

**ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN BATU BARA DI
ATAS KAPAL PADA ANCHORAGE TANJUNG
PEMANCINGAN KOTABARU PADA
PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG KOTABARU**



MUHAMMAD SOEHARTO PUTRA

NIT 17.43.060

KALK

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN BATU BARA DI
ATAS KAPAL PADA ANCHORAGE TANJUNG
PEMANCINGAN KOTABARU PADA
PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG KOTABARU**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan diajukan oleh

MUHAMMAD SOEHARTO PUTRA

NIT : 17. 43. 060

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR TAHUN 2020**

PRAKATA

Merupakan suatu kesyukuran yang tiada terhingga nilainya atas berkah yang dianugerahkan kepada penulis dalam menuntaskan studi kesarjanaan pada jenjang diploma IV. Tak lupa penulis panjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Kuasa atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi dengan judul **“ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN BATU BARA DI ATAS KAPAL PADA ANCHORAGE TANJUNG PEMANCINGAN KOTABARU PADA PT.INDO DHARMA TRANSPORT CABANG KOTABARU”**

Penulisan skripsi ini adalah tugas akhir yang merupakan syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Disamping itu berguna juga untuk memberikan gambaran kepada pembaca tentang apa yang dibahas di dalam skripsi ini serta sebagai bahan acuan, khususnya bagi penulis yang nantinya akan masuk di dunia kerja.

Berkat petunjuk yang diberikan oleh berbagai pihak sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan walaupun dengan melewati berbagai hambatan. Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan baik dalam penulisan maupun kualitas materi yang disajikan, mengingat keterbatasan pengetahuan, wawasan dan pengalaman penulis yang sangat minim serta keterbatasan dalam buku-buku pustaka.

Pada kesempatan ini tidak lupa penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak terutama kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ibu Rosliawati, SE., MM., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).
3. Ibu Rosliawati, SE., MM., selaku Pembimbing I.

4. Bapak Drs. Marthen Makahaube, M.Si., selaku Dosen Pembimbing II.
5. Seluruh Staff Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di PIP makassar.
6. Bapak Idris, Bapak Fahrul, Bapak Idrus, Bapak Gunawan, yang telah mengajar, mendukung dan pelindung selama penulis melaksanakan praktek di Kotabaru.
7. Pimpinan dan seluruh Karyawan / i PT. Indo Dharma Transport cabang Kotabaru yang berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat.
8. Ayahanda H. Subair dan Ibunda Hj. Martawati dan kepada kembaran saya tercinta M. Soekarno Putra dan adik saya M. Rais Ibrahim serta seluruh keluarga atas kasih sayang, doa dan dukungannya selama penulisan skripsi dan melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. Rekan-rekan taruna (i) angkatan XXXVIII khususnya Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini. Tak lupa untuk seluruh Senior dan Junior yang telah memberikan dukungan selama studi di PIP Makassar.
10. Dan semua pihak yang membantu penulis sehingga penulis skripsi ini dapat terselesaikan.

Semoga dengan terselesaikannya skripsi ini dapat bermanfaat bagi segenap pembaca terutama bagi penulis sendiri.

Makassar, 15 September 2020

Penulis

M. Soeharto Putra

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : MUHAMMAD SOEHARTO PUTRA
NIT : 17.43.060
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

ANALISIS PELAKSANAAN JASA KEAGENAN DALAM MENUNJANG PELAYANAN KAPAL PADA PT. INDO DHARMA TRANSPORT CABANG SUDAN

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 15 September 2021

MUHAMMAD SOEHARTO PUTRA
17.43.060

ABSTRAK

MUHAMMAD SOEHARTO PUTRA, "Analisis Proses Pembongkaran Batu Bara Di Atas Kapal Pada Anchorage Tanjung Pemancingan Kotabaru Pada PT. Indo Dharma Transport Cabang Kotabaru", (dibimbing oleh Rosliawati dan Pak Marthen).

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana proses pelayanan kapal selama proses pembongkaran batu bara di atas kapal PT. Indo Dharma Transport.

Penelitian ini dilakukan di PT. Indho Dharma Transport saat taruna melakukan praktek darat selama 07 bulan, terhitung mulai januari 2020 hingga juli 2020. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif yaitu pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah wawancara, observasi, studi pustaka dan studi dokumentasi.

Hasil penelitian ini adalah, (1) Faktor yang menyebabkan lambatnya pembongkaran batu bara di atas kapal pada PT. Indo Dharma Transport secara garis besar yaitu persiapan sebelum kapal datang, mempersiapkan keberangkatan kapal, setelah keberangkatan kapal. (2) Upaya yang dilakukan untuk mengatasi lambatnya pembongkaran

Kata kunci: Analisis, Pembongkaran, Batu Bara, Anchorage

ABSTRACT

MUHAMMAD SUHARTO PUTRA, "Analysis of Coal Demolition Process on Board at Anchorage Tanjung Kotabaru Fishing At PT. Indo Dharma Transport Kotabaru Branch", (guided by Rosliawati and Pak Marthen).

The purpose of this research is to find out how the ship's service process during the coal demolition process on board PT. Indo Dharma Transport.

This research was conducted at PT. Indho Dharma Transport when cadets conduct land practices for 07 months, starting from January 2020 to July 2020. The method used in this study is a descriptive method that is fact-finding with the right interpretation. The data collection techniques in this study are interviews, observations, literature studies and documentation studies. rt.

The results of this study are, (1) Factors that cause the slow demolition of coal on board at PT. Indo Dharma Transport is broadly the preparation before the ship comes, preparing for the departure of the ship, after the departure of the ship. (2) Efforts made to address the slow pace of demolition

Keywords: Agent, ShipShip, Constraints

Keywords: Analysis, Demolition, Coal, Anchorage

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian bongkar muat	4
B. Pengertian batu bara	4
C. Pengertian bahan curah/ Muatan curah	5
D. Hal – Hal Yang di Persiapkan Sebelum Muatan Curah di Muat	6
E. Jenis-jenis muatan curah	7
F. Pengertian kapal	7
G. Jenis-jenis kapal laut	8
H. Alat bongkar muat batu bara	10
I. Pengertian Anchorage	11
J. Kerangka Pikir	12
K. Hipotesis	13

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Desain dan Variabel Penelitian	14
B. Definisi Operasional Variabel/Deskripsi Focus	14
C. Populasi dan Sampel Penelitian	15
D. Tehnik Pengumpulan Data Dan Instrumentasi Penelitian	15
E. Tehnik Analisis Data	16

BAB. VI HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT. IDT	17
B. Organisasi	19
C. Dokumen-Dokumen Bongkar Muat	21
D. Persiapan Sebelum Pembongkaran Batu Bara	21
E. Penyebab Keterlambatan Proses Bongkar Muat Batu Bara	24
F. Cara Mengatasi	27

BAB V PENUTUP

A. Simpulan	29
B. Saran	29

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal laut adalah sarana angkutan laut yang sampai saat ini masih dianggap lebih efisien dan ekonomis didalam pengangkutan barang dari suatu tempat, ketempat lain dan dari satu pulau ke pulau lain atau dari suatu Negara kenegara lain karena kemampuan memuatnya yang besar yang belum di miliki oleh moda transportasi yang lain seperti moda transportasi udara dan darat sehingga kapal laut masih dipilih dalam proses pengiriman barang baik itu pengiriman barang di dalam negeri maupun diluar negeri (ekspor impor)

Ekspor adalah pengiriman barang dari dalam negeri ke luar negeri baik itu barang jadi maupun barang setengah jadi, contoh barang jadi seperti kain batik yang dikirim dari jawa ke malaysia, contoh barang setengah jadi ialah seperti rotan yang sudah diolah menjadi barang setengah jadi dan kemudian dikirim ke luar negeri.

Impor adalah pengiriman barang dari luar negeri ke dalam negeri contohnya adalah pengiriman sapi dari Australia ke Indonesia, karena daya tampung kapal laut lebih besar dibanding moda transportasi udara dan darat .

Sehingga sampai saat ini kapal laut masih dipilih dalam proses pengiriman barang dan. Dalam perkembangannya kapal laut dapat dibedakan menurut typenya atau menurut jenis muatan yang diangkutnya, salah satunya adalah kapal curah atau *bulk cargo*, yaitu kapal khusus yang dirancang untuk mengangkut muatan curah, seperti jagung, gandum, batubara, beras, biji-biji besi, makanan ternak dan lain sebagainya. Sehingga dapat mempercepat dalam proses pengiriman barang dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan lebih cepat, tapi apabila kapal sudah sampai ke pelabuhan tujuankapal tidak langsung sandar ke dermaga melainkan kapal harus berlabu jangkar terlebih

dahulu hal inilah yang sering mengganggu dalam. Proses pembongkaran muatan di pelabuhan khususnya batu bara yang sering mengalami keterlambatan karena kapal tidak langsung sandar ke dermaga melainkan berlabuh jangkar terlebih dahulu dan menunggu perintah selanjutnya dari pihak pelabuhan sehingga hal inilah yang mengganggu dalam proses pembongkaran muatan batubara, maka dari itu apabila kapal sudah ingin sampai dipelabuhan tujuan pihak kapal harus koordinasi dengan pihak pelabuhan supaya apabila kapal sudah sampai dipelabuhan, kapal tidak berlabuh jangkar melainkan langsung sandar ke dermaga karena sudah berkoordinasi dengan pihak pelabuhan, hal ini dilakukan supaya pihak kapal terhindar dari kerugian baik waktu maupun materi.

Pada dasarnya, kecelakaan kerja yang paling banyak adalah dari perusahaan bongkar muat di pelabuhan, perusahaan kayu, dan konstruksi sehingga dapat menghambat proses bongkar muat barang. maka dari itu pihak perusahaan harus mengambil tenaga kerja yang harus benar-benar ahli dalam bidang itu supaya kegiatan bongkar muat tidak terhambat.

Sehingga penulis proposal ini penulis memberikan judul “***ANALISIS PROSES PEMBONGKARAN BATU BARA DI ATAS KAPAL PADA ANCHORAGE TANJUNG PEMANCINGAN KOTABARU PADA PT.INDO DHARMA TRANSPORT CABANG KOTABARU***”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis mempunyai beberapa pokok permasalahan sebagai berikut :

1. Faktor apakah yang menyebabkan lambatnya pembongkaran batu bara di atas kapal pada anchorage tanjung pemancingan (kotabaru).
2. upaya apa saja yang dilakukan untuk mengatasi lambatnya pembongkaran batu bara di atas kapal pada anchorage tanjung pemancingan (Kotabaru).

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dari rumusan masalah di atas yaitu :

1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terlambatnya pembongkaran batu bara di atas kapal pada anchorage tanjung pemancingan (Kotabaru).
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi lambatnya pembongkaran batu bara di atas kapal pada anchorage tanjung pemancingan (Kotabaru).

D. Manfaat Penelitian.

1. Manfaat Teoritis

- a. Dapat menambah ilmu pengetahuan mengenai bagaimana cara mengatasi lambatnya pembongkaran batu bara di atas kapal pada anchorage tanjung pemancingan (Kotabaru).
- b. Dapat memberikan informasi pada orang-orang tentang bagaimana cara mengatasi lambatnya pembongkaran batu bara di atas kapal pada anchorage tanjung pemancingan (Kotabaru).

2. Manfaat Praktis

Diharapkan hasil penelitian dapat memberikan wawasan, atau saran kepada pihak perusahaan dalam menghadapi permasalahan terlambatnya pembongkaran batu bara di atas kapal pada anchorage.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Bongkar Muat

Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses forwarding (pengiriman) barang. Yang dimaksud dengan kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya di dalam gudang di pelabuhan atau Stock pile atau container.

B. Pengertian Batubara

Batubara adalah bahan bakar fosil. Batubara dapat terbakar, terbentuk dari endapan, batuan organik yang terutama terdiri dari karbon, hidrogen dan oksigen. Batubara terbentuk dari tumbuhan yang telah terkonsolidasi antara strata batuan lainnya dan diubah oleh kombinasi pengaruh tekanan dan panas selama jutaan tahun sehingga membentuk lapisan batubara dan Komposisi batubara hampir sama dengan komposisi kimia jaringan tumbuhan, keduanya mengandung unsur utama yang terdiri dari unsur C, H, O, N, S, P. Hal ini dapat dipahami, karena batubara terbentuk dari jaringan tumbuhan yang telah mengalami coalification.

Pada dasarnya pembentukkan batubara sama dengan cara manusia membuat arang dari kayu, perbedaannya, arang kayu dapat dibuat sebagai hasil rekayasa dan inovasi manusia, selama jangka waktu yang pendek, sedang batubara terbentuk oleh proses alam, selama jangka waktu ratusan hingga ribuan tahun. Karena batubara terbentuk oleh

proses alam, maka banyak parameter yang berpengaruh pada pembentukan batubara. Makin tinggi intensitas parameter yang berpengaruh makin tinggi mutu batubara yang terbentuk.

C. Pengertian Bahan Curah/Muatan Curah

Bahan curah atau muatan curah adalah komoditas yang di tangani di transportasikan dalam jumlah besar dan tidak terkemas bahan curah juga mengacu pada suatu bahan yang berwujud fluida (cair dan gas) dan setiap butirannya memiliki massa yang sangat kecil di bandingkan massa keseluruhan bahan yang di muat.

Contoh bahan curah yaitu minyak bumi , sereal, batu bara, dan bahan bangunan kargo yang memuat barang curah biasanya ditumpahkan isinya , dituang atau di pindahkan dengan sekop atau ember untuk membongkarnya bahan curah biasanya di muat dalam kargo tangker yang di bawah oleh kapal tengker , kereta , truck tengker atau truk semi trailer ataupun di ahlikan melalui saluran (misal pipa) dalam jumlah yang sedikit, bahan curah dapat di muat di dalam drum , kotak , karung. pada dasarnya kapal yang di buat untuk muatan kering dapat pula di pergunakan untuk memuat muatan curah, Akan tetapi untuk memenuhi permintaan dari perniagaan muatan curah khusus, maka di buatlah kapal-kapal khusus untuk itu serta yang memenuhi peraturan standar bagi ruangan muatan yang dikenal dengan nama "*bulk carrier*".

Bila muatan yang dimuat di kapal tanpa dibungkus, maka muatan itu di sebut muatan curah. Biji-bijian, batu bara, coke, gandum, belerang, adalah muatan yang umumnya di muat secara curah. Untuk itu ruang muat harus dipersiapkan dengan baik sebelum muatan curah. di muat.

D. Hal-hal yang di persiapkan sebelum muatan curah di muat

1. Pembersihan ruangan muat
 - a. Mengeluarkan sisa-sisa muatan terdahulu.
 - b. Menyapu ruangan sampai bersih kalau perlu memakai serbuk gergaji agar sisa-sisa muatan agar sisa-sisa muatan terdahulu yang melekat di atas palka, dinding-dinding palka bias tersapu bersih.
 - c. Terapan-terapan yang masih baik di kumpulkan disuatu tempat dan sisa-sisa kotoran di kumpulkan di atas dek. Kalau ada tongkang, kotoran di buang ke dalam tongkang.
 - d. Kalau selesai di sapu bersih, lalu di bersihkan dengan air tawar agar debu-debu semua turun.
 - e. Setelah di bersihkan dengan air tawar, jalankan ventilasi palka agar palka tersebut cepat kering.
 - f. Jika ruangan palka berbau maka air pencuci di beri sedikit bahan kimia untuk menghilangkan bau tersebut.
2. Pemeriksaan, pengetesan ruangan muat
 - a. Kebersihan ruangan muat secara keseluruhan. Bukan saja bersih tapi juga harus kering.
 - b. Penerabgan palka dicek, apakah apakah jumlahnya cukup atau tidak. Bila ada lampu yang mati maka segera di ganti.
 - c. Alat penemu uap panas yang ujung-ujungnya berada di dalam palka dites dengan membakar majun di dalam palka.
 - d. Tangga di dalam palka terutama trap-trap dan pemegangnya di periksa demi keselamatan abk dan buruh.
 - e. Lubang pentilasi dicek apakah tidak tersumbat oleh kotoran kotoran .
 - f. Tutup palka dicek apakah masih kedap air atau tidak.

E. Jenis Jenis Muatan Curah

1. Muatan curah kering

- a. Beuksit.
- b. minera (pasir dan kerikil, tembaga, batu kapur, garam, dan sebagainya).
- c. Semen.
- d. Senyawa kimia (pupuk, plastik, butiran dan pelet, resin bubuk, serat sintesis, dan sebagainya).
- e. batu bara.
- f. makanan(untuk manusia dan hewan).
- g. sereal(gandum, jagung, beras, barley, oat, rye, sorghum, kedelai dan sbagainya.).
- h. serpihan kayu.

2. Muatan curah cair

- a. Senyawa kimia cair murni maupun tidak murnipelarut maupun larutan.
- b. Minyak bumi.
- c. Bahan bakar.
- d. Gas alam cair (LNG)

F. Pengertian Kapal

Kapal, adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut dansungai seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil, Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci.Sedangkan dalam istilah inggris dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil.Secara kebiasaannya kapal dapat

membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal dan Berabad-abad yang lalu kapal digunakan oleh manusia untuk mengarungi sungai atau lautan yang diawali oleh penemuan perahu.

Biasanya manusia pada masa lampau menggunakan kanorakit ataupun perahu, semakin besar kebutuhan akan daya muat maka dibuatlah perahu atau rakit yang berukuran lebih besar yang dinamakan kapal, Bahan-bahan yang digunakan untuk pembuatan kapal pada masa lampau menggunakan kayu, bambu ataupun batang-batang papyrus seperti yang digunakan bangsa mesir kuno kemudian digunakan bahan bahan logam seperti besi/baja karena kebutuhan manusia akan kapal yang kuat Untuk penggerakannya manusia pada awalnya menggunakan dayung kemudian angin dengan bantuan layar, mesin uap, setelah muncul revolusi Industri dan mesin diesel serta nuklir beberapa penelitian memunculkan kapal bermesin yang berjalan mengambang di atas air seperti hovercraft dan eakroplane. Serta kapal yang digunakan di dasar lautan yakni kapal selam.

G. Jenis-Jenis Kapal Laut

1. Full container vessel (kapal peti kemas)

Kapal peti kemas adalah kapal yang di buat khusus untuk mengangkut petikemas (containe
r) dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

2. Ro-ro (roll-on, roll off)

Kapal jenis ini adalah kapal yang di desain khusus untuk bongkar muat barang ke kapal di atas kendaraan roda. Kapal yang termaksud jenis ini antara lain kapal penyeberangan (ferry) kapal pengangkut

mobil (car ferries) serta kapal general cargo yang beroperasi seperti kapal ro-ro.

3. Passenger ship (kapal penumpang)

Kapal penumpang adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal penumpang ini dibangun dengan banyak geladak di mana pada masing-masing geladak terdapat ruangan/cabin penumpang yang dibagi-bagi berdasarkan kelas.

4. Tug boat (kapal tunda)

Kapal tunda adalah kapal yang dibuat agar dapat menarik atau menunda kapal tugas lain yang dapat dilakukan. Kapal tunda adalah memadamkan kebakaran di laut, menolong kapal lain dalam keadaan bahaya.

5. Bulk cargo (pengangkut muatan curah)

Kapal bulk cargo adalah kapal besar dengan hanya satu deck yang mengangkut muatan curah atau tidak dibungkus.

6. Tanker ship (kapal pengangkut muatan cair)

Kapal tanker adalah dengan kategori sebuah geladak di mana terdapat tangki-tangki yang tersusun secara integral maupun terpisah yang digunakan untuk mengangkut minyak curah (minyak mentah), cairan kimia, gas cair dan sebagainya.

7. Lighter carrier (pengangkut tongkang)

Kapal pengangkut tongkang adalah variasi dari kapal pengangkut peti kemas, kapal ini mengangkut tongkang bermuatan. Sebagai contoh kapal pengangkut tongkang jenis las (lighter aboard ship) yang dapat mengangkut 80 tongkang dengan kapasitas masing

masing sebesar 400 ton .tongkang tersebut itu di bongkar dan di muat di bagian belakang kapal dengan bantuan kran berjalan atas rel dengan kapasitas 510 ton

8. Fishing ship(kapal penangkap ikan)

Fishing ship adalah kapal yang di buat untuk menangkap ikan dengan berbagai cara dan dengan di lengkapi dengan peralatan pendingin (refrigerator) dan peralatan untuk memprosesikan lebih lanjut.

H. Alat Bongkar Muat Batu Bara

Alat bongkar muat yang dimaksud adalah alat yang akan digunakan untuk membongkar dan memuat muatan batu bara dari kapal ke dermaga/pelabuhan di pelabuhan khusus, yang dibuat untuk muatan batu bara.Alat ini ada yang terpasang di kapal itu sendiri, adapula yang dikapal khusus seperti floating creane atau biasana di sebut (FC). Alat angkat untuk muatan curah yang dapat dibedakan sabagai berikut:

1. Conveyor

Prinsip daripada *conveyor* ini yaitu memindahkan muatan curah dari dan kekapal secara terus menerus, *conveyor* merupakan suatu kesatuan nama dari motor atau winch sebagai penggerak dan berbagai tipe alat yang menampung dan memindahkan muatan.

2. Bucket

Umumnya timbah yang digunakan terbuat dari baja. Sehingga jenis ini menggunakan shell bucket yang di disain untuk mampu mengangkut muatan dalam jumlah yang banyak.timbah-timbah ini adalah jenis timbah yang berukuran besar sehingga dibuat khusus

yang pada akhirnya dapat digunakan untuk memindahkan muatan batu bara dari tongkang ke kapal besar atau Motor Vesel.

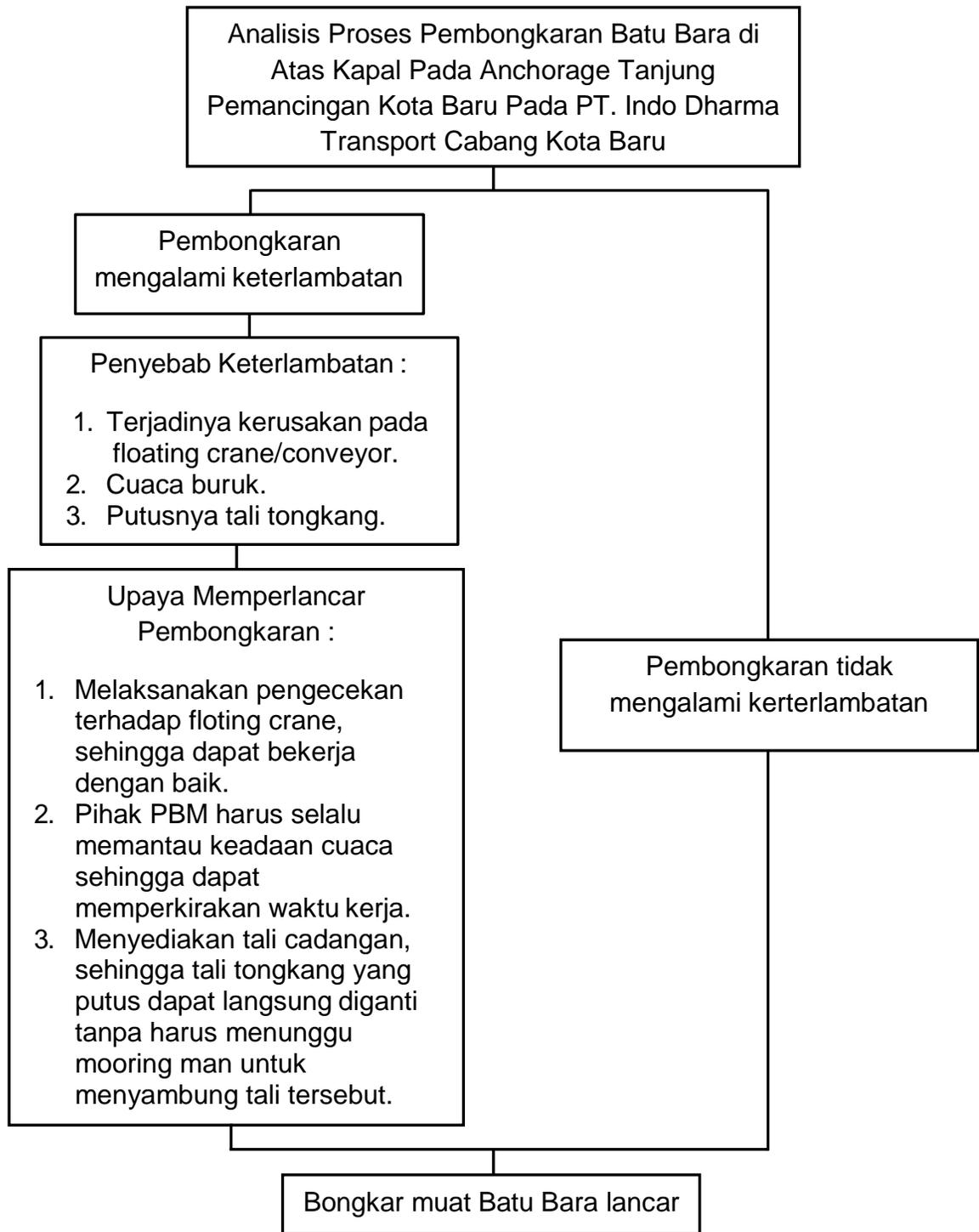
3. Floating crane

floating crane merupakan alat untuk mengangkut muatan yang mana floating crane tidak mempunyai mesin induk dan alat kemudi melainkan pergerakannya di atur oleh kapal tug boat floating crane juga mampu mengangkat muatan berat sehingga dengan menggunakan floating crane

I. Pengertian Anchorage

Anchorage adalah tempat kapal untuk berlabuh sebelum melakukan kegiatan baik itu bongkar maupun muat maupun ingin sandar kepelabuhan ,sehingga kapal dapat melakukan labuh jangkar terlebih dahulu dan menunggu instruksi selanjutnya dari pihak pelabuhan.

J. Kerangka Pikir



K. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka penulis merumuskan hipotesis adalah di duga pembongkaran batu bara di atas kapal masih mengalami hambatan.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis, Desain Penelitian

1. Jenis penelitian

Jenis penelitian yang di gunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian kualitatif, di mana penelitian yang menggun akan pendekatan kualitatif lebih menekankan analisisnya pada proses penyimpulan deduktif dan induktif serta analisis terhadap dinamika hubungan antar fenomena yang diamati dengan menggunakan logika ilmiah.

2. Desain dan variable penelitian

Desain penelitian merupakan rencana menyeluruh dari penelitian mencakup hal-hal yang akan di lakukan peneliti mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara oprasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya di simpulkan dan di berikan saran. Suatu desain penelitian menyatakan struktur masalah penelitian maupun rencana penyelidikan yang akan di pakai untuk memperoleh bukti empiris mengenai hubungan – hubungan dalam masalah.

B. Definisi Operasional Variable / Deskripsi Focus

Deskripsi focus digunakan pada penelitian secara observasi adalah dengan menggunakan metode deskriptif kuantitatif berupa data tertulis atau lisan obyek yang diamati, yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang terja di lapangan kemudian dibandingkan dengan teori yang sudah ada sehingga bias di berikan solusi untuk masalah tersebut.

C. Populasi Dan Sampel Penelitian

Populasi dan sampel yang di ambil dari seluruh petugas yang menangani dan mengawasi proses pembongkaran, batu bara dari tongkang ke atas kapal (mother vessel).

D. Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumentasi Penelitian

1. Tehnik dan prosedur pengumpulan data

Metode yang di gunakan dalam pengumpulan data ada 2 macam yaitu :

- a. Metode *field research* yaitu :pengumpulan data yang langsung di lakukan pada lokasi obyek penelitian.
- b. Metode *Library research* yaitu :pengumpulan data dari bahan bacaan yang berhubungan dengan obyek penelitian, untuk memperoleh landasan teori yang akan di gunakan dalam pembahasan masalah.

2. Instrumen penelitian

Fungsi instrument dalam penelitian adalah untuk mengungkapkan fakta yang menjadi data. Data merupakan penggambaran variable yang di teliti dan berfungsi sebagai alat pembuktian hipotesis, benar tidaknya data tergantung dari baik tidaknya instrument pengumpulan data

Adapun instrument dalam penelitian penulisan adalah sebagai berikut:

a. Observasi

Metode observasi yang di gunakan adalah observasi partisipasi di mana peneliti terlibat dalam kegiatan yang di amati dan di gunakan sebagai sumber data. Artinya peneliti terlibat langsung dalam kegiatan mencari data yang diperlukan melalui pengamatan. Peneliti melihat atau mengamati secara langsung dipelabuhan untuk memperoleh gambaran cara penanganan dan

pengawasan muatan berbahaya serta mengumpulkan data-data yang berkenaan dengan penelitian ini.

b. Studi dokumentasi

Metode ini merupakan metode yang digunakan penulis dengan membaca buku-buku referensi yang berkaitan dengan judul proposal ini agar memberikan uraian dan penjelasan yang lebih terarah. Hal ini dimaksudkan untuk mendapat data dan informasi yang lebih akurat sehubungan dengan judul proposal ini.

E. Tehnik Analisis Data

Penyajian penulisan proposal ini menggunakan metode analisis yaitu penulisan yang berisikan paparan dan uraian suatu obyek permasalahan yang timbul pada saat tertentu. Metode ini digunakan untuk memaparkan data secara lisan maupun tulisan yang diperoleh dengan tujuan untuk memberikan informasi mengenai perencanaan terhadap masalah yang timbul sehubungan dengan materi pembahasan ini.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT. Indo Dharma Transport

PT. Indo Dharma Transport (PT. IDT) di dirikan pada tahun 2007 dan mulai beroperasi pada Mei 2008. Memiliki kantor pusat di Jakarta Indonesia PT. IDT sekarang menjadi salah satu perusahaan agen pengiriman dan jasa logistik terkemuka di Indonesia dengan pengalaman dan profesionalisme yang luas. Perusahaan ini berfokus pada layanan busines seperti keagenan kapal. Bersama dengan perusahaan induknya PT. Handil Bhakti Persada (PT. HBP) juga berfungsi logistik seperti stevedoring / transshipment, tug and barge, dukungan alat berat, kelonggaran adat dan dokumentasi ekspor / impor, dan setiap ukuran sewa diperebutkan.

Sebagai perusahaan keagenan kapal dan layanan logistik, PT. IDT dan PT. HBP memiliki komitmen untuk mempertimbangkan pokok sebagai aset emas kami. Itulah alasan, mengapa jaringan kami yang luas, hubungan yang kuat dengan pemerintah, produsen batu bara, pembeli, otoritas pelabuhan, dan pengalaman kami mapan di lembaga pengiriman dan logistik layanan membangun kredibilitas.

Setiap jasa yang disediakan pasti di sesuaikan dengan kebutuhan penyewa jasa, dan selalu mengakses semua kegiatan bisnis PT. Indo Dharma Transport (PT. IDT) dalam waktu 24 jam dengan mudah dan cepat seolah olah kapal berada di depan mereka.

Untuk memperkuat Kredibilitas ,PT. Indo Dharma Transport (PT.IDT) dan PT. Handil Bhakti Persada (PT. HBP) di dukung oleh

kantor cabang di sebagian besar pelabuhan di Indonesia yang terbagi dalam lima wilayah

1. Jawa dan wilayah Sumatera :

Jakarta, Surabaya, Gresik dan beberapa orang lain yang berafiliasi dengan beberapa port seperti Merak, Ciwandan, Gading, Panjang, Tarahan, Semarang, Cilacap dan pelabuhan yang lainnya yang berada di Jawa.

2. Cabang wilayah Kalimantan :

Sampit (Besi Pelabuhan Sumber Biji), Pangkalan Bun, Teluk Kumal

3. Wilayah Kalimantan Selatan :

Banjarmasin, Jorong, Muara Satu, Kotabaru/ Batulicin, Tanjung Peutang, Tanjung Pemancingan, Pulau Terminal Batubara, Tanjung Mangkok dan Sebuk.

4. Wilayah Kalimantan Timur :

Adang Bay, Balikpapan, Samarinda, Muara Pantai (Berau) dan Lubuk Tutung, Sangatta.

5. Wilayah Sulawesi :

Kabaena, Torobolu, Pomala, dan Morowali, Kolondale, dan Luwuk, dengan demikian, PT. Indo Dharma Transport (PT. IDT) dan PT. Handil Bhakti Persada (PT. HBP) akan menjadi pilihan utama bagi para pelaku dalam pengiriman barang dan layanan logistik.

B. Organisasi

Suatu struktur organisasi di katakan baik dan tepat apabila didalamnya terdapat pembagian tugas dan wewenang yang jelas guna mencapai tujuan perusahaan. Dalam hal ini dituntut adanya tanggung jawab agar setiap karyawan mengetahui tugas dan fungsi masing-masing. Pada akhirnya setiap karyawan termotivasi untuk bekerja lebih giat dan kreatif sesuai dengan aturan yang telah di tentukan oleh perusahaan.

Sebaliknya, tanpa adanya struktur organisasi yang tepat maka akan berakibat terjadi ketidak sesuaian dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab bagi setiap karyawan. Hal ini tentunya akan menghambat tercapainya tujuan perusahaan yang telah di tetapkan sebelumnya. Setiap karyawan hendaknya mampu menunjukkan tindakan aktifitas kerja yang satu dengan kerja yang lain dan sampai pada tingkatan tertentu menunjukkan tingkat spesifikasi dari aktifitas kerja tersebut.

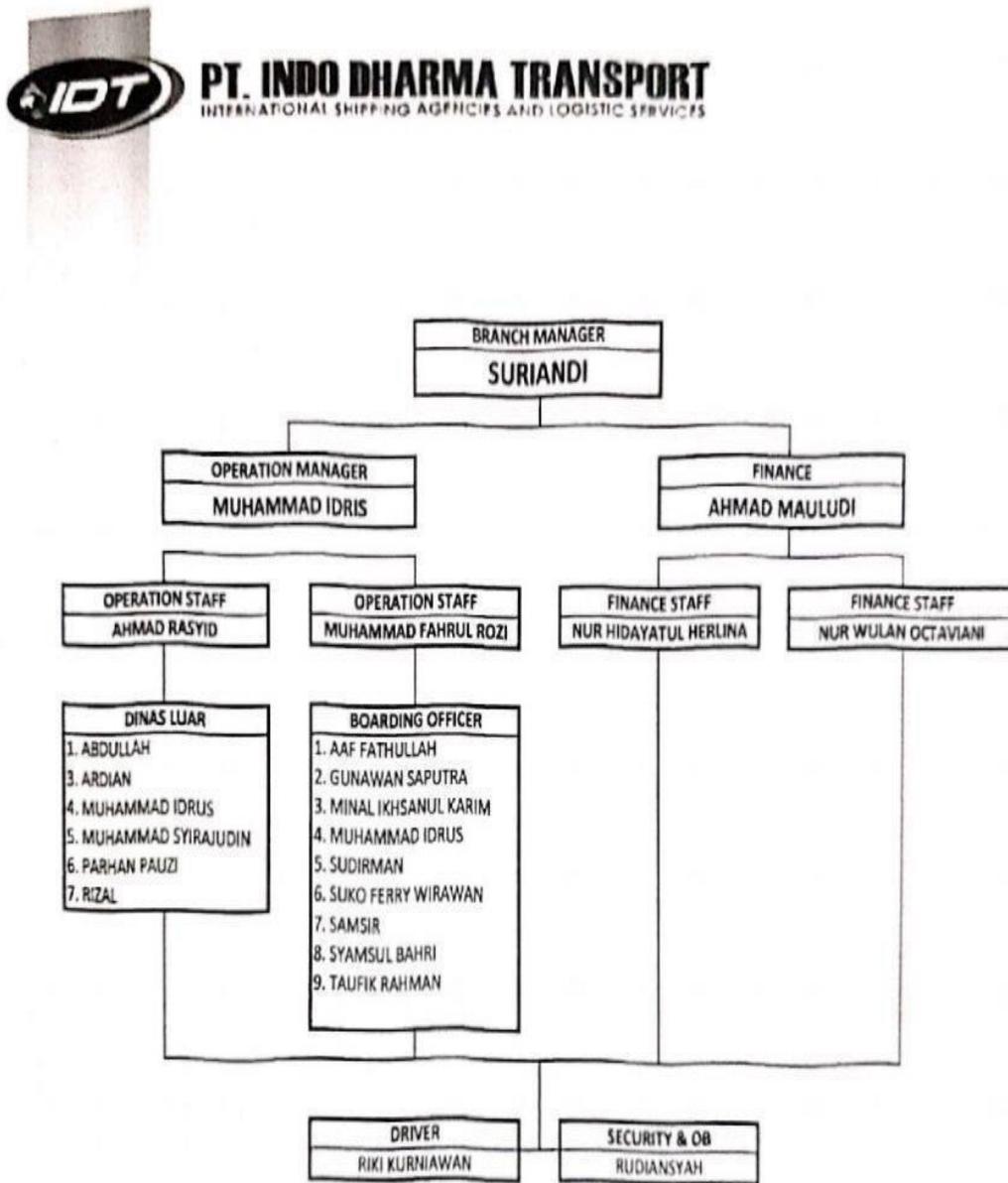
Struktur organisasi PT. Indo Dharma Transport secara jelas menunjukkan pembagian wewenang dan tanggung jawab, serta tata kerja yang sedemikian rupa sehingga kepala cabang lebih mudah melakukan pengawasan secara efektif dan efisien dalam mencapai tujuan perusahaan. Penyusunan struktur organisasi perusahaan dan tingkatan jabatan berdasarkan tingkatan pendidikan dan keahlian masing-masing karyawan yang telah di peroleh.

GAMBAR 4.1

STRUKTUR ORGANISASI

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

PT. HANDIL BHAKTI PERSADA



(Sumber PT.Indo Dharma Transport , 2020)

C. Dokumen-Dokumen Bongkar Muat Batu Bara

- a. Statement of Fact (SOF) adalah laporan pelaksanaan kegiatan bongkar muat mulai dari awal kedatangan kapal sampai kapal kembali berlayar ke pelabuhan tujuan.
- b. Dailay Record adalah laporan pelaksanaan kegiatan pembongkaran secara terperinci dari kapal datang sampai kapal kembali berlayar.
- c. Stowage plane adalah gambaran informasi kondisi muatan yang berbeda dalam dalam ruang muat baik mengenai letak.
- d. Bill Of Loading (B/L) adalah surat persetujuan antara pemilik barang (shipper) dan perusahaan pelayaran (owner) dengan segala konsekuensi yang tertera pada surat tersebut.
- e. Shipping Order adalah surat yang di buat oleh shipper yang di tunjukkan kepada carier / kapal untuk menerima dan memuat muatan yang tertera dalam surat tersebut.
- f. Mate's Receipt adalah surat tanda terima barang / muatan di atas kapal sesuai dengan keadaan muatan tersebut yang di tanda tangani oleh mualim 1/ chief officer.
- g. Cargo manifest adalah surat yang merupakan suatu daftar barang-barang / muatan yang telah di kapalkan.

D. Persiapan Sebelum Pembongkaran Batu Bara

1. Proses pemuatan batu bara dari *jetty* ke atas tongkang / *Barge*

- a. Persiapan armada berupa berupa kapal tug boat dan tongkang persiapan yang di lakukan adalah dengan cara

melakukan pengecekan kesiapan armada kapal berupa mesin induk dan mesin bantu serta alat alat navigasi dapat berfungsi dengan baik untuk dapat melakukan proses penyandaran tongkang di pelabuhan muat. Persiapan tongkang adalah melakukan pengecekan terhadap kebersihan ruang muat tongkang terhindar dari kontaminasi batu bara yang seharusnya netral dari barang-barang tersebut.

- b. Setelah pengecekan kesiapan kapal dan tongkang selanjutnya proses penyandaran tongkang di pelabuhan muat yang mana proses sandar di bantu oleh assist tug boat. Komando penyandaran tongkang di pelabuhan muat di lakukan oleh loading master di pelabuhan yang di awasi oleh pihak port captai dari PT. Jhonlin Group untuk memastikan proses sandar berjalan dengan aman.
- c. Proses penyandaran tongkang di pelabuhan muat selesai, selanjutnya di lakukan proses pemuatan menggunakan conveyor yang mana batu bara langsung di muat dalam ruang muat tongkang. Proses shifting di lakukan oleh loading master dan di bantu oleh tiga orang mooring crew. Proses pemuatan selesai .
- d. Perhitungan jumlah muatan di lakukan oleh *surveyor* (Sucofindo atau Geoservice)
- e. Demikian proses pemuatan batu bara di pelabuhan khusus PT. Jhonlin Group.

2. Proses pembongkaran batu bara dari tongkang ke kapal induk / *mother vessel* :

- a. Setelah selesai pemuatan batu bara di pelabuhan muat, tongkang akan langsung di tarik keluar , keluar menggunakan

kapal tug boat dari pelabuhan muat menuju ke tanjung pemancingan anchorage kotabaru untuk di bongkar.

- b. Setelah sampai di tanjung pemancingan anchorage kotabaru untuk di bongkar, tongkang akan langsung di sandarkan ke *mother vessel* , menggunakan assist kapal tug boat.
- c. Proses penyandaran tongkang ke kapal besar di awasi oleh boarding agent dan foreman di bantu oleh mooring crew dan crew kapal untuk menarik tali dan mengikatnya.
- d. Setelah proses penyandaran tongkang selesai, maka langsung di lakukan pembongkaran batu bara dari tongkang ke *mother vessel* menggunakan Conveyor / Floating crane dan Crane kapal .
- e. Setelah selesai pembongkaran batu bara dari tongkang ke *mother vessel* , tongkang akan langsung casted off di awasi oleh foreman boarding agen untuk memastikan tidak terjadi gesekan antara tongkang dan badan *mother vessel*.
- f. Demikian proses pembongkaran batu bara dari tongkang ke *mother vessel* di tanjung pemancingan anchorage kotabaru.

Gambar 4.2

Proses pembongkaran batu bara dari tongkang ke kapal induk



(Sumber : Dokumen foto penelitian, 2020)

GAMBAR 4.3

Proses sandar tongkang ke mother vessel tidak menggunakan assist tug boat.



(Sumber : dokumen foto penelitian, 2020)

E. Penyebab Keterlambatan Proses Bongkar Muat Batu Bara

- a. Pada saat proses penyandaran tongkang ke Floating crane / Conveyor ada beberapa masalah yang membuat proses penyandaran menjadi lambat di akibatkan tidak menggunakan assist tug boat sehingga memperlambat proses bongkar muat.
- b. Setelah selesai melakukan penyandaraan tongkang ke kapal induk, muatan di dalam tongkang akan langsung di bongkar, namun beberapa masalah yang menyebabkan proses bongkar muat batu bara dari tongkang ke mother vessel menjadi lambat yaitu sering terjadinya kerusakan pada floating crane, conveyor

dan crane pada kapal, sehingga memperlambat proses bongkar muat batu bara dari tongkang ke mother vessel.

- c. Cuaca buruk, cuaca buruk sering menghambat proses pembongkaran atau pemuatan di atas kapal, khususnya batu bara di anchorage kotabaru, seperti hujan dan gelombang tinggi , gelombang tinggi dapat menghambat proses pembongkaran atau pemuatan karena apabila gelombang sedang tinggi/ tidak terkontrol maka tongkang (*Barge*) tidak bisa di sandarkan ke kapal induk (*Mother vessel*) karena akan sangat berbahaya bagi kapal itu sendiri dan bagi crew kapal.
- d. Apabila tongkang telah sandar ke kapal induk (*Mother vessel*) batu bara tidak akan langsung di bongkar melainkan batu bara tersebut akan di chek suhu (*Panas*) terlebih dahulu oleh surveyor dan chief officer.
- e. Penyebab keterlambatan pembongkaran atau pemuatan bukan hanya di pengaruhi oleh alat-alat bongkar muat dan cuaca melainkan buruh yang sering mengulur-ulur waktu sehingga pembongkaran atau pemuatan menjadi terlambat.
- f. Terjadinya kerusakan pada floating crane/conveyor sehingga pembongkaran menjadi lambat.
- g. Tuas floating crane mengalami kerusakan seperti macet dan tidak bisa digerakkan sehingga proses bongkaran atau pemuatan menjadi terganggu / lambat karena operator crane harus menunggu pihak masinis untuk memperbaiki kerusakan tersebut.
- h. Lampu floating crane tidak berfungsi dengan baik , sehingga dapat mengganggu jarak pandang, apabila buruh malakukan bongkar muat di malam hari.

- i. Putusnya kabel yang tersambung pada lampu floating crane, sehingga menyebabkan lampu floating crane mati total.
- j. Putusnya tali tongkang sehingga pihak PBM harus menunggu.
- k. mooring man untuk memasang kembali tali tongkang yang putus.
- l. Rusaknya grap floating crane, yang menyebabkan grapnya tidak mau terbuka/tertutup.
- m. Terjadinya kecelakaan atau tubrukan kapal pada saat kapal operasi. Kecelakaan biasaterjadi di alur sungai yang sempit, baik itu tongkang dalam keadaan terisi maupun dalam keadaan kosong.
- n. pihak agen kurang berkoordinasi dengan pihak shipper.

GAMBAR 4.4

Kerusakan pada alat bongkar muat (Floating crane)



(Sumber : Dokumen foto penelitian, 2020)

F. Cara mengatasi

- a. Cara mengatasi masalah di atas yaitu dengan cara, PT. Indo Dharma Transport menyediakan assist tug boat untuk dapat mempercepat proses sandar tongkang ke kapal induk, dan dapat memperkecil terjadinya benturan langsung ke kapal induk yang dapat mengakibatkan kerusakan pada badan kapal induk dan badan tongkang.
- b. Cara mengatasi masalah tersebut yaitu dengan cara, boarding agent akan melaporkan ke kapten/ mualim 1 tentang kerusakan pada floating crane/ conveyoy, dan boarding agent juga akan melaporkan kepada foreman dan foreman akan melaporkan kepada kapten floating crane/ conveyor , kemudian kapten floating crane /conveyor akan memerintahkan kepada masinis floating crane/ conveyor untuk memperbaiki bagian floating crane / conveyor yang rusak.
- c. Pihak PBM (Buruh) harus selalu memantau keadaan cuaca, apakah cuaca sedang dalam keadaan baik atau atau cuaca buruk, sehingga dapat memperkirakan waktu kerja.
- d. Sebelum tongkang sandar ke mother vessel surveyor dan chief officer harus memeriksa suhu batu bara, sehingga apabila tongkang telah sandar ke mother vessel batu bara langsung di bongkar.
- e. Pihak buruh (PBM) harus mengikuti aturan jam kerja yang telah di tetapkan sehingga proses bongkar maupun muat berjalan dengan lancar.
- f. Apabila sedang melaksanakan istirahat pihak PBM (Buruh) harus melakukan pengecekan terhadap alat bongkar muat (Floating crane) sehingga alat tersebut dapat bekerja dengan baik.
- g. Selalu memberikan pelumas pada pada tuas floating crane.

- h. Lampu floating crane harus selalu di bersihkan, sehingga jarak pandang menjadi stabil.
- i. Pihak PBM harus menugaskan satu orang untuk selalu mengawasi kabel floating crane.
- j. Menyediakan tali cadangan, sehingga tali tongkang yang putus dapat langsung di ganti , tidak menunggu mooring men untuk untuk menyambung tali tersebut.
- k. Memberikan pelumas (oli) pada floating crane.
- l. Menjaga jarak antara kapal yang satu dengan yang lainnya sehingga dapat menghindari bahaya tubrukan.
- m. Selalu berkordinasi kepada pihak shipper.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Penulis menarik kesimpulan dari hasil penelitian terdapat beberapa factor yang mempengaruhi sistem dan prosedur pembongkaran batu bara pada PT. Indo Dharma Transport belum maksimal yaitu :

Karena setelah melakukan penyandaran tongkang (*barge*) ke kapal induk, muatan batu bara dalam tongkang akan langsung di bongkar, namun ada beberapa masalah yang menyebabkan proses pembongkaran batu bara di dalam tongkang akan langsung di bongkar , namun ada beberapa masalah yang menyebabkan proses pembongkaran batu bara dari tongkang ke kapal induk menjadi lambat yaitu :

1. Sering terjadinya kerusakan pada Floating crane / Conveyor dan crane kapal sehingga proses pembongkaran dari tongkang ke kapal induk menjadi terlambat.
2. Seringnya tidak menggunakan assist tug boat untuk membantu penyandaran tongkang (*barge*) ke floating crane/ conveyor sehingga memperlambat pembongkaran batu bara dari tongkang ke kapal induk, dan faktor cuaca juga salah satu jadi penghambat yang bisa terjadi.
3. Sering terjadinya tali tongkang putus dan tidak ada tali cadangan yang di sediakan.

B. Saran

Untuk meningkatkan pembongkaran batu bara di kotabaru khususnya di tanjung pemancingan anchorage atau muara pemancingan harus di perhatikan hal-hal berikut :

1. Sebaiknya sering melakukan perawatan pada peralatan Alat-Alat bongkar muat seperti Floating crane/ Conveyor, crane kapal sehingga dapat mempercepat pembongkaran batu bara di tanjung pemancingan anchorage.

2. Sebaiknya menggunakan assist tug boat untuk mempercepat proses sandar tongkang (Barge) ke kapal induk sehingga tidak banyak waktu yang terbuang.
3. Sebaiknya pihak agent selalu berkordinasi kepada pihak shipper kapan tongkang selanjutnya akan sandar (*tiba*)

DAFTAR PUSTAKA

Pengertian bongkar muat di unduh dari www.kamusbesar.com/48861/bongkar-muatml.scribd.com/doc/116412104/proses-bongkar-muat

Pengertian kapal di unduh dari <https://id.wikipedia.org/wiki/kapal> & <https://id.wikipedia.org/wiki> pada tanggal 25 oktober 2015.

Istopo.2003. Kapal Dan Muatanya Muatan Curah Batubara.

Istopo. 2003. Pengertian kapal dan jenis-jenis kapal. <http://www.lfip.org/english/definisi>

Kusumastanto,. (2009). Defenisi bongkar muat batu bara , perikanan dan perhubungan laut dalam abad XXI, di unduh <http://www.lfip.org/english/definisi> bongkar muat batu bara. Pada tanggal 26 oktober 2015.

Anggono.(2009). Pengertian Conveyor, Jakarta, penerbit Arcan.

Pengertian bongkar muat di unduh dari [https://id.m.wikipedia.org/wiki/Anchorage, Alaska.](https://id.m.wikipedia.org/wiki/Anchorage,_Alaska)

LAMPIRAN-LAMPIRAN

Lampiran 1

Lampiran Dokumen (SOF) Statement Of Fact


PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

STATEMENT OF FACT

Name Of Vessel / Vag	= MT. ROBERTO RIZZO
Flag / IMO	= ITALIAN/3551454
Type of Vessel	= DUKE CARRIER
DWT / GRT	= 34374/47453
Name of Master	= DADIN NICOLAE
Last port	=
Port of Loading	= TAPAKEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
Shipper	= PT SINAR INDO ENERGY JL KH ABDUL MUTALIB G., NOMOR NO. 35, KEL. SUNGAI PIHANG LAR, KEC SANARINDA KOTA, SANARINDA KALIMANTAN TIMUR
Consignee	= TO ORDER
Notify Party	= ADANI ENTERPRISES LTD., ADANI HOUSE, NR. HITHAKALI CIRCLE, NAYRANGPURA, AHMEDABAD 380 015, GUJARAT, INDIA
Port of Discharge	= GUJARAT, INDIA
Description of cargo	= INDONESIAN STEAM COAL IN DUKE

No.	Description	Time	Date	Number	Original	Destination
1	Arrived	07.30	Sea	DEC 18, 2019	PO	1.579,87 MT 1.533 MT
2	Dropped Anchorage	07.30	Sea	DEC 18, 2019	DO	473 MT 478,38 MT
3	Pilot On Board	-	-	-	PI	238 MT 253 MT
4	Anchorage at Loading Point	07.30	Sea	DEC 18, 2019	AW	MT 238 MT
5	First Prallique Graded	07.30	Sea	DEC 18, 2019		
6	Port Authority	11.00	Sea	DEC 18, 2019		
7	HOR Traveled	07.30	Sea	DEC 18, 2019		
8	HOR Re-loaded	-	-	-		
9	HOR Reupled					
10	Commenced Loading	13.30	Sea	DEC 18, 2019	PVD	18,4 M 15,745 M
11	Completed Loading	02.45	Sea	DEC 18, 2019	MID	M M
12	Completed All operation		Sea		AFT	13,23 M 17,54 M
13	Completed Shipping					
14	Departure / Sailed					
15	ETA Next Port					
16	Initial Draft Survey	N/ 12.00-13.00	N/	DEC 18, 2019		
17	Hold Clearance					
18	Intermediate Draft Survey	N/ 01.00-02.00	N/	DEC 18, 2019		
19	Final Draft Survey	N/ 02.45-03.45	N/	DEC 18, 2019		
20	Total Cargo Loaded					

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

Remarks:

PT. INDO DHARMA TRANSPORT **PT. LINA S TINGGAI** **MT. ROBERTO RIZZO**

No Agent No Skipper No Master

(Sumber : PT. Indo Dharma Transport, 2019)

Lampiran 2

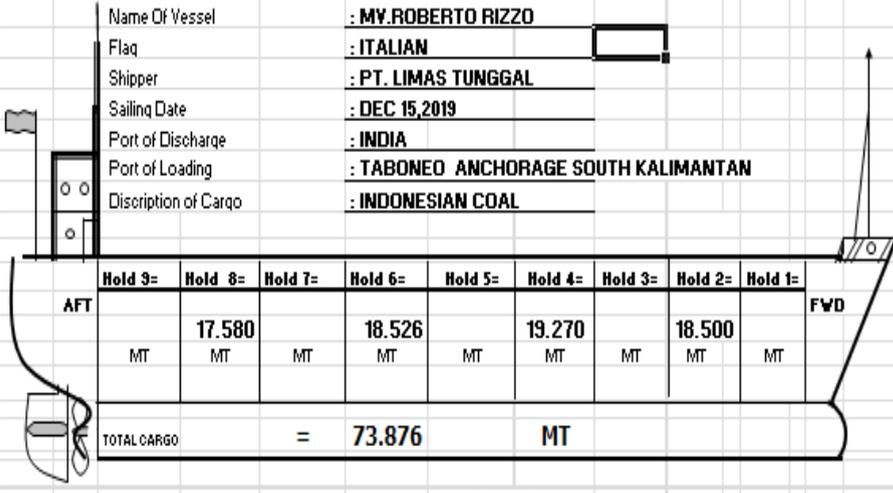
Lampiran Dokumen Daily Report

		PT. INDO DHARMA TRANSPORT INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES & LOGISTIC SERVICES	
DAILY RECORD			
Name Of Vessel		Page No : 1 from 1	
Name Of Vessel: MT. ROBERTO RIZZO			
Rate & D	Weather	Time	Remarks
DEC 18, 2019	CLOUDY	07.30	NR: Ship's arrived at Labuan anchorage
FRIDAY		07.30	NR: MOR loaded by master
		07.30	NR: Free pratique granted
		07.30-10.30	NR: Turning time 12 hrs
		11.00	NR: Port authority and agent onboard
		12.00-13.00	NR: Initial draft survey by chief officer and surveyor
		13.00-14.45	NR: Proceeding PC VANGUARD aside
		14.35	NR: PC VANGUARD aside at port side ship
		14.35-15.40	NR: Proceeding final cargo large aside
		15.40	NR: [01] Dg. RIMAN 3888/Tk. 1621 aside at PC VANGUARD [5,835.856 MT]
		15.30	NR: COMMENCED LOADING MT. ROBERTO RIZZO to HE by PC VANGUARD
		20.45	NR: PC OPT 1 aside at starboard side ship
		22.45	NR: [02] Dg. SOUTHERLINE H/Tk. Sungai jala aside at PC OPT 1 [7,528.176 MT]
	22.45	NR: Resumed loading HE by PC OPT 1	
	24.00	NR: Coordinated loading HE by PC VANGUARD AND PC OPT 1	
		NR:	
DEC 19, 2019	CLOUDY	00.00	NR: Coordinated loading HE by PC VANGUARD AND PC OPT 1
SATURDAY		02.25	NR: Finish discharge Dg. RIMAN 3888 to HE
		02.45	NR: Dg. RIMAN 3888/Tk. 1621 seal off from PC VANGUARD
		02.50-03.25	NR: PC VANGUARD shifting to H4
		04.00	NR: [03] Dg. TSP 34/Tk. TSP 281 aside at PC VANGUARD [7,373.373 MT]
		04.00	NR: Started loading H4 by PC VANGUARD
		04.55	NR: Stopped loading HE from Dg. SOUTHERLINE by PC OPT 1
		05.30	NR: Dg. SOUTHERLINE H/Tk. Sungai jala seal off from PC OPT 1
		05.30-05.50	NR: PC OPT 1 shifting to H4
		06.50	NR: [04] Dg. 32/Tk. MJP aside at PC OPT 1 [7,556.248 MT]
		06.50	NR: Resumed loading H4 by PC OPT 1
		12.00	NR: Finish discharge Dg. TSP to H4
		12.15-12.35	NR: Stopped loading H4 shifting PC OPT 1 to HE
		12.30	NR: Dg. TSP 34/Tk. TSP 281 seal off from PC VANGUARD
		12.30-12.40	NR: PC VANGUARD shifting to HE
		12.35	NR: Started loading HE by PC OPT 1
		14.30	NR: [05] Dg. MP 3886/Tk. Marina 27 aside at PC VANGUARD [10,853.378 MT]
		14.30	NR: Resumed loading HE by PC VANGUARD
		15.40-16.25	NR: No loading activities due to heavy rain
	16.25	NR: Resumed loading HE by PC VANGUARD and PC OPT 1	
	21.20	NR: Finish discharge Dg. MJP 32 to HE	
	21.45	NR: Dg. 32/Tk. MJP seal off from PC OPT 1	
	21.50-22.15	NR: PC OPT 1 shifting to H4	
	23.00	NR: [06] Dg. MARINA POWER 3886/Tk. Marina 1611 aside at PC OPT 1 [7,508.888 MT]	
	23.00	NR: Resumed loading H4 by PC OPT 1	
	23.00-23.40	NR: Stopped loading HE shifting PC VANGUARD to H2	
	23.40	NR: Started loading H2 by PC VANGUARD	
	24.00	NR: Coordinated loading H2 by PC VANGUARD and H4 by PC OPT 1	
		NR:	
DEC 20, 2019	CLOUDY	00.00	NR: Coordinated loading H2 by PC VANGUARD and H4 by PC OPT 1
SUNDAY		05.45-10.55	NR: Stopped loading H4 by PC OPT 1 due to trouble anchor
<i>It's been by activities that the above is true and correct</i>			
PT. INDO DHARMA TRANSP		PT. LINDA TRGGAI	
		MT. ROBERTO RIZZO	
No Agent		Master	

(Sumber : PT. Indo Dharma Transport, 2019)

Lampiran 3

Lampiran Dokumen Stowage Plan

	PT. INDO DHARMA TRANSPORT INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES & LOGISTIC SERV		Jl. Jafri Zam Zam no. 18 Banjarmasin South Kalimantan, Indonesia Phone +62 511 4424551 Fax. +62 4424570 Email: idt-banjarmarin@idt-shipping.co.id							
	<h2>STOWAGE PLAN</h2>									
	Name Of Vessel	: MY. ROBERTO RIZZO								
	Flag	: ITALIAN								
	Shipper	: PT. LIMAS TUNGGAL								
	Sailing Date	: DEC 15, 2019								
	Port of Discharge	: INDIA								
	Port of Loading	: TABONEO ANCHORAGE SOUTH KALIMANTAN								
Discription of Cargo	: INDONESIAN COAL									
	Hold 3=	Hold 8=	Hold 7=	Hold 6=	Hold 5=	Hold 4=	Hold 3=	Hold 2=	Hold 1=	
AFT		17.580		18.526		19.270		18.500		FWD
	MT	MT	MT	MT	MT	MT	MT	MT	MT	
TOTAL CARGO	=		73.876				MT			
APPROVAL BY:										
PT. INDO DHARMA TRANSPORT						MY. ROBERTO RIZZO				
_____ As Agent						_____ MASTER				

(Sumber : PT. Indo Dharma Transport, 2019)

Lampiran 4

Lampiran Dokumen Bill Of Lading (B/L)

CODE NAME "CONGENBILL" EDITION 1994		BILL OF LADING	Page 2
Skipper		TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES	B/L No. LTAC 16885
<p>PT SINAR INDO ENERGY JL KH ABDUL MUTALIB Gg. MAYAR NO. 35, EK. SUNGAI PINANG LUAR, KEC SARIBINDA KOTA, SARIBINDA KALIMANTAN TIMUR</p>			
Consignee		DRAFT B/L	
TO ORDER			
<p>Hull & Partly ADANI ENTERPRISES LTD., ADANI HOUSE, NR. NITHADELI CIRCLE, NAYANAGPURA, AHMEDABAD 380 015, GUJARAT, INDIA</p>			
Name of Vessel	Part of Loading		
MT. ROBERTO RIZZO	TADONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA		
Part of Discharge			
ANY PORT(S) IN INDIA			
Skipper's description of goods		Gross Weight	
INDONESIAN STEAM COAL IN BULK		75.876 MT	
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY			
CLEAN ON BOARD			
MS CODE : 2784.13.28.00			
[of which is at risk of Skipper's risk; the carrier and being responsible for loss or damage hereunder arising]			
Freight payable as per CHARTER PARTY dated:		SHIP at the Part Loading is apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Part of Discharge or on shore there in 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 his tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF	
FREIGHT ADVANCE received amount of freight:			
Time used for loading Days Hours			
Freight payable at	Place and date of issue		
Number of original B	Signatures		
3 (THREE)	FOR OR ON BEHALF OF THE MASTER MT. ROBERTO RIZZO CAPT. DADIN NICOLAE		
Printed and said	PT. INDO DHARMA TRANSPORT AS AGENTS FOR THE MASTER		
By Wilk Zuur B.V., Rotterdam (phone: 31-818-4252627) by the authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen			

(Sumber : PT. Indo Dharma Transport, 2019)

Lampiran 5

Lampiran Dokumen Shipping Order (SO)

	PT. INDO DHARMA TRANSPORT INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES	
Jl. Jafri Zam Zam no. 18 Banjarmasin South Kalimantan, Indonesia Phone: 62 511 4424 551 Fax: 62 4424 528 Email: idt-banjarmasin@id-shipping.co.id		
Skipper :	DATE DEC 15, 2011	
PT SINAR INDO EMERGT JL KH ABDUL MUTHALIB Gg. MAWAR NO. 36, KEL. SUNGAI PINANG LUAR, KEC SAMARINDA KOTA, SAMARINDA KALIMANTAN TIMUR		
Consignee:	SHIPPING ORDER TO THE COMMISSIONS OFFICER	
TO ORDER	Please examine on board the vessel the undermentioned goods in good order and condition and sign the receipt	
Bill of Lading:		
ADAMI ENTERPRISES LTD., ADAMI HOUSE, MR.MITHAKALI CIRCLE, NAYRANGPURA, AHMEDABAD 380 009, GUJARAT, INDIA		
Name of vessel	Port of Loading	
MT. ROBERTO RIZZO	TADONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA	
Port of Discharge		
ANY PORT(S) IN INDIA		
Skipper Description Of Goods		
INDONESIAN STEAM COAL IN BULK		Gross Weight
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY		73,876 MT
CLEAN ON BOARD MS CODE : 2781-15.28.11		
		S/O Number LTAG16885
Re. Agent		

Lampiran 7

Lampiran Dokumen Cargo Manifest

		PT.INDO DHARMA TRANSPORT INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES & LOGISTIC SERVICES		
		CARGO MANIFEST		
PORT OF LOADING :	TABONEO	PORT OF DISCHAR :	INDIA	
VESSEL NAME :	MY. ROBERTO RIZZO	CAPTAIN NAME :	BADIU NICOLAE	
FLAG :	ITALIAN	VOY NO :	80	
GRT :	91.971	SAILING DATE :	DEC 15,2019	
B/L NO.	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEAS
LTAG 160605	PT SINAR INDO ENERGY JL KH ABDUL MUTHALIB Gg. MAWAR NO. 36, KEL. SUNGAI PINANG LUAR, KEC SAMARINDA SAMARINDA KALIMANTAN TIMUR	CONSIGNEE : TO ORDER NOTIFY PARTY : ADANI ENTERPRISES LTD., ADAMI HOUSE, NR.MITHAKALI CIRCLE, NAVYRANGPURA, AHMEDABAD 380 009, GUJARAT, INDIA	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY CLEAN ON BOARD HS CODE : 2701.19.20.00	73.876 MT
			BANJARMASIN, DEC 15,2019	
			PT.INDO DHARMA TRANSPORT	
			AS AGENT	

RIWAYAT HIDUP PENULIS



MUHAMMAD SOEHARTO PUTRA, Lahir di Kota Baru pada tanggal 03 Desember 1996, anak Pertama dari 3 bersaudara pasangan H.j Martawati dan H. Zubair. Penulis memulai pendidikan pada tahun 2003 di SDN 6 Dirgahayu Kota Baru, hingga selesai pada Pendidikan Dasar pada tahun 2009, kemudian penulis melanjutkan ke tingkat pertama di MTS 1 Kota Baru sampai tahun 2012, dan setelah itu melanjutkan pendidikan ke tingkat atas di SMA Negeri 1 Kota Baru sampai tahun 2015.

Pada tahun 2017 penulis melanjutkan pendidikan ke Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, sabagai angkatan XXXVII, dan mengambil jurusan KALK, dalam pendidikan ini penulis telah melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di Perusahaan PT. Indo Dharma Transport dengan alamat Jalan padat karya No.03 RT.20 RW.01 Desa semayap kecamatan pulau laut utara kotabaru 72117, Kalimantan Selatan, Indonesia, penulis Prada dari tanggal 05 Agustus 2019 sampai dengan 05 Juli 2020. Dan pada awal bulan Maret penulis kembali melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII di PIP Makassar.

Dan pada bulan September tahun 2021 penulis telah melaksanakan pendidikan Diploma IV di PIP Makassar.