# DAFTAR PUSTAKA


Alghifari, I. H., & Purnama, A. R. (2023). Survey Pengedokan Pada Tailshaft Kapal Dorothy IMO 9821251. *Jurnal Rekayasa Energi Dan Mekanika*, *3*(1), 64. https://doi.org/10.26760/jrem.v3i1.64

Amanda. (2025). *Analisis Insiden Proses Pelepasan pada Kapal MV Ibrahim Zahier dan Tanggung Jawab Pihak Terlibat*.

Anggeranika, V., & Hidayatuloh, A. T. (2024). Optimalisasi kehandalan sarana bantu navigasi pelayaran dalam meningkatkan keselamatan kapal di Indonesia. *Journal Marine Inside*, 33. https://doi.org/10.62391/ejmi.v6i1.88

Ashari, H., Fahmid, I. M., Ali, M., Useng, D., Yofa, R. D., Perdana, R. P., Darwis, V., Mardianto, S., Susilowati, S. H., & Indraningsih, K. S. (2021). Policy urgency and development of the highest retail price (HRP) of subsidised fertilizer. *E3S Web of Conferences*, *316*, 2037. https://doi.org/10.1051/e3sconf/202131602037

Astuti, S. D., & Muladi, R. (2019). Penerapan ISM Code Untuk Mengoptimalkan Keselamatan Kerja Kapal MT Pupuk Indonesia di PT. Pupuk Indonesia Logistik. *Muara Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*, *2*(1), 46. https://doi.org/10.62826/muara.v2i1.13

Atacan, C., Faik, Düzbastılar, O., & Ölçekli, K. (2023). *Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences*, *40(1)* https://doi.org/10.12714/egejfas.40.1.00

Awan, K. M., Khan, F., & Veitch, B. (2020). *A probabilistic model for maritime accident risk assessment considering human and environmental factors*. Reliability Engineering & System Safety, 201, 106–113. https://doi.org/10.1016/j.ress.2020.106113

Basuki, N. (2023). Mengoptimalkan Modal Manusia: Strategi Manajemen Sumber Daya Manusia yang Efektif untuk Pertumbuhan

Organisasil yang Berkelanjutan. *Komitmen Jurnal Ilmiah Manajemen*, *4*(2), 182. https://doi.org/10.15575/jim.v4i2.28606

Braun & Clarke,. (2021). Braun, V., & Clarke, V. (2021). Thematic analysis: A practical guide. Sage Publications.

Chen, J., Zhang, D., & Wang, H. (2023). *Impact of maritime accidents on shipping operations and supply chain performance*. Reliability Engineering & System Safety, 232, 109024. https://doi.org/10.1016/j.ress.2023.109024

Chowdhury, M. N., Shafi, S., Arzaman, A. F. M., Teoh, B. A., Kadhim, K. A., Salamun, H., Kadir, F. K. A., Said, S., Kadir, K. A., Embong, A. M., Aziz, N. A. A., & Haz, M. (2024). Navigating Human Factors in Maritime Safety: A Review of Risks and Improvements in Engine Rooms of Ocean-Going Vessels [Review of *Navigating Human Factors in Maritime Safety: A Review of Risks and Improvements in Engine Rooms of Ocean-Going Vessels*]. *International Journal of Safety and Security Engineering*, *14*(1), 1. International Information and Engineering Technology Association. https://doi.org/10.18280/ijsse.140101

Datu, J., dkk. (2024). *Analisis Kecelakaan Kapal Tubrukan Menggunakan Human Factors Analysis and Classification System*. Jurnal Koloni, 3(2). https://doi.org/10.31004/koloni.v3i2.627.

Erwin, R. (2022). Tanggung Jawab Negara Untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal Transportasi Laut Menurut Hukum Internasional Dan Hukum Nasional. *Supremasi Jurnal Hukum*, *4*(2), 177. https://doi.org/10.36441/supremasi.v4i2.716

Fahmi, D. N., & Maria, M. (2020). Persepsi Petani Terhadap Implementasi Kartu Tani (Studi Kasusdesa Kadirejo, Kecamatan Pabelan, Kabupaten Semarang). *Jurnal AGRISEP Kajian Masalah Sosial Ekonomi Pertanian Dan Agribisnis*, *19*(2), 315. https://doi.org/10.31186/jagrisep.19.2.315-330

Fairussihan, J. D., & Dwisetiono. (2022). Analisis Risiko Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Proses Perbaikan Kapal di PT. Dock Dan Perkapalan Surabaya Menggunakan Metode Hirarc (Hazard Identification, Risk Assessment, And Risk Control). *Hexagon Jurnal*

*Teknik Dan Sains*, *3*(1), 10. https://doi.org/10.36761/hexagon.v3i1.1340

Fan, H., Enshaei, H., & Jayasinghe, S. (2022). *Human error probability assessment for LNG bunkering based on fuzzy Bayesian network-CREAM model*. Journal of Marine Science and Engineering, 10(3), 333. https://doi.org/10.3390/jmse10030333

Firman, M., Sitepu, F., Puspitacandri, A., & Y, A. A. N. Ade. D. P. (2025). Analisis Penyebab Terjadinya Kandas MV. Tanto Luas di Sungai Mahakam. *Jural Riset Rumpun Ilmu Teknik*, *4*(1), 706. https://doi.org/10.55606/jurritek.v4i1.5397

Grech., (2019). Risk Factors and Safety Measures in Maritime Accidents: A Review. International Journal of Marine Engineering, 15(4), 200-215.

Harahap, R. G. (2022). *Identifikasi human failure* pada kasus tubrukan kapal menggunakan *Analytical Hierarchy Process (AHP)*. *Jurnal Ilmiah Multidisiplin (JIM)*, 1(2), 54-59.

IMO,. (2020).

Karahalios, H., Yang, Z., & Wang, J. (2021). *Human resource management and maritime safety: The role of training and competency in reducing human error*. Safety Science, 140, 105271. https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105271

Kurniawan, F. T. (2025). Sustainable National Logistics Performance In Indonesia. *Journal of Information Systems Engineering & Management*, *10*, 921. https://doi.org/10.52783/jisem.v10i27s.4665

Lloyd's Register. (2024). *Laporan Insiden Kapal Global 2018-2024*. Lloyd's https://www.lloydslist.com/LL1145359/Increase-in-incidents-of-deaths-at-sea

Malik, D., Mudiyanto, & Widodo, W. (2025). *Analisis pengaruh human faktor terhadap keselamatan pelayaran di kapal penumpang perusahaan Surabaya*. Jurnal Sains dan Teknologi Maritim (JSTM), 25(2), 215–228. https://doi.org/10.33556/jstm

Muhammad, M., & Marsuki, M. (2023). Implementation of Occupational Safety and Health in the Work Accident Prevention and Management System at Pt. Indonesia Power Steam Power Plant (Pltu) Barru Operation and Maintenance Services Unit. *Asian Social Science*, *19*(6), 142. https://doi.org/10.5539/ass.v19n6p142

Murdjito, M., Sujantoko, S., Nugroho, S., Djatmiko, E. B., Mustain, M., Wardhana, W., Wahyudi, W., & Ardi, E. W. (2023). Peningkatan Keselamatan Kapal Niaga dengan Sistem Pemuatan Berbasis Komputer. *Sewagati*, *7*(3). https://doi.org/10.12962/j26139960.v7i3.495

Nurmala, E., Laju, I. K., Dahlan, H. R., Muda, I., & Syaputra, M. R. (2025). Analysis of Work Accident Prevention during the Loading and Unloading Process on MV. Tanto Nusantara at Tanjung Priok Port. *ATRIA Jurnal Multidisiplin Riset Ilmiah*, *2*(1), 11. https://doi.org/10.62554/fnpccc97

OHSAS. (2007). OHSAS 18001:2007 Occupational health and safety management systems — Requirements. British Standards Institution.https://media.neliti.com/media/publications/253436analisis-postur-kerja-menggunakan-metode-b7f44377.pdf

Oktavia, S. K. (2024). Peran Teknologi Dalam Meningkatkan Efisiensi Operasional Perusahaan Logistik. *Journal Central Publisher*, *1*(9), 1049. https://doi.org/10.60145/jcp.v1i9.202

Prasetya, J. H. (2020). The Operation Of Unmanned Vessel In Light Of Article 94 Of The Law Of The Sea Convention: Seamanning Requirement. *Indonesian Journal of International Law*, *18*(1). https://doi.org/10.17304/ijil.vol18.1.804

Pupuk Indonesia Logistik. (2025). *Dokumen Internal*.

Putra, dkk. (2022). *Studi kasus tabrakan kapal niaga di perairan Selat Makassar*. *Jurnal Transportasi Laut Indonesia*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Rahareng, S. (2021). The Impact of Implementing Standard Operating Procedures and Supervision on Employee Performance. *Bongaya*

*Journal for Research in Management (BJRM)*, *4*(1), 26. https://doi.org/10.37888/bjrm.v4i1.252

Rahma, M. A. M. (2025). *Studi normatif tentang definisi dan karakteristik kapal sebagai alat transportasi air.*

Ratih, I. D., Artana, K. B., Kuswanto, H., Pratiwi, E., & Zaki, A. R. (2024). Probabilistic Modeling of Ship Collision in The Lombok Strait, Indonesia: A Bayesian Network Approach. *IOP Conference Series Earth and Environmental Science*, *1423*(1), 12008. https://doi.org/10.1088/1755-1315/1423/1/012008

Santoso, S. (2021). Shipping Accidents Due Caused by Natural Disasters and How to Handle Them. *KnE Social Sciences*. https://doi.org/10.18502/kss.v5i1.8318

Saputra, C. D., & Riadi, I. (2021). Analysis of Risk Assessment on Integrated Information System using COBIT 5 Framework. *International Journal of Computer Applications*, *183*(23), 38. https://doi.org/10.5120/ijca2021921602

Septiani, A., & Diansyah, R. (2024). Analisis insiden kapal di pelabuhan Makassar. Jurnal Keselamatan Transportasi Laut, 10(2), 123-135.

Shrivastava, V. K., Balasubramanian, J., Katyal, A., Yadav, A., & Yogananthan, S. (2024). Understanding the significance of risk management in enterprise management dynamics. *Multidisciplinary Reviews*, *6*. https://doi.org/10.31893/multirev.2023ss093

Suryana, A., Agustian, A., & Yofa, R. D. (2017). Alternatif Kebijakan Penyaluran Subsidi Pupuk Bagi Petani Pangan. *Analisis Kebijakan Pertanian*, *14*(1), 35. https://doi.org/10.21082/akp.v14n1.2016.35-54

Tjahjanto, A., Budianto, R., & Sari, D. (2023). Optimalisasi Dinas Jaga untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan di MV. Francisca. Jurnal Venus, 12(3), 45-58.

Tran, N. K., Haralambides, H., Notteboom, T., & Cullinane, K. (2024). The costs of maritime supply chain disruptions: the case of the Suez Canal blockage by the 'Ever Given' megaship. *International Journal*

*of Production Economics*, *279*, 109464. https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2024.109464

Yagci, M., & Noordali, M. (2024). *Maritime Trade: Riding the Waves of Commerce and Weathering the Storms of Disruption*. https://doi.org/10.55780/re24043

Zamzuri, Z. H., & Isa, Z. (2022). Pengukuran Risiko menggunakan Rangkaian Bayesan: Aplikasi kepada Data Perlanggaran Kapal di Malaysia. *Sains Malaysiana*, *51*(7), 2305. https://doi.org/10.17576/jsm-2022-5107-29

Zhang, D., Yan, X., Yang, Z., & Wang, J. (2022). *Data-driven ship risk analysis and maritime traffic monitoring based on AIS data*. Ocean Engineering, 247, 110698. https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2022.110698

# LAMPIRAN

## LAMPIRAN 1.1 KRONOLOGI KEJADIAN MV. IBRAHIM ZAHIER DITUBRUK OLEH TB ALFINE MARINE 13

PUPUK INDONESIA LOGISTIK
(PIHC Group)

PUPUK INDONESIA
HOLDING COMPANY

**KRONOLOGI KEJADIAN**

**KM. IBRAHIM ZAHIER DI TUBRUK OLEH TB. ALFINE MARINE 13**

Pada hari Rabu tanggal 02 Oktober 2024 pukul 17.00 Wib KM. IBRAHIM ZAHIER berolah gerak, Pandu Laut Naik ke atas kapal pukul 17.00 Wib. Pandu Laut serta Nakhoda memperintahkan untuk *heave up anchor* sampai dengan pukul 17.12 Wib *anchor up* dan Kapal berlayar menuju Tg. Buyut Kepanduan.

Kamis tanggal 03 Oktober 2024 pukul 00.48 Wib kapal *Stanby* Jangkar, mengikuti instruksi Pandu Laut, kapal berlabuh jangkar di area Tg. Buyut dan selesai berlabuh jangkar pukul 01.00 Wib dengan koordinat posisi **02° 19.218' S – 104° 55.266' E**. Bahwa diposisi tersebut aman dari alur pelayaran dengan jarak 0,40 NM dari daratan Tg. Buyut, kedalaman air laut 5-7 Meter. Pukul 01.12 Wib Pandu laut turun dari kapal. Pukul 01.18 Wib Kapal telah selesai olah gerak mesin / *finish with engine*.

Diketahui bahwa pukul 02.00 Wib TB ALFINE MARINE 13 dengan gandengan Tongkang NAUTICA 13 melakukan kegiatan olah gerak di sekitar KM IBRAHIM ZAHIER dengan jarak yang sangat dekat dan tidak aman.

Saat melihat TB ALFINE MARINE 13 dalam posisi mendekat KM IBRAHIM ZAHIER langsung melakukan komunikasi radio VHF channel 16. Kepanduan memonitoring kapal yang keluar alur pelayaran area Tg. Buyut menghindari kapal yang berlabuh jangkar untuk diposisikan sebelah kanan.

Diketahui bahwa pukul 02.03 Wib TB ALFINE MARINE 13 terpantau oleh radar dan visual terus melakukan olah gerak ke kanan memotong haluan kiri KM. IBRAHIM ZAHIER dengan jarak yang semakin dekat, sehingga pukul 02.09 Wib mengakibatkan **Senggolan Membentur Haluan** KM IBRAHIM ZAHIER sebagaimana dibuktikan rekaman CCTV KM IBRAHIM ZAHIER.

Atas senggolan dari TB ALFINE MARINE 13 mengakibatkan kerusakan pada plat lambung bagian Haluan KM IBRAHIM ZAHIER yaitu deformasi dan berlubang / sobek dengan panjang +/- 40cm diatas air +/- 10cm Tiang Struktural (Linggi) yang berdampak kebocoran pada *Fore Peak Tank* sebagaimana terlampir.

Atas kerusakan sebagaimana dijelaskan di atas mengakibatkan KM IBRAHIM ZAHIER tidak dapat beroperasi menunggu perbaikan terlebih dahulu.

Demikian surat ini dibuat dengan sebenarnya agar dapat segera ditindak lanjuti, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Tanjung Buyut, 03 Oktober 2024

Di buat,

KM IBRAHIM ZAHIER
Call Sign : PLVX
IMO Number : 7518549
Port Registry : JAKARTA

Capt. Dennie Frastu M. mar
Nakhoda KM. IBRAHIM ZAHIER

Bpk. Yudi Irmasnyah
Pandu Laut

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gedung Pusri 101 Lantai 2 Jl. Letjend S Parman Kav 101 Jakarta Barat 11440
Phone : +6221-22631881-83

LAMPIRAN 1.2 BERITA ACARA LAPORAN AWAL KEJADIAN DARI KSOP

**BERITA ACARA**
**LAPORAN AWAL KEJADIAN**

Pada hari ini **Kamis** Pukul **18.47 wib,** tanggal **03 - Oktober - 2024** Saya Nama : Capt. RAMADHON MAGHRIBI S.Sos, M.Si, M.Mar .....
Pangkat Penata/ (III/c) NiP. 19780823 200712 1 001 Jabatan Nakhoda KN.P 327.....
Bidang KBPP Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Palembang, Bersama saudara :

1. ..... Nip. .....
2. ..... Nip. .....
3. ..... Nip. .....

Sarana yang di gunakan : KN.P 327 dan KN.P .....

**A. Mengenal peristiwa kecelakaan**

a. Nama Kapal/ Tongkang : KM. IBRAHIM ZAHIER...../.....
b. Posisi/ Lokasi kejadian : Area Tg. Buyut..... - 02°/ 19/218 S dan 104°/ 55/ 266 E
c. Tanggal dan waktu kejadian : 03 - Oktober - 2024 / Pukul 02.09 Wib.

**B. Data kapal yang mengalami kecelakaan**

1. Bendera/ call sign/ IMO NUMBER : Indonesia...../ PLVX...../ .....
2. Jenis kapal : General Cargo.....
3. Nama Nakhoda : Capt. Dennie Frasta M.Mar.....
4. Jumlah ABK : 25 Orang.....
5. Agent/ Pemilik : PT. Pupuk Indonesia Logistik...../.....
6. Jumlah Penumpang : Tidak Ada.....
7. Jenis Muatan/ Jumlah Muatan : Urea Curah...../.....
8. Pelabuhan Asal/ Tujuan : Tanjung Emas Semarang...../ Cilacap.....

**C. Kronologis Kejadian**

Pada hari ini Kamis tanggal 03 Oktober 2024 Pukul 01.18 WIB KM. IBRAHIM ZAHIER berlabuh jangkar di area Tg. Buyut dengan koordinat posisi 02° 19.218" S - 104° 55.266" E.

Diketahui pada hari Kamis tanggal 03 Oktober 2024 pukul 02.00 WIB TB. ALFINE MARINE 13 dengan gandeng Tongkang NAUTICA 13 melakukan kegiatan olah gerak di sekitar KM. IBRAHIM ZAHIER dengan jarak yang sangat dekat dan tidak aman. Saat melihat TB. ALFINE MARINE 13 dalam posisi mendekat KM. IBRAHIM ZAHIER langsung melakukan komunikasi radio VHF chanel 16.

Diketahui bahwa pukul 02.09 WIB TB. ALFINE MARINE 13 masih berolah gerak dengan jarak yang semakin dekat sehingga mengakibatkan Senggolan Membentur Haluan KM. IBRAHIM ZAHIER sebagaimana dibuktikan dalam CCTV KM. IBRAHIM ZAHIER.

Atas senggolan dari TB. ALFINE MARINE 13 mengakibatkan kerusakan pada plat lambung bagian Haluan KM. IBRAHIM ZAHIER yaitu diformasi dan berlubang/sobek Panjang +/- 1.40 cm Lebar +/- 40 cm diatas air +/- 10 cm Tiang Struktural (Linggi) yang berdampak kebocoran pada FORPEAK TANK.

Atas kerusakan sebagaimana dijelaskan di atas mengakibatkan KM. IBRAHIM ZAHIER tidak dapat beroperasi menunggu perbaikan terlebih dahulu.

.....

.....

D. Akibat yang ditimbulkan

1. Terhadap awak kapal : Tidak Ada

2. Terhadap Kapal : KM. IBRAHIM ZAHIER bocor dihaluan dan Tongkang NAUTICA 13 bocor dilambung kiri

3. Terhadap penumpang : Tidak Ada

4. Terhadap pencemaran lingkungan : Terdapat tumpahan batubara kelaut dari Tongkang NAUTICA 13 diperkirakan sebanyak 20% dari jumlah muatan tongkang

5. Terhadap harta benda/ bangunan diluar kapal : Tidak Ada

E. Tindakan Penanganan

1. Nama istansi yang dihubungi/ dikoordinasikan : N I H I L

2. Tindakan dari masing-masing : Masih dalam koordinasi antara kedua belah pihak

F. Dugaan sementara penyebab kecelakaan kapal

1. Factor Alam : Arus kuat dan air surut

2. Factor Teknik : Tidak Ada

3. Factor Manusia : Mualim II TB. ALFINE MARINE 13 kurang cakap

Palembang, 03 Oktober 2024

Nakhoda KNiP 327

Capt. RAMADHON MAGHRIBI S.Sos, M.Si, M.Mar
NIP. 19780823 200712 1 001

Nakhoda KM. IBRAHIM ZAHIER

KM. IBRAHIM ZAHIER
Call Sign : PLVX
IMO Number : 7518549
Port Registry : JAKARTA

Capt. DENNIE ERASTA, M.Mar

LAMPIRAN 1.3 NOTULEN RAPAT

**NOTULEN RAPAT**

| | | |
|---|---|---|
| Hari | : | Jumat, 31 Januari 2025 |
| Waktu | : | Pukul 09.00 – selesai |
| Tempat Rapat | : | PT Pupuk indonesia Logistik |

Hal/Subject : Tindak lanjut dengan PT Trans Logistik Perkasa terkait insiden KM Ibrahim Zahier.

Peserta Pertemuan :

| PILOG : | PT Trans Logistik Perkasa : |
|---|---|
| 1. Sapto Adi | 1. Rohmananda Valda N |
| 2. Agus Suhariyanto | 2. Reynaldi |
| 3. Vanie Panca W | 3. M. Noerwahjudin |

Pada Hari Jumat, 31 Januari 2025 dilakukan pertemuan PT PILOG dengan PT Trans Logistik Perkasa membahas terkait tindak lanjut insiden KM Ibrahim Zahier di area Tanjung Buyut pada tanggal 03 November 2024 dan tindak lanjut terhadap korespodensi-korespodensi sebelumnya.

1. PT TLP pada prinsipnya menyampaikan setuju untuk membayar biaya perbaikan KM IZ senilai Invoice sebesar Rp. 235.000.000 kepada vendor PT Azrina Maju Jaya, namun untuk biaya perhitungan operasional dari PT PILOG masih belum disetujui oleh management PT TLP.
2. Terhadap tagihan biaya perhitungan operasional PT PILOG ke PT TLP sebesar Rp. 1.493.982.936, agar dapat disampaikan perhitungan perinciannya, sehingga hal tersebut dapat disampaikan ke management PT TLP yang akan dibahas di pertemuan selanjutnya.

Jakarta, 31 November 2024

| PT Pupuk Indonesia Logistik | PT Trans Logistik Perkasa |
|---|---|
| Sapto Adi<br>SVP Operasi & Pemeliharaan | Rohmananda Nusara |
| Agus Suhariyanto<br>VP Operasi | Muhammad Noerwahyudin |
| Vanie Panca Wardani | Reynaldi |

LAMPIRAN 1.4 KONFIRMASI PERMOHONAN NEGOISASI BIAYA OPERASIONAL

PUPUK INDONESIA LOGISTIK (PIHC GROUP)

PUPUK INDONESIA

Jakarta, 04 November 2024

Nomor : 1185/I/PK/DP2/ET/2024
Lampiran : 2 (Dua) Berkas
Perihal : **Konfirmasi Permohonan Negosiasi Biaya Operasional**

Kepada Yth,
**PT. Trans Logistik Perkasa**
Up. Bapak Rohmananda Valda Nusara
Head of Operation
Di tempat

Dengan hormat,

Menindaklanjuti surat Head of Operation PT Trans Logistik Perkasa Perihal Permohonan Negosiasi Beban Biaya Harian Operasional terkait insiden antara Tongkang Nautica 13 / TB Alfine Marine 13 dengan KM Ibrahim Zahier di Tanjung Buyut PS Anchorage pada tanggal 3 Oktober 2024 yang mengakibatkan KM Ibrahim Zahier harus melaksanakan perbaikan (*emergency ripair*) serta berhenti beroperasi selama 8 (Delapan) hari.

Sesuai notulen rapat antar pihak PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) dengan PT Trans Logistik Perkasa (TLP) melaui zoom meeting tanggal 4 Oktober 2024 bahwa TLP akan mengganti semua biaya perbaikan dan kerugian operasional (terlampir) serta PILOG telah menyampaikan perincian klaim biaya perbaikan atas kerusakan dan biaya operasional akibat tidak beroperasinya KM Ibrahim Zahier, untuk menjadi perhatian disampaikan hal - hal sebagai berikut :

1. Keputusan Kepala KSOP Kelas I Palembang Nomer: PP.302/3/1/KSOP.PLG-2024 tanggal 31 Juli 2024 Tentang SOP Pemanduan Dan Penundaan Kapal Di Perairan Wajib Pandu Kelas I Pada Wilayah Perairan Pelabuhan Palembang Sumatera Selatan pada BAB IV Pasal 14 : Perairan Wajib Pandu Kelas I Pada Wilayah Pelabuhan Palembang serta Lampiran III Lokasi Daerah Kapal Berlabuh pada Poin f Daerah Labuh Kapal Zona 1-3 (*Tanjung Buyut Pilot Station*).
2. Berita Acara Laporan Awal Kejadian Bidang KBBP KSOP Kelas I Palembang tanggal 3 Oktober 2024 pada Poin C Kronologis Kejadian : KM Ibrahim Zahier berlabuh jangkar di Area Labuh Tanjung Buyut dengan Pandu Laut Bapak Yudi Irmansyah serta pada Poin F.3 : Dugaan sementara penyebab kecelakaan kapal bahwa Mualim II TB Alfine Marine 13 kurang cakap.
3. Sesuai kecakapan pelaut yang baik, Mualim II sebagai Mualim Jaga (*officer on duty*) TB Alfine Marine 13 seharusnya mengikuti order yang telah diberikan oleh Pandu Laut KM Ibrahim Zahier dan Perwira Radio di Tanjung Buyut Pilot Station bahwa supaya tidak memotong di depan haluan kapal yang berlabuh dan seluruh kapal berlabuh dilewati pada sisi kanan tetapi TB Alfine Marine 13 yang menggandeng Tongkang Nautica 13 justru berolah gerak di depan haluan KM Ibrahim Zahier yang termonitor pada CCTV.

**Head Office** :
**PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK**
Gedung Pusri 101, Lantai 2 & 3
Jalan. Letjend S. Parman Kav 101,
Jakarta Barat 11440, Indonesia
Telp : +62 21 2263 1881 – 83
Fax : +62 21 2256 1904

LAMPIRAN 1.5 DEBIT NOTE PENGGANTIAN KERUSAKAN KAPAL

# PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

PILOG

**Gedung Pusri 101 Lantai 2 & 3**
**Jl. Letjend S Parman Kav 101 Jakarta Barat 11440 (Perempatan Jl. Tomang Raya)**
**Telp : (021) 22631881, 22631882, 22631883 Fax : (021) 34831275**

## DEBIT NOTE

Nomor : 001/B.000.AK/DN/IV/2025
Tanggal : 28/04/2025

**Kepada Yth,**
**PT Trans Logistik Perkasa**
**Centennial Tower Lantai 26,**
**Jl. Jend Gatot Subroto, Kav 24-25t, DKI Jakarta**

**Berikut kami sampaikan invoice sebagai berikut :**

| No. | Uraian | Qty | Satuan | Harga Unit (Rp) | Jumlah (Rp) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Penggantian Perbaikan Kerusakan atas Insiden Kecelakaan KM Ibrahim Zahir | 1 | | | 230.300.000 |

Catatan :
Harap dikirimkan detail informasi pembayaran ke Bagian Keuangan PT Pupuk Logistik ke: rifda.prameswari@pi-logistik.com

| | |
|---|---|
| JUMLAH | 230.300.000 |
| DISCOUNT | 0 |
| SUB TOTAL | 230.300.000 |
| PPh | 4.700.000 |
| TOTAL | 235.000.000 |

*Terbilang : Dua ratus tiga puluh lima juta rupiah*

Tagihan Harap ditransfer ke :
**Bank : Mandiri KCP Jakarta Gedung Pusri**
**Atas Nama : PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK**
**No Rekening : 165-00-0067776-6**

Hormat Kami,
PT Pupuk Indonesia Logistik

**Meindra Eko Pradipta**
VP Akuntansi & Keuangan

# PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

Gedung Pusri 101 Lantai 2 & 3
Jl. Letjend S Parman Kav 101 Jakarta Barat 11440 (Perempatan Jl. Tomang Raya)
Telp : (021) 22631881, 22631882, 22631883 Fax : (021) 34831275

## DEBIT NOTE

Nomor : 002/B.000.AK/DN/IV/2025
Tanggal : 28/04/2025

**Kepada Yth,**
**PT Trans Logistik Perkasa**
**Centennial Tower Lantai 26,**
**Jl. Jend Gatot Subroto, Kav 24-25t, DKI Jakarta**

**Berikut kami sampaikan invoice sebagai berikut :**

| No. | Uraian | Qty | Satuan | Harga Unit (Rp) | Jumlah (Rp) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Penggantian Operasional atas Insiden Kecelakaan KM Ibrahim Zahir | 1 | | | 300.000.000 |

Catatan :
Harap dikirimkan detail informasi pembayaran ke Bagian Keuangan PT Pupuk Logistik ke: nifda.prameswari@pi-logistik.com

| | |
|---|---|
| JUMLAH | 300.000.000 |
| DISCOUNT | 0 |
| SUB TOTAL | 300.000.000 |
| PPN 11% | 0 |
| TOTAL | 300.000.000 |

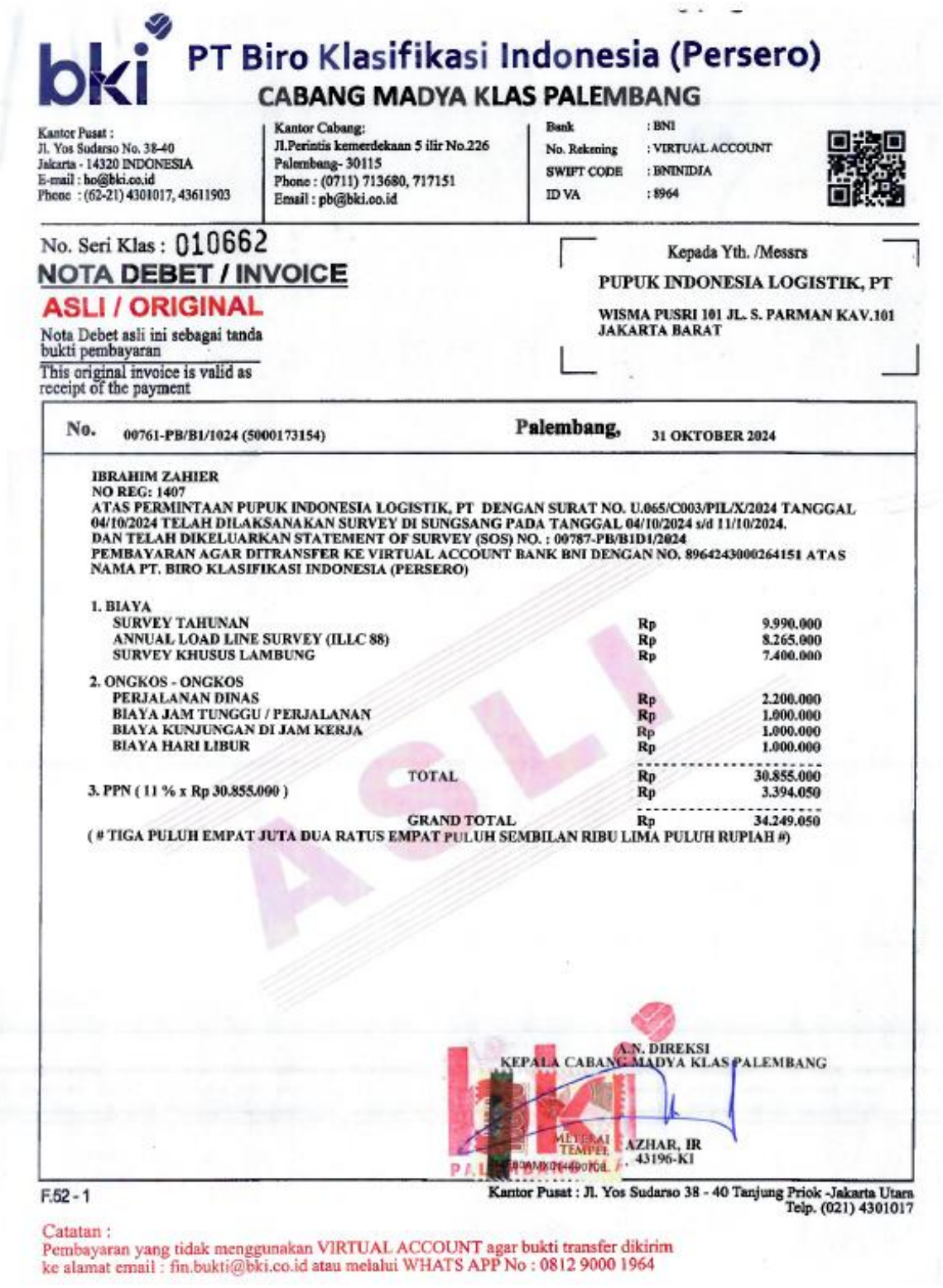
*Terbilang : Tiga ratus juta rupiah*

Tagihan Harap ditransfer ke :
**Bank : Mandiri KCP Jakarta Gedung Pusri**
**Atas Nama : PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK**
**No Rekening : 165-00-0067776-6**

Hormat Kami,
PT Pupuk Indonesia Logistik

**Meindra Eko Pradipta**
VP Akuntansi & Keuangan

LAMPIRAN 1.6 DEBIT NOTE BKI



**PT Biro Klasifikasi Indonesia (Persero)**
**CABANG MADYA KLAS PALEMBANG**

Kantor Pusat :
Jl. Yos Sudarso No. 38-40
Jakarta - 14320 INDONESIA
E-mail : ho@bki.co.id
Phone : (62-21) 4301017, 43611903

Kantor Cabang:
Jl.Perintis kemerdekaan 5 ilir No.226
Palembang- 30115
Phone : (0711) 713680, 717151
Email : pb@bki.co.id

Bank : BNI
No. Rekening : VIRTUAL ACCOUNT
SWIFT CODE : BNINIDJA
ID VA : 8964

No. Seri Klas : 010662

**NOTA DEBET / INVOICE**

**ASLI / ORIGINAL**

Nota Debet asli ini sebagai tanda bukti pembayaran
This original invoice is valid as receipt of the payment

Kepada Yth. /Messrs
**PUPUK INDONESIA LOGISTIK, PT**
WISMA PUSRI 101 JL. S. PARMAN KAV.101
JAKARTA BARAT

**No.** 00761-PB/B1/1024 (5000173154) **Palembang,** 31 OKTOBER 2024

IBRAHIM ZAHIER
NO REG: 1407
ATAS PERMINTAAN PUPUK INDONESIA LOGISTIK, PT DENGAN SURAT NO. U.065/C003/PIL/X/2024 TANGGAL 04/10/2024 TELAH DILAKSANAKAN SURVEY DI SUNGSANG PADA TANGGAL 04/10/2024 s/d 11/10/2024.
DAN TELAH DIKELUARKAN STATEMENT OF SURVEY (SOS) NO. : 00787-PB/B1D1/2024
PEMBAYARAN AGAR DITRANSFER KE VIRTUAL ACCOUNT BANK BNI DENGAN NO. 8964243000264151 ATAS NAMA PT. BIRO KLASIFIKASI INDONESIA (PERSERO)

| | | |
|---|---|---|
| 1. BIAYA | | |
| SURVEY TAHUNAN | Rp | 9.990.000 |
| ANNUAL LOAD LINE SURVEY (ILLC 88) | Rp | 8.265.000 |
| SURVEY KHUSUS LAMBUNG | Rp | 7.400.000 |
| 2. ONGKOS - ONGKOS | | |
| PERJALANAN DINAS | Rp | 2.200.000 |
| BIAYA JAM TUNGGU / PERJALANAN | Rp | 1.000.000 |
| BIAYA KUNJUNGAN DI JAM KERJA | Rp | 1.000.000 |
| BIAYA HARI LIBUR | Rp | 1.000.000 |
| TOTAL | Rp | 30.855.000 |
| 3. PPN ( 11 % x Rp 30.855.000 ) | Rp | 3.394.050 |
| GRAND TOTAL | Rp | 34.249.050 |

( # TIGA PULUH EMPAT JUTA DUA RATUS EMPAT PULUH SEMBILAN RIBU LIMA PULUH RUPIAH #)

A.N. DIREKSI
KEPALA CABANG MADYA KLAS PALEMBANG

AZHAR, IR
43196-KI

F.52 - 1

Kantor Pusat : Jl. Yos Sudarso 38 - 40 Tanjung Priok -Jakarta Utara
Telp. (021) 4301017

Catatan :
Pembayaran yang tidak menggunakan VIRTUAL ACCOUNT agar bukti transfer dikirim ke alamat email : fin.bukti@bki.co.id atau melalui WHATS APP No : 0812 9000 1964

LAMPIRAN 1.6 MASTER SCHEDULE PERBAIKAN IBRAHIM ZAHIER

**MASTER SCHEDULE PERBAIKAN KM. IBRAHIM ZAHIER**
**Palembang, Oktober 2024**

| Tanggal | 10 Oktober 2024 |
|---|---|
| Progress | 78% |

| No | Aktivitas | PIC | Rencana (Baseline) | | | | Realisasi | | | | Note | OKTOBER | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mulai | Selesai | Durasi | Bobot | Mulai | Selesai | Durasi | Bobot | Progress | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 1 | Pertemuan dengan PIC Owner tug boat serta pemeriksaan bersama di kapal | Ardani | 3-Okt-24 | 3-Okt-24 | 1 | 0,05 | 3-Okt-24 | 3-Okt-24 | 1 | 0,05 | 100% | Sudah selesai | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Penunjukan vendor | Daan | 3-Okt-24 | 3-Okt-24 | 1 | 0,05 | 3-Okt-24 | 3-Okt-24 | 1 | 0,05 | 100% | Sudah selesai | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Pengurusan izin las | PT AMJ | 4-Okt-24 | 5-Okt-24 | 2 | 0,10 | 4-Okt-24 | 5-Okt-24 | 2 | 0,10 | 100% | Sudah selesai | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Persiapan alat di kapal dan sarana bantu | PT AMJ | 4-Okt-24 | 4-Okt-24 | 1 | 0,05 | 4-Okt-24 | 4-Okt-24 | 1 | 0,05 | 100% | Sudah selesai | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Gas-free | Nakhoda | 5-Okt-24 | 5-Okt-24 | 1 | 0,05 | 5-Okt-24 | 5-Okt-24 | 1 | 0,05 | 100% | Sudah selesai | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Pemotongan plat lama dan bevelling | PT AMJ | 5-Okt-24 | 7-Okt-24 | 3 | 0,14 | 5-Okt-24 | 7-Okt-24 | 3 | 0,14 | 100% | Sudah selesai | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Visit BKI | Edwin | 7-Okt-24 | 7-Okt-24 | 1 | 0,05 | 7-Okt-24 | 7-Okt-24 | 1 | 0,05 | 100% | Sudah selesai | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | Pabrikasi plat baru dan draft mark | PT AMJ | 5-Okt-24 | 7-Okt-24 | 3 | 0,14 | 5-Okt-24 | 7-Okt-24 | 3 | 0,14 | 100% | Sudah selesai | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | Transportasi plat ke kapal | PT AMJ | 8-Okt-24 | 8-Okt-24 | 1 | 0,05 | 8-Okt-24 | 8-Okt-24 | 1 | 0,05 | 100% | Sudah selesai | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | Pengelasan stiffener dan tulangan | PT AMJ | 8-Okt-24 | 8-Okt-24 | 1 | 0,05 | 8-Okt-24 | | 1 | 0,05 | 80% | Dalam proses | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | Fit-up | PT AMJ | 8-Okt-24 | 8-Okt-24 | 1 | 0,05 | 8-Okt-24 | | 1 | 0,05 | 80% | Dalam proses | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | Pengelasan | PT AMJ | 8-Okt-24 | 8-Okt-24 | 1 | 0,05 | 8-Okt-24 | | 1 | 0,05 | 80% | Dalam proses | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | NDT internal | PT AMJ | 9-Okt-24 | 9-Okt-24 | 1 | 0,05 | | | 1 | 0,05 | 0% | Belum dimulai | | | | | | | | | | | | | |
| 14 | NDT eksternal dengan BKI | Fauzan | 10-Okt-24 | 10-Okt-24 | 1 | 0,05 | | | 1 | 0,05 | 0% | Belum dimulai | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | Pengurusan SPB | Ardani | 10-Okt-24 | 11-Okt-24 | 2 | 0,10 | | | 2 | 0,10 | 0% | Belum dimulai | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | Total | 1,00 | | | | 1,00 | 78% | | | | | | | | | | | | | | |

| | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PLAN | 10% | 19% | 33% | 48% | 62% | 81% | 86% | 95% | 100% | | | | | |
| ACTUAL | 10% | 19% | 33% | 42% | 55% | 74% | 77% | 78% | | | | | | |

# DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA

1. **Kapten MV. Ibrahim Zahier (Capt. Deny)**
    a. Pada saat kejadian, bagaimana kondisi cuaca dan jarak pandang di area labuh jangkar Tanjung Buyut?
    b. Berapa jarak aman minimum yang seharusnya dijaga oleh kapal lain menurut prosedur keselamatan Anda saat sedang berlabuh?
    c. Seberapa sering Anda mencoba menghubungi TB Alfine Marine 13 melalui Radio VHF Channel 16 sebelum terjadi tubrukan?
    d. Selain peringatan melalui radio, apakah ada isyarat lain (seperti suling kapal atau lampu) yang dilakukan untuk menarik perhatian TB Alfine Marine 13?
    e. Menurut pengamatan Anda, faktor apa yang paling mungkin menyebabkan pihak TB Alfine Marine 13 tidak merespons panggilan radio tersebut?
2. **Kapten TB. Alfine Marine 13 (Capt. Joko)**
    a. Apa pertimbangan utama Anda dalam memilih jalur manuver saat menarik Tongkang Nautica 13 melewati area kapal berlabuh tersebut?
    b. Apakah terdapat kendala teknis pada sistem navigasi atau radar TB Alfine Marine 13 saat mendekati posisi MV. Ibrahim Zahier?
    c. Mengapa panggilan peringatan dari MV. Ibrahim Zahier melalui VHF Channel 16 tidak sempat terespons oleh kru di anjungan Anda?
    d. Bagaimana prosedur pengecekan sistem komunikasi dan koordinasi yang dilakukan kru Anda sebelum memulai olah gerak?
    e. Setelah insiden ini, perubahan apa yang Anda terapkan dalam prosedur navigasi saat beroperasi di area labuh jangkar yang padat?
3. **Mualim 1 MV. Ibrahim Zahier (Abdul W.)**
    a. Bagaimana pembagian tugas di anjungan MV. Ibrahim Zahier saat mendeteksi pergerakan tidak aman dari kapal lain?

b. Menurut Anda, apakah sistem peringatan dini yang ada saat ini sudah cukup efektif untuk mengantisipasi kapal yang kehilangan kendali di sekitar area labuh?
c. Berdasarkan pengalaman Anda, seberapa sering pelanggaran jarak aman terjadi di area Tanjung Buyut sebelum insiden ini?
d. Langkah konkret apa yang Anda usulkan untuk meningkatkan koordinasi antar kapal yang sedang berlabuh dengan kapal yang sedang melintas?
e. Apakah ada aturan spesifik di pelabuhan tersebut yang menurut Anda perlu diperketat bagi kapal-kapal yang melakukan olah gerak?

**4. PIC MV. Ibrahim Zahier**

a. Sejauh mana hasil rekaman CCTV dan catatan *logbook* membuktikan bahwa MV. Ibrahim Zahier telah berada pada posisi dan prosedur yang benar?
b. Bagaimana dampak insiden ini terhadap jadwal operasional dan distribusi muatan yang dikelola oleh PT Pupuk Indonesia Logistik?
c. Langkah-langkah apa yang diambil perusahaan untuk memastikan kesadaran prosedur keselamatan pelayaran tetap tinggi di kalangan kru kapal?
d. Bagaimana bentuk koordinasi yang dilakukan perusahaan dengan otoritas pelabuhan terkait kurangnya pengawasan di area Tanjung Buyut?
e. Apakah ada kerugian material signifikan atau hambatan logistik jangka panjang yang dialami perusahaan akibat pengabaian jarak aman oleh kapal lain?

**5. Muster Loading Operation (Andika S.)**

a. Bagaimana prosedur pemantauan visual yang dilakukan tim *Muster Loading* terhadap aktivitas kapal di sekitar area penambatan?
b. Pada saat insiden terjadi, apakah ada aktivitas bongkar muat yang sedang berlangsung atau terganggu?

c. Kendala apa yang paling sering dihadapi dalam mengatur komunikasi antar kapal di area *loading* yang padat?
d. Menurut Anda, bantuan teknologi seperti apa (misalnya radar tambahan atau sistem AIS terintegrasi) yang diperlukan untuk meningkatkan pengawasan area penambatan?
e. Bagaimana koordinasi ideal yang diharapkan dari otoritas pelabuhan dalam mengatur lalu lintas kapal agar tidak membahayakan kapal yang sedang melakukan operasi *loading*?

# DAFTAR RIWAYAT HIDUP




**YOFRIZTINE**, Lahir di Makassar pada tanggal 2 April 2004, merupakan anak pertama dari 2 bersaudara dari pasangan Yohanis Renti Loloallo dan Frizkila Noi. Peneliti berkebangsaan Indonesia dan beragama Kristen Protestan. Peneliti tinggal di Kabupaten Tana Toraja, Provinsi Sulawesi Selatan. Peneliti menyelesaikan pendidikan di Sekolah Dasar di SD Inpres Ranteba'tan pada tahun 2015 dan Kemudian melanjutkan di Sekolah Menengah Pertama Swasta di SMP Kristen Gandangbatu pada tahun 2015 dan menyelesaikan pendidikan pada tahun 2018 Kemudian pada tahun 2018 peneliti melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas di SMAN 1 Tana Toraja dan mengambil jurusan IPA dan selesai pada tahun 2021. Pada tahun kedua setelah lulus penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2022, tepatnya pada bulan September 2022. Penulis mulai mengikuti pendididkan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2022-2026) dan mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan penelitian pada perusahaan pelayaran PT. Sonoma Jaya Madani selama 3 bulan dan di PT. Pupuk Indonesia Logistik selama 9 bulan. Setelah itu penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan Semester VII dan VIII. Pada tahun 2026 penulis telah menyelesaikan pendididkan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makasssar.