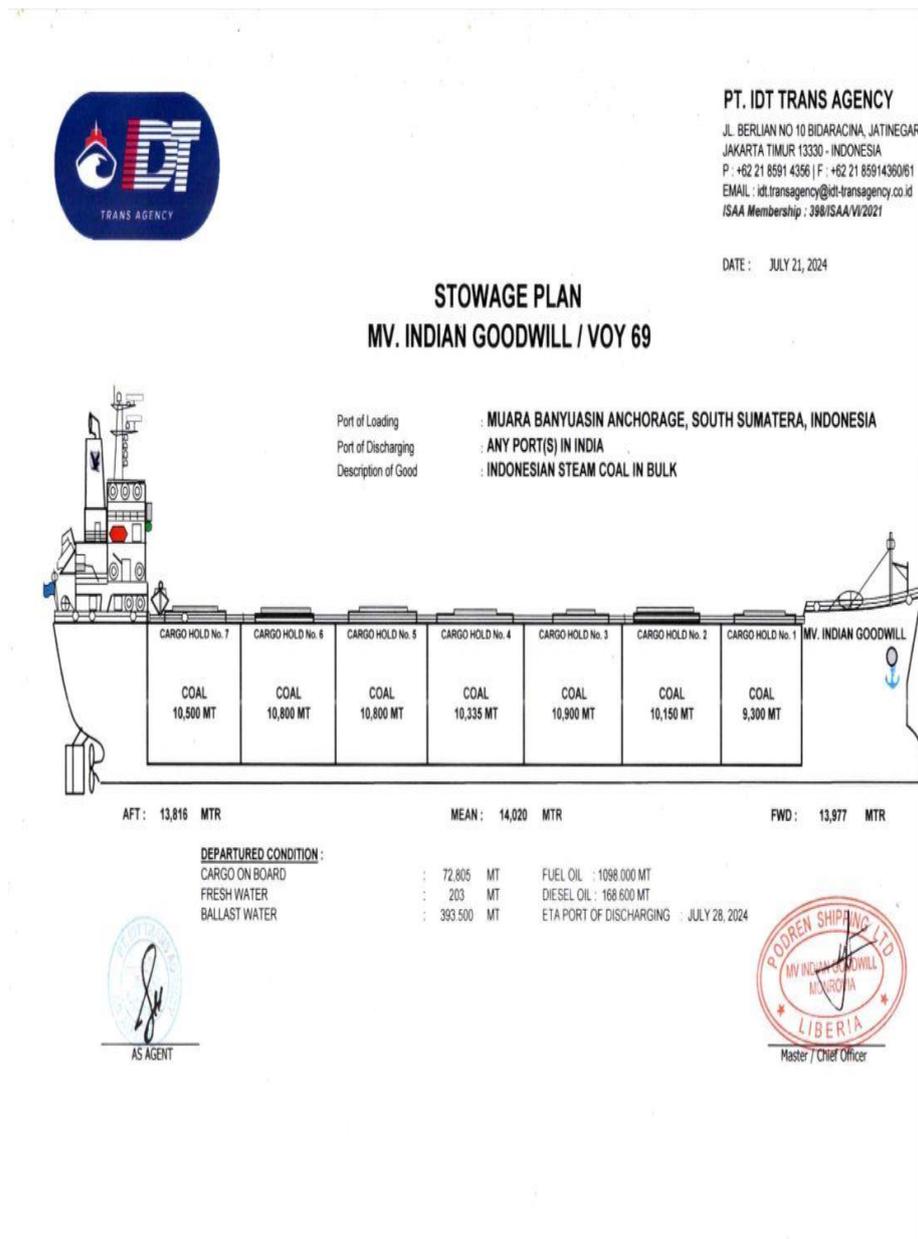
Gambar 2.5. *Bill of Lading* (B/L)

CODE NAME : "CONGENBILL" EDITION 1994		BILL OF LADING		Page 2
Shipper		TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES		B/L NO.
PT MUSTIKA INDAH PERMAI CYBER 2 TOWER, 24TH FLOOR JL.H.R. RASUNA SAID BLOK X-5 NO.13 SOUTH JAKARTA 12950, INDONESIA				AERMPS2 24/013A
Consignee		DRAFT B/L		
TO ORDER				
Notify Address				
TATA INTERNATIONAL LTD 95/1, POONDI ROAD, VANIYAN CHATHIRAM, SUMAITHANGI POST, KAVERIPAKKAM, WALAJAPET TALUK, VELLORE, TAMIL NADU, 632508				
Vessel name	Port of Loading			
MV. INDIAN GOODWILL	MUARA BANYUASIN ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA			
Port of Discharge				
ANY PORT(S) IN INDIA				
Shipper's description of goods	Gross Weight			
INDONESIAN STEAM COAL IN BULK	20,000 MT			
CLEAN ON BOARD				
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY				
(of which NIL on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)				
Freight payable as per CHARTER-PARTY dated : 21.06.2024		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 thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF		
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight: Time used for loading days hours				
Freight payable at		Place and date of issue		
		MUARA BANYUASIN ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA JULY XX, 2024		
Number of original Bs/L		Signature		
3 (THREE)		FOR AND ON BEHALF OF MASTER CAPT. IULIAN LUPU OF MV. INDIAN GOODWILL		
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		PT. IDT TRANS AGENCY AS AGENTS FOR THE MASTER		

Sumber : PT IDT TRANS AGENCY (2024)

5. *Stowage Plan* adalah representasi dari informasi tentang bagaimana barang akan dimasukkan ke dalam ruang penyimpanan, yang menunjukkan total jumlah barang yang akan ditempatkan di setiap palka kapal selama proses pengiriman berjalan dengan lancar, aman dan efisien.

Gambar 2.6. *Stowage Plan*



Sumber : PT. IDT TRANS AGENCY (2024)

6. *Cargo Manifest* ialah surat resmi yang mencamtumkan daftar lengkap dan terperinci dari seluruh jumlah kargo yang dimuat di dalam palka kapal.

Gambar 2.7. *Cargo Manifest*



CARGO MANIFEST

PORT OF LOADING : MUARA BANYUASIN ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA
 VESSEL NAME : M.V. INDIAN GOODWILL
 FLAG : LIBERIA
 DWT / GT : 75,404 MT / 42,576 MT

PORT OF DISCHARGE : ANY PORT(S) IN INDIA
 NAME OF MASTER : CAPT. LUPU PETRE IULIAN
 VOY : 69

BL. NO.	SHIPPER'S	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	SHIPPER'S DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEASUREMENTS
AERMP2 24013A UP AERMP2 24013C	PT MUSTIKA INDAH PERMAI CYBER 2 TOWER, 24TH FLOOR JL.H.R. RASUNA SAID BLOK X-6 NO. 13 SOUTH JAKARTA 12950, INDONESIA	Consignee TO ORDER Notify Address TATA INTERNATIONAL LTD 95/1, POONDI ROAD, VANIYAN CHATHIRAM, SUMATHANGI POST, KAVERIPAKKAM, WALAJAPET TALUK, VELLORE, TAMIL NADU, 632608	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	72,805 MT
TOTAL				72,805 MT

PALEMBANG, JULY 21, 2024


 PT. IDT TRANS AGENCY
 AS AGENT

PT IDT TRANS AGENCY
 Head Office : J. Beringin 10, Bidaracora - Jember
 Jakarta 13330 - Indonesia
 Phone : +62 21 8591 4366 Fax : +62 21 8591 4365 / +62 21 8591 4361
 Email : agency@idttransagency.co.id

Sumber : PT IDT TRANS AGENCY (2024)

7. *Mate's Receipt* adalah adalah dokumen yang mengonfirmasi penerimaan barang atau kargo di atas kapal berdasarkan kondisi barang tersebut dan ditandatangani oleh kapten kapal dan juga kepada pihak shipper.

Gambar 2.8. *Mate's Receipt*



DATE: JULY 21, 2024

Shipper
PT MUSTIKA INDAH PERMAI
 CYBER 2 TOWER, 24TH FLOOR
 JL.H.R. RASUNA SAID BLOK X-5
 NO.13 SOUTH JAKARTA 12950,
 INDONESIA

Consignee
TO ORDER

Notify Address
TATA INTERNATIONAL LTD
 95/1, POONDI ROAD, VANIYAN CHATHIRAM,
 SUMAITHANGI POST, KAVERIPAKKAM, WALAJAPET TALUK,
 VELLORE, TAMIL NADU, 632508

MATE'S RECEIPT
 Shipped on board the vessel
 The under - mentioned goods
 In apparent good order and conditions
 Weight, measure, quality, quantity,
 Contents and value unknown

Vessel name MV. INDIAN GOODWILL	Port of Loading MUARA BANYUASIN ANCHORAGE, SOUTH SUMATERA, INDONESIA
Port of Discharge ANY PORT(S) IN INDIA	Final destination (for the merchant's reference)

Shipper's description of goods INDONESIAN STEAM COAL IN BULK	Gross weight 20,000 MT
------------------------------------------------------------------------	----------------------------------

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY



Master of MV. INDIAN GOODWILL

B/L Number

AERMP2 24/013A

PT IDT TRANS AGENCY

Head Office : Jl. Berlin 10, Bidaracna - Jatinegara
 Jakarta 13330 - Indonesia
 Phone : +62 21 8591 4356 Fax : +62 21 8591 4360 / +62 21 8591 4361
 Email : idt-agency@idt-shipping.co.id

Sumber PT. IDT TRANS AGENCY (2024)

H. Pihak Yang Terlibat Dalam Bongkar Muat Batu Bara

Menurut Suyono, R. P (2001:17), setiap pelabuhan membutuhkan layanan pemanduan bagi setiap kapal yang berencana untuk masuk atau meninggalkan pelabuhan. Sebelum kapal memperoleh layanan pemanduan ini, mereka harus terlebih dulu mendapatkan izin untuk bersandar atau berlabuh dari pihak-pihak yang memiliki wewenang, seperti :

1. Surveyor

Perusahaan yang digunakan untuk memeriksa kapal / mensurvei suatu muatan barang yang ada di kapal. Terdapat beragam surveyor sesuai dengan aktivitasnya, yaitu

- a. Cargo surveyor yaitu meneliti dan memeriksa muatan yang di bongkar atau di muat di atas kapal dengan kepentingan pemeriksaan keadaan barang dan jumlah mutu muatan.
- b. Penilai maritim mengevaluasi keadaan mesin kapal untuk memastikan kualitas dan kondisi, dan umumnya bertindak atas permintaan dari perusahaan asuransi, lembaga klasifikasi, klub Pandal, atau berdasarkan inisiatif pemilik dan penyewa kapal.
- c. Sucofindo adalah perwakilan suatu Perusahaan yang bertugas untuk melakukan pengawasan terhadap muatan yang masuk atau keluar negeri.

2. Shipper

Pihak yang menyiapkan pengiriman barang, Shipper wajib menyiapkan dan mengatur segala keperluan muatan yang akan di lakukan pemuatan di atas kapal. Shipper wajib menuliskan nama dan Alamat pada dokumen-dokumen penting yaitu *Mate receipt*, *Shipping order*, Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).

3. Karantina / Kesehatan

Pelabuhan Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia 2018 Nomor 6 tentang karantina kesehatan, Dinas Karantina

digabungkan dengan Dinas Kesehatan. Tugas dari Dinas karantina di pelabuhan adalah :

- a. Memberikan pelayanan di bidang kesehatan.
 - b. Menyelidiki dan menilai dokumen kesehatan, sertifikat pengendalian hama, serta daftar anggota kru dan penumpang kapal.
 - c. Mengeluarkan dokumen kesehatan dan izin kesehatan.
 - d. Mengawasi tanaman dan hewan yang dibawa masuk serta keluar pelabuhan dengan kapal.
 - e. Melaksanakan karantina jika diperlukan..
4. Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) adalah lembaga yang merupakan bagian dari Kementerian Kesehatan. Dinas Kesehatan pelabuhan bertanggung jawab untuk :
- a. Memberikan pelayanan kesehatan.
 - b. Menilai dan memeriksa dokumen kesehatan, sertifikat bebas hama, serta data tentang awak kapal dan penumpang.
 - c. Menerbitkan sertifikat kesehatan dan izin kesehatan..
5. Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan memiliki tanggung jawab untuk memantau dan menerapkan aturan terkait keamanan serta keselamatan di bidang pelayaran, mengatur aktivitas pemerintah di pelabuhan, dan merancang, mengelola, serta mengawasi berbagai kegiatan pelabuhan yang dikelola secara komersial. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menjalankan beberapa fungsi :

- a. Melaksanakan pengawasan dan memastikan kelayakan kapal, pemenuhan syarat sertifikasi untuk kapal, pencegahan pencemaran yang berasal dari kapal, serta penetapan status hukum kapal.

- b. Melakukan pemeriksaan terhadap manajemen keselamatan kapal.
- c. Pelaksanaan pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang berhubungan dengan kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang berbahaya, barang khusus, limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban dalam proses embarkasi dan penerimaan penumpang, pengembangan infrastruktur pelabuhan, penggalian serta reklamasi, kelayakan berlayar dan aspek kelautan, pengaturan lalu lintas kapal di wilayah pelabuhan dan jalur pelayaran, pemanduan serta penundaan kapal, serta penerbitan Surat Izin Berlayar.
- d. Pelaksanaan audit insiden kapal, upaya pencegahan serta pemadaman kebakaran di area pelabuhan, respons terhadap bencana di perairan, pelaksanaan perlindungan lingkungan laut, dan penegakan aturan yang berkaitan dengan keselamatan serta keamanan navigasi.
- e. Pengaturan kegiatan pemerintah di pelabuhan yang terkait dengan pemantauan serta penerapan hukum dalam aspek keselamatan dan keamanan transportasi laut.
- f. Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, area kerja, dan kawasan kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, disertai dengan pengajuan tarif untuk mendapatkan persetujuan dari Menteri.
- g. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan darat dan perairan pelabuhan, serta pemeliharaan struktur penahan ombak, kolam pelabuhan, jalur pelayaran, dan alat serta fasilitas penunjang untuk navigasi pelayaran.

- h. Pelaksanaan jaminan dan pemeliharaan keberlangsungan lingkungan di pelabuhan, serta menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran pergerakan barang di pelabuhan.
- i. Pengaturan arus kapal yang datang dan pergi dari pelabuhan dilaksanakan melalui pemanduan, penyediaan serta pelayanan jasa di pelabuhan, dan pemberian izin atau bentuk lain kepada Badan Usaha Pelabuhan.
- j. Persiapan material untuk penetapan dan penilaian standar kinerja operasional pelayanan yang berkaitan dengan pelabuhan dan
- k. Pelaksanaan urusan finansial, sumber daya manusia, umum, hukum, hubungan masyarakat, serta penyusunan laporan.

6. Imigrasi

Direktorat Imigrasi adalah instansi yang berada di bawah Departemen Kehakiman. Di bandara, instansi ini mempunyai kewenangan :

- a. Mengawasi proses keluar masuk orang sesuai dengan peraturan yang berlaku dalam bidang imigrasi.
- b. Memeriksa penumpang dan awak kapal, khususnya untuk penumpang asing yang ingin memasuki atau meninggalkan wilayah hukum Indonesia.
- c. Dalam situasi ini, akan diperiksa apakah paspor mereka telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- d. Memeriksa paspor anggota awak kapal.
- e. Memberikan izin kepada imigrasi.

7. Bea dan Cukai

Direktorat Bea dan Cukai, yang merupakan bagian dari kementerian keuangan, memiliki tugas untuk mengatur dan mengawasi kepabeanan di seluruh tanah air, sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia tahun 2006 No. 17 mengenai Kepabeanan. Dengan demikian, secara umum,

kewajiban lembaga Bea dan Cukai adalah menerapkan pajak cukai pada barang atau kargo yang dikirim dari daerah yang telah ditentukan oleh pemerintah. Lembaga Bea dan Cukai di pelabuhan memiliki tanggung jawab atas :

- a. Melakukan pengecekan terhadap arus barang di kawasan Bea dan Cukai.
- b. Memeriksa barang-barang yang dimuat di kapal serta yang ada di gudang.
- c. Menghitung jumlah bea masuk berdasarkan tarif yang ditentukan untuk jenis barang sesuai dengan kebijakan pemerintah.
- d. Mengawasi barang yang belum dikenakan bea masuk saat bergerak dari pelabuhan menuju entreport atau sebaliknya.
- e. Memindahkan barang dari area yang terkena bea cukai ke pelabuhan, atau sebaliknya.

8. Jasa Pemanduan

Setiap kapal yang melintasi jalur pelabuhan saat datang atau pergi, atau saat pindah tempat berlabuh, wajib memiliki pemandu. Ada dua tipe pemandu yaitu :

- a. Pemandu laut membimbing kapal antara area luar perairan dan batas pemanduan pelabuhan.
- b. Pemandu pelabuhan mengarahkan kapal dari batas perairan pelabuhan sampai kapal masuk ke dalam kolam pelabuhan dan berlabuh di dermaga.

9. *Vessel Traffic Service (VTS)* atau *Vessel Traffic System* merupakan sistem yang digunakan untuk mengatur dan mengawasi pergerakan kapal di pelabuhan atau di area perairan tertentu. Sistem ini bertujuan buat memastikan keselamatan, efisiensi, dan keamanan navigasi kapal pada daerah yg dikelola. Prinsip kerja VTS serupa menggunakan sistem yg dipakai pada *Air Traffic Control (ATC)* pada global penerbangan. Secara

teknis, VTS umumnya memakai kombinasi beberapa perangkat, seperti:

- a. Radar: Untuk mendeteksi & melacak posisi kapal secara real-time.
- b. CCTV (*Closed-Circuit Television*): Untuk memantau kegiatan secara visual.
- c. Radio VHF: Sebagai sarana komunikasi 2 arah antara operator VTS & kapal.
- d. AIS (*Automatic Identification System*): Untuk mengenali bukti diri kapal, posisi, kecepatan, & arah secara otomatis.

Fungsi primer menurut VTS merupakan:

- a. Memberikan keterangan navigasi pada kapal.
- b. Menyediakan data syarat cuaca terkini.
- c. Mengawasi & mengatur pergerakan kapal pada dalam wilayah pelayaran yang ditentukan.

1) Dokumen-dokumen yang dipakai Dokumen kapal atau dokumen kapal adalah dokumen yang harus dimiliki oleh kapal dan selalu dibawa. Dokumen-dokumen ini menunjukkan kelengkapan kapal dalam beberapa fungsi atau tugas tertentu. Adapun dokumen-dokumen kapal mencakup :

- a) Surat Kebangsaan Kapal (*Ship's Registry*) adalah sertifikat yang menunjukkan kebangsaan kapal yang terdaftar dan dilindungi oleh hukum suatu negara melalui peraturan internasional.
- b) Surat Ukur (*Meet brief*) adalah sertifikat atau dokumen yang menjelaskan dimensi utama kapal, seperti panjang, lebar, berat, serta ukuran setiap palka dan sebagainya.
- c) Daftar Anak Buah Kapal (*Crew List*) mencantumkan nama, pangkat, dan posisi seluruh awak kapal, serta hak dan kewajiban yang perlu dipatuhi oleh pemilik kapal.
- d) Daftar Muatan Barang (*Manifest*) mencatat semua barang yang terdapat di kapal yang akan dibawa menuju pelabuhan tujuan.

- e) PPKB (Pemberitahuan Pelayanan Kapal dan Barang) merupakan dokumen yang menguraikan tentang kedatangan sebuah kapal di pelabuhan tertentu.
- f) PKK (Pemberitahuan Kunjungan Kapal) adalah dokumen yang menjelaskan tentang kedatangan kapal di pelabuhan tertentu.
- g) RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut) Suatu permintaan yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Berisi jenis dan jumlah barang yang akan diangkut, serta jasa yang dibutuhkan seperti tambat, pandu, tunda, dan kepil
- h) *Ship Particular* Dokumen yang mencakup semua informasi kapal secara menyeluruh.
- i) *Arrival Condition* Informasi mengenai status kapal saat sampai di pelabuhan.
- j) *Departure condition* Informasi mengenai status kapal saat hendak meninggalkan pelabuhan.
- k) SIB (Surat Izin Berlayar) adalah dokumen yang diterbitkan oleh syahbandar yang menunjukkan bahwa kapal telah mendapatkan izin untuk melaut setelah melakukan aktivitas di pelabuhan sesuai dengan aturan yang ada.
- l) *Memorandum* pemeriksaan dokumen kapal adalah dokumen yang menunjukkan bahwa syahbandar telah memeriksa dokumen kapal untuk memastikan keabsahan dokumen tersebut.
- m) ISSP (*International Ship Security Certificate*) merupakan sebuah dokumen yang menunjukkan bahwa kapal tersebut telah memenuhi standard keselamatan internasional sesuai dengan sistem keamanan yang diatur dalam kode ISPS.
- n) *Operation Report* Sebuah laporan yang menjelaskan aktivitas kapal dari kedatangan hingga keberangkatan, yang disusun oleh tim operasional yang ditunjuk oleh perusahaan untuk mengurus kapal tersebut.

o) COP (*Certificate of Pratique*) adalah dokumen kesehatan yang diberikan kepada kapal yang menunjukkan bahwa kapal itu telah dinyatakan bebas dari penyakit.

I. Pengertian dan Jenis Kapal.

Kapal merupakan setiap jenis benda yang dapat mengapung, tanpa memandang bentuk atau kategorinya. Dalam bahasa Inggris, ada perbedaan antara ship yang merujuk pada yang lebih besar dan boat yang mengacu pada yang lebih kecil. Umumnya, kapal bisa memuat perahu, tetapi sebaliknya, perahu tidak bisa memuat kapal. Undang-undang, peraturan, dan adat istiadat lokal selalu menentukan ukuran sebenarnya dari sebuah kapal yang disebut kapal. Dimulai dengan penemuan perahu, manusia telah memanfaatkan kapal untuk menjelajahi sungai atau lautan selama berabad-abad. Kapal-kapal yang dimanfaatkan dalam aktivitas ini, baik untuk membawa muatan maupun mentransfer barang dari satu kapal ke kapal lainnya, sebenarnya adalah jenis kapal tertentu yang digunakan Sumber: Koleksi Pribadi (2023) 10 alat angkut muatan dari lokasi pemuatan maupun proses pembongkaran di kapal besar di Tanjung Kampeh Anchorage, Palembang.

"Kapal adalah sarana transportasi di atas air dengan desain tertentu yang dapat bergerak menggunakan tenaga angin, mesin, ditarik, atau ditunda. Ini juga mencakup kendaraan yang memiliki kemampuan untuk mendukung beban secara dinamis, perangkat yang berada di bawah air, serta objek apung dan struktur terapung yang tidak bergerak. " Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 yang mengatur mengenai Pelayaran.

Jenis-jenis kapal :

1. Kapal tanker adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut muatan liquid (minyak). Kontruksi kapal ini disesuaikan dengan

jenis muatan yang akan diangkut, seperti Crude oil, BBM (Product oil), Chemical, dan minyak lainnya.

2. Kapal Bulk Carrier, yang sering disebut sebagai bulker, adalah jenis kapal niaga yang dirancang khusus untuk memuat barang-barang curah tak terkemas, seperti gandum, batubara, biji-bijian, dan semen. Kapal yang termasuk dalam kategori bulk carrier dibagi menjadi beberapa tipe, salah satunya adalah geared bulk carrier. Tipe kapal ini dilengkapi dengan crane kapal yang berfungsi untuk memuat dan membongkar barang, sehingga tidak membutuhkan crane dari pelabuhan saat melakukan proses bongkar muat. Di samping itu, ada kapal yang termasuk dalam golongan gearless bulk carrier, yaitu kapal bulker yang tidak dilengkapi dengan derek sehingga tidak bisa melakukan bongkar muat secara mandiri. Namun, tipe kapal ini memiliki ukuran yang cukup besar dan mampu menampung lebih banyak beban dibandingkan dengan kapal jenis geared bulk carrier.
3. Kapal peti kemas atau *container* digunakan untuk mengangkut sejumlah besar barang yang dikemas ke dalamnya agar muatan tetap aman, seperti muatan yang perlu didinginkan atau disimpan.
4. Kapal Ro-Ro, Kapal ini memiliki satu atau lebih geledak terbuka atau tertutup yang dapat mengangkut kendaraan dengan pintu rampa di depan dan belakangnya. Kapal ini dapat mengangkut mobil, truk, semi-trailer, trailer, dan bahkan kereta api.
5. Kapal Penumpang, Kapal ini berfungsi sebagai alat transportasi laut untuk mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lain.
6. Kapal *Tug Boat*, adalah kapal penarik atau kapal bantu yang dapat menarik tongkang, baik dengan atau tanpa muatan. Karena daya dorongnya yang kuat meskipun berukuran kecil, tug boat sering digunakan di Indonesia.

7. Kapal Tongkang adalah jenis kapal yang dirancang untuk membawa barang, baik itu muatan tidak terikat maupun petikemas. Kapal ini dibuat khusus untuk mengangkut beban yang tidak dilengkapi dengan mesin, dan seringkali ditarik oleh kapal tunda.

Gambar 2.9. Kapal Tug Boat dan Tongkang



Sumber : PT.IDT TRANS AGENCY (2024)

J. Floating Crane

1. Pengertian *Floating Crane*

Floating crane adalah alat untuk proses bongkar muat yang dirancang khusus untuk dipasang di atas kerangka tongkang dan memiliki kemampuan untuk bergerak menggunakan sistem propeller sendiri atau ditarik oleh kapal lain. Ini umumnya dilengkapi dengan menggunakan penggaruk (*grab bucket*) buat mengambil muatan dari tongkang dan memindahkannya ke kapal.

Floating Crane terdiri berdasarkan beberapa bagian antara lain: Istopo (2018)

- a. Tiang crane yang memiliki mekanisme rel atau roda gigi yang dapat berputar. Sistem ini memberikan kemampuan pada crane untuk bergerak ke semua arah dalam sudut pandang 360 derajat.
- b. *Boom* adalah komponen yang digunakan untuk mengangkat beban yang dilengkapi dengan sistem hidrolik untuk mengangkat dan menurunkan secara vertikal.
- c. *Crane house* yang juga dikenal dengan sebutan "rumah crane," merupakan lokasi di mana pengendalian crane dilakukan. Di sinilah operator memantau kegiatan operasi kran.
- d. Kerek muat atau *cargo block* adalah kawat yang terpasang di ujung boom yang berfungsi sebagai jalur kawat untuk pergerakan.
- e. *Wire drum* adalah wadah yang digunakan untuk menggulung kawat.
- f. *Wire* adalah benda yang berperan sebagai penghubung dari gerakan yang dihasilkan oleh winch.

1. Jenis-Jenis *Floating Crane*

a. *Twins Crane*

Gambar 2.10. *Twins Crane*



Sumber : Internet (2021)

Kapal yang memanfaatkan derek ganda yang bermanfaat untuk mengambil lebih banyak bahan.

b. *Single Crane*

Gambar 2.11. *Single Crane*

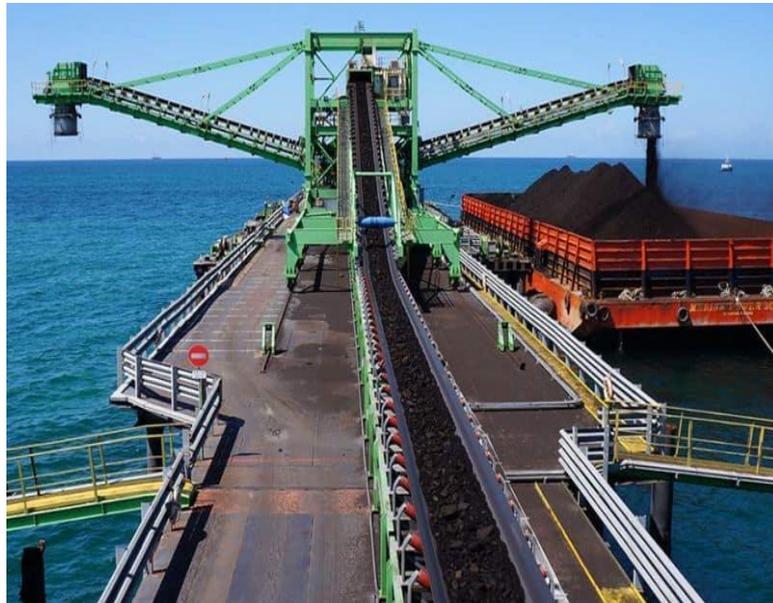


Sumber : PT IDT TRANS AGENCY (2024)

Single crane adalah tipe crane yang biasa dipakai, yaitu hanya menggunakan satu crane di atas kapal.

c. *Conveyor*

Gambar 2.12. Conveyor



Sumber : Internet (2021)

Memiliki peran yang serupa dengan crane. Conveyor umumnya dipakai untuk memindahkan barang dan melakukan pembongkaran secara lebih banyak dan lebih cepat.

2. Kelebihan *Floating Crane*

Crane ini biasanya digunakan untuk mengangkat atau memindahkan batu bara. Kegiatan pemindahan ini sering disebut sebagai "transshipment". Ini adalah proses pemindahan barang di mana barang tidak langsung dikirim, tetapi terlebih dahulu melalui lokasi perantara. Tentu saja, penggunaan kran terapung ini memiliki beberapa keuntungan, yaitu :

- a. Mempercepat waktu dalam kegiatan pemuatan,
- b. Crane ini dapat diangkut menggunakan jenis kapal tertentu, seperti panamax atau capsized,
- c. Mampu mengurangi kemungkinan terjadinya pencemaran,
- d. Barang yang diangkut dapat membawa lebih banyak beban sekaligus,

- e. Mengurangi jumlah penanganan muatan yang ganda.

K. Pengertian dan Fungsi Pelabuhan

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, “Pelabuhan merupakan area yang terdiri dari daratan dan/atau area perairan dengan batas-batas yang jelas sebagai lokasi untuk kegiatan pemerintah dan pengusaha yang digunakan sebagai tempat kapal berlabuh, untuk memuat dan menurunkan penumpang, serta untuk memuat dan membongkar barang”. Ini adalah deskripsi umum dari fasilitas pelabuhan yang mencakup Terminal dan dermaga kapal dilengkapi dengan prasarana keselamatan dan keamanan serta fasilitas penunjang pelabuhan. Dalam konteks pelabuhan, fasilitas ini bertujuan untuk menyediakan lingkungan yang aman dan efisien untuk operasi kapal, memastikan keselamatan pelayaran, dan mendukung kegiatan bongkar muat dan logistik. serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi”.

Berikut adalah beberapa fungsi dari pelabuhan :

1. Perangkat dan sarana yang digunakan untuk mengumpulkan serta mendistribusikan barang atau penumpang ke atau dari kapal.
2. Tempat untuk menyimpan barang yang baru tiba dari kapal atau yang akan dipindahkan ke kapal.
3. Fasilitas dan layanan yang digunakan untuk memindahkan barang dan penumpang dari kapal ke jenis transportasi lain atau sebaliknya.
4. Menjadi perantara dalam sistem transportasi.
5. Menjadi gerbang utama dari suatu wilayah atau negara.

L. Pengertian Keagenan kapal

Menurut R. A. Supriyono (2018:63), ini adalah relasi kontrak antara prinsipal dan agen. Relasi ini dijalin untuk suatu layanan di mana prinsipal memberikan kuasa kepada agen untuk membuat pilihan yang paling tepat bagi prinsipal, dengan fokus pada kepentingan dalam

memaksimalkan profit usaha dan mengurangi beban, termasuk menghindari pajak. Teori keagenan menjelaskan pemberian kuasa dari pemilik usaha (pemegang saham) kepada manajemen perusahaan untuk menjalankan aktivitas bisnis sesuai dengan perjanjian yang telah disetujui. Apabila kedua pihak mempunyai kepentingan yang sejalan dalam meningkatkan nilai perusahaan, manajemen akan bertindak demi kepentingan perusahaan.

Keagenan kapal mengikuti ketentuan yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2016 tentang "Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal" adalah sebuah kegiatan bisnis yang mengelola kepentingan kapal dari perusahaan angkutan laut asing dan/atau perusahaan angkutan laut nasional di wilayah Indonesia. Pihak yang melaksanakan keagenan pelayaran memiliki tanggung jawab penuh atas semua biaya dan masalah yang muncul dari kontrak keagenan atau kontrak lainnya yang berkaitan dengan aktivitas agen pelayaran selama berada di Indonesia.

Sub Agen merupakan perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh General Agent untuk memenuhi kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini pada dasarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari agen utama. Selain itu, mereka juga berperan sebagai jalur pelayaran yang dipilih oleh agen utama untuk memenuhi kebutuhan khusus kapal di pelabuhan tertentu. Subagen ini pada dasarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari agen utama.

Cabang Agent adalah bagian dari General Agent di pelabuhan tertentu. Dalam industri pelayaran komersial, ada dua kategori sistem pelayaran secara umum, yaitu liner dan tramp. Perusahaan pelayaran akan mengangkat agen umum atau agen pemesanan untuk mengelola muatan dan kapal. Sementara itu, penyewa kapal akan menetapkan agen khusus yang hanya akan digunakan ketika kapal mereka disewakan di pelabuhan untuk kegiatan muat atau bongkar.

a. Keagenan kapal

1. Tugas *General Agent*

Tugas agen umum terbagi menjadi dua, yaitu tugas perizinan dan tugas koordinasi. Tugas koordinasi meliputi :

- a) Tugas koordinasi operasi dan pemasaran bertujuan untuk memastikan bahwa proses pengeluaran kargo dari kapal dilaksanakan dengan baik oleh perusahaan yang menangani bongkar muat. Selain itu, koordinasi juga mencakup memastikan bahwa saat kapal tiba dan berlabuh di pelabuhan, pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal dilaksanakan dengan tepat.
- b) Koordinasi pemasaran merujuk pada peran agen umum dalam mencari kargo, menginformasikan kedatangan kapal, dan menjalin hubungan dengan armada pemasaran.
- c) Koordinasi keuangan berfungsi sebagai agen utama untuk mengumpulkan dan mendokumentasikan semua biaya kapal saat berada di pelabuhan.
- d) Penunjuk sub-agen/agen Untuk melaksanakan tugas di pelabuhan tertentu, agen utama memberikan arahan kepada cabang atau perusahaan lain agar bertindak sebagai wakilnya. Mengumpulkan semua biaya yang dikeluarkan oleh kapal, termasuk semua tagihan yang timbul saat kapal berada di pelabuhan serta setelah kapal berangkat. Tugas ini berada di bawah pengawasan bagian operasi dan keuangan.
- e) Aktivitas koordinasi lainnya yang berhubungan dengan materi dan dokumen.

2. Persyaratan *general agent*.

- a) Perusahaan pelayaran dari Indonesia yang memiliki kapal dengan bendera Indonesia yang minimal berukuran 5. 000 GT secara kumulatif.

- b) Memiliki dokumentasi berupa bukti Perjanjian Keagenan Umum (Agency Agreement) atau Surat Keagenan Umum (*Latter of Appointment*)

3. Tugas sub agent atau agen

- a) Pengelolaan kapal Contoh: Layanan untuk awak kapal, perawatan atau perbaikan kapal, serta penyediaan suku cadang atau komponen kapal.
- b) Operasi keagenan (*Cargo operation*) Kegiatan Operasi memuat dan membongkar barang, penataan barang, pengikat, dan pengurusan dokumen muatan.

4. Tugas dan Fungsi cabang:

1. Tugas pokok cabang

- a) Mewakili dan melindungi perusahaan dalam daerah masing-masing
- b) Mewakili dan mendukung kantor pusat dalam memberikan layanan kepada kapal
- c) Berperan sebagai perwakilan dalam memberikan layanan kepada kapal dalam bidang keagenan.

2. Bidang pemasaran

- a) Menjalankan aktivitas pengisian dan penjualan ruang di kapal, baik untuk armada maupun kapal yang disewa melalui agen
- b) Melakukan survei muatan di area sekitarnya dengan memperhatikan arahan yang diberikan oleh kantor pusat
- c) Menjalankan tugas pemasaran, seperti :
 - 1. Analisis dan penilaian pasar.
 - 2. Kumpulkan data mengenai pasar.
 - 3. Penilaian terhadap pelanggan.
 - 4. Pengumpulan laporan pemasaran.
- d) Menyediakan layanan terbaik bagi pemilik muatan, termasuk sebelum dan setelah proses penjualan.

3. Bidang muatan (*traffic*)
 - a) Atas nama prinsipal, pusat kantor menerima barang untuk proses pengiriman.
 - b) Mengatur pemesanan barang dan mengirimkan laporan akuntansi muatan ke kantor pusat.
 - c) Menyusun daftar muatan dan memberikannya kepada kapal serta melakukan kegiatan bongkar dan muat.
 - d) Menyusun dokumen yang berkaitan seperti kwitansi dari nakhoda, B/L, dan daftar muatan.
 - e) Melakukan tanda tangan B/L atas nama prinsipal.
 - f) Mengawasi, memonitor, serta memberikan petunjuk atau peringatan mengenai pelaksanaan kegiatan bongkar muat.
4. Bidang pelayanan
 - a) Menginformasikan kedatangan kapal kepada pihak-pihak terkait di pelabuhan sesuai dengan peraturan yang ada.
 - b) Mengembangkan, mengatur, dan melaksanakan prosedur penempatan kapal.
 - c) Mengatur semua dokumen yang berkaitan dengan kapal.
 - d) Memberikan bantuan dalam penyediaan layanan bagi kapal, termasuk pengisian bahan bakar, perbaikan, dan sebagainya.
 - e) Menyediakan layanan untuk anggota kru kapal.
 - f) Menyusun dan melaksanakan proses keberangkatan kapal.
5. Bidang keuangan
 - a) Menjalankan pengumpulan biaya pengiriman dan melakukan administrasi.
 - b) Pengiriman yang mematuhi petunjuk dari kantor pusat.

- c) Melaksanakan pembayaran untuk biaya pelabuhan dan biaya kapal yang lain sesuai dengan petunjuk dari kantor pusat.
 - d) Melakukan pemeriksaan terhadap nota pengeluaran yang diterima serta mengirimkan nota biaya tersebut ke kantor pusat sesuai dengan petunjuk yang telah ditetapkan oleh kantor pusat.
 - e) Menyusun rencana anggaran untuk biaya operasional cabang serta anggaran aliran kas, serta mengatur penyediaan dan pembayaran dana.
 - f) Mengirimkan laporan mengenai biaya operasional kepada kantor pusat beserta bukti pengeluarannya.
6. Fungsi Keagenan

Tugas utama keagenan adalah untuk mewakili pemilik atau prinsipal dalam menjalankan ketentuan dan tanggung jawabnya di pelabuhan singgah dari kapal yang diageni. Menginformasikan mengenai kedatangan atau keberangkatan kapal, dan menyerahkan dokumen kapal kepada pengelola pelabuhan atau kepala kantor pelabuhan setempat, unit keagenan memiliki peran sebagai berikut :

- a) Menyusun rencana operasional keagenan sesuai dengan kebijakan perusahaan, baik dalam layanan liner service maupun tremper.
- b) Mengawasi pelaksanaan layanan agen, baik yang berhubungan dengan aktivitas muatan fisik maupun yang berkaitan dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal.
- c) Mengelola semua kegiatan terkait agen, termasuk yang bersifat operasional maupun yang terkait dengan aspek keuangan.

- d) Menyediakan informasi dan analisis mengenai kemajuan kegiatan agen sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan yang tepat.
- e) Berupaya menjalankan aktivitas keagenan agar dapat mendukung kegiatan utama perusahaan. Keputusan mengenai penerimaan atau penolakan permohonan izin akan diberitahukan dalam waktu dua minggu Bekerja setelah permohonan dinyatakan sudah lengkap. Dalam melakukan kegiatan, untuk memasuki wilayah pelabuhan kapal (Angkutan Perairan) perlu mematuhi peraturan yang ada.

M. *Ship to Ship Activity*

Kegiatan fasilitas non-pelabuhan mencakup segala operasi yang tidak berhubungan dengan fasilitas di pelabuhan. Kegiatan tersebut meliputi pemindahan muatan dan/atau perseorangan antar kapal, pemindahan muatan ke dan dari suatu kapal untuk selanjutnya disimpan di dermaga pelabuhan atau pengangkutan langsung kepada pemilik muatan. Kegiatan tersebut dapat memerlukan pemanfaatan peralatan bongkar muat yang terletak di dermaga atau di kapal itu sendiri. Kegiatan pemindahan muatan dari kapal ke kapal (*Ship to ship*) ialah pemindahan muatan antara kapal-kapal yang berlayar atau anchor dalam perairan yang berdekatan, baik dalam kondisi stasioner 25 atau ketika berlangsung, metode STS sering digunakan untuk mentransfer kargo seperti minyak mentah, gas cair, kargo curah, dan produk minyak bumi.

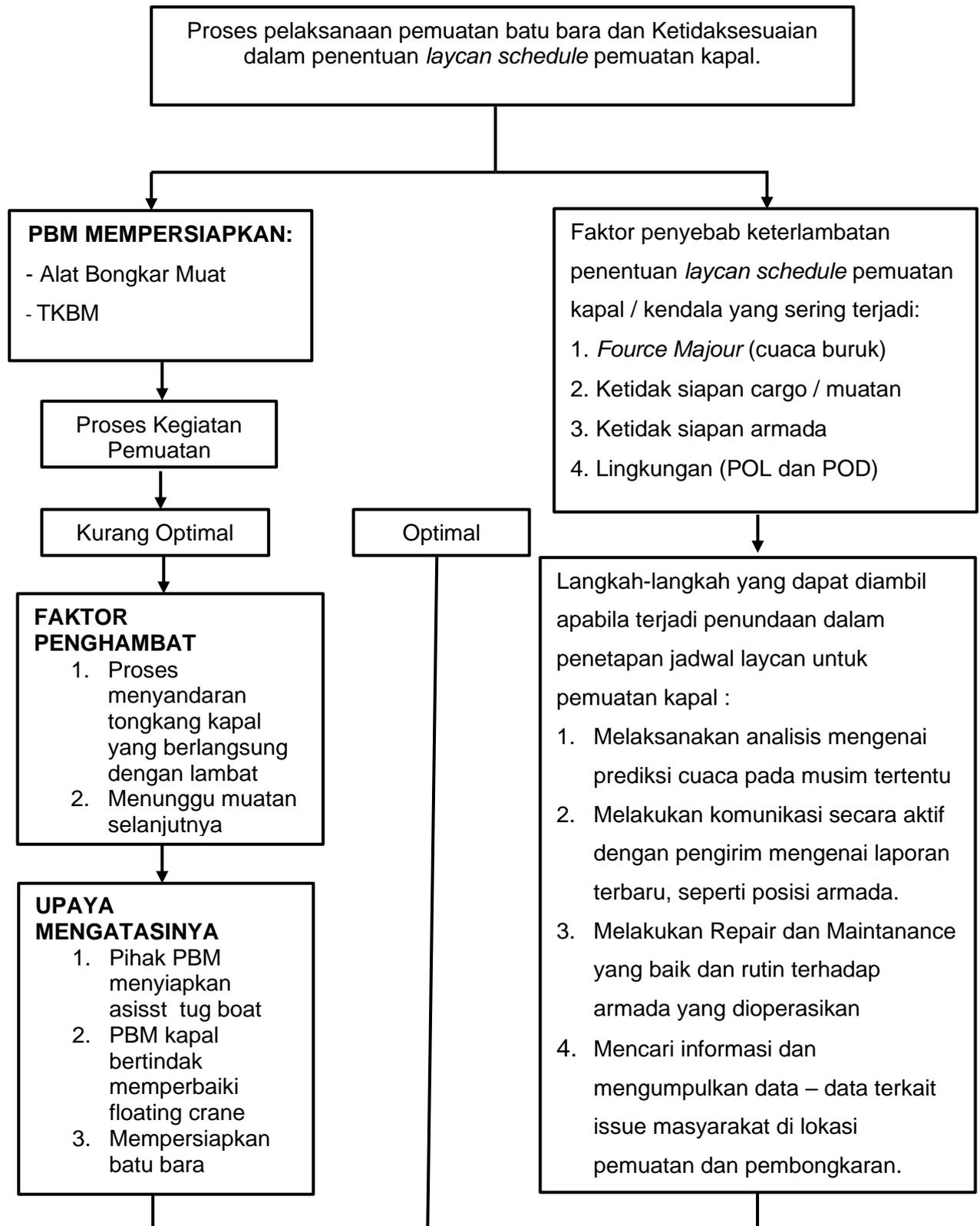
N. *Demurrage*

Demurrage Dalam sewa kapal, periode di mana penyewa masih memiliki kendali atas kapal setelah waktu yang biasanya diberikan untuk memuat dan membongkar barang disebut waktu tambahan.

Dalam hal ini, demurrage berarti biaya yang dibayarkan oleh pihak penyewa kepada pemilik kapal akibat penundaan dalam proses bongkar muat. Demurrage tidak akan dikenakan pengecualian laytime kecuali secara khusus dinyatakan dalam *Charter Party*.

O. KERANGKA PIKIR

Bagan 2. 1. Kerangka Pikir



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian sangat penting karena hasil penelitian bergantung pada metode yang digunakan. Penelitian deskriptif kualitatif adalah jenis penelitian yang digunakan oleh penulis, dan data yang dikumpulkan berupa informasi tentang pembahasan baik secara lisan maupun tulisan.

B. Definisi Konsep

Konsep Penelitian adalah rencana dan kerangka kerja untuk mempelajari pengumpulan data dan rencana pemilihan sumber dan jenis informasi yang digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian.

Proyek studi kasus memiliki ruang lingkup terbatas, dalam beberapa kasus hasilnya tidak bisa dipindahkan ke konteks atau lokasi lain. Penulis menggunakan konsep penelitian ini karena permasalahan utama judul studi yang diusulkan hanya focus pada faktor yang menghambat proses pemuatan.

C. Unit Analisis

Unit analisis dalam penelitian ini adalah PT. IDT Trans Agency yang berlokasi di Palembang, Sumatera Selatan, menjalankan usaha di bidang keagenan. Salah satu layanan yang diberikan adalah keagenan selama proses Bongkar muat dengan memanfaatkan crane terapung di zona Pelabuhan Tanjung Kampeh. Untuk itu, sebagian besar informasi yang dikumpulkan dalam riset ini diambil dari Unit Analisis.

D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumentasi Penelitian

Metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam studi ini adalah :

1. Metode Penelitian Lapangan (*Field reserch*)

Metode penelitian lapangan adalah jenis penelitian yang dilakukan dengan cara :

a. Teknik *Interview* / wawancara

Dalam melakukan metode interview, Berkomunikasi secara langsung dengan pihak yang berada pada lokasi penelitian antara lain dengan pihak tenaga kerja bongkar muat, *crew* kapal, dan perwakilan pihak *shipper*, *interview* ini sebagai metode dalam pengumpulan data, teknik *interview* ialah pedoman *interview*.

b. Teknik Observasi

Yaitu mengamati suatu objek yang diteliti secara langsung. Metode observasi memungkinkan penyusun untuk melakukan kegiatan di lapangan langsung Melalui observasi langsung terhadap objek, yang memungkinkan penelitian, yaitu metode pengumpulan informasi, agar lebih dekat dengan isu yang ada saat ini. Selama praktik darat, penulis melakukan pengamatan langsung. Selain itu, observasi adalah cara langsung untuk mengumpulkan data dan sangat penting dalam penelitian deskriptif.

Selama pengamatan, penelitian mencatat bahwa kapal yang masuk di pelabuhan tanjung kampeh yang diageni oleh PT. IDT Trans Agency Palembang yaitu kapal Bulk Carrier. Secara langsung mengamati proses pemuatan batubara di kapal curah.

Pada saat aktivitas pemuatan kargo melibatkan berbagai pihak dan alat berat. Prosesnya sangat terorganisir dengan komunikasi intensif untuk menghindari kesalahan atau

kecelakaan pada saat melakukan kegiatan pemuatan dengan menggunakan Ship To Ship di tengah laut.

Penelitian ini bertujuan untuk mengamati dan mengambil dokumentasi proses pemuatan batubara dari kapal yang baru datang hingga keluar dari area pelabuhan Tanjung Kampeh, serta faktor-faktor yang mempengaruhi kelancaran operasional, termasuk kondisi cuaca, peralatan yang digunakan pada saat proses pemuatan di atas kapal, dan koordinasi antara pihak seperti shipper, buyer, consignee, dan *owner*.

c. Teknik Studi Dokumentasi

Teknik penelitian ini dilakukan dalam sebuah metode yaitu metode yang digunakan adalah dengan Mengambil foto dan dokumen sebagai catatan atau laporan yang berkaitan dengan penelitian ini, sehingga dokumen tersebut yang diambil termasuk dalam *Statement of fact, Time sheet, NOR, Authorization, Bill of Loading, Mate Receipt, Shipping Order, Cargo Manifest, Stowage Plan*.

2. Metode Penelitian Pustaka (*Library research*)

Penelitian literatur merupakan jenis studi yang bertujuan untuk memperoleh data dengan memanfaatkan sumber-sumber tulisan atau beragam referensi yang berhubungan dan penting dengan tema yang sedang dibahas.

E. Jenis dan Sumber Data

Adapun kategori dan asal data yang dimanfaatkan dalam studi ini adalah sebagai berikut :

1. Data Primer

Data primer merupakan informasi yang diperoleh secara langsung dari PT. Agen IDT Trans Cabang Palembang yang terdapat dalam lembaga tersebut, terdiri dari penjelasan atau informasi langsung yang berkaitan dengan penelitian ini. Contoh dari sumber informasi atau dokumen seperti surat, catatan harian, arsip foto, cendramata,

jurnal kegiatan dan sebagainya. data ini dikumpulkan seperti Surat Persetujuan Kapal Masuk yang dimana pihak agen harus meminta permohonan kapal masuk ke KSOP, Surat Persetujuan Muat Barang Berbahaya (SPMBB), dan dokumen pemuatan lainnya seperti, Royalti, *Bill Of Lading*, *Mate's Receipt*, *Shipping Order*, *Cargo Manifest*, *Final Stowage plan*, *Final Draft Survey*, *Shipping Instruction*, Surat Keterangan Asal Barang (SKAB), Bongkar Muat Barang Berbahaya (BMBB), dan *Cargo Declaration* dari shipper.

2. Data Sekunder

Data yang diperoleh secara tidak langsung dari literatur dan buku terdahulu, serta hasil laporan instansi, disebut data sekunder.

F. Metode Analisis Data

Data yang digunakan oleh penulis dalam kajian ini meliputi kata-kata, kalimat, catatan dari lapangan, dokumen yang mendukung penelitian, serta tulisan yang menjelaskan hasil dan penjelasan dari studi pustaka. Semua data ini diperoleh melalui wawancara dan observasi, yang kemudian dianalisis dan diringkas untuk memilih informasi yang paling relevan.

Tahap berikutnya, yaitu penyajian data, adalah mengkomunikasikan informasi berdasarkan data yang telah diorganisir dengan baik agar mudah diakses, dibaca, dan dipahami, sehingga mempermudah proses penarikan kesimpulan.