



**ANALISA PENYEBAB *DEADFREIGHT CLAIM* DALAM  
PENANGANAN KEKURANGAN MUATAN BATUBARA  
DARI *JETTY* SAMPAI *ANCHORAGE POINT* DI TABONEO  
KALIMANTAN SELATAN**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**MUHAMMAD HERRYNGGA FADILAH**

**531611306209 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV KETATALAKSANAAN  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2020**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISA PENYEBAB *DEADFREIGHT CLAIM* DALAM  
PENANGANAN KEKURANGAN MUATAN BATUBARA  
DARI *JETTY* SAMPAI *ANCHORAGE POINT* DI TABONEO  
KALIMANTAN SELATAN**

Disusun Oleh :

**MUHAMMAD HERRYNGGA FADILAH**

**NIT. 531611306209 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang Juli 2020

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

  
**IRMA SHINTA DEWI, M.Pd**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP : 19730713 199803 2 003

  
**FEBRIA SUJARMAN, MT, M.Mar.E**  
Penata Muda Tk. I (III/b)  
NIP : 19730208 199303 1 002

Mengetahui  
Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

  
**NUR ROHMAH, S.E., M.M.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19750318 200312 2 001

**HALAMAN PERSETUJUAN**



## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisa Penyebab *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari *Jetty* Sampai *Anchorage Point* Di Taboneo Kalimantan Selatan”

karya,

Nama : MUHAMMAD HERRYNGGA FADILAH

NIT : 531611306209 K

Program Studi : D.IV KALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi KALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ..... tanggal .....

Semarang, .....

**Panitia Penguji**

Penguji I

Penguji II

Penguji III

**OKVITA WAHYUNI, S.ST, M.M**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP : 19781024 200212 2 002

**IRMA SHINTA DEWI, M.Pd**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP : 19730713 199803 2 003

**Capt. FIRDAUS SIYEPU, S.ST, M.Si, M.Mar**  
Penata (III/c)  
NIP : 19780227 200912 1 002

Mengetahui  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M. Sc.**  
Pembina Tk I (IV/b)  
NIP : 19670605 199808 1 001

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : MUHAMMAD HERRYNGGA FADILAH

NIT : 531611306209 K

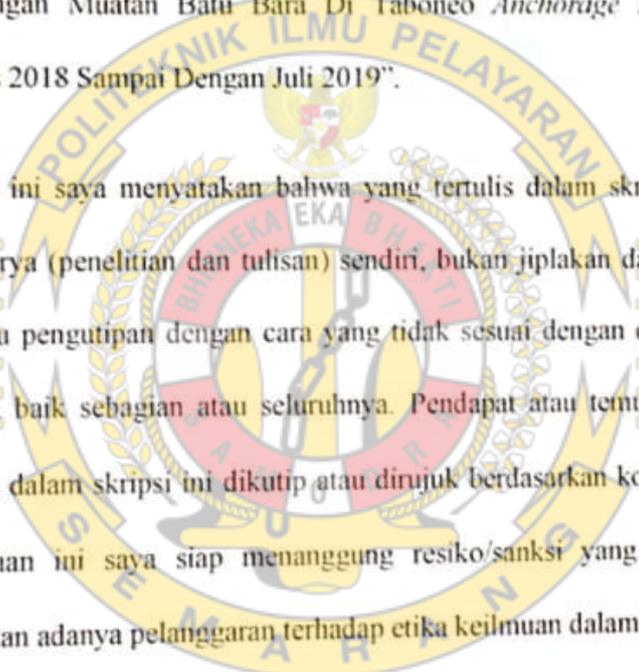
Program Studi : D.IV TALK

Skripsi dengan judul “Penyelesaian *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batu Bara Di *Taboneo Anchorage Point* Pada Periode Agustus 2018 Sampai Dengan Juli 2019”.

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yang menyatakan,

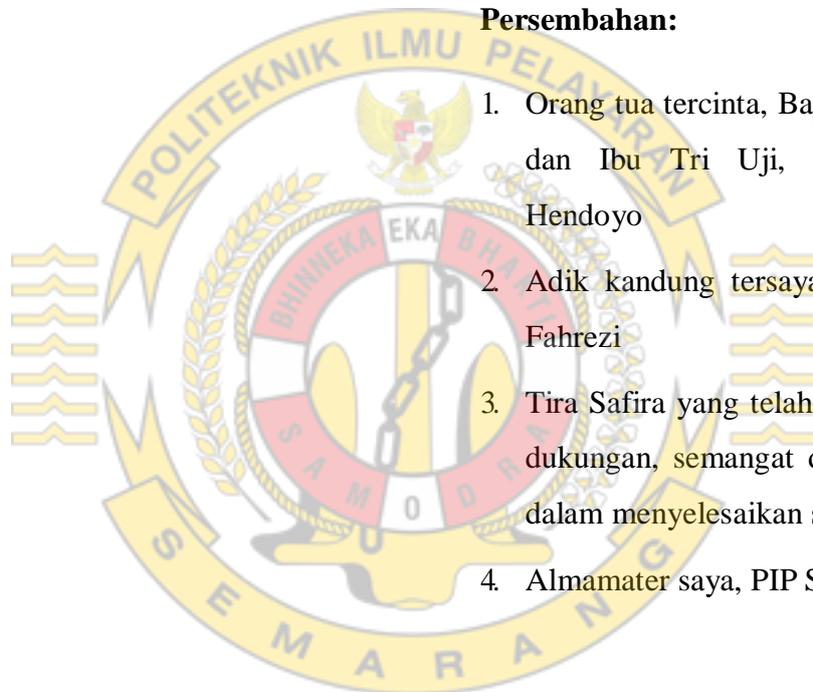
  
  
METERAI  
TEMPEL  
ID8C4AHFS11316356  
6000  
ENAM RIBU RUPIAH  
M. HERRYNGGA FADILAH  
531611306209 K

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### Motto:

“Kita adalah yang terbaik menurut jalan dan versi kita sendiri”.

### Persembahan:

- 
- The logo of Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang is a circular emblem. It features a central anchor with a chain, set against a background of a ship's hull. The emblem is surrounded by a yellow banner with the text 'POLITEKNIK ILMU PELAYARAN' at the top and 'SEMARANG' at the bottom. The inner circle contains the motto 'BHINNEKA EKA BHARUNIA' and 'SAMODRANG'.
1. Orang tua tercinta, Bapak Sumaryo dan Ibu Tri Uji, serta Bapak Hendoyo
  2. Adik kandung tersayang, Ramdan Fahrezi
  3. Tira Safira yang telah memberikan dukungan, semangat dan motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
  4. Almamater saya, PIP Semarang.

## PRAKATA

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT. Atas limpahan hidayah dan inayahNya serta kebekahan an hiayah yang dibearikan, sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.. Skripsi ini mengambil judul “Analisa Penyebab *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari *Jetty* Sampai *Anchorage Point* Di Taboneo Kalimantan Selatan”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang bermanfaat. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Orang tua saya yang telah meberikan ilmu kedisiplian, motivasi dan doa tiada henti serta adik saya yang selalu menyemangati.
2. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Ketua Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Ibu Irma Shinta Dewi, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak Febria Sujarman, MT, M.Mar.E. selaku Dosen Pembimbing II yang

telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.

6. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
7. Senior dan staff di PT. INDO DHARMA TRANSPORT Banjarmasin sewaktu saya praktek darat yang telah memberi semangat memotivasi untuk terus belajar sampai saat ini dan membantu dalam penyusunan skripsi ini.
8. Yang penulis banggakan teman-teman kasta kedu angkatan LIII yang selalu memberikan semangat dan motivasi agar bisa sukses dan kelas KALK semester VIII, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
9. Seluruh angkatan LIII Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
10. Ardhani Bintang dan Fendy Utomo yang selalu membantu dalam kehidupan saya, serta Halim Putra dan Fatwa Jaka yang selalu menyemangati.
11. Teman dan sahabat yang tulus menyemangati dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang,  
Penulis

**M. HERRYNGGA FADILAH**  
**NIT. 531611306209 K**

## DAFTAR ISI

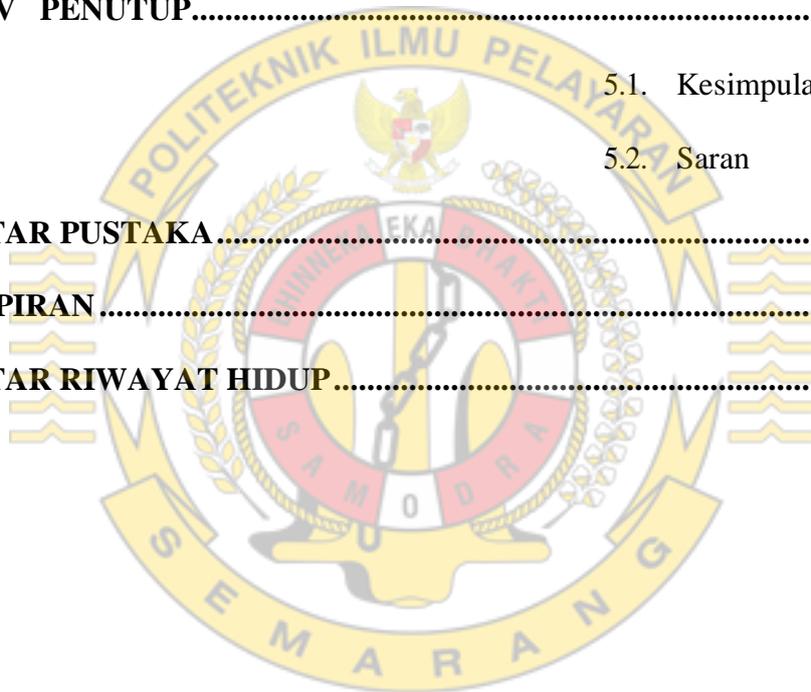
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
PRAKATA .....	vi
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
DAFTAR TABEL .....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN .....	xv
ABSTRAKSI .....	xvi
ABSTRACT .....	xvii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Perumusan Masalah .....	5
1.3. Tujuan Penelitian .....	5
1.4. Manfaat Penelitian .....	6
1.5. Sistematika Penulisan .....	7
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
2.1 Tinjauan Pustaka .....	9
2.1.1 Klaim ( <i>Claim</i> ) .....	9
2.1.1.1 Definisi Klaim ( <i>Claim</i> ) .....	9

2.1.1.2	Prosedur Pengajuan Klaim ( <i>Claim</i> ).....	10
2.1.2	Kekurangan Muatan ( <i>Deadfreight</i> ).....	12
2.1.2.1	Definisi Penanganan Kekurangan Muatan ( <i>Deadfreight</i> ).....	12
2.1.2.2	Prinsip-prinsip Penanganan Kekurangan Muatan ( <i>Deadfreight</i> ).....	13
2.1.3	Muatan	15
2.1.3.1	Definisi Muatan	15
2.1.3.2	Jenis-jenis Muatan	16
2.1.4	Batu Bara	19
2.1.4.1	Definisi Batu Bara	19
2.1.4.2	Jenis – jenis Batu bara	20
2.1.5	Pelabuhan Khusus <i>Jetty</i>	26
2.1.5.1	Pengertian <i>Jetty</i>	26
2.1.5.2	Pelayanan Kapal	27
2.1.6	<i>Anchorage Point</i>	28
2.1.6.1	<i>Anchorage Point</i>	28
2.1.6.2	Fungsi <i>Anchorage Point</i> di Indonesia .....	28
2.2	Kerangka Pikir Peneltian.....	30
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>		
3.1	Waktu dan Tempat Penelitian .....	31
3.2	Metode Penelitian ynag Digunakan.....	31
3.3	Metode Pengumpulan Data.....	32
ix		
3.3.1	Wawancara	33

	3.3.2	Observasi	34
	3.3.3	Studi Pustaka	35
	3.3.4	Dokumentasi	35
	3.4	Teknik Analisis Data	36
3.4.1		Data Reduction (Reduksi Data)	36
	3.4.2	Penyajian Data	37
	3.4.3	Penarikan Kesimpulan	38
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>			<b>40</b>
4.1		Gambaran umum objek yang diteliti	40
4.1.1		Pemuatan batubara di Taboneo <i>Anchorage Point</i>	40
4.1.2		Lokasi Pelaksanaan Penelitian	44
4.1.3		Waktu Pelaksanaan Penelitian	44
	4.2	Hasil Penelitian	45
4.2.1		Kekurangan Muatan Pada Pemuatan Batubara di Taboneo <i>Anchorage Point</i>	45
4.2.2		Pengurangan Kekurangan Muatan ( <i>deadfreight</i> ) Pada Pemuatan Batubara di Taboneo <i>Anchorage Point</i>	46
4.2.2.1		Pengurangan Kekurangan Muatan ( <i>deadfreight</i> )	46
4.2.2.2		Penyelesaian <i>deadfreight Claim</i> Pada Pemuatan Batubara di Taboneo <i>Anchorage Point</i>	48
4.3		Pembahasan Masalah	50
4.3.1		Penyebab Terjadinya Kekurangan Muatan Pada Pemuatan Batubara di Taboneo <i>Anchorage Point</i>	50

4.3.1.1	Pengawasan pemuatan pada <i>Jetty</i> tidak maksimal .....	51
4.3.1.2	Muatan Tumpah Akibat Pemuatan menggunakan <i>floating crane</i> .....	52
4.3.1.3	Jetty Tempat Pemuatan Batubara ke Tongkang Tidak Memiliki Ijin Administrasi yang Lengkap .....	53
4.3.2	Upaya Mengurangi Kekurangan Muatan ( <i>deadfreight</i> ) Pada Pemuatan Batubara di Taboneo <i>Anhorage Point</i> .....	56
4.3.2.1	Menambah Foreman sebagai pengawas pemuatan di jetty dan menyediakan alat keselamatan dan keamanan.....	56
4.3.2.2	Melakukan komunikasi antara pihak kapal dan <i>floating crane</i> agar pemuatan berjalan lancar .....	58
4.3.2.3	Menunjuk Perusahaan Keagenan untuk Melengkapi Perijinan Administrasi Pemuatan dan Dokumen Ekspor.....	60
4.3.3	Penyelesaian <i>Deadfreight Claim</i> Pada Pemuatan Batubara Di Taboneo <i>Anchorage Point</i> .....	61

4.3.3.1	Penyelesaian <i>Deadfreight Claim</i> pada <i>Transshipment</i> MV.THOR FUTURE oleh PT. BHUMI RANTAU ENERGI.....	61
4.3.3.2	Penyelesaian <i>Deadfreight Claim</i> pada <i>Transshipment</i> MV.THERESA SHANDONG oleh PT. RLK DEVELOPMENT.....	62
<b>BAB V PENUTUP.....</b>		<b>65</b>
	5.1. Kesimpulan	65
	5.2. Saran	66
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>69</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>		<b>71</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....</b>		<b>92</b>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Batubara Coklat .....	21
Gambar 2.2. Batubara Sub-Butiminous .....	22
Gambar 2.3. Batubara Bituminous .....	24
Gambar 2.4 Batubara Anthracite .....	26
Gambar 2.5 Kerangka Pikir Penelitian .....	30
Gambar 4.1 Gambaran Umum Taboneo .....	42
Gambar 4.2 Pemuatan Pada <i>Jetty</i> .....	51
Gambar 4.3 Batubara rata dengan <i>top side-board</i> tongkang.....	52
Gambar 4.4 Lengan crane dan lubang spreader yang sangat tinggi .....	53
Gambar 4.5 Persyaratan Ekspor Batubara .....	55
Gambar 4.6 Palka Bersih dari Sisa Muatan.....	58
Gambar 4.7 Pemuatan dengan Lengan Crane Tidak Terlalu Ringgi.....	60

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Penyebab Kekurangan Muatan .....	50
Tabel 4.2. Upaya Mengurangi Kekurangan Muatan .....	56
Tabel 4.3. Proses Penyelesaian <i>Deadfreight Claim</i> .....	61



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil Wawancara .....	71
Lampiran 2	<i>Letter Of Protest</i> MV. Thor Future.....	75
Lampiran 3	<i>Letter Of Protest</i> MV. Theresa Shandong .....	76
Lampiran 4	<i>Draft Survey</i> MV. Theresa Shandong .....	77
Lampiran 5	<i>Draft survey</i> MV. Thor Future .....	78
Lampiran 6	<i>Loading Document</i> MV. Theresa Shandong .....	79
Lampiran 7	<i>Loading Document</i> MV. Theresa Shandong .....	80
Lampiran 8	<i>Loading Document</i> MV. Theresa Shandong .....	81
Lampiran 9	<i>Loading Document</i> MV. Theresa Shandong .....	82
Lampiran 10	<i>Loading Document</i> MV. Thor Future .....	83
Lampiran 11	<i>Loading Document</i> MV. Thor Future .....	84
Lampiran 12	<i>Loading Document</i> MV. Thor Future .....	85
Lampiran 13	<i>Loading Document</i> MV. Thor Future .....	86
Lampiran 14	SOP Bongkar Muat Pada <i>Floating Crane</i> .....	82
Lampiran 15	SOP Bongkar Muat Pada Tongkang.....	83
Lampiran 16	SOP Bongkar Muat Pada Tongkang.....	84
Lampiran 17	<i>Claim Cargo Lost</i> kepada PT. RLK Development.....	85
Lampiran 18	<i>Claim Cargo Lost</i> kepada PT. Bhumi Rantau Energy.....	86

## ABSTRAKSI

**M. Herryngga Fadilah**, 2020, NIT: 531611306209 K, “Analisa Penyebab *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari *Jetty* Sampai *Anchorage Point* Di Taboneo Kalimantan Selatan”, Program Diploma IV, Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Irma Shinta Dewi, M.Pd. Pembimbing II: Febria Sujarman, MT, M.Mar.E.

Kegiatan ekspor batubara di Kalimantan Selatan di dominasi oleh jasa angkutan laut, karena memiliki keuntungan biaya pengangkutan yang murah dengan kapasitas muatan relatif besar. Taboneo *Anchorage* Banjarmasin merupakan salah satu perairan di Kalimantan Selatan yang banyak di singgahi kapal untuk kegiatan bongkar muat batubara. *Transshipment* ekspor batubara dilaksanakan di muara Sungai Barito, hal ini dilakukan karena *draft* kapal besar tidak memungkinkan untuk masuk ke alur yang jauh dan dangkal. Dalam pelaksanaan *transshipment* sering terjadi kekurangan muatan yang disebabkan oleh perjalanan tongkang maupun terjadi pada daerah pemuatan (*stockpile*).

Penelitian ini dilaksanakan dengan metode kualitatif dan desain penelitian deskriptif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara dan studi pustaka, yang diuji keabsahannya melalui uji validitas dan reliabilitas. Data kemudian dianalisis dengan teori dan prinsip pemuatan yang ada untuk mengetahui apa penyebab terjadinya kekurangan muatan (*deadfreight*) pada pemuatan batubara di Taboneo *Anchorage Point* dan upaya untuk mengurangi kekurangan muatan (*Deadfreight*) pada pemuatan batubara di Taboneo *Anchorage Point*.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah : 1) Penyebab terjadinya kekurangan muatan (*deadreight*) yang terjadi di Taboneo *Anchorage Point* yaitu pengawasan pada *jetty* kurang maksimal, pemuatan menggunakan floating crane yang tidak maksimal, dan perijinan di *jetty* yang tidak lengkap. 2) upaya untuk mengurangi kekurangan muatan (*Deadfreight*) pada pemuatan batubara di Taboneo *Anchorage Point* yaitu dengan menunjuk petugas keamanan, menambah pengawasan pada *jetty*, bekerja sama dengan pihak *floating crane* untuk pemuatan dan menunjuk perusahaan agen untuk membantu proses administrasi perijinan ekspor. Penyelesaian yang dilakukan adalah perusahaan menerima *letter of protest* dari kapten kemudian mengganti biaya kekurangan muatan yang diselesaikan *office to office*.

**Kata Kunci:** Ekspor, *Transshipment*, Kekurangan Muatan (*deadfreight*).

## **ABSTRACT**

**M. Herryngga Fadilah**, 2020, NIT: 531611306209 K, " *Analysis Of Causes Of Deadfreight Claim In Coal Transshipment From Jetty To Anchorage Point In Taboneo South Kalimantan*", Diploma Program IV, Port and Shipping Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Supervisor I: Irma Shinta Dewi, M.Pd. Advisor II: Febria Sujarman, MT, M.Mar.E.

*Coal export activities in South Kalimantan are dominated by sea transportation services because they have the advantage of cheap transportation costs with a relatively large load capacity. Taboneo Anchorage Banjarmasin is one of the waters in South Kalimantan that many ships stop by for loading and unloading coal. Coal export transshipment is carried out at the mouth of the Barito River, this is done because the draft of large vessels does not allow it to enter deep and shallow channels. In the implementation of transshipment, there is often a shortage of cargo caused by barge travel or in the loading area (stockpile).*

*This research was conducted using qualitative methods and descriptive research design. Data were collected through observation, interviews, and literature study, which were tested for validity through validity and reliability tests. The data were then analyzed with existing loading theories and principles to find out what causes dead freight at coal loading at Taboneo Anchorage Point and efforts to reduce dead freight at coal loading at Taboneo Anchorage Point.*

*The results obtained from this study are: 1) The causes of deadweight that occurred at the Taboneo Anchorage Point are Load Theft, supervision of the jetty is not optimal, loading using a floating crane is not optimal, and permits at the jetty are incomplete. 2) efforts to reduce dead freight on coal loading at Taboneo Anchorage Point, namely by appointing security guards, increasing supervision of jetty, working with floating cranes for loading, and appointing an agent company to assist the export permit administration process. The settlement that is made is that the company receives a letter of protest from the captain and then reimburses the cost of the shortage which is settled by the office to office.*

*Keywords: Export, Transshipment, Deadfreight.,*

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi di Indonesia telah menunjukkan pertumbuhan yang signifikan selama beberapa dekade terakhir. Pertumbuhan di sektor perdagangan ekspor dan impor menjadi sektor yang paling pesat pertumbuhannya.

Indonesia adalah salah satu negara dengan ekonomi terbesar di dunia dengan produk domestik bruto (PDB) lebih dari 1 triliun *dolar*, dan negara dengan ekonomi terbesar di Asia Tenggara. Pertumbuhan ekonomi Indonesia setelah krisis ekonomi, meningkatkan Indonesia menjadi negara berpenghasilan menengah (*middle income country*) dari negara berpenghasilan rendah (*lower income country*), dengan rata-rata Produk Domestik Bruto mencapai USD 3.500/kapita. (Deon Arinaldo, 2019)

Batu bara adalah pusat dari kebijakan energi Indonesia sejak akhir 1970-an dan menjadi sektor perdagangan ekspor di Indonesia yang mampu mengangkat pendapatan Indonesia. Cadangan batu bara Indonesia bukan yang terbesar di dunia, jumlah cadangan batubara relatif signifikan dibandingkan sumber daya pendahuluan fosil lainnya. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) menyatakan bahwa cadangan batu bara mencapai 37 miliar ton dan 166 miliar ton sebagai sumber daya. Ini membuat cadangan batu bara Indonesia adalah 3% dari cadangan global. Kementerian menyatakan total cadangan batu bara adalah 22,6 miliar ton atau 2,2% dari total cadangan global, (BP 2018). Didorong oleh melimpahnya cadangan batu bara, pemerintah telah menetapkan kebijakan untuk meningkatkan penggunaan batu bara sebagai pembangkit tenaga listrik, batu bara ditargetkan

akan menjadi sumber yang sangat signifikan untuk pembangkit listrik di Indonesia. Bukan hanya untuk listrik, batu bara juga akan menjadi komoditas ekspor strategis dan prioritas utama.

Batu bara bukan hanya sumber daya untuk membangkitkan tenaga listrik tetapi juga sebagai komoditas ekspor strategis dan prioritas utama. Indonesia adalah pengeksportor batu bara kedua terbesar secara global dan pemasok batu bara utama untuk negara-negara Asia. Pendapatan dari batu bara adalah satu sumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara yang sangat besar, untuk itu pemerintah meningkatkan ekspor batubara dengan memperbaiki kualitas dan penanganan ekspor. Pemerintah meningkatkan produksi batu bara hingga lebih dari 500 juta ton dan membuat penambang dapat mengekspor lebih banyak batu bara. Alasan pemerintah atas pengeksploitasian batu bara adalah untuk meningkatkan pendapatan ekspor dan membantu menyeimbangkan defisit yang berasal dari perdagangan minyak dan gas. Sumber dan produksi batu bara Indonesia sebagian besar hanya tersebar di empat provinsi: Kalimantan Timur, Sumatera Selatan, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Tengah. Menurut sumber data pertumbuhan ekonomi provinsi Kalimantan Selatan batu bara memiliki kontribusi yang substansial kepada ekonomi setempat. Kontribusi sektor batu bara Kalimantan Selatan cukup tinggi, berkisar antara 19-26% dari PDB provinsi pada lima tahun terakhir mengingat besarnya porsi PDB dari sektor batu bara dan juga kesenjangan antara pengembangan sektor batu bara dan sektor lain di Kalimantan Selatan, transisi batu bara dapat berdampak lebih besar kepada lingkungan ekonomi, sosial, dan politik mereka.

Kegiatan ekspor batubara di Kalimantan Selatan di dominasi oleh jasa angkutan laut, karena memiliki keuntungan seperti biaya pengangkutan yang murah dengan kapasitas muatan relatif besar, pengiriman dalam waktu yang efektif dan efisien serta keamanan muatan yang lebih terjamin. *Taboneo Anchorage* Banjarmasin merupakan salah satu perairan di Kalimantan Selatan yang banyak di singgahi oleh kapal-kapal dari luar negeri yang melakukan kegiatan bongkar muat batubara untuk di ekspor.

*Transshipment* ekspor batubara dari tongkang ke kapal besar dilaksanakan di muara Sungai Barito, hal ini dilakukan karena *draft* kapal besar terlalu tinggi sehingga tidak memungkinkan untuk masuk ke alur sungai menuju ke *jetty* batubara. Dengan kondisi alur sungai yang jauh dan dangkal menyebabkan kapal besar tidak dapat sandar di *jetty* untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Seluruh perusahaan pertambangan batubara di Banjarmasin Kalimantan Selatan memilih jasa transportasi laut dengan menggunakan tongkang untuk mengangkut batubara dari *jetty* menuju *Taboneo Anchorage* karena *draft* tongkang yang rendah mampu mengangkut batubara melalui alur sungai.

PT. Bhumi Rantau Energi dan PT. RLK Development merupakan dua perusahaan yang bergerak dalam bidang pertambangan batubara dan pelaku ekspor batubara di provinsi Kalimantan Selatan ke beberapa negara. Batubara merupakan muatan curah dimana dalam pelaksanaan pemuaatan harus memperhatikan ketepatan dalam perhitungan muatan sehingga mendapatkan jumlah yang sesuai dengan permintaan (*Stowage Plan*). Kegiatan *transshipment* ekspor batubara yang dilaksanakan oleh kedua perusahaan

tersebut di *Taboneo Anchorage* sering mengalami kendala yaitu kekurangan muatan (*deadfreight*). Kekurangan muatan (*deadfreight*) dapat terjadi karena beberapa faktor yaitu kurang maksimalnya penanganan muatan dari tongkang ke palka kapal besar sehingga banyak muatan yang tumpah dan tidak termuat maksimal didalam palka. Kondisi ombak di *Taboneo Anchorage* yang tidak stabil juga mejadi kendala karena akan menyulitkan dalam hal pembacaan *draft* kapal untuk mengetahui perbandingan berat kapal dan berat muatan.

Perusahaan yang menjadi pelaku ekspor dalam melayani *transipment* harus teliti, cermat dan tepat dalam melakukan pemuatan sehingga tidak terjadi kekurangan muatan (*deadfreight*). Apabila dalam *transipment* terjadi kekurangan muatan (*deadfreight*) maka perusahaan akan mendapatkan *letter of protest* dari kapal, ini merupakan *claim* dari kapten kapal yang menyatakan bahwa dalam *transhipment* telah terjadi kekurangan muatan. Perusahaan sebagai pemilik muatan harus bertanggung jawab dengan mengganti kekurangan muatan tersebut baik dengan negosiasi kepada pembeli atau mengganti langsung. Kapal tidak akan berlayar apabila muatan tidak sesuai dengan permintaan (*stowage plan*) untuk itu sebelum kapal terkena denda oleh otoritas setempat maka perusahaan pemilik muatan harus menyelesaikan masalah tersebut.

Berdasarkan uraian diatas dapat dilihat bahwa kekurangan muatan merupakan kendala yang harus diselesaikan oleh perusahaan ekspor dan pihak kapal sebagai perwakilan dari pembeli supaya muatan diatas kapal bisa segera dikirim dan diterima oleh pembeli.

Dengan permasalahan ini penulis dapat mengambil judul penulisan skripsi  
“**ANALISA PENYEBAB *DEADFREIGHT CLAIM* DALAM  
PENANGANAN KEKURANGAN MUATAN BATUBARA DARI *JETTY*  
SAMPAI *ANCHORAGE POINT* DI TABONEO KALIMANTAN  
SELATAN**”

## **1.2 Perumusan masalah**

Dengan memperhatikan latar belakang dan judul yang sudah ada, penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut :

1.2.1 Apa penyebab terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari *Jetty* Sampai *Anchorage Point* Di Taboneo Kalimantan Selatan?

1.2.2 Upaya apa saja yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari *Jetty* Sampai *Anchorage Point* Di Taboneo Kalimantan Selatan?

## **1.3 Tujuan penelitian**

Pada dasarnya penelitian ini dilakukan dengan tujuan :

1.3.1 Untuk mengetahui penyebab *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari *Jetty* Sampai *Anchorage Point* Di Taboneo Kalimantan Selatan?

1.1.1 Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengurangi *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari *Jetty* Sampai *Anchorage Point* Di Taboneo Kalimantan Selatan?

## 1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia pelayaran, dunia keilmuan, dan pengetahuan bagi individu, seperti :

### 1.4.1 Manfaat Teoritis

1.4.1.1 Menambah pengetahuan pembaca tentang penyebab terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari *Jetty* Sampai *Anchorage Point* Di Taboneo Kalimantan Selatan.

1.4.1.2 Menambah pengetahuan pembaca tentang upaya *Deadfreight Claim* Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari *Jetty* Sampai *Anchorage Point* Di Taboneo Kalimantan Selatan

### 1.4.2 Manfaat Praktis

1.4.2.1 Bagi Penulis :

Sebagai sarana penulis mengutarakan hal yang dipelajari selama praktek darat dan menjadikan sarana sebagai mempersiapkan diri untuk menghadapi dunia kerja sebenarnya.

1.4.2.2 Bagi Akademik :

1. Menambah pengetahuan civitas akademika tentang kendala apa saja yang mempengaruhi ekspor batubara terutama dalam hal *deadfreight*.
2. Membantu menambah perbendaharaan perpustakaan tentang kendala ekspor batubara terutama dalam hal *deadfreight*.

3. Dapat digunakan sebagai *literature* dan referensi dalam peningkatan kegiatan belajar mengajar dan menambah wawasan dalam hal ekspor batu bara.

#### 1.4.2.3 Bagi Perusahaan Pelaku Ekspor

Sebagai bahan untuk mengetahui hal hal apa saja yang menyebabkan kekurangan muatan (*deadfreight*) dan bahan pertimbangan agar kedepannya lebih siap dalam melakukan ekspor batubara.

#### 1.4.2.4 Bagi Pembaca

Memberikan wawasan tentang ekspor batubara yang merupakan hal baru dan belum begitu dikenal oleh kalangan umum dan memberikan gambaran secara umum kendala dalam ekspor batubara serta penyelesaiannya.

### 1.5 Sistematika Penulisan

Susunan sistematika penulisan adalah sebagai berikut:

#### Bab I Pendahuluan

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan yang merupakan pokok bahasan dalam skripsi ini.

#### Bab II Landasan Teori

Merupakan landasan berfikir berdasarkan tinjauan pustaka dan hal-hal yang bersifat teoritis untuk menganalisa data yang didapatkan dan kerangka pikir penelitian.

### Bab III Metodologi Penelitian

Di dalam metodologi penelitian ini berisi tentang metode penelitian yang digunakan yaitu metode penulisan kualitatif, tempat dan waktu penelitian, jenis dan sumber data dalam penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

### Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan Masalah

Berisi tentang pelaporan hasil penelitian dan pembahasannya yang mengaitkan dengan data yang didapat selama penelitian dan atau data dari penelitian yang sudah ada dan mengarah kepada penjelasan lebih rinci yang terfokus dari topik penelitian dalam skripsi.

### Bab V Penutup

Berisi simpulan dan saran, simpulan berisi uraian tentang penemuan-penemuan selama penelitian sampai uraian penyelesaian sehingga didapat suatu ringkasan yang dapat menjawab permasalahan. Saran merupakan penyampaian penyelesaian masalah dalam penelitian

### Daftar Pustaka

### Lampiran-lampiran

### Daftar Riwayat Hidup

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1 Tinjauan pustaka

##### 2.1.1 Klaim (*claim*)

###### 2.1.1.1 Definisi Klaim (*claim*)

Klaim adalah suatu permintaan salah satu dari dua pihak yang mempunyai ikatan karena adanya kendala atau wanprestasi (salah satu pihak ingkar janji) dari perjanjian yang sudah disepakai sebelumnya yaitu kurang atau rusaknya barang muatan kapal yang dijanjikan. Klaim ini seperti suatu ikatan hukum, wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak memberikan hak kepada pihak lain untuk menuntut penggantian atas kerugian yang timbul. Sesuai dengan yang dikemukakan oleh Ilyas (2011), bahwa

Definisi klaim adalah suatu permintaan salah satu dari dua pihak yang mempunyai ikatan, agar haknya terpenuhi. satu dari dua pihak yang melakukan ikatan tersebut akan mengajukan klaimnya kepada pihak lainnya sesuai dengan perjanjian atau provisi polis yang disepakati bersama oleh kedua pihak.

Klaim memiliki tujuan untuk, membayar semua klaim yang valid, mengidentifikasi kemungkinan terjadi tindakan kecurangan baik yang disengaja maupun yang tidak disengaja dalam melakukan klaim, menghindari dan mencegah tuntutan hukum dan melakukan kontrol terhadap biaya klaim (*Claim Cost*).

Hal-hal penting yang harus diperhatikan dalam manajemen klaim:

2.1.1.1 Terdapat kejelasan para pihak yang memiliki hak dan kewajiban dalam melakukan ikatan perjanjian .

2.1.1.2 Ikatan perjanjian yang disepakati bersama dan dalam ikatan tersebut saling percaya, saling memberikan ikatan secara jelas sesuai dengan aturan dan hukum yang telah ditetapkan.

2.1.1.3 Kedua belah pihak mengetahui dan memahami semua aspek yang mengikat mereka sesuai dalam *informed consent*.

2.1.1.4 Pernyataan ikatan kedua belah pihak didokumentasikan untuk mencegah ingkar janji untuk dan mencegah pengingkaran kedua belah pihak baik di sengaja maupun tidak di sengaja berupa sertifikat polis asuransi.

2.1.1.5 Klaim mempunyai arti yang sangat luas dan sangat penting dalam suatu proses dan langkah langkah yang harus disepakati oleh kedua belah pihak.

#### 2.1.1.2 Prosedur pengajuan Klaim (*claim*)

Penerima barang (*consignee*) yang telah menerima nota klaim kekurangan atau kerusakan barang dapat mengajukan ganti kerugian kepada perusahaan pelayaran yang mengeluarkan asuransi, apabila barangnya diasuransikan. Dalam hal ini perusahaan asuransi sebagai subrogator yang akan menuntut

pihak pengangkut.

#### 2.1.1.3 Pengajuan klaim pada perusahaan pelayaran

Pengajuan klaim kepada perusahaan pelayaran (*carrier*), wajib melengkapi tuntutannya tersebut dengan:

2.1.1.3.1 Melengkapi *claim* kekurangan muatan sebagai bukti barang termaksud hilang atau rusak.

2.1.1.3.2 *Copy Bill of Lading* sebagai bukti perjanjian antara pengangkut dengan *shipper* atau *consignee*.

2.1.1.3.3 *Invoice* untuk menilai kelayakan tuntutan ganti rugi.

2.1.1.3.4 *Packing List* untuk mengetahui detail rincian tentang ukuran, isi, berat atau barang termaksud.

2.1.1.3.5 Polis asuransi jika diasuransikan sebagai pelengkap.

#### 2.1.1.4 Pemeriksaan klaim

Setelah dokumen - dokumen pelengkap diajukan ke perusahaan pelayaran, pada bagian *claim* akan dilakukan penelitian secara seksama adapun proses penelitian dilakukan berdasarkan klasifikasi masalah klaim apakah kehilangan atau kerusakan. *Claim* akan selesai ketika kedua pihak sepakat dengan apa yang menjadi hasil diskusi dan menyadari kesalahan yang dilakukan, agar kesepanya bisa diperbaiki.

## 2.1.2 Kekurangan muatan (*deadfreight*)

### 2.1.2.1 Definisi kekurangan muatan (*deadfreight*)

*Deadfreight* adalah uang yang harus dibayarkan kepada kapal karena satu pihak tidak menepati janji untuk memuai kapal dengan muatan penuh

Kegiatan *transshipment* dimana pihak pemilik muatan tidak dapat memberikan muatan kepada pembeli sesuai dengan permintaan (*stowage plan*) maka pemilik muatan harus membayar kekurangan muatan tersebut, hal ini disebut dengan *deadreight*. Seperti yang dikemukakan (Radiks Purba, 2010:35), bahwa

Perusahaan pemilik muatan dan pihak kapal dapat berdiskusi mengenai penyebab dari tidak tercapainya jumlah muatan yang harus dipenuhi. Ganti rugi akan dilakukan setelah mengetahui penyebab pasti dari kekurangan muatan tersebut diakibatkan oleh pihak kapal karena tidak maksimal dalam menangani muatan atau kesalahan dari pemilik muatan yang tidak menyediakan muatan sesuai dengan permintaan (*stowage plan*). Atas kekurangan muatan tersebut, pencarter harus membayar uang tambangnya yang disebut *deadfreight*.

*Dead freight* adalah Uang ganti rugi atau uang tambang yang dapat diminta oleh pemilik kapal kepada *charterer* kapalnya apabila *charterer* tidak dapat mengangkut seluruh muatan atau sudah memesan ruangan muatan tetapi tidak jadi menggunakannya karena pemilik muatan tidak dapat memenuhi permintaan muatan (*stowage plan*).

### 2.1.2.2 Prinsip-prinsip penanganan kekurangan muatan (*deadfreight*)

#### 2.1.2.2.1 Melindungi kapal.

Melindungi kapal berarti menciptakan suatu keadaan dimana dalam melaksanakan kegiatan Penanganan dan Pengaturan muatan, kapal senantiasa tetap dalam kondisi yang baik, aman serta layak laut. Untuk mencapai tujuan ini yang perlu diperhatikan adalah pembagian muatan yang harus proporsional dalam pengaturannya baik pembagian muatan secara Tegak. Melintang, Membujur serta pembagian muatan secara Khusus pada Geladak antara. Pembagian Muatan secara Tegak (*Vertical*) Menyangkut masalah Stabilitas melintang. Pembagian muatan secara Melintang (*Transversal*) Menyangkut masalah kemiringan di *rolling* kapal. Pembagian Muatan secara khusus pada geladak antara (*Tween Deck*) Menyangkut masalah Kekuatan daya tampung geladak (*Deck Load Capacity*).

#### 2.1.2.2.2 Melindungi Muatan

Melindungi muatan adalah tanggung jawab pihak pengangkut (*Carrier*) terhadap keselamatan muatan yang dimuat dari suatu pelabuhan ke pelabuhan tujuannya dengan aman sebagaimana kondisi muatan seperti saat penerimaannya. *Carrier* dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya harus memastikan terjaminnya

keselamatan dan melindungi muatan, , harus mengenal betul akan sifat-sifat serta jenis muatan-muatan tersebut sehingga dapat menghindari kerusakan muatan yang diakibatkan oleh Pergesekan dengan muatan lainnya, penanganan muatan tidak maksimal dan pencurian muatan (*Pilferage*).

#### 2.1.2.23 Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin.

Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin adalah menyangkut penguasaan ruang rugi (*Broken stowage*) yang dilakukan sedemikian rupa sehingga ruang muat yang tersedia dapat diisi dengan muatan sebanyak mungkin dan ruang muat yang tidak terpakai dapat ditekan sekecil mungkin.

Prinsip dalam Pemuatan batubara adalah berat batubara dari *jetty* sampai dengan muara tempat pemuatan tidak akan sama persis karena pasti ada penyusutan atau muatan yang sedikit tumpah, untuk itu pemilik muatan biasanya memberikan cadangan atau tambahan muatan sebesar 10% dari muatan keseluruhan yang dibagi pada setiap tongkang yang digunakan sehingga batubara yang dimuat pada kapal besar memenuhi permintaan (*stowage plan*) dan tidak kurang.

#### 2.1.2.24 Melindungi anak buah kapal (ABK) dan Buruh Melindungi

ABK dan Buruh adalah menyangkut atas keselamatan jiwa ABK dan buruh, dimana selama ABK dan buruh bekerja melaksanakan kegiatannya senantiasa selalu terhindar dari segala bentuk resiko-resiko yang mungkin atau dapat terjadi yang berasal dari pelaksanaan bongkar muat.

Prinsip penanganan kekurangan muatan tersebut sesuai dengan SOP dari perusahaan pengangkut yang mengangkut batubara dari *jetty* samapai dengan *anchorage point* menggunakan tongkang.

### 2.1.3 Muatan

#### 2.1.3.1 Definisi muatan

Muatan kapal (*cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan.

menurut Sudjatmiko (1995:64), Muatan kapal adalah; segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan.

## 2.1.3.2 Jenis-jenis muatan

### 2.1.3.2.1 Jenis Muatan ditinjau dari cara Pemuatan :

#### 2.1.3.2.1.1 Muatan Curah (*Bulk cargoes*)

Muatan yang tidak menggunakan kemasan.

Contoh : Batu bara; Gandum, Semen, Biji besi, Jagung, Kopra dll.

#### 2.1.3.2.1.2 Muatan Dingin I Beku (*Refrigerated I*

*Frozen cargoes*)

Muatan yang membutuhkan suhu tertentu yang cukup rendah.

Contoh : Daging, Keju, Buah, Sayuran dll.

#### 2.1.3.2.1.3 Muatan Cair (*Liquid cargoes*) I Basil

minyak (*Oil product*)

Muatan olahan dari basil minyak.

Contoh : MDF, Bensin, Kerosine, Minyak kelapa sawit dll.

#### 2.1.3.2.1.4 Muatan Gas (*Gas cargoes*)

Muatan yang berupa Gas.

Contoh: Gas Alam cair (*Liqued Natural Gas*) dll.

#### 2.1.3.2.1.5 Muatan Campuran (*General cargoes*).

Muatan yang memiliki atau menggunakan kemasan tertentu.

Contoh : Peti-peti, karung-karungan,  
Karton, Kelontongan dll.

#### 2.1.3.2.1.6 Muatan Peti kemas (*Container cargoes*).

Muatan yang berupa peti dari baja dengan ukuran standart.

Contoh: Peti kemas uk. 20 ft, 40 ft.

### 2.1.3.2.2 Jenis Muatan ditinjau dari Sifat atau Mutu :

#### 2.1.3.2.2.1 Muatan Basah (*Wet cargo*)

Muatan yang berbentuk cairan dan dikemas dalam drum, Drum plastik, botol, kaleng atau sejenisnya yang dapat bocor.

Contoh: Minuman, Cat cair, Susu cair, minyak, oli dll.

#### 2.1.3.2.2.2 Muat Kering (*Dry cargo*)

Muatan yang tidak mengandung cairan.

Contoh : Kaca, Besi, Kelontongan, Kertas, Biji plastik dll.

#### 2.1.3.2.2.3 Muatan Bersih (*Clean cargo*)

Muatan yang tidak meninggalkan kotoran.

Contoh : Kaca, Tekstil, Timah batangan  
dll.

#### 2.1.3.2.2.4 Muatan Kotor (*Dirty cargo*)

Muatan yang meninggalkan kotoran.

Contoh : Arang, Semen, Aspal, Terigu,

Kayu dll.

#### 2.1.3.2.2.5 Muatan Berbau (*Odours cargo*)

Muatan yang mengeluarkan aroma yang tajam serta tidak enak dan menyebabkan kerusakan pada muatan yang lain.

Contoh Amoniak, Karet mentah, Ikan asin, Makanan temak dll.

#### 2.1.3.2.2.6 Muatan Peka (*Delicate cargo*)

Muatan yang mudah rusak akibat aroma atau bau yang lain.

Contoh : Tembakau, Teh, Kopi dll.

#### 2.1.3.2.2.7 Muatan Berbahaya (*Dangerous cargo*)

Muatan yang mengandung resiko terhadap keselamatan Jiwa manusia, kapal dan muatan lainnya.

Contoh : Amunisi, Bahan kimia beracun, batubara, Korek api dll.

#### 2.1.3.2.2.8 Muatan Berharga (*Valueables cargo*)

Muatan dengan bentuk kecil namun memiliki nilai yang tinggi.

Contoh : Elektronik, Permata, Jam tangan dll.

#### 2.1.3.2.2.9 Muatan Hewan (*Life stock*)

Muatan yang berjiwa selain manusia.

Contoh : Sapi, Kuda, Babi dll.

## 2.1.4 Batubara

### 2.1.4.1 Definisi Batubara

Batubara adalah batuan yang mudah terbakar berwarna coklat tua yang dihasilkan ketika tanaman darat dan air menumpuk dan terkubur selama usia geografis yang ditransmisikan oleh panas dan tekanan. Butuh waktu lama untuk membentuk lapisan endapan batu bara yang tebal dan lebar dimana tenggelam perlahan di tanah. Seharusnya, batubara terkubur di bawah tanah perlahan-lahan sementara pasir menutupinya dan tanaman tumbuh subur di atasnya.

Mengenai usia generasi, lebih dari 1/3 dari batubara dunia terbentuk selama era *Paleozoikum* (sekitar 5 hingga 2 juta tahun yang lalu) di mana batubara Eropa, Amerika Utara, dan Asia berada di bawahnya. sisanya kemungkinan terbentuk pada era *Mesozoikum* dan *Cainozoikum*. Sebagian besar batubara diperkirakan terbentuk pada zaman karbon pada zaman *paleozolik* (pada akhir era *Paleozoikum*).

Pengerasan dimulai ketika tanaman layu dan benar-benar tenggelam di dalam air dan udara terhalang, sehingga tanaman tidak lagi berkarat, kemudian mereka mendapatkan tekanan bumi dan panas di bawah tanah. Meskipun penyebab transmudasi belum ditetapkan, suhu puluhan hingga 200°C pada ribuan tekanan merupakan kondisi optimal dari coalification.

#### 2.1.4.2 Jenis-jenis batubara

Berdasarkan tingkat proses pembentukannya yang dikontrol oleh tekanan, panas, dan waktu, batu bara umumnya dibagi dalam lima kelas yaitu :

##### 2.1.4.2.1 Batubara Coklat (*Lignit*)

Batubara jenis ini adalah batubara dengan kualitas paling rendah. Biasanya digunakan sebagai bahan untuk pembangkit listrik tenaga uap. Batu bara jenis ini memiliki kandungan *moisture* yang tinggi serta konten yang rendah, sehingga membuatnya tidak efisien untuk dipindahkan dalam jarak jauh. Akan tetapi, jika ada pembangkit listrik yang terpaksa menggunakan sumber energi dari jenis batu bara ini, maka pembangkit listrik tersebut biasanya akan dibangun di lokasi yang relatif dekat dengan penambangannya.

Merupakan *rank* batubara yang paling rendah dan memiliki kualitas rendah dengan nilai kalori <6300 BTU/lb - <8300 BTU/lb. Terdiri atas beberapa grup, yaitu:

2.1.4.2.1.1 *Lignit A* ; Merupakan grup batubara dalam *rank lignitic* yang mempunyai nilai kalori sebesar >6300 BTU/lb - <8300 BTU/lb (dalam keadaan *dry*).

2.1.4.2.1.2 *Lignit B* ; Merupakan grup batubara dalam *rank lignitic* yang mempunyai nilai kalori <6300 BTU/lb (dalam keadaan *dry*).



Gambar 2.1 Batubara coklat  
(Sumber : Kideco batubara)

#### 2.1.4.2.2 Sub-Bituminous

Sub-Bituminous adalah batubara berkualitas sedang. Ciri fisiknya memiliki warna coklat gelap yang cenderung hitam. Kelembabannya lebih rendah jika dibandingkan jenis sebelumnya. Cocok juga untuk digunakan sebagai sumber energi pembangkit listrik tenaga uap.

Merupakan *rank* batubara yang mengandung nilai kalori >8300 BTU/lb - <11500 BTU/lb. Terdiri atas beberapa grup, yaitu:

2.1.4.2.2.1 *Sub-Bituminous A* ; Merupakan batubara dalam *rank subbituminous* yang mempunyai nilai kalori sebesar >10500

BTU/lb - <11500 BTU/lb (dalam keadaan *dry*).

2.1.4.2.2.2 *Sub-Bituminous B* ; Merupakan batubara dalam *rank subbituminous* yang mempunyai nilai kalori sebesar >9500 BTU/lb - <10500 BTU/lb (dalam keadaan *dry*).

2.1.4.2.2.3 *Sub-Bituminous C* ; Merupakan batubara dalam *rank subbituminous* yang mempunyai nilai kalori sebesar >8300 BTU/lb - <9500 BTU/lb (dalam keadaan *dry*).



Gambar 2.2 Batubara Sub-bituminous

(Sumber : Kideco batubara)

#### 2.1.4.2.3 Bituminous

Bituminous merupakan batubara yang kualitasnya sudah cukup tinggi. Secara fisik berwarna hitam mayoritas, namun ada pula yang berwarna coklat tua. Kandungan bitumen atau aspal yang ada di dalamnya merupakan asal mula kenapa jenis ini

disebut bituminous. Jenis ini memiliki kandungan karbon sebesar 60-80% sedangkan sisanya terdiri atas udara, air dan hidrogen.

Rank batubara ini memiliki persentase *fixed karbon* sebesar <69% - <86% serta persentase kandungan *volatile matter* >32% - <22%. Terdiri atas beberapa grup, yaitu:

#### 2.1.4.2.3.1 *Low - Volatile Bituminous*

Merupakan grup batubara dalam *rank* bituminous yang mengandung persentase *fixed karbon* sebesar >78% - <86% serta persentase kandungan *volatile matter*nya sebesar >14% - <22% (dalam keadaan *dry*).

#### 2.1.4.2.3.2 *Medium – Volatile Bituminous*

Merupakan grup batubara dalam *rank* bituminous yang memiliki kandungan *fixed karbon* sebesar >69% - <78% serta persentase kandungan *volatile matter* sebesar >22% - <31% (dalam keadaan *dry*).

#### 2.1.4.2.3.3 *High – Volatile A Bituminous*

Merupakan grup batubara dalam *rank* bituminous yang memiliki persentase

*fixed karbon* sebesar  $<69\%$  , persentase kandungan *volatile matter*nya sebesar  $>31\%$ , serta nilai kalorinya  $>14000$  BTU/lb (dalam keadaan *dry*).

#### 2.1.4.2.3.4 *High – Volatile B Bituminous*

Merupakan batubara dalam *rank* bituminous yang mempunyai nilai kalori sebesar  $>13000$  BTU/lb -  $<14000$  BTU/lb (dalam keadaan *dry*).

#### 2.1.4.2.3.5 *High – Volatile C Bituminous*

Merupakan batubara dalam *rank* bituminous yang mempunyai nilai kalori sebesar  $>11500$  BTU/lb -  $<13000$  BTU/lb (dalam keadaan *dry*).



Gambar 2.3 Batubara bituminous

(Sumber : Kideco batubara)

#### 2.1.4.24 Antrasit (Anthracite)

Jenis terakhir ini adalah jenis batubara dengan kualitas tertinggi. Kandungan karbon di dalamnya mencapai  $92,1-98,0\%$ . Secara fisik, warnanya hitam

mengkilap karena kandungan karbon yang tinggi. Penggunaan batubara Antrasit ini juga sebagai sumber energi (bahan bakar) pembangkit listrik tenaga uap. Dibagi menjadi beberapa grup berdasarkan presentase kandungan *fixed* karbonnya:

#### 2.1.4.2.4.1 *Meta – Anthracite*

Merupakan grup batubara pada rank anthracite yang memiliki kualitas paling baik, dimana kandungan *fixed karbon* bisa mencapai >98% serta persentase kandungan *volatile matter*nya <2% (dalam keadaan *dry*).

#### 2.1.4.2.4.2 *Anthracite*

Merupakan grup batubara pada rank anthracite yang mengandung persentase *fixed karbon* >92% - <98% serta persentase kandungan *volatile matter* >2% - <8% (dalam keadaan *dry*).

#### 2.1.4.2.4.3 *Semi – Anthracite*

Merupakan grup batubara pada rank anthracite yang mengandung persentase *fixed karbon* >86% - <92% serta persentase kandungan *volatile matter*nya >9% - <14% (dalam keadaan *dry*).



Gambar 2.4 Batubara anthracite

(Sumber : Kideco batubara)

## 2.1.5 Pelabuhan Khusus *Jetty*

### 2.1.5.1 Pengertian *Jetty*

*Jetty* adalah dermaga yang menjorok ke laut yang merupakan bagian dari pelabuhan khusus yang digunakan untuk memudahkan kapal sandar dan melakukan pemuatan.

Pada *Jetty* batubara dilengkapi dengan fasilitas penunjang pemuatan yaitu *Conveyor Jetty*. *Conveyor Jetty* adalah alat untuk memindahkan batubara dari *stockpile* ke tongkang dengan Kapasitas *loading rate conveyor* ditentukan pada besar kecilnya dinamo yang digunakan untuk memutar karet *conveyor*. Kapasitas *loading rate conveyor* akan menentukan kecepatan *loading* batubara ke tongkang. *Loading rate* yang besar akan mempersingkat waktu *loading* sehingga dapat menghemat waktu prorata. Kebanyakan *loading rate jetty* yang ada saat ini berkisar antara 500 - 700 MT per jam.

### 2.1.5.2 Pelayanan Kapal

1. Jasa yang diberikan terhadap kapal untuk berlabuh dengan aman sambil menunggu pelayanan berikutnya untuk bertambat di pelabuhan, atau untuk bongkar muat (*midstream, loading/unloading*) atau melaksanakan kegiatan lainnya (*docking, pengurusan dokumen dan lain- lain*).
2. Daerah labuh adalah permukaan air yang masuk daerah perairan pelabuhan, dan batas-batasnya ditentukan berdasarkan ketentuan yang berlaku.
3. Yang dimaksud dengan pelabuhan aman, yaitu:
  - a. Tidak mengganggu alur pelayaran.
  - b. Arealnya luas, sehingga kemungkinan bertabrakan dengan kapal lain yang sedang berlabuh, dapat dihindari.
  - c. Kedalaman alur yang memadai sehingga kapal tidak kandas.
  - d. Bebas dari penangkapan ikan.
4. Untuk menjamin tingkat pelayanan, maka pihak pelabuhan selalu mengikuti/memonitor kedalaman (*controlling depth*) tempat kapal berlabuh, sehingga dihindari hal-hal yang tidak diinginkan.

## 2.1.6 Anchorage point

### 2.1.6.1 Definisi Anchorage point

Anchorage Area adalah tempat berlabuhnya kapal-kapal yang sedang menunggu proses penyelesaian perizinan/pelayanan di Pelabuhan. Area ini biasanya terletak tidak jauh dari perairan pelabuhan, Seperti yang dikemukakan oleh D.A. Lasse. dalam buku “Manajemen Kepelabuhanan” (2014) bawa,

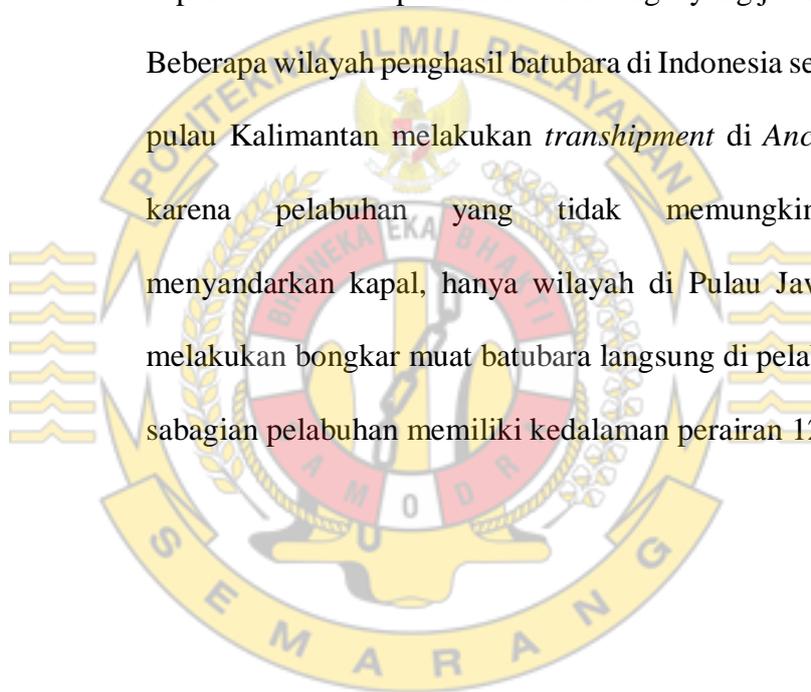
Pelabuhan diartikan juga sebagai area tempat kapal dapat melakukan kegiatan permuatan atau pembongkaran kargo, termasuk dalam area dimaksud suatu lokasi di mana kapal dapat antri menunggu giliran atau tunggu perintah aktivitas, Pengertian Hopkins tentang pelabuhan mencakup lokasi perairan tempat menunggu yang disebut sebagai lokasi labuh jangkar (*anchorage area*). Hal ini dapat diartikan bahwa lokasi perairan labuh jangkar merupakan bagian dari lingkungan kerja pelabuhan.

### 2.1.6.2 Fungsi Anchorage point di Indonesia.

Pemuatan batubara di Indonesia seluruhnya menggunakan jasa angkutan laut baik untuk ekspor maupun didalam negeri. Kapal yang mengangkut batubara biasanya memiliki kedalaman kapal (*draft*) yang cukup dalam yaitu 12m – 16m sedangkan pelabuhan tempat pemuatan batubara di Indonesia sebagian besar hanya memiliki kedalaman perairan 5m – 8m saja. Pemuatan batubara di pelabuhan tidak bisa dilakukan karena *draft* kapal besar terlalu tinggi sehingga tidak memungkinkan untuk masuk ke alur sungai menuju ke *jetty* batubara. Dengan kondisi alur sungai yang jauh dan dangkal menyebabkan kapal

besar tidak dapat sandar di *jetty* dan tidak dapat melakukan bongkar muat untuk itu kapal besar melakukan labuh jangkar di *Anchorage point* untuk melakukan *transipment* dari kapal yang lebih kecil.

*Anchorage point* memiliki fungsi sebagai tempat berlabuhnya kapal untuk melakukan *transipment* muatan karena kapal besar tidak dapat melalui alur sungai yang jauh dan dangkal. Beberapa wilayah penghasil batubara di Indonesia seperti wilayah pulau Kalimantan melakukan *transhipment* di *Anchorage point* karena pelabuhan yang tidak memungkinkan untuk menyandarkan kapal, hanya wilayah di Pulau Jawa saja yang melakukan bongkar muat batubara langsung di pelabuhan karena sebagian pelabuhan memiliki kedalaman perairan 12m.





## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pengolahan data yang telah diperoleh penulis tentang *deadfreight shipment* ekspor batubara pada pemuatan batubara di Taboneo *Anchorage Point* maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut.

1.1 faktor penyebab terjadinya kekurangan muatan (*deadfreight*), yaitu:

1. Pengawasan pemuatan pada *Jetty* tidak maksimal Kesalahan pembacaan *draft survey*
2. Muatan Tumpah Akibat Pemuatan menggunakan *floating crane*
3. *Jetty* tempat pemuatan batubara ke tongkang tidak memiliki ijin administrasi yang lengkap

1.2 Upaya Mengurangi Kekurangan Muatan (*deadfreight*) Pada Pemuatan Batubara di Taboneo *Anchorage Point* Antara lain :

1.2.1 Upaya Mengurangi Kekurangan Muatan (*deadfreight*)

1. Menambah *Foreman* sebagai pengawas pemuatan di *jetty* dan menyediakan alat keselamatan dan keamanan.
2. Melakukan komunikasi antara pihak kapal dan *floating crane* agar pemuatan berjalan lancar.
3. Melengkapi Perijinan Administrasi Pemuatan dan Dokumen Ekspor.

### 1.2.2 Proses penyelesaian *deadfreight claim*

Penyelesaian *claim* yang diajukan karena kekurangan muatan diselesaikan dengan pembuatan *letter of protest* oleh kapten yang diserahkan kepada shipper sebagai penanggung jawab. Shipper akan memberikan *Letter of protest* kepada pihak kantor dan menyelesaikan masalah *claim* tersebut secara *office to office*. Setelah pengecekan dan evaluasi oleh perusahaan *claim* perusahaan *shipper* akan membayar sesuai dengan kekurangan tersebut. Hal ini sesuai dengan prosedur dalam klaim dan sesuai dengan teori penanganan muatan secara baik dan efisien.

## 5.2 Saran

Dari kesimpulan yang telah diambil diatas, maka penulis dapat memberikan beberapa saran yang dapat digunakan oleh pelaku ekspor yang akan melakukan pemuatan di Taboneo *Anchorage Point*.

5.2.1 Hal yang harus dilakukan perusahaan pelaku ekspor untuk menekan terjadinya *deadfreight*

1. Mengadakan pertemuan dengan pihak kontraktor di *jetty* dan memberikan pengertian kerugian yang ditanggung oleh perusahaan akibat pelaksanaan pemuatan batubara rata dengan *top side- board* tongkang.
2. Menjalin komunikasi yang baik dengan pihak *floating crane* dan memberikan timbal balik yang baik kepada perusahaan *floating crane* agar pelaksanaan pemuatan batubara berjalan lancar.

3. Bekerja sama dengan perusahaan keagenan yang memiliki kredibilitas dalam membantu kelancaran *transshipment* baik dalam proses perijinan berlayar dan proses perijinan ekspor.

5.2.2 Upaya yang dilakukan Perusahaan pelaku ekspor untuk mengatasi masalah-masalah yang dihadapi dalam menekan terjadinya *deadfreight* yaitu:

5.2.2.1 Upaya yang dilakukan Perusahaan Untuk Menekan terjadinya *deadfreight*

1. Menyediakan alat kamanan supaya pekrja yang berada di *jetty* atau di titik muat selalu aman dan terjamin keselamatannya
2. Pihak perusahaan dapat segera mengadakan *meeting* secara intensif dengan pihak kontraktor *jetty*. Hal ini bertujuan agar kontraktor *jetty* mengerti tentang dampak kerugian yang ditimbulkan karena pemuatan batubara rata dengan *top-side board* tongkang.

5.2.2.2 Proses penyelesaian *deadfreight claim* pada pemuatan batubara di Taboneo *anchorage point*

Setelah melakukan penelitian dan melihat langsung proses pemuatan dan juga kendala yang dihadapi keetika melaksnakan pamuatan, penulis dapat memberikan saran tentang penyelesaian *deadfreight claim*. Sebaiknya *Letter*

*of protest* yang dibuat oleh kapten yang biasanya dibawa oleh agen kemudian diserahkan kepada perusahaan *shipper* dapat diberikan langsung kepada *shipper on board* yang bertanggung jawab di kapal tersebut agar proses penyelesaian bisa berjalan lebih cepat tanpa melalui perantara pihak ketiga.



## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktik*. Rinneka Cipta.
- Arinaldo, Deon. Dkk. (2019) *Dinamika Batubara Indonesia*. April. <http://iesr.or.id/wp-content/uploads/2019/04/SPM-bahasa-lowres.pdf>. diakses pada Senin 16 april 2020
- D.A.,Lasse. (2014). *Manajemen Kepelabuhanan*. Rajawali Pers , 2014
- Darmadi, Hamid. (2011). *Metode Penelitian Pendidikan*. Alfabeta 2011
- Ilyas. (2011). *Prosedur pengajuan Klaim*. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia (FKM UI)
- Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM). (2016). *cadangan batu bara mencapai 37 miliar ton dan 166 miliar ton sebagai sumber daya*. Ini membuat cadangan batu bara Indonesia adalah 3% dari cadangan global
- Kideco Jaya Agung. (2018). *Pengetahuan Batubara*. <https://www.kideco.co.id/id1/pengetahuan-batubara/>. Diakses pada 20 April 2020
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2017). *Jenis, Struktur, Golongan dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan*. 1–40.
- Moleong, J. Lexy, (2006). *Metodelogi Penelitian Kualitatif*, Remadja Karya, Bandung
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 192, (2015).

- Prabowo,Hadi.(2016). Pemuatan batu bara menggunakan *floating crane*.  
[https://www.academia.edu/9090282/Pelaksanaan memuat batu bara dengan floating crane](https://www.academia.edu/9090282/Pelaksanaan_memuat_batu_bara_dengan_floating_crane). Diakses pada 10 Juni 2020
- Purba, Radiks, 2010, Charter kapal: *Chartering of vessels; charter party, time charter, voyage charter, time sheet*, Rosadi, Yogyakarta
- Pann. (2015) Gloasarium online - *dead freight*  
<https://glosarium.org/arti-dead-freight-di-kelautan/>. Diakses pada 5 Mei 2020
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2013). *Variabel Penelitian*. <http://repository.unpas.ac.id/30372/6/Bubu>
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2016). *Data Primer dan Sekunder*.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian*.
- Undang-Undang 17 Republik Indonesia. (2008). UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. *The Visual Computer*, 24(3), 155–172.

LAMPIRAN  
HASIL WAWANCARA

Responden I ( KEPALA OPERASIONAL)

A : Penulis

B : Kepala Operasional

A : “Menurut bapak PT. Bhumi Rantau Energi apakah sudah sesuai prosedur untuk melakukan *transshipment* di Taboneo?”

B : “Setiap kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan sudah sesuai dengan prosedur yang ada, baik selama di *jetty* maupun di Taboneo sendiri.”

A : “Kenapa PT. Bhumi Rantau Energi sering mengalami *deadfreight* saat melakukan *transshipment* di Taboneo?”

B : “ Pada dasarnya PT. Bhumi Rantau Energi sudah mengirimkan batubara sesuai dengan permintaan kapal, pihak perusahaan juga mengirimkan jumlah tonase lebih dari permintaan namun sdering terjadi kekurangan muatan saat bongkar, hal itu menjadi masalah yang sedang kami cari pemecahan masalahnya.”

A : “Apakah perusahaan ini sering melakukan meeting untuk membahas masalah ini?”

B : “Pernah, *meeting* dilakukan tidak hanya membahas masalah *deadfreight* melainkan keseluruhan kinerja karyawan.”

A : “Bagaimana perusahaan menanggapi masalah kekurangan muatan (*deadfreight*)?”

B : “Pihak operasional dengan pihak lapangan juga sedang membahas masalah deadfreight agar bisa ditangani sehingga tidak menimbulkan biaya tambahan yang dibebankan kepada perusahaan.”

Responden II ( *SHIPPER ONBOARD* )

A : Penulis

B : *SHIPPER ONBOARD*

A : “Menurut bapak apa yang menyebabkan PT. Bhumi Rantau Energi sering mengalami deadfreight?”

B : “Kekurangan muatan (*Deadfreight*) yang terjadi memiliki banyak faktor penyebab salah satunya adalah tidak ada pengamanan muatan yang dilakukan selama perjalanan dari *jetty* menuju Taboneo.”

A : “Kenapa pengamanan muatan tidak dilakukan oleh perusahaan?”

B : “Hal ini terjadi karena belum adanya anggaran untuk pengamanan muatan oleh TNI atau Polri, sehingga sering terjadi pencurian muatan oleh masyarakat.”

A : “Menurut bapak apakah hanya pencurian muatan penyebab terjadi deadfreight?”

B : “Tidak, ada beberapa faktor lain yaitu kondisi ombak di Taboneo yang kadang besar sehingga membuat pembacaan *draft* kapal sulit dilakukan.”

Responden III ( *SURVEYOR* )

A : Penulis

B : *SURVEYOR*

A : “Menurut bapak apa kendala yang sering dihadapi saat bertugas di Taboneo? “

B : “Kendala yang sering terjadi adalah kondisi ombak di taboneo yang sering berubah, sehingga sulit untuk membaca *draft* kapal.”

A : “Dengan kondisi ombak seperti itu, apa yang ada lakukan?”

B : “Saya pribadi kembali ke *chief officer* dari pihak kapal, jika beliau siap untuk melakukan *check draft*, sya juga akan melakukan semampu saya.”

A : “Apa resiko dari check draft jika kondisi ombak besar?”

B : “Resiko pertama adalah hasil muatan tidak bisa sesuai, bisa kurang dan juga bisa lebih, resiko kedua adalah keamanan dari petugas sendiri saat melakukan *check draft* yang harus turun kapal dan menggunakan perahu kecil saat kondisi ombak besar sangat rawan terjatuh ke laut.”

Responden IV (*FOREMAN* di *JETTY*)

A : Penulis

B : *FOREMAN* di *JETTY*

A : “Menurut bapak kenapa pemuatan batubara rata dengan *top-side board* tongkang?”

B : “Hal itu terjadi karena kurangnya penerangan saat pelaksanaan pemuatan di tongkang pada malam hari kondisi sisi tongkang tidak dapat terlihat jelas”

A : “Apakah tidak ada *asisten foreman* yang membantu kinerja anda selama bekerja?”

B : “Tidak ada *asisten foreman*, saya melaksanakan kegiatan pemuatan batubara dari *jetty* ke tongkang dengan para operator yang bekerja di atas *conveyor*.”

LAMPIRAN 2

VESSEL : M.V.THOR FUTURE  
 PORT : TABONEO, INDONESIA  
 DATE : 13th AUGUST 2018

VOY. No. 1812

TO : PT. BHUMI RANTAU ENERGI, (AS SHIPPER )  
 TO : INDO DHARMA TRANSPORT ( AS AGENT )  
 CC: MEADWAY SHIPPING SINGAPORE (AS CHARTERER)  
 CC : THORESEN SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.  
 FM : MASTER OF M.V.THOR FUTURE

DEAR SIRs,

LETTER OF PROTEST

I hereby inform you that my vessel has not been loaded with a full cargo in accordance with my declared cargo uplift, this represents shortfall under the term of the governing Charter Party. The amount of cargo, which I required to be loaded is 51,100 MT. Indonesian Steam Coal in bulk. But shipper loaded 50,925 MT on board vessel only as per Draught Survey Report by shipper's surveyor.

I hereby confirm that my vessel has sufficient deadweight and cubic capacity to take this cargo. And Shipper's representatives confirmed that no cargo to be loaded more on board vessel. So we undertake to hold you " PT. BHUMI RANTAU ENERGI " as shipper to pay dead freight claims on cargo quantity 175.0 MT not be loaded on board vessel as per relevant Charter Party.



Best Regards



CAPT. Wisut Thiangthangthum  
 Master Of M.V. Thor Future

Acknowledge / Accepted By Yudha / Agent  
 Name \_\_\_\_\_  
 Date 13 August, 2018  
 Time \_\_\_\_\_

*Indo Dharma Transport*  
 receipt only without prejudice & liability

Letter Of Protest dari Kapten MV. THOR FUTURE

LAMPIRAN 3

<b>R</b>	<b>Checklist/Form 0628: Dead Freight Statement</b>	Date: 13 Mar 2018	Ver. No: 00
		Authorized by: Designated Person	
		Issued by: Operation Director	
		Page No.: 1 of 1	

To: Messrs PT RLK DEPLOYMENT MV/MT THERESA SHANDONG  
 Port: TABONEO ANCHORAGE  
 Date: 03-06-2019

**DEADFREIGHT STATEMENT**

DEAR SIRs,

IN ACCORDANCE WITH INSTRUCTIONS FROM MY CHARTERERS/OWNERS, I MUST INFORM YOU THAT AS PER THE TERMS OF THE CHARTER PARTY MY VESSEL IS SCHEDULED TO LOAD A CARGO OF **77,000** TONNES AT YOUR TERMINAL. AS A CONSEQUENCE OF YOUR FAILURE TO SUPPLY MY VESSEL WITH THE ABOVE QUANTITY OF CARGO, I MUST SUBMIT THE BELOW CALCULATION SETTING FORTH THE TOTAL CARGO CAPACITY AVAILABLE, AND THE ADDITIONAL QUANTITY WHICH COULD HAVE BEEN LOADED, HAD MY VESSEL BEEN SUPPLIED WITH SUFFICIENT CARGO QUANTITY UNDER THE TERMS OF THE CHARTER PARTY.

<b>TROPICAL/SUMMER/WINTER DEADWEIGHT</b>			
ON SAILING: F : 12.35 M	DRAFT: A : 12.90	66769.00	TONNES
<b>LESS:</b>			
FUEL OIL BUNKERS		705.17	TONNES
MARINE DIESEL OIL BUNKERS		72.29	TONNES
SLOPS (IF APPLICABLE)			TONNES
WATER		240	TONNES
CONSTANT (STORES, LUBES ETC.)		400	TONNES
<hr/>			
TONNAGE AVAILABLE FOR CARGO:		77,000	TONNES
LESS:			
CARGO ACTUALLY LOADED AT YOUR OPTION:		66769.00	TONNES

DEAD FREIGHT: 10231 TONNES

KINDLY SIGN ATTACHED COPIES IN ACKNOWLEDGEMENT: RECEIVED

CARGO SUPPLIERS  
OR AGENTS ACTING ON BEHALF OF THE CHARTERERS.

YOURS TRULY:  
  
 Capt: Win Myat Thu  
 MASTER  
 3-JUN-2019



Letter Of Protest dari Kapten MV. THERESA SHANDONG

LAMPIRAN 4

DRAFT SURVEY MV. THERESA SHANDONG



**ANINDYA**  
PT. ANINDYA WIRAPUTRA KONSULT  
INDEPENDENT SURVEYOR & LABORATORY  
COAL - MINERALS - OIL & GAS - MARINE

Jakarta  
Springhill Office Tower Lantai 18, Jl. H. Benyamin Sueab Ruas D7  
Blok D6, Pademangan Timur, Jakarta Utara 14410  
Telp.: +62 21 2260 6207

---

**PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY VESSEL**  
(SPKO No. : SPKO/C/2010/000372/01/01-11) FM OPS.01.01.01  
Rev.02 - 01 Nov 2016

<p>Vessel Name : <u>M/V THERESA SHANDONG</u>                  Client : <u>PT. BUKA</u>                  Loading Port : <u>TRAMPANAN ANCI-TANJANG</u>                  Discharging Port : <u>ANYI WILAYAH CEMUR</u></p>	<p>Cargo Description : <u>COAL IN BULK</u>                  Light Ship / Constant : <u>14 122.000 / 3999.970 MT</u>                  Date &amp; Time of Initial : <u>07-06-2010 / 16.30-17.30 LT</u>                  Date &amp; Time of Final : <u>08-06-2010 / 07.00-07.50 LT</u></p>
--	---

		INITIAL	FINAL
1. Foreward Draft	Portside	4.12	12.50
	Starboard	4.12	12.50
	Mean	4.12	12.50
	Correction	-0.003	0.003
2. Afterward Draft	Portside	4.64	12.54
	Starboard	4.64	12.54
	Mean	4.64	12.54
	Correction	-0.003	0.003
3. Fore and After Mean Draft	Portside	4.38	12.52
	Starboard	4.38	12.52
	Mean	4.38	12.52
	Correction	-0.003	0.003
4. Midship Draft	Portside	5.30	12.57
	Starboard	5.30	12.57
	Mean	5.30	12.57
	Correction	-0.003	0.003
5. Mean of Means	Portside	5.30	12.57
	Starboard	5.30	12.57
	Mean	5.30	12.57
	Correction	-0.003	0.003
6. Quarter Mean of Means	Portside	5.30	12.57
	Starboard	5.30	12.57
	Mean	5.30	12.57
	Correction	-0.003	0.003
7. Keel Correction	Portside	5.30	12.57
	Starboard	5.30	12.57
	Mean	5.30	12.57
	Correction	-0.003	0.003
8. Quarter Mean of Means Corrected	Portside	5.30	12.57
	Starboard	5.30	12.57
	Mean	5.30	12.57
	Correction	-0.003	0.003
9. Displacement	Portside	36.503.208	23.257.787
	Starboard	36.503.208	23.257.787
	Mean	36.503.208	23.257.787
	Correction	-240.187	562.187
10. Trim Correction	Portside	36.323.471	22.570.870
	Starboard	36.323.471	22.570.870
	Mean	36.323.471	22.570.870
	Correction	21.946.203	1.524.170
11. Displacement Corrected for Trim	Portside	20.506.000	200.00
	Starboard	20.506.000	200.00
	Mean	20.506.000	200.00
	Correction	20.506.000	200.00
12. Density Correction	Portside	707.100	700.00
	Starboard	707.100	700.00
	Mean	707.100	700.00
	Correction	707.100	700.00
13. Displacement Corrected for Density	Portside	70.203	70.00
	Starboard	70.203	70.00
	Mean	70.203	70.00
	Correction	70.203	70.00
14. Total Deductible Weight	Portside	56.870	56.870
	Starboard	56.870	56.870
	Mean	56.870	56.870
	Correction	56.870	56.870
15. Net Displacement	Portside	14.597.170	81.366.150
	Starboard	14.597.170	81.366.150
	Mean	14.597.170	81.366.150
	Correction	14.597.170	81.366.150
16. Total Cargo Loaded / Discharged	Portside	66.766.772	66.766.9 MT
	Starboard	66.766.772	66.766.9 MT
	Mean	66.766.772	66.766.9 MT
	Correction	66.766.772	66.766.9 MT

Note : Draught in Metres (m)  
Weight in Metric Tons (MT)

Remark : ROUGH SEA CONDITIONS ABOUT 2.0 MT SWELL

PT. ANINDYA WIRAPUTRA KONSULT



Attending Surveyor

M/V THERESA SHANDONG

Chief Officer

**LAMPIRAN 5**  
**DRAT SURVEY MV. THOR FUTURE**

**PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY**  
(VESSEL/ BARGE)



FILE/ORDER NO	:	
APPLICANT	:	PT. BHUMI RANTAU ENERGI
CONSIGNEE	:	-
VESSEL/VOYAGE	:	MV. THOR FUTURE
PORT	:	TABONEO
NATIONALITY/FLAG	:	THAILAND
DEADWEIGHT	:	54,170 MT
PORT OF REGISTRY	:	BANGKOK
	TA	:
	B/L	:
	LIGHT SHIP	:
	CONSTANT	:
		9,267.000 MT
		380.098 MT

Date & Hours	FINDINGS	INITIAL		FINAL	
		9 Aug 2018 / 18.30		13 Aug 2018 / 17.00	
1.	Forward Port	5.50	M/FF	12.10	M/FF
	Forward Starboard	5.50	M/FF	12.10	M/FF
	Mean Forward/ Forward Correction	5.500 -0.024 / 5.476	M/FF	12.100 -0.003 / 12.097	M/FF
2.	After Port	7.20	M/FF	12.30	M/FF
	After Starboard	7.18	M/FF	12.30	M/FF
	Mean After/ Aft. Correction	7.190 -0.108 / 7.298	M/FF	12.300 0.013 / 12.313	M/FF
3.	Midship Port	6.38	M/FF	12.23	M/FF
	Midship Starboard	6.35	M/FF	12.19	M/FF
	Mean Midship/ Midship Correction	6.365 -0.005 / 6.360	M/FF	12.210 -0.001 / 12.209	M/FF
4.	Mean Draught	6.38700	M/FF	12.20500	M/FF
5.	Mean of Means	6.37350	M/FF	12.20700	M/FF
6.	Mean of Means Corr for Deformation	6.366750	M/FF	12.2080	M/FF
7.	Displacement	30,688.178	MT/LT	62,161.298	MT/LT
8.	Trim Correction : 1st	-173.019	MT/LT	23.725	MT/LT
	2nd	23.899	MT/LT	0.132	MT/LT
	• LBP/LPP	185.79	M/FF	185.790	M/FF
	• Trim (actual)	1.822	M/FF	0.216	M/FF
	• LCF	-3.436	M/FF	3.650	M/FF
	• TPC/TPI	51.347	MT/LT	55.910	MT/LT
	• DIFFERENT MTC/MTI	26.751	MT/LT	10.478	MT/LT
9.	Displacement Corrected for Trim	30,539.058	MT/LT	62,185.155	MT/LT
10.	List Correction	-	MT/LT	-	MT/LT
11.	Displacement Corrected for List	30,539.058	MT/LT	62,185.155	MT/LT
12.	Observed Density ( kg/ m3 )	1.0210	kg/ltrs	1.0220	kg/ltrs
13.	Density Corection	-119.177	MT/LT	-182.005	MT/LT
14.	Displacement Corr for Density	30,419.881	MT/LT	62,003.150	MT/LT
15.	Deduct Weight	20,772.783	MT/LT	1,430.818	MT/LT
	• Ballast	19,392.583	MT/LT	130.000	MT/LT
	• Fresh Water	390.000	MT/LT	327.000	MT/LT
	• Fuel Oil	886.382	MT/LT	870.000	MT/LT
	• Diesel Oil	103.818	MT/LT	103.818	MT/LT
	• Lub. Oil	0.000	MT/LT	0.000	MT/LT
	• Others	0.000	MT/LT	0.000	MT/LT
16.	Net Displacement	9,647.098	MT/LT	60,572.332	MT/LT
17.	Cargo loaded/ discharged (Rounded)	50,925	MT/LT		MT/LT

Remarks & Sea State : Sea swell about 1.5 - 2.0 meter during draught survey.

Acknowledged by

JINNAPOP SUKHARON

Master/ Chief Officer

TABONEO / 13 Aug 2018

PT. SUCOFINDO

SUCOFINDO

LENDY HARI SAPUTRO

Surveyor/Draughter

\*] Pilih satuan ukuran dan berat yang sesuai (coret yang tidak sesuai)

**LAMPIRAN 6  
STOWAGE PLAN MV. THERESA SHANDONG**



**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**  
INTERNATIONAL SHIPPING-AGENCY & LOGISTIC SERVICES

**STOWAGE PLAN**

**NAME OF VESSEL** : MV. THERESA SHANDONG  
**FLAG** : HONG KONG  
**SHIPPER** : PT. RIK DEVELOPMENT INDONESIA  
**SAILING DATE** : JUNE 03, 2019  
**PORT OF LOADING** : TABONEO, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA  
**PORT OF DISCHARGE** : ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA  
**DESCRIPTION OF CARGO** : INDONESIAN STEAM COAL

**DEPARTURE DRAFT**  
 FWD : 12.34 M  
 AFT : 12.87 M

	CH. 7	CH. 6	CH. 5	CH. 4	CH. 3	CH. 2	CH. 1
	9,200 MT	11,200 MT	9,250 MT	8,869 MT	9,000 MT	11,000 MT	8,250 MT
	78%	92%	81%	84%	79%	90%	79%
	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL

**TOTAL CARGO LOADED : 66,769 MT**

PT. INDO DHARMA TRANSPORT  
As Agent  


APPROVAL BY:  
Master of MV. THERESA SHANDONG  


**LAMPIRAN 7**  
**LOADING DOCUMENT MV. THERESA SHANDONG**



Date : JUNE 03, 2019

Shipper

PT. RLK DEVELOPMENT INDONESIA  
PERTOKOAN CROWN PALACE BLOK D NO.15  
JL.PROF.DR SOEPOMO NO.231  
MENTENG DALAM - KEC.TEBET-JAKARTA-INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notify Party

ZHENGZHOU JIARUI SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO., LTD  
4F, BUILDING 2, XINGRUIHUIJIN, THE INTERSECTION OF  
XINGANG ST AND SHUNYING RD, HANGKONGGANG DIST,  
ZHENGZHOU, HENAN, CHINA.

**MATE'S RECEIPT**

Shipped on board the vessel  
The under - mentioned goods  
In apparent good order and  
conditions.  
weight, measure, quality, content  
and value unknown

Name of Vessel <b>MV THERESA SHANDONG</b>	Port of Loading <b>TABONEO, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA</b>	
Port of Discharge <b>ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA</b>		Final destination (for the merchant's reference)
Shipper Description Of Goods <b>INDONESIAN STEAM COAL</b>		Gross Weight <b>65,769 MT</b>
"FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY		
CLEAN ON BOARD		



MASTER

S/O Number  
RLK060519

**PT INDO DHARMA TRANSPORT**

Head Office :  
PT. INDO DHARMA TRANSPORT  
Jalan Berlian No. 10 Bidara Cina, Jatinegara Jakarta Timur Jakarta 13330 – Indonesia  
Telp : 021 8591 4356 Fax: 021 8591 4360 / 8591 4361  
Dadang Sonda email address : dadangsonda@idt-shipping.co.id  
Agency Operation email address : idt-agency@idt-shipping.co.id

**LAMPIRAN 8  
LOADING DOCUMENT MV. THERESA SHANDOMG**



**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

**CARGO MANIFEST**

PORT OF LOADING : **TABONEO, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA**  
 VESSEL NAME : **MV THERESA SHANDOMG**  
 FLAG : **HONG KONG**  
 GRT : **44,686**

PORT OF DISCHARGE : **ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA**  
 CAPTAIN NAME : **CAPT. WIN MYAT THU**  
 VOY : **03/19**  
 SAILING DATE : **JUNE 03, 2019**

B/L NO	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEAS
RLK060519	PT. RLK DEVELOPMENT INDONESIA PERTOKOAN CROWN PALACE BLOK D NO.15 JL.PROF.DR SOEPOMO NO.231 MENTENG DALAM - KEC.TEBET-JAKARTA-INDONESIA	ZHENGZHOU JIARU SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO., LTD 4F, BUILDING 2, XINGRUHUJUN, THE INTERSECTION OF XINGANG ST AND SHUYING RD, HANGKONGGANG DIST, ZHENGZHOU, HENAN, CHINA. Notify Party	INDOONESIAN STEAM COAL "FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY CLEAN ON BOARD	Gross Weight <b>66,769 MT</b>

**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**

Head Office :  
 Jalan Delian No. 10 Bidara Cina, Jatihlega Jakarta Timur Jakarta 13320 - Indonesia  
 Telp. 021 8591 4356 Fax: 021 8591 4360 / 8591 4361  
 Booking Sonda email address : [tdh@indodharma.com](mailto:tdh@indodharma.com)  
 Agency Operation email address : [tdh-agency@tdh-shipping.co.id](mailto:tdh-agency@tdh-shipping.co.id)  
[www.its-shipping.co.id](http://www.its-shipping.co.id)



**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**  
AGENT

**LAMPIRAN 9**  
**LOADING DOCUMENT MV. THERESA SHANDONG**



Date : JUNE 03, 2019

Shipper

PT. RLK DEVELOPMENT INDONESIA  
PERTOKOAN CROWN PALACE BLOK D NO.15  
JL.PROF.DR SOEPOMO NO.231  
MENTENG DALAM - KEC.TEBET-JAKARTA-INDONESIA

Consignee

TO ORDER

Notify Party

ZHENGZHOU JIARUI SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO., LTD  
4F, BUILDING 2, XINGRUIHUIJIN, THE INTERSECTION OF  
XINGANG ST AND SHUNYING RD, HANGKONGGANG DIST,  
ZHENGZHOU, HENAN, CHINA.

**SHIPPING ORDER**  
TO THE COMMANDING OFFICER

Please receive on board the vessel the under-mentioned goods in good order and condition and grand the receipt

Name of Vessel <b>MV THERESA SHANDONG</b>	Port of Loading <b>TABONEO, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA</b>	Final destination (for the merchant's reference)
Port of Discharge <b>ANY PORT(S) IN MAINLAND CHINA</b>	For Transhipment to	Gross Weight <b>66,769 MT</b>
Shipper Description Of Goods <b>INDONESIAN STEAM COAL</b>		

INDONESIAN STEAM COAL

"FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

CLEAN ON BOARD



S/O Number  
RLK060519

**PT INDO DHARMA TRANSPORT**

Head Office :  
PT. INDO DHARMA TRANSPORT  
Jalan Berlian No. 10 Bidara Cina, Jatinegara Jakarta Timur Jakarta 13330 - Indonesia  
Telp : 021 8591 4356 Fax: 021 8591 4360 / 8591 4361  
Dadang Sonda email address : dadangsonda@idt-shipping.co.id  
Agency Operation email address : idt-agency@idt-shipping.co.id

**LAMPIRAN 10**  
**LOADING DOCUMENT MV. THOR FUTURE**



Shipper \_\_\_\_\_ Date : AUGUST 13, 2018 \_\_\_\_\_

PT BHUMI RANTAU ENERGI  
JL. JEND. SUDIRMAN BY PASS, BUNGUR TAPIN  
KALIMANTAN SELATAN 71111, INDONESIA

Consignee \_\_\_\_\_

TO ORDER

# MATE'S RECEIPT

Notify Party \_\_\_\_\_

SCG TRADING COMPANY LIMITED  
BUILDING 5, FLOOR 3, 1 SIAM CEMENT ROAD, BANGSUE  
BANGKOK 10800, THAILAND

Shipped on board the vessel  
The under-mentioned goods  
In apparent good order  
and conditions.  
weight, measure, quality, content  
and value unknown

Name of Vessel \_\_\_\_\_

MV. THOR FUTURE

Port of Loading \_\_\_\_\_

TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge \_\_\_\_\_

KOH SICHANG, THAILAND

Shipper Description Of Goods \_\_\_\_\_ Gross Weight \_\_\_\_\_

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

50,925 MT

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

CLEAN ON BOARD



S/O Number

BRE470818

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office : PT. INDO DHARMA TRANSPORT ( IDT ) SHIPPING AGENCIES  
Jl. Berlian No. 10 Bidara Cina Jatinegara - Jakarta Timur 13330 - Indonesia  
Phone : +62.21.8591 4356 Fax : +62.21.8591 4360  
Email : idt-agency@idt-shipping.co.id

**LAMPIRAN 11  
LOADING DOCUMENT MV. THOR FUTURE**



Shipper : \_\_\_\_\_ Date : AUGUST 13, 2018

PT BHUMI RANTAU ENERGI  
JL. JEND. SUDIRMAN BY PASS, BUNBUR TAPIN  
KALIMANTAN SELATAN 71111, INDONESIA

Consignee :

TO ORDER

**SHIPPING ORDER  
TO THE COMMANDING OFFICER**

Please receive on board the vessel the under-mentioned goods in good order and condition and grand the receipt

Notify Party :

SEG TRADING COMPANY LIMITED  
BUILDING 5, FLOOR 3, 1 SIAM CEMENT ROAD, BANGSUE  
BANGKOK 10800, THAILAND

Name of Vessel MV. THOR FUTURE	Port of Loading TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA	
Port of Discharge KOH SICHANG, THAILAND	For Transhipment to	Final destination (for the merchant's reference)
Shipper Description Of Goods INDONESIAN STEAM COAL IN BULK		Gross Weight 50,925 MT

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

CLEAN ON BOARD



As agent

S/O Number <b>BRE470818</b>
--------------------------------

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office : PT. INDO DHARMA TRANSPORT ( IDT ) SHIPPING AGENCIES  
Jl. Berlian No. 10 Bidara Cina Jatinegara - Jakarta Timur 13330 - Indonesia  
Phone : +62.21.8591 4356 Fax : +62.21.8591 4360  
Email : idt-agency@idt-shipping.co.id

## LAMPIRAN 12 LOADING DOCUMENT MV. THOR FUTURE



PORT OF LOADING VESSEL NAME FLAG GRT/DWT	: TAMBORO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA : MV THOR FUTURE : THAILAND : 31196/54170	SHIPPER	PORT OF DISCHARGE : KONGSIANG, THAILAND CAPTAIN NAME : CABT Wisut Thirngiangrum VOY/NO : 141 SAILING DATE : AUGUST 14 2018
B/L NO.  BHE470818	SHIPPER PT. BHUMI BANTAU ENERGI JL. JEND. SUDIRMAN BY PASS, BUNGUR TAMBIN, KALIMANTAN SELATAN 71111, INDONESIA.	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY Healthy Party SOG TRADING COMPANY LIMITED BUILDING 5, FLOOR 3, T1 STRAY CEMENT ROAD, PANGSUE BANGKOK 10900, THAILAND	DESCRIPTION OF GOODS INDOONESIAN STEAM COAL IN BULK FREIGHT PAYABLE AS PER QUARTER PARTY CLEAN ON BOARD
			WEIGHT / MEAS Gross Weight 50,025 MT

PT INDO DHARMA TRANSPORT

Head Office : Jl. Berlian No. 10 Bidara Cina Jatiwegan - Jakarta Timur  
 Jakarta 13330 - Indonesia  
 Phone : +62 21 8591 4356 Fax : +62 21 8591 4360  
 Email : idt-agency@idt-shipping.co.id

BANJARMASIN

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

AS AGENT



**LAMPIRAN 13**  
**LOADING DOCUMENT MV. THOR FUTURE**



**PT. INDO DHARMA TRANSPORT**  
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES & LOGISTIC SERVICES

Jl. Jati Ram Zam r.138 no.18 Banjarmasih south kelanmanan, Indonesia Phone No: +62 0511 4424 551 Fax: +62 0511 4424 570 Email: idt-banjarmasih@idt-shipping.co.id

**STOWAGE PLAN**

DEPARTURE DRAFT  
AFT : 12,3 M  
FWD : 12,1 M

	Name of Vessel : MV. THOR FUTURE	Flag : THAILAND	Shipper : PT BHUMI RAJAWAU ENERGI	Sailing Date : AUGUST 14 2018	Port of loading : KOH SICHANG, THAILAND	Port of Discharge : TABORNO ANCHORAGE, BANJARMASIN, INDONESIA	Description of Cargo : INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
AFT	HOLD 5	HOLD 4	HOLD 3	HOLD 2	HOLD 1		
	9,140 MT 100% COAL	11,610 MT 100% COAL	11,600 MT 100% COAL	11,425 MT 100% COAL	7,150 MT 100% COAL		
<b>TOTAL CARGO LOADED :</b>		<b>50,925 MT</b>					

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

Yudha Pratada  
As Agent




APPROVAL BY:

MV. THOR-FUTURE




CAPT. Wisuc Thiamthamrakum  
Master

www.idt-shipping.co.id

## LAMPIRAN 14

### SOP BONGKAR MUAT PADA LOATING CRANE

<b>OPERATION – FLOATING CRANE</b>		<b>Tanggal Rilis:</b>	<b>Review Berikutnya:</b>
		18 – 01 – 2016	18 – 01 – 2019
<b>No. Dokumen</b>	<b>SOP/DPA_OPS-FC/003</b>	<b>Tanggal Berlaku:</b>	<b>Halaman:</b>
		01 – 02 – 2016	8 of 15
<b>OPERASIONAL BONGKAR MUAT PADA FLOATING CRANE</b>			

	<p>pulley harus berfungsi dan dapat dimonitor di anjungan oleh Nakhoda/crew yang berkapal tundaas.</p> <p>Kenaikan temperature pada bearing pulley akibat gesekan dengan belt conveyor dapat disebabkan oleh beberapa hal diantaranya yang paling umum adalah <i>misalignment</i> (ketidakselarasan posisi).</p> <p>Resiko yang dapat diantisipasi adalah terus memonitor secara berkala suhu pada bearing pully. Checklist pemeriksaan pada Bearing Pulley:</p>	
<p><b>4.1.7 Penilaian Resiko Aktivitas Loading Di Malam Hari</b></p> <p>Aktivitas loading di malam hari merupakan salah satu operasi yang paling beresiko. Untuk meminimalkan resiko tersebut harus disediakan alat penerangan yang cukup di kapal floating crane maupun di kapal besar sehingga crew / pekapal tundaas loading yang berkapal tundaas dapat memonitor dan mengamati proses bongkar muat dengan baik.</p> <p>Crew / pekapal tundaas loading harus mempunyai istirahat yang cukup sebelum berkapal tundaas.</p>	<p>Operation FC Manager</p> <p>Operation FC Supv</p> <p>Nakhoda</p>	
<p><b>4.1.8 Penilaian Resiko Bekerja Di Atas Air</b></p> <p>Operasi bongkar muat di atas kapal tidak terlepas akan terjadinya resiko jatuhnya personel ke laut yang dapat disebabkan oleh beberapa hal, seperti diantaranya terpeleset di atas deck, kapal tidak mempunyai guard rail / railing yang memadai di sekeliling kapal dll.</p> <p>Untuk menghindari resiko tersebut seluruh crew yang berkapal tundaas di atas deck pada saat operasi bongkar muat wajib memakai workvest atau lifevest.</p>	<p>Operation FC Manager</p> <p>Operation FC Supv</p> <p>Nakhoda</p>	
<p><b>4.1.9 Penilaian Resiko Pada Saat Cuaca Buruk</b></p> <p>Salah satu kendala operasi pada operasi bongkar muat adalah cuaca buruk. Sebelum memulai operasi, baik Nakhoda floating crane maupun Nakhoda kapal besar harus berkomunikasi</p>	<p>Operation FC Manager</p> <p>Operation FC Supv</p> <p>Nakhoda</p>	

FR-002.0/SOP/DPA-MR/007

## LAMPIRAN 15

### SOP PEMUATAN PADA TONGKANG

OPERATION – KAPAL TUNDA & TONGKANG		Tanggal Rilis:	Review Berikutnya:
		18 – 01 – 2016	18 – 01 – 2019
		Tanggal Berlaku:	Halaman:
No. Dokumen	SOP/DPA_OPS-TB/005	01 – 02 – 2016	5 of 9
<b>BONGKAR MUAT KARGO</b>			
<p>Pemadaman Kargo Batubara Terbakar.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memperhatikan instruksi khusus atau peraturan bongkar / muat yang berlaku di area Pelabuhan atau transshipment point.</li> </ul>			
<b>4.2. Loading/Muat Kargo</b>			
4.2.1.	Pada saat loading, Officer yang bertugas harus selalu memonitor kondisi muatan dan tangki muat (Kapal Kargo Semen) atau kondisi deck muat tongkang (sideboard).		Officer Jaga
4.2.2.	<p>Pengecekan pada saat loading yang dilakukan adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Selalu memeriksa kondisi stabilitas kapal, trim dan sarat kapal</li> <li>• Proses bongkar / muat sesuai dengan urutan – urutan tahapan yang telah direncanakan</li> <li>• Check kondisi temperature muatan (batubara) secara berkala</li> <li>• Laksanakan proses loading secara aman dan/atau sesuai dengan dokumen loading manual.</li> <li>• Hindari loading muatan yang bertumpu pada satu titik di tengah kapal / atau peletakan muatan yang tidak merata.</li> </ul>		Officer Jaga & Chief Officer
4.2.3.	Contoh ilustrasi kondisi loading muatan secara aman & yang tidak aman:		Master

FR-002.0/SOP/DPA-MR/007

## LAMPIRAN 16

### SOP PEMUATAN PADA TONGKANG

<b>OPERATION – KAPAL TUNDA &amp; TONGKANG</b>		<b>Tanggal Rilis:</b>	<b>Review Berikutnya:</b>
		18 – 01 – 2016	18 – 01 – 2019
<b>No. Dokumen</b>	<b>SOP/DPA_OPS-TB/005</b>	<b>Tanggal Berlaku:</b>	<b>Halaman:</b>
		01 – 02 – 2016	6 of 9

#### BONGKAR MUAT KARGO

<p style="text-align: center;"><b>PROPER METHOD OF LOADING AND UNLOADING BARGES</b></p> <p>LIGHTER CARGO SUCH AS GRAIN MAY BE LOADED IN ONE PASS WITHOUT CAUSING DAMAGE TO THE BARGE</p>  <p>HEAVIER CARGO SUCH AS ORE MUST BE LOADED IN TWO OR MORE PASSES TO PREVENT DAMAGE TO THE BARGE</p>  <p style="text-align: center;"><b>CONCENTRATED LOADS AT THE CENTER OR THE ENDS CAN BREAK THE BARGE</b></p> <p>LOADS CONCENTRATED IN THE CENTER OF A BARGE CAN CAUSE IT TO BUCKLE</p>  <p>LOADS CONCENTRATED ON BOTH ENDS OF THE BARGE CAN CAUSE IT TO BUCKLE</p>  <p>UNEVEN LOADS ARE NOT ACCEPTABLE EITHER BECAUSE THEY CAN CAUSE DAMAGE DUE TO THE CONCENTRATED STRESS</p> 	
<b>4.3. Pengawasan Kargo Saat Berlayar</b>	
4.3.1. Kargo muatan di atas tongkang harus dijaga dengan memastikan kargo – kargo tersebut bebas dari benda – benda asing dan kondisi dari tangki muat atau area muat di deck tongkang (muatan batubara).	Master & Chief Officer
4.3.2. Pengawasan Umum di Kapal Kargo Semen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Secara regular memantau kondisi muatan serta memastikan bahwa tangki muat kedap cuaca (tidak terdapat kebocoran di atas pelat deck, hatch tertutup rapat)</li> <li>• Memastikan bahwa ventilasi – ventilasi pipa tangki muat telah terlindungi dengan baik (air vent head) di atas deck agar pada saat berlayar terlindungi dari water ingress (masuknya air ke dalam tangki muat, hujan dan air laut gelombang)</li> <li>• Memastikan valve / kran dari pipa – pipa transfer kargo telah ditutup</li> </ul>	Chief Officer

FR-002.0/SOP/DPA-MR/007

## LAMPIRAN 17 CLAIM CARGO LOST KEPADA PT. RLK DEVELOPMENT

**UPS Freight™**

Cargo Claims Department  
P O Box 1216  
Richmond, VA 23218-1216  
FAX # (866) 580-1944



**CARGO LOSS & DAMAGE CLAIM SUBMITTED BY**

Claimant Name ZHENGZHOU JIARUI SUPPLY CHAIN, co., Ltd	Claimant Claim No. Voy. 03/16	Date Prepared June 03rd, 2019
Address 4F,BUILDING 2,XINGRUIHUJIN, HANGKONGGANG 03/16	UPS Freight Pro Number	Claim Type: <input checked="" type="checkbox"/> Shortage <input type="checkbox"/> Damage
City, State, Zip Henan, China	Contact Name Agent	Phone Number (ext) +64 888087
Remit Address (if different from above) None Representatif		

**CLAIM IS MADE WITH UPS FREIGHT ON THE FOLLOWING DESCRIBED SHIPMENT**

Consignee	To Order	City, State & Zip	None
Shipper	PT. RLK Development	City, State & Zip	Jl prof. Dr soepomo, Menteng Dalam - tebet, Jakarta

**DETAILS OF CLAIM TO SHOW HOW CLAIM AMOUNT IS DETERMINED**

# Items	Description/Part #	Weight	Amount
~	INDONESIA STEAM COAL	10.231 MT	\$ 13
			\$
			\$
			\$
			\$
			\$
			\$
		Freight Charges	\$ 100
		<b>TOTAL</b>	<b>\$ 133.313</b>

*Use separate page if additional room is needed*

**DOCUMENTS REQUIRED IN SUPPORT OF YOUR CLAIM**

**SHORTAGE:**

- Copy of freight bill
- Original invoice or certified copy showing prices

**DAMAGE:**

- Copy of freight bill
- Carrier's inspection report (if completed)
- Original invoice or certified copy showing prices
- Repair bill or certified copy (if repaired) showing material used & labor rate per hour
- Additional documents (photos, statements, etc.)
- Waiver of Inspection form (if completed)

**NOTE:**

To expedite the handling of your claim, please include the above mentioned documents as your claim **WILL NOT BE PROCESSED** until properly supported. Retain all damaged goods until the claim is concluded. Claims will not be accepted via e-mail. Do not fax pictures when faxing your claim, send separately referencing the UPS Freight pro number. *If your claim is in regards to a package that begins with a 1Z tracking number, you cannot use this form. Please visit [ups.com](http://ups.com) or call 1-800-Pick-UPS for information regarding your small package claim.*

## LAMPIRAN 18

### CLAIM CARGO LOST KEPADA PT. BHUMI RANTAU ENERGY

#### UPS Freight™

Cargo Claims Department  
P O Box 1216  
Richmond, VA 23218-1216  
FAX # (866) 580-1944



#### CARGO LOSS & DAMAGE CLAIM SUBMITTED BY

Claimant Name SCG TRADING COMPANY	Claimant Claim No. Voy. 1812	Date Prepared 13th August 2018
Address Building 5, Floor 3, 1 Siam cement road,	UPS Freight Pro Number 1812	Claim Type: <input checked="" type="checkbox"/> Shortage <input type="checkbox"/> Damage
City, State, Zip Bangkok, Thailand	Contact Name Agent	Phone Number (ext) +52 666432
Remit Address (if different from above) None Representatif		

#### CLAIM IS MADE WITH UPS FREIGHT ON THE FOLLOWING DESCRIBED SHIPMENT

Consignee To Order	City, State & Zip None
Shipper PT. BHUMI RANTAU ENERGI	City, State & Zip Bungur Tapin, Kalimantan Selatan, Indonesia

#### DETAILS OF CLAIM TO SHOW HOW CLAIM AMOUNT IS DETERMINED

# Items	Description/Part #	Weight	Amount
~	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK	175 MT	\$ 9,5
			\$
			\$
			\$
			\$
		Freight Charges	\$ 100
		<b>TOTAL</b>	<b>\$ 1.762</b>

Use separate page if additional room is needed

#### DOCUMENTS REQUIRED IN SUPPORT OF YOUR CLAIM

##### SHORTAGE:

- Copy of freight bill
- Original invoice or certified copy showing prices

##### DAMAGE:

- Copy of freight bill
- Carrier's inspection report (if completed)
- Original invoice or certified copy showing prices
- Repair bill or certified copy (if repaired) showing material used & labor rate per hour
- Additional documents (photos, statements, etc.)
- Waiver of Inspection form (if completed)

##### NOTE:

To expedite the handling of your claim, please include the above mentioned documents as your claim **WILL NOT BE PROCESSED** until properly supported. Retain all damaged goods until the claim is concluded. Claims will not be accepted via e-mail. Do not fax pictures when faxing your claim, send separately referencing the UPS Freight pro number. **If your claim is in regards to a package that begins with a 1Z tracking number, you cannot use this form. Please visit ups.com or call 1-800-Pick-UPS for information regarding your small package claim.**

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Herryngga Fadilah
2. Tempat, Tanggal lahir : Bantul, 09 Juli 1998
3. Alamat : Boresan 1 Rt.03 Rw.001, Kec. Bansari, Kab.  
Temanggung, Jawa Tengah
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
  - a. Ayah : Sumaryo
  - b. Ibu : Tri Uji
6. **Riwayat Pendidikan**
  - a. SD N Purbosono, Kertek
  - b. MTs N Parakan, Temanggung
  - c. SMA Negeri 1 Parakan, Temanggung
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

PERUSAHAAN : PT. INDO DHARMA TRANSPORT  
 ALAMAT : Jl. Zafri zam-zam No. 32, Belitung Selatan, Kec.  
 Banjarmasin Barat, Kota Banjarmasin, Kalimantan  
 Selatan.