

PERANAN PT ADHI GUNA PUTERA MEULABOH DALAM MENANGANI PEMBONGKARAN BATU BARA DI DERMAGA JETTY PLTU NAGAN RAYA

¹Syarifur Ridho , ²Lilis, ³Ahmad Fauzan Aminullah

^{1,2,3}KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan
email: syarifur955ridho@gmail.com lilismpd1976@gmail.com

Abstrak. PT Adhi Guna Putera Meulaboh adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang pelayanan Bongkar Muat. Dalam arti perusahaan pelayanan bongkar muat – dokumen kapal dan pengurusan bongkar muat salah satunya yaitu bongkar muat curah padat. Makalah ini bertujuan untuk mengetahui Peranan PT Adhi Guna Putera Meulaboh dalam menangani pembongkaran Batu Bara di Dermaga Jetty PLTU Nagan Raya. peranannya dimulai dari persediaan alat alat bongkar muat hingga tenaga kerja bongkar muat. Dalam penulisan penelitian ini penulis menggunakan metodologi, selama menjalankan Praktek Darat penulis mengumpulkan bahan – bahan dari metode pengamatan lapangan (Field Study) dan metode pustaka (Library Study) untuk mengetahui lebih dekat bagaimana perusahaan PT Adhi Guna Putera Meulaboh dalam melaksanakan kegiatan pelayanan bongkar muat curah padat seperti Batu Bara. Adapun masalah – masalah yang dihadapi dalam peranan bongkar muat itu biasanya adanya miscommunication antara perusahaan agency kapal dengan pihak perusahaan bongkar muat itu sendiri. Kerjasama serta koordinasi yang baik antara perusahaan pelayaran agency dengan PBM dengan kegiatan bongkar muat sangat dibutuhkan demi kelancaran pelayanan kegiatan bongkar muat. Perlu diingat maksud dari koordinasi yang dimaksud adalah bahwa masing – masing perusahaan dapat melakukan tugas dan fungsinya sehingga pelayanan terhadap kapal dapat berjalan dengan lancar, aman, dan efisien.

Kata Kunci: Peranan, Bongkar Muat, Dermaga Jetty, Kapal

Abstract, PT Adhi Guna Putera Meulaboh is a company engaged in loading and unloading services. In the sense of loading and unloading service companies - ship documents and loading and unloading management, one of which is solid bulk loading and unloading. This paper aims to determine the role of PT Adhi Guna Putera Meulaboh in handling the unloading of coal at the Jetty of PLTU Nagan Raya. its role starts from the inventory of loading and unloading equipment to the loading and unloading workforce. In writing this research the writer used a methodology, while carrying out the Ground Practice the writer collected materials from field observation methods (Field Study) and library methods (Library Study) to find out more closely how the company PT Adhi Guna Putera Meulaboh carried out bulk loading and unloading service activities solid as Coal. As for the problems encountered in the role of loading and unloading, there is usually miscommunication between the ship agency company and the loading and unloading company itself. Good cooperation and coordination between shipping agency companies and PBM with loading and unloading activities is needed for the smooth running of loading and unloading activities. Keep in mind the purpose of the intended

coordination is that each company can carry out its duties and functions so that services for ships can run smoothly, safely and efficiently.

Keywords: Role, Loading and Unloading, Jetty Pier, Ships

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara dengan kekayaan sumber daya alam yang melimpah salah satunya sumber daya alam Batu Bara. Indonesia juga merupakan negara yang banyak melakukan ekspor Batu Bara ke berbagai negara guna memenuhi kebutuhan penduduk bumi yang dimana negaranya tidak memiliki sumber daya alam Batu Bara. Selain melakukan kegiatan ekspor Indonesia juga melakukan pengiriman batu bara antar pulau (dalam negeri) guna memenuhi kebutuhan industri yang ada di berbagai daerah di Indonesia.

Indonesia sendiri merupakan negara maritim yang memiliki luas perairan sekitar 5,8 juta km² atau dengan kata lain memuat 1,3 % dari luas perairan dunia. Begitu luas perairan yang dimiliki membuat Indonesia menjadi salah satu negara yang menjadi alur pelayaran internasional. Dengan demikian kegiatan yang berhubungan dengan pengiriman ke luar negeri maupun dalam negeri dalam kuantitas yang besar harus menggunkan jalur transportasi laut agar dapat menghemat biaya pengiriman dalam jumlah yang besar, tentu hal ini memerlukan berbagai faktor pendukung dalam kegiatan transportasi laut seperti pelabuhan, perusahaan pelayaran.

Oleh karena itu, transportasi laut atau kapal merupakan tulang punggung sistem transportasi pelabuhan memegang peranan strategis. Salah satu fungsi pelabuhan yaitu sebagai mata rantai transportasi atau titik temu moda transportasi sebenarnya diperankan oleh terminal. Terminal adalah unsur utama untuk merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kapal dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat barang atau penumpang. Sebagai perusahaan bongkar muat (PBM) atau dapat disebut juga *stevedoring company*.

Maka untuk itu PT Adhi Guna Putera untuk dapat melakukan usaha dan upaya dalam menangani pembongkaran dengan peran penuh dan tanggung jawab agar untuk mencapai usaha dan tujuan yang diinginkan agar lebih konsisten dan lebih baik lagi, karena saat ini perusahaan-perusahaan tidak dapat berdiri dengan baik apabila tidak adanya manajemen yang mengatur semua kegiatan-kegiatan di perusahaan tersebut. Manajemen yang baik juga terlaksana apabila ada pengawasan secara langsung. Apabila manajemen perusahaan pelayaran itu sudah baik tentu pengoperasian kapal akan berjalan lancar sesuai rencana.

Ada beberapa faktor yang menyebabkan produktifitas bongkar batu bara mengalami peningkatan atau bahkan penurunan yaitu antara lain, kinerja dari sumber daya manusia dan peralatan-peralatan bongkar yang mendukung kegiatan bongkar batu bara tersebut dalam meningkatkan pelayanan yang lebih baik.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara di PT Adhi Guna Putera sistem operasi perusahaan tersebut sangat strategis dalam menangani bongkaran Batu Bara dengan sistem Ship To Ship (STS) dan memiliki komunikasi yang baik terhadap pihak lainnya yang bersangkutan, untuk kelancaran kegiatan bongkaran tersebut PT Adhi Guna Putera berperan penting baik dalam penyediaan alat-alat untuk kegiatan bongkar, menyiapkan dokumen ketika selesai pembongkaran, penyediaan jasa manajemen jetty atau cleaning jetty dan begitu pula para staff operasional lapangan yang selalu aktif memantau ketika kegiatan bongkaran berlangsung.

Suatu perusahaan harus memiliki target, yakni target apa yang hendak dicapai serta waktu yang di perlukan untuk meraih target tersebut. Maka dari itu sistem operasi perusahaan harus memiliki peranan penting bagi sebuah pelabuhan untuk mempermudah pekerjaan dalam melaksanakan bongkaran.

Mengingat sangat pentingnya peranan Perusahaan Bongkar Muat dalam kegiatan bongkar Batu Bara di dermaga jetty maka penulis membuat makalah dengan judul "Peranan PT Adhi Guna Putera Meulaboh dalam menangani pembongkaran Batu Bara di Dermaga Jetty PLTU Nagan Raya".

METODE PENELITIAN

Untuk memperoleh hasil dari suatu masalah dan kesimpulan diperlukan data informasi yang objektif. Adapun metode-metode pengamatan yang digunakan dalam memperoleh data dan informasi dalam penulisan penelitian ini sebagai berikut:

1. Penelitian Pustaka (Library Research)

Melalui metode ini penulis mendapatkan data dengan membaca buku – buku di perpustakaan dan melalui buku panduan Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan yang berkaitan dengan pembahasan makalah penulis. Metode pustaka membantu penulis di dalam memahami istilah – istilah serta pengertian yang tidak dapat dijelaskan pada pengamatan lapangan saat menjalankan masa praktek darat di PT Adhi Guna Putera Meulaboh.

2. Penelitian Lapangan (Field Research)

a. Wawancara (Interview)

Wawancara adalah percakapan dan tanya jawab yang diarahkan untuk mencapai tujuan tertentu, wawancara ini bertujuan untuk memperoleh pengetahuan tentang makna-makna subjektif yang dipahami individu berkenaan dengan topik yang diteliti, dalam hal ini peneliti melakukan wawancara kepada staff PT Adhi Guna Putera Meulaboh.

b. Observasi (Observation)

Yaitu pengamatan secara langsung terutama pengamatan tentang Peranan PT Adhi Guna Putera Meulaboh dalam menangani pembongkaran Batu Bara di dermaga jetty PLTU Nagan Raya.

- 1) Menentukan arah observasi yang tepat misalnya kegiatan diarahkan pada kegiatan langsung dilapangan.
- 2) Menuangkan hasil observasi kedalam catatan kecil.
- 3) Merumuskan bersamaan dengan data hasil wawancara.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Singkat Perusahaan

PT. Adhi Guna Putera merupakan anak perusahaan Dana Pensiun PT PLN (Persero) dengan PT Pelayaran Bahtera Adhiguna yang bergerak di bidang layanan pendukung angkutan laut terutama untuk barang tambang, industri dan muatan/cargo umum. Perusahaan memiliki kantor pusat di Jl. Kartini VII No. 2 dan memiliki kantor cabang tersebar di berbagai lokasi di Indonesia antara lain di Jawa Barat, Jawa Timur, Nangroe Aceh Darussalam, Sumatera Barat, Kepulauan Riau, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Timur. Komposisi kepemilikan saham PT Adhi Guna Putera per tahun 2020 adalah Dana Pensiun PLN sebesar 75%, PT Pelayaran Bahtera Adhiguna sebesar 24,98% dan Koperasi Karyawan PT Pelayaran Bahtera Adhiguna sebesar 0.02%.

Sejarah perkembangan PT Adhi Guna Putera sebagai berikut :

- a. Tahun 1986, PT PBM Adhiguna Putera dibentuk pada tanggal 31 Maret 1986. Merupakan anak perusahaan PT BAG. Dan bergerak di kegiatan bongkar muat.
- b. Tahun 2009, PT BAG diambil alih oleh PLN dan berfokus ke Pengangkutan Batu Bara ke PLTU PLN. Kegiatan usaha PT PBM Adhiguna Putera : Bongkar Muat, Keagenan dan EMKL.
- c. Tahun 2012, PT PBM Adhiguna Putera mendapatkan izin BUP. Kegiatan Usaha PT PBM Adhiguna Putera: Bongkar Muat, Keagenan, EMKL, Tug Assist, Jetty Management.
- d. Tahun 2017, PT PBM Adhiguna Putera diambil alih oleh DP-PLN dengan Kepemilikan Saham : DP-PLN 75%; PT BAG 24,98% dan KOPKAR PT BAG 0,02%.
- e. Tahun 2019, Kegiatan : Bongkar Muat, Keagenan, EMKL, Tug Assist, Jetty Management, STS (Ship To Ship), Logistic, Dredging, Pembangunan Temporary Jetty. PT PBM Adhiguna Putera diganti nama menjadi PT Adhi Guna Putera (AGP)

Perusahaan didirikan dengan nama PT PBM Adhiguna Putera oleh PT Pelayaran Bahtera Adhiguna, sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di bidang pelayaran, melalui Akte Notaris Soeleman Ardjasmita

S.H., pada tanggal 31 Maret 1986 dengan dasar Instruksi Presiden (Inpres) nomor 4 tahun 1985. Pada Tahun 2009 PT Pelayaran Bahtera Adhiguna diambil alih oleh PT PLN (Persero). Sesuai dengan lingkup bidang yang dikelola PT PLN (Persero), maka PT Pelayaran Bahtera Adhiguna diarahkan untuk berfokus kepada pengangkutan Batu Bara ke PLTU-PLTU PLN. PT PBM Adhiguna Putera sebagai anak perusahaan PT Pelayaran Bahtera Adhiguna mendukung kegiatan induknya dan bergeser ke kegiatan bongkar muat kapal pengangkut Batu Bara. Disamping itu, Perusahaan juga menjalankan kegiatan Keagenan, EMKL, dan Tug Assist (mulai tahun 2011).

Sejalan dengan UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 dimana pengelolaan pelabuhan harus memiliki izin Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT PBM Adhiguna Putera telah mengajukan dan memperoleh izin sebagai Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 762 Tahun 2012 Tgl 30 Juli 2012 sehingga secara legal PT PBM Adhiguna Putera selaku Badan Usaha Pelabuhan telah memenuhi syarat untuk mendukung pelayanan pelabuhan/terminal khususnya bagi PLTU yang dimiliki oleh PLN. Tahun 2012 PT PBM Adhiguna Putera mulai menjalankan kegiatan Jetty Management.

Pada tahun 2017 PT PBM Adhiguna Putera diambil alih oleh Dana Pensiun PT PLN (Persero), dengan komposisi kepemilikan saham Dana Pensiun PT PLN (Persero) 75%, PT BAG 24,95% dan Kopkar PT BAG 0.05%. Berdasarkan komposisi saham tersebut maka Dana Pensiun PT PLN (Persero) menjadi pemegang saham mayoritas.

Pada tahun 2018 PT PBM Adhi Guna Putera menambah kegiatan usaha di luar bidang Kepelabuhanan, yaitu Logistic, Dredging, dan pembangunan Temporary Jetty. Tahun 2019 kegiatan usaha PT PBM Adhi Guna Putera meliputi Jetty Management, Bongkar Muat, Tug Assist, STS/Transshipment, Keagenan, EMKL, Logistic, Dredging, dan Pembangunan Temporary Jetty. Dan Pada Tahun 2019 berganti nama resmi menjadi PT Adhi Guna Putera.

B. Peran dan Aktivitas PT Adhi Guna Putera Meulaboh.

Peranan PT Adhi Guna Putera Meulaboh Dalam Menangani Pembongkaran Batu Bara di Dermaga Jetty PLTU Nagan Raya

Batu Bara adalah salah satu bahan bakar fosil. Pengertian umumnya adalah batuan sedimen yang dapat terbakar, terbentuk dari endapan organik, utamanya adalah sisa - sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses pembatubaraan. Unsur-unsur utamanya terdiri dari karbon, hydrogen, nitrogen dan oksigen. Batu Bara juga adalah batuan organik yang memiliki sifat-sifat fisika dan kimia yang kompleks yang dapat ditemui dalam berbagai bentuk, bisa berbentuk kubus, balok, bulat, atau segitiga.

Peran PT Adhi Guna Putera Meulaboh dalam menangani pembongkaran Batu Bara sangat strategis dalam kelancaran kegiatan bongkaran untuk memenuhi kebutuhan bahan bakar industri PLTU Nagan raya dan dari segi waktu dalam penanganan dokumen seperti Bill Of

Lading, Stowage Plan, Packing List, Manifest, Notice Of Readiness (NOR), Statement Of Facts (SOF), Berita Acara Pembongkaran (BAP), dan Surat penunjukan kerja (SPK) dan mempersiapkan alat-alat ketika melakukan kegiatan bongkar. Dalam kegiatan bongkaran Batu Bara perusahaan ini juga berkaitan dengan tenaga kerja bongkar muat (TKBM), Surveyor, Cleaning Jetty, Freight Forwarder. Ada beberapa aspek yang mendasari dalam perusahaan PBM antara lain yaitu:

a. Aspek tanggung jawab, resiko biaya, dan keselamatan barang

Berdasarkan hubungan hukum antara operator kapal (pelayaran) dan perusahaan bongkar muat kapal, maka aktivitasnya adalah Stevedoring, Cargodoring, Receiving dan Delivery. Kegiatan stevedoring dalam liner service adalah perpanjangan tanggung jawab perusahaan pelayaran, artinya bongkar muat barang dari/ atau ke atas kapal dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran. Sedangkan diluar sistem liner bongkar muat dilaksanakan badan usaha khusus yang dinamakan perusahaan bongkar muat (PBM). Antara perusahaan pelayaran dan PBM berlaku prinsip separation of responsibility.

1. Stevedoring adalah menurunkan dan/ atau menaikkan barang dari atau ke atas kapal. Untuk muatan bongkar, barang dipindahkan dari tongkang menuju hopper.
2. Gudang atau lapangan yakni kegiatan yang dinamakan Cargodoring. Cargodoring adalah kegiatan yang memindahkan muatan barang dari lapangan penumpukan menuju gudang penumpukan.
3. Receiving adalah kegiatan menerima barang yang dibongkar dari tongkang. Receiving dapat berlangsung disisi tongkang langsung ke hooper atau hopper ke tongkang, dan disisi darat gudang atau lapangan bagi barang melalui gudang atau lapangan diterimakan kepada consignee atau perwakilan.
4. Delivery adalah kegiatan penyerahan barang muatan oleh kapal atau pengangkut kepada penerima barang (consignee). Seperti receiving, delivery pun dapat berlangsung disisi kapal langsung ke truck atau ke tongkang, dan disisi darat gudang/ lapangan bagi barang melalui gudang/lapangan diserahkan ke carrier kepada consignee atau perwakilan.

b. Aspek manajemen operasional (Operative management)

Berdasarkan tahapan operasi (operative management), maka kegiatan bongkar muatan berlangsung sesuai dengan urutan.

1. Ship Operation adalah operasi menurunkan muatan langsung ke tongkang atau hooper, dan melalui gudang atau lapangan penumpukan.

2. Quay transfer operation adalah operasi perpindahan barang dari dermaga khusus ke gudang atau lapangan.
3. Storage atau shed yard operation adalah operasi penyusunan barang secara teratur di gudang atau lapangan.
4. Receiving delivery operation adalah operasi serah terima barang yang dapat berlangsung dilokasi dermaga (ke Tongkang atau kapal), dan disisi darat gudang atau lapangan penumpukan.

Bagian-bagian dari B/L (Bill of Lading) adalah sebagai berikut:

a) Shipper (pengirim barang)

Pengirim biasanya adalah pihak yang mula-mula menyiapkan B/L (Bill Of Lading) dan memberikan perincian dan barangnya yang diperlukan.

Sebaliknya pengirim berkewajiban memberi keterangan yang jelas mengenai barangnya, dan bila keterangannya tidak benar dapat mendapat tuntutan dari kapal sebagai carrier (pengangkut).

b) Consignee (Penerima)

Keterangan mengenai pihak penerima bukan urusan kapal, namun persoalan antara penjual dari barang (biasanya shipper) dan calon pembeli barang. Tergantung dari transaksi perdagangan dari barang tersebut.

c) Carrier (Pengangkut)

Perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan barang dari pelabuhan muat untuk di angkut atau disampaikan ke pelabuhan tujuan dengan kapal. Dimana carrier (pengangkut) mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutannya ke tempat tujuan tertentu dan pihak pengirim mengikatkan dirinya untuk membayar ongkosnya. Dan sebagai tanda terimanya carrier akan menerbitkan B/L (Bill Of Lading) yang merupakan dokumen pengangkutan itu sendiri.

C. Alat Alat Yang Digunakan Untuk Pembongkaran Batu Bara

Pada suatu powerplant khusus nya PLTU berbahan bakar Batu Bara, dibutuhkan fasilitas unloading atau pembongkaran Batu Bara yang dikirim dari kapal atau tongkang, artinya dibutuhkan pelabuhan dan peralatan, adapun peralatan yang dibutuhkan ialah:

a. Grab Ship Unloader (GSU)

Grab ship unloader merupakan alat yang digunakan dalam kegiatan pembongkaran dan pemuatan barang yang di angkut oleh kapal ke dermaga biasanya alat ini digunakan untuk barang-barang seperti batu bara, batu kapur, semen curah, biji-bijian, pasir, pupuk atau ampas, gandum dan sebagainya.

Grab ship unloader sendiri terdiri dari berbagai macam jenis dan ukuran, tergantung berbagai kondisi yang menjadi akibat perbedaan pasang surut, pengambilan muatan di sisi kapal, skill dari operator GSU serta kondisi muatan. Pada grab ship unloader ada istilah cycle time atau

waktu yang dibutuhkan GSU mengambil material membawa menuju hooper hingga kembali mengambil material lagi.

b. Hopper

Hopper adalah bejana atau wadah yang saluran masuknya berada di atas dan mempunyai lubang dibagian bawah untuk saluran keluar. Alat ini dapat dijumpai di tempat-tempat konstruksi seperti pelabuhan, industri hingga pertambangan untuk memudahkan transportasi bahan baku. Adapun jenis jenis pada hopper adalah:

- 1) Hopper arus besar (mass flow)
- 2) Hopper corong (funnel flow)
- 3) Hopper self dumping

Yang biasa digunakan pada kegiatan pembongkaran di pelabuhan adalah hopper self dumping. hopper ini sengaja dirancang agar mudah dipindahkan secara manual maupun dengan bantuan GSU atau forklift dikarenakan hopper ini dapat digunakan diruangan terbatas dan dapat ditumpuk biasanya material yang akan disimpan kedalam hopper self dumping dialirkan melalui belt conveyor.

c. Belt Conveyor

Alat ini yang digunakan untuk memindahkan barang atau muatan curah kering atau barang dengan satuan unit. Belt conveyor digunakan untuk memudahkan dan mempercepat proses pemindahan barang atau muatan.

Penggunaan belt conveyor pada umumnya di stockpile batu bara atau batu split, didermaga untuk memuat barang atau muatan ke atas kapal atau dari tambang batu bara ke stockpile. Conveyor memiliki belt sebagai tumpuan dari barang atau muatan yang dipindahkan. Belt akan terus berputar untuk memindahkan barang atau muatan diatasnya ketempat tujuan dimana barang atau muatan tersebut akan ditumpuk atau dimuat.

d. Excavator

Digunakan dalam beragam industri karna memiliki fungsi yang beragam. Alat berat yang satu ini digunakan untuk menggali tanah, meratakan tanah atau jalan, dan memindahkan material.

Pada kegiatan pembongkaran batu bara excavator berfungsi sebagai alat yang ditempatkan di atas tongkang guna untuk melakukan penumpukan batu bara hingga berbentuk seperti gundukan atau gunung yang akan mempermudah Grab Ship Unloader dalam melakukan pengambilan Batu Bara yang berada di atas tongkang. Serta melakukan cleaning atau pembersihan muatan di atas tongkang.

3. Instansi – Instansi yang terkait dalam kegiatan pembongkaran batu bara.

- a. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas IV Meulaboh.

Setiap aktivitas kapal di pelabuhan semua pasti akan berhubungan dengan KSOP, KSOP merupakan tempat pengurusan dokumen mulai dari kedatangan dan keberangkatan kapal.

Adapun kaitan dengan kegiatan pembongkaran batu bara yakni melaporkan kegiatan pembongkaran kepada KSOP serta Pengurusan dokumen bongkar muat barang berbahaya (BMBB) yang diterbitkan oleh KSOP.

b. Kantor Succofindo dan Surveyor Indonesia

Dua instansi ini merupakan instansi yang memiliki kontrak dengan PLTU Nagan Raya dalam penanganan muatan pada saat kapal melakukan aktivitas bongkar di pelabuhan, succofindo sebagai pengambil draft survey sedangkan surveyor Indonesia sebagai penerbit dokumen Laporan Hasil Verifikasi (LHV) untuk pengangkutan dan penjualan Batu Bara.

4. Pihak – Pihak yang Terkait pada PT Adhi Guna Putera Meulaboh dalam menangani pembongkaran Batu Bara.

a. Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)

Tenaga kerja bongkar muat semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan bongkar muat. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (stevedoring, cargodoring dan receiving/ delivery) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat.

b. PT. Tanduk Perkasa

Perusahaan tanduk perkasa berperan dalam penyediaan operator crane (GSU), operator Belt Conveyor dan operator operator lainnya serta melakukan penilitan kadar batu bara di laboratorium dengan cara pengambilan sample Batu Bara.

c. PLTU Nagan Raya

PLTU Nagan Raya merupakan perusahaan dibawah Kementerian BUMN yang bergerak di bidang pembangkit listrik tenaga uap milik PLN Persero, PLTU Nagan Raya juga sebagai pemilik dermaga jetty dan pemilik barang (Consignee).

5. Dokumen – Dokumen Hasil Bongkaran Batu Bara Dokumen hasil bongkaran antara lain yaitu:

a. Statement Of Facts (SOF)

Statement Of Facts adalah suatu dokumen yang dibuat oleh perusahaan bongkar muat mengenai semua data data, kegiatan serta waktu kegiatan yang dilakukan mulai dari kapal tiba hingga kapal berangkat. Dalam dokumen tersebut disebutkan nama kapal, pelabuhan sandar, jenis muatan serta jumlahnya. Statement Of Facts ditanda tangani oleh Chief Officer.

b. Berita Acara Pembongkaran (BAP)

BAP merupakan dokumen yang di buat PBM guna untuk laporan kegiatan pembongkaran kepada PLTU Nagan Raya, BAP ini biasanya berisi berupa waktu kegiatan, nama kapal, jumlah muatan berdasarkan draft survey yang telah diketahui oleh Chief Officer atau Nahkoda Kapal.

c. Dokumen draft survey

Dokumen draft survey adalah dokumen yang diterbitkan oleh Surveyor Indonesia, dokumen ini berisikan tentang draft kapal sebelum dan sesudah pemuatan. Berdasarkan selisih draft kapal antara sebelum dan sesudah pemuatan maka dapat dikalkulasikan muatan yang termuat diatas kapal.

d. Daily Working Report (DWR)

DWR yaitu dokumen laporan yang berisi tentang semua kegiatan harian dan jumlah kubikasi yang dibongkar atau dimuat serta jumlah muatan yang sudah dibongkar dan muatan-muatan yang belum dibongkar maka bisa diprediksi estimasi waktu selesai pembongkaran

6. Hambatan – Hambatan yang di hadapi pada saat kegiatan pembongkaran batu bara di dermaga jetty PLTU Nagan Raya

- a. Adanya keterlambatan kegiatan muat barang kapal lain yang berdampak pada lama nya kapal tersebut sandar di dermaga jetty..
- b. Kesulitan saat berhadapan dengan pihak instansi pemerintah karena membutuhkan waktu lama untuk memproses dokumen yang diperlukan.
- c. Alur kolam jetty yang dangkal karena sedimentasi sehingga tidak memungkinkan tongkang sandar penuh di jetty.
- d. Terjadinya kerusakan pada salah satu unit peralatan bongkar yang membuat keterlambatan saat kegiatan dikarenakan harus melakukan perbaikan terhadap peralatan yang rusak.

KESIMPULAN

Peranan PT Adhi Guna Putera Meulaboh dalam menangani pembongkaran Batu Bara di dermaga jetty PLTU Nagan Raya berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan peran PT Adhi Guna Putera Meulaboh dalam kegiatan pembongkaran Batu Bara dimulai saat penyediaan fasilitas untuk serta tenaga kerja bongkar muat hingga pada saat cleaning jetty setelah selesainya kegiatan pembongkaran Batu Bara dengan mematuhi peraturan yang berlaku di lingkungan dermaga jetty PLTU Nagan Raya, serta perusahaan Adhi Guna Putera Meulaboh sudah baik dalam memenuhi standart perusahaan bongkar muat namun ada beberapa yang harus diperhatikan demi kelancaran serta keselamatan kegiatan pembongkaran.

DAFTAR PUSTAKA

Danilwan, Y., Ginting, S., Sutria, Y., Sahid, M., & Rispianti, D. (2022). PENINGKATAN PENGETAHUAN PENGGUNAAN ALAT-ALAT KESELAMATAN PELAYARAN DI KAWASAN PELABUHAN TANJUNG TIRAM DI PESISIR TIMUR SUMATERA. *AMALIAH: JURNAL PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT*, 6(2), 338-341.

Ginting, D., Telaumbanua, F., & Faranisa, A. (2022). Crew Change Kapal Sv. Lay Vessel Di Masa Pandemi Covid-19 Pada Pt. Bahari Laju Anugrah Cabang Batam. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 308-317.

Ginting, D., & Siska, E. (2021). Prosedur Penerbitan Delivery Order Dalam Pengambilan Container Pada Pt. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Medan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1), 155-160.

Ginting, D., & Ginting, D. G. (2021). PERANAN KEAGENAN KAPAL DALAM MELAYANI PENGISIAN AIR BERSIH UNTUK KEBUTUHAN KM. AMRTA VII Pada PT. GESURI LLOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 245-249.

Ginting, D. (2021). PENANGANAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI CONTAINER PADA PT. ELANG SRIWIJAYA PERKASA PALEMBANG. *Agriprimatech*, 5(1), 23-30.

Ginting, D., Sahid, M., Ridho, S., & Perangin-Angin, R. R. B. (2023). PERANAN KEAGENAN TERHADAP AKTIVITAS KEAGENAN TERHADAP AKTIVITAS KAPAL BERBENDERA INDONESIA YANG BEROPERASI SECARA INTERNASIONAL PADA PT. PENGUIN FERRY JASA INTERNASIONAL. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 475-479.

Ginting, D., Sahid, M., & Tarigan, E. M. B. (2021, November). PROSES PERGANTIAN CREW PADA KAPAL MV. ELISABETH OLDENDORF OLEH PT. SEA ASIH LINES (SAL) CABANG BELAWAN. In *Prosiding Seminar Nasional* (Vol. 3, No. 1, pp. 213-224).

- Ginting, D., Taruna, T., & Raja, B. (2022). IZIN TINGGAL CREW ASING YANG AKAN BEKERJA DI ATAS KAPAL LAY UP PADA PT. ANSARI SHIPPING BATAM DI PELABUHAN BATU AMPAR. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 400-406.
- Ginting, D., Kesuma, N., Sani, I., & Fransiska, E. (2022). SOSIALISASI PENINGKATAN PENGETAHUAN MASYARAKAT MENGENAI PENCEGAHAN PENCEMARAN YANG BERSUMBER DARI SAMPAH KAPAL DI PESISIR PELABUHAN TANJUNG TIRAM. *AMALIAH: JURNAL PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT*, 6(2), 333-337.
- Ginting, D. (2019). PENGARUH BRIDGE DAN ENGINE ROOM SIMULATOR TERHADAP TINGKAT KETERAMPILAN TARUNA AKADEMI MARITIM INDONESIA MEDAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 1(2).
- Kwartama, Agung, Veronika Risa Fatika, Indriawan Didik. Pengantar Manajemen Pelayaran Niaga. Jakarta: Maritim Djangkar, 2018.
- Lilis, L., Dirhamsyah, D., Fransiska, E., & Sartika, D. (2023). PELAKSANAAN EKSPOR IKAN PARI KE NEGARA SINGAPORE PADA CV. INDO PACIFIC JAKARTA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 469-474.
- Lilis, L., Fransiska, E., & Situmeang, C. I. U. (2021). PROSEDUR PENANGANAN DOKUMEN KAPAL MUATAN CURAH KERING DI DERMAGA TUKS INALUM PADA PT. GESURI LLOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 257-263.
- Lilis, L., & Rizki, M. U. (2022). AKTIVITAS PELAYANAN PENUMPANG KAPAL KM. WIRA ONO NIHO DI DERMAGA PELABUHAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV SIBOLGA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 394-399.
- Lilis, L., Siregar, N. S., & Abdullah, P. (2022). TATA CARA PERPANJANGAN SERTIFIKAT KONSTRUKSI KAPAL PADA KANTOR KSOP (KESYAHBANDARAN DAN OTORITA PELABUHAN) KELAS I DUMAI OLEH PT. WASAKA INDONESIA JAYA DUMAI. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 318-324.
- Lilis, L., & Fadillah, N. (2021). PROSEDUR PENANGANAN CREW KAPAL ASING YANG MASUK KE PERAIRAN INDONESIA PADA PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BATAM. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1), 168-175.
- R. Subekti, R. Tjitrosudibio Kitab Undang - Undang Hukum Dagang dan Undang - Undang Kepailitan, Jakarta : Dunia Pustaka Jaya, 2018.
- Rispianti, D., Fransiska, E., & Batubara, R. H. (2022). IMPLEMENTASI ISM CODE KAPAL MV. MEDELIN FIRST PADA PT. MULTI JAYA SAMUDERA BELAWAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 436-440.
- Salim, H.A.Abbas. Manajemen Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan. Jakarta: Dunia Pustaka Jaya, 2019.
- Suharso, Ana Retnoningsih, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Semarang: CV. Wibya Karya, 2017.
- Sabila, F. H., Kesuma, N., & Purba, R. (2023). PENANGANAN DOKUMEN EKSPOR BATU BARA DI PELABUHAN PANJANG PADA PT. TIGADE ARTHA SAMUDERA BANDAR LAMPUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 449-455.
- Sutria, Y., Dirhamsyah, D., & Jufriyanto, J. (2022). Peranan Bagian Operasional Dalam Mengurus Izin Olah Gerak Kapal Di Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan Pada Pt. Naval Global Trans Cabang Belawan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 386-393.
- Sutria, Y., & Nasution, D. A. N. (2021). PENANGANAN BILL OF LADING UNTUK MUATAN CURAH CAIR DI KAPAL ASING PADA PT. USDA SEROJA JAYA CABANG PADANG.

Journal of Maritime and Education (JME),
3(1), 161-167.

Undang Undang Republik Indonesia Nomor 17
Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pada Pasal
36 Tentang Kapal