

**LAPORAN KERJA PRAKTIK / MAGANG
ANALISIS KECELAKAAN KERJA *CREW* KAPAL MT. BINTULU
DI PT. USDA SEROJA JAYA AGENCIES
CABANG KUALA TANJUNG**

Oleh :

**Miya Wanda Halimah Lubis
NPM: 16119092**



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN LOGISTIK
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
BANDUNG
2022**

**ANALISIS KECELAKAAN KERJA *CREW* KAPAL MT. BINTULU
DI PT. USDA SEROJA JAYA AGENCIES
CABANG KUALA TANJUNG**

LAPORAN KERJA PRAKTIK / MAGANG

*Sebagai Salah Satu Syarat Kelulusan Mata Kuliah Kerja Praktik,
Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia*

Oleh :
Miya Wanda Halimah Lubis
NPM: 16119092



**PROGRAM STUDI MANAJEMEN LOGISTIK
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
BANDUNG
2022**

HALAMAN PENGESAHAN

Naskah Laporan Kerja Praktik/Magang oleh Mahasiswa :

Nama : Miya Wanda Halimah Lubis

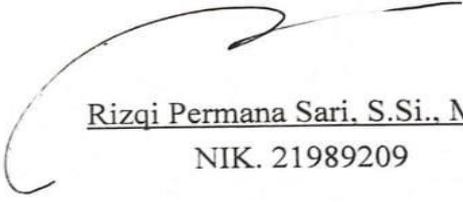
NPM : 16119092

Telah dipertahankan di depan Penguji Prodi Manajemen Logistik Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia (STIMLOG) di Bandung :

Hari/tanggal : Sabtu, 13 Agustus 2022

Jam : 10.00 WIB

Menyetujui,
Dosen Pembimbing



Rizqi Permana Sari, S.Si., M.T.

NIK. 21989209

SURAT PERNYATAAN



PT. USDA SEROJA JAYA



KUALA TANJUNG AGENCY
Jl. Access Road Inalum, Simpang Sono, Kuala Tanjung
Perumahan Griya Prima Asahan Blok L No.1
Kec. Sei Suka, Kab. Batu Bara, Sumut 21257 - Indonesia
☎ +62 622 31815
✉ usda.ktg@usdaseroja.com
🌐 www.usdaseroja.com

BRANCHES: KUALA TANJUNG – DUMAI – PADANG – BATAM – PALEMBANG – MERAK – GRESIK – BALIKPAPAN – SAMPIT – KUMAI – PONTIANAK – BITUNG

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Adlan Bahri
Jabatan : Kepala Cabang

Menerangkan bahwa mahasiswa Program Studi Manajemen Logistik, Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia :

Nama : Miya Wanda Halimah Lubis
NPM : 16119092
Prodi : Manajemen Logistik

Telah melakukan KerjaPraktik / Magang ditempat kami selama 28 hari dimulai pada tanggal 11 Juli 2022 sampai dengan 11 Agustus 2022.

Demikian surat keterangan ini atas perhatiannya kami ucapkan terimakasih.

Kuala Tanjung, 11 Agustus 2022

Kepala Cabang



(Adlan Bahri)

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa atas karunia yang telah diberikan selama proses penyusunan Laporan Kerja Praktik/ Magang ini dapat diselesaikan dengan baik.
2. Terima kasih kepada saya sendiri sebagai penulis yang mampu menyelesaikan Laporan kerja Praktik/ Magang serta memberikan solusi terhadap masalah yang dianalisis dalam laporan penulisan.
3. Bapak Dr. Ir. Suntoro, M.T. selaku Ketua Prodi Manajemen Logistik.
4. Bapak Yoseph Sunardhi selaku Ketua Program Kerja Praktik Prodi Manajemen Logistik.
5. Ibu Rizqi Permana Sari, S.SI., M.T selaku Dosen Pembimbing.
6. Bapak dan Ibuk Dosen Program Studi Manajemen Logistik.
7. Bapak Adlan Bahri, selaku Kepala Cabang PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.
8. Bapak Didik Nurhadi, selaku Pembimbing Lapangan.
9. Serta seluruh bapak *staff* di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.

Kuala Tanjung, 10 Agustus 2022

Penulis

ABSTRAK

Kerja Praktik (KP/M) ini bertujuan untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan kerja *crew* kapal MT. BINTULU. Pelaksanaan magang dimulai pada tanggal 11 Juli 2022 sampai dengan 11 Agustus 2022 di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.

Kecelakaan kerja bisa terjadi dimana saja, adapun faktor yang menyebabkan kecelakaan kerja seperti, kurangnya perhatian mengenai SOP yang ada di kapal untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja serta kesehatan tubuh yang tidak *fit*. Tidak adanya laporan dokumen mengenai kecelakaan kerja dari perusahaan, sehingga ketika terjadi kecelakaan pihak perusahaan hanya mendapatkan informasi mengenai kecelakaan kerja melalui telephone dari kapten kapal. Perusahaan tidak mengetahui seberapa sering terjadinya kecelakaan kerja akibat kesalahan manusia. Kecelakaan kerja yang dialami korban mengakibatkan pingsan dikarenakan kondisi badan yang kurang *fit* sehingga mengalami dehidrasi akibat cuaca panas yang tinggi. Serta kurangnya informasi mengenai riwayat penyakit yang dialami oleh korban.

Penyakit tersebut merupakan penyakit genetik dan harus membutuhkan konsultasi kepada pihak rumah sakit dan dokter untuk *medical check up* mengenai penyakit Epilepsi. Kurangnya konfirmasi para *crew kapal* mengenai kondisi kesehatan dan menanggapi bahwa hal tersebut merupakan hal yang mudah untuk diatasi. Serta kurangnya pelayanan kesehatan kerja serta belum adanya pemberian sosialisasi tentang bahaya dan cara penanggulangannya ketika terjadi kecelakaan kerja.

Kata Kunci : Kecelakaan Kerja, PT. Usda seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, saya ucapkan puji syukur atas kehadiran Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya saya dapat menyelesaikan Laporan Kerja Praktik/ Magang yang berjudul **“ANALISIS KECELAKAAN KERJA CREW KAPAL MT. BINTULU DI PT. USDA SEROJA JAYA AGENCIES CABANG KUALA TANJUNG”** dapat diselesaikan tepat pada waktunya.

Laporan Kerja Praktik ini telah saya susun dengan maksimal dan mendapatkan bantuan dari berbagai pihak sehingga dapat memperlancar pembuatan Laporan Kerja Praktik ini. Untuk itu saya menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam pembuatan Laporan Kerja Praktik/ Magang ini.

Terlepas dari itu semua, saya menyadari sepenuhnya bahwa masih ada kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasanya. Oleh karena itu, dengan tangan terbuka saya menerima segala saran dan kritik dari pembaca agar saya dapat memperbaiki Laporan Kerja Praktik/ Magang ini.

Pada kesempatan ini pula penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada :

1. Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa atas karunia yang telah diberikan selama proses penyusunan Laporan Kerja Praktik/ Magang ini dapat diselesaikan dengan baik.
2. Terima kasih kepada saya sendiri sebagai penulis yang mampu menyelesaikan Laporan kerja Praktik/ Magang serta memberikan solusi terhadap masalah yang dianalisis dalam laporan penulisan.
3. Ibu Rizqi Permana Sari, S.SI., M.T. Selaku Dosen Pembimbing, yang telah membimbing selama penulisan ini berlangsung.
4. Orang tua, abang sepupu yang telah membantu saya selama Kerja Praktik/ Magang ini dan memberikan dukungan.
5. Bapak Adlan Bahri, selaku Kepala Cabang PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.
6. Bapak Didik Nurhadi, selaku Pembimbing Lapangan.
7. Serta seluruh bapak *staff* di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.
8. Kepada teman saya yang telah membantu dalam proses penulisan laporan serta solusi atas permasalahan yang ingin penulis tuliskan didalam laporan kerja praktik/magang.

Demikian Laporan Kerja Praktik/ Magang diharapkan mampu memberikan manfaat sekaligus referensi untuk pembaca. Sekali lagi penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada semua pihak yang telah membantu dalam pembuatan Laporan Kerja Praktik/ Magang ini.

Kuala Tanjung, 10 Agustus 2022

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
SURAT PERNYATAAN	ii
UCAPAN TERIMA KASIH	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	I-1
1.1 Gambaran Umum Perusahaan	I-1
1.1.1 Profil Perusahaan	I-1
1.1.2 Visi, Misi, Value PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung sebagai berikut	I-1
1.2 Sejarah Perusahaan	I-5
1.3 Struktur Organisasi Perusahaan	I-6
1.4 <i>Job Description</i>	I-7
1.5 Lokasi Kerja Praktik/Magang	I-9
BAB II PROSES PRODUKSI/PROSES KERJA (ALUR KERJA)	II-1
2.1 <i>Flowchart/Flowmap</i> Proses Kerja Secara Umum	II-1
2.1.1 Entitas Dan Dokumen	II-1
2.1.2 Deskripsi <i>flowmap</i>	II-6
2.2 Ruang Lingkup Kerja Praktik/Magang	II-7
2.3 <i>Flowchart/Flowmap</i> Proses Kerja Sub-Bagian	II-7
2.3.1 Entitas Dan Dokumen	II-7
2.3.2 Deskripsi <i>flowmap</i>	II-9
BAB III ANALISIS PERMASALAHAN DAN PEMECAHAN MASALAH	III-1
3.1 Jastifikasi Masalah	III-1
3.1.1 Penjelasan Permasalahan	III-1
3.1.2 6 Elemen Masalah	III-3
3.1.3 RPD (<i>Rich Picture Diagram</i>)	III-4
3.1.4 <i>Gap Analysis</i>	III-5
3.2 Pemecahan Masalah Diformulasikan Secara Deskriptif Analisis	III-6
3.2.1 5W1H	III-6
3.2.2 <i>Bow Tie Analys</i>	III-7
3.1.3 Data Korban	III-8

BAB IV PENUTUP	IV-1
4.1 Deskripsi Kerja Praktik/Magang	IV-1
4.2 Lampiran	IV-5
DAFTAR PUSTAKA	xii

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Data Kapal Milik Perusahaan	III-1
Tabel 3. 2 Data Kapal Milik Perusahaan	III-2
Tabel 3. 3 Elemen Masalah	III-3
Tabel 3. 4 5W + 1H	III-7
Tabel 3. 5 Data Korban	III-9
Tabel 4. 1 Deskripsi Kerja Praktik/ Magang	IV-2

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Logo PT Usda Seroja Jaya	I-1
Gambar 1. 2 Certificate of Appreciation	I-2
Gambar 1. 3 Penghargaan Gerakan Bersih Laut dan Pantai	I-3
Gambar 1. 4 Sertifikat Focus Group Discussion	I-3
Gambar 1. 5 Penghargaan	I-4
Gambar 1. 6 Piagam Penghargaan	I-4
Gambar 1. 7 Piagam Penghargaan	I-5
Gambar 1. 8 Struktur Organisasi	I-6
Gambar 1. 9 Lokasi Kantor	I-9
Gambar 2. 1 Flowmap Proses Kerja Secara Umum	II-5
Gambar 2. 2 Flowmap Proses Kerja Sub-Bagian	II-8
Gambar 3. 1 Kapal MT BINTULU	III-1
Gambar 3. 2 Kapal Seroja	III-2
Gambar 3. 3 <i>Rich Picture Diagram</i>	III-5
Gambar 3. 4 Bow Tie Analysis	III-9

DAFTAR LAMPIRAN

<i>Lampiran 1 Kemajuan Bimbingan Oleh Pembimbing Lapangan</i>	IV-5
<i>Lampiran 2 Penilaian Kerja Praktik/Magang</i>	IV-8
<i>Lampiran 3 Kemajuan Bimbingan Oleh Dosen Pembimbing</i>	IV-9
<i>Lampiran 4 dokumen kapal MT. ADMORE EXPLORER</i>	IV-12
<i>Lampiran 5 dokumen surat laut untu kapal lokal MT. BINTULU</i>	IV-15
<i>Lampiran 6 Ship's Particular untuk membuat dokumen manifest</i>	IV-17
<i>Lampiran 7 Shipping Instruction untuk membuat dokumen manifest</i>	IV-18
<i>Lampiran 8 sistem Inaportnet</i>	IV-20
<i>Lampiran 9 dokumen surat izin pandu dan tunda</i>	IV-20
<i>Lampiran 10 cargo documents</i>	IV-23
<i>Lampiran 11 stamp dokumen B/L MT. VELA 03</i>	IV-26
<i>Lampiran 12 ruang kerja kantor</i>	IV-27
<i>Lampiran 13 foto bersama dengan Bapak Kepala Cabang dan staff</i>	IV-28
<i>Lampiran 14 foto bersama dengan mahasiswa magang</i>	IV-29
<i>Lampiran 15 Transkrip Wawancara</i>	IV-30

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum Perusahaan

1.1.1 Profil Perusahaan

Nama awal dari PT Usda Seroja Jaya adalah PT. Tirta Mulya Persada atau disingkat menjadi TM, kemudian resmi berganti nama menjadi PT. Usda Seroja Jaya pada tahun 2013 yang berpusat di medan. PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung dipimpin oleh kepala cabang Bapak Adlan Bahri. Perusahaan ini adalah bisnis perusahaan yang bergerak di bidang *shipping* (pengiriman) & *shipyard* (galangan kapal) yang bergerak di bidang transportasi kargo cair.

Perusahaan ini melayani jasa angkutan laut baik dalam negeri maupun luar negeri. Tugas dari perusahaan tersebut yakni menyediakan dan melayani angkutan laut dan usaha lainnya di bidang keagenan (*agency*) yang sebagian besar kapalnya adalah Tanker dan Cargo. Dimana Tanker yang memuat muatan minyak kelapa sawit/ cargo curah cair, seperti : *Crude Palm Oil* (CPO), *Palm Oil Product* (POP), *Palm Kernel Oil* (PKO). Dan juga cargo yang memuat muatan curah kering seperti : *Palm Kernel Expeller* (PKE). Jasa angkutan yang bergerak dalam bidang pelayanan jasa keagenan dan tentunya menangani dokumen *Ekspor* dan *Import* seperti *Bill Of Lading* (BL), *Shipping Instruction*, *Manifest* serta dokumen pendukung lainnya seperti *Clearance in*, *Clearance Out* kapal lokal maupun kapal asing yang akan sandar dan melakukan bongkar/ muat di pelabuhan Kuala Tanjung.

1.1.2 Logo, Visi, Misi, Value PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung sebagai berikut :



Gambar 1. 1 Logo PT Usda Seroja Jaya

Visi :

Our vision is to be a leading Shipping Agency and Logistic Service provider.

Misi :

1. *Reliable shipping agency services for all vessels types calling at any of the Kuala Tanjung ports.*
2. *Integrated logistics services containerized import/export shipments.*
3. *Competitive freight rates of spot or long-term General Cargo & Bulk Shipments.*

Value :

1. *Transparency.*
2. *Reability.*
3. *Flexibility.*
4. *Competency.*
5. *Credibility.*
6. *Build open and honest relationship.*

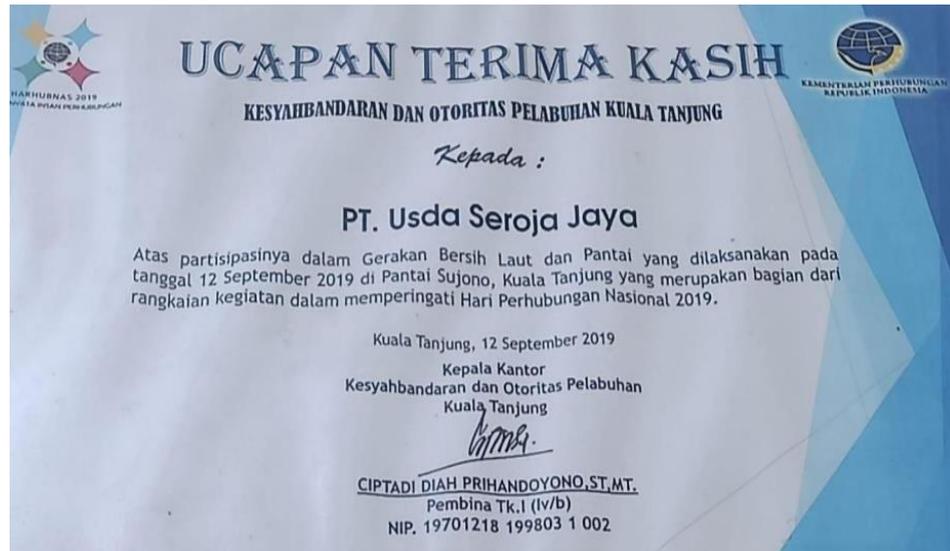
1.1.3 Penghargaan

Terdapat penghargaan yang dimiliki PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung dari berbagai instansi yang berkaitan seperti gambar 1.2 *Certificate Of Appreciation* dari PT. Inalum.



Gambar 1. 2 Certificate of Appreciation

Penghargaan seperti gambar 1.3 dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kuala Tanjung).



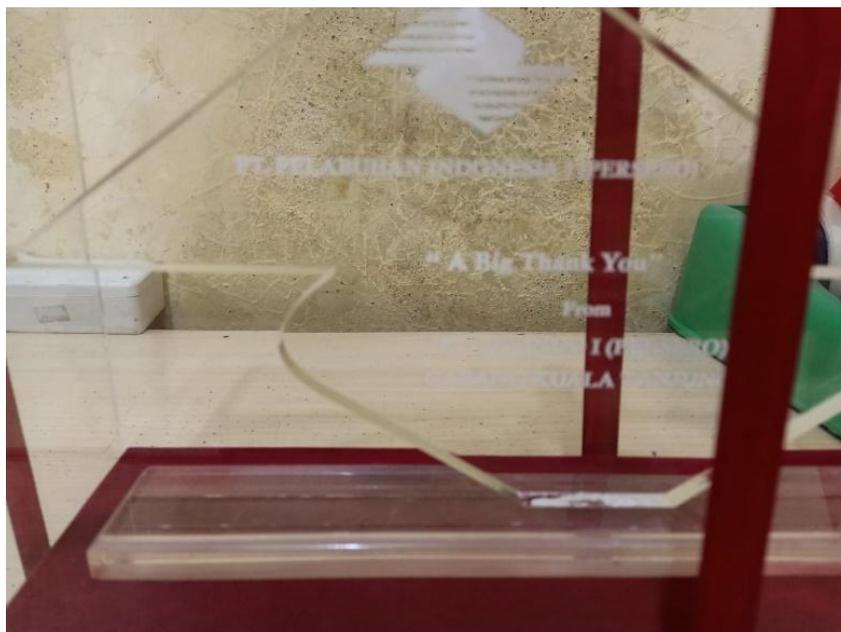
Gambar 1. 3 Penghargaan Gerakan Bersih Laut dan Pantai

Penghargaan seperti gambar 1.4 dari Direktorat Kenavigasian (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia).



Gambar 1. 4 Sertifikat Focus Group Discussion

Penghargaan seperti gambar 1.5 dari PT. Pelindo Regional 1 Cabang Kuala Tanjung.



Gambar 1. 5 Penghargaan

Penghargaan seperti gambar 1.6, 1.7 dari Kantor Pengawasan Dan Pelayanan Bea Dan Cukai Tipe Madya Pabean C Kuala Tanjung.



Gambar 1. 6 Piagam Penghargaan



Gambar 1. 7 Piagam Penghargaan

1.2 Sejarah Perusahaan

PT Usda Seroja Jaya merupakan salah satu perusahaan swasta yang didirikan pada tanggal 20 April 1987 di Rengat sebagai Perusahaan pengiriman dan Galangan Kapal yang bergerak di bidang transportasi kargo cair. Visi kami sejak awal adalah menjadi perusahaan pengiriman dan galangan kapal lokal terkemuka di Indonesia, dan kami tanpa henti mengejar tujuan itu di pasar yang berkembang ini. Kami berusaha untuk memimpin pasar dengan pengalaman dan keahlian kami untuk tetap selangkah lebih maju dari pesaing kami.

Keunggulan kompetitif kami adalah kami membangun dan mengoperasikan kapal kami sendiri. Oleh karena itu kami memahami dengan tepat jenis kapal, aksesoris, spesifikasi teknis yang dibutuhkan untuk menjalankan kapal yang membawa produk tertentu secara efektif dan efisien.

Ada dua sub divisi di galangan kapal kami, Gedung Baru dan Reparasi. Kami memiliki kapasitas untuk memproduksi 20 unit SPOB, SPBC, Tug Boat dan Tongkang dalam setahun. Tim Insinyur kami yang berdedikasi, Kontrol Kualitas yang ketat, Manajer dan Pengawas Lapangan yang terampil memastikan hanya Kapal dengan kualitas terbaik yang diproduksi di halaman kami.

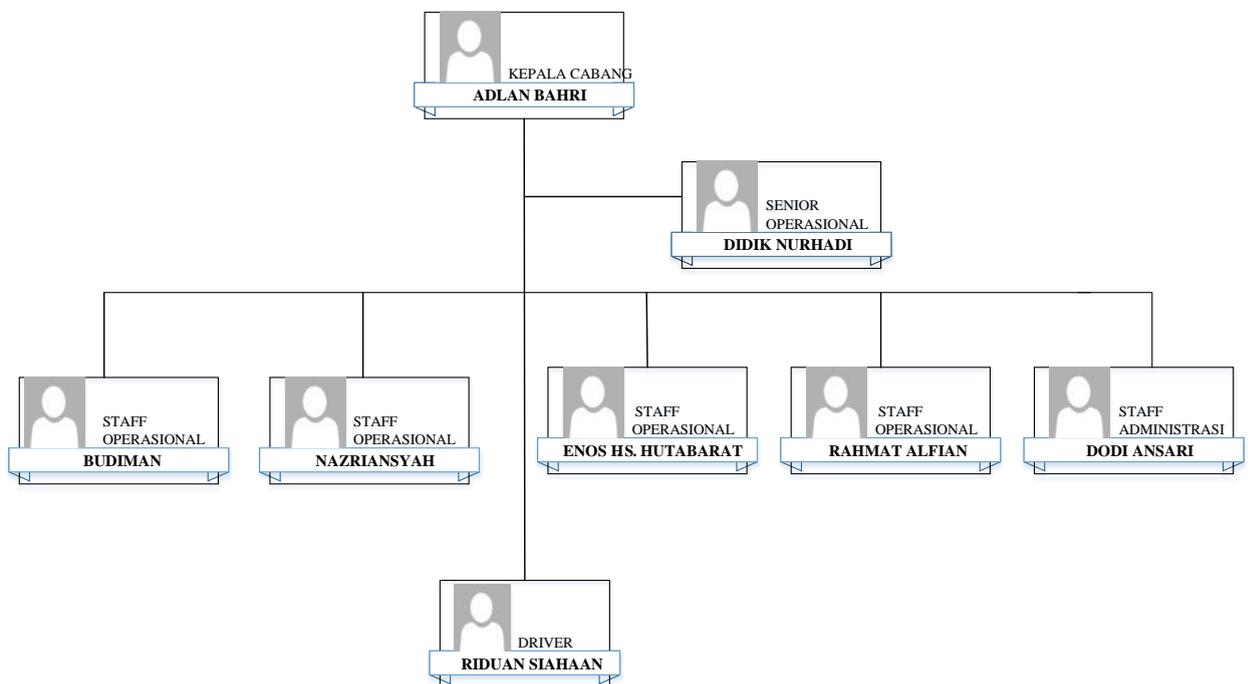
Kami mendukung armada kami yang beroperasi di seluruh Indonesia dengan fasilitas perbaikan di Batam dan Rengat. Hanya menggunakan peralatan dan teknologi terbaru

untuk memelihara dan meningkatkan kapal kami untuk memastikan pelanggan kami hanya menggunakan kapal dengan kualitas terbaik untuk mengangkut kargo mereka dengan aman dan tepat waktu.

PT. Usda Seroja Jaya merupakan salah satu perusahaan nasional yang memiliki prestasi terbaik di bidangnya dan sangat berperan penting dalam dunia pelayaran. PT. Usda Seroja Jaya merupakan di bawah naungan dari perusahaan Wilmar Trading Pte/ PT. Wilmar Nabati Indonesia yang merupakan salah satu perusahaan pengeksport minyak kelapa sawit terbesar di Indonesia dan sudah dikenal Internasional.

1.3 Struktur Organisasi Perusahaan

Susunan organisasi dan tata kerja di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung terdiri dari 8 pegawai. Adapun struktur organisasi yang menjelaskan kedudukan dari kepala cabang hingga *driver*. Struktur organisasi dalam perusahaan bertujuan untuk menjalankan kegiatan- kegiatan operasionalnya dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Di dalam struktur organisasi yang baik harus dapat menjelaskan hubungan antara wewenang siapa melapor atau bertanggung jawab kepada siapa, jadi terdapat suatu pertanggung jawaban apa yang akan dikerjakan.



Gambar 1. 8 Struktur Organisasi

1.4 Job Description

1. Kepala Cabang

Mempunyai tugas :

1. Memimpin, mengkoordinasikan, mengendalikan serta mengawasi semua kegiatan dalam bidang keagenan, pengiriman, kedatangan kapal dan keberangkatan kapal.
2. Memelihara dan mengupayakan peningkatan kinerja pegawai, disiplin, meningkatkan dedikasi, loyalitas dan kejujuran dalam lingkungan kerja.
3. Memantau informasi yang ada mulai dari email yang masuk, serta sistem informasi *INAPORTNET* untuk pelayanan kapal dan barang.
4. Mengawasi dokumen yang akan dikirimkan kepada pihak instansi terkait, bahwa dokumen tersebut telah sesuai dan disetujui.
5. Mempertanggungjawabkan seluruh kegiatan yang ada didalam lingkungan kerja serta mengkoordinasikan kepengurusan dan perpanjangan sertifikat kapal sebelum diberikan ke Kantor Kesyabandaran Otoritas Pelabuhan.
6. Melakukan pengecekan laporan bulanan LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal).
7. Mengambil suatu tindakan atau keputusan terhadap segala hal ataupun masalah yang dihadapi di dalam suatu perusahaan.
8. Melakukan pendekatan baik di dalam perusahaan maupun diluar perusahaan.

2. Senior Operasional

Mempunyai tugas :

1. Mengurus kedatangan dan keberangkatan kapal- kapal keagenan. Kepala operasional dibantu oleh beberapa anggota operasional yang ada di lapangan.
2. Merencanakan dan mengatur penyandaran kapal yang biasanya dilakukan rapat di kantor PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap).
3. Membantu melayani kebutuhan- kebutuhan kapal seperti menyediakan pemasok air tawar, pemakaian tarif, pemakaian tandu dan sebagainya.
4. Mengawasi dengan melakukan koordinasi dengan *general agent*, instansi terkait dan *staff* operasional, meminimalisir anggaran yang dikeluarkan oleh *staff* operasi dalam menyelesaikan tugas.
5. Melaporkan semua catatan kegiatan kapal mulai dari *anchor*, sandar, muat (*loading*)/ bongkar (*discharge*) sampai kapal berlayar dan laporan *sign on/ sign off crew* kapal.

3. Staff Operasional

Mempunyai tugas :

1. Membuat pemberitahuan kedatangan dan keberangkatan kepada instansi terkait.
Untuk kapal lokal instansi yang terkait yaitu Kesyahbandaran, Bea Cukai, Karantina Kesehatan. Untuk kapal asing instansi yang terkait yaitu Kesyahbandaran, Bea Cukai, Karantina Kesehatan, dan imigrasi.
 2. Mempersiapkan *Manifest Cargo* dan dokumen pendukung lainnya seperti, *Bill Of Lading*.
 3. Mempersiapkan pengurusan untuk kedatangan kapal, sandar hingga berangkat melalui sistem *INAPORTNET*.
 4. Mengurus *crew* kapal yang *sign on/ sign out*.
 5. Mengurus perpanjangan sertifikat kapal ke kantor Kesyahbandaran.
 6. Membantu proses penyandaran kapal dan keberangkatan kapal.
 7. Mengissued B/L (*Bill Of Lading*).
 8. Membuat laporan bulanan LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal).
 9. Membuat laporan setiap kapal tiba, sandar dan berangkat.
4. *Staff* Administrasi

Mempunyai tugas :

1. Memeriksa pengadaan inventaris kantor seperti ATK.
2. Melakukan pembayaran *Billing* kapal (rambu, vts) kepada pihak KSOP Kuala Tanjung (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan).
3. Melakukan pembayaran untuk tarif PNBPN (Penerimaan Negara Bukan Pajak) untuk dokumen kesehatan kapal dan dibayarkan kepada karantina kesehatan pelabuhan.
4. Memeriksa pranota tagihan jasa kapal dari pihak PT. Pelindo dan PT. Prima Multi Terminal sebelum diterbitkan nota tagihan.
5. Melaporkan penggunaan biaya-biaya operasional kapal untuk setiap kapal. Untuk melaporkan biaya tersebut paling lama H+4 setelah keberangkatan kapal.
6. Melaporkan terkait *reimbustment* PPH Pasal 23 ke PT. Pelindo dan PT. Prima Multi Terminal.
7. Bertanggung jawab atas semua data keuangan yang masuk dan keluar, melakukan pemeriksaan keakuratan data dengan instansi terkait serta mencatat semua transaksi dengan lengkap dan benar.

8. Membuat laporan keuangan yang kemudian dikirim ke kantor pusat.

5. *Driver*

Mempunyai tugas :

1. Memastikan mobil bersih di pagi hari sebelum digunakan dan sore hari setelah selesai bertugas.
2. Memperbaiki atau menangani sendiri jika ada kerusakan kecil dan koordinasi dengan kepala cabang di kantor.
3. Melapor pada atasan setiap akan keluar untuk bertugas sesuai permintaan.
4. Memeriksa STNK, SIM kendaraan dan memberitahu kepada kepala cabang di kantor sebelum jatuh tempo perpanjangan.
5. Mengisi laporan aktivitas pengemudi.
6. Mengantarkan *staff* yang ingin ke pelabuhan untuk melihat proses kapal bersandar atau kapal yang akan berangkat.

1.5 Lokasi Kerja Praktik/Magang

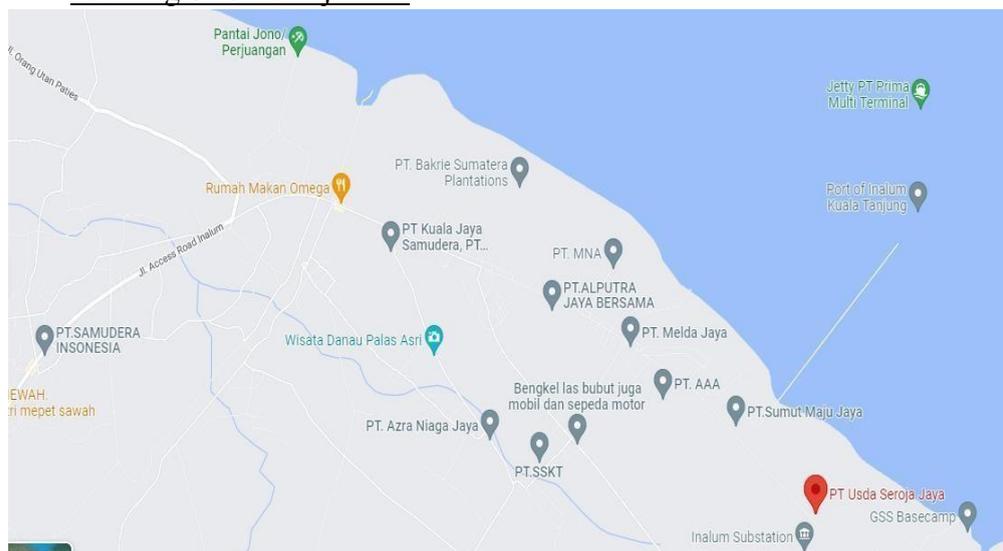
Sumatera (Kuala Tanjung Agency)

PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung beralamat di Jl. Access Road Inalum,

Kuala Tanjung, Perumahan Griya Prima Asahan Blok L No.1 Kec. Sei. Suka, Kab. Batu Bara, Sumatera Utara 21257 – Indonesia.

Telepon : +62 622 31815

E-mail : usda-ktg@usdaseroja.com



Gambar 1. 9 Lokasi Kantor

BAB II

PROSES PRODUKSI/PROSES KERJA (ALUR KERJA)

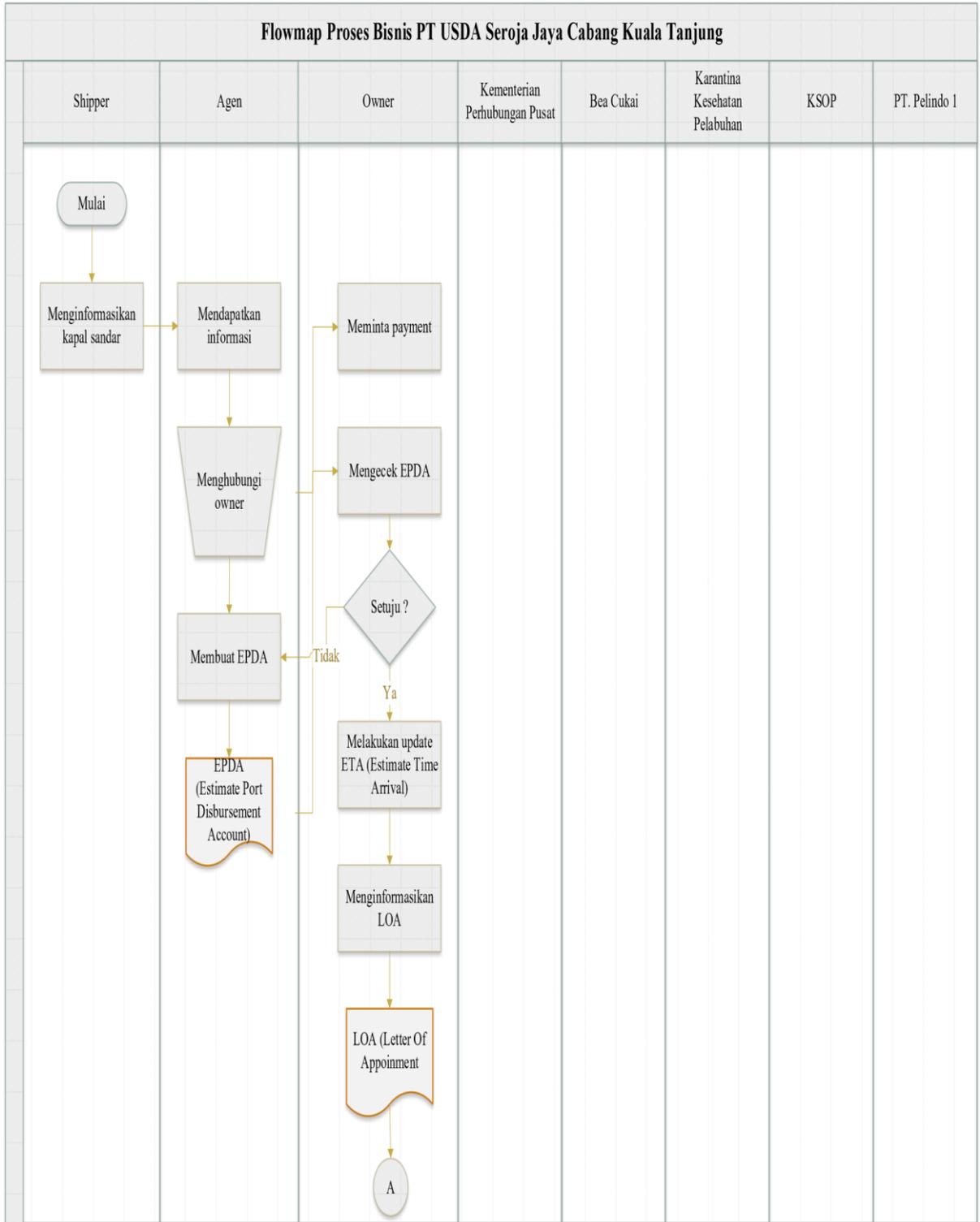
2.1 *Flowchart/Flowmap* Proses Kerja Secara Umum

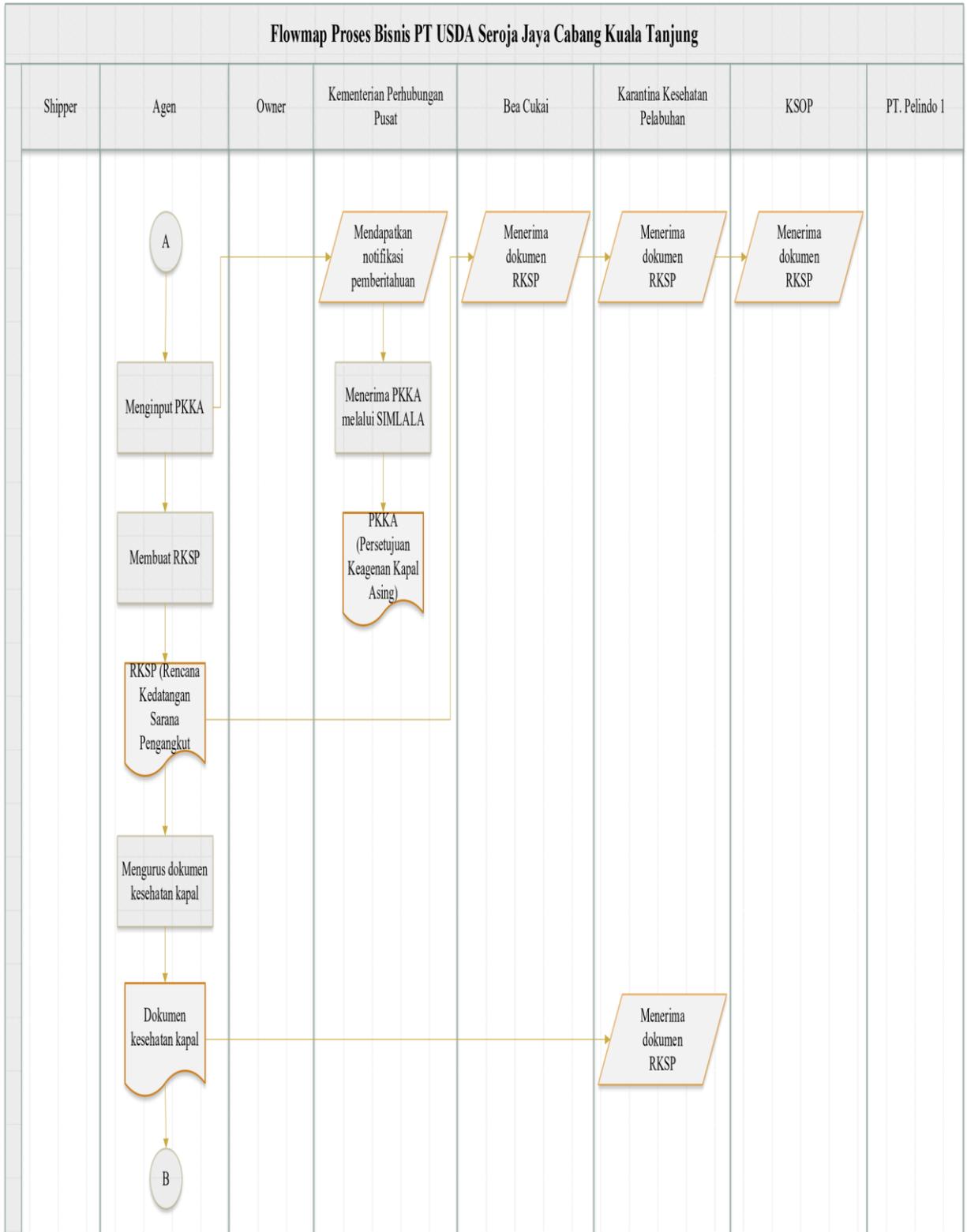
2.1.1 Entitas dan Dokumen

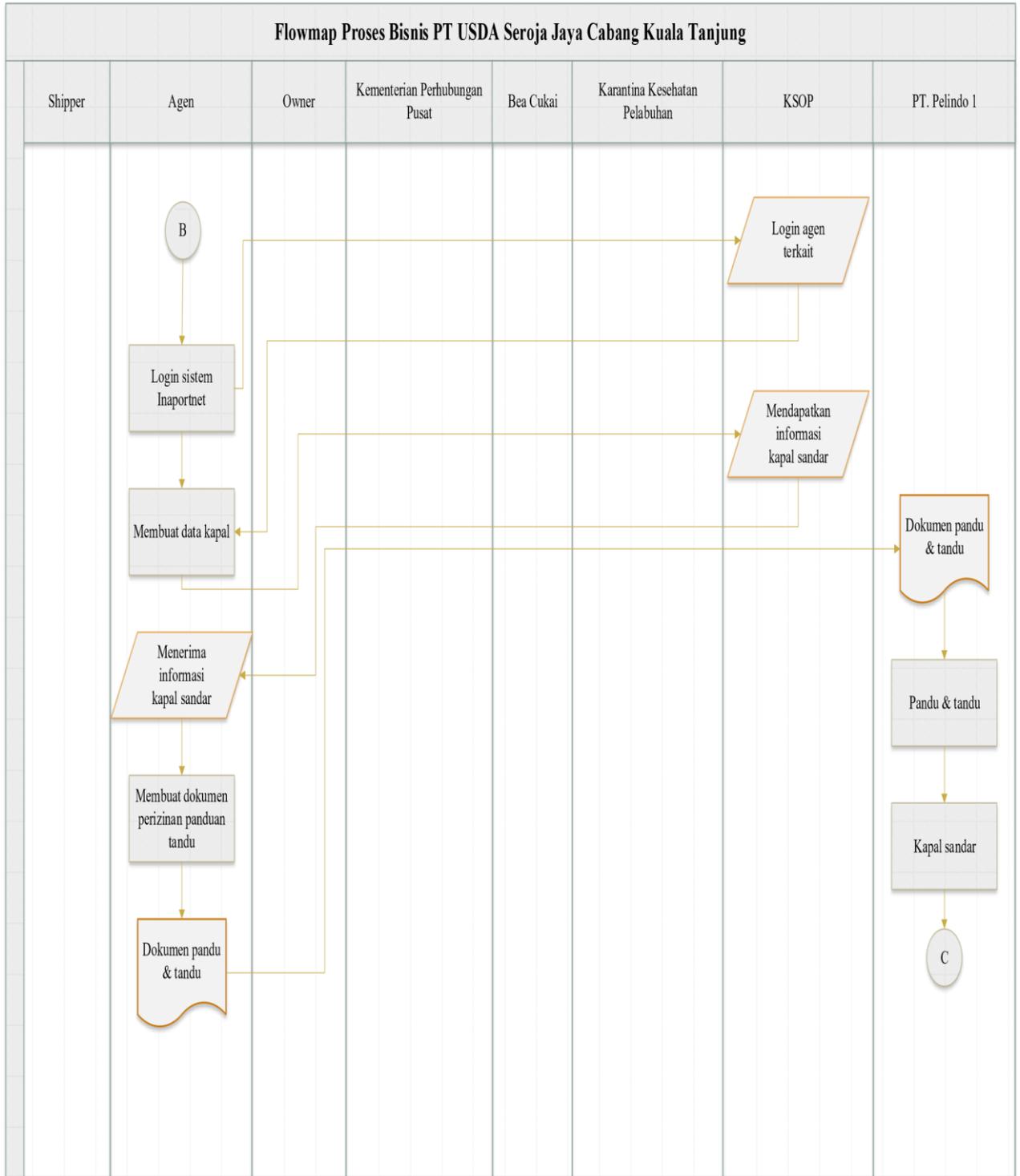
Entitas dapat diartikan sebagai pihak yang terlibat dalam suatu prosedur atau proses. Berdasarkan laporan kerja praktik/magang di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung yang dimiliki, maka dapat diidentifikasi beberapa entitas, yaitu sebanyak 8 entitas yang ada di dalam proses bisnis keagenan PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung. Berikut ini adalah 8 entitas yang ada didalam perusahaan :

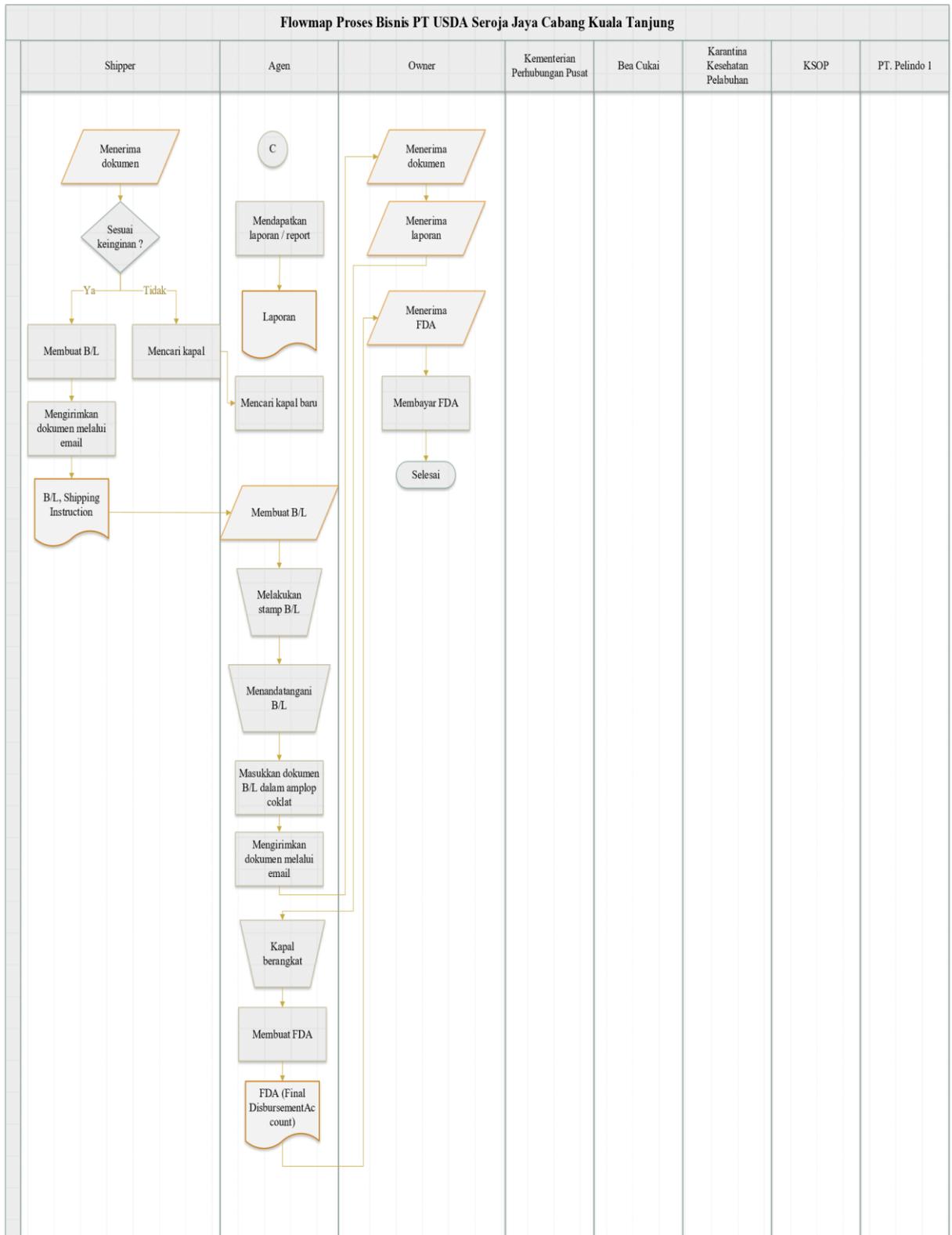
1. *Owner.*
2. *Agen.*
3. *Shipper.*
4. *Bea Cukai.*
5. *Imigrasi.*
6. *KSOP (Kantor Syahbandaran Otoritas Pelabuhan).*
7. *Karantina Kesehatan.*
8. *PT. Pelindo 1.*

Data atau informasi dapat mengalir, dan mengalami perubahan akibat dari adanya proses pada suatu aktivitas (prosedur). Berdasarkan laporan kerja praktik/magang yang dimiliki, maka dapat diidentifikasi adanya beberapa dokumen yaitu LOA (*Letter Of Appoitment*), Dokumen Karantina Kesehatan Pelabuhan, PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing), EPDA (*Estimate Port Disbursement Account*), FDA (*Final Disbursement Account*), RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkutan), SI (*Shipping Instruction*), B/L (*Bill Of Lading*), *Manifest..*









Gambar 2. 1 Flowmap Proses Kerja Secara Umum

2.1.2 Deskripsi *flowmap*

1. Mulai.
2. Agen mendapatkan informasi dari *shipper*.
3. Supaya agen bisa mendapatkan kapal, agen menghubungi *owner*.
4. Sebelum dapat penunjukkan keagenan pihak *owner* membutuhkan biaya sampai berada di Pelabuhan Kuala Tanjung.
5. Maka pihak *owner* meminta *payment* atau dokumen EPDA (*Estimate Port Disbursement Account*) yaitu biaya keagenan atau biaya kepelabuhanan kepada PT. USDA.
6. Setelah *owner* mendapatkan EPDA, maka *owner* mengupdate ETA (*Estimate Time Arrival*) menginformasikan bahwa kapal tiba jam berapa, tanggal berapa.
7. Setelah EPDA dikirim dan pihak *owner* setuju, kemudian pihak *owner* mengirimkan LOA (*Letter Of Appointment*).
8. Jika pihak *owner* tidak setuju kembali ke pihak agen untuk membuat ulang dokumen EPDA.
9. Pihak agen mendapatkan LOA melalui email.
10. Setelah itu pihak agen menginput dokumen PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing).
11. Dokumen PKKA dilaporkan melalui sistem SIMLALA Perhubungan Laut yang berada di pusat (Jakarta) dan dokumen tersebut harus dikirim.
12. Sebelum kapal datang 1x24 jam pihak agen harus memberitahukan ke pihak instansi terkait yaitu Bea Cukai dan membuat dokumennya RKSP (Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut).
13. Kemudian menginformasikan ke pihak imigrasi, KSOP, karantina kesehatan pelabuhan.
14. Setelah proses pemberitahuan selesai kepada instansi terkait, kemudian pihak agen *login* kedalam sistem *INAPORTNET* (sistem KSOP) dalam sistem ini memuat untuk informasi kapal untuk proses sandar di pelabuhan Kuala Tanjung.
15. Sebelum kapal tiba atau sebelum sandar agen mengurus dokumen kesehatan kapal ke karantina kesehatan pelabuhan.
16. Selanjutnya meminta izin kepada pihak pelindo untuk proses pandu dan tandu.
17. Setelah kapal sandar tugas agen terpenting adalah *report*, laporan diberikan kepada *shipper*. Apakah kapal tersebut sesuai dengan keinginan *shipper*?

18. Jika ya, Pihak agen meminta *B/L, Shipping Instruction* agar membantu dalam proses menerbitkan dokumen B/L (*Bill Of Lading*).
19. Jika tidak, pihak agen harus mencari ulang kapal yang diinginkan *shipper*.
20. Pihak agen memberikan *daily reportnya*, dan menginformasikan kepada pihak *owner*, dan laporan tersebut di ACC ke kapten kapal.
21. Setelah semua proses selesai, dan kapal berangkat kembali ke pihak *owner*.
22. Pihak agen memberikan dokumen FDA (*Final Disbursement Account*) biaya keseluruhan untuk kepelabuhanan kepada *owner*.
23. Selesai.

2.2 Ruang Lingkup Kerja Praktik/Magang

Ruang Lingkup Kerja Praktik/Magang di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung yang berkaitan dengan keagenan kapal dan pengiriman yang telah bekerjasama dengan perusahaan PT. Wilmar (Multimas Nabati Asahan) serta juga mengurus izin kapal yang ingin bersandar, berangkat dari pelabuhan Kuala Tanjung untuk diberikan kepada instansi terkait seperti Bea Cukai, KSOP, imigrasi, karantina kesehatan. Mengurus dokumen izin ekspor dan impor untuk dokumen ekspor seperti B/L (*Bill Of Lading*), *Manifest, Shipping Instruction* serta dokumen pendukung lainnya yang berkaitan dengan izin dalam bisnis keagenan kapal dan pengiriman. Dan juga membantu dalam pengurusan dokumen *crew* kapal yang ingin bersandar di pelabuhan yang dimulai dari passport yang masih aktif, serta sertifikat para *crew* kapal, sertifikat kapal apakah masih aktif atau tidak.

2.3 Flowchart/Flowmap Proses Kerja Sub-Bagian

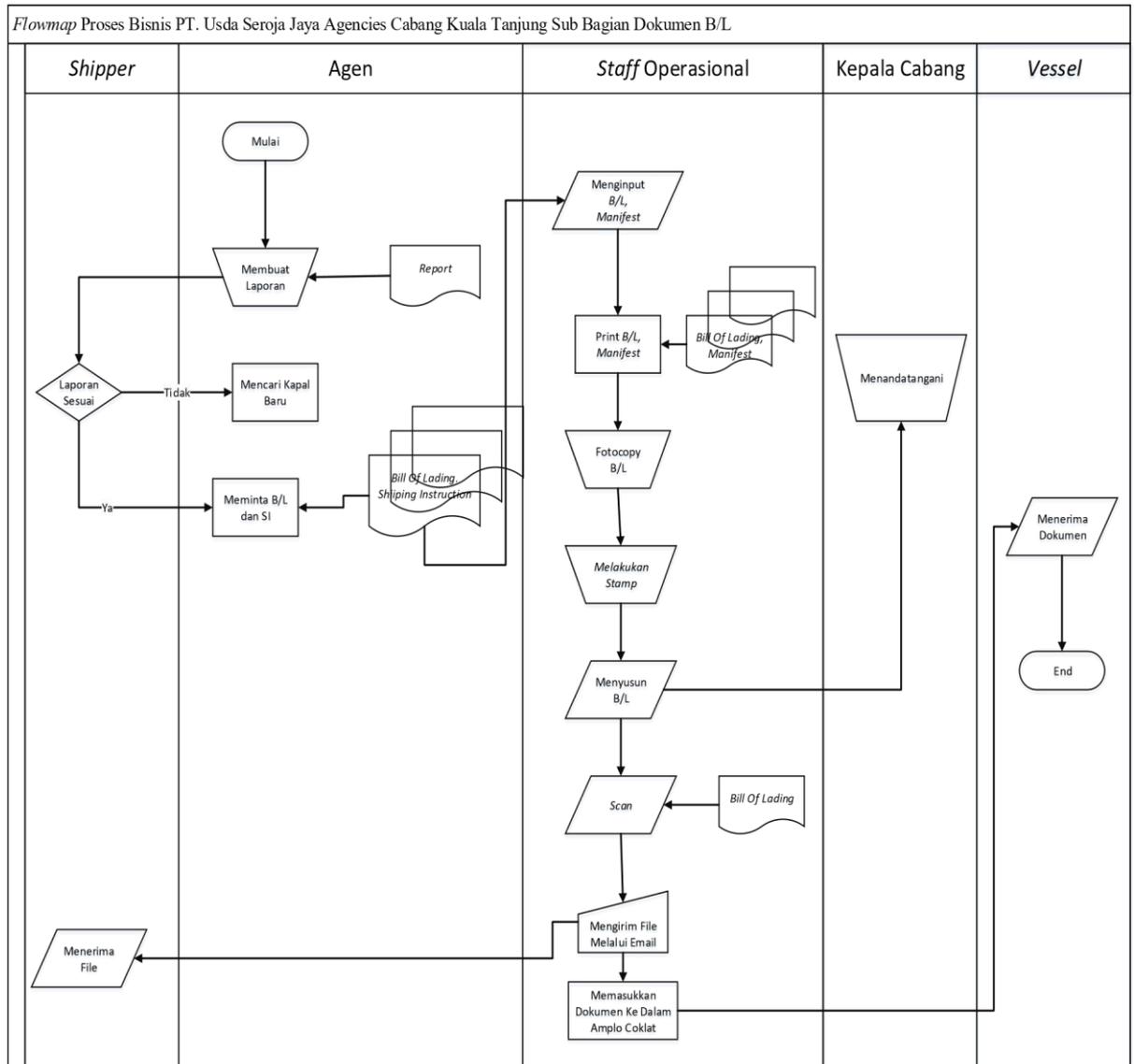
2.3.1 Entitas dan Dokumen

Entitas dapat diibaratkan sebagai pihak yang terlibat dalam suatu prosedur atau proses. Berdasarkan laporan kerja praktik/magang di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung yang dimiliki, maka dapat diidentifikasi beberapa entitas, yaitu sebanyak 8 entitas yang ada di dalam proses bisnis keagenan PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung Sub-Bagian dokumen B/L. Berikut ini adalah entitas yang ada didalam perusahaan :

1. *Shipper*.
2. Agen.
3. *Staff* Operasional.

- 4. Kepala Cabang.
- 5. *Vessel*.

Data atau informasi dapat mengalir, dan mengalami perubahan akibat dari adanya proses pada suatu aktivitas (prosedur). Berdasarkan laporan kerja praktik/magang yang dimiliki, maka dapat diidentifikasi adanya beberapa dokumen yaitu SI (*Shipping Instruction*), B/L (*Bill Of Lading*), *Manifest*.



Gambar 2. 2 Flowmap Proses Kerja Sub-Bagian

2.3.2 Deskripsi flowmap

1. Mulai.
2. Agen membuat *report*, laporan diberikan kepada *shipper*. Apakah kapal tersebut sesuai dengan keinginan *shipper*.
3. Jika ya, Pihak agen meminta *B/L*, *Shipping Instruction* agar membantu dalam proses menerbitkan dokumen B/L (*Bill Of Lading*).

4. Jika tidak, pihak agen harus mencari ulang kapal yang diinginkan *shipper*.
5. *Staff* operasional menginput data dokumen B/L (*Bill Of Lading*) yang berisikan nama kapal, *quantity*, nomor kode, kapten kapal, pelabuhan terakhir, pelabuhan selanjutnya, penanggung jawab keagenan. Untuk nomor kode sebanyak 20 nomor.
6. *Print* dokumen B/L, *Manifest* sesuai dengan nomor kode.
7. *Fotocopy* dokumen B/L sesuai dengan nomor kode.
8. *Staff* operasional melakukan stamp dokumen B/L sesuai dengan nomor kode. *Stamp* yang dilakukan terdiri dari *first, second, third original* yang masing-masing nomor kode 1 lembar. Kemudian sebanyak 6 lembar di *stamp not negotiable*.
9. Menyusun dokumen sesuai dengan nomor kode.
10. Kepala cabang sebagai penanggung jawab menandatangani dokumen B/L tersebut.
11. *Staff* operasional melakukan *scan* dokumen B/L.
12. File yang telah di *scan* kemudian dikirim kepada *shipper* untuk menjadi bukti perjanjian atas muatan barang yang dikirim.
13. *Shipper* menerima *draft file* melalui email.
14. *Staff* operasional memasukkan file dokumen B/L kedalam amplop coklat.
15. Dokumen diberikan kepada kapten kapal di pelabuhan Kuala Tanjung.
16. Kapten kapal menerima dokumen fisik B/L.

BAB III

ANALISIS PERMASALAHAN DAN PEMECAHAN MASALAH

3.1 Jastifikasi Masalah

3.1.1 Penjelasan Permasalahan

Permasalahan yang terjadi di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung yaitu mengenai kecelakaan kerja *crew* kapal yang tidak ada laporan dokumen K3 dari perusahaan, sehingga ketika terjadinya kecelakaan kerja pihak perusahaan hanya mendapatkan informasi melalui *telephone* oleh pihak kapal atau kapten kapal. Berikut ini data tabel kapal yang dimiliki PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung berdasarkan sistem *INAPORTNET* sebagai berikut :

Tabel 3. 1 Data Kapal Milik Perusahaan

A	Nama Kapal	MT. BINTULU.
B	Jenis Kapal	Tanker Produk Kimia/Minyak.
C	<i>Gross Tonage</i>	5.979 Ton.
D	Crew Kapal	Nahkoda/Kapten Kapal yaitu Burhan. Total Ada 22 <i>crew</i> .
E	Penanggung Jawab Ketika Terjadi Kecelakaan Kerja	Kapten Kapal, Kepala Cabang Perusahaan.



Gambar 3. 1 Kapal MT BINTULU

Tabel 3. 2 Data Kapal Milik Perusahaan

A	Nama Kapal	SPOB. SEROJA XXV
B	Jenis Kapal	Tanker Produk Minyak.
C	<i>Gross Tonnage</i>	2.868 Ton.
D	Crew Kapal	Nahkoda/Kapten Kapal yaitu Mastain. Total Ada 14 <i>crew</i> .
E	Penanggung Jawab Ketika Terjadi Kecelakaan Kerja	Kapten Kapal, Kepala Cabang Perusahaan.



Gambar 3. 2 Kapal Seroja

Perusahaan tidak mengetahui seberapa sering terjadinya kecelakaan kerja akibat kesalahan dari *human* yang tidak mematuhi peraturan SOP yang ada di kapal. Perlunya perhatian untuk mengingat bahwa tingginya resiko dan bahaya yang terjadi di lingkungan kerja. Berdasarkan wawancara dengan salah satu *staff* operasional yaitu Enos H. S. Hutabarat di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung bahwa perusahaan sering mendapatkan informasi mengenai kecelakaan kerja yang mengakibatkan cedera ringan sampai cedera berat seperti terpeleset saat proses pembersihan tangki kapal, tertimpa beban, terjepit oleh barang yang diangkat, terjatuh pada saat melangkah dan melompati kapal ketika melakukan pekerjaan.

Kecelakaan kerja yang dialami korban mengakibatkan pingsan dikarenakan kondisi badan yang kurang *fit* sehingga mengalami dehidrasi akibat cuaca panas yang tinggi.

Serta kurangnya informasi mengenai riwayat penyakit yang dialami oleh korban yang merupakan penyakit genetik dan harus membutuhkan konsultasi kepada pihak rumah sakit dan dokter untuk *medical check up* mengenai penyakit Epilepsi tersebut. Kurangnya konfirmasi para *crew* kapal mengenai kondisi kesehatan dan menanggapi bahwa hal tersebut merupakan hal yang mudah untuk diatasi. Serta kurangnya pelayanan kesehatan kerja serta belum adanya pemberian sosialisasi tentang bahaya dan cara penanggulangannya ketika terjadi kecelakaan kerja.

Penulis ingin memberikan solusi dan pemecahan masalah yang terjadi di perusahaan. Penjelasan masalah dapat dilihat juga melalui berbagai metode analisis yang digunakan. Penulis menggunakan metode analisis untuk penjelasan masalah mulai dari 6 Elemen Masalah, RPD (*Rich Picture Diagram*), *Gap Analysis*.

3.1.2 6 Elemen Masalah

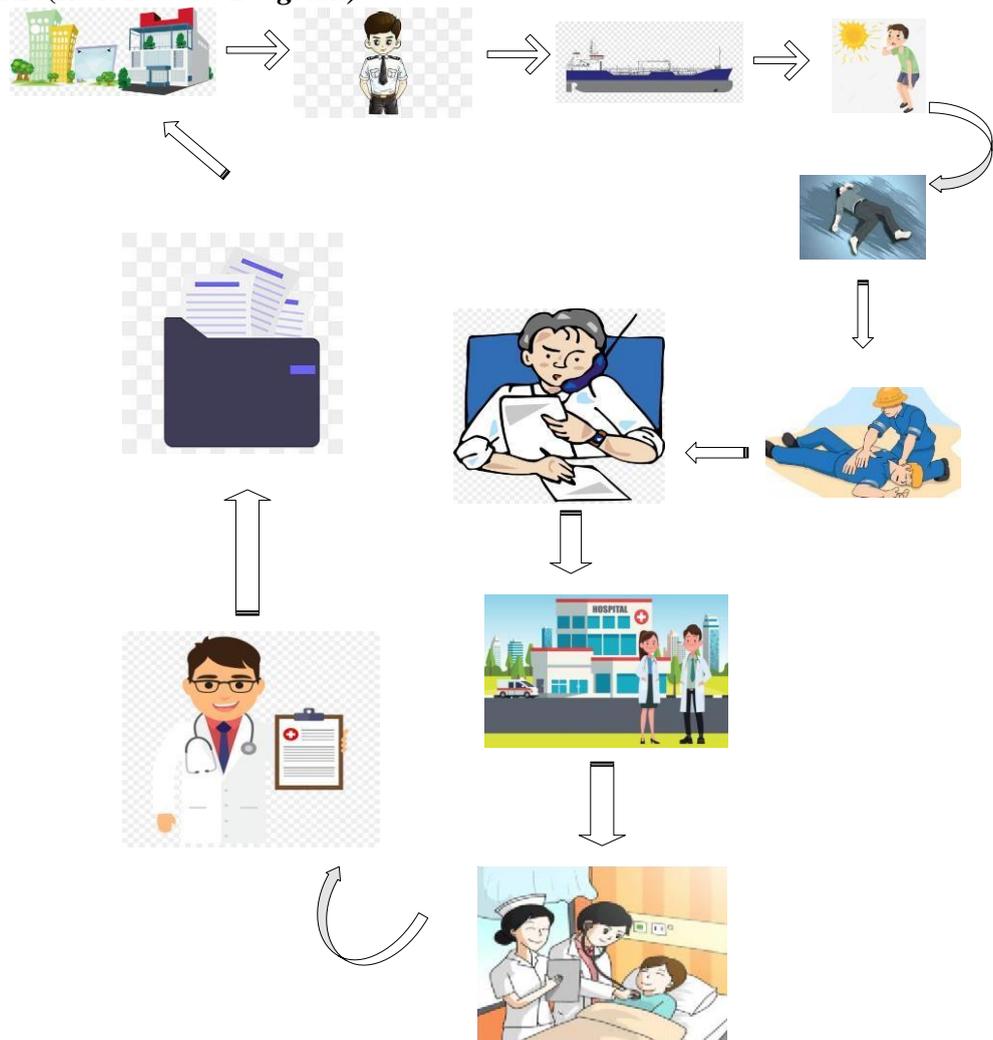
Berikut ini adalah tabel jastifikasi masalah dengan penyelesaian menggunakan 6 elemen masalah :

Tabel 3. 3 Elemen Masalah

No	Elemen Masalah	Keterangan
1	Pembuat Keputusan	Kepala Cabang Perusahaan.
2	Tujuan Pembuatan Keputusan	Untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kerja di kapal.
3	Kriteria Keputusan Terkait	Adanya dokumen untuk kecelakaan kerja.
4	Ukuran Kinerja	1) Kejadian kecelakaan kerja terdokumentasi dengan baik. 2) Pencatatan laporan kecelakaan kerja.

No	Elemen Masalah	Keterangan
5	Input Control/Solusi Yang Bisa Dilakukan	Untuk melaporkan kecelakaan kerja dengan baik, dengan cara menginput data korban, penyebab terjadinya kecelakaan kerja serta memberikan dokumentasi, dan pencatatan laporan untuk perusahaan. Sehingga perusahaan bisa meminimalisir frekuensi terjadinya kecelakaan kerja.
6	Konteks Dimana Masalah Terjadi	PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung, pada kapal MT. BINTULU.

3.1.3 RPD (Rich Picture Diagram)



Gambar 3. 3 Rich Picture Diagram

Berikut ini penjelasan *rich picture diagram* sebagai berikut :

1. PT. Usda Seroja Jaya Agencies merupakan perusahaan keagenan kapal lokal maupun asing.
2. *Deck Cadet* sedang mengawasi orang yang masuk ke kapal MT. BINTULU.
3. Kondisi cuaca panas dengan suhu 38⁰C di Pelabuhan Kuala Tanjung.
4. *Deck Cadet* pingsan diakibatkan suhu yang panas.
5. *Crew* kapal memberikan pertolongan pertama dengan cara memiringkan kepala korban.
6. PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung menerima informasi kecelakaan kerja melalui telephone oleh kapten kapal.
7. Korban dibawa langsung menuju klinik/ rumah sakit terdekat.
8. Dokter memeriksa keadaan korban.
9. Terdapat riwayat penyakit genetik dari korban yaitu Epilepsi.
10. Tidak adanya dokumen kecelakaan kerja kecelakaan kerja di perusahaan.

3.1.4 Gap Analysis

Berdasarkan wawancara yang dilakukan selama kerja praktik/magang, berikut ini merupakan *List Of Problem Gap Analysis* :

1. Kondisi ideal
 - a) Pencatatan laporan kecelakaan kerja dengan baik.
 - b) Terdapat adanya dokumentasi kecelakaan kerja dari perusahaan.
 - c) *Crew* kapal disarankan untuk dapat mencegah terkena dehidrasi dengan cara menyediakan air minum dan mencegah sengatan sinar matahari dengan cara menggunakan pakaian yang menyerap keringat.
 - d) Perusahaan bekerjasama dengan pihak medis atau penyedia layanan kesehatan untuk memantau kondisi kesehatan *crew* kapal dari riwayat penyakit faktor genetik.

2. Kondisi saat ini
 - a) Pelaporan kecelakaan kerja melalui *telephone* oleh kapten kapal kepada kepala cabang perusahaan.
 - b) Kurangnya informasi mengenai riwayat penyakit yang dialami *crew* kapal.
3. Kesenjangan yang terjadi
 - a) Tidak ada penanggung jawab bagian departemen kecelakaan kerja untuk perusahaan.
 - b) Tidak ada dokumen laporan kecelakaan kerja di perusahaan untuk melihat frekuensi terjadinya kecelakaan kerja di kapal.

3.2 Pemecahan Masalah Diformulasikan Secara Deskriptif Analisis

Pemecahan masalah dianalisis melalui berbagai metode analisis yang digunakan. Penulis menggunakan metode analisis untuk pemecahan masalah mulai dari *5WIH*, *Bow Tie Analys* (Analisis Dasi Kupu-Kupu), Data Korban.

3.2.1 5W1H

5W1H merupakan analisis yang sering digunakan untuk mengetahui lebih dalam permasalahan agar dapat membantu dalam pemecahana masalah. Berikut ini merupakan tabel pemecahan masalah menggunakan analisis 5W1H sebagai berikut:

Tabel 3. 4 5W + 1H

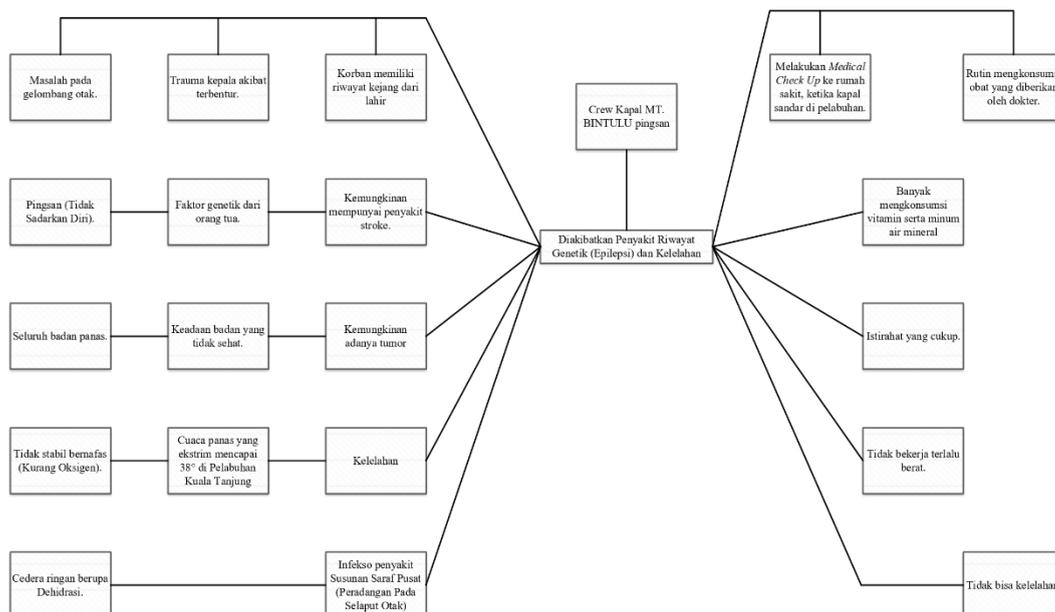
No	Komponen	Keterangan
1	<i>What</i> (Permasalahan Apa Yang Terjadi)?	Jenis kecelakaan kerja yang diakibatkan karena Epilepsi dan dehidrasi.
2	<i>Who</i> (Siapa Yang Celaka Akibat Kerja)?	Nama : Kheidar Ali Gultom Jenis Kelamin : Laki-laki Umur : 21 Tahun Jabatan : <i>Deck Cadet</i>

3	<i>Where</i> (Dimana Terjadinya Kecelakaan Kerja)?	Di Pelabuhan Kuala Tanjung, pada kapal MT. BINTULU
4	<i>When</i> (Kapan Terjadinya Kecelakaan Kerja)?	Rabu, 20 Juli 2022 Pukul 16.00 wib Cuaca Panas 38 ⁰ C
5	<i>Why</i> (Mengapa Bisa Terjadi Kecelakaan Kerja)?	a) Korban memiliki riwayat kejang dari lahir. b) Trauma kepala akibat adanya benturan. c) Kemungkinan mempunyai penyakit stroke. d) Faktor genetik dari orang tua. e) Kemungkinan adanya tumor. f) Keadaan badan yang tidak sehat. g) Kelelahan.
		h) Cuaca panas ekstrim mencapai 38 ⁰ C di Pelabuhan Kuala Tanjung. Infeksi penyakit susunan saraf pusat (peradangan pada selaput otak).
6	<i>How</i> (Bagaimana Runtutan Peristiwa Terjadi Kecelakaan Kerja)?	a) Pada saat melakukan aktivitas pekerjaan korban mengawasi orang yang masuk ke kapal. b) Kondisi fisik yang tidak sehat, menyebabkan badan yang mudah kelelahan dan dehidrasi akibat dari kondisi fisik tersebut. c) Cuaca panas yang ekstrim mencapai 38 ⁰ C sehingga korban mengalami kejang-kejang, kemudian korban pingsan dan seluruh tubuh panas dan juga tidak stabil bernafas. d) Kurangnya komunikasi kepada pihak instansi terkait yaitu karantina kesehatan pelabuhan.

3.2.2 Bow Tie Analys

Bow Tie Analysis adalah sebuah teknik yang merujuk pada suatu diagram berbentuk dasi kupu-kupu yang menggambarkan peristiwa risiko yang dihadapi.

Berikut ini merupakan analisis dasi kupu-kupu sebagai berikut :



Gambar 3. 4 Bow Tie Analysis

Berdasarkan diagram kupu-kupu pada gambar 3.4 dapat diketahui bahwa keterangan yang ada didalam *Shape* kotak berwarna hitam merupakan penyebab dari kecelakaan kerja, dan kotak berwarna biru merupakan dampak yang terjadi akibat kecelakaan kerja pada korban. Untuk *shape* kotak yang berada ditengah dengan keterangan *crew* kapal MT. BINTULU pingsan merupakan bahaya dari kecelakaan, untuk *shape* kotak dengan keterangan diakibatkan penyakit genetik (Epilepsi) dan kelelahan merupakan peristiwa puncak. Untuk *shape* kotak yang berwarna hijau merupakan mitigasi atau langkah perbaikan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan kerja yang diakibatkan oleh penyakit genetik pada saat bekerja.

3.1.3 Data Korban

Berdasarkan wawancara dengan salah satu *staff* operasional berikut ini merupakan contoh dokumentasi usulan untuk data kecelakaan kerja *crew* kapal MT. BINTULU sebagai berikut :

Tabel 3. 5 Data Korban

No	Data Korban	
1	Nama Korban	Kheidar Ali Gultom.
2	Alamat Tempat Tinggal	Medan.
3	Jenis Kelamin	Laki-laki.

No	Data Korban	
4	Umur	21 tahun.
5	Nomor Induk	-
6	Bagian	<i>Crew Kapal Deck.</i>
7	Jabatan	<i>Deck Cadet (Taruna Praktek Bagian Deck).</i>
8	Telephone	0822 8375 6874
No	Deskripsi Cedera/Insiden	
1	Hari/Tanggal/Bulan/ Tahun	Rabu/ 20/ Juli/ 2022
2	Waktu	16.00 WIB
3	Nama Pelapor	-
4	Saksi Langsung Insiden	<i>Crew Kapal.</i>
5	Jabatan	<i>Crew Kapal.</i>
6	Kategori Insiden	<i>Near Miss, Health Care, First Aid.</i>
7	Pengebotan Cedera	Rumah Sakit, Petugas Medis Pelabuhan, Klinik.
Deskripsi Cedera (Bagian Tubuh Yang Cedera, Kondisi Cedera)		
<ol style="list-style-type: none"> 1) Masalah pada gelombang otak. 2) Pingsan (Tidak Sadarkan Diri). 3) Seluruh badan panas. 4) Tidak stabil bernafas (Kurang Oksigen). 		
Deskripsi Pertolongan Pertama Yang Diberikan		

No	Data Korban
	1) Oksigenasi (Pemberian Oksigen). 2) Kepala Dimiringkan.
Analisis/Perbaikan Dokumentasi Insiden	
1	Kronologi Kejadian/Peristiwa
	1) Pada saat melakukan aktivitas pekerjaan korban mengawasi orang yang masuk ke kapal. 2) Kondisi fisik yang tidak sehat. 3) Cuaca panas yang ekstrim mencapai 38 ⁰ C. 4) Kurangnya komunikasi kepada pihak instansi terkait yaitu karantina kesehatan pelabuhan.
2	Penyebab Insiden/Kecelakaan
	1) Korban memiliki riwayat kejang dari lahir. 2) Trauma kepala akibat terbentur. 3) Kemungkinan mempunyai penyakit stroke.
	4) Faktor genetik dari orang tua. 5) Kemungkinan adanya tumor. 6) Keadaan badan yang tidak sehat. 7) Kelelahan. 8) Cuaca panas yang ekstrim mencapai 38 ⁰ C di pelabuhan Kuala Tanjung. 9) Infeksi penyakit Susunan Saraf Pusat (Peradangan Pada Selaput Otak).
3	Akibat Insiden/Kecelakaan
	1) Kelelahan. 2) Cedera ringan berupa Dehidrasi. 3) Tidak dapat bekerja keras. 4) Tidak dapat bekerja dibawah panas matahari.
4	Langkah Perbaikan

No	Data Korban
	<ol style="list-style-type: none">1) Istirahat yang cukup.2) Rutin mengkonsumsi obat yang diberikan oleh dokter.3) Melakukan <i>Medical Check Up</i> ke rumah sakit, ketika kapal sandar di pelabuhan.4) Tidak bekerja terlalu berat.5) Tidak bisa kelelahan.6) Banyak mengkonsumsi vitamin serta minum air mineral.

BAB IV PENUTUP

4.1 Deskripsi Kerja Praktik/Magang

Kerja Praktik atau Magang sangat bermanfaat bagi mahasiswa karena dapat memperoleh keterampilan, pengalaman kerja dan pengetahuan yang tidak pernah didapatkan sebelumnya. Selain itu, dengan diadakannya Kerja Praktek atau Magang akan memperoleh gambaran mengenai dunia kerja. Penulis melakukan kerja praktik/magang di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung pada tanggal 11 Juli dan berakhir pada tanggal 11 Agustus 2022 dimana masa kerja praktik/magang selama 28 hari kerja. Hari kerja di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung dimulai dari hari senin- sabtu. Untuk jam kerja dihari senin- jum'at dimulai dari pukul 09.00-17.00 WIB dan untuk dihari sabtu dimulai dari pukul 09.00-12.00 WIB.

Pakaian yang digunakan penulis selama kerja praktik/magang adalah pakaian bebas yang berarti sopan dan berkerah. Sedangkan untuk *staff* kantor dihari senin memakai baju seragam dari PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung. Seragam tersebut digunakan bukan untuk hari senin saja, tetapi jika mengharuskan ke Pelabuhan Kuala Tanjung diwajibkan untuk memakai seragam tersebut dan juga menggunakan *safety helm*, dan *name tag* dari kantor. Dalam kerja praktik ini penulis dibimbing langsung oleh Bapak Didik Nurhadi selaku senior operasional PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.

Tabel 4. 1 Deskripsi Kerja Praktik/ Magang

No	Hari	Jam Kerja	Tanggal	Aktivitas
1	Senin	09.00-17.00	11 Juli 2022	Perkenalan dengan <i>staff</i> kantor, area lingkungan kantor, cara mengirimkan dokumen yang telah di <i>scan</i> ke email pelayaran.
2	Selasa	09.00-17.00	12 Juli 2022	Membuat struktur organisasi, mengisi dokumen kapal dengan melihat dokumen <i>Ship Particular's</i> yang akan dikirimkan ke pihak Bea Cukai.
3	Rabu	09.00-17.00	13 Juli 2022	Membuat <i>Manifest</i> dengan cara melihat dari <i>Shipping Instruction</i> .

No	Hari	Jam Kerja	Tanggal	Aktivitas
4	Kamis	09.00-17.00	14 Juli 2022	Melakukan <i>Stamp</i> dokumen B/L (<i>Bill Of Lading</i>).
5	Jum'at	09.00-17.00	15 Juli 2022	Ijin Tidak hadir dikarenakan sakit demam, dan sudah memberitahukan ijin kepada Bapak Kepala Cabang Perusahaan.
6	Sabtu	09.00-12.00	16 Juli 2022	Melihat sistem perkapala (<i>InaPortnet</i>) yang memuat informasi mengenai kedatangan dan keberangkatan kapal.
Minggu				
1	Senin	09.00-17.00	18 Juli 2022	Mengecek email dan melihat <i>Cargo Documents</i> .
2	Selasa	09.00-17.00	19 Juli 2022	Melihat sistem perkapala (<i>InaPortnet</i>) yang memuat informasi mengenai kedatangan dan keberangkatan kapal.
3	Rabu	09.00-17.00	20 Juli 2022	Melakukan wawancara kepada semua <i>staff</i> untuk membantu dalam penulisan laporan di bab 1,2.
4	Kamis	09.00-17.00	21 Juli 2022	Menyatukan dokumen B/L dari <i>stamp First Orginal, Second, Thrid sampai Stamp Not Negotiable</i> sesuai dengan nomor B/L
5	Jum'at	09.00-17.00	22 Juli 2022	Melakukan <i>Stamp</i> dokumen B/L (<i>Bill Of Lading</i>).
6	Sabtu	09.00-12.00	23 Juli 2022	Melakukan <i>Stamp</i> dokumen B/L (<i>Bill Of Lading</i>).
Minggu				

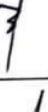
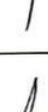
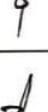
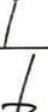
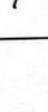
No	Hari	Jam Kerja	Tanggal	Aktivitas
1	Senin	09.00-17.00	25 Juli 2022	Melihat sistem perkapalan (<i>InaPortnet</i>) yang memuat informasi mengenai kedatangan dan keberangkatan kapal.
2	Selasa	09.00-17.00	26 Juli 2022	Ijin dikarenakan orang tua pulang ibadah haji dan sudah memberitahukan ijin kepada Bapak Kepala Cabang Perusahaan.
3	Rabu	09.00-17.00	27 Juli 2022	Ijin dikarenakan orang tua pulang ibadah haji dan sudah memberitahukan ijin kepada Bapak Kepala Cabang Perusahaan.
4	Kamis	09.00-17.00	28 Juli 2022	Membuat dokumen kapal dengan melihat dokumen <i>Ship Particular's</i> yang akan dikirimkan ke pihak Bea Cukai.
5	Jum'at	09.00-17.00	29 Juli 2022	Mengerjakan <i>Flowmap</i> Sub-bagian.
6	Sabtu	09.00-12.00	30 Juli 2022	Tanggal Merah Satu Muharram/ Tahun Baru Hijriyah.
Minggu				
1	Senin	09.00-17.00	01 Agustus 2022	Mengisi absensi jam kerja <i>staff</i> dengan cara manual
2	Selasa	09.00-17.00	02 Agustus 2022	Melakukan wawancara kepada Bapak Kepala Cabang untuk membantu dalam proses penulisan laporan bab 3
3	Rabu	09.00-17.00	03 Agustus 2022	Mengisi data absen untuk <i>staff</i> yang lembur.
4	Kamis	09.00-17.00	04 Agustus 2022	Melakukan <i>Stamp</i> dokumen B/L (<i>Bill Of Lading</i>).

No	Hari	Jam Kerja	Tanggal	Aktivitas
5	Jum'at	09.00-17.00	05 Agustus 2022	Melakukan wawancara dengan salah satu <i>staff</i> operasional untuk membantu dalam pengambilan data dalam penulisan jastifikasi masalah di bab 3.
6	Sabtu	09.00-12.00	06 Agustus 2022	Membuat laporan bab 3
Minggu				
1	Senin	09.00-17.00	08 Agustus 2022	Mengisi dokumen kapal <i>Tug Boat Usage</i> MT. Polaris dengan melihat <i>Ship Particular's</i> .
2	Selasa	09.00-17.00	09 Agustus 2022	Mengerjakan lanjutan laporan bab 3.
3	Rabu	09.00-17.00	10 Agustus 2022	Mengerjakan lanjutan laporan bab 3.
4	Kamis	09.00-17.00	11 Agustus 2022	Mengerjakan lanjutan laporan bab 3.

4.2 Lampiran

Lampiran 1 Kemajuan Bimbingan Oleh Pembimbing Lapangan

PROGRESS REPORT BIMBINGAN KERJA PRAKTIK / MAGANG PROGRAM STUDI MANAJEMEN LOGISTIK- STIMLOG			
NAMA		NPM	
Miya Wanda Halimah Lubis		16119092	
Judul KP/M : Analisis Kecelakaan Kerja Crew Kapal MT. BINTULU Di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung.			
Pembimbing Lapangan : Didik Nurhadi (Senior Operasional)			
Hari	Tgl Bimbingan	Materi Bimbingan	Paraf Pembimbing
1	11 Juli 2022	Perkenalan dengan lingkungan kantor dan <i>staff</i> .	
2	12 Juli 2022	Melihat proses bisnis perusahaan.	
3	12 Juli 2022	Melihat proses sistem <i>INAPORTNET</i> untuk keperluan data kapal ke KSOP (Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan).	
4	14 Juli 2022	Membantu <i>stamp</i> dokumen B/L (<i>Bill Of Lading</i>).	
5	16 Juli 2022	Melihat proses sistem <i>INAPORTNET</i> untuk keperluan data kapal ke KSOP (Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan).	
6	18 Juli 2022	Melakukan wawancara mengenai jabatan <i>staff</i> untuk proses pembuatan struktur organisasi.	
7	18 Juli 2022	Mengecek <i>email</i> dan melihat <i>cargo documents</i> .	
8	20 Juli 2022	Melakukan wawancara mengenai <i>job description</i> sesuai dengan struktur organisasi.	
9	20 Juli 2022	Memberikan laporan mengenai struktur organisasi perusahaan, apakah sudah benar atau tidak.	
10	23 Juli 2022	Melakukan wawancara mengenai <i>flowmap</i> proses bisnis perusahaan secara umum kepada bapak kepala cabang.	
11	25 Juli 2022	Bertanya mengenai <i>flowmap</i> proses bisnis perusahaan secara umum yang sudah dibuat, apakah sudah sesuai atau tidak.	

12	28 Juli 2022	Membuat dokumen kapal dengan melihat dokumen <i>ship particular's</i> yang akan dikirimkan kepada pihak Bea Cukai.	
13	29 Juli 2022	Bertanya mengenai <i>flowmap</i> proses bisnis sub-bagian yang sudah dibuat, apakah sudah benar atau tidak.	
14	01 Agustus 2022	Mengisi absensi jam kerja <i>staff</i> secara manual.	
15	02 Agustus 2022	Melakukan wawancara kepada bapak kepala cabang untuk membantu dalam proses penulisan laporan bab 3.	
16	02 Agustus 2022	Meminta izin kepada bapak kepala cabang untuk melihat laporan keuangan, apakah diperbolehkan atau tidak.	
17	03 Agustus 2022	Mengisi data absen untuk <i>staff</i> yang lembur.	
18	04 Agustus 2022	Melakukan <i>stamp</i> dokumen B/L (<i>Bill Of Lading</i>).	
19	05 Agustus 2022	Melakukan wawancara dengan salah satu <i>staff</i> operasional untuk pengambilan data dalam membantu laporan penulisan jastifikasi masalah di bab 3.	
20	06 Agustus 2022	Menginput data kecelakaan kerja berdasarkan wawancara untuk penulisan laporan jastifikasi masalah di bab 3.	
21	06 Agustus 2022	Membuat laporan bab 3 dan pemecahan masalah.	
22	08 Agustus 2022	Mengisi dokumen kapal MT. Polaris dengan melihat dokumen <i>ship particular's</i> .	
23	08 Agustus 2022	Mengerjakan lanjutan laporan bab 3.	
24	09 Agustus	Menyelesaikan laporan kerja praktik/magang.	
25	10 Agustus 2022	Meminta tanda tangan serta penilaian kepada pembimbing lapangan di perusahaan.	

26			
27			
28			
29			
30			

Kuala Tanjung, 10 Agustus 2022

Pembimbing Lapangan



Lampiran 2 Penilaian Kerja Praktik/Magang

FORMAT PENILAIAN KP/M		
PRORAM STUDI MANAJEMEN LOGISTIK- STIMLOG		
NAMA	NPM	TEMPAT TGL. LAHIR
Miya Wanda Halimah Lubis	16119092	Sei Suka Deras, 27 November 2000
Judul Kerja Praktik/Magang	- Analisis Kecelakaan Kerja <i>Crew</i> Kapal MT. BINTULU : Di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung	
Dosen Pembimbing	: Rizqi Permana Sari, S.SI.,M.T	
Pembimbing Lapangan	: Didik Nurhadi	
Jabatan	: Senior Operasional	
Alamat Perusahaan	Jl. Access Road Inalum, Kuala Tanjung, Perumahan Griya Prima : Asahan Blok L No.1 Kec. Sei. Suka, Kab. Batu Bara, Sumatera Utara 21257 – Indonesia.	
Telepon	: +62 622 31815	
Faksimili	: -	
E-mail	: usda-ktg@usdaseroja.com	
No	Komponen Yang Dinilai	Penilaian (Angka)
1	Penampilan Berpakaian	95
2	Sikap Terhadap Orang Lain	90
3	Semangat Kerja	92
4	Kematangan dalam Bertindak	89
5	Kerja Tim	85
6	Pengetahuan yang Mendukung Pekerjaan	83
7	Kehadiran di Tempat Kerja	89
Jumlah		633
Rata-Rata		90,4

KONVERSI PENILAIAN :

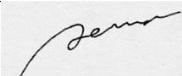
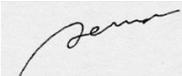
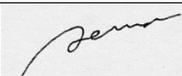
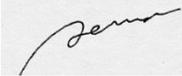
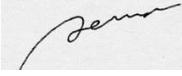
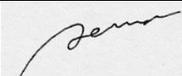
Nilai	Skor dalam Huruf	Artinya
85 - 100	A	Sangat baik
75 - 84	AB	Antara baik dengan sangat baik
70 - 74	B	Baik
65 - 69	BC	Cukup dan baik
60 - 64	C	Cukup
55 - 59	CD	Hangat cukup
41 - 54	D	Kurang
0 - 40	E	Kurang atau gagal

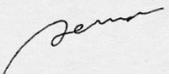
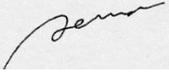
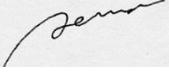
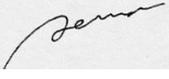
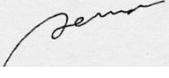
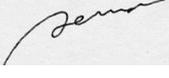
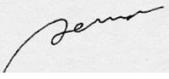
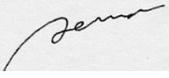
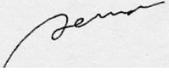
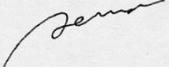
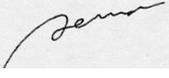
Kuala Tanjung, 10 Agustus 2022

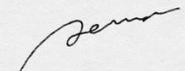
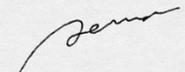
Pembimbing Lapangan



Lampiran 3 Kemajuan Bimbingan Oleh Dosen Pembimbing

PROGRESS REPORT BIMBINGAN KERJA PRAKTIK / MAGANG			
PROGRAM STUDI MANAJEMEN LOGISTIK- STIMLOG			
NAMA			NPM
Miya Wanda Halimah Lubis			16119092
Judul KP/M : Analisis Kecelakaan Kerja Crew Kapal MT. BINTULU Di PT. Usda Seroja Jaya Agencies Cabang Kuala Tanjung			
Dosen Pembimbing : Rizqi Permana Sari, S, Si., M.T.			
Hari	Tgl Bimbingan	Materi Bimbingan	Paraf Pembimbing
1	17 Juli 2022	Perkenalan tempat magang, perusahaan bergerak di bidang bisnis apa. Bagaimana kegiatan selama seminggu pertama didalam lingkungan tempat magang.	
2	17 Juli 2022	Memberikan progres untuk pembuatan laporan di bab 1 dan dikumpulkan tanggal 22 juni 2022.	
3	18 Juli 2022	Bimbingan mengenai struktur organisasi di perusahaan.	
4	21 Juli 2022	Bimbingan mengenai struktur organisasi apakah harus mencantumkan NIK, dikarenakan ada 2 <i>staff</i> yang masih dalam masa <i>trainee</i> .	
5	21 Juli 2022	Menanyakan proses ekspor dan dokumen apa saja diperlukan	
6	22 Juli 2022	Mengumpulkan <i>file draft</i> untuk laporan di bab 1.	
7	23 Juli 2022	Melakukan <i>zoom meeting</i> untuk membahas mengenai kegiatan apa saja selama 2 minggu kerja prakti, dan menanyakan apakah dalam 2 minggu tersebut ada masalah didalam perusahaan ketika kegiatan kerja praktik berlangsung.	

8	01 Agustus 2022	Menanyakan <i>deadline</i> pengumpulan laporan kerja praktik/magang.	
9	02 Agustus 2022	Bimbingan mengenai permasalahan yang ingin dianalisis dalam laporan kerja praktik/magang didalam perusahaan.	
10	03 Agustus 2022	Bimbingan mengenai permasalahan yang ingin dianalisis dan meminta izin kepada kepala cabang perusahaan mengenai data laporan keuangan untuk meminta data tersebut, apakah diizinkan. laporan kerja praktik/magang didalam perusahaan.	
11	03 Agustus 2022	Mengumpulkan progress laporan untuk mengetahui sejauh mana mahasiswa membuat laporan penulisan kerja praktik/magang.	
12	04 Agustus 2022	Menginformasikan bahwa data laporan keuangan tidak diizinkan untuk dianalisis di dalam laporan kerja praktik/magang.	
13	06 Agustus 2022	Memberitahukan kepada dosen pembimbing bahwa permasalahan yang ingin dianalisis mengenai kecelakaan kerja dengan cara mendapatkan data melalui wawancara oleh salah satu <i>staff</i> operasional.	
14	07 Agustus 2022	Memberikan saran mengenai pemecahan masalah dengan menganalisis diagram kupu-kupu (<i>bow tie</i>).	
15	08 Agustus 2022	Melakukan bimbingan melalui <i>zoom meeting</i> untuk melihat sejauh mana progress laporan dikerjakan.	
16	09 Agustus 2022	Memeriksa laporan kerja praktik/magang untuk melihat apakah didalam penulisan adalah kata-kata yang salah dan cara menganalisis serta memberikan solusi terhadap masalah yang di tuliskan didalam laporan.	
17	10 Agustus 2022	<i>Final</i> progress laporan kerja praktik/magang dikumpulkan dan direvisi untuk mendapatkan tanda tangan dari dosen pembimbing.	
18	10 Agustus 2022	ACC laporan kerja praktik/magang.	

19	11 Agustus 2022	Bimbingan mengenai PPT untuk sidang KP/Magang.	
20	11 Agustus 2022	Acc PPT.	
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			
30			

Lampiran 4 dokumen kapal MT. ADMORE EXPLORER

1. Dokumen Ship's Particulars Kapal MT. ADMORE EXPLORER

MT ARDMORE EXPLORER - PARTICULARS																																																																			
CALL SIGN	V7AXB	KEEL LAID	21 Apr 13																																																																
FLAG	Marshall Island	DELIVERED	3 Jan 14																																																																
PORT OF REGISTRY	MAJURO	NEXT DRYDOCK	25 Jan 24																																																																
OFFICIAL NUMBER	5088	LAST DRYDOCK	25 Dec 18																																																																
IMO NUMBER	9554561	HULL NO	50KPC04 (G 1598)																																																																
CLASS SOCIETY / I.D. No	32583	UPDATED: SATELLITE COMMUNICATION F 77 INMARSAT-C VSAT PHONE 453 842 898 +1 646 456 9832 PHONE 2 453 842 899 +1 646 456 5831 M PHONE +44 7509795089																																																																	
CLASS NOTATION	1A1 Tanker for chemicals and oil ESP CSR SPM EO VCS-20 CLEAN BWM-EX1 COAT-PSPC(B) BIS ETC TMON	TELEX																																																																	
P & I CLUB	West of England	E-MAIL	ardmore@skyfile.com																																																																
PREVIOUS NAME(S)	Front Dec	MMSI	638 025 286																																																																
OWNERS	SEA 110 LEASING CO. LIMITED	SHIPYARD																																																																	
OPERATORS	Anglo ardmore Shipmanagement Pvt Ltd, Hong Kong	STX Offshore & Shipbuilding Co. Ltd. (KOREA)																																																																	
PRINCIPAL DIMENSIONS LOA 183.000 LBP 175.900 BREADTH (moulded) 32.200 DEPTH (moulded) 19.100 KEEL TO MASTHEAD 49.435 AIR DRAFT (BALLAST) 42.430 BOW - MANIFOLD 91.860 BRIDGE FRONT - BOW 148.200 BRIDGE FRONT - STERN 34.800 BRIDGE FRONT - MFOLD 56.340																																																																			
TONNAGE NET 13,738 25,707.92 51.50 GROSS 28,993 30,536.68 51.8		BALLET BODY AT LOADED/BALLAST/LIGHT DRAFT #7-84376.38648 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">CARGO TANKS (88 %) M3</th> <th colspan="2">BALLAST TKS (100 %) M3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>COT 1 P</td> <td>2933.4</td> <td>COT 1 S</td> <td>2929.6</td> </tr> <tr> <td>COT 2 P</td> <td>4542.7</td> <td>COT 2 S</td> <td>4537.838</td> </tr> <tr> <td>COT 3 P</td> <td>4753.3</td> <td>COT 3 S</td> <td>4753.0</td> </tr> <tr> <td>COT 4 P</td> <td>4758.3</td> <td>COT 4 S</td> <td>4754.3</td> </tr> <tr> <td>COT 5 P</td> <td>4752.8</td> <td>COT 5 S</td> <td>4755.0</td> </tr> <tr> <td>COT 6 P</td> <td>3969.9</td> <td>COT 6 S</td> <td>3956.1</td> </tr> <tr> <td>SL (P)</td> <td>693.6</td> <td>WBT 1 PS</td> <td>N.A</td> </tr> <tr> <td>SL (S)</td> <td>584.1</td> <td>WBT 2 PS</td> <td>3721.2</td> </tr> <tr> <td>SLC</td> <td></td> <td>WBT 3 PS</td> <td>3345</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>27089.2</td> <td>WBT 4 PS</td> <td>3303.8</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>WBT 5 PS</td> <td>3312.2</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>WBT 6 PS</td> <td>3249.4</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>WBT 7 PS</td> <td>3076.6</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>AFT PL</td> <td>931.02</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>TOTAL</td> <td>29939.0</td> </tr> </tbody> </table>		CARGO TANKS (88 %) M3		BALLAST TKS (100 %) M3		COT 1 P	2933.4	COT 1 S	2929.6	COT 2 P	4542.7	COT 2 S	4537.838	COT 3 P	4753.3	COT 3 S	4753.0	COT 4 P	4758.3	COT 4 S	4754.3	COT 5 P	4752.8	COT 5 S	4755.0	COT 6 P	3969.9	COT 6 S	3956.1	SL (P)	693.6	WBT 1 PS	N.A	SL (S)	584.1	WBT 2 PS	3721.2	SLC		WBT 3 PS	3345	TOTAL	27089.2	WBT 4 PS	3303.8			WBT 5 PS	3312.2			WBT 6 PS	3249.4			WBT 7 PS	3076.6			AFT PL	931.02			TOTAL	29939.0
CARGO TANKS (88 %) M3		BALLAST TKS (100 %) M3																																																																	
COT 1 P	2933.4	COT 1 S	2929.6																																																																
COT 2 P	4542.7	COT 2 S	4537.838																																																																
COT 3 P	4753.3	COT 3 S	4753.0																																																																
COT 4 P	4758.3	COT 4 S	4754.3																																																																
COT 5 P	4752.8	COT 5 S	4755.0																																																																
COT 6 P	3969.9	COT 6 S	3956.1																																																																
SL (P)	693.6	WBT 1 PS	N.A																																																																
SL (S)	584.1	WBT 2 PS	3721.2																																																																
SLC		WBT 3 PS	3345																																																																
TOTAL	27089.2	WBT 4 PS	3303.8																																																																
		WBT 5 PS	3312.2																																																																
		WBT 6 PS	3249.4																																																																
		WBT 7 PS	3076.6																																																																
		AFT PL	931.02																																																																
		TOTAL	29939.0																																																																
LOAD LINE INFORMATION FRESH 5.521 13.592 49494 TROPICAL 5.536 13.577 50635 SUMMER 5.813 13.300 49494 WINTER 6.09 13.023 49056 LIGHTSHIP 16.196 2.904 0 NORMAL BALLAST COND 11.272 7.828 22509		MACHINERY / SPEED / PROPELLER / RUDDER MAIN ENGINE STX MAN 6SSOME-89.2(NOX Tier 2) M.C.R. (BHP) 7260 KW / 9800 BHP N.C.R. (BHP) 5098 KW / 6900 BHP CARGO HOSE CRANE ELEC-HYD. DRIVEN TYPE BHL107 SPEED Load/Ballast ~ 14.5/14.4 PROPELLER FIXED PITCH, KEYLESS 4 Blades RUDDER SAMI-SPADE GENERATOR (3 SETS) STX MAN 6L23/30L FW GENERATOR CAP 17 M3/DAY PROVISION CRANES One-Hydr. Steer Cylinder Luffing, 30-tonne BML4T																																																																	
CARGO AND BALLAST PUMPING SYSTEM MAIN PUMPS NO. CAPACITY HEAD RPM CARGO OIL PIP 12 550 m3/hr 120 2760 BALLAST PUMP 2 700 m3/hr 120 2245 STRIPPING PUMP CARGO EDUCTOR BALLAST ED/TR 1 100 m3/hr TANK CLEANING p.p. 1 100 m3/hr Fire/IGS pump 2 Emcy Fire Pump 1 210 m3/hr		BUNKER TKS (100%) FO 1 (P) 516.8 FO 1 (S) 521.2 FO LS 175.7 FO SER 59.8 FO SETT 59.8 DOT 1 57.0 DOT 2 101.7 DO SER 43.7 MDO SER 21.6 MDO STOR 188.3																																																																	
LIFE BOATS 2 Fully Enclosed LIFE RAFTS 1 - Inv-06 Persons 4 - acc. main dk-16 P COW 14 PA S COT. BLOP-PA S		WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING <table border="1"> <thead> <tr> <th>FW/AFT</th> <th>PARTICULARS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4 4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- -</td> <td>Brake cap. 34.2</td> </tr> <tr> <td>8 8</td> <td>Mooring wire</td> </tr> <tr> <td>2 2</td> <td>Rope</td> </tr> <tr> <td>2 -</td> <td>Windlass</td> </tr> <tr> <td>2 -</td> <td>Anchor</td> </tr> <tr> <td></td> <td>PORT-11 SHACKLES, STRD-12 SHACKLES</td> </tr> <tr> <td>1 1</td> <td>EMG TOWING</td> </tr> </tbody> </table>		FW/AFT	PARTICULARS	4 4		- -	Brake cap. 34.2	8 8	Mooring wire	2 2	Rope	2 -	Windlass	2 -	Anchor		PORT-11 SHACKLES, STRD-12 SHACKLES	1 1	EMG TOWING																																														
FW/AFT	PARTICULARS																																																																		
4 4																																																																			
- -	Brake cap. 34.2																																																																		
8 8	Mooring wire																																																																		
2 2	Rope																																																																		
2 -	Windlass																																																																		
2 -	Anchor																																																																		
	PORT-11 SHACKLES, STRD-12 SHACKLES																																																																		
1 1	EMG TOWING																																																																		
MANIFOLD ARRANGEMENT Distance of cargo manifold to cargo manifold 2000 MM Distance of cargo manifold to vpr. return manifold FWD 4000MM Distance of manifolds to ship's rail 4600 MM Distance of spill tray grating to centre of manifold 1500 MM Distance of main deck to centre of manifold 2100 MM Distance of main deck to top of rail 1600 MM Distance of top of rail to centre of manifold 4600 MM Distance of manifold to ship side 4600 MM Distance of manifold from keel 21.20 M		VENTING / LOADING RATE MAX VENTING CAP 7980 MAST RISER CAP 8975 MAX DISCHARGING RATE 3300 m³/hr																																																																	
IG / VAPOUR EMISSION / VENTING IG BLOWER CAPACITY 4125 M3/HR P/V VALVE PR / VAC. SETTING 2000 mmWG-350 mmWG P/V BREAKER PR/VAC. SETTING 2400 mmWG-700 mmWG		IG / VAPOUR EMISSION / VENTING IG BLOWER CAPACITY 4125 M3/HR P/V VALVE PR / VAC. SETTING 2000 mmWG-350 mmWG P/V BREAKER PR/VAC. SETTING 2400 mmWG-700 mmWG																																																																	

M. T. ARDMORE EXPLORER
 Master

2. Lampiran dokumen kapal asing MT. ADMORE EXPLORER *berthing* (sandar)

PT. Multimas Nabati Asahan, Kuala Tanjung
Private Berth (s) Harbour tug Division

Nomor : TS II / MNA /
 Date : _____
 Jetty : A / B / C
 Inalum

TUG BOAT USAGE
Berthing/Unberthing

Name of Vessel : MT. ADMORE EXPLORER Flag : MARSHALL ISLAND
 Call Sign : VZAXG Loa : 183.000 M
 Owners / Operator : SEA 110 LEASING CO. LIMITED Dwt : 49499 MT
 Agent : PT. USDA SEROJA JAYA Grt : 29.993 MT
 Last port of Call : _____ Nrt : 13.738 MT
 Next port of Call : _____ Activity : LOADING

This is to certify that the above mentioned vessel has employed the harbour tug Tb. "TIRTA SAMUDERA II" during berthing / unberthing at PT. Multi Nabati Asahan (MNA) / PT. Indonesia Asahan Aluminium (Inalum) Private Berth (s).

On Date : _____ , At : _____
 From : _____ , To : _____

T/b "Tirta Samudera II" Mt / Mv :
M.T. ADMORE EXPLORER
Master

 Master _____
 Master

PT. USDA SEROJA JAYA

3. Lampiran dokumen kapal asing MT. ADMORE EXPLORER *unberthing* (berangkat)

PT. Multimas Nabati Asahan, Kuala Tanjung
Private Berth (s) Harbour tug Division

Nomor : TS II / MNA /

Date : _____

Jetty : A / B / C

Inalum

TUG BOAT USAGE

Berthing/Unberthing

Name of Vessel : MT ARDMORE EXPLORER Flag : MARSHALL ISLAND
 Call Sign : V7AX6 Loa : 183.000 M
 Owners / Operator : SEA 110 LEASING CO. LIMITED Dwt : 49994 MT
 Agent : PT. USDA SEROJA JAYA Grt : 29,993 MT
 Last port of Call : _____ Nrt : 13,738 MT
 Next port of Call : _____ Activity : LOADING

This is to certify that the above mentioned vessel has employed the harbour tug Tb. "TIRTA SAMUDERA II" during berthing / unberthing at PT. Multi Nabati Asahan (MNA) / PT. Indonesia Asahan Aluminium (Inalum) Private Berth (s).

On Date : _____, At : _____

From : _____, To : _____

T/b "Tirta Samudera II"

Mt / Mv :

M. T. ARDMORE EXPLORER

 Master

 Master

 Master

PT. USDA SEROJA JAYA

Lampiran 5 dokumen surat laut untu kapal lokal MT. BINTULU



SURAT LAUT

No. Pr. 205/2016/SL-IV/IK-13

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

REPUBLIC INDONESIA

①

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan
menyatakan bahwa : Kapal Motor

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
BINTULU eks RASAWULAN	JZ11	BATAM	2013 Ppm No. 3086/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
117.02 X 18.80 X 9.90	5979	3254	1996	9153733

PENGGERAK UTAMA	MEREK TK/TW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
MESIN	HITACHI B&W 3883 KW	BAJA	SATU	SATU

Milik PT. USDA SEROJA JAYA berkedudukan di RENGAT
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

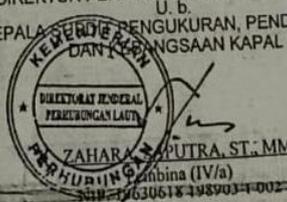
Tanda Selar : GT. 5979 No. 5284/PPm

Diterbitkan di : Jakarta
Pada tanggal : 24 September 2013

FUP.NO.13082204

Didaftarkan dalam Register Surat Laut
No. Urut : 3585
No. Halaman : 387
Buku Register : XXXII

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
U. b.
KEPALA SUBDIREKTORAT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
DAN PERANGSAAN KAPAL



ZAHARA PUTRA, ST, MM
ambina (IV/a)
No. 19630618-193903-1-002

DKPI-02

004549

Scanned with CamScanner

REPUBLIC OF INDONESIA
SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
 NO. : 5254/1770

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia
 Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the government of the Republic of Indonesia.

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Tempat Pendaftaran Port of Registry	Tanggal *) * Date
BINTULU ISDA ALBATULAT	J 2 1 E	BAKAM	11 APRIL 1996

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Pasal 2(a)), atau tanggal dimana kapal mengalami perubahan atau pemindahan besar (Pasal 2(b)).
 * Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (article 2(a)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (article 2(b)), as appropriate.

UKURAN-UKURAN POKOK
 MAIN DIMENSIONS

Panjang (pasal 2 (b)) Length (article 2(b))	Lebar (Peraturan 2(1)) Breadth (Reg. 2(1))	Ukuran dalam terbesar di tengah kapal hingga Geladak teratas (Peraturan 2(2)) Maximum Depth amidships to upper Deck (Regulation 2(2))
117,02 Meter	13,30 Meter	9,30 Meter

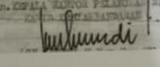
ISI KAPAL ADALAH
 THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

TONASE KOTOR - 5979 -
 GROSS TONNAGE

TONASE BERSIH - 3254 -
 NET TONNAGE

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.
 This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : PG.002/21/1/DK.13/2014 05 SEPTEMBER 2013
 Dikeluarkan di : BAKAM Tanggal : 05 SEPTEMBER 2013
 Issued at

As MENTERI PERHUBUNGAN
 DE-MINISTER OF TRANSPORTATION
 DIREKTOR PERENCANAAN PERENCANAAN LAUT
 AN. KEMALA SEROMA PERENCANAAN BAKAM


4. Lampiran dokumen kapal lokal MT. BINTULU unberthing (berangkat)

Nabati Asahan, Kuala Tanjung
 Berth (s) Harbour tug Division

Nomor : TS II / MNA /
 Date : _____
 Jetty : A / B / C
 Inalum

TUG BOAT USAGE
Berthing/Unberthing

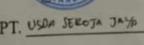
Name of Vessel : MT BINTULU Flag : INDONESIA
 Call Sign : 1Z11 Loa : 117,02 Meter
 Owners / Operator : PT. USDA SEROMA JAYA Dwt : _____
 Agent : PT. USDA SEROMA JAYA Grt : 5979 MT
 Last port of Call : _____ Nrt : 3254 MT
 Next port of Call : _____ Activity : _____

This is to certify that the above mentioned vessel has employed the harbour tug Tb. "TIRTA SAMUDERA II" during berthing / unberthing at PT. Multi Nabati Asahan (MNA) / PT. Indonesia Asahan Aluminium (Inalum) Private Berth (s).

On Date : _____, At : _____
 From : _____, To : _____

T/b "Tirta Samudera II" Mt/ ~~MT~~ BINTULU

Master Master


 PT. USDA SEROMA JAYA

Lampiran 6 Ship's Particular untuk membuat dokumen manifest

SHIP'S PARTICULARS			
Name of Vessel	M.T. "DOLPHIN 03"		
Type of Vessel (as described in Form A or Form B.Q1.11 of the IOPPC)	Product Carrier	Type of hull	Double Hull
Hull No.	CSN - 232	Date of Keel Laid	29-06-07
Official Number	JJR-181001	Date of Launched	15-10-07
IMO Number	9381316	Date of Delivery	14-12-07
Call Sign	3E4024	P&I Club	THE WEST OF ENGLAND
INMARSAT ID Number	MMSI: 352001280 / Fax: +84 2862911285 / INM- MMSI: 352001280		
Nationality / Port Registry	M.P: +84 784841972		
Classification	Republic Of PANAMA		
Registered owner	KR/ KRS-1 OIL/CHEMICAL TANKER(DOUBLE HULL) 'ESP' (FBC) PRODUCT/II&III 2G 1.45 S.G(IBC) CLEAN 1 ERS ENV(IAFS,IOPP,IAPP,ISPP,VEC-1) CHA LI // UMA ITC International Add: No 209 Lot N12, New Urban Area, Le Hong Phong Street, Dang Hai Ward, Hai An District, Hai Phong City, Vietnam Tel: +84-2253262432 / Fax: +84-2253262432- / E-mail: info@itctransport.com/ Web: www.itctransport.com		
Technical Operator	DOLPHIN MARINE Co.LTD Add: No 2A, 34 Street, Tan Quy Ward, District 7, Ho Chi Minh City, Vietnam Tel:+84-784841972 / Fax:+84-2862911285 / E-mail:dmarine@dmarine.vn		
Disponent owner	ITC International Add: No 209 Lot N12, New Urban Area, Le Hong Phong Street, Dang Hai Ward, Hai An District, Hai Phong City, Vietnam Tel: +84-2253262432 / Fax: +84-2253262432- / E-mail: info@itctransport.com/ Web: www.itctransport.com		
Date delivered/Builder	2007-12-14 / 21st century shipbuilding, South Korea		
Main Engine	STX MAN B&W 6S35MC-MK7 / 6060HP(4,440kW) x 173RPM/5454HP(3996kW) x 167RPM		
Generator Engine	YANMAR 600KVA 3EA		
Cargo Pump	1-6P/S :300M3X 12SET SLOP P/S: 100M3 X 2 SET TOTAL 14 SETS		
Ballast Pump	350M3X 2SET		
Bow Thruster	SCHOTTTEL-GmbH & Co., KG / Type: STT 330 T-LK / Max Power 400kW (546HP)		
Speed	Service Speed (90 MCR with 15% SM) Laden Speed 13.98 Kts Length Over All (L.O.A) 13.40 Kts		
Principal Dimensions	Length Between P.P (L.B.P) 128.60 M		
	Mould Breadth 120.40 M		
	Mould Depth 20.40 M		
	Height 11.50 M		
	Bridge to End of Forecastle / Stern 40.83 M		
Cargo Tanks Coating / DSG	Marine Line 784 / DSG : 1.45		
Cargo Tanks Capacity	Wing Tanks (1PS ~ 6PS) 13,683.895 Cbm		
	Slop Tanks (SL-PS) 702.689 Cbm		
	Grand Total 14,386.584 Cbm		
General Capacity	Fuel Oil Tanks (No.1PS / 2PS F.O.T) 639.865 Cbm		
	Diesel Oil Tanks (D.O.T-PS) 45.360 Cbm		
	Fresh Water Tanks (FWT-PS) 167.372 Cbm		
	Cleaning Water Tanks (CWT-PS) 206.970 Cbm		
	Ballast Water Tanks (1~6PS / FPT / APT-PS) 5,277.189 Cbm		
Gross Tonnage	International 8,539,000		
Net Tonnage	International 4,117,000		
Summer	Draft / Free Board		Dead-Weight
	8.714 / 2.812 M		13,062.648 Tons
	Tropical		17,472.384 Tons
	8.895 / 2.631 M		13,523.130 Tons
	Winter / WNA		17,893.410 Tons
	8.533 / 2.993 M		12,682.130 Tons
Fresh Water	8.902 / 2.660 M		13,080.110 Tons
Tropical Fresh Water	9.083 / 2.443 M		13,504.093 Tons
Light Ship	2.491 / 9.060 M		4,392.880 Tons
Bow to Center Manifold / Stern to Center Manifold - 60.72Mter / 67.88Mter			
Distance Bridge front to center of Manifold - 40.12mter			
Parallel body length	Lightship - 48Mter / Normal ballast - 61Mter / Summer draft - 72Mter		
Fresh Water Allowance	188 mm / TPC: 23.24MT		
Crew Number / Nationality	20 Persons (Including Master - Korean : 3 & Indonesia. 2 & Myanmar: 15)		



Capt. VU VAN TRINH
Master of "DOLPHIN 03"

Lampiran 7 Shipping Instruction untuk membuat dokumen manifest

PT. MULTIMAS NABATI ASAHAN		wilmar	
SHIPPING INSTRUCTION			
Messrs,		Shipping Instruction	
PT USDA SEROJA JAYA		Doc Ref. No	: 28/SIA/MNA-BKT/0722
AT-		Document No	: 1252061568
KUALA TANJUNG		Document Date	: 11 July 2022
Please book the following goods with vessel : MT. DOLPHIN 03 V.0322			
Shipper	:PT.MULTIMAS NABATI ASAHAN GEDUNG B&G TOWER LT.9 JL.PUTRI HIJAU NO.10 KESAWAN, MEDAN BARAT MEDAN - SUMATERA UTARA 20111 INDONESIA		
Description of goods	:CRUDE PALM OIL (EDIBLE GRADE) IN BULK		
Quantity	:1 X 500 BALANCE + 5 X 300 MT + 4 X 250 MT + 2 X 200 MT + 2 X 100 MT		
Loading Port	:KUALA TANJUNG, INDONESIA		
Destination Port	:MANGALORE, INDIA		
Notify	:ADANI WILMAR LIMITED, FORTUNE HOUSE, NEAR NAVRANGPURA RAILWAY CROSSING, AHMEDABAD 380009, GUJARAT, INDIA		
Consignee	:TO ORDER		
Marking	:CLEAN SHIPPED ON BOARD		
Freight	:FREIGHT PREPAID		
Bill of Lading	:3 ORIGINALS + 10 COPIES BL NUMBERING : SP/KTJ/NML-01 (100 MT) SP/KTJ/NML-02 (100 MT) SP/KTJ/NML-03 (200 MT) SP/KTJ/NML-04 (200 MT) SP/KTJ/NML-05 (250 MT) SP/KTJ/NML-06 (250 MT) SP/KTJ/NML-07 (250 MT) SP/KTJ/NML-08 (250 MT) SP/KTJ/NML-09 (300 MT) SP/KTJ/NML-10 (300 MT) SP/KTJ/NML-11 (300 MT) SP/KTJ/NML-12 (300 MT) SP/KTJ/NML-13 (300 MT) SP/KTJ/NML-14 (500 MT) BALANCE		
Others	:COPY OF MASTER'S AUTHORIZATION AGENT TO SIGN B/L REQUESTED HS CODE : 1511.10.00		
Address: Gedung B & G Tower Lantai 9			
Jalan Putri Hijau No. 10 Kesawan Medan Barat Medan - Sumatera Utara - 20111			
Phone : (061) 4145777, 41027777 Fax : (061) 4154891, 4143150			

SOF (Statement Of Fact)

Lampiran 8 sistem Inaportnet

Layanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal

Daftar Permintaan Layanan

Menampilkan 1-20 dari 585 item.

#	NOMOR LAYANAN	NOMOR PKK	NAMA KAPAL	TANGGAL REGISTRASI	STATUS PROSES
1	MDN.IDKTJ.2207.000046	(belum diset)	MILLENNIUM MAKMUR	2022-07-18 07:20:07	Buat Warta
2	MDN.IDKTJ.2207.000045	(belum diset)	PRIMA MILLENIUM - I	2022-07-18 07:19:02	Buat Warta
3	MLN.IDKTJ.2207.000044	PKK.LN.IDKTJ.2207.000038	MV YANGTZE DIGNITY	2022-07-18 02:26:09	SPM dan PKK Ditetujui
4	MDN.IDKTJ.2207.000041	PKK.DN.IDKTJ.2207.000037	BINTULU	2022-07-17 00:16:32	SPM dan PKK Ditetujui
5	MDN.IDKTJ.2207.000040	(belum diset)	USJ XIII	2022-07-15 03:44:38	Buat Warta
6	MDN.IDKTJ.2207.000039	(belum diset)	BINTANG MUTIARA XXXIX	2022-07-15 03:44:18	Buat Warta
7	MLN.IDKTJ.2207.000038	PKK.LN.IDKTJ.2207.000033	MT. LONGMORN	2022-07-15 03:36:18	SPM dan PKK Ditetujui
8	MDN.IDKTJ.2207.000032	PKK.DN.IDKTJ.2207.000029	ILIR JAYA	2022-07-12 08:43:30	SPM Terkinir & PKK Ditetujui
9	MDN.IDKTJ.2207.000031	PKK.DN.IDKTJ.2207.000028	ONI V	2022-07-12 08:42:48	SPM Terkinir & PKK Ditetujui
10	MLN.IDKTJ.2207.000030	PKK.LN.IDKTJ.2207.000026	MT. DOLPHIN 03	2022-07-11 10:08:53	SPM dan PKK Ditetujui

Lampiran 9 dokumen surat izin pandu dan tunda

inaPortnet

ADLAN Online

Layanan Kedatangan dan Keberang

Daftar Permintaan Layanan

Menampilkan 1-20 dari 585 item.

#	NOMOR LAYANAN	NOMOR PKK
1	MDN.IDKTJ.2207.000046	(belum diset)
2	MDN.IDKTJ.2207.000045	(belum diset)
3	MLN.IDKTJ.2207.000044	PKK.LN.IDKTJ.2207.000038
4	MDN.IDKTJ.2207.000041	PKK.DN.IDKTJ.2207.000037
5	MDN.IDKTJ.2207.000040	(belum diset)
6	MDN.IDKTJ.2207.000039	(belum diset)
7	MLN.IDKTJ.2207.000038	PKK.LN.IDKTJ.2207.000033
8	MDN.IDKTJ.2207.000032	PKK.DN.IDKTJ.2207.000029
9	MDN.IDKTJ.2207.000031	PKK.DN.IDKTJ.2207.000028
10	MLN.IDKTJ.2207.000030	PKK.LN.IDKTJ.2207.000026



Nomor SPK: 204721331781

SURAT PERINTAH DAN BUKTI PEMAKAIAN PANDU DAN TUNDA
JOB ORDER AND CERTIFICATE OF PILOTAGE/TOWAGE

Berdasarkan PPKB No: 2207360042 PPKB Ke: 22073600420402 Penetapan Pandu: 19-07-2022 00:00:00
 Base on PPKB Number

Diperintahkan Kepada Pandu: GUNAWAN
 Ordered to Pilot

Untuk melaksanakan Pemanduan/Penundaan terhadap kapal tersebut di bawah ini:
 To perform Pilotage / Towage for this ship below

1. **Nama Kapal** MT. DOCOMO
 Vessel
Nama Nahkoda E5U4297
 Master Name Call Sign
Bendera COK Keagenan Kapal USDA SEROJA JAYA, P
 Flag Agency
Datang Dari CHITTAGONG PORT Tujuan Ke SINGAPORE
 Last Port of Call Next Port of Call
Isi Kotor 8242 Panjang 120
 GT LOA
Sarat Muka Sarat Belakang
 Fore Draft Aft Draft

2. **REALISASI KAPAL BERLABUH DI LUAR DAM / AMBANG LUAR TANGGAL:** ____ / ____ / ____ Pukul ____ : ____
 SHIP ANCHORAGE OUTSIDE HARBOUR / OUTER BAR REALISATION ON DATE

3. **BUKTI PELAYANAN PEMANDUAN:**
 SERVICE PILOTAGE REALISATION
Dari DERMAGA MULTI NABATI B **Ke** LAUT
 From To
Pada Tanggal ____ / ____ / ____ **Selesai Di Pandu** Pukul : ____ : ____
 On Date Finished Time
Pandu Naik Kapal Pukul : ____ : ____ **Pandu Turun** Pukul : ____ : ____
 Pilot On Board Time Pilot Off Time
Kapal Bergerak Pukul : ____ : ____ **Tali Pertama** ____ / ____ / ____ : ____
 Ship Start Moving Time First Line
Tali Terakhir ____ / ____ / ____ : ____
 Last Line

Pandu Naik Kapal Pukul : ____ : ____ **Pandu Turun** Pukul : ____ : ____
 Pilot On Board Time Pilot Off Time
Kapal Bergerak Pukul : ____ : ____ **Tali Pertama** ____ / ____ / ____ : ____
 Ship Start Moving Time First Line
Motor Kepil Pukul : ____ : ____ **Tali Terakhir** ____ / ____ / ____ : ____
 Mooring Boat Time Last Line

4. **BUKTI PELAYANAN TUNDA:**
 SERVICE TOWAGE REALISATION

Nama Kapal Tunda Tug's Name	Kode Code	Jam Mulai Start Time	Jam Selesai Finish Time
1.		____ : ____	____ : ____
2.		____ : ____	____ : ____
3.		____ : ____	____ : ____
4.		____ : ____	____ : ____

CATATAN 1. Kapal terlambat / dipercepat / batal, karena : _____
NOTE Ship delay / accelerated / cancelled due to
 2. Jam Kerja Tug Boat dihitung selama pemakaian efektif, ditambah waktu perjalanan dari dan ke pangkalan
 (The work time of Tug Boat, is the effective used plus the time for moving and the base again) : _____ menit (minutes)

ASMEN PEMANDUAN / MANAJER BISNIS
 PILOTAGE ASSISTANT MANAGER / BUSINESS MANAGER

PANDU
 PILOT

PADA TANGGAL ____ / ____ / ____
 ON DATE

 NAHKODA / MASTER / AGEN

Before Discharge Figure	:	9707.226
Shore Quantity Received	:	
Figure Difference	:	
% Difference	:	
Bill of loading Figure	:	9692.260
Shore Quantity Received	:	
B/L Figure Difference	:	
% Difference	:	

The return of discharge which we have signed on the behalf of the Master are being released to you only upon your understanding and arrangement that no liability can attached to the vessel for any apparent shortage resulting from the aforementioned discrepancy in the discharge figures.

Acknowledge of the receipt by you of this letter indicates your agreement and understanding that the vessel, her owners, operators, and agents are released from any liability to you or to anyone may acquire any rights through you for shortage of the cargo in the amount indicated by the afore mentioned discrepancy in the loading figures.

Print name, sign and stamp

Acknowledge by



Loading Master



CAPT. ASKAR AMRAL
Master

Lampiran 11 stamp dokumen B/L MT. VELA 03

TANKER BILL OF LADING BL NO. VEL032205

Shipped on board in apparent good order and condition by (shipper)

On board the tanker MT VELA V03/22 At the port of KUALA TANJUNG, INDONESIA

whereof CAPT. MOHAMMAD SIRAJ US SALEKIN is the Master, to be delivered to the port of NEW ORLEANS, USA

Consignee / Order of TO ORDER

Notify: ARCHER DANIELS MIDLAND CO. 4666 FARIES PARKWAY DECATUR, IL. 62526

NOT NEGOTIABLE

A quantity in bulk said by the Shipper to be:

REFINED BLEACHED DEODORIZED PALM STEARIN IN BULK - HTS 1511.90.0000	3829.709 MT
CLEAN SHIPPED ON BOARD : JULY 16TH, 2022	SHIPPER FDA NUMBER: 1502633998 SCAC CODE :RSUYVEL032205
STOWAGE : 5S, 6P, 6S	FREIGHT PREPAID

THIS SHIPMENT OF 3,829.709 METRIC TONS WAS LOADED ON BOARD THE VESSEL AS PART OF ONE ORIGINAL LOT OF 7,329.709 METRIC TONS STOWED IN 5S, 6P, 6S SETS OF BILL(S) 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 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.

This shipment is carried under and pursuant to the terms of the Charter dated 29TH JUNE 2022 at SINGAPORE between RAFFLES SHIPPING INTERNATIONAL PTE LTD (AS DISPONENT OWNER) and WILMAR TRADING PTE LTD as Charterer, and all the terms whatsoever of the said Charter except the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment. Copy of the Charter may be obtained from the Shipper or Charterer. The freight is earned concurrent with loading, ship and/or cargo lost, or not lost or abandoned.

The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage/detention and costs/expenses including attorney's fees, of recovering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any bills of lading covering the same, or of any storageman. In the event the charter party is not sufficiently incorporated above, any and all disputes arising out of this bill are to be arbitrated in London or New York, at Owner's/Carrier's option.

If this Bill of Lading is a document of title to which the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936 or similar legislation giving statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels of August 25, 1924, applies by reason of the port of loading or discharge being in territory in which the said Act or other similar legislation is in force, this Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the said Act or other similar legislation, as the case may be, which shall be deemed incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act or other similar legislation. If any term of this Bill of Lading is repugnant to the said Act or other similar legislation as so incorporated, such terms shall be void to that extent but no further.

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 charterer 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 defenses provided by law or by the terms of the contract of carriage shall be available to such other.

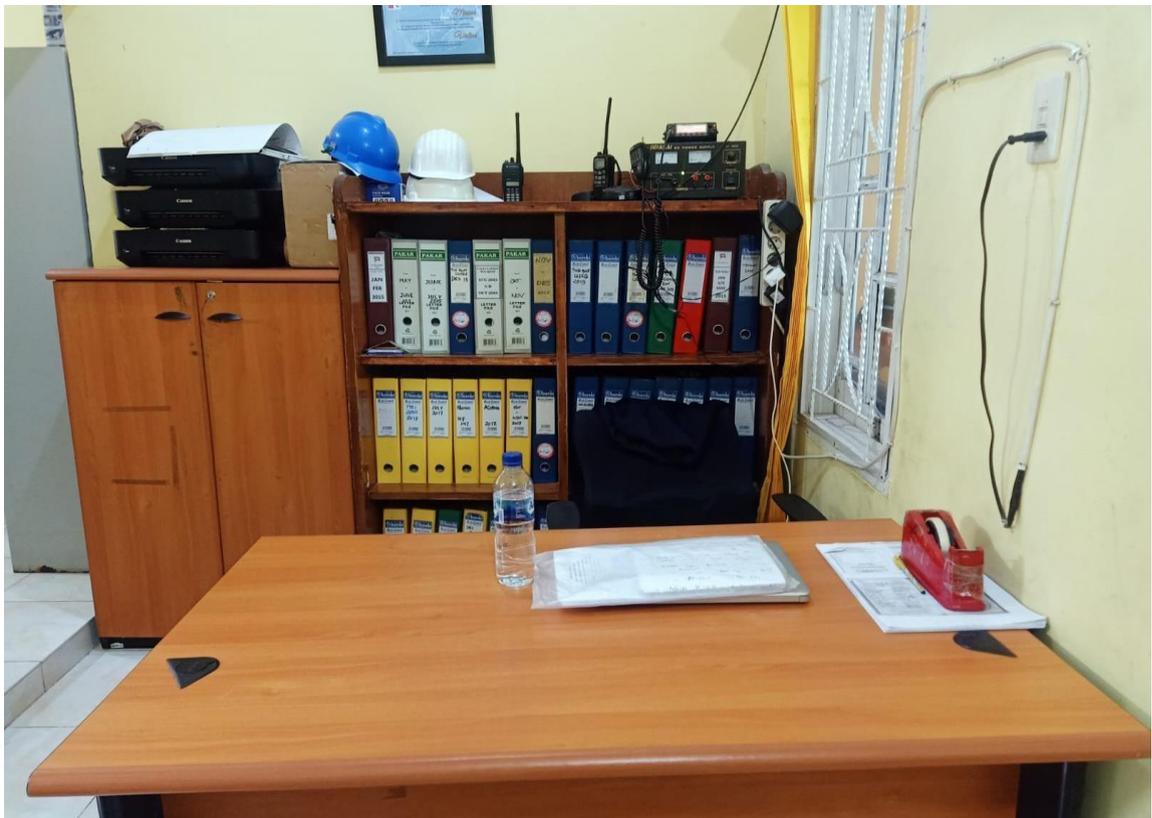
In Witness whereof, the Master has signed THREE (03) ORIGINAL Bills of Lading of this tenor and date, one of which being accomplished, the others will be void.

Dated at KUALA TANJUNG, INDONESIA this 16TH JULY 2022



AS AGENT SIGNED FOR AND ON BEHALF OF MASTER
CAPT. MOHAMMAD SIRAJ US SALEKIN

Lampiran 12 ruang kerja kantor





Lampiran 13 foto bersama dengan Bapak Kepala Cabang dan staff



Lampiran 14 foto bersama dengan mahasiswa magang



Lampiran 15 Transkrip Wawancara

No	Deskripsi Pertanyaan
1	Kecelakaan kerja terjadi pada kapal apa?
2	Berapa banyak jumlah korban yang mengalami kecelakaan kerja pada kapal?
3	<p>Siapa saja korban yang mengalami kecelakaan kerja?</p> <p>Nama:</p> <p>Tempat Tinggal:</p> <p>Jenis Kelamin:</p> <p>Umur:</p> <p>Bagian/departemen:</p> <p>Jabatan:</p>
4	<p>Kapan terjadinya kecelakaan kerja di kapal?</p> <p>Hari/tanggal/bulan/tahun:</p> <p>Waktu:</p> <p>Nama pelapor:</p> <p>Saksi:</p> <p>Jabatan:</p>
5	Adakah saksi pada saat terjadinya kecelakaan kerja, sebutkan nama saksi?
6	Apa penyebab dasar terjadi kecelakaan kerja di kapal tersebut?
7	Bagaimana kronologi terjadinya kecelakaan kerja di kapal tersebut?
8	Akibat apa yang ditimbulkan dari kecelakaan kerja di kapal tersebut?
9	Adakah tindakan pertolongan pertama untuk korban pada saat terjadinya kecelakaan kerja?

DAFTAR PUSTAKA

Usda Seroja : 2015 “Shipyards & Shipping” diakses pada website :<https://www.usdaseroja.com/> pada tanggal 18 Juli 2022 pada pukul 15.00 WIB. Alijoyo, Antinious. (2018). Bow Tie Analysis. Bandung: LSP MKS