



**PENYELESAIAN TUNTUTAN GANTI RUGI AKIBAT  
KEKURANGAN MUATAN DALAM PENGIRIMAN  
BATUBARA DI PT. SINARMAS LDA MARITIME**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**BAYU WICAKSANA  
NIT. 541711306458 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2021**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENYELESAIAN TUNTUTAN GANTI RUGI AKIBAT KEKURANGAN  
MUATAN DALAM PENGIRIMAN BATUBARA DI PT. SINARMAS LDA  
MARITIME**

**Disusun Oleh:**

**BAYU WICAKSANA**  
**NIT. 541711306458 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Semarang, ..... 2021

Dosen Pembimbing I

Materi

**SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd., M.M**  
Penata Tk. I, (III/d)  
NIP. 19661217 198703 2 002

Dosen Pembimbing  
Metodologi dan Penulisan

**Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar**  
Penata Muda Tk. I (III/d)  
NIP. 19740614 199808 1 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Tata Laksana Angkutan Laut dan  
Kepelabuhan

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

**HALAMAN PENGESAHAN**


**PENYELESAIAN TUNTUTAN GANTI RUGI AKIBAT KEKURANGAN  
MUATAN DALAM PENGIRIMAN BATUBARA DI PT. SINARMAS LDA  
MARITIME**

**Disusun Oleh:**


**BAYU WICAKSANA**  
**NIT. 541711306458 K**

Telah disetujui dan disahkan oleh Dewan Penguji  
serta dinyatakan lulus dengan nilai .....  
pada tanggal.....

Penguji I

  
**Dr. RIYANTO, S.E. M.Pd**  
**Pembina Tk. I (IV/b)**  
**NIP. 19600123 198603 1 002**

Penguji II

  
**SRI PURWANTINI, S.E. S.Pd, M.M**  
**Penata Tk. I (III/d)**  
**NIP. 19661217 198703 2 002**

Penguji III

  
**MOH. ZAENAL ARIFIN S.ST, M.M**  
**Penata (III/c)**  
**NIP. 19760309 201012 1 002**

Mengetahui,

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG

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

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Bayu Wicaksana

NIT : 541711306458

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi Akibat Kekurangan Muatan Dalam Pengiriman Batubara di PT. Sinarmas LDA Maritime”.

Dengan ini saya sebagai penulis menyatakan bahwa yang tersurat dalam skripsi ini riil hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, tidak mengandung unsur *plagiarisme* dari karya tulis orang lain atau tidak mengutip dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat atau temuan dari ahli atau orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasar pada kode etik ilmiah. Atas pernyataan yang saya buat ini, saya siap bertanggung jawab atas resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 2021

Yang membuat pernyataan,



**BAYU WICAKSANA**  
**NIT. 541711306458 K**

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan sepenuhnya kepada salah satu orang terhebat dalam hidup saya yaitu Ibunda. Beliau lah yang membuat segalanya menjadi mungkin sehingga sampai pada tahap dimana skripsi ini akhirnya selesai.

Terima kasih atas segala pengorbanan, nasihat, dan do'a baik yang tidak pernah berhenti Ibu berikan kepadaku. Aku selamanya bersyukur dengan keberadaan Ibu sebagai orang tuaku yang terkuat atau *strongest single Mother*.

### Persembahan:

1. Orang tua tercinta, Ibu Endang Budyastuti Retno Sumartiwi, kakak kandung saya, Alm. Totong Hidayah Arifiyanto dan Bagus Cahya Rakhmawadi dan adik kandung saya, Zulfa Zakiiyatul Atfhi. Terimakasih atas do'a dan dukungannya untuk saya bisa menyelesaikan skripsi ini.
2. Dirketur PIP Semarang, Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc.
3. Ibu Sri Purwantini S.E, S.Pd, M.M dan Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi dan Pembimbing dalam Penulisan .
4. Almamater saya PIP Semarang.

## PRAKATA

Puji serta syukur sudah semestinya kami selalu panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas berkat dan karunianya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi Akbiat Kekurangan Muatan Dalam Pengiriman Batubara di PT. Sinarmas LDA Maritime.”**

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

Dalam menyusun skripsi ini, penulis banyak memperoleh bimbingan dan arahan yang sangat berharga dari berbagai pihak yang sungguh membantu dan sangat bermanfaat. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

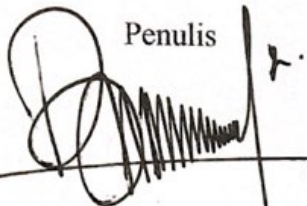
1. Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa, serta keempat saudara kandung yang selalu menyemangati.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Nur Rohmah.S.E., M.M selaku Ketua Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK).
4. Ibu Sri Purwantini S.E., S.Pd., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi
5. Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

6. Semua dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sungguh bermanfaat dalam membantu penyusunan skripsi ini.
7. PT. Sinarmas LDA Maritime yang telah memberikan kesempatan serta dukungan untuk melaksanakan penelitian dan Praktek Darat sehingga sangat membantu penyusunan skripsi ini.
8. Rekan-rekan seperjuangan Taruna/i PIP Semarang angkatan LIV.
9. Semua pihak yang telah membantu penyusunan skripsi ini yang tidak dapat di sebutkan satu persatu.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa melimpahkan rahmat dan keberkahan-Nya kepada semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Penulis dengan segala kerendahan hati menyadari masih banyak terdapat kekurangan di dalam skripsi ini, sehingga mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun. Akhir kata, penulis berharap supaya skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca.

Semarang.....2021

Penulis



BAYU.W

**BAYU WICAKSANA**  
**NIT. 541711306458 K**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xii</b>
<b>INTISARI .....</b>	<b>xiii</b>
<b>ABSTRAKSI .....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar belakang .....	1
1.2 Rumusan masalah .....	4
1.3 Tujuan penelitian .....	4
1.4 Manfaat penelitian .....	5
1.6 Sistematika penulisan .....	5
<b>BAB II : LANDASAN TEORI .....</b>	<b>8</b>
2.1 Tinjauan pustaka. ....	8
2.2 Kerangka pikir penelitian .....	20
<b>BAB III : METODE PENELITIAN .....</b>	<b>22</b>
3.1 Desain penelitian .....	22
<b>BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>32</b>
4.1 Gambaran umum objek penelitian .....	32
4.2 Analisa hasil penelitian .....	40
4.3 Pembahasan masalah .....	47
<b>BAB V : PENUTUP .....</b>	<b>63</b>
5.1 Kesimpulan .....	63



5.2 Saran .....	64
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>57</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>58</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....</b>	<b>68</b>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Struktural Kepabeanaan di Indonesia .....	12
Gambar 2.2	Batubara Antrasit .....	14
Gambar 2.3	Batubara Bituminous .....	15
Gambar 2.4	Batubara Sub-bituminous .....	15
Gambar 2.5	Batubara Lignite .....	16
Gambar 2.6	Kerangka Pikir Penelitian .....	21
Gambar 4.1	Perusahaan PT. Sinarmas LDA Maritime .....	33
Gambar 4.2	Denah Lokasi Perusahaan .....	34
Gambar 4.3	Struktur Organisasi Perusahaan .....	35
Gambar 4.4	Diagram Biaya Tambahan <i>deadfright</i> .....	41
Gambar 4.5	Pencurian Muatan .....	49
Gambar 4.6	Batubara Rata Dengan <i>top side-board</i> Tongkang .....	53
Gambar 4.7	Proses Pembacaan <i>draft</i> Kapal .....	56
Gambar 4.8	Kondisi Tongkang Berlubang .....	58
Gambar 4.9	Internal Training <i>draft survey</i> .....	60
Gambar 4.10	<i>Meeting</i> Dengan Pihak Kontraktor .....	61

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel Perbandingan..... 41



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *Crew List*

Lampiran 2 *Ship Particullar*



## INTISARI

**Wicaksana, Bayu**, 2021, NIT : 541711306458.K “Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi Akibat Kekurangan Muatan Dalam Pengiriman Batubara Di PT. Sinarmas LDA Maritime”, Skripsi Program Diploma IV Jurusan Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, PIP Semarang, Pembimbing I: Sri Purwantini, S.E., S.Pd., M.M. Pembimbing II: Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar.

Perkembangan ekonomi dari suatu bangsa sangat dipengaruhi oleh berkembangnya pertumbuhan ekonomi dalam berbagai bidang, salah satunya adalah bidang perdagangan. Sumber daya alam Indonesia memiliki potensi yang besar untuk bersaing di pasar Internasional. Banyak jenis sumber daya alam Indonesia yang telah di ekspor ke beberapa negara di dunia, salah satunya adalah batubara. Proses pemuatan batubara oleh PT. Sinarmas LDA Maritime sering mengalami kekurangan muatan, kendala apa saja yang dihadapi dalam upaya mengurangi terjadinya kekurangan muatan, dan upaya apa saja untuk mengurangi terjadinya kekurangan muatan. Tujuan dari penelitian ini untuk mengidentifikasi mengapa proses pemuatan batubara sering mengalami kekurangan muatan mengetahui kendala apa saja yang dihadapi dalam upaya mengurangi terjadinya kekurangan muatan, dan mengetahui upaya apa saja untuk mengurangi terjadinya kekurangan muatan.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif kualitatif, dimana diperoleh data dari hasil observasi secara langsung, wawancara dengan CEO/DPA, perwakilan crew kapal, serta dokumentasi.

Hasilnya, ada beberapa faktor penyebab sering mengalami kekurangan muatan yaitu : terjadi pencurian muatan pada malam hari dikarenakan kurangnya tim keamanan, proses muat batubara rata dengan *top side-board* tongkang dikarenakan pemuatan yang dilakukan pada malam hari sehingga kekurangan penerangan, kesalahan pembacaan *draft survey* mengakibatkan terjadi tumpahnya muatan di laut. Kendala yang sering dihadapi saat proses *transshipment* yaitu kondisi armada yang tidak laik laut dan kondisi ombak yang tidak stabil. Upaya yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya kekurangan muatan meliputi menyusun anggaran untuk keamanan muatan, mengadakan internal *training draft survey*, membuat modul aplikasi *draft survey*.

**Kata Kunci: Ganti Rugi, Muatan, Batubara**

## ABSTRACT

**Wicaksana, Bayu**, 2021, NIT : 541711306458.K “”, Diploma IV Program, Port and Shipping Study Program, Marine Science Polytechnic Semarang, PIP Semarang, Advisor I: Sri Purwantini, S.E, S.Pd, M.M. Advisor II: Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar.

*The economic development of a nation is strongly influenced by the development of economic growth in various fields, one of which is the trade sector. Indonesia's natural resources have great potential to compete in the international market. Many types of Indonesia's natural resources have been exported to several countries in the world, one of which is coal. Coal loading process by PT. Sinarmas LDA Maritime often experiences shortages of cargo, what obstacles are encountered in an effort to reduce the occurrence of underloads, and what efforts are made to reduce the occurrence of underloads. The purpose of this research is to identify why the coal loading process often experiences shortages, to know what obstacles are faced in an effort to reduce the occurrence of underloading, and to find out what efforts are made to reduce the occurrence of underloads.*

*In this study, the authors used a qualitative descriptive method, which obtained data from direct observations, interviews with the CEO/DPA, representatives of the ship's crew, and documentation.*

*As a result, there are several factors that cause frequent under-loading, namely: theft of cargo at night due to lack of security team, the process of loading coal flat with the top side-board of the barge due to loading carried out at night resulting in lack of lighting, errors in reading the draft survey resulted in spillage of cargo at sea. Constraints that are often faced during the transshipment process are the condition of the fleet that is not seaworthy and the condition of the waves is unstable. Efforts made to reduce the occurrence of underloading include preparing a budget for cargo security, conducting internal training draft surveys, making a draft survey application module.*

**Keywords:** Costs, Cargo, Coal

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Perkembangan ekonomi dari suatu bangsa sangat dipengaruhi oleh berkembangnya pertumbuhan ekonomi dalam berbagai bidang, salah satunya adalah bidang perdagangan. Bidang perdagangan mencakup ekspor dan impor berbagai macam barang atau komoditas dengan jumlah besar. Sumber daya alam Indonesia memiliki potensi yang besar untuk bersaing di pasar Internasional. Banyak jenis sumber daya alam Indonesia yang telah di ekspor ke beberapa negara di dunia, salah satunya adalah batubara.

Batubara merupakan salah satu sumber daya energi yang dimiliki oleh Indonesia, selain minyak bumi dan gas alam. Batubara sudah sejak lama digunakan, terutama untuk kegiatan produksi pada industri dan pembangkit listrik. Batubara sebagai energi alternatif mempunyai nilai ekonomis yang cukup tinggi sehingga dapat menghentikan peran bahan bakar minyak (BBM) dalam kegiatan produksi untuk industri tersebut. Batubara merupakan komoditi ekspor yang cukup menjanjikan dan menguntungkan di masa sekarang. Hal ini karena batubara merupakan sumber daya alam alternatif yang diperkirakan tidak akan habis hingga setengah abad kedepan dan mulai dipergunakan dalam menunjang kebutuhan akan pentingnya sumber daya listrik yang terus meningkat dari zaman ke zaman. Oleh karena

itu dimasa sekarang banyak berdiri perusahaan yang bergerak di bidang pertambangan batubara, penampung batubara, pengapalan batubara ataupun pengolahan batubara.

Jasa angkutan laut mendominasi kegiatan ekspor batubara dengan berbagai alasan, di antaranya adalah selain lebih murah juga mampu mengangkut muatan dengan jumlah banyak, ketepatan waktu pengiriman dan keamanan muatan lebih tinggi merupakan pilihan yang tepat. Setiap jasa selalu terkait erat dengan sarana dan prasarana yang digunakan, termasuk didalamnya sumber daya manusia sebagai pihak penyelenggara manajemen jasa. Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam suatu perusahaan. Oleh karena itu, sumber daya manusia harus efektifitas dan efisien dalam organisasi, sebagai salah satu fungsi dalam perusahaan yang dikenal dengan manajemen sumber daya manusia.

PT. Sinarmas LDA Maritime merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang pertambangan batubara dan penyedia jasa angkutan laut untuk batubara. Batubara merupakan muatan dalam kategori curah, sehingga dalam penanganannya pun harus tepat supaya mendapatkan jumlah yang sesuai dengan permintaan (*stowage plan*) kapal. Dalam proses pemuatan batubara di perlukan perhitungan yang tepat, ketelitian, dan kecermatan. Resiko biaya yang besar dapat dikeluarkan oleh PT. Sinarmas LDA Maritime apabila dalam melayani *transshipment* terjadi kesalahan perhitungan *supply* muatan, dalam hal ini khususnya jika muatan yang dikirimkan kurang dari *stowage plan* kapal atau disebut *deadfreight* ( tidak



dapat mengangkut muatan maksimal sesuai *stowage plan* ) sehingga kapten akan membuat *Letter of Protest* yang berisi tentang klaim muatan yang telah termuat diatas kapal kurang dari permintaan. *Letter of Protest* adalah suatu surat pernyataan yang ditujukan kepada *shipper* atau *supplier* karena pihak dari *shipper* atau *supplier* melaksanakan pemuatan kurang dari *stowage plan* yang di berikan oleh kapten kapal yang sebelumnya sudah disetujui oleh *shipper* atau *supplier*.

*Sebuku Anchorage* merupakan salah satu perairan di Kalimantan Selatan yang sering dilakukan kegiatan *transhipment* batubara. *transhipment* batubara dari *jetty* ke kapal tongkang dilaksanakan di *jetty* Bahari Cakrawala Sebuku, hal ini dilakukan karena *draft* kapal terlalu tinggi sehingga tidak memungkinkan kapal besar untuk sandar di *jetty*.

Dalam proses kegiatan *transhipment* batubara yang dilaksanakan oleh PT. Sinarmas LDA Maritime di *Sebuku Anchorage* sering mengalami kekurangan muatan. Hal ini terjadi karena dalam proses pemuatan batubara dari *jetty* ke tongkang sampai pembongkaran dari tongkang ke kapal besar banyak terjadi kendala, salah satunya adalah tongkang yang tidak laik laut, seperti *sideboard* tongkang keropos atau berlubang menyebabkan muatan tumpah saat perjalanan dari *jetty* menuju *loading point*. Kendala lainnya adalah kondisi ombak di *Sebuku Anchorage* yang tidak stabil sehingga sulit untuk melakukan pembacaan *draft* kapal, sehingga sering menimbulkan kesalahan pembacaan *draft* kapal. Hal ini menimbulkan sering terjadinya

kekurangan muatan yang menimbulkan *deadfreight* pada PT. Sinarmas LDA Maritime.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis mengambil judul penulisan skripsi **“Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi Akibat Kekurangan Muatan Dalam Pengiriman Batubara Di PT. Sinarmas LDA Maritime”**

## **1.2 Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka permasalahan dirumuskan sebagai berikut :

- 1.2.1 Mengapa proses pemuatan batubara oleh PT. Sinarmas LDA Maritime sering mengalami kekurangan muatan ?
- 1.2.2 Kendala apa saja yang dihadapi PT. Sinarmas LDA Maritime dalam upaya mengurangi terjadinya kekurangan muatan ?
- 1.2.3 Upaya apa saja yang dilakukan PT. Sinarmas LDA Maritime untuk mengurangi terjadinya kekurangan muatan ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian yang hendak dicapai sebagai berikut :

- 1.3.1 Untuk mengidentifikasi mengapa proses pemuatan batubara oleh PT. Sinarmas LDA Maritime sering mengalami kekurangan muatan.
- 1.3.2 Untuk mengetahui kendala apa saja yang dihadapi PT. Sinarmas LDA Maritime dalam upaya mengurangi terjadinya kekurangan muatan.

1.3.3 Untuk mengetahui upaya apa saja yang dilakukan PT. Sinarmas LDA Maritime untuk mengurangi terjadinya kekurangan muatan.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangsih pemikiran bagi peningkatan keilmuan dalam proses pemuatan pada dunia pelayaran.

##### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih pada ilmu pengetahuan khususnya pada bidang pemuatan batubara, serta dapat melengkapi perbendaharaan buku perpustakaan untuk dapat digunakan sebagai buku bacaan referensi untuk penelitian selanjutnya.

##### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Dapat menjadi bahan masukan yang bersifat ilmiah bagi PT. Sinarmas LDA Maritime dan sebagai referensi dalam upaya mengurangi biaya yang dikeluarkan akibat klaim muatan pada pemuatan batubara.

#### **1.5 Sistematika Penulisan**

Agar lebih sistematis dan mudah untuk dipahami maksud dalam penulisan penelitian ini penulis membagi beberapa bab yang mempunyai kaitan materi satu dengan yang lain. Sistematika penulisan skripsi ini dibagi menjadi sebagai berikut.

## BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pendahuluan ini berisi tentang latar belakang, masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

## BAB II LANDASAN TEORI

Dalam landasan teori berisi tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait dalam obyek penelitian, kerangka pemikiran yang memaparkan tentang alur atau proses pemikiran untuk proses memecahkan masalah.

## BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam metodologi penelitian ini bersisi tentang metode yang digunakan, tempat dan waktu penelitian, jenis dan sumber data penelitian, metode pengumpulan data, teknik keabsahan data, teknis analisis data.

## BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Dalam bab ini diungkapkan mengenai gambaran umum objek yang diteliti dan analisis hasil penelitian, berisi pembahasan masalah hasil-hasil penelitian yang diperoleh.

## BAB V PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti. Sehingga tercipta hasil penelitian yang baik.

### DAFTAR PUSTAKA

### LAMPIRAN

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1 Tinjauan Pusaka

Untuk pembahasan mengenai hal upaya menekan *deadfreight shipment* ekspor batubara guna menghindari terjadinya klaim muatan pada PT. Sinarmas LDA Maritime. Maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori sertapengertian dari istilah-istilah yang peneliti ambil dari beberapa sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan skripsi ini sehingga dapat lebih menyempurnakan penulisan skripsi. Beberapa teori dan istilah tersebut antarlain ;

##### 2.1.1 Kekurangan Muatan ( *Deadfreight* )

Jika pengirim barang selaku pencarter tidak dapat memenuhi banyaknya muatan sebagaimana yang telah dijanjikan dan disetujui, maka dia dikenakan *deadfreight* yang wajib dia bayar kepada pengangkut (pemilik kapal), kecuali kalau ditentukan bahwa pengirim barang membayar penuh uang tambang sebesar yang disetujui sekalipun muatan tidak cukup sebagaimana yang dijanjikan.

Jika pencarter tidak dapat memenuhi banyaknya muatan sebagaimana yang telah dijanjikan, maka kapal akan mengalami rugi karena ruangan kapal tidak penuh dengan muatan (ruangan

yang tidak terisi disebut *dead* ). Atas kekurangan muatan tersebut, pencarter harus membayar uang tambangnya yang disebut *dead-freight* (Radiks Purba, 2010:35)

Sedangkan menurut Kosasih dan Soewedo (2007:65) menyebutkan bahwa kalau penyewa kapal (*voyage charter*) tidak dapat memenuhi jumlah muatan sesuai yang dijanjikan, maka dikenakan *deadfreight*.

*Deadfreight* adalah uang yang harus dibayarkan oleh penyewa untuk pemilik kapal ketika ia tidak mampu menepati kuantitas barang yang dinyatakan. Setelah semua, kewajiban untuk membayar seluruh beban. Biaya pengiriman dari jumlah yang hilang dari barang - dengan kata lain ruang yang tersisa di atas kapal tersebut karena itu barang mati. Diakses dari internet (<http://www.logisticsglossary.com/term/dead-freight/> , 15 April 2017)

Dari pendapat beberapa ahli tersebut, penulis dapat menyimpulkan *deadfreight* adalah biaya yang harus dibayarkan dari penyewa kapal kepada pemilik kapal karena jumlah muatan termuat di atas kapal kurang dari jumlah yang telah disepakati oleh kedua belah pihak. *Deadfreight* dibayarkan sesuai nilai kontrak muatan yang tidak dapat dipenuhi oleh penyewa kapal.

### 2.1.2 Pengiriman

Pengiriman adalah bagian penting dalam suatu rantai persediaan yang berfungsi untuk menyiapkan dan mengirimkan barang ke customer. Transportasi perhubungan dengan model transportasi apa yang dipakai agar efektif dan efisien, baik dari sisi biaya maupun ketepatan waktu pengiriman (Yunarto, 2006:163)

Dalam saluran distribusi, dikenal ada tiga komponen utama yaitu *intermediary* (perantara), *agent* (agen) dan *facilitator* (fasilitator). *Intermediary* adalah pihak-pihak seperti grosir atau pedagang besar dan pengecer yang membeli barang, memilikinya dan menjual kembali barang tersebut. *Agent* adalah pihak-pihak seperti broker (pedagang perantara yang biasanya dibayar dengan imbalan komisi) dan sales agent (agen penjualan), broker dan sales agent akan mencari pembeli, bertindak di pihak penjual, negosiasi dengan pembeli, tetapi tidak memiliki barang yang diperdagangkan itu. *Facilitator* adalah pihak ketiga yang tidak terlihat proses jual-beli dan tidak memiliki barang yang diperdagangkan, tugas fasilitator hanyalah untuk membantu dan kemudian dia dibayar atas bantuan yang diberikan.

### 2.1.3 Ekspor

Merujuk pada UU no. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, secara sederhana dapat dijelaskan ekspor adalah kegiatan



mengeluarkan barang dari daerah pabean. Dari pengertian ini, dapat dijabarkan lagi mengenai barang ekspor dan daerah pabean. Daerah pabean adalah seluruh wilayah Negara Indonesia, mulai dari darat, laut dan udara serta daerah tertentu yang ditentukan dari Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku ketentuan Undang-Undang yang telah ditetapkan (pasal 1 butir 2). Sedangkan untuk barang ekspor adalah barang yang dikeluarkan dari daerah pabean.

Bedasarkan penjelasan tersebut maka barang dikatakan telah diekspor jika barang tersebut telah diangkut keluar melalui batas daerah pabean, tetapi dari segi pelayanan dan pengamanan tidak mungkin menempatkan pejabat bea dan cukai di sepanjang garis perbatasan untuk memberikan pelayanan dan melakukan pengawasan barang ekspor. Kemudian timbulah anggapan di dalam hukum (fiksi) yang menyatakan bahwa barang yang telah dimuat di sarana pengangkut untuk dikeluarkan dari daerah pabean dianggap telah diekspor dan diperlakukan sebagaibarang ekspor (pasal 2 ayat 2 UU Kepabeanan).

Yang dimaksud dengan sarana pengangkut, yaitu setiap kendaraan darat, laut, atau udara yang digunakan untuk mengangkut barang ekspor. Sedangkan yang dimaksud dimuat, yaitu dimasukannya barang ke dalam sarana pengangkut dan telah diajukan pemberitahuan pabean termasuk dipenuhinya bea keluar.

Meskipun barang tersebut telah dimuat di sarana pengangkut yang akan berangkat ke daerah luar pabean, jika barang tersebut akan dibongkar di dalam daerah pabean dengan menyerahkan suatu pemberitahuan pabean maka barang tersebut tidak bisa dianggap sebagai barang ekspor (Andi Susilo 2013:21)

Secara struktural, kepabeanan di Indonesia dapat diuraikan sebagai berikut.



Gambar 2.1 Struktural Kepabeanan di Indonesia

Sumber : [berbagaistruktur.blogspot.com](http://berbagaistruktur.blogspot.com)

#### 2.1.4 Batubara

Batubara merupakan sisa tumbuhan dari jaman prasejarah yang berubah bentuk yang awalnya berakumulasi di rawa dan di tanah gambut. Pembentukan batubara dimulai sejak *Carboniferous Period* (periode pembentukan karbon atau batubara) dikenal sebagai zaman batubara pertama yang berlangsung antara 360 juta sampai

290 juta tahun yang lalu. Mutu dari setiap batubara ditentukan oleh suhu dan tekanan serta lamanya waktu pembentukan yang disebut sebagai “maturitas organik” ( *World Coal Institute*, 2009:43 ).

Batubara merupakan suatu jenis mineral yang tersusun atas karbon, hidrogen, oksigen, nitrogen, sulfur, dan senyawa- senyawa mineral. Batubara digunakan sebagai sumber energi alternatif untuk menghasilkan listrik. Pada pembakaran batubara, terutama pada batubara yang mengandung kadar sulfur yang tinggi, menghasilkan polutan udara, seperti sulfur dioksida, yang dapat menyebabkan terjadinya hujan asam. Karbon dioksida yang terbentuk pada saat pembakaran berdampak negatif pada lingkungan (Achmad.R, 2004:15-16)

Batubara adalah salah satu bahan bakar fosil. Pengertian umumnya adalah batuan sedimen yang dapat terbahar, terbentuk dari endapan organik, utamanya adalah sisa-sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses pembatubaraan. Unsur-unsur utamanya terdiri dari karbon, hidrogen dan oksigen. Batubara juga adalah batuan organik yang memiliki sifat-sifat fisika dan kimia yang kompleks yang dapat ditemui dalam berbagai bentuk. Analisis unsur memberikan rumus formula empiris seperti  $C_{137}H_{97}O_9NS$  untuk bituminous dan  $C_{240}H_{90}O_4NS$  untuk antrasit (Sukandarrumidi, 2006:1-8).

Berdasarkan tingkat proses pembentukannya yang dikontrol oleh tekanan, panas, dan waktu, batu bara umumnya batubara dibagi dalam lima kelas yaitu : *antrasit*, *bituminous*, *sub-bituminous*, *lignit* dan *gambut*.

2.1.4.1 *Antrasit* adalah batubara tertinggi, dengan warna hitam berkilauan (luster) metalik, mengandung antara 86% - 96% unsur karbon (C) dengan kadar air kurang dari 8% sehingga berwarna hitam mengkilap. Namun persediaannya masih sangat terbatas yaitu sebanyak 1% dari total penambangan batubara. Negara penghasil batubara ini antara lain adalah Cina, Rusia, Korea Utara, Vietnam, Inggris, Australia dan Amerika Serikat.



Gambar 2.2 Batubara *Antrasit*

Sumber : [kideco.co.id](http://kideco.co.id)

2.1.4.2 *Bituminous* mengandung 68% - 86% unsur karbon (C) dan berkadar air 8% - 10% dari beratnya. Kelas batubara yang paling banyak ditambang di Indonesia, tersebar di

pulau Sumatera dan Kalimantan. Batubara ini terbentuk dari jenis sebelumnya, yakni sub-bituminous coal yang semakin dalam dan semakin lama tertimbun, sehingga tekstur batubara menjadi keras dan warnanya menjadi lebih hitam.



Gambar 2.3 Batubara *Bituminous*

Sumber : [duniatambang.co.id](http://duniatambang.co.id)

2.1.4.3 *Sub-bituminous* adalah jenis batubara sedang diantara jenis *lignite* dan jenis *bituminous*. Secara fisik memiliki ciri-ciri berwarna coklat gelap cenderung hitam. Memiliki kandungan kelembapan yang lebih rendah dari jenis *lignite*.



Gambar 2.4 Batubara *Sub-bituminous*

Sumber : [ptba.co.id](http://ptba.co.id)

2.1.4.4 *Lignit* atau batubara coklat adalah batubara yang sangat lunak yang mengandung air 35% - 75% dari beratnya. Karena tingkat efisiensinya yang sangat rendah, lignite tidak dipasarkan secara luas untuk kebutuhan transportasi atau industri. Lignit biasanya dipakai sebagai bahan bakar PLTU (pembangkit listrik tenaga uap).



Gambar 2.5 Batubara *Lignite*

Sumber : bumindos.com

Tingkat perubahan yang dialami batubara, dari gambut sampai menjadi antrasit disebut sebagai pengarangan memiliki hubungan yang penting dan hubungan tersebut disebut sebagai, tingkat mutu - mutu batu bara :

2.1.4.1 Batubara dengan mutu yang rendah, seperti batubara muda dan sub- bitumen biasanya lebih lembut dengan materi yang rapuh dan berwarna suram seperti tanah. Batubara muda memilih tingkat kelembaban yang tinggi dan kandungan karbon yang rendah.

2.1.4.2 Batubara dengan mutu yang lebih tinggi umumnya lebih keras dan kuat dan seringkali berwarna hitam cemerlang seperti kaca. Batubara dengan mutu yang lebih tinggi memiliki kandungan karbon yang lebih banyak, tingkat kelembaban yang lebih rendah dan menghasilkan energi yang lebih banyak.

2.1.4.3 Antrasit adalah batubara dengan mutu yang paling baik dan dengan demikian memiliki kandungan karbon dan energi yang lebih tinggi serta tingkat kelembaban yang lebih rendah. Dalam menentukankualitas batubara perlu diperhatikan beberapa hal, antara lain :

2.1.4.3.1 *Heating Value* (HV) atau *Calorific Value* (nilai kalori)

Banyaknya jumlah kalori yang dihasilkan oleh batubara tiap satuan berat dinyatakan dalam kkal/kg. semakin tinggi HV, makin lambat jalannya batubara yang diumpankan sebagai bahan bakar setiap jamnya, sehingga kecepatan umpan batubara perlu diperhatikan agar panas yang ditimbulkan sesuai dengan kebutuhan.

2.1.4.3.2 *Moisture Content* (Kandungan Lengas )

Lengas batubara ditentukan oleh

jumlah kandungan air yang terdapat dalam batubara. Kandungan air dalam batubara dapat berbentuk air internal (air senyawa atau unsur) yaitu air yang terikat secara kimiawi. Jenis air ini sulit dihilangkan tetapi dapat dikurangi dengan cara memperkecil ukuran butir batubara. Jenis air yang kedua adalah air eksternal, yaitu air yang menempel pada permukaan butir batubara.

#### 2.1.4.3.3 *Ash Content* (Kandungan Abu)

Komposisi batubara bersifat heterogen, terdiri dari unsure organik dan senyawa anorganik yang merupakan hasil rombakan batuan di sekitarnya, bercampur selama proses transportasi, sedimentasi dan proses pembatubaraan. Abu hasil dari pembakaran ini yang dikenal sebagai *Ash Content*.

#### 2.1.4.3.4 *Sulfur Content* (Kandungan Sulfur)

Belerang yang terdapat dalam batubara dibedakan menjadi dua yaitu dalam bentuk senyawa organik dan anorganik. Belerangnya dalam bentuk anorganik dapat dijumpai dalam



bentuk pirit, markasit, atau dalam bentuk sulfat. Belerang organik terbentuk selama terjadinya proses coalification.

#### 2.1.5 Klaim

Klaim adalah sesuatu yang mana tertanggung menyatakan kerugian serta memberikan bukti yang diperlukan, dan perusahaan asuransi menerima klaim serta memberikan manfaat untuk menggambarkan proses tersebut ( Pamjaki, 2014 ).

Suatu pengangkutan barang melalui laut biasanya didasarkan suatu ikatan hukum yang berupa perjanjian, baik berupa *Bill of Lading* (B/L) maupun *Charter Party* (C/P). Dalam ikatan tersebut satu pihak biasanya pemilik barang yang memerlukan jasa angkut laut. Sedangkan pihak lainnya adalah penjual atau penyedia jasa angkutan laut (pengangkut/pemilik kapal). Dalam pelaksanaannya kadang-kadang diperjanjikan. Sebagaimana layaknya suatu ikatan hukum, wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak memberikan hak kepada pihak lain untuk menuntut penggantian atas kerugian yang timbul.

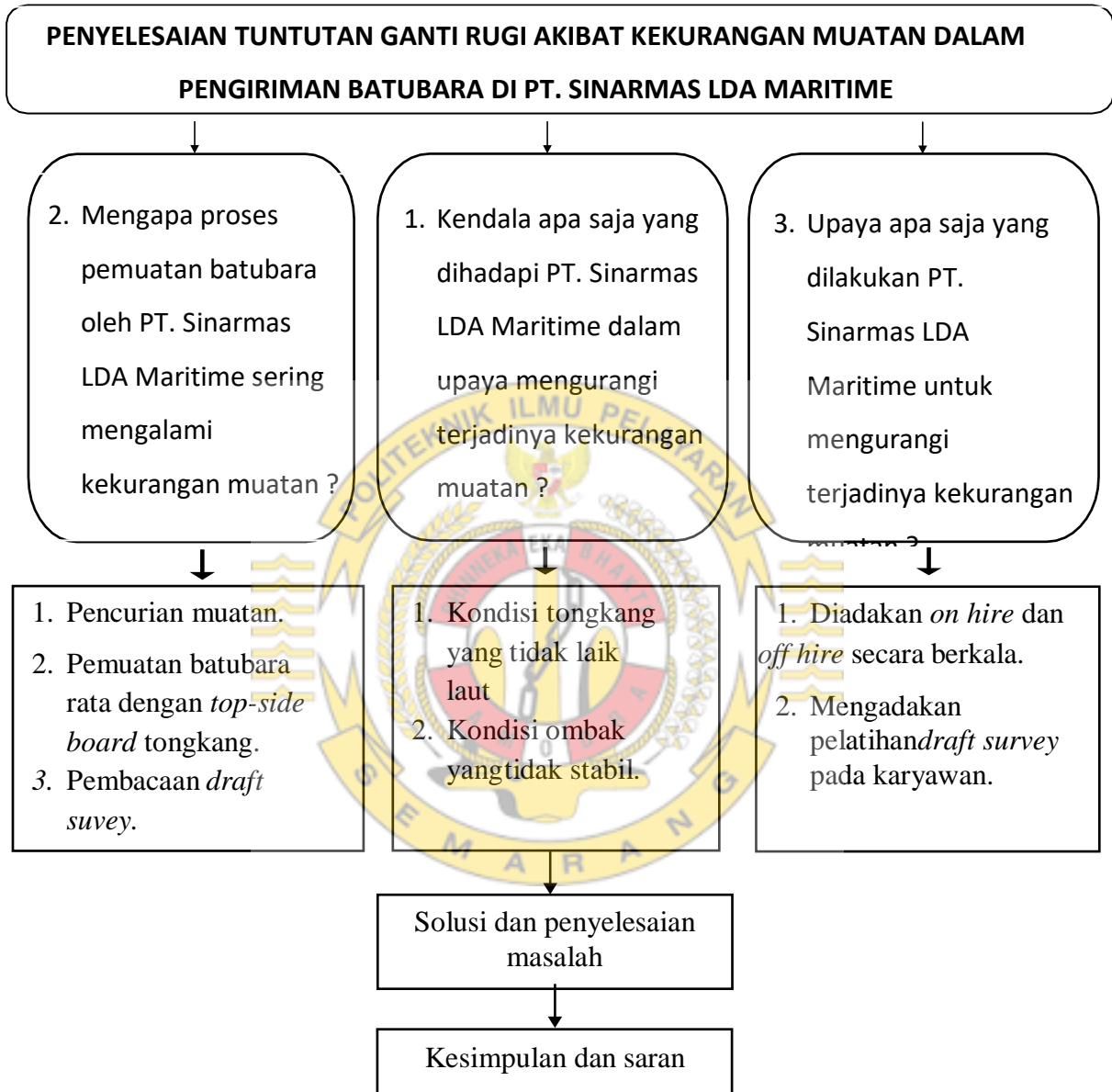
Dalam hukum klaim terdapat suatu “semboyan” (*maxim*) yang berbunyi *restitution in integrum* yang berarti bahwa seorang yang menderita kerugian berhak meminta atau menuntut kepada pihak yang mengakibatkan kerugian agar mengembalikannya pada keadaan sebelum kerugian itu terjadi. Jelas pada dasarnya klaim

adalah suatu upaya dari pihak yang menderita kerugian untuk mendapat penggantian atas kerugian yang dideritanya. Oleh sebab itu sering disebut klaim adalah obat penyembuh.

Suatu klaim hanya akan menghasilkan penggantian (*recovery*) maksimal sebesar kerugian yang dideritanya. Tidak boleh dia mendapat keuntungan dari klaim. Oleh sebab itu perlu adanya pihak ketiga sebagai penengah (pengadilan negeri) dalam suatu masalah klaim. Pihak yang mengajukan klaim disebut *claimants* sedangkan pihak yang diklaim disebut *defendants*. Perkara klaim untuk ganti rugi tersebut bisa diselesaikan dalam sidang pada pengadilan. Apabila pihak *claimants* bisa membuktikan bahwa kerugian tersebut berdasarkan hukum yang berlaku menjadi tanggung jawab *defendants* dan *defendants* gagal membuktikan sebaliknya, maka tergugat harus membayar ganti rugi.

## 2.2 Kerangka Pikir Penelitian

Dalam kerangka pikir ini menjelaskan dan memaparkan bagaimana mengidentifikasi kemungkinan permasalahan dan kejadian yang bisa menjadikesalahan dalam sistem atau proses *transshipment* batubara di PT. Sinarmas LDA Maritime.



Gambar 2.6 Kerangka pikir

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pengolahan data yang telah diperoleh penulis tentang *deadfreight shipment* ekspor batubara pada PT. Sinarmas LDA Maritime maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut.

##### 5.1.1 *Transshipment* yang dilaksanakan oleh PT. Sinarmas LDA Maritime

sering mengalami *deadreight*, hal ini disebabkan karena jumlah muatan yang dikirim saat proses *transshipment* kurang dari jumlah muatan yang diminta. Dari hasil penelitian yang dilakukan penulis, ada beberapa faktor penyebab sering mengalami kekurangan muatan yaitu : terjadi pencurian muatan pada malam hari dikarenakan kurangnya tim keamanan, proses muat batubara rata dengan *top side-board* tongkang dikarenakan pemuatan yang dilakukan pada malam hari sehingga kekurangan penerangan, kesalahan pembacaan *draft survey* mengakibatkan terjadi tumpahnya muatan di laut.

##### 5.1.2 Kendala yang sering dihadapi oleh PT. Sinarmas LDA Maritime saat proses *transshipment* yaitu

5.1.2.1 Kondisi armada yang tidak laik laut

5.1.2.2 Kondisi ombak tidak stabil

##### 5.1.3 Upaya yang dilakukan oleh PT. Sinarmas LDA Maritime untuk mengurangi terjadinya kekurangan muatan antara lain :

- 5.1.3.1 Menyusun anggaran untuk keamanan muatan
- 5.1.3.2 Mengadakan internal *training draft survey*
- 5.1.3.3 Membuat modul aplikasi *draft survey*
- 5.1.3.4 Mengadakan *meeting* secara intensif dengan kontraktor
- 5.1.3.5 Membuat *checklist* pemeriksaan kelayakan armada sebelum dilakukan pemuatan dan penyardaran
- 5.1.3.6 Pembuatan *Standart Operating Procedure* dan disosialisasikan
- 5.1.3.7 Mengadakan evaluasi kerja secara rutin

## 5.2 Saran

Dari kesimpulan yang telah diambil diatas, maka penulis dapat memberikan beberapa saran yang dapat digunakan oleh pihak perusahaan maupun pihak instansi-instansi lain yang terkait dalam proses *transshipment* ekspor batubara yang dilakukan oleh PT. Sinarmas LDA Maritime. Adapun saran-saran sebagai berikut :

- 5.2.1 Hal – hal yang harus diperhatikan oleh PT. Sinarmas LDA Maritime selama kegiatan *transshipment* berlangsung yaitu :
  - 5.2.1.1 Menyediakan tim pengamanan muatan dari pihak TNI atau Polri yang bertugas mengamankan muatan saat kegiatan bongkar muat.
  - 5.2.1.2 Mengadakan pertemuan dengan pihak kontraktor dan memberikan pengertian kerugian yang ditanggung oleh

PT. Sinarmas LDA Maritime akibat pelaksanaan pemuatan batubara rata dengan *top side-board* tongkang.

5.2.1.3 Dilaksanakan *training draft survey* terhadap karyawan agar mengerti cara perhitungan muatan yang benar.

5.2.2 Hal – hal yang harus dilakukan PT. Sinarmas LDA Maritime untuk mengatasi terjadinya pencurian muatan dalam proses *transshipment* adalah :

5.2.2.1 Pihak operasional PT. Sinarmas LDA Maritime harus membuat *checklist* kondisi tongkang untuk mengetahui kondisi tongkang laik laut atau tidak laik laut.

5.2.2.2 PT. Sinarmas LDA Maritime dapat berkoordinasi dengan petugas keamanan daerah setempat jika ada kapal mencurigakan, sehingga proses *transshipment* dapat dilakukan setelah petugas keamanan tiba di tempat.

5.2.3 Upaya yang dilakukan PT. Sinarmas LDA Maritime untuk mengatasi masalah-masalah yang dihadapi dalam menekan terjadinya *deadfreight* yaitu :

5.2.3.1 PT. Sinarmas LDA Maritime dapat segera melakukan penyusunan anggaran untuk keamanan muatan guna menghindari terjadi pencurian muatan.

5.2.3.2 Mengadakan *internal training* secara teratur per tiga bulan sekali agar karyawan mengerti secara *detail* perhitungan muatan.

- 5.2.3.3 PT. Sinarmas LDA Maritime dapat segera membuat modul aplikasi *draft survey* untuk seluruh karyawan yang bertugas di lapangan.
- 5.2.3.4 Pihak PT. Sinarmas LDA Maritime dapat segera mengadakan *meeting* secara intensif dengan pihak kontraktor. Agar kontraktor mengerti tentang dampak kerugian yang ditimbulkan karena pemuatan rata dengan *top side-board*.
- 5.2.3.5 PT. Sinarmas LDA Maritime segera membuat *checklist* pemeriksaan kelayakan armada sebelum sandar dan melakukan kegiatan pemuatan, bertujuan untuk menghindari penggunaan armada yang berlubang dan mengakibatkan muatan tumpah.
- 5.2.3.6 PT. Sinarmas LDA Maritime segera membuat *Standart Operating Procedure* kepada penyedia armada tentang standart kondisi armada tongkang yang dapat digunakan untuk melaksanakan pemuatan batubara.
- 5.2.3.7 Mengadakan evaluasi kerja secara rutin per tiga bulan sekali agar seluruh karyawan dapat mengerti kondisi dan perkembangan perusahaan saat itu.

## DAFTAR PUSTAKA

- Achmad R. 2004. *Kimia Lingkungan*. Jakarta: ANDI Yogyakarta.
- Andi Susilo, 2013, *Panduan Pintar Ekspor Impor*, TransMedia, Jakarta.
- Fuad, (2014). *Panduan Praktis Penelitian Kualitatif*. Graha Ilmu
- Kosasih, Soewedo, 2007, *Manajemen perusahaan pelayaran: suatu pendekatan praktis dalam bidang usaha pelayaran*-Ed. 1-1- Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Moleong. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Pamjaki.(2014). *Dasar-Dasar Asuransi*.
- Prasetya Irawan, 2006. *Penelitian Kualitatif & Kuantitatif untuk Ilmu-Ilmu Sosial*, Jakarta: Departemen Ilmu Administrasi FISIP-UI.
- Radiks Purba.1995.*Memahami Asuransi di Indonesia*.Jakarta:PT.Pustaka Binaman PResindo.
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sukandarrumidi. 2006. *Metodologi Penelitian Petunjuk Praktis untuk Peneliti Pemula*.Yogayakarta: Gadjah Mada University Press.
- Suryana. (2010). *Metodologi Penelitian: Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Buku Ajar Perkuliahan UPI.
- World Coal Institute. (2009). *Sumber Daya Batu Bara: Tinjauan Lengkap Mengenai Batu Bara*.
- Yunarto. 2006. *Business Concept Implumentation Series : IN SALES AND DIDRTIBUTION MANAGEMENT*. PT. Elex Media Komputindo. Jakarta.



## SHIP PARTICULAR

<p><b>SLM</b> Sinarmas LDA Maritime</p>	<p><b>SAFETY MANAGEMENT SYSTEM</b></p> <p>SHIPS PARTICULARS</p>	<p>SLM_ISM_SMS_FORM_007_E</p>	
		<p>Version</p> <p>1</p>	
		<p>Effective Date:</p> <p>01-02-2017</p>	<p>Authorized by:</p> <p>Chief Operating Officer</p>

### SHIP'S PARTICULARS

Issued       Updated  
 On 10/3/2018  
 By Vivien Ng

Ship's Name	ABM INTAN	Call Sign	YCN2	Flag	INDONESIA
Hull	CM002AM	Official No	2018 Pat No. 9944/L		
Port of Registry	JAKARTA	MMSI	525 200 349	LRS/IMO No	9835666
Satcom	<input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> M	Classification	KOREAN REGISTER	Class	+ KRS 1 CARGO SHIP, DECK CARGO SHIP, IHM, IW.S., PSPC, CLEAN1 + KRM1
Tlx		Satcom C	435217110 / 435217111	Keel layed	2017
Tel				Launched	2018
Direct Opt				Delivered	2018
Fax					
Modem					
Owner	PT ALUR BIRU MARITIM		Operator: PT SINARMAS LDA MARITIME		
Address	SINARMAS LAND PLAZA TOWER II, 3/F JL. MH.THAMRIN NO. 51, JAKARTA 10350, INDONESIA		Address: SINARMAS LAND PLAZA TOWER II, 3/F JL. MH.THAMRIN NO. 51, JAKARTA 10350, INDONESIA		
Tel	+62 21 5011 3388		Tel +62 21 5011 3388		
Fax	+62 21 5011 3377		Fax +62 21 5011 3377		
<b>Dimensions</b>	LOA	129.300 m	Distance from keel to main deck	8.000 m	
	LPP	125.2 m	Maximum height from bottom keel	25.174 m	
	Breadth Moulded	28.000 m	Height from bottom to top of H/C open	12.200 m	
	Extreme Breadth	NA m	Height from Main Deck to top Fwd mast	14.321 m	
	Depth Moulded	8.000 m	Height of hatch cover	4.183 m	
<b>Drafts</b>	Winter	5.532 m	Deadweight	Freeboard	TPC
	Summer	5.860 m	12,813.000 mt	2.488 m	31.800 mt
	Tropical	5.768 m	13,000.000 mt	2.350 m	31.800 mt
	Tropical Fresh	5.897 m	13,373.000 mt	2.232 m	31.900 mt
	Fresh Water	5.779.000 m	13,355.000 mt	2.103 m	31.100 mt
			13,002.000 mt	2.221 m	31.100 mt
	Allowance FW	0.129 mm (at summer draft)		Lightship	3,427.000 mt
<b>Tonnage</b>	International	Suez	Panama		
	Gross	10172 UMS	TX	TX	
	Net	3052 UMS	TX	TX	
<b>Ballasted Holds</b>	No	83.00 %	4,105.000 M <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/> In port	M3 <input type="checkbox"/> At sea
	No	%	M <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/> In port	M3 <input type="checkbox"/> At sea
	No	%	M <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/> In port	M3 <input type="checkbox"/> At sea
	No	%	M <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/> In port	M3 <input type="checkbox"/> At sea
<b>Engines</b>	Type		KW	2 X 1600	Rpm 750.0
	Main Engine	2 X DAHATSU 6DKM-26e(L)	BHP	2 x 2146	Rpm 750.0
	Main Generator	CUMMINS HCM434E	KVA	350	x Nbr 2
	Emergency Generator	CUMMINS UCM274C	KVA	350	x Nbr 1
	Equipment	2 X 300M <sup>3</sup> /H BALLAST PUMP			
<b>Speed (Kts)</b>	On Ballast	Loaded	At Port	<b>Capacity (%)</b>	
	10.2		(1 Aux. Eng.)	MFO	632.6
				MGO	192.3
<b>Daily</b>	MFO	mt	mt	LO	21.6 M3
<b>Consumptions</b>	MGO	mt	mt	FW	561.5 M3
				Ballast/FW	6527.9 M3

Check validity when printed  
 This document is the property of PT Sinarmas LDA Maritime  
 Any total or partial reproduction is prohibited without written authorization

*CREW LIST*

<b>CREW LIST</b>		
<b>NO</b>	<b>NAMA CREW</b>	<b>JABATAN</b>
1	ABDUL HAMID	MASTER
2	MUHAMMAD IDRUS ISNAINI	CHIEF OFFICER
3	BARUNO BONO Y	SECOND OFFICER
4	TOPAN ANDRIAN	THIRD OFFICER
5	JERRY RUSTON SIPAHELUT	CHIEF ENGINEER
6	RANI	SECOND ENGINEER
7	RAMDHONI	THIRD ENGINEER
8	ZANUAR SYAFIQ	ELECTRICAN
9	RUDI HANDOKO	BOSUN
10	MASRURI	COOK
11	ESTI PRIYADI	ABLE SEAMAN
12	MURSALIN	ABLE SEAMAN
13	ILIYAS KORO	OILER
14	AHMAD ARIFIN	OILER
15	DANIL IGNATIUS	CADET DECK

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Bayu Wicaksana  
 Tempat/Tgl Lahir : Pati, 28 Agustus 1998  
 NIT : 541711306458  
 Alamat : Jl. Jiwonolo Gang 1 No.70 RT.09 / V  
 Kec. Pati Kab. Pati, Jawa Tengah  
 Agama : Islam  
 Pekerjaan : Taruna PIP Semarang  
 Status : Belum Kawin  
 Hobby : Olahraga



#### **Orang Tua**

Nama Ayah : -  
 Pekerjaan : -  
 Alamat : -  
 Nama Ibu : Endang Budyastuti Retno Sumartawi  
 Pekerjaan : Guru ( Pensiun )  
 Alamat : Jl. Jiwonolo Gang 1 No.70 RT.09 / V  
 Kec. Pati Kab. Pati, Jawa Tengah

#### **Riwayat Pendidikan**

1. SD Negeri Sidokerto 02 (2004-2010)
2. SMP Negeri 02 Pati (2010-2013)
3. SMA Negeri 03 Pati (2013 - 2016)
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2017 - Sekarang)

#### **Pengalaman Prada (Praktek Darat)**

Perusahaan : PT. Sinarmas LDA Maritime