

**SKRIPSI**

**OPTIMALISASI PROSES PENGURUSAN  
DOKUMEN MUATAN DI PT. ADHIGANA PARADUTA MULYA  
CABANG BELITUNG**



**LEONARDO YORLAN JADU**

**NIT 21.43.011**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN**

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

**OPTIMALISASI PROSES PENGURUSAN  
DOKUMEN MUATAN DI PT. ADHIGANA PARADUTA MULYA  
CABANG BELITUNG**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Katatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun Dan Diajukan Oleh

LEONARDO YORLAN JADU

NIT 21.43.011

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

**SKRIPSI**

**OPTIMALISASI PROSES PENGURUSAN  
DOKUMEN MUATAN DI PT. ADHIGANA PARADUTA MULYA  
CABANG BELITUNG**

Disusun dan Diajukan Oleh

**LEONARDO YORLAN JADU**

**NIT. 21.43.011**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada Tanggal 14 Maret 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

**Jumriani, S.E., M.Adm.S.D.A**  
**NIP. 19731201 199803 2 008**

**Drs. Laode Hibay Umar, M.SSi.**

Mengetahui:

**a.n. Direktur**  
**Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar**  
**Pembantu Direktur I**

**Capt. Faisal Saransi, M.T., M. Mar.**  
**NIP. 19750329 199903 1 002**

**Ketua Program Studi KALK**

**Jumriani, S.E., M.Adm.S.D.A**  
**NIP. 19731201 199803 2 008**

## PRAKATA

Segala Puji Syukur diucapkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa berkat dan Kasih-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“OPTIMALISASI PROSES PENGURUSAN DOKUMEN MUATAN DI PT. ADHIGANA PARADUTA MULYA CABANG BELITUNG”**

Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi taruna/i jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan dalam menyelesaikan studi pada program Pendidikan Diploma IV Pelayaran Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Terwujudnya skripsi ini tidak terlepas dari peranan berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini tak lupa penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T.,M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm. S.D.A. selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhan dan selaku Dosen Pembimbing pertamapenulis yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini;
4. Bapak Drs. Laode Hibay Umar, M.Si. selaku Dosen Pembimbing kedua selama penulisan skripsi ini;
5. Kepala kantor cabang dan Karyawan Kantor PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung yang telah membantu penulis dalam pengumpulan data skripsi sampai selesai;
6. Kepada kedua orang tua yang tercinta Bapak Siprianus Judo dan Ibu Serli Randa, saudara kandung penulis, serta keluarga besar penulis yang senantiasa memberikan Doa, dukungan, semangat, serta cinta

kasih selama penulis mengenyam pendidikan;

7. Rekan-rekan taruna/i Angkatan XLII, senior dan junior di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan bantuan dalam penulisan skripsi ini.
8. Semuanya yang tak mungkin disebutkan namanya satu persatu.

Dalam penyusunan ini penulis menyadari masih banyak kekurangan-kekurangan baik ditinjau dari segi penulisan, penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini yang akan berguna untuk umum maupun penulis sendiri.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis dan maupun pembacanya untuk menambah pengetahuan.

Makassar, 14 Maret 2025



Leonardo Yorlan Jadu

NIT. 21.43.011

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Nama : Leonardo Yorlan Jadu  
Nomor Induk Taruna : 21.43.011  
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan  
Kepelabuhanan

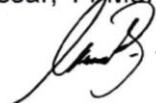
Menyatakan Bahwa Skripsi dengan judul:

### **OPTIMALISASI PROSES PENGURUSAN DOKUMEN MUATAN DI PT. ADHIGANA PARADUTA MULYA CABANG BELITUNG**

Merupakan karya *original*, di mana semua ide dalam skripsi ini, kecuali tema dan kutipan, merupakan hasil pemikiran penulis sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka penulis bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 14 Maret 2025



Leonardo Yorlan Jadu

NIT. 21.43.011

## ABSTRAK

**LEONARDO YORLAN JADU, 2025.** “Optimalisasi Proses Pengurusan Dokumen Muatan di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung” (Dibimbing oleh Jumriani dan Laode Hilbay Umar).

Pengurusan dokumen muatan merupakan salah satu aspek penting dalam kelancaran operasional kapal. Namun, proses ini masih menghadapi berbagai hambatan yang dapat mempengaruhi efisiensi dan efektivitas layanan perusahaan. Penelitian ini diharapkan dapat mengidentifikasi permasalahan yang dihadapi serta merumuskan solusi yang tepat untuk meningkatkan kinerja pengurusan dokumen. Penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan proses pengurusan dokumen muatan di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Analisis dilakukan untuk mengidentifikasi faktor-faktor penghambat dan upaya yang telah diterapkan perusahaan dalam mengatasi hambatan tersebut. Penelitian ini fokus pada pengamatan langsung terhadap proses pengurusan dokumen serta evaluasi kebijakan dan prosedur yang berlaku di perusahaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses pengurusan dokumen di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung telah berjalan secara sistematis, namun masih terdapat empat faktor kesalahan utama yang sering terjadi, yaitu kesalahan perhitungan kargo oleh *surveyor*, kesalahan input data pada Bill of Lading (B/L), keterlambatan pengurusan dokumen yang menyebabkan terbitnya Letter of Protest (LOP), dan perangkat keras di atas kapal, seperti printer dan komputer yang kurang memadai. Untuk mengatasi hambatan tersebut, perusahaan telah melakukan peningkatan komunikasi, penyusunan protokol penanganan kesalahan, evaluasi berkala, serta pengadaan perangkat keras cadangan.

**Kata Kunci:** Agen Kapal, Dokumen Muatan, Optimalisasi

## ABSTRACT

**LEONARDO YORLAN JADU, 2025.** 'Optimisation of Load Document Processing Process at PT. Adhigana Paraduta Mulya Belitung Branch' (Supervised by Jumriani and Laode Hlbay Umar).

This study aims to analyse the process of managing cargo documents at PT Adhigana Paraduta Mulya Belitung Branch, identify obstacles that often occur, and provide recommendations for optimising the process. The research method used is descriptive with a qualitative approach through observation, interviews, and documentation.

The results showed that the document management process was carried out systematically, starting from communication with the ship, coordination with related agencies, to the completion of the final document. However, there are various obstacles that affect the smoothness of the process, such as slow daily reports from the *Surveyor*, sudden changes to the stowage plan, hardware limitations on the ship, and the issuance of a Letter of Protest (LoP) from the captain due to delays.

To overcome these obstacles, PT Adhigana Paraduta Mulya implemented various optimisation measures, such as improving coordination between teams, bringing in additional hardware, and adopting an integrated digital system. In addition, regular training to operational employees as well as the development of work guidelines are also recommended to improve the efficiency of document processing.

**Keywords:** Cargo Document, Optimisation, Ship Agent

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	i
<b>PRAKATA</b>	iv
<b>ABSTRAK</b>	vi
<b>ABSTRACT</b>	viii
<b>DAFTAR ISI</b>	ix
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	xi
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	7
A. Pengertian Optimalisasi	7
B. Pengertian dan Jenis Kapal	11
C. Pengertian Keagenan Kapal	13
D. Pengertian Muatan (Cargo)	15
E. Pengertian Dokumen Muatan	18
F. Kerangka Pikir	31
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	32
A. Jenis dan Lokasi Penelitian	32
B. Definisi Pengurusan Dokumen Muatan	33
C. Unit Analisis	33
D. Teknik Pengumpulan Data	33
E. Teknik Analisa Data	34
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN</b>	35
A. Gambaran Umum	35
B. Proses Pengurusan Dokumen Muatan	39
C. Faktor-Faktor Penghambat Pengurusan Dokumen Muatan	45
D. Upaya Mengatasi Faktor-Faktor yang Penghambat Pengurusan Dokumen	51

<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>	56
A. Simpulan	56
B. Saran	57
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	59

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 <i>Shipping Instruction</i>	20
Gambar 2. 2 <i>Mate Receipt</i>	21
Gambar 2. 3 <i>Statement Of Fact</i>	22
Gambar 2. 4 <i>Stowage Plan</i>	23
Gambar 2. 5 <i>Bill Of Lading</i>	25
Gambar 2. 6 <i>Cargo Manifest</i>	27
Gambar 2. 7 <i>Draft Survey Report</i>	28
Gambar 2. 8 <i>Notice Of Readiness</i>	29
Gambar 2. 9 <i>Letter Of Authorization</i>	30
Gambar 2. 10 Kerangka Berpikir	31
Gambar 4. 1 Kantor Cabang PT. Adhigana Paraduta Mulya	36
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT. Adhigana Paraduta Mulya	37
Gambar 4. 3 Alur Pengurusan Dokumen Muatan	40
Gambar 4. 5 Daftar Kapal Yang Diageni	44
Gambar 4. 6 Email dari <i>Draft</i> mengenai kesalahan <i>penginputan</i> data nama <i>Draft</i>	47
Gambar 4. 7 LOP MT. DUZGIT INTEGRITY	49
Gambar 4. 8 Salah Satu Komputer diatas kapal yang kurang memadai	51

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas tertentu yang digunakan untuk berlabuh, embarkasi dan debarkasi penumpang, serta kegiatan bongkar muat barang. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Industri pelayaran merupakan salah satu sektor utama yang mendukung ekonomi global, karena berperan penting dalam memfasilitasi perdagangan internasional. Dengan adanya jaringan pelabuhan dan rute pelayaran yang luas, barang-barang seperti bahan baku, produk jadi, dan komoditas penting lainnya dapat dikirim ke berbagai belahan dunia. Hal ini memastikan pasokan barang tetap stabil dan berkontribusi pada keberlangsungan ekonomi global.

Di Indonesia, pelabuhan memainkan peranan krusial dalam mendistribusikan barang-barang yang diperlukan untuk kehidupan sehari-hari serta kebutuhan industri. Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki banyak pelabuhan yang berfungsi sebagai titik masuk dan keluar barang-barang yang diimpor dan diekspor. Peran pelabuhan ini sangat penting untuk memastikan

bahwa komoditas seperti pangan, bahan baku industri, dan barang konsumen dapat mencapai tujuannya dengan efisien dan tepat waktu.

Pelabuhan Belitung merupakan salah satu pelabuhan strategis di Indonesia yang memiliki peranan penting dalam mendukung kegiatan ekonomi. Pelabuhan ini melayani berbagai jenis kapal, termasuk kapal tanker yang mengangkut muatan minyak dan bahan bakar. Minyak dan bahan bakar adalah komoditas vital yang mendukung berbagai aktivitas ekonomi sehari-hari, mulai dari transportasi hingga industri manufaktur. Dengan adanya kapal tanker yang membawa muatan ini, pasokan energi dapat terjaga dengan baik, sehingga mendukung stabilitas ekonomi di berbagai sektor. Keberadaan pelabuhan ini tidak hanya memastikan kelancaran distribusi barang, tetapi juga berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi lokal dan nasional.

Dalam konteks ini, PT. Adhigana Paraduta Mulya cabang Belitung berperan sebagai agen lokal yang bertanggung jawab untuk mengageni kapal-kapal yang sandar di Pelabuhan Belitung. Sebagai agen lokal, PT. Adhigana Paraduta Mulya memiliki tugas pokok untuk memastikan semua dokumen yang diperlukan untuk proses bongkar muat kapal tanker telah diurus dengan baik. Tugas ini mencakup berbagai proses administratif yang kompleks, mulai dari pengumpulan dan verifikasi dokumen, pengajuan permohonan kepada otoritas pelabuhan, hingga koordinasi dengan berbagai pihak terkait.

Pengurusan dokumen muatan kapal tanker membutuhkan ketelitian tinggi karena melibatkan banyak detail dan persyaratan yang harus dipenuhi. Setiap kesalahan atau kelalaian dalam pengurusan dokumen dapat berdampak serius pada kelancaran operasi kapal, termasuk keterlambatan bongkar muat, denda, atau bahkan penundaan keberangkatan kapal. Oleh karena itu, PT. Adhigana Paraduta Mulya harus memastikan bahwa semua prosedur dan dokumen sesuai dengan peraturan dan standar yang berlaku.

Dalam praktiknya, pengurusan dokumen muatan kapal tanker seringkali dihadapkan dengan berbagai tantangan dan hambatan yang kompleks dan memerlukan perhatian khusus dari berbagai pihak yang terlibat. Salah satu hambatan yang sering terjadi adalah kesalahan perhitungan kargo oleh *surveyor*, yang dapat mempengaruhi keakuratan data muatan. Kesalahan ini bisa terjadi karena berbagai faktor, seperti ketidakcocokan antara data yang diterima dengan kondisi di lapangan, atau kesalahan dalam penggunaan alat ukur. Akibat dari kesalahan perhitungan ini bisa sangat serius, mengingat data muatan yang tidak akurat dapat mempengaruhi proses selanjutnya, termasuk penentuan biaya pengangkutan, penyusunan dokumen resmi, dan persetujuan dari pihak berwenang.

Selain itu, kesalahan penginputan data pada *Draft* yang dilakukan oleh *surveyor* juga merupakan hambatan yang sering ditemui. *Bill of Lading* adalah dokumen penting yang berfungsi sebagai bukti kepemilikan barang, kontrak pengangkutan, dan tanda terima barang. Kesalahan dalam penginputan data, seperti jumlah kargo, jenis barang, atau detail penerima, dapat menyebabkan ketidaksesuaian dokumen yang berpotensi menimbulkan sengketa antara pihak-pihak yang terlibat. Ketidaksesuaian ini dapat menyebabkan penundaan dalam proses pengiriman, peningkatan biaya, dan bahkan kerugian finansial bagi pemilik barang.

Keterlambatan dalam penyerahan dokumen muatan ke kapal juga merupakan hambatan yang signifikan. Penyerahan dokumen yang tidak tepat waktu dapat menyebabkan penerbitan *Letter of Protest (LOP)* oleh pihak kapal. LOP adalah surat protes yang diajukan oleh pihak kapal jika terjadi masalah atau keterlambatan dalam proses bongkar muat. Keterlambatan ini tidak hanya menghambat proses operasional kapal tetapi juga dapat menimbulkan biaya tambahan dan kerugian finansial bagi berbagai pihak yang

terlibat. Penerbitan LOP sering kali menjadi indikasi bahwa ada masalah serius yang perlu segera ditangani untuk memastikan kelancaran proses bongkar muat di masa mendatang.

Di samping itu, perangkat keras di atas kapal yang kurang memadai juga turut menjadi kendala dalam proses pengurusan dokumen. Perangkat keras yang kurang memadai, seperti komputer dan sistem komunikasi, dapat menghambat akses dan pemrosesan informasi yang diperlukan untuk menyelesaikan dokumen-dokumen penting. Keterbatasan ini dapat memperlambat proses penginputan data, mengurangi akurasi informasi, dan menghambat komunikasi antar pihak yang terlibat. Selain itu, perangkat keras yang tidak memadai juga dapat menyebabkan kesalahan dalam penginputan data dan komunikasi yang tidak efisien, yang pada akhirnya dapat mempengaruhi seluruh proses pengurusan dokumen.

Berbagai hambatan ini tidak hanya berdampak pada efisiensi dan efektivitas proses bongkar muat, tetapi juga berpotensi menimbulkan kerugian bagi berbagai pihak yang terlibat. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi hambatan-hambatan yang ada dalam proses pengurusan dokumen muatan kapal tanker di PT. Adhigana Paraduta Mulya cabang Belitung, serta mencari solusi yang tepat untuk mengatasinya. Berdasarkan kejadian-kejadian yang dapat menyebabkan keterlambatan pengurusan dokumen yang telah penulis alami sewaktu praktek di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung, penulis tertarik untuk mengangkatnya ke dalam karya tulis ilmiah dalam bentuk skripsi yang berjudul **“Optimalisasi Proses Pengurusan Dokumen Muatan di PT. ADHIGANA PARADUTA MULYA Cabang Belitung”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Bertolak dari latar belakang yang telah di jabarkan di atas, maka penulis merumuskan permasalahan dalam penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana proses pengurusan dokumen muatan barang yang dilakukan oleh PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung?
2. Apa saja faktor-faktor yang menjadi penghambat proses pengurusan dokumen muatan di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung?
3. Upaya yang dilakukan untuk menangani hambatan dalam proses pengurusan dokumen muatan di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan dari penelitian ini ialah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui proses pengurusan dokumen muatan barang yang dilakukan oleh PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung
2. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat proses pengurusan dokumen muatan di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk menangani hambatan dalam proses pengurusan dokumen muatan di PT. Adhigana Paraduta Mulya

## **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari hasil penelitian ini dapat dilihat dari dua sudut pandang, yaitu teoritis dan praktis, yang masing-masing memiliki kontribusi penting.

1. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai pengurusan dokumen muatan. Pemahaman ini diperoleh dari pengalaman dan pengetahuan yang didapat selama masa perkuliahan, serta diharapkan dapat menjadi tambahan wawasan yang berharga, khususnya bagi mahasiswa program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK). Dengan demikian, penelitian ini dapat memperkaya pengetahuan akademik di bidang pengurusan dokumen muatan.

2. Secara Praktis

Dari sisi praktis, penelitian ini diharapkan dapat berfungsi sebagai kontribusi pemikiran serta sumber informasi yang bermanfaat bagi perkembangan prodi KALK khususnya terkait dengan dokumen muatan. Dengan demikian, hasil penelitian ini dapat dijadikan referensi oleh para praktisi dan pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengelolaan dokumen muatan, sehingga mereka dapat lebih memahami dan mengimplementasikan proses yang efektif dalam kegiatan bongkar muat.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Optimalisasi**

Optimalisasi dapat diartikan sebagai suatu tindakan yang bertujuan untuk meningkatkan atau mengoptimalkan berbagai aspek yang ada. Untuk mencapai tujuan ini, diperlukan upaya intensifikasi dan ekstensifikasi terhadap subjek dan objek yang berkaitan dengan pendapatan. Secara umum, pengertian dari optimalisasi adalah proses pencarian nilai terbaik yang dapat diperoleh dari berbagai pilihan yang tersedia, berdasarkan beberapa fungsi yang diberikan dalam konteks tertentu. Dengan kata lain, optimalisasi melibatkan analisis mendalam untuk menemukan solusi yang paling efisien dan efektif dalam situasi yang ada.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih atau sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Menurut Depdikbud (1995, h. 628) Optimalisasi berasal dari kata optimal berarti terbaik, tertinggi, sedangkan optimalisasi berarti suatu proses meninggikan atau meningkatkan ketercapaian dari tujuan yang diharapkan sesuai dengan kriteria yang telah ditetapkan. Optimalisasi merupakan suatu proses untuk mengoptimalkan suatu solusi agar ditemukannya solusi terbaik dari sekumpulan alternatif solusi yang ada. Optimalisasi dilakukan dengan memaksimalkan suatu fungsi objektif dengan tidak melanggar Batasan yang ada. Dengan adanya optimalisasi, suatu sistem dapat meningkatkan

efektifitasnya, yaitu seperti meningkatkan keuntungan, meminimalisir waktu proses, dan sebagainya.

Menurut Poerdwadarminta (Ali, 2014), Optimalisasi adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien. Optimalisasi banyak juga diartikan ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan.

Menurut Winardi (Ali, 2014), Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha. Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut dapat diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam perwujudannya secara efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

Optimalisasi dapat dipahami sebagai proses yang bertujuan untuk mencari solusi terbaik dalam berbagai situasi. Dalam hal ini, penting untuk dicatat bahwa mencapai keuntungan tertinggi tidak selalu menjadi hasil yang dapat diandalkan ketika tujuan pengoptimalan adalah untuk memaksimalkan keuntungan. Demikian pula, meminimalkan biaya tidak selalu berarti bahwa biaya yang paling rendah akan selalu dapat dicapai, terutama jika tujuan pengoptimalan adalah untuk mengurangi biaya. Dalam konteks ini, terdapat tiga elemen permasalahan yang terkait dengan optimalisasi yang harus diidentifikasi dengan jelas, yaitu:

#### 1. Tujuan

Tujuan dari proses optimalisasi dapat bervariasi dan biasanya dapat dibedakan menjadi dua kategori utama, yaitu maksimalisasi dan minimalisasi. Maksimalisasi biasanya diterapkan ketika tujuan pengoptimalan berkaitan dengan aspek-aspek seperti keuntungan, penerimaan, dan hal-hal serupa lainnya.

Di sisi lain, minimalisasi digunakan ketika tujuan pengoptimalan berhubungan dengan elemen-elemen seperti biaya, waktu, jarak, dan faktor-faktor lain yang sejenis. Oleh karena itu, sangat penting untuk menentukan dengan tepat apa yang ingin dimaksimalkan atau diminimalkan agar proses optimalisasi dapat berjalan dengan efektif.

## 2. Alternatif keputusan

Alternatif keputusan merujuk pada berbagai kegiatan atau langkah yang diambil untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam hal ini, alternatif keputusan yang tersedia harus menggunakan sumber daya yang terbatas yang dimiliki oleh pengambil keputusan. Oleh karena itu, penting bagi pengambil keputusan untuk mempertimbangkan dengan seksama berbagai pilihan yang ada, sehingga mereka dapat memilih alternatif yang paling sesuai untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

## 3. Sumber daya yang dibatasi

Sumber daya dapat diartikan sebagai segala bentuk pengorbanan yang harus dilakukan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan. Namun, ketersediaan sumber daya ini sering kali terbatas, baik itu dalam hal finansial, waktu, maupun tenaga kerja. Keterbatasan ini menjadi alasan utama mengapa proses optimalisasi menjadi sangat penting, karena tanpa optimalisasi yang tepat, penggunaan sumber daya yang ada mungkin tidak akan efisien atau efektif dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Optimalisasi ini sangat diperlukan diberbagai aktifitas. Terlebih lagi optimalisasi yang berkaitan dengan pelayanan kepada masyarakat. Menurut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Komponen standar pelayanan yang dapat menunjang atau sebagai bentuk pengoptimalisasian ada 18 yaitu dasar hukum, persyaratan, sistem, mekanisme dan prosedur, jangka waktu penyelesaian, biaya/tarif, produk pelayanan, sarana, prasarana dan/atau fasilitas,

kompetensi pelaksana, pengawasan internal, penanganan pengaduan, saran dan masukan, jumlah pelaksana, jaminan pelayanan yang memberikan kepastian pelayanan dilaksanakan sesuai dengan standar pelayanan, jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya dan resiko keraguan, serta evaluasi kinerja pelaksanaan.

Selain mempertimbangkan faktor-faktor yang telah disebutkan sebelumnya, penting juga untuk menyoroti peran sistem kepemimpinan dalam organisasi. Pelaksanaan berbagai kegiatan dalam setiap organisasi sangat dipengaruhi oleh cara kepemimpinan dijalankan. Istilah "kepemimpinan" sendiri berasal dari kata dasar "pimpin," yang berarti memberikan bimbingan atau tuntunan. Dari kata "pimpin" ini, muncul kata kerja "membimbing" atau "menuntun," serta kata benda "pemimpin," yang merujuk pada individu yang bertugas untuk memimpin, membimbing, atau menuntun orang lain.

Seorang pemimpin yang efektif harus memiliki kecakapan yang memadai serta cara pandang yang luas dan tepat. Hal ini sangat penting agar ketika organisasi menghadapi situasi yang sulit atau tidak menguntungkan, pemimpin dapat mengambil keputusan yang tepat dan bijaksana. Keputusan yang diambil oleh seorang pemimpin tidak hanya mempengaruhi dirinya sendiri, tetapi juga memiliki dampak yang signifikan terhadap keseluruhan proses dalam suatu organisasi. Kesalahan kecil dalam pengambilan keputusan dapat berakibat luas, mengganggu kelancaran operasional dan mencapai tujuan organisasi.

Berdasarkan pemahaman dari teori yang telah dijelaskan di atas, penulis menyimpulkan bahwa optimalisasi dapat dipahami sebagai suatu proses yang melibatkan pelaksanaan program-program yang telah direncanakan dengan terencana dan sistematis. Tujuan dari proses ini adalah untuk mencapai target yang telah ditetapkan,

sehingga mampu meningkatkan kinerja organisasi secara optimal. Dengan demikian, optimalisasi tidak hanya sekadar tindakan, tetapi juga mencerminkan strategi yang menyeluruh untuk memastikan bahwa semua sumber daya yang ada digunakan seefisien mungkin demi mencapai hasil yang diinginkan.

## **B. Pengertian dan Jenis Kapal**

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal didefinisikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, atau energi lainnya. Definisi ini mencakup kendaraan yang ditarik atau ditunda, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah-pindah. Kapal dapat digunakan untuk berbagai keperluan, termasuk transportasi antar pulau dan eksploitasi hasil laut, dan harus memenuhi persyaratan kelaiklautan untuk menjamin keselamatan selama pelayaran. Sementara itu Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 mendefinisikan kapal sebagai kendaraan air yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis dan alat apung yang berpindah-pindah. Kapal sesuai dengan kegunaannya memiliki beberapa jenis sebagai berikut:

### **1. Kapal *Tanker***

Kapal *tanker* adalah jenis kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut cairan dalam jumlah besar. Terdapat beberapa kategori utama kapal *tanker*, termasuk kapal *tanker* minyak, kapal *tanker* kimia, dan pembawa gas alam cair. Kapal *tanker* memiliki struktur dan sistem yang memungkinkan mereka untuk mengangkut berbagai jenis cairan dengan aman dan efisien, serta memenuhi standar keselamatan yang ketat.

## 2. Kapal *Container*

Kapal kontainer adalah jenis kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut barang-barang dalam kontainer. Kontainer ini adalah wadah standar yang dapat diisi dengan berbagai jenis barang, mulai dari barang konsumsi hingga bahan industri. Kapal kontainer memiliki struktur yang memungkinkan untuk memuat dan membongkar kontainer dengan efisien, serta dilengkapi dengan sistem pengikatan yang memastikan keamanan muatan selama pelayaran.

## 3. Kapal *Bulk Carrier* atau *Bulker*

Kapal *Bulk Carrier* adalah jenis kapal komersial yang dirancang khusus untuk mengangkut kargo dalam jumlah besar yang tidak dikemas dalam kontainer, seperti biji-bijian, pasir kuarsa, batu kapur, dan batubara. Kapal ini memainkan peran penting dalam perdagangan internasional, karena merupakan cara yang paling efektif dan terkadang satu-satunya untuk mengangkut komoditas dalam jumlah besar melalui laut.

## 4. Kapal Ro-Ro

Kapal Ro-Ro, atau *roll-on/roll-off*, adalah jenis kapal yang dirancang untuk mengangkut kargo yang dapat digerakkan ke dan dari kapal dengan cara digulirkan, seperti kendaraan bermotor dan trailer. Kapal Ro-Ro menawarkan fleksibilitas dan efisiensi dalam pengangkutan kargo yang dapat digerakkan, menjadikannya pilihan yang populer dalam perdagangan kargo umum. Keberhasilannya dalam bertahan dari kemerosotan ekonomi menunjukkan keunggulannya dibandingkan jenis kapal lainnya.

## 5. Kapal Penumpang

Kapal penumpang adalah jenis kapal yang dirancang untuk mengangkut orang dari satu tempat ke tempat lain melalui jalur air. Kapal ini berfungsi sebagai media ruang interior bergerak, di mana

ruang interior yang terbentuk di dalamnya harus mampu mendukung kebutuhan penumpangnya selama perjalanan.

#### 6. Kapal *Tug Boat*

Kapal *Tug Boat*, atau sering disebut sebagai tug, adalah jenis kapal yang berfungsi untuk memanipulasi kapal lain dengan cara mendorong atau menariknya. *Tug boat* digunakan untuk memindahkan kapal yang tidak dapat bergerak sendiri, seperti kapal di pelabuhan yang padat atau kanal yang sempit, serta kapal yang tidak dapat bergerak sendiri seperti tongkang, kapal yang rusak, atau platform minyak. *Tug boat* dikenal memiliki kekuatan yang besar dibandingkan dengan ukurannya dan dibangun dengan sangat kokoh, beberapa di antaranya bahkan mampu berlayar di lautan lepas.

#### 7. Kapal Tongkang

Kapal tongkang adalah jenis kapal dengan lambung datar atau kotak besar yang mengapung. Tongkang umumnya tidak memiliki sistem pendorong, tetapi saat ini banyak tongkang yang dilengkapi dengan sistem pendorong yang biasanya disebut *Self Propelled Barge*. Tongkang biasanya digunakan untuk mengangkut barang curah kering atau cair, dan belakangan ini juga digunakan untuk mengangkut kontainer sehubungan dengan pengiriman laut jarak pendek.

### C. Pengertian Keagenan Kapal

Pengertian Keagenan Kapal Menurut Suyono R. P. (2007:101) Keagenan adalah hubungan hukum antara dua pihak yang setuju untuk membuat perjanjian yang melibatkan salah satu pihak yang disebut sebagai “agen” untuk mewakili pihak lain yang disebut sebagai “pemilik”, dengan syarat bahwa pemilik tetap memiliki hak untuk mengawasi agennya tentang wewenang yang diberikan kepadanya.

Keagenan kapal merupakan suatu layanan yang sangat penting dalam industri maritim, yang berfungsi untuk mengelola dan memfasilitasi berbagai kebutuhan kapal selama beroperasi di pelabuhan. Secara umum, keagenan kapal mencakup berbagai aktivitas, mulai dari perencanaan kedatangan kapal, pengurusan dokumen, hingga penyediaan layanan logistik dan dukungan teknis yang diperlukan oleh kapal dan awaknya.

Perusahaan biasanya mengangkat *surveyor* di ibu kota negara maritim tertentu di luar negeri, yang berfungsi sebagai koordinator bagi agen-agen lain di pelabuhan-pelabuhan negara tersebut. Perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing selama berlayar di Pelabuhan Indonesia disebut *Surveyor*.

Dalam konteks keagenan kapal, terdapat tiga jenis agen yang memiliki peran penting dalam operasional pelayaran, yaitu *Surveyor*, Sub Agen, dan Cabang Agen. Masing-masing agen ini memiliki tanggung jawab dan fungsi yang berbeda dalam mendukung kelancaran kegiatan pelayaran dan pengelolaan kapal di pelabuhan.

#### 1. *Surveyor*

Agen utama yang bertanggung jawab untuk mengelola semua aktivitas keagenan kapal di suatu wilayah atau pelabuhan tertentu. Tugas utama *Surveyor* meliputi pengaturan kedatangan dan keberangkatan kapal, pengurusan dokumen yang diperlukan, serta koordinasi dengan pihak-pihak terkait seperti otoritas pelabuhan dan pemilik kapal. *Surveyor* juga memiliki kewenangan untuk menunjuk Sub Agent atau Cabang Agent untuk membantu dalam pelaksanaan tugas-tugas tertentu di lokasi yang lebih spesifik. Hal ini memungkinkan *Surveyor* untuk lebih fokus pada manajemen strategis dan hubungan klien.

## 2. Sub Agen

Sub agen berfungsi sebagai perpanjangan tangan dari *Surveyor*. Sub Agen biasanya ditunjuk untuk menangani tugas-tugas spesifik di lokasi yang lebih kecil atau di pelabuhan yang tidak memiliki *Surveyor*. Mereka bertanggung jawab untuk melaksanakan instruksi dari *Surveyor* dan memastikan bahwa semua layanan yang diperlukan oleh kapal dapat terpenuhi dengan baik. Tugas Sub Agent mencakup pengurusan dokumen lokal, koordinasi dengan penyedia layanan pelabuhan, dan memastikan bahwa kapal dapat beroperasi dengan efisien selama berada di pelabuhan.

## 3. Cabang Agen

Adalah istilah yang sering digunakan untuk merujuk pada agen yang beroperasi di cabang-cabang tertentu dari *Surveyor*. Cabang Agent memiliki fungsi yang mirip dengan Sub Agent, tetapi biasanya beroperasi di bawah struktur organisasi yang lebih formal dan terintegrasi dengan *Surveyor*. Cabang Agent dapat menangani beberapa tugas yang lebih kompleks dan memiliki tanggung jawab yang lebih besar dibandingkan dengan Sub Agent, termasuk pengelolaan hubungan dengan klien di wilayah tertentu dan pelaporan langsung kepada *Surveyor*.

## D. Pengertian Muatan (*Cargo*)

Barang dapat diartikan sebagai benda-benda nyata yang ada di sekitar kita dan digunakan oleh masyarakat untuk memenuhi berbagai kebutuhan mereka, atau untuk menghasilkan benda lain yang akan membantu memenuhi kebutuhan tersebut. Dalam konteks transportasi, barang (*cargo*) merupakan objek utama yang diangkut dalam sistem transportasi laut. Melalui pengangkutan muatan ini, sebuah perusahaan pelayaran niaga memiliki kesempatan untuk memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*).

Pendapatan tersebut sangat penting untuk memastikan kelangsungan hidup perusahaan dan juga untuk membiayai berbagai kegiatan yang dilakukan di pelabuhan.

Selain itu, menurut Pasal 1 Ayat 29 dari Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 10 tahun 2010 tentang angkutan di perairan, barang didefinisikan sebagai semua jenis komoditas, termasuk ternak, yang dibongkar atau dimuat dari dan ke kapal. Definisi ini menunjukkan bahwa barang mencakup berbagai macam bentuk dan kategori yang dapat diangkut melalui jalur laut, yang pada gilirannya berkontribusi pada dinamika perdagangan dan transportasi di Indonesia.

#### 1. Jenis-Jenis Cargo/Muatan

##### a. *General Cargo*

Istilah ini merujuk pada pengiriman barang-barang yang tahan lama, yang dimuat ke dalam kapal dengan menggunakan berbagai jenis dan bentuk pembungkus. Pembungkus tersebut dapat bervariasi, termasuk peti, drum, kaleng, besi, beton, karung, dan lainnya, yang memungkinkan fleksibilitas dalam pengangkutan barang-barang yang berbeda.

##### b. *Bulk Cargo*

Muatan jenis ini mencakup dua kategori utama, yaitu muatan cair, yang dikenal sebagai bulk liquid cargo, seperti minyak bumi dan minyak kelapa sawit, serta muatan kering, yang disebut *dry bulk cargo*, yang meliputi produk-produk seperti batubara, semen, kopra, dan biji-bijian. Kedua jenis muatan ini sering kali memerlukan metode pengangkutan yang khusus untuk menjaga kualitas dan keamanan selama proses pengiriman.

##### c. *Life Stock Cargo*

Kargo jenis ini terdiri dari hewan ternak atau hewan hidup yang biasanya diekspor dari daerah yang memiliki banyak

peternakan untuk keperluan konsumsi atau pengembangan di negara tujuan. Pengangkutan livestock umumnya dilakukan dengan menggunakan kapal atau fasilitas khusus yang dirancang untuk menjamin kesejahteraan hewan selama perjalanan. Hewan-hewan yang sering diekspor dalam kategori ini antara lain sapi, domba, dan babi.

d. *Refrigerate Cargo*

Muatan yang termasuk dalam kategori ini memerlukan suhu dingin untuk menjaga kesegaran dan keawetan barang. *Refrigerated cargo* dibedakan menjadi dua jenis berdasarkan suhu, yaitu suhu dingin (*cold*) dan suhu sangat dingin. Contoh dari muatan ini termasuk daging, sayuran, buah-buahan, dan obat-obatan, yang semuanya harus dijaga dalam kondisi tertentu agar kualitasnya tetap terjaga.

e. *Unitize Cargo*

Muatan unit ini adalah barang-barang yang dikemas dalam bentuk atau pembungkus aslinya, kemudian dikelompokkan atau disusun menjadi satu kesatuan dalam proses pengiriman. Dengan cara pengelompokan ini, kecepatan, keamanan, dan pengawasan terhadap muatan menjadi lebih mudah dan efisien. Contoh muatan unit ini adalah barang-barang yang dikemas dalam kontainer (petikemas), yang memungkinkan proses pengangkutan yang lebih terorganisir.

f. *Dangerous Cargo*

Muatan yang termasuk dalam kategori ini adalah barang-barang yang memiliki potensi untuk terbakar atau meledak, sehingga memerlukan perhatian khusus dari berbagai pihak yang terlibat, termasuk pemilik barang, penyelenggara barang muatan (PBM), pengangkut, agen, serta instansi terkait lainnya. Pengangkutan barang berbahaya ini harus mematuhi ketentuan yang tercantum dalam *International Maritime Dangerous Goods*

tahun 1992, guna memastikan keselamatan dan keamanan selama proses transportasi.

#### **E. Pengertian Dokumen Muatan**

Menurut KBBI, dokumen merupakan sesuatu yang tercetak atau tertulis yang bisa digunakan sebagai bukti dan keterangan. Segala sesuatu yang dipilih untuk dikumpulkan, disusun, disediakan, atau didistribusikan termasuk catatan tertulis, baik tercetak maupun tidak tercetak. Menurut KBBI, dokumen juga dapat berarti cetakan, barang, atau naskah karangan yang dikirim melalui pos. Dokumen juga mencakup rekaman suara, gambar, film, dan lainnya yang dapat digunakan sebagai sumber informasi.

Dalam penelitian ini dokumen-dokumen yang di bahas ialah dokumen muatan kapal, atau juga dikenal sebagai dokumen muatan, adalah sekumpulan dokumen tertulis yang diperlukan selama proses pengiriman barang melalui laut. Dokumen muatan kapal adalah salah satu aspek penting dalam industri pelayaran yang berfungsi sebagai bukti dan pengaturan terkait barang yang diangkut oleh kapal. Dokumen ini mencakup informasi mengenai jenis, jumlah, dan kondisi muatan, serta rincian pengirim dan penerima. Keberadaan dokumen muatan sangat krusial untuk memastikan kelancaran proses bongkar muat, serta untuk memenuhi persyaratan hukum dan regulasi yang berlaku di pelabuhan.

Salah satu fungsi utama dari dokumen muatan adalah untuk mendukung proses clearance kapal di pelabuhan. Proses ini melibatkan pengurusan berbagai dokumen yang diperlukan agar kapal dapat beroperasi secara legal dan efisien. Menurut penelitian oleh (Fattah et al., 2022) tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan, termasuk pengurusan bongkar dan muat serta dokumen muatan, sangat penting untuk kelancaran operasional kapal. Hal ini menunjukkan bahwa dokumen muatan tidak hanya berfungsi sebagai

catatan, tetapi juga sebagai instrumen yang mendukung kelancaran operasional di pelabuhan.

Dokumen muatan disusun mulai dari saat pemilik barang menyerahkan *invoice* dan *packing list*. Dokumen-dokumen ini memuat informasi penting seperti jumlah muatan yang dinyatakan dalam ton dan kilogram, serta total harga yang juga dicantumkan dalam satuan ton maupun kilogram. Selain itu, dokumen tersebut mencakup nama penerima barang atau penerima muatan yang akan menerima pengiriman dari kapal. Setelah semua dokumen lain yang diperlukan dianggap lengkap dan siap, pihak agen kemudian akan mengakses data-data tersebut menggunakan aplikasi yang dikenal dengan nama *Ceisa Manifest*, serta aplikasi modul yang disebut '*Manifest*'. Dengan menggunakan aplikasi-aplikasi ini, agen dapat memastikan bahwa semua informasi terkait muatan tercatat dengan baik dan dapat dipantau selama proses pengiriman berlangsung.

## 1. Jenis-Jenis Dokumen Muatan

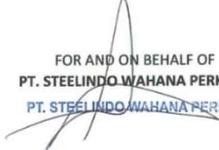
### a. *Shipping Instruction*

*Shipping Instruction* adalah sebuah surat perintah resmi yang dikeluarkan oleh pihak *Surveyor* kepada pihak yang bertanggung jawab atas proses pengiriman barang. Dokumen ini sangat penting karena memuat instruksi yang lengkap mengenai berbagai aspek terkait pengiriman. Informasi yang tercantum dalam *Shipping Instruction* mencakup data mengenai pengirim dan penerima barang, deskripsi rinci tentang barang yang akan dikirim, rute pengiriman yang akan diambil, jenis kontainer yang digunakan, serta persyaratan khusus yang berkaitan dengan penanganan atau pengemasan barang tersebut.

Secara lebih spesifik, dokumen *Shipping Instruction* berisi informasi berikut: nama pengirim (*surveyor*), nama penerima (*consignee*) yang dituju di pelabuhan bongkar, alamat untuk

pemberitahuan (*notify address*), pelabuhan tempat muat (*loading port*), pelabuhan tujuan akhir (*discharge port*), nama serta jenis barang yang akan dikirim, jumlah berat dan volume barang, tanda pengiriman (*shipping mark*), total berat bersih (*nett weight*), total berat kotor (*gross weight*), total ukuran (*measurement*), serta rincian biaya pengiriman dan biaya tambahan (*freight and charge*).

Gambar 2. 1 *Shipping Instruction*

<b>PT. STEELINDO WAHANA PERKASA</b>	
Desa Senyubuk, Kelapa Kampit 33471, Belitung, Indonesia	
DATE	: 11 <sup>th</sup> DECEMBER 2023
RE	: SHIPPING INSTRUCTION
VESSEL	: MV QUANG MINH 9 V.18
PRODUCT	: PALM KERNEL EXPELLERS
PACKING	: IN BULK
HS CODE	: 2306.60.10
<b>DOCUMENTS REQUIRED:</b>	
1. BILL(S) OF LADING (3 ORIGINALS + 3 NON-NEGOTIABLE)	
A. QUANTITY	: 3,300 MTS
CONSIGNEE	: PHUONG TRANG IMPORT EXPORT INVESTMENT JOINT STOCK COMPANY 30A, PHAM DINH TOAI STREET, NGHI PHU VILLAGE, VINH CITY, NGHE AN PROVINCE, VIETNAM. TAX CODE: 2901776232
NOTIFY PARTY	: PHUONG TRANG IMPORT EXPORT INVESTMENT JOINT STOCK COMPANY 30A, PHAM DINH TOAI STREET, NGHI PHU VILLAGE, VINH CITY, NGHE AN PROVINCE, VIETNAM. TAX CODE: 2901776232
MARKED	: - FREIGHT PREPAID - CHARTER PARTY DATED 08.12.2023 - CLEAN SHIPPED ON BOARD - HS CODE: 2306.60.90
LOADPORT	: BELITUNG, TANJUNG KLUANG, INDONESIA
DESTINATION	: LONG AN INTERNATIONAL PORT, VIETNAM
2. LETTER OF AUTHORIZATION FROM MASTER/OWNER TO AUTHORIZE AGENT TO SIGN BILL(S) OF LADING	
 FOR AND ON BEHALF OF PT. STEELINDO WAHANA PERKASA PT. STEELINDO WAHANA PERKASA Authorized Signature(s)	

Sumber: PT. Adhigana Paraduta Mulya (2023)

b. Resi Muallim (*Mate Receipt*)

Resi Muallim, atau yang dikenal sebagai *Mate Receipt*, adalah dokumen penting dalam proses pengangkutan barang

melalui laut. Dokumen ini dikeluarkan oleh mualim kapal (*officer of the ship*) kepada pengirim barang setelah muatan dimuat ke atas kapal. Resi Mualim berfungsi sebagai bukti bahwa barang telah diterima dan berada di bawah pengawasan awak kapal sebelum penerbitan dokumen resmi seperti *Bill of Lading* (B/L). Resi Mualim dilengkapi dengan catatan yang mengindikasikan kemungkinan adanya hal-hal yang tidak sesuai atau informasi tambahan yang diperlukan. Semua informasi yang tercantum dalam *Mate Receipt* akan dicantumkan juga dalam *Bill of Lading*. Resi Mualim ini diterbitkan oleh pihak yang mengelola kapal.

Gambar 2. 2 *Mate Receipt*

Shipping Agency License No. AL.310/187/DA-2019

**MATE'S RECEIPT**

BELITUNG, 29 December 2023

RECEIVED ON BOARD:

VESSEL NAME : MT MEYA V11/23  
 LOADING PORT : BELITUNG, INDONESIA  
 DESTINATION : HALDIA PORT, INDIA  
 SHIPPER : PT. STEELINDO WAHANA PERKASA  
 DESA, SENYUBUK, KELAPA KAMFIT  
 33471, BELITUNG, INDONESIA

CONSIGNEE : TO ORDER OF STATE BANK OF INDIA, COMMERCIAL BRANCH  
 KOLKATA, (07502), CELICA HOUSE, 24 PARK STREET, KOLKATA  
 700016, INDIA

NOTIFY : EMAMI AGROTECH LIMITED, 687 ANANDAPUR EM BYPASS, 3RD  
 FLOOR, KOLKATA 700107, INDIA AND STATE BANK OF INDIA,  
 COMMERCIAL BRANCH KOLKATA, (07502), CELICA HOUSE, 24  
 PARK STREET, KOLKATA 700016, INDIA.

THE UNDER MENTIONED CARGO IN APPARENT GOOD ORDER AND GOOD CONDITION UNLESS OTHER NOTED BELOW :

DESCRIPTION OF GOODS	QUANTITY
RFS RBD PALM OIL RSPO CERTIFIED/MB IN BULK APPLICANTS GST NO-19AABCN7953M1ZS IEC CODE-0204025079 AND PAN NO-AAABCN7953M ARUP SINHA FI NO-PLUS 919836608233 EMAIL ID-ARUP AT EMAMIAGROTECH.COM, HS CODE-15119020.	SHORE FIGURE: 8,999.661 MT
STOWAGE : 1C, 2P, 2S, 3P, 3S, 4C, 5P, 5S, 6P, 6S, 7P AND 7S	

REMARKS :  
 - LOADED IN STOWAGE : 1C, 2P, 2S, 3P, 3S, 4C, 5P, 5S, 6P, 6S, 7P AND 7S

RECEIVED IN ALL 8,999.661 MT

THIS RECEIPT IS GIVEN SUBJECT TO ALL CONDITION OF THIS COMPANY'S BILL OF LADING.

M/T MEYA  
 COMMANDING OFFICER

Sumber: PT. Adhigana Paraduta Mulya (2023)



#### d. *Stowage Plan*

Menurut Martopo (2004), penataan muatan atau *Stowage Plan* ialah suatu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan ke atas kapal, yang mencakup berbagai aspek penting seperti jenis-jenis muatan, perencanaan pemuatan, sifat serta kualitas barang yang akan dimuat, perawatan muatan, penggunaan alat-alat pemuatan, dan ketentuan-ketentuan lain yang menyangkut masalah keselamatan kapal dan muatan. Dalam *stowage plan* ini, terdapat informasi penting mengenai nama pelabuhan bongkar, berat, dan posisi muatan tersebut di atas kapal.

*Stowage Plan* tidak hanya berfungsi sebagai panduan dalam proses pemuatan, tetapi juga bertujuan untuk memastikan distribusi berat yang seimbang di atas kapal, sehingga menghindari risiko terjadinya kecelakaan atau kerusakan selama pelayaran. Penataan muatan yang tepat sangat penting untuk menjaga stabilitas kapal, terutama saat berlayar di perairan yang bergelombang. Selain itu, *Stowage Plan* juga mempertimbangkan sifat barang yang dimuat, seperti apakah barang tersebut mudah rusak, berbahaya, atau memerlukan penanganan khusus, sehingga dapat menentukan metode pemuatan dan pembongkaran yang sesuai.

Lebih jauh lagi, *Stowage Plan* menjadi acuan bagi semua pihak yang terlibat dalam operasional kapal, mulai dari nakhoda hingga kru, serta agen kapal yang bertanggung jawab atas pengelolaan dokumen. Dengan demikian, pemahaman yang baik tentang *Stowage Plan* sangat penting untuk meningkatkan efisiensi dan keamanan dalam kegiatan bongkar muat, serta meminimalkan potensi kerugian yang dapat terjadi akibat kesalahan dalam penataan muatan.

Gambar 2. 4 Stowage Plan

บริษัท ปาณิกานพ จำกัด (มหาชน) AMA MARINE PUBLIC COMPANY LIMITED		แผนผังการบรรทุกสินค้า Stowage Plan S-1783-CO																																																																																					
[ X ] Loading [ ] Discharging																																																																																							
SHIP'S NAME : M.T. MEYA		DATE : 20/JAN/2024																																																																																					
Loading port: Belitung , Indonesia		VOY No.: 01/24																																																																																					
Discharge port: Haldia , India																																																																																							
TYPE OF CARGO : 01 Belitung , Indonesia RBDPOLN		Quantity	9,000.000 Metric Tons																																																																																				
		Tanks No.: 1C, 2W, 3W, 4C, 5W, 6W, 7W																																																																																					
<table border="1"> <tr> <td>% 1C</td> <td colspan="2">2.410 m.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>94.2</td> <td colspan="2">420.773 k.l.</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">380.000 mt.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>95.4 2P.</td> <td>1.550 m.</td> <td>1.560 m.</td> <td>2S 95.2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>636.696 k.l.</td> <td>636.696 k.l.</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>575.000 mt.</td> <td>575.000 mt.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>95.4 3P.</td> <td>1.590 m.</td> <td>1.510 m.</td> <td>3S 95.9</td> </tr> <tr> <td></td> <td>996.567 k.l.</td> <td>996.567 k.l.</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>900.000 mt.</td> <td>900.000 mt.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>96.3 4C</td> <td>1.450 m.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>597.940 k.l.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>540.000 mt.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>93.9 5P.</td> <td>1.750 m.</td> <td>1.780 m.</td> <td>5S 93.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1229.100 k.l.</td> <td>1229.100 k.l.</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1110.000 mt.</td> <td>1110.000 mt.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>90.5 6P.</td> <td>2.220 m.</td> <td>2.220 m.</td> <td>6S 90.4</td> </tr> <tr> <td></td> <td>730.816 k.l.</td> <td>730.816 k.l.</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>660.000 mt.</td> <td>660.000 mt.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>72.9 7P</td> <td>4.200 m.</td> <td>4.230 m.</td> <td>7S 72.7</td> </tr> <tr> <td></td> <td>880.301 k.l.</td> <td>880.301 k.l.</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>795.000 mt.</td> <td>795.000 mt.</td> <td></td> </tr> </table>		% 1C	2.410 m.			94.2	420.773 k.l.				380.000 mt.			95.4 2P.	1.550 m.	1.560 m.	2S 95.2		636.696 k.l.	636.696 k.l.			575.000 mt.	575.000 mt.		95.4 3P.	1.590 m.	1.510 m.	3S 95.9		996.567 k.l.	996.567 k.l.			900.000 mt.	900.000 mt.		96.3 4C	1.450 m.				597.940 k.l.				540.000 mt.			93.9 5P.	1.750 m.	1.780 m.	5S 93.6		1229.100 k.l.	1229.100 k.l.			1110.000 mt.	1110.000 mt.		90.5 6P.	2.220 m.	2.220 m.	6S 90.4		730.816 k.l.	730.816 k.l.			660.000 mt.	660.000 mt.		72.9 7P	4.200 m.	4.230 m.	7S 72.7		880.301 k.l.	880.301 k.l.			795.000 mt.	795.000 mt.		Starting flow Rate      100 Metric Tons/ Hour Maximam flow Rate    350 Metric Tons/ Hour Maximam Pressure        5 (Kg/cm2)	
% 1C	2.410 m.																																																																																						
94.2	420.773 k.l.																																																																																						
	380.000 mt.																																																																																						
95.4 2P.	1.550 m.	1.560 m.	2S 95.2																																																																																				
	636.696 k.l.	636.696 k.l.																																																																																					
	575.000 mt.	575.000 mt.																																																																																					
95.4 3P.	1.590 m.	1.510 m.	3S 95.9																																																																																				
	996.567 k.l.	996.567 k.l.																																																																																					
	900.000 mt.	900.000 mt.																																																																																					
96.3 4C	1.450 m.																																																																																						
	597.940 k.l.																																																																																						
	540.000 mt.																																																																																						
93.9 5P.	1.750 m.	1.780 m.	5S 93.6																																																																																				
	1229.100 k.l.	1229.100 k.l.																																																																																					
	1110.000 mt.	1110.000 mt.																																																																																					
90.5 6P.	2.220 m.	2.220 m.	6S 90.4																																																																																				
	730.816 k.l.	730.816 k.l.																																																																																					
	660.000 mt.	660.000 mt.																																																																																					
72.9 7P	4.200 m.	4.230 m.	7S 72.7																																																																																				
	880.301 k.l.	880.301 k.l.																																																																																					
	795.000 mt.	795.000 mt.																																																																																					
		<b>LOADING INSTRUCTION</b> Temp @ °C :            33    Belitung , Indonesia RBDPOLN Density :                0.9031 1. First Load : 1C,4C,6W,2W,3W,5W,7W = 25% 2. Second Load : 1C,4C,6W,2W,3W,5W,7W = 50% 3. Third Load : 1C,4C,6W,2W,3W,5W,7W = 75% 4. Topping load : 1C,4C,6W,2W,3W,5W,7W 5. Last step: Air Blow to 7W																																																																																					
		Belitung , Indonesia RBDPOLN Cub.Mtrs.                9965.673 Metric Tons.            9000.000																																																																																					
		<b>Ballast Operation</b> All Ballast Tanks Empty - Except P.T.T 100 MT For adjust draft Emergency Instruction : Stop operation in case Fire - Oil spill, Heavy storm																																																																																					
Draft Before Loading      Forward :            3.20 M. (SW) Tropical Zone              Aft :                 4.70 M. (SW) Trim :                         1.50 M.		Draft After Loading        Forward :            8.10 M. (SW) Tropical Zone              Aft :                 8.10 M. (SW) Trim :                         0.00 M.																																																																																					
Terminal Representative		ARR HALDIA (TROPICAL FW) F= 8.4 M A= 8.4 M																																																																																					
		M.T. MEYA Chief Officer																																																																																					

Sumber: PT. Adhigana Paraduta Mulya (2024)

e. Bill of Lading

Dokumen ini merupakan perjanjian pengangkutan barang antara pengirim (Surveyor) dan perusahaan pelayaran (Ship owner), yang mencakup semua konsekuensi yang tercantum dalam dokumen tersebut. Selain itu, dokumen ini juga berfungsi

sebagai bukti kepemilikan barang, sesuai dengan informasi yang terdapat di dalamnya, dan dapat diperdagangkan. Oleh karena itu, *Bill of Lading* sering disebut sebagai bukti tanda penerimaan dan pengiriman barang. Dokumen *Bill of Lading* ini disusun oleh pihak perusahaan pelayaran.

Gambar 2. 5 *Bill of Lading*

Shipped in apparent good order and condition by		<b>Tanker Bill of Lading</b>
Shipper <b>PT. STEELINDO WAHANA PERKASA DESA SENYUBUK, KELAPA KAMPIT 33471, BELITUNG, INDONESIA</b>	<b>B/L NO. MY1023-BLTKRI-01</b>	
Consignee/Order of <b>TO ORDER</b>		
Notify address <b>GOKUL AGRO RESOURCES LIMITED, SURVEY NO. 929, EPURU BIT 1, MUTHUKURU, SRI POTTI, SRIRAMULU NELLORE, ANDHRA PRADESH GST NO. 37AAFCG6591A1ZM, PAN NO AAFCG6591A, IEC CODE0814023363, HS CODE 15119020, AND EMAIL ID RT.IMPORT AT THE RATE GOKULAGRO.COM</b>		
On board the tanker <b>MT MEYA V10/23</b>	Flag <b>THAILAND</b>	Master <b>CAPT RAKCHAT PHUMSAGUAN</b>
Loaded at the port of <b>BELITUNG, INDONESIA</b>	To be delivered to the port of <b>KRISHNAPATNAM PORT INDIA</b>	
A quantity in bulk said by the Shipper to be:		
COMMODITY (Name of Product) <b>RBD PALM OLEIN OF EDIBLE GRADE IN BULK</b>	QUANTITY (lbs., tonnes, barrels, gallons) <b>8,999.xxx METRIC TONS</b>	
GST NO: 37AAFCG6591A1ZM IEC CODE: 0814023363 EMAIL ID: RT.IMPORT AT GOKULAGRO.COM PAN NUMBER: AAFCG6591A HS CODE: 15119020	CLEAN ON BOARD FREIGHT PREPAID	
OCEAN CARRIAGE STOWAGE: <b>1C, 2P, 2S, 3P, 3S, 4C, 5P, 5S, 6P, 6S, 7P AND 7S</b>		
This shipment of	Metric tons was loaded on board the Vessel as part of one original lot of	-
Metric tons stowed in	-	with no segregation as to parcels. For the whole shipment - sets
of Bill of Lading have been issued for which the Vessel is relieved from all responsibilities to the extent it would be if one set only would have been issued. The Vessel undertakes to deliver only that portion of the cargo actually loaded which is represented by the percentage that the total amount specified in the Bill(s) of Lading bears to the total of the commingling shipment delivered at destination. Neither the Vessel nor the owners assume any responsibility for the consequences of such commingling nor for the separation thereof at the time of delivery.		
The quantity, measurement, weight, gauge, quality, nature and value and actual condition of the cargo unknown to the Vessel and the Master, to be delivered to the port of discharge or so near thereto as the Vessel can safely get, always afloat upon prior payment of freight as agreed. Cargo is warranted free of danger to Vessel except for the usual risks inherent in the carriage of the commodity as described.		
This shipment is carried under and pursuant to the terms of the Charter dated		
<b>AS PER CHARTER PARTY</b>		
between	<b>AS PER CHARTER PARTY</b> as Owner and	<b>AS PER CHARTER PARTY</b> as Charterers, and all conditions, liberties and exceptions whatsoever of the said Charter apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment. The Clause Paramount, New Jason Clause and Both to Blame Collision Clause as set out on the reverse of this Bill of Lading are hereby incorporated herein and shall remain in effect even if unenforceable in the United States of America. General Average payment according to the York-Antwerp Rules 1974, as amended 1994.
The Owners shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage, damages for detention and all other monies due under the above mentioned Charter or under this Bill of Lading, together with the costs and expenses, including attorneys fees, of recovering same, and shall be entitled to sell or otherwise dispose of the property liened and apply the proceeds towards satisfaction of such liability.		
The contract of carriage evidenced by this Bill of Lading is between the shipper, consignee and/or owner of the cargo and the owner or demise charterers of the Vessel named herein to carry the cargo described above. It is understood and agreed that, other than said shipowner or demise charterer, no person, firm or corporation or other legal entity whatsoever, is or shall be deemed to be liable with respect to the shipment as carrier, bailee or otherwise in contract or in tort. If, however, it shall be adjudged that any other than said shipowner or demise charterer is carrier or bailee of said shipment or under any responsibility with respect thereto, all limitations of or exonerations from liability and all defences provided by law or by the terms of the contract of carriage shall be available to such other.		
All of the provisions written, printed or stamped on either side hereof are part of this Bill of Lading Contract.		
In Witness Whereof, the master has signed <b>NON NEGOTIABLE</b>		
Bills of Lading of this tenor and date, one of which being accomplished, the others will be void.		
Dated at	<b>BELITUNG, INDONESIA</b>	this <b>XXTH</b> day of <b>NOVEMBER</b> <b>2023</b>
AS AGENTS FOR ON BEHALF OF MASTER <b>CAPT. RAKCHAT PHUMSAGUAN</b>		

Sumber: PT. Adhigana Paraduta Mulya (2023)

f. *Cargo Manifest*

Dokumen ini berfungsi sebagai daftar yang mencatat semua barang atau muatan yang telah dikapalkan. Dalam daftar tersebut, terdapat berbagai informasi penting yang mencakup nama kapal yang digunakan untuk pengangkutan, pelabuhan tempat muat dan pelabuhan tujuan, serta nama nahkoda yang bertanggung jawab atas perjalanan kapal. Selain itu, dokumen ini juga mencantumkan tanggal pengiriman, nomor *Bill of Lading* (B/L), nama pengirim (*Shipper*) dan penerima (*consignee*), tanda pengenal (*mark*) yang menandai barang, serta jumlah atau banyaknya barang (*quantity*) yang diangkut.

Lebih lanjut, dokumen ini juga memberikan deskripsi mengenai jenis barang atau muatan (*description of goods*), rincian mengenai isi dan berat barang (*volume & weight*), serta keterangan tambahan jika diperlukan. Semua informasi ini disusun dan dibuat dengan teliti oleh perusahaan pelayaran yang mengelola pengangkutan tersebut. Dengan demikian, dokumen ini sangat penting untuk memastikan semua aspek terkait muatan tercatat dengan baik selama proses pengiriman.

Gambar 2. 6 Cargo Manifest

  
 Shipper Name: PT. ADHIGANA PARADUTA MULYA  
**MANIFEST**  
 Of Cargo Shipped on: MT NETA 11123 Mester : CAPT PIRKAN TANTORON From: BELITONG, INDONESIA to: HALDIA PORT, INDIA

BL No.	Quantity	Storage	Description of Goods	Shippers	Help / Consignee	Destination
MT1123 BL11123-14 TO MT1123 BL11123-14	100000 MT	IC, CP, AS, SP, SK, CC, ST, SK, CR, SA TP AND %	BHD MAIN OILIN OF EDIBL GRUB IN BULK  APPLICANTS GST NO. 19A48C7930123  IEC CODE 80404299 AND PAN NO. A48C7930123 ABEP INVA PR NO. P13 91804403 EKAL D. ABEP AT MANAGER@TECH.COM BR CODE 131904	PT. STELLINDO WARMAN PERKASA DESA SENTINIL, KELAPA KAMPIT JAM, BELITONG, INDONESIA	CONSIGNEE: TO ORDER OF STATE BANK OF INDIA, COMMERCIAL BRANCH KOLKATA, 197/50, CECCA HOUSE, 24 PARK STREET, KOLKATA 700014, INDIA  KOLKATA: MAHAI AGROTECH LIMITED, ANANDAPUR EN BR 155, 3RD FLOOR, KOLKATA 700170, INDIA, AND STATE BANK OF INDIA, COMMERCIAL BRANCH, KOLKATA, 197/50, CECCA HOUSE, 24 PARK STREET, KOLKATA 700014, INDIA.	HALDIA PORT, PARIGUDANG
TOTAL	100000 MT					

  
 Tanjung Pinang, Belitong, 29 December 2023  
 PT. Adhigana Paraduta Mulya  
 Belitong, Indonesia  
 BSALE@PTAM.MY

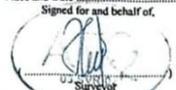
Sumber: PT. Adhigana Paraduta Mulya (2023)

g. *Draft Survey Report*

Menurut (Dibble & Mitchell, 2009) *Draft Survey* adalah survei sebelum dan sesudah suatu perhitungan *draft* kapal, dengan pengukuran, perpindahan kapal sebelum dan sesudah pemuatan atau pemakaian. Perbedaan antara kedua

perpindahan ini adalah berat kargo yang dimuat atau dibuang. "The draught survey is the before and after survey, which determines, by measurement, the vessel's displacement before and after loading or discharging. The difference between these two displacements is the weight of cargo loaded or discharged".

Gambar 2. 7 Draft Survey Report

ATQ		PT. ASIATRUST TECHNOVIMA QUALITI	
SERVES YOU BETTER		LITIMAS ASIA	
TESTING LABORATORIES AND INSPECTION BODIES		REGULATIONS & MEDICAL LABOR	
F-IK-1-01	Terbitan : 3	Revisi : 0	Tanggal : 01-Jan-23
		Halaman 1 dari 1	
Vessel / Barge	: MARINE POWER 3038	Port Of Loading	: JETTY DI OKJA MDO K65
TB. Name (For Barge)	: HOKUS 789	Port Of Discharging	: RW ANDREAS K
Port of Registry	: TANJUNG PINANG	Description of Cargo	: COAL IN BULK
Gross Tonnage	: 3492 MT		
DWT	: MT		
Declared Constans	: MT		
<b>03.24. 01133</b>			
	<b>INITIAL</b>		
Date / Time	OCTOBER 08. 2024 AT 21:10		
	<b>FINAL</b>		
Date / Time	OCTOBER 09. 2024 AT 01:30		
Draft Reading	Port	Stb	Mean
Forward	0.86	0.84	0.850
Stern Correction			-
Corrected			0.850
Aft	0.70	0.70	0.700
Stern Correction			-
Corrected			0.700
Mean Fwd & Aft			0.775
Midship			-
Midship Correction			-
Corrected			-
Mean of Means			-
Quarter Mean			0.775
Corresponding Displacement		1,469.000	
Trim by Head/Stem	-0.190		0.880
Trim Correction			
Displacement Corrected for Trim		1,469.000	
Observed Density	0.995		0.995
Density Correction			
*Displacement Corrected of Density		-92.995	
a. Fuel Oil		1,426.005	
b. Diesel Oil			
c. Lubricant Oil			
d. Fresh Water			
e. Ballast Water			
f. Other			
Total Consumable Stores and Ballast			
Apparent Constant			
Net Displacement		1,426.005	9,865.268
Remarks:	CHIEF OFFICER CARGO LOADED / DISCHARGED = 8,150.263 MT		
	Place and Date: TANJUNGPINANG 09/10/2024		
	Signed for and behalf of,		
			
			
<small>Head Office : Jl. Lingsar Luar Timur, Insemarkt Building, Lt. 13 Duta C, Kot. Sepping, Kel. Rawa Makur Jaya, Kota Tangerang Selatan, Banten, Indonesia 15318 Telp : +62 31 93990019  Branch Office : Samarinda : Jl. Dharmaatma No. 6, RT. 23, Ed. Mingsari, Kc. Sengaja Pinang, Kalimantan Timur 75117, Phone : +62341 203772, Banjarmasin : Komplek Pergudangam Central Blok G No.10, Jl. Ahmad Yani KM 11, Kalimantan Selatan 70602, Phone : +62311 4221139, Pekanbaru : Jl. By.Pasir Pembunan Terminal KM. 12 Komp. Raka II Phase No. 3, Tulang Kelapa, Kel. Alang Alang Luber, Sumatera Selatan 30511 Phone : +62311 5728570</small>			
Rangkap 5 Lembar 1: OSR Lembar 2: Shipper Lembar 3: Buyer Lembar 4: Master Loading Lembar 5: Kapten MV/TH			

Sumber: Dokumentasi Surveyor (2024)

h. *Notice of Readiness (NOR)*

*Notice of Readiness (NOR)* merupakan sebuah dokumen yang menyatakan bahwa nakhoda telah mengkonfirmasi bahwa kapal telah tiba di lokasi *drop anchor* yang telah ditentukan oleh pilot di *area anchorage*. Dalam dokumen ini, nakhoda menyatakan bahwa kapal dalam keadaan siap untuk melaksanakan kegiatan pemuatan atau pembongkaran sesuai dengan rencana yang telah disepakati. Dengan kata lain, NOR adalah bukti resmi yang menunjukkan kesiapan kapal untuk memulai proses muat atau bongkar di pelabuhan yang dituju, serta menandakan bahwa semua persiapan yang diperlukan telah dilakukan dengan baik.

Gambar 2. 8 *Notice of Readiness*

บริษัท ฮาร์วา มิว จำกัด (มหาชน) SMA MARINE PUBLIC COMPANY LIMITED		ใบแจ้งความพร้อมของเรือ Notice of readiness S-1785-CO	
ใบแจ้งความพร้อมของเรือ Notice of readiness			
Ship's Name :	Date :	Port :	Voyage No :
M.T. MEYA	27-December-2023	Belitung , Indonesia	11/23
Dear Sir (agent name): <b>PT. Adhigana Pratama Mulya</b>			
This is to notify that the above vessel arrived at the port of <b>Belitung , Indonesia</b> on date <b>25 December 2023</b> at <b>2330</b> hours (L.T), <b>1630</b> hours (UTC), and she is in every respect ready to commence <input checked="" type="checkbox"/> Loading <input type="checkbox"/> discharging her cargo of <b>RBDPOLN</b> quantity of <b>9,000</b> mt in accordance with the terms and conditions of the relevant fixture note Governing charter party and any addendum and thereto.			
(โดยหนังสือฉบับนี้ ข้าพเจ้าขอแจ้งให้ทราบถึงความพร้อมของเรือข้าพเจ้าได้มาถึงเมือง <b>Belitung , Indonesia</b> ของวันที่ <b>25 ธันวาคม 2566</b> เมื่อเวลา <b>2330</b> และเรือของข้าพเจ้าอยู่ในสภาพพร้อม ที่จะ <input checked="" type="checkbox"/> รับ <input type="checkbox"/> ตุนถ่าย สินค้า <b>RBDPOLN</b> จำนวน <b>9,000</b> เมตริกตัน จนกระทั่งเรือ ช้อดกลบและเดินไปเรียบร้อยแล้ว)			
This notice of readiness tendered at <b>M.T. MEYA</b> Master		2330 hours on 2330 วันที่	<b>25 December 2023</b> วันที่ <b>25 ธันวาคม 2566</b>
This notice of readiness accepted at หน้าเรือของฮาร์วา มิว จำกัด (มหาชน)		12.00 hours on 1300 วันที่	<b>27 DEC 2023</b> <b>27 ธันวาคม 2023</b>
Charterparty / Dispatching master (ผู้เช่าเรือ / ผู้จัดส่งเรือ)		Receivers/ Consignee/ Agent (ผู้รับสินค้า / ผู้รับของ / ตัวแทนเรือ)	

Sumber: PT. Adhigana Paraduta Mulya (2023)

i. *Letter of Authorization to Sign Bill of Lading*

Surat ini ditujukan kepada nakhoda kapal sebagai pemberian kuasa untuk mewakili dan menandatangani Bill of Lading atas nama pihak agen. Dokumen ini harus ditandatangani oleh nakhoda kapal, agen, dan pengirim barang (Surveyor).

Gambar 2. 9 *Letter of Authorization*

SHIP NAME	: MT MEYA
VOYAGE NUMBER	: V11/23
LOADING PORT	: BELITUNG PORT, (INDONESIA)
DISCHARGING PORT	: HALDIA PORT, INDIA
DATE	: 29 <sup>TH</sup> DECEMBER 2023

---

To :  
PT. ADHIGANA PARADUTA MULYA

**AUTHORIZATION LETTER**

I, under signer Master of **MT MEYA** to authorize you for my behalf to issue and sign Bill of Lading and Manifest covering cargo loaded on board on my vessel :

**RBD PALM OLEIN OF EDIBLE GRADE IN BULK**

**APPLICANTS GST NO-19AABCN7953M1ZS**  
**IEC CODE-0204025079**  
**AND PAN NO-AABCN7953M**  
**ARUP SINHA PH NO-PLUS 919836608333**  
**EMAIL ID-ARUP AT EMAMIAGROTECH.COM,**  
**HS CODE-15119020.**

In accordance with Mate's Receipt and term condition of the charter parties.

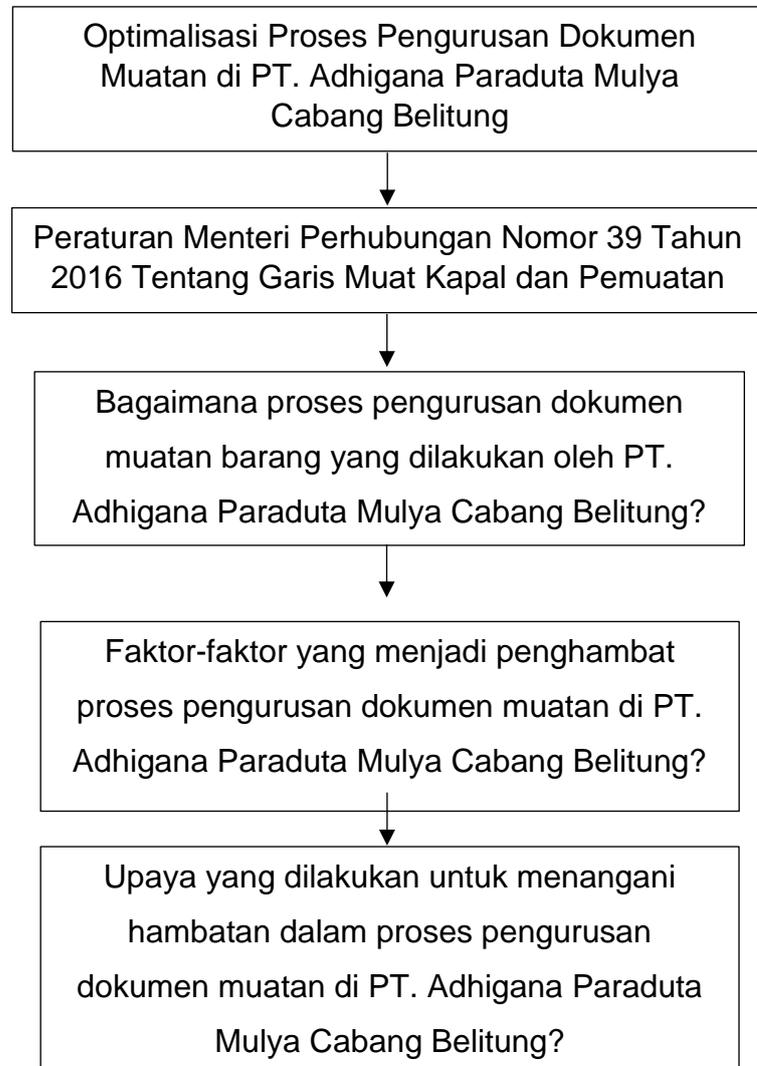
<b>MT MEYA</b> <b>MT MEYA</b>  Master
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**CAPT PICHAN TAMINTORIN**  
**MASTER**

Sumber: PT. Adhigana Paraduta Mulya (2023)

## F. Kerangka Pikir

Gambar 2. 10 Kerangka Pikir



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis dan Lokasi Penelitian**

##### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan untuk menyusun skripsi ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif dapat dipahami sebagai suatu prosedur penelitian yang menghasilkan data dalam bentuk deskriptif, yang disajikan baik dalam bentuk kata-kata tertulis maupun lisan yang berasal dari individu-individu dan perilaku yang dapat diamati. Oleh karena itu, penelitian dengan pendekatan kualitatif memiliki kemampuan untuk mengungkapkan fenomena-fenomena yang terjadi pada suatu subjek yang menjadi fokus penelitian secara mendalam dan komprehensif.

Dalam konteks penerapan penelitian kualitatif ini, penulis berusaha untuk mengamati secara cermat berbagai masalah yang dapat menyebabkan keterlambatan dalam proses pengurusan dokumen muatan di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung. Dengan melakukan observasi yang mendetail, penulis berharap dapat mengidentifikasi faktor-faktor yang berkontribusi terhadap masalah tersebut dan memahami dinamika yang terjadi di dalam organisasi, sehingga dapat memberikan gambaran yang lebih jelas tentang situasi yang dihadapi.

##### **2. Lokasi Penelitian**

Penelitian tentang optimalisasi proses pengurusan dokumen muatan di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung dilaksanakan di PT. Adhigana Paraduta Mulya cabang Belitung dengan waktu penelitian dari bulan Agustus 2023 sampai dengan Februari 2024 yaitu pada saat praktek darat (prada).

## **B. Definisi Pengurusan Dokumen Muatan**

Dalam penelitian ini, objek yang menjadi fokus utama adalah proses pengurusan dokumen muatan. Untuk mengukur efektivitas dari proses tersebut, penilaian dilakukan berdasarkan kelancaran dalam pengurusan dokumen muatan yang bersangkutan. Pengukuran ini mencakup beberapa aspek penting, termasuk ketepatan waktu dalam penyelesaian muatan, kesesuaian data yang tercantum dalam dokumen dengan informasi yang sebenarnya, serta ketepatan waktu dalam penyerahan dokumen kepada pihak-pihak yang berkepentingan. Dengan mempertimbangkan ketiga aspek ini, penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai seberapa efektif proses pengurusan dokumen muatan yang berlangsung di PT. Adhigana Paraduta Mulya Cabang Belitung.

## **C. Unit Analisis**

### **1. Objek Penelitian**

Objek penelitian ini adalah proses pengurusan dokumen muatan serta pengamatan terhadap hambatan yang terjadi saat proses pengurusan dokumen muatan berlangsung.

### **2. Subjek Penelitian**

Subjek penelitian ini adalah para karyawan operasional yang bertugas memproses pengurusan dokumen muatan di PT. Adhigana Paraduta Mulya cabang Belitung.

## **D. Teknik Pengumpulan Data**

Data merupakan kumpulan fakta, angka, atau informasi yang diperoleh melalui pengamatan atau eksperimen terhadap suatu objek penelitian. Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini ialah sebagai berikut:

1. Metode Penelitian Lapangan (*field research*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengamati objek secara langsung. Pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan:
  - a. Observasi, yaitu pengamatan yang dilakukan secara langsung pada lokasi penelitian saat melaksanakan praktek darat (prada).
  - b. Dokumentasi, ialah suatu metode penelitian yang dilakukan dengan cara melihat atau membaca dan mencatat segala sesuatu tentang objek penelitian.
2. Studi Kepustakaan  
Tujuan studi pustaka ialah mengumpulkan data dan informasi sesuai dengan materi pembahasan yang sedang dibicarakan dalam penyusunan skripsi ini, dengan memanfaatkan sumber-sumber yang tersedia pada buku maupun internet.

#### **E. Teknik Analisa Data**

Teknik analisa data yang digunakan adalah teknik deskriptif kualitatif yang dimana data kualitatif diperoleh dari uraian rinci tentang fakta dan karakteristik yang sebenarnya. Tujuan dari uraian yang diperoleh ialah untuk memberikan informasi perencanaan permasalahan yang berkaitan dengan pengerjaan pada skripsi yang disusun.