ANTISIPASI TERJADINYA *DEATH FREIGHT* MUATAN CURAH BATUBARA PADA MV. SANTA PAULINA DI MUARA BERAU *ANCHORAGE*

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

KEVIN ARYA MAHENDRA
541711306478 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN

ANTISIPASI TERJADINYA *DEATH FREIGHT* MUATAN CURAH BATUBARA PADA MV. SANTA PAULINA DI MUARA BERAU *ANCHORAGE*

Disusun Oleh:

KEVIN ARYA MAHENDRA
541711306478 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Agustus 2020

Dosen Pembimbing I	Dosen Pembimbing II
Dr. RIYANTO, S.E., M.Pd	JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M
PEMBINA Tk. I (IV/b)	PENATA (III/c)
NIP. 19690123 198603 1 002	NIP. 19800118 200812 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "ANTISIPASI TERJADINYA *DEATH FREIGHT* PADA MUATAN CURAH BATUBARA PADA MV. SANTA PAULINA DI MUARA BERAU *ANCHORAGE*" karya,

Nama : Kevin Arya Mahendra

NIT : 541711306478 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis tanggal Agustus 2021

Semarang, Agustus 2021

Penguji I	Penguji II	Penguji III
NUR ROHMAH, S.E., M.M.	**Dr. RIYANTO, S.E, M.Pd**	**FERRIA SURJAMAN, MT, M.Mar.E**
Penata Tingkat I (III/d)	**PEMBINA Tk. I (IV/b)**	**Penata Muda Tk. I (III/b)**
NIP. 197503182003122001	**NIP. 19600123 198403 1 002**	**NIP. 19730208 199303 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 dibawah ini

Nama : Kevin Arya Mahendra

NIT : 541711306478 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul "ANTISIPASI TERJADINYA *DEATH FREIGHT* MUATAN CURAH BATUBARA PADA MV. SANTA PAULINA DI MUARA BERAU *ANCHORAGE*" Dengan ini Penulis 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-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, Penulis siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, Agustus 2021

Yang menyatakan

METERAI TEMPEL

KEVIN ARYA MAHENDRA

NIT. 541711306478 K

MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. Kenapa dilakukan besok kalau kamu bisa melakukan hal itu sekarang
2. Sukses tidak diciptakan dalam semalam. Maka harus bersiap dari dari sekarang untuk menyambut kesempatan, karena kesempatan bukan hal yang kebetulan. Penulis harus menciptaknnya sendiri.
3. Pengorbanan orang tua tidaklah ternilai harganya, maka Penulis tidak akan mengorbankan orang tua Penulis sendiri.

Persembahan:

1. Orang tua Penulis, Bapak . Mashudi dan Ibu. Sri Haryantini.
2. Kakak kandung Penulis, yang telah membantu secara moril.
3. Almamater Penulis, PIP Semarang.

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **"**ANTISIPASI TERJADINYA *DEATH FREIGHT* PADA MUATAN CURAH BATUBARA PADA MV. SANTA PAULINA DI MUARA BERAU *ANCHORAGE*"

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 penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Nur Rohmah, S.E.,M.M selaku ketua jurusan TALK PIP Semarang yang telah memberikan bimbingan, arahan, dorongan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Dr. RIYANTO, S.E, M.Pd selaku dosen pembimbing materi skripsi yan telah memberikan waktu, tenaga, arahan, bimbingan, dan motivasi selama penyelesaian skripsi ini.

4. JANNY ADRIANI DIARI, S.ST., M.M selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi yang telah membantu penulis dalam arahan, bimbingan selama penyelesaian skripsi ini.
5. Seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
6. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, Agustus 2021

Penulis,

KEVIN ARYA MAHENDRA

NIT. 541711306478 K

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA EKA BHAKTI SAMUDRA

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 ..... **xi**

DAFTAR TABEL ..... **xii**

DAFTAR LAMPIRAN ..... **xiii**

ABSTRAKSI ..... **xiv**

ABSTRACT ..... **xv**

BAB I. PENDAHULUAN **1**

1.1 Latar Belakang Masalah 1

1.2 Perumusan Masalah 3

1.3 Tujuan Penelitian 4

1.4 Manfaat Penelitian 4

1.5 Sistematika Penulisan 5

BAB II. LANDASAN TEORI **7**

2.1 Tinjauan Pustaka 7

2.1.1 Pengertian Antisipasi 7

2.1.2 Pengertian *death freight* 8

2.1.3 Muatan..... 9

2.1.4 Batubara 10

2.2 Kerangka Pikir..... 16

BAB III. METODE PENELITIAN 17

3.1 Pendekatan dan desain penelitian..... 17

3.2 Waktu dan Tempat Penelitian 18

3.3 Metode Pengumpulan Data 18

3.3.1 Wawancara..... 19

3.3.2 Observasi..... 20

3.3.3 Studi Pustaka..... 21

2.3.4 Keabsahan Data..... 21

3.4 Teknik Analisis Data..... 23

3.4.1 Pengumpulan Data..... 24

3.4.2 Reduksi Data 24

3.4.3 Penyajian Data 25

3.4.4 Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi..... 25

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH 26

4.1 Gambaran Umum Objek yang Diteliti 26

4.1.1 Muara Berau *Anchorage*..... 26

4.1.2 *Death Freight* 28

4.1.3 Gambaran Umum Perusahaan..... 28

4.1.4 Waktu Penelitian 29

4.1.5 MV. Santa Paulina..... 30

4.2 Analisis Masalah 31

4.3 Pembahasan Masalah 31

BAB V. PENUTUP 49

5.1 Simpulan 50

5.2 Saran 50

DAFTAR PUSTAKA 52

LAMPIRAN 53

DAFTAR RIWAYAT HIDUP 73

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA EKA BHAKTI SAMUDRA

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir Penelitian.....	16
Gambar 4.1	Peta alur sungai Mahakam sampai ke Muara *anchorage*.....	27
Gambar 4.2.	MV. Santa Paulina.....	31
Gambar 4.3	Proses Pemuatan Batu Bara di *Jetty*.....	33
Gambar 4.4	Batu Bara Tumpah Dari Atas Pagar Tongkang.....	35
Gambar 4.5	Gambar Tongkang Saat Melalui Alur Sungai Mahakam	35
Gambar 4.6.	Perahu Pencuri Batu Bara.....	37
Gambar 4.7	Pemuatan Batu Bara Menggunakan *Floating Crane*.....	38
Gambar 4.8	Tumpahan Batu Bara Akibat Pemuatan Menggunakan *Floating Crane*	39
Gambar 4.9	*Letter of protest* akibat *death freight* pada MV. Santa Paulina	41

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Upaya Mengurangi *death freight*..... 43

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Wawancara	55
Lampiran 2	*Barge Schedule*	57
Lampiran 3	*Bill of Lading*	58
Lampiran 4	*Cargo Manifest*	59
Lampiran 5	*Final Draft Survey*	60
Lampiran 6	*Final Stowage Plan*	61
Lampiran 7	*Latter of Protest*	62
Lampiran 8	*Mate's Receipt*	63
Lampiran 9	*Statement of Fact*	64
Lampiran 10	*Pre Stowage Plan*	65
Lampiran 11	*Time Sheet*	66
Lampiran 12	*Loading Plan*	70
Lampiran 13	*Crew List*	71
Lampiran 14	*Port Clerence*	72
Lampiran 15	Berita acara *tugboat*	73

ABSTRAK

Kevin Arya Mahendra, 541711306478 K, 2021,“ *Antisipasi Terjadinya Death Freight Pada Muatan Curah Batubara Pada Mv. Santa Paulina Di Muara Berau Anchorage*”, Program Diploma IV, Program Studi Tata laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. RIYANTO, S.E, M.Pd., Pembimbing II: JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M

Di dalam bagian analisis masalah ini penulis menjelaskan tentang faktor penyebab, dampak dan upaya dalam mengurangi terjadinya *deathfreight* muatan curah batubara, kenapa pada MV. Santa Paulina terjadi *deathfreight* padahal total suplai batubara sudah sesuai dengan *stowage plan* kapal. Analisis masalah bertujuan untuk memberikan jawaban dari rumusan masalah yang telah disusun, yaitu tentang bagaimana antisipasi terjadinya *deathfreight* muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina, faktor penyebab terjadinya *deathfreight* MV. Santa Paulina dan upaya apa untuk meminimalisir terjadinya *deathfreight* muatan curah batubara di MV. Santa paulina.

Metode penelitian ini dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Sumber data adalah data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data diperoleh melalui observasi, wawancara, dokumentasi dan studi pustaka.

Dari hasil penelitian dan pengolahan data yang telah diperoleh penulis tentang *deadfreight* muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina di Muara Berau *Anchorage* maka penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut.faktor penyebab terjadinya *deadfreight*, yaitu:Minimnya pengawasan pemuatan pada Jetty, Pencurian batubara saat tongkang memalui alur sungai, dan Jatuhnya muatan batubara ketika pemuatan batubara menggunakan *floating crane*

Kata Kunci:MV. Santa Paulina, Batubara, Muara Berau *anchorage*, *death freight*

ABSTRACT

***Kevin Arya Mahendra**, 541711306478 K, 2021," Anticipation of Death Freight On Coal Bulk Cargo At Mv. Santa Paulina In Muara Berau Anchorage", Diploma IV Program, Marine Transport and Port Management Study Program, merchant marine polytechnic semarang, Supervisor I: Dr. RIYANTO, S.E, M.Pd., Supervisor II: JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M*

In this part of the problem analysis section the author explains the causal factors, impacts and efforts in reducing the occurrence of deathfreight coal bulk load. why on mv. Santa Paulina is going to be a deathfreight when the total coal supply is in line with the ship's stowage plan. Problem analysis aims to provide answers to the problem formulation that has been compiled, namely about how to anticipate the deathfreight of coal bulk load on mv. Santa Paulina. factors causing mv deathfreight. Santa Paulina and what efforts to minimize the occurrence of deathfreight coal bulk loads on mv. Santa paulina.

This research method with qualitative descriptive approach. Data sources are primary and secondary data. Data collection techniques are obtained through observation, interview, documentation and library studies.

From the results of research and processing data that has been obtained by the author about deadfreight coal bulk load on MV. Santa Paulina in Muara Berau Anchorage then the author can draw conclusions as follows.factor cause of deadfreight, that is : Lack of loading supervision on Jetty, Theft of coal when barges hammering river flows, and Fall of coal load when loading coal using floating crane

***Keywords**:MV. Santa Paulina, Coal, Berau Estuary anchorage, death freigh*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu produsen dan eksportir batubara terbesar di dunia sejak tahun 2005, di depan produksi Australia, Indonesia adalah eksportir terkemuka batubara termal. Industri batubara telah memainkan peran penting dalam mendukung pembangunan negara dan kemajuan ekonomi skala besar selama sepuluh tahun terakhir. Pertambangan batubara mendukung pembangunan di berbagai sektor perekonomian daerah/nasional, memberikan kontribusi yang signifikan terhadap penerimaan negara, penerimaan devisa melalui ekspor dan mendukung ketahanan energi nasional. Kontribusi sektor pertambangan batubara terhadap penerimaan negara berasal dari pembayaran pajak, termasuk biaya perizinan. Selain itu, ada juga peran yang ditetapkan untuk penciptaan lapangan kerja.

Karena itu pada zaman sekarang banyak sekali berdiri perusahaan yang bergerak di aspek pertambangan batubara, penampungan batubara ataupun pengolahan batubara. Jasa angkutan laut dan sungai mendominasi kegiatan ekspor batubara dengan berbagai alasan, diantaranya yaitu selain lebih murah juga dapat mengangkut muatan lebih banyak, faktor keamanan muatan yang lebih tinggi dan kecepatan waktu saat pengiriman. Muara Berau *anchorage*, Samarinda adalah perairan di Kalimantan Timur yang banyak di datangi kapal - kapal dari luar negeri untuk melakukan pemuatan (*transhipment*) batubara yang nantinya akan di ekspor ke berbagai negara.

Transhipment batubara ini dilakukan karena sangat tidak memungkinkan kapal besar untuk masuk ke perairan alur sungai menuju ke *jetty* batubara karena alur sungai memiliki kedalaman yang dangkal, kapal harus berlabuh di *anchorage point* yang memiliki keselamatan yang cukup oleh karena itu perusahaan batubara memilih jasa angkutan laut dan sungai dengan mengangkut muatan menggunakan tongkang dari *jetty* menuju Muara Berau *anchorage*.

Salah satu perusahaan yang bergerak di bidang produsen dan eksportir batubara yaitu PT. AVRA COMMODITIES. Batubara tergolong muatan curah kering dimana dalam proses pemuatan harus memperhatikan secara detail perhitungan muatan agar dapat menghasilkan muatan yang sesuai dengan total rencana muat (*stowage plan*). *Transhipment* di Muara Berau *anchorage* sering sekali mengalami masalah berkaitan dengan kekurangan muatan atau yang sering kita sebut *deathfreight*. *Deathfreigh* terjadi karena adanya beberapa faktor yaitu terjadinya pencurian muatan saat tongkang perjalanan di alur sungai, minimnya penanganan muatan dari tongkang ke palka kapal sehingga banyak muatan yang tumpah. Sulitnya menghitung *draft* kapal akibat ombak besar juga menjadi kendala karena akan mempersulit pembacaan *draft* kapal untuk mengetahui perbandingan berat muatan dan berat kapal. Dalam hal ini pelaku eksportir harus teliti dalam melakukan proses pemuatan karena jika terjadi kurangnya muatan (*deathfreight)* perusahaan eksportir akan mendapatkan *claim* dari Nahkoda kapal berupa *latter of protest. Claim* ini merupakan pernyataan bahwa dalam proses pemuatan telah terjadi kekurangan muatan. Perusahaan eksportir wajib

bertanggung jawab mengganti kekurangan muatan tersebut dengan mengganti langsung atau bernegosiasi dengan pembeli menyelesaikan masalah tersebut.

Yang menjadi latar belakang penelitian ini adalah saat penulis praktek di PT. Indo Dharma Transport penulis mengalami kejadian *short cargo* muatan curah batubara pada saat memuat di MV. Santa Paulina bernomor *voyage* 47L, dari total *stowage plan* yang harus di muat berjumlah 60,500 MT, tetapi saat *final draft survey* total *cargo* yang termuat hanya 57,821 MT dan *supplier* tidak dapat mensuplai *cargo* lagi, dari kejadian ini Nahkoda kapal membuat *letter of protest* yang menyatakan bahwa dalam *transhipment* di Muara Berau *anchorage*, Samarinda, Kalimantan Timur telah terjadi kekurangan muatan. Dengan permasalahan di atas penulis mengambil judul penulisan skripsi :

"**ANTISIPASI TERJADINYA *DEATH FREIGHT* MUATAN CURAH BATUBARA PADA MV. SANTA PAULINA DI MUARA BERAU *ANCHORAGE*"**

1.2 Perumusan masalah

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

1.2.1 Apa penyebab terjadinya *death freight* muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina ?

1.2.2. Apa dampak terjadinya *death freight* muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina *?*

1.2.3 Apa upaya untuk mengurangi terjadinya *death freigt* pada muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina ?

1.3 Tujuan penelitian

Secara umum penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan :

1.3.1 Untuk mengetahui apa saja penyebab terjadinya *death freight* muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina.

1.3.2 Untuk mengetahui apa saja dampak terjadinya *death freight* muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina.

1.3.3 Untuk mengetahui apa saja upaya untuk mengurangi terjadinya *death freigt* pada muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina.

1.4 Manfaat penelitia

Dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan hasil yang bermanfaat dan kontribusi yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia pelayaran, dan pengetahuan bagi individu, seperti:

1.4.1 Manfaat teoritis

Menambah ilmu pengetahuan pembaca tentang penyebab terjadinya *deathfreigt* muatan curah batubara dan penanganan muatan curah batubara dari *jetty* sampai *loading point* di Muara Berau *anchorage*, Samarinda, Kalimantan Timur.

1.4.2 Manfaat praktis

Hasil penelitian dapat digunakan sebagai masukan ataupun cara pandang bagi instansi terkait atau perusahaan terkait dalam

penanganan *deathfreight* muatan curah batubara khususnya perusahaan produsen dan ekportir batubara.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini dibagi dalam tiga bagian untuk memudahkan dalam pengerjaan skripsi ini, yaitu :

1.5.1 . Bagian Awal

Bagian awal skripsi ini berkaitan dengan judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman motto dan persembahan, kata pengantar, daftar isi, abstraksi, daftar tabel, daftar gambar, dan lampiran.

1.5.2. Bagian Utama

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang masalah, identifikasi masalah, ruang lingkup masalah, tujuan dan manfaat penulisan, metode pengumpulan data, serta sistematika penulisan skripsi.

BAB 2 LANDASAN TEORI

Bab ini penulis menguraikan tentang tinjauan pustaka, hipotesis, definisi operasional, dan kerangka pikir penelitian.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, penulis akan membahas tentang metode penelitian yang digunakan penulis dalam proses penyelesaian

penelitian, meliputi lokasi atau lokasi penelitian, metode pengumpulan data, dan teknis penelitian data yaitu metode dimana penulis mengumpulkan data sesuai dengan tujuan.

BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Gambaran umum perusahaan atau objek penelitian, analisis hasil penelitian, dan pembahasan masalah secara rinci.

BAB 5 PENUTUP

Berisi kesimpulan dan rekomendasi. Kesimpulan meliputi uraian temuan-temuan dalam proses penelitian sampai dengan uraian situasi penyelesaian, sehingga diperoleh suatu rangkuman yang dapat menjawab pertanyaan. Saran adalah transfer pemecahan masalah dalam penelitian

1.5.3 Bagian terakhir penulisan Bagian terakhir dari tulisan ini berisi daftar Pustaka, lampiran, dan daftar Riwayat hidup penulis.

Daftar Pustaka

Lampiran

Daftar Riwayat Hidup

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam tinjauan pustaka penulis menjelaskan pengertian - pengertian yang berhubungan dengan tema skripsi yang diperoleh penulis dari buku buku referensi dan sumber data dengan memanfaatkan media internet, yang dapat memudahkan tentang pemahaman tujuan dari sebuah penelitian ini. Dalam tinjauan Pustaka ini penulis akan menjelaskan tentang landasan teori antisipasi terjadinya death freight muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina di Muara Berau anchorage

2.1.1 Pengertian antisipasi

Antisipasi merupakan bagian penting bagi seseorang dalam setiap situasi atau situasi baru yang mungkin terjadi. Setiap saat masyarakat akan melakukan kegiatan antisipatif. Antisipasi sangat diperlukan, karena untuk menghadapi situasi atau masalah baru sebelum benar-benar terjadi. Dalam menghadapi situasi atau masalah baru, seseorang harus mengantisipasi apa yang harus dipersiapkan dan apa yang harus dilakukan untuk menghadapi situasi baru atau bagaimana memecahkan masalah tersebut.

Antisipasi dalam KBBI edisi ke-5 diartikan sebagai perhitungan tentang hal-hal yang akan (belum) terjadi; bayangan; ramalan; atau penyesuaian mental terhadap peristiwa yang dapat atau akan terjadi (http://www.kbbi.com). Berdasarkan definisi di atas penulis

menyimpulkan bahwa antisipasi suatu masalah perlu menyusun strategi dan rencana, memiliki pandangan ke depan, mambuat prediksi, merumuskan dugaan, terlibat dalam eksperimen pemikiran dan lain-lain. Pandangan kedepan dan prediksi adalah mungkin karena kemampuan kita untuk mengasimilasi situasi ke dalam skema yang ada.

2.1.2 Pengertian *death freight*

Death Freight adalah uang yang harus dibayarkan kepada kapal karena salah satu pihak (eksportir) tidak memenuhi janjinya untuk memuat kapal dengan muatan penuh. Kegiatan *reload* dimana pemilik *cargo* tidak dapat menyerahkan *cargo* kepada pembeli sesuai dengan permintaan (*stowage plan*), maka pemilik *cargo* (eksportir) berkewajiban untuk membayar kekurangan *cargo* tersebut, maka disebut *death freight*. Sebagaimana dikemukakan (Radiks Purba, 2010: 35) bahwa:

Perusahaan pengirim dan pemilik kapal dapat merundingkan alasan mengapa jumlah barang yang harus dipenuhi belum tercapai. Kompensasi dilakukan setelah mengetahui penyebab pasti terjadinya kekurangan barang, baik itu permintaan (*stowage plan*) yang disebabkan oleh kapal yang tidak tepat dalam bongkar muat barang atau kesalahan pemilik (eksportir) dalam menyediakan barang sesuai kebutuhan. Untuk kekurangan barang, eksportir wajib membayar biaya uang tambang, yang disebut *death freight*.

Death freight adalah jika pemilik barang tidak dapat memenuhi banyaknya muatan sesuai dengan yang telah dijanjikan dan disetujui oleh kedua pihak, maka pemilik barang dikenakan *dead freight* yang harus membayar kepada pengangkut (pemilik kapal), kecuali ditentukan bahwa pengirim belum membayar lunas jumlah yang diperjanjikan meskipun barang itu belum dijanjikan.

2.1.3 Muatan

2.1.3.1 Pengertian muatan

Muatan kapal adalah objek dari pengangkutan dalam sistem moda transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran akan dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam perputaran keuangan perusahaan dan pembiayayaan kegiatan di pelabuhan. Menurut Sudjatmiko (1995:64), Muatan kapal menurut UU No. 17 tentang pelayaran, Berbagai barang dan komoditi yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal laut diserahkan kepada petugas/perusahaan jasa pelayaran di pelabuhan atau pelabuhan tujuan.

2.1.3.2 Pengertian muatan curah

Curah adalah satuan volume barang yang ditangani, ditransportasikan dan didistribusikan dalam jumlah besar

dan tidak terkemas. Curah juga mengacu pada bahan dalam bentuk partikel atau cair. Bahan curah biasanya dimuat dalam kargo tangker yang dibawa oleh kapal tangker, kereta, truk tangker atau truk semi-gandengan. Jika jumlahnya tidak terlalu banyak, bahan curah dimuat di dalam drum, kotak, karung, dan sebagainya. Barang curah diklasifikasikan sebagai cair atau kering.

2.1.3.2.1 Contoh Barang curah

Muatan Curah Kering : Bauksit. Mineral (pasir dan kerikil, tembaga, batu kapur, garam, dan sebagainya), Semen, Senyawa kimia (Pupuk, plastik butiran & pelet, resin bubuk, serat sintetis, dan sebagainya), Batu bara, Makanan (untuk hewan atau manusia: pakan hewan ternak, tepung, kacang-kacangan, gula pasir, benih, biji-bijian, pati, dan sebagainya), Serealia (gandum, jagung, beras, sorghum, kedelai, dan sebagainya), Biji logam atau logam daur ulang yang dibentuk butiran, Serpihan kayu.

2.1.4 Batubara

2.1.4.1 Pengertian Batubara

Batubara adalah batuan mineral yang tersusun dari karbon, hidrogen, oksigen, nitrogen, belerang dan senyawa mineral lainnya. Batubara sering digunakan sebagai sumber energi alternatif untuk produksi listrik. Pembakaran batubara belerang tinggi menghasilkan polutan udara, seperti belerang dioksida, yang dapat menyebabkan hujan asam. Karbondioksida yang terbentuk saat pembakaran batubara berdampak negatif terhadap lingkungan sekitar (Achmad.R, 2004:15-16).

Batubara merupakan sisa-sisa tumbuhan prasejarah yang bentuknya berbeda dengan yang semula diendapkan di rawa-rawa dan tanah gambut. Pembentukan batu bara dimulai pada Zaman Karbon (masa pembentukan karbon atau batu bara), yang disebut zaman batu bara pertama dan berlangsung antara 360 juta hingga 290 juta tahun yang lalu. Kualitas lapisan batubara ditentukan oleh temperatur dan tekanan serta lamanya waktu pembentukan, yang disebut *"organic maturity" (World Coal Institute, 2009: 43)*

Batubara adalah padatan hitam yang mudah terbakar dengan warna coklat tua, yang dihasilkan oleh transfer panas dan tekanan selama akumulasi dan penguburan tanah dan tanaman air selama jutaan tahun. Butuh waktu lama untuk membentuk lapisan batubara yang tebal dan lebar dan perlahan tenggelam ke dalam tanah. Faktanya, batu bara perlahan terkubur di dalam

tanah, pasir menutupinya, dan tanaman tumbuh subur di atasnya. Dari segi umur batubara, lebih dari 1/3 batubara dunia terbentuk pada Era Paleozoikum (sekitar 50.000 hingga 2 juta tahun yang lalu), dan batubara di Eropa, Amerika Utara, dan Asia berada pada era ini. 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 transmutasi belum ditetapkan, suhu puluhan hingga 200°C pada ribuan tekanan merupakan kondisi optimal dari *coalification*.

2.1.4.2 Jenis – jenis batubara

Pada umumnya batubara dibagi dalam lima jenis yaitu : gambut, sub-bituminous, bituminous, lignit, dan antrasit (https://elrajab.com/jenis-batubara/)

2.1.4.2.1 Gambut

Gambut adalah transisi bertahap yang pertama dari bangkai tanaman hingga batu bara. Kandungan karbon jenis ini rendah, berkisar antara 40% hingga 55%, jauh di bawah baku mutu batubara.

Batubara gambut biasanya juga banyak mengandung air dan partikel-partikel kecil. Kedua hal ini akan menyebabkan batubara ini menghasilkan banyak asap dan polusi ketika dibakar.

Dibandingkan dengan batu bara biasa, kualitas pembakaran batu bara ini seringkali seperti kayu. Pembakarannya menghasilkan lebih sedikit panas tetapi lebih banyak asap, serta banyak abu residu pembakaran.

2.1.4.2.2 Sub-bituminous

Batubara sub-bituminus adalah semua jenis batubara dengan kandungan karbon antara batubara bituminus dan lignit. Meskipun kualitasnya buruk, pasokan batubara sub-bituminus cukup besar.

Batubara ini umumnya digunakan sebagai bahan bakar pada pembangkit listrik tenaga uap menggunakan batubara.

2.1.4.2.3 Bituminous

Batubara bituminous adalah jenis batubara yang paling banyak tersedia dan paling banyak digunakan di

dunia. Nama batubara ini berasal dari cairan yang disebut pitch.

Kandungan karbon batubara ini antara 60% dan 80%, yang cukup untuk digunakan sebagai bahan bakar yang sangat efisien. Selain itu, kandungan karbon yang tinggi juga memungkinkan batubara bituminous untuk diubah menjadi kokas, yang merupakan komponen penting dalam industri baja.

2.1.4.2.4 Lignit

Lignit/lignit adalah batubara yang dapat dibakar, tetapi kualitasnya buruk. Kandungan karbon batubara ini antara 40% dan 55%, yang masih relatif kecil, tetapi masih lebih tinggi dari gambut.

Batubara ini berwarna hitam atau coklat tua, dan merupakan tahap kedua dari konversi bangkai tanaman menjadi batubara. Saat ini kandungan batubara masih sangat tinggi, di atas 35%.

Sayangnya, batu bara ini sering terbakar secara tiba-tiba. Oleh karena itu, batubara jenis ini sulit untuk menjadi sumber energi yang dapat diandalkan. Selain itu juga sangat berbahaya bagi pekerja tambang karena menyebabkan batubara di tambang terbakar.

2.1.4.2.5 Antrasit

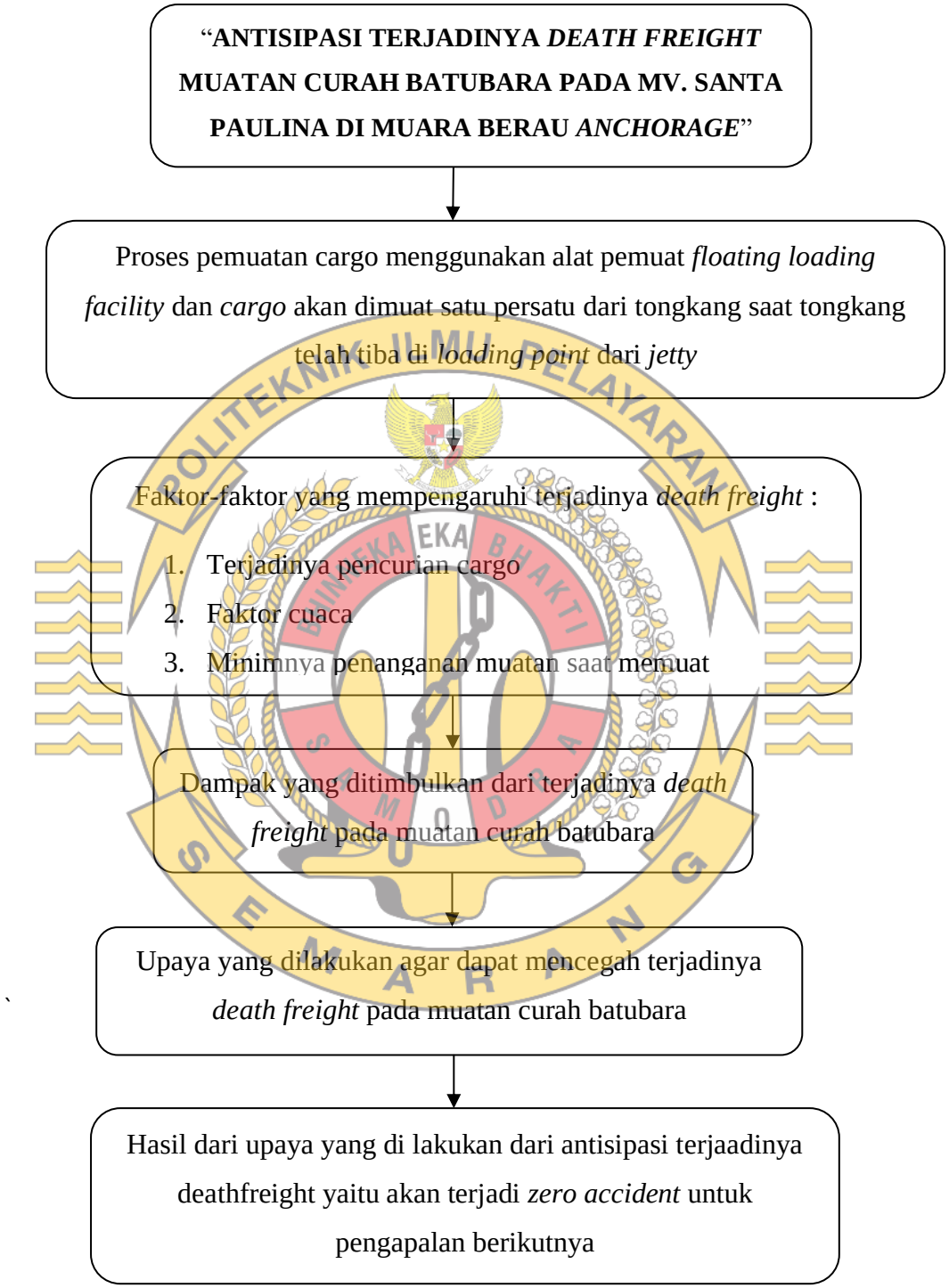
Antrasit atau antrasit adalah batubara kualitas tertinggi yang terbentuk di alam. Antrasit hampir seluruhnya terdiri dari karbon, sekitar 80-95%.

Karena kandungannya yang murni, kandungan mineral dan partikel antrasit lainnya sangat rendah. Selain itu, kandungan air dalam batubara juga sangat rendah. Hal ini membuat antrasit memiliki kualitas pembakaran yang sangat baik.

Pembakaran antrasit akan menghasilkan nyala biru. Nyala api biru menandakan bahwa proses pembakaran yang berlangsung adalah pembakaran sempurna dan menghasilkan polusi yang sangat sedikit.

Karena antrasit berkualitas tinggi dan langka di alam, sering digunakan sebagai bahan bakar pemanas. Walaupun sangat efektif sebagai bahan bakar untuk pembangkit tenaga listrik, namun harganya akan terlalu mahal, sehingga tidak ekonomis untuk digunakan sebagai pembangkit tenaga listrik.

2.1 Kerangka pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pengolahan data yang telah di dapat oleh penulis tentang *death freight* muatan curah batu bara pada MV. Santa Paulina di Muara Berau *Anchorage* maka penulis dapat meyimpulkan sebagai berikut

5.1.1 Dalam penelitian ini penulis menyimpulkan bahwa masalah yang terjadi pada terjadinya *death freight* muatan curah batu para pada MV. Santa Paulina di Muara Berau *anchorage* adalah minimnya pengawasan pemuatan pada *Jetty*, pencurian batu bara saat tongkang melalui alur sungai, dan Jatuhnya muatan batu bara ketika pemuatan batu bara menggunakan *floating crane*

5.1.2 Dampak terjadinya *death freight* muatan curah batu bara pada MV. Santa Paulina

Setelah dilakukan *final draft surey* yang di lakukan oleh Surveyor dan *Chief Officer* jumlah total muatan yang masuk termuat adalah sejumlah 57,821 MT sedangkan dalam *charter party* tertulis sebesar 60,500 MT. artinya terjadi kekurangan muatan sejumlah 2,680 MT. Dampak dari *death freight* ini adalah kerugian pada *shipper* yaitu wajib membayar biaya *death freight* dan menanggung kerugian dari kukurangan muatan. Pembayaran dengan perhitungan sebagai berikut total kerugian $ 254,600 (dua ratus lima puluh empat ribu enam ratus USD) atau setara dengan Rp. 3.564.400.000 (tiga milyar lima ratus juta enam puluh empat empat ratus ribu rupiah)

5.1.3 Dalam penelitian ini penulis menyimpulkan bahwa upaya apa saja yang dilakukan untuk mengurang terjadinya *death freight* muatan curah batu para pada MV. Santa Paulina di Muara Berau *anchorage* adalah Menambah *Foreman* dari pihak *jetty* sebagai pengawas pemuatan di *jetty*, pengadaan tim pengawalan tongkang dari TNI atau POLRI saat perjalanan di sungai Mahakam, Melaksanakan komunikasi yang baik antara pihak kapal dan *floating crane* agar pemuatan berjalan dengan baik dan lancar

5.2. Saran

Saran dari penulis dalam upaya untuk mengurangi terjadinya *death freigt* pada muatan curah batu bara pada pengapalan berikutnya karena telah terjadi kerugian yang cukup besar pada MV. Santa Paulina, upaya tersebut sebagai berikut :

5.2.1 Menambah *Foreman* dari pihak *jetty* sebagai pengawas pemuatan di *jetty* dan melakukan kerjasama pengadaan tim pengawalan tongkang dari TNI atau POLRI saat perjalanan di sungai Mahakam serta melaksanakan komunikasi yang baik antara pihak kapal dan *floating crane* agar pemuatan berjalan dengan baik dan lancar.

5.2.2 Upaya yang dilakukan perusahaan pelaku ekspor untuk mengatasi masalah-masalah yang dihadapi dalam menekan terjadinya *death freight* adalah dengan melakukan penyelesaian secepat mungkin pembayaran kerugian yang diterima pihak eksportir agar kapal tidak lama *anchor* di *loading point*, melakukan penjelasan dan edukasi

kepada pihak *jetty* mengenai masalah pemuatan agar muatan tidak melebihi batas pagar tongkang, melakukan *meeting* intensif dengan pihak perusahaan *floating crane* agar tidak terjadi jatuhnya batu bara saat pemuatan menggunakan *floating crane*.

5.2.3 Sebaiknya *Letter of protest* yang dibuat oleh Nahkoda 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.

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA EKA BHAKTI SAMUDRA

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. 2015 Arti Kata "antisipasi" Menurut KBBI Jalan Daksinapati Barat IV, Rawamangun, Jakarta Timur.

Purba, Radiks, 2010, Charter kapal: Chartering of vessels; charter party, time charter, voyage charter, time sheet, Rosadi, Yogyakarta

Sugiyono. (2009). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Alfabeta.

Pann. (2015) Gloasarium online - dead freight https://glosarium.org/arti-dead-freight-di-kelautan/. Diakses pada 5 Mei 2020

Prabowo,Hadi.(2016). Pemuatan batu bara menggunakan floating crane. https://www.academia.edu/9090282/Pelaksanaan_memuat_batu_bara_dengan_floating_crane.

Moleong, J. Lexy, (2006). Metodelogi Penelitian Kualitatif, Remadja Karya, Bandung

https://www.bing.com/images/search?q=tongkang+sungai+mahakam

Lampiran 1 Wawancara

Nama narasumber : Bpk. Janwar

Jabatan : *shipper onboard*

Waktu dan tempat pelaksanaan : 23 Oktober 2019, MV. Santa Paulina

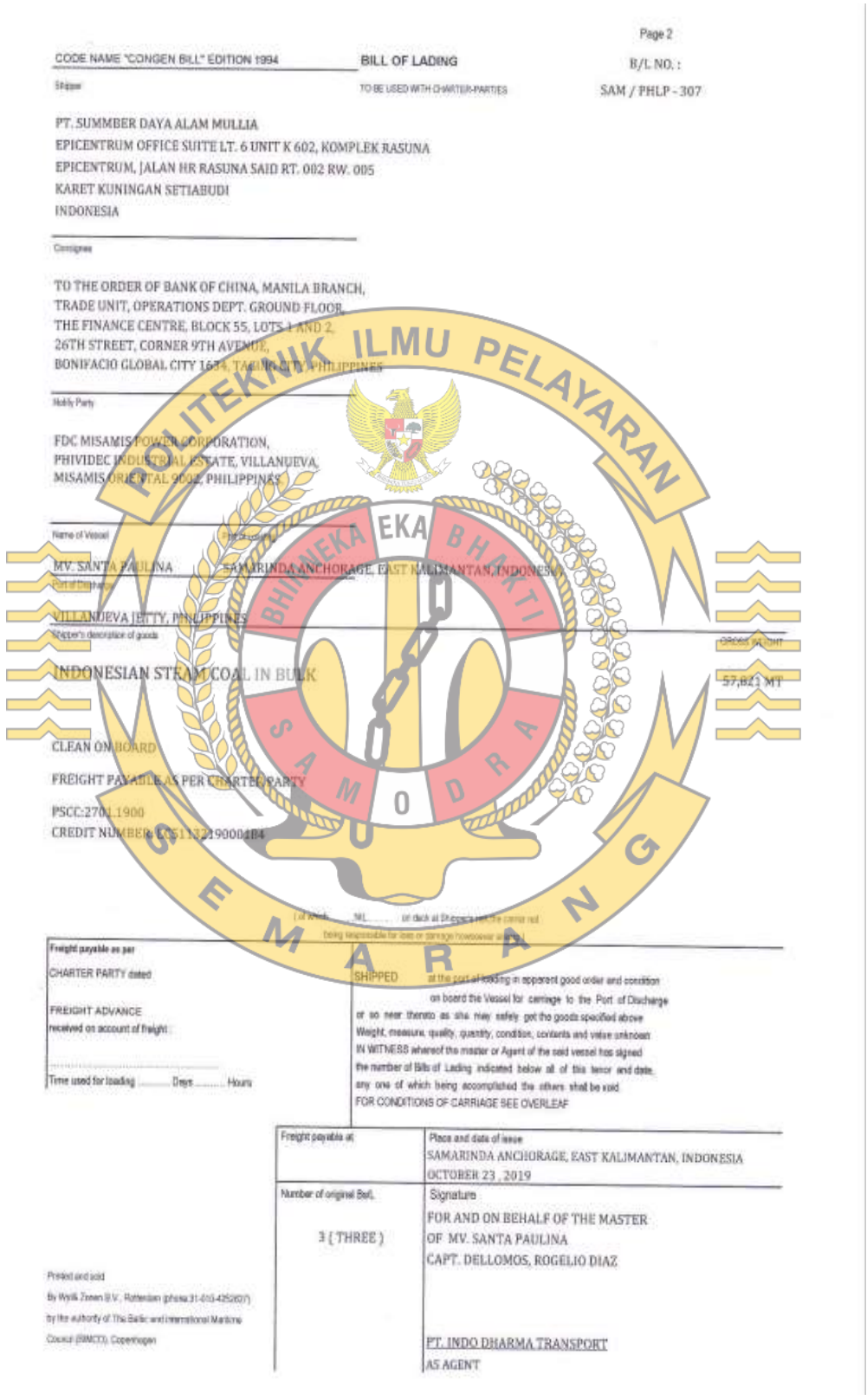
Penulis	:	selamat pagi pak
Narasumber	:	iya selamat pagi
Penulis	:	izin pak berkaitan dengan skripsi saya yang membahas tentang death freight muatan curah batubara pada MV. Santa Paulina menurut bapak apa yang menyebabkan death freight ini sering terjadi?
Narasumber	:	kekurangan muatan (death freigt) mempunyai banyak penyebab yaitu mulai dari minimya pengawasan muatan saat pemuatan dari jetty, pencurian batubara saat tongkang melalui alur sungai mahakam, dan banyaknya batubara yang tumpah saat pemutan menggunakan floating crane
Penulis	:	lalu apa yang dilakukan perusahaan untuk mengantisipasi hal hal tersebut ?
Narasumber	:	perusaahan berupaya untuk mengatasi hal hal ini dengan pengadaan anggaran untuk pembiyayaan penambahan foreman di jetty hingga pengadaan pengawalan muatan oleh TNI atau POLRI
Penulis	:	antisipasinya apakah sudah berjalan pak?
Narasumber	:	untuk sekarang karena kami shipper trading yaitu membeli batubara dari shipper yang memiliki tambang, kami belum secara keseluruhan untuk pengadaan anggaran untuk shipment kita

Penulis	:	bearti tiap shipment ada yang di beri anggaran dan ada juga yang tidak ya pak?
Narasumber	:	betul sekali..
Penulis	:	lalu untuk kerugian deathfreight ini bagaimana cara penyelesaiannya pak?
Narasumber	:	Untuk mengatasi kerugian ini kami dari pihak eksportir memang mendapatkan kerugian yang cukup banyak, kita akan segera mengurus kerugian ini dengan pihak charter yang membeli batubara untuk meneyelsaikan pembayaran kekurangan muatan, Bukti penyelesaian pembayaran kekurangan muatan (deadfreight) yang telah selesai dilakukan oleh PT. AVRA COMODITIES akan diserahkan kembali ke perusahaan agen untuk selanjutnya akan diproses untuk pencairan pembayaran keseluruhan total ekspor batubara. Pembayaran claim ini dilaksanakan berdasarkan jumlah muatan yang kurang dari total muatan yang tertera di charter party dan kemudian dibayar oleh perusahaan eksportir sebagai bentuk tanggung jawab terhadap muatan dan terhadap kontrak yang sudah di sepakati dari pihak eksportir dan charter.
Penulis	:	oh jadi seperti itu pak,baik pak kalau begitu terimakasih atas waktu dan kesempatanya
Narasumber	:	baik sama sama

Lampiran 2, *barge schedule*

NO.	NAME BARGE	CARGO
1.	Bg. Prima sakti 38	5,363 MT
2 .	Bg. RMN 308	7,581 MT
3 .	Bg. Intan kelana 25	7,513 MT
4 .	Bg. RWL BROTHER	5,416 MT
5 .	Bg. RTB 2	5,380 MT
6.	Bg. KBT 29	7,613 MT
7 .	Bg. RWL MANDIRI 1	5,342 MT
8.	Bg. Kalindo Jaya 2	3,662 MT
9.	Bg. RIWELI	5,182 MT
10.	Bg. KBT 12	5,018 MT
11.	Bg. Kalindo Bahagia 1	3,500 MT

Lampiran 3, *Bill Of Lading*



Page 2

CODE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994 — BILL OF LADING — B/L NO. : SAM / PHLP - 307

Shipper — TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

PT. SUMMBER DAYA ALAM MULLIA
EPICENTRUM OFFICE SUITE LT. 6 UNIT K 602, KOMPLEK RASUNA
EPICENTRUM, JALAN HR RASUNA SAID RT. 002 RW. 005
KARET KUNINGAN SETIABUDI
INDONESIA

Consignee

TO THE ORDER OF BANK OF CHINA, MANILA BRANCH,
TRADE UNIT, OPERATIONS DEPT. GROUND FLOOR,
THE FINANCE CENTRE, BLOCK 55, LOTS 1 AND 2,
26TH STREET, CORNER 9TH AVENUE,
BONIFACIO GLOBAL CITY 1634, TAGUIG CITY, PHILIPPINES

Notify Party

FDC MISAMIS POWER CORPORATION,
PHIVIDEC INDUSTRIAL ESTATE, VILLANUEVA,
MISAMIS ORIENTAL 9002, PHILIPPINES

Name of Vessel — Port of Loading

MV. SANTA PAULINA — SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge

VILLANUEVA JETTY, PHILIPPINES

Shipper's description of goods — Gross Weight

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK — 57,821 MT

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

PSCC:2701.1900
CREDIT NUMBER: LCS1172190004184

(of Work ... NIL ... or dock at Shippers risk the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER PARTY dated

FREIGHT ADVANCE
received on account of freight

Time used for loading ..... Days ..... Hours

SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above
Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown
IN WITNESS whereof the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Place and date of issue
SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
OCTOBER 23 , 2019

Number of original Bs/L
3 (THREE)

Signature
FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER
OF MV. SANTA PAULINA
CAPT. DELLOMOS, ROGELIO DIAZ

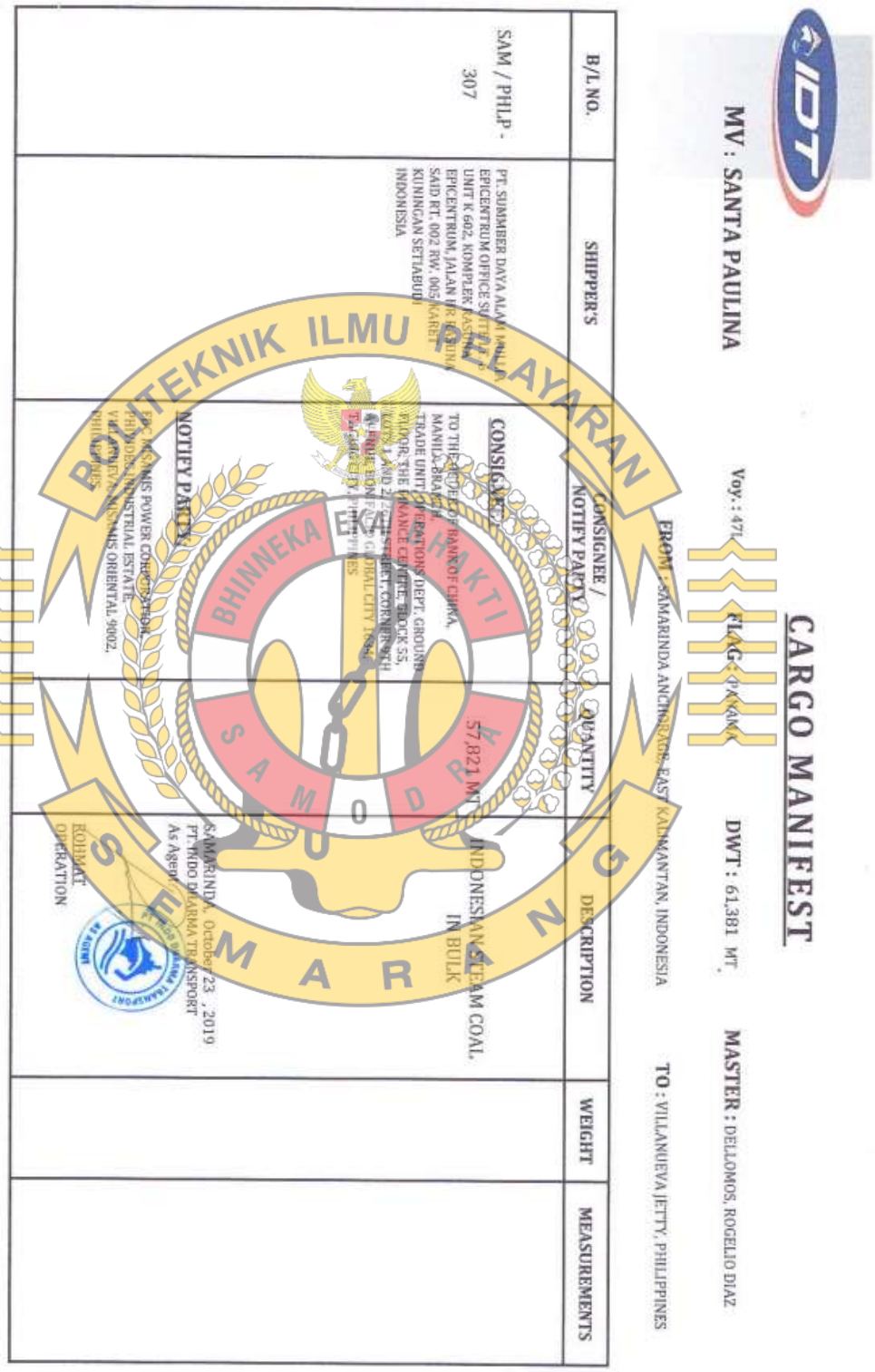
PT. INDO DHARMA TRANSPORT
AS AGENT

Printed and sold
By Wyllie Zoonen B.V., Rotterdam (phone 31-010-4252607)
by the authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA EKA BHAKTI SAMODRA

Lampiran 4, *Cargo Manifest*

IDT



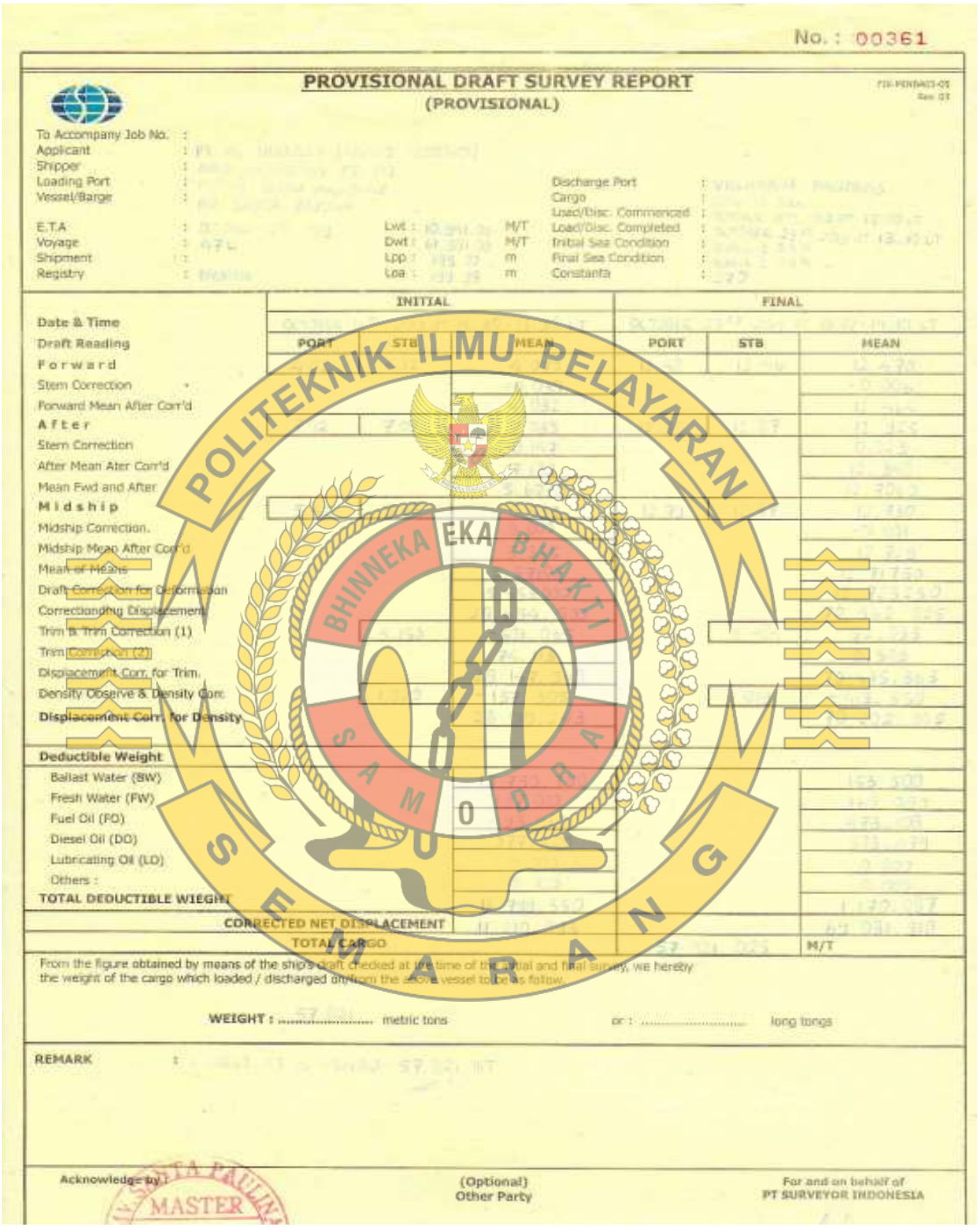
CARGO MANIFEST

MV : SANTA PAULINA **Voy. :** 47L **FLAG :** PANAMA **DWT :** 61,381 MT **MASTER :** DELLOMOS, ROGELIO DIAZ

FROM : SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA **TO :** VILLANUEVA JETTY, PHILIPPINES

B/L NO.	SHIPPER'S	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	QUANTITY	DESCRIPTION	WEIGHT	MEASUREMENTS
SAM / PHLP - 307	PT. SUMMBER DAYA ALAM MULLIA EPICENTRUM OFFICE SUITE LT. 6 UNIT K 602, KOMPLEK RASUNA EPICENTRUM, JALAN HR RASUNA SAID RT. 002 RW. 005 KARET KUNINGAN SETIABUDI INDONESIA	**CONSIGNEE:** TO THE ORDER OF BANK OF CHINA, MANILA BRANCH, TRADE UNIT, OPERATIONS DEPT. GROUND FLOOR, THE FINANCE CENTRE, BLOCK 55, LOTS 1 AND 2, 26TH STREET, CORNER 9TH AVENUE, BONIFACIO GLOBAL CITY 1634, TAGUIG CITY, PHILIPPINES **NOTIFY PARTY:** FDC MISAMIS POWER CORPORATION, PHINDEC INDUSTRIAL ESTATE, VILLANUEVA, MISAMIS ORIENTAL 9002, PHILIPPINES	57,821 MT	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK SAMARINDA, October 23 , 2019 PT. INDO DHARMA TRANSPORT As Agent ROHMAT OPERATION		

lampiran 5, *Final Draft Survey*



No. : 00361

PROVISIONAL DRAFT SURVEY REPORT
(PROVISIONAL)

To Accompany Job No. :
Applicant :
Shipper :
Loading Port :
Vessel/Barge :

E.T.A :
Voyage :
Shipment :
Registry :

Lwt : M/T
Dwt : M/T
Lpp : m
Loa : m

Discharge Port :
Cargo :
Load/Disc. Commenced :
Load/Disc. Completed :
Initial Sea Condition :
Final Sea Condition :
Constanta :

	INITIAL			FINAL		
Date & Time						
Draft Reading	PORT	STB	MEAN	PORT	STB	MEAN
Forward						
Stem Correction						
Forward Mean After Corr'd						
After						
Stern Correction						
After Mean Ater Corr'd						
Mean Fwd and After						
Midship						
Midship Correction.						
Midship Mean After Corr'd						
Mean of Means						
Draft Correction for Deformation						
Corrected/ng Displacement						
Trim & Trim Correction (1)						
Trim Correction (2)						
Displacement Corr. for Trim						
Density Observe & Density Corr.						
Displacement Corr. for Density						
Deductible Weight						
Ballast Water (BW)						
Fresh Water (FW)						
Fuel Oil (FO)						
Diesel Oil (DO)						
Lubricating Oil (LO)						
Others :						
TOTAL DEDUCTIBLE WIEGHT						
CORRECTED NET DISPLACEMENT						
TOTAL CARGO						M/T

From the figure obtained by means of the ship's draft checked at the time of the initial and final Survey, we hereby the weight of the cargo which loaded / discharged and from the above vessel to be as follow.

WEIGHT : ..... metric tons or : ..... long tongs

REMARK :

Acknowledge by

MASTER

(Optional)
Other Party

For and on behalf of
PT SURVEYOR INDONESIA

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA EKA BHAKTI SAMUDRA

Lampiran 6, *Final Stowage Plan*

Lampiran 7, *Latter of Protest*

MV SANTA PAULINA
PANAMA

PORT : SAMARINDA, INDONESIA
DATE : OCTOBER 23, 2019

TO : INDO DHARMA TRANSPORT - SHIPPING AGENCIES
SAMARINDA, INDONESIA

SUBJECT : DEAD FREIGHT NOTICE

Dear Sir/s,

This is to inform your good office that the quantity Booked to be loaded at Samarinda, Indonesia for Villanueva, Philippines will be 60,500 metric tons of Coal in bulk but after completion of loading the cargo being loaded is only 57,821 metric tons.

In view of the above dispute of quantity and on behalf of my owners and charterers, I hereby give you formal notice of claim for "DEADFREIGHT" equivalent to any tons of cargo which you failed to load and likewise I should inform you that the vessel is not liable for any claim against cargo short lifted.

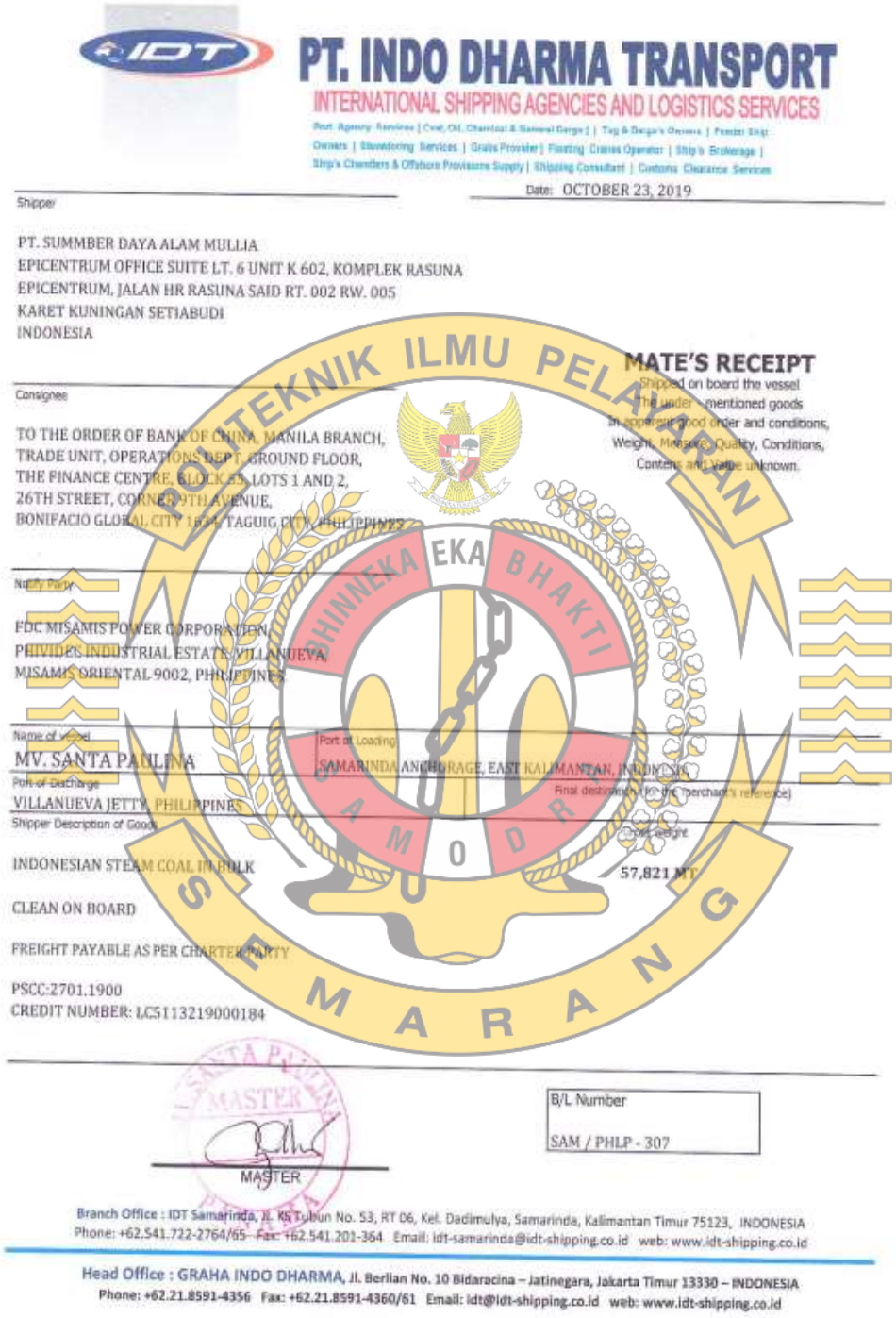
Respectfully yours,

Capt. Rogelio D. Dellomos

Master/MV Santa Paulina

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA TUNGGAL IKA BHAKTI

Lampiran 8, *Mate's Receipt*



PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | | Tug & Barge's Owners | Vessel Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

Date: OCTOBER 23, 2019

Shipper

PT. SUMMBER DAYA ALAM MULLIA
EPICENTRUM OFFICE SUITE LT. 6 UNIT K 602, KOMPLEK RASUNA
EPICENTRUM, JALAN HR RASUNA SAID RT. 002 RW. 005
KARET KUNINGAN SETIABUDI
INDONESIA

MATE'S RECEIPT

Shipped on board the vessel
The under - mentioned goods
in apparent good order and conditions,
Weight, Measure, Quality, Conditions,
Contents and value unknown.

Consignee

TO THE ORDER OF BANK OF CHINA, MANILA BRANCH,
TRADE UNIT, OPERATIONS DEPT. GROUND FLOOR,
THE FINANCE CENTRE, BLOCK 25, LOTS 1 AND 2,
26TH STREET, CORNER 9TH AVENUE,
BONIFACIO GLOBAL CITY 1634, TAGUIG CITY, PHILIPPINES

Notify Party

FDC MISAMIS POWER CORPORATION,
PHIVIDEC INDUSTRIAL ESTATE, VILLANUEVA,
MISAMIS ORIENTAL 9002, PHILIPPINES

Name of Vessel
MV. SANTA PAULINA

Port of Loading
SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge
VILLANUEVA JETTY, PHILIPPINES

Final destination (for the merchant's reference)

Shipper Description of Goods

Gross weight
57,821 MT

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

PSCC:2701.1900
CREDIT NUMBER: LC5113219000184

B/L Number
SAM / PHLP - 307

MASTER

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: idt-samarinda@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina – Jatinegara, Jakarta Timur 13330 – INDONESIA
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: idt@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA EKA BHAKTI
SAMUDRA

Lampiran 9, *Statement of Fact*

PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance Services

STATEMENT OF FACT

NAME OF VESSEL	MV. SANTA PAULINA	DATE	OCTOBER 23, 2019
FLAG	PANAMA	PORT OF LOADING	SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	61,381 / 34,815	LAST PORT	KOHSICHANG, THAILAND
NAME OF MASTER	CAPT. ROGELIO D. DELLOMOS	NEXT PORT	VILLANUEVA JETTY, PHILIPPINES

No	Activities	Time	Date
1.	Arrived at pilot station	17.45	Oct 15, 2019
2.	Sea Pilot on board	18.12	Oct 15, 2019
3.	NOR Tendered	17.45	Oct 15, 2019
4.	Anchorage at Loading Point	19.24	Oct 15, 2019
5.	Free Pratique Granted	19.24	Oct 15, 2019
6.	Sea Pilot off board	19.42	Oct 15, 2019
7.	Port Authority/Agent on board	10.00	Oct 16, 2019
8.	NOR Accepted	(AS PER CHARTER PARTY)	
9.	Commenced Loading	17.00	Oct 16, 2019
10.	Completed Loading	13.10	Oct 23, 2019
11.	Departure/Sailed	22.00	Oct 23, 2019
12.	ETA Next Port	AM	Oct 26, 2019

Bunker	Arrival	Departure
FO	495.88 MT	473.108 MT
DO	377.82 MT	375.479 MT
FW	201 MT	168 MT
BW	17,124.8 MT	153.500 MT

Draft	Arrival	Departure
FWD	4.98 M	12.47 MT
MEAN	5.78 M	12.79 MT
AFT	6.58 M	12.92 MT

13.	Initial Draft Survey & Holds Cleanliness Inspection	Oct 16, 2019 – 13.30 – 15.30 Hrs.
14.	Final Draft Survey	Oct 23, 2019 – 13.10 – 14.10 Hrs.
15.	Total Cargo Loaded	57,821 MT

Ship's Remarks :

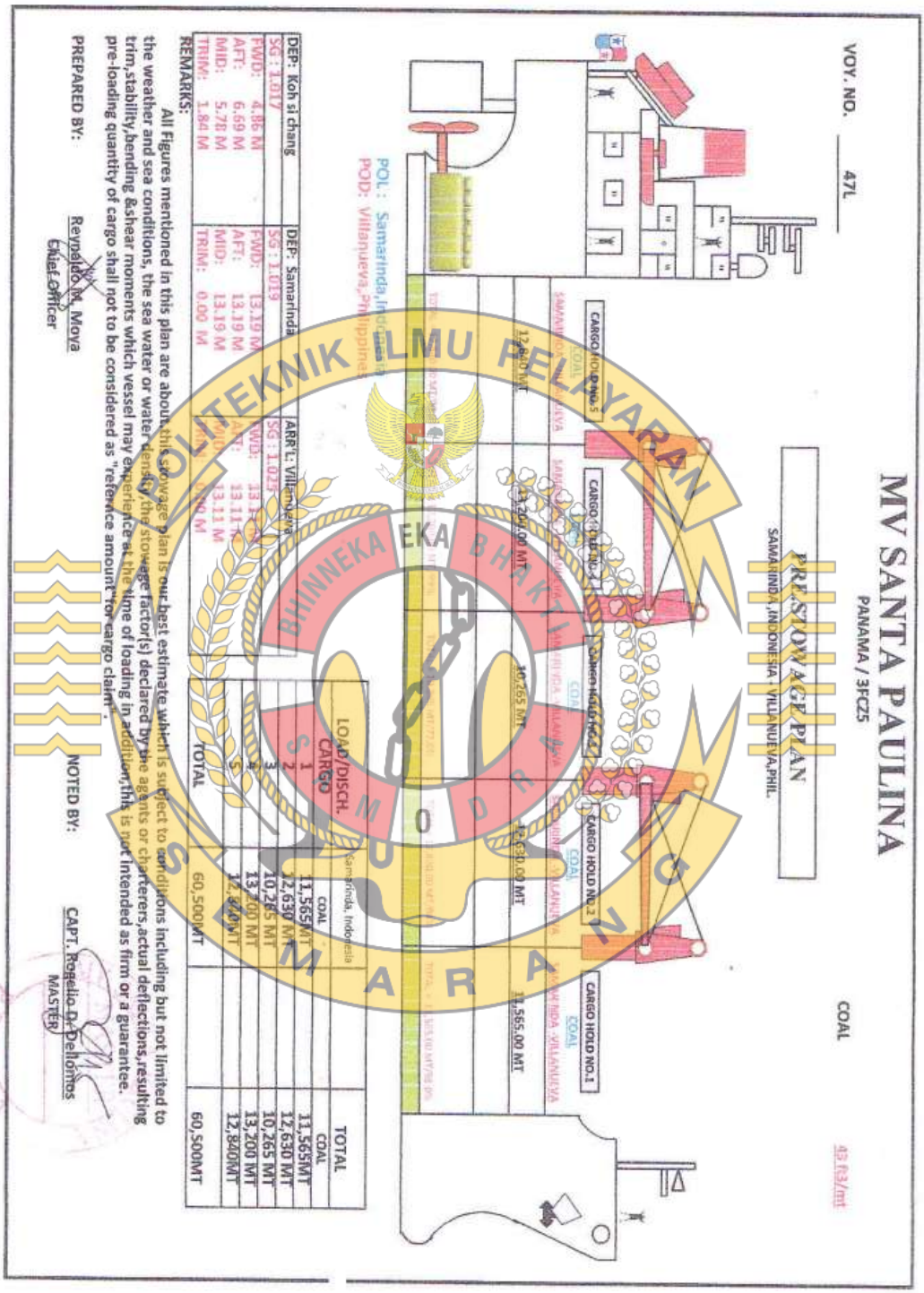
Shipper | As Agent | Master

Branch Office : IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 50, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
Phone: +62.541.722-2764/65 Fax: +62.541.201-364 Email: idt-samarinda@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id

Head Office : GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berikan No. 10 Bidaracina – Jatinegara, Jakarta Timur 13330 – INDONESIA
Phone: +62.21.8591-4356 Fax: +62.21.8591-4360/61 Email: in@idt-shipping.co.id web: www.idt-shipping.co.id

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Lampiran 10, *Pre Stowage Plan*



MV SANTA PAULINA

PANAMA / 3FC25

VOY. NO. 47L

PRE-STOWAGE PLAN

SAMARINDA, INDONESIA - VILLANUEVA, PHIL.

COAL

43 ft3/mt

POL : Samarinda, Indonesia

POD: Villanueva, Philippines

CARGO HOLD NO.5 — COAL — 12,850 MT

CARGO HOLD NO.4 — COAL — 13,200.00 MT

CARGO HOLD NO.3 — COAL — 10,265 MT

CARGO HOLD NO.2 — COAL — 12,630.00 MT

CARGO HOLD NO.1 — COAL — 11,565.00 MT

LOAD/DISCH. CARGO		TOTAL
Samarinda, Indonesia		COAL
S 1		11,565MT
2		12,630 MT
3		10,265 MT
4		13,200 MT
5		12,840MT
TOTAL	60,500MT	60,500MT

DEP: Koh si chang
SG : 1.017
FWD: 4.86 M
AFT: 6.69 M
MID: 5.78 M
TRIM: 1.84 M

DEP: Samarinda
SG : 1.019
FWD: 13.19 M
AFT: 13.19 M
MID: 13.19 M
TRIM: 0.00 M

ARR'L: Villanueva
SG : 1.025
FWD: 13.11 M
AFT: 13.11 M
MID: 13.11 M
TRIM: 0.00 M

REMARKS:

All Figures mentioned in this plan are about.this stowage plan is our best estimate which is subject to conditions including but not limited to the weather and sea conditions, the sea water or water density,the stowage factor(s) declared by the agents or charterers,actual deflections,resulting trim,stability,bending &shear moments which vessel may experience at the time of loading.in addition,this is not intended as firm or a guarantee. pre-loading quantity of cargo shall not to be considered as "reference amount" for cargo claim.

PREPARED BY:

Reynaldo M. Moya
Chief Officer

NOTED BY:

CAPT. Rogelio D. Dellomos
MASTER

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA EKA BHAKTI
MOTTO

Lampiran 11, *Time Sheet*

PT. INDO DHARMA TRANSPORT

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES

Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact

Page 1 of 4

Working Records

Name of Vessel	: MV. SANTA PAULINA
Port of Loading	: SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
Port of Discharging	: VILLANUEVA JETTY, PHILIPPINES
Description of Goods	: INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
Quantity of Cargo Loaded	: 57,821 MT
Arrived at Muara Berau	: October 15 , 2019 - 17.45 Hrs.
Free Practice Granted	: October 15 , 2019 - 19.24 Hrs.
Notice of Readiness Tendered	: October 15 , 2019 - 17.45 Hrs.
Notice of Readiness Accepted	: AS PER CHARTER PARTY
Commenced Loading	: October 16 , 2019 - 17.00 Hrs.
Completed Loading	: October 23 , 2019 - 13.10 Hrs.
Completed Final Draft Survey	: October 23 , 2019 - 14.10 Hrs.
Completed Shipping Documents	: October 23 , 2019 - 21.00 Hrs.
Time Departure/Sailed	: October 23 , 2019 - 22.00 Hrs.

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Oct 15, 2019 Tuesday	Cloudy	17.45	Arrival Time at Pilot Station / NOR Tendered
		18.12	Pilot on Board
		18.42	Dropped Anchor at Lighter / Free Pratique
		19.40	Pilot off Board
		19.42 - 24.00	Waiting Port Authority on board
Oct 16, 2019 Wednesday	Cloudy	00.00 - 10.00	Waiting Port Authority on board
		10.00	Agent & Port Authority on board
		10.00 - 11.00	Inspection by Port Authority
		12.50	1st Line FLF Mutiara Jawa No.1
		13.50	FLF Mutiara Jawa aside at P/side
		14.30 - 15.30	Initial Draft Survey by Ch. Officer & Surveyor
		16.30	1st Bg.Prima Sakti 7 aside at FLF Mutiara Jawa No.1
		17.00	2nd Bg. RMN 308 aside at FLF Mutiara Jawa No.1
		17.00	COMMENCED LDG #3 (Bg.Prima Sakti 7 & Bg.RMN 308)
		18.00 - 18.10	Transfer b/dozer to barge
		19.20 - 19.30	Stopped ldg #3 FLF Mutiara Jawa No.1 Shifted to #4
		19.30	Started ldg #4 (Bg. Prima Sakti 7 & Bg. RMN 308)
		20.30 - 21.30	Stopped ldg #4 - Shifted barge
		21.30	Resumed ldg #4 (Bg.Prima Sakti 7 & Bg. RMN 308)
		24.00	Continued ldg to the next day
Oct 17, 2019 Thursday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		01.20 - 01.35	Stopped ldg #4 FLF Mutiara Jawa No.1 Shifted to #1
		01.35 - 02.00	No ldg Activity - FLF Mutiara Jawa No.1 Cleaning Chut at Belt Conveyor
		02.00	Started ldg #1 (Bg.Prima Sakti 7 & Bg. RMN 308)
		03.00	Stopped ldg #1 - Finished cargo Bg. RMN 308
		03.00 - 03.20	Pick up b/dozer from barge
		03.20	Bg. RMN 380 Casted off
		03.50	3rd Bg.Intan Kelana 25 aside at FLF Mutiara Jawa No.1
		03.50	Resumed ldg #1 (Bg.Prima Sakti 7 & Bg.Intan Kelana 25)

We hereby certify that the above time records are true and correct

Shipper | As Agent | Master

MV.SANTA PAULINA MASTER

Branch Office IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
Phone +62.541.722-2764/65 Fax +62.541.201-364 Email idt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina – Jatinegara, Jakarta Timur 13330 – INDONESIA
Phone +62.21.8591-4356 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact

Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Oct 17, 2019 Thursday		04.45 - 05.00	Stopped ldg #1 FLF Mutiara Jawa No.1 Shifted to #5
		05.00	Started ldg #5 (Bg.Prima Sakti 7 & Bg.Intan Kelana 25)
		05.10 - 05.20	Transfer b/dozer to barge
		06.15 - 07.15	Stopped ldg #5 - Shifted barge
		07.15	Resumed ldg #5 (Bg.Prima Sakti 7 & Bg.Intan Kelana 25)
		08.00 - 08.15	Stopped ldg #5 FLF Mutiara Jawa No.1 Shifted to #2
		08.15	Started ldg #2 (Bg.Prima Sakti 7 & Bg.Intan Kelana 25)
		10.20	Stopped ldg #2 - Finished cargo on Bg. Prima Sakti 7 & Bg. Intan Kelana 25
		10.20 - 10.40	Pick up b/dozer from barge
		10.40	Bg. Intan Kelana 25 casted off
		10.50	Bg. Prima Sakti 7 casted off
		10.50 - 24.00	No ldg activity - Waiting next barge aside
		13.05	FLF Mutiara Jawa casted off
Oct 18, 2019 Friday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg activity - Waiting next barge aside
		20.00	1st Line FLF Mutiara Jawa No.1
		21.05	FLF Mutiara Jawa No.1 aside at S/side
		21.40	4th Bg. RWL Brother aside at FLF Mutiara Jawa No.1
		22.00	5th Bg. RTB 2 aside at FLF Mutiara Jawa No.1
		22.00	Resumed ldg #2 (Bg. RWL Brother & Bg.RTB 2)
		22.05 - 22.15	Transfer b/dozer to barge
		22.30 - 22.45	Stopped ldg #2 FLF Mutiara Jawa No.1 Shifted to #4
		22.45	Resumed ldg #4 (Bg. RWL Brother & Bg.RTB 2)
		24.00	Continued ldg to the next day
Oct 19, 2019 Saturday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		01.10 - 01.25	Stopped ldg #4 FLF Mutiara Jawa No.1 Shifted to #3
		01.25 - 02.25	Shifted barge
		02.25	Resumed ldg #3 (Bg. RWL Brother & Bg.RTB 2)
		03.00 - 05.35	Stopped ldg #3 - Heavy Rain
		05.35	Resumed ldg #3 (Bg. RWL Brother & Bg.RTB 2)
		06.40 - 11.30	Stopped ldg #3 - Heavy Rain
		11.30 - 14.55	No ldg Activity - Due to FLF Mutiara Jawa No.1 Change Wire Crane No.2
		14.55	Resumed ldg #3 (Bg. RWL Brother & Bg.RTB 2)
		15.30	Stopped ldg #3 - Finished cargo Bg. RWL Broter & Bg. RTB 2)
		15.30 - 15.50	Pick up b/dozer from barge
		15.50	Bg.RWL Brother Casted off
		16.00	Bg. RTB 2 Casted off
		16.30	6th Bg. KBT 29 aside at FLF Mutiara Jawa No.1
		16.30	Resumed ldg #3 (Bg.KBT 29)
		17.00 - 17.10	Stopped ldg #3 FLF Mutiara Jawa No.1 shifted to #2
		17.10	Resumed ldg #2 (Bg.KBT 29)
		17.20 - 17.30	Transfer b/dozer to barge

We hereby certify that the above time records are true and correct

Shipper	As Agent	Master

M.V. SANTA PAULINA MASTER

Branch Office IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
Phone +62.541.722-2764/65 Fax +62.541.201-364 Email idt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina – Jatinegara, Jakarta Timur 13330 – INDONESIA
Phone +62.21.8591-4358 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact

Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Oct 19, 2019 Saturday		18.50 - 19.05	Stopped ldg #2 FLF Mutiara Jawa No.1 shifted to #5
		19.05	Resumed ldg #5 (Bg.KBT 29)
		19.50 - 20.05	Stopped ldg #5 FLF Mutiara Jawa No.1 shifted to #1
		20.05	Resumed ldg #1 (Bg.KBT 29)
		20.20	Stopped ldg #1 - Finished cargo Bg. KBT 29
		20.20 - 20.40	Pick up b/dozer from barge
		20.40	Bg. KBT 29 Casted off
		20.40 - 24.00	No ldg Activity - Waiting next cargo barge aside
Oct 20, 2019 Sunday	Cloudy	00.00 - 01.40	No ldg Activity - Waiting next cargo barge aside
		01.40	7th Bg.RWL Mandiri 1 aside at FLF Mutiara Jawa No.1
		01.40	Resumed ldg #1 (Bg.RWL Mandiri 1)
		02.00 - 02.10	Transfer b/dozer to barge
		03.00 - 12.00	Stopped ldg (-) - Rain
		12.00 - 14.15	No ldg Actiity - Repair Belt Conveyor FLF Mutiara Jawa No.1
		14.15	Resumed ldg #1 (Bg.RWL Mandiri 1)
		14.45 - 15.00	Stopped ldg #1 FLF Mutiara Jawa No.1 shifted to #4
		15.00	Resumed ldg #4 (Bg.RWL Mandiri 1)
		17.00	Stopped ldg #4 - Finished cargo Bg. RWL Mandiri 1
		17.00 - 17.20	Pick up b/dozer from barge
		17.20	Bg. RWL Mandiri 1 casted off
		17.20 - 24.00	No ldg Activity - Waiting next cargo barge aside
		17.30	FLF Mutiara Jawa No.1 casted off
Oct 21, 2019 Monday	Cloudy	00.00 - 24.00	No ldg Activity - waiting next cargo barge aside
Oct 22, 2019 Tuesday	Cloudy	00.00 - 19.15	No ldg Activity - Waiting next cargo barge aside
		19.15	1st Line FLF Mutiara Jawa No.1
		20.25	FLF Mutiara Jawa No.1 aside at S/side
		20.55	8th Bg.KBT 12 aside at FLF Mutiara Jawa No.1
		21.25	9th Bg.Kalindo Jaya 2 aside at FLF Muatiara Jawa No.1
		21.25	Resumed ldg #4 (Bg.KBT 12 & Bg.Kalindo Jaya 2)
		21.30 - 21.40	Transfer b/dozer to barge
		22.50 - 23.00	Stopped ldg #4 FLF Mutiara Jawa No.1 Shifted to #5
		23.00	Resumed ldg #5 (Bg.KBT 12 & Bg.Kalindo Jaya 2)
		24.00	Continued ldg to the next day
Oct 23, 2019 Wednesday	Cloudy	00.00 - 01.00	Stopped ldg #5 - Shifted barge
		01.00	Resumed ldg #5 (Bg.KBT 12 & Bg.Kalindo Jaya 2)
		02.35	Stopped ldg #5 - Finished cargo Bg.Kalindo Jaya 2
		02.30 - 02.40	Pick up b/dozer from barge
		02.50	Bg. Kalindo Jaya 2 casted off
		02.50 - 03.00	FLF Mutiara Jawa No.1 shifted to #2
		03.20	10th Bg.Riweli aside at FLF Mutiara Jawa No.1

We hereby certify that the above time records are true and correct

Shipper | As Agent | Master

Branch Office IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
Phone +62.541.722-2764/65 Fax +62.541.201-364 Email idt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office GRAHA INDO DHARMA, Jl. Berlian No. 10 Bidaracina – Jatinegara, Jakarta Timur 13330 – INDONESIA
Phone +62.21-8591-4356 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

PT. INDO DHARMA TRANSPORT
INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTICS SERVICES
Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Tug & Barge's Owners | Feeder Ship Owners | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Brokerage | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply | Shipping Consultant | Customs Clearance services

Time Sheet/Statement of Fact

Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
Oct 23, 2019 Wednesday		03.20	Resumed ldg #2 (Bg.KBT 12 & Bg.Riweli)
		03.30 - 03.40	Transfer b/dozer to barge
		05.40 - 05.50	Stopped ldg #2 FLF Mutiara Jawa No.1 shifted to #1
		05.50	Resumed ldg #1 (Bg.KBT 12 & Bg.Riweli)
		06.50 - 07.30	Stopped ldg #1 Shifted barge
		07.30	Resumed ldg #1 (Bg.KBT 12 & Bg.Riweli)
		08.10 - 08.25	Stopped ldg #1 FLF Mutiara Jawa No.1 shifted to #5
		08.25	Resumed ldg #5 (Bg.KBT 12 & Bg.Riweli)
		09.00 - 10.00	Stopped ldg #5 - Intermediate Draft Survey
		10.00 - 10.15	FLF Mutiara Jawa No.1 shifted to #1
		10.15	Resumed ldg #1 (Bg.KBT 12 & Bg.Riweli)
		11.45 - 12.00	Stopped ldg #1 FLF Mutiara Jawa No.1 shifted to #5
		12.00	Resumed ldg #5 (Bg.KBT 12 & Bg.Riweli)
		13.10	COMPLETED LOADING
		13.10 - 14.10	Final Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		14.10 - 18.30	Waiting Export Document
		18.30	Agent Received export document
		18.30 - 19.00	Processing clearance out at Harbor Master
		19.00 - 20.30	Ship's document on the way to vessel
		20.30	Ship's document on board
		21.00	Completed Shipping Document
		22.00	Vessel Sailing

We hereby certify that the above time records are true and correct

MV. SANTA PAULINA MASTER PANAMA

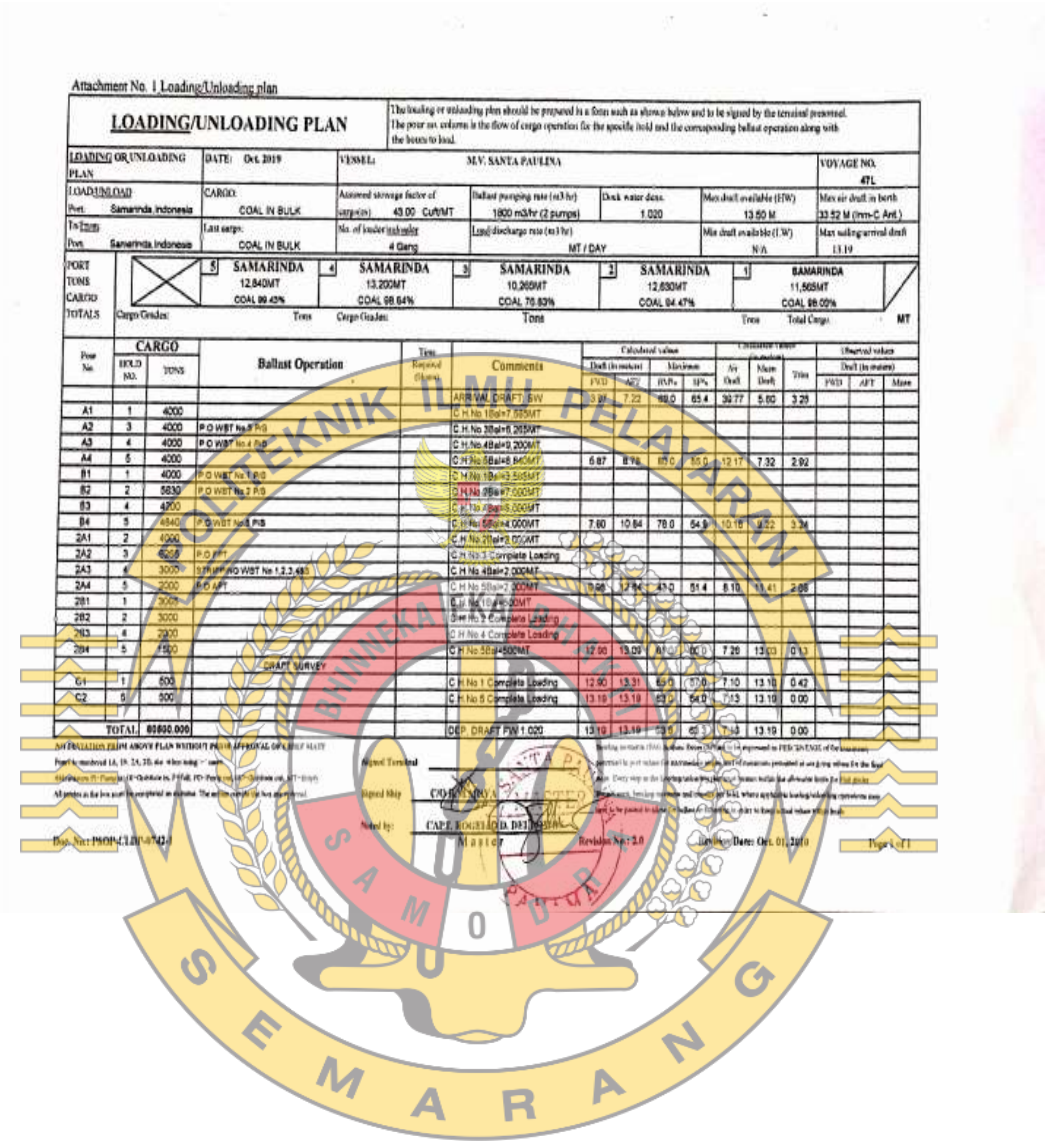
Shipper | As Agent | Master

Branch Office IDT Samarinda, Jl. KS Tubun No. 53, RT 06, Kel. Dadimulya, Samarinda, Kalimantan Timur 75123, INDONESIA
Phone +62.541.722-2764/65 Fax +62.541.201-364 Email idt-samarinda@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

Head Office GRAHA INDO DHARMA, Jl. Bersan No. 10 Bidaracina – Jatinegara, Jakarta Timur 13330 – INDONESIA
Phone +62.21.8591-4356 Fax +62.21.8591-4360/61 Email idt@idt-shipping.co.id web www.idt-shipping.co.id

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Lampiran 12, *Loading Plan*



Attachment No. 1 Loading/Unloading plan

LOADING/UNLOADING PLAN

The loading or unloading plan should be prepared in a form such as shown below and to be signed by the terminal personnel. The pour no. column is the flow of cargo operation for the specific hold and the corresponding ballast operation along with the hours to load.

LOADING OR UNLOADING PLAN	DATE: Oct. 2019	VESSEL: M.V. SANTA PAULINA				VOYAGE NO. 47L
LOAD/UNLOAD Port: Samarinda, Indonesia	CARGO: COAL IN BULK	Assumed stowage factor of cargo(m): 43.00 Cuft/MT	Ballast pumping rate (m3/hr): 1800 m3/hr (2 pumps)	Dock water dens.: 1.020	Max draft available (HW): 13.50 M	Max air draft in berth: 33.52 M (Inm-C Ant.)
To/From Port: Samarinda, Indonesia	Last cargo: COAL IN BULK	No. of loader/unloader: 4 Gang	Load/discharge rate (m3/hr): MT / DAY		Min draft available (LW): N/A	Max sailing/arrival draft: 13.19

PORT		5 SAMARINDA	4 SAMARINDA	3 SAMARINDA	2 SAMARINDA	1 SAMARINDA
TONS		12,840MT	13,200MT	10,265MT	12,630MT	11,565MT
CARGO		COAL 99.45%	COAL 98.64%	COAL 76.83%	COAL 94.47%	COAL 98.00%
TOTALS	Cargo Grades:	Tons	Cargo Grades:	Tons	Tons	Total Cargo: MT

Pour No.	CARGO HOLD NO.	CARGO TONS	Ballast Operation	Time Required (Hours)	Comments	Calculated values Draft (in meters) FWD	AFT	Maximum HWPs	HPs	Calculated values Maximum Air Draft	Maxm Draft	Trim	Observed values Draft (in meters) FWD	AFT	Maxm
					ARRIVAL DRAFT SW	3.91	7.22	69.0	65.4	39.77	5.60	3.25			
A1	1	4000			C.H.No 1Bal=7,595MT										
A2	3	4000	P.O WBT No.5 P/S		C.H.No 3Bal=6,265MT										
A3	4	4000	P.O WBT No.4 P/S		C.H.No 4Bal=9,200MT										
A4	5	4000			C.H.No 5Bal=8,840MT	6.87	8.98	65.0	55.0	12.17	7.32	2.92			
B1	1	4000	P.O WBT No.1 P/S		C.H.No 1Bal=3,595MT										
B2	2	5830	P.O WBT No.2 P/S		C.H.No 2Bal=7,000MT										
B3	4	4200			C.H.No 4Bal=8,000MT										
B4	5	4840	P.O WBT No.5 P/S		C.H.No 5Bal=4,000MT	7.60	10.84	78.0	54.9	10.18	9.22	3.24			
2A1	2	4000			C.H.No 2Bal=2,000MT										
2A2	3	6255	P.O AFT		C.H.No 3 Complete Loading										
2A3	4	3000	STRIP P.O WBT No 1,2,3,4&5		C.H.No 4Bal=2,000MT										
2A4	5	2000	P.O AFT		C.H.No 5Bal=2,000MT	9.98	12.84	47.0	51.4	8.10	11.41	2.88			
2B1	1	3000			C.H.No 1Bal=500MT										
2B2	2	3000			C.H.No 2 Complete Loading										
2B3	4	2000			C.H.No 4 Complete Loading										
2B4	5	1500			C.H.No 5Bal=500MT	12.96	13.09	61.0	60.0	7.26	13.03	0.13			
			DRAFT SURVEY												
C1	1	500			C.H.No 1 Complete Loading	12.90	13.31	65.0	57.0	7.10	13.10	0.42			
C2	5	500			C.H.No 5 Complete Loading	13.19	13.19	53.0	54.0	7.13	13.19	0.00			
	TOTAL	80800.000			DEP. DRAFT FW 1.020	13.19	13.19	53.0	65.3	7.13	13.19	0.00			

ALTERATION FROM ABOVE PLAN WITHOUT PRIOR APPROVAL ON SHIP MAY

Signed Terminal

Signed Ship: C/O [illegible]

Noted by: CAPT. ROGELIO D. DELPOSTA

Master

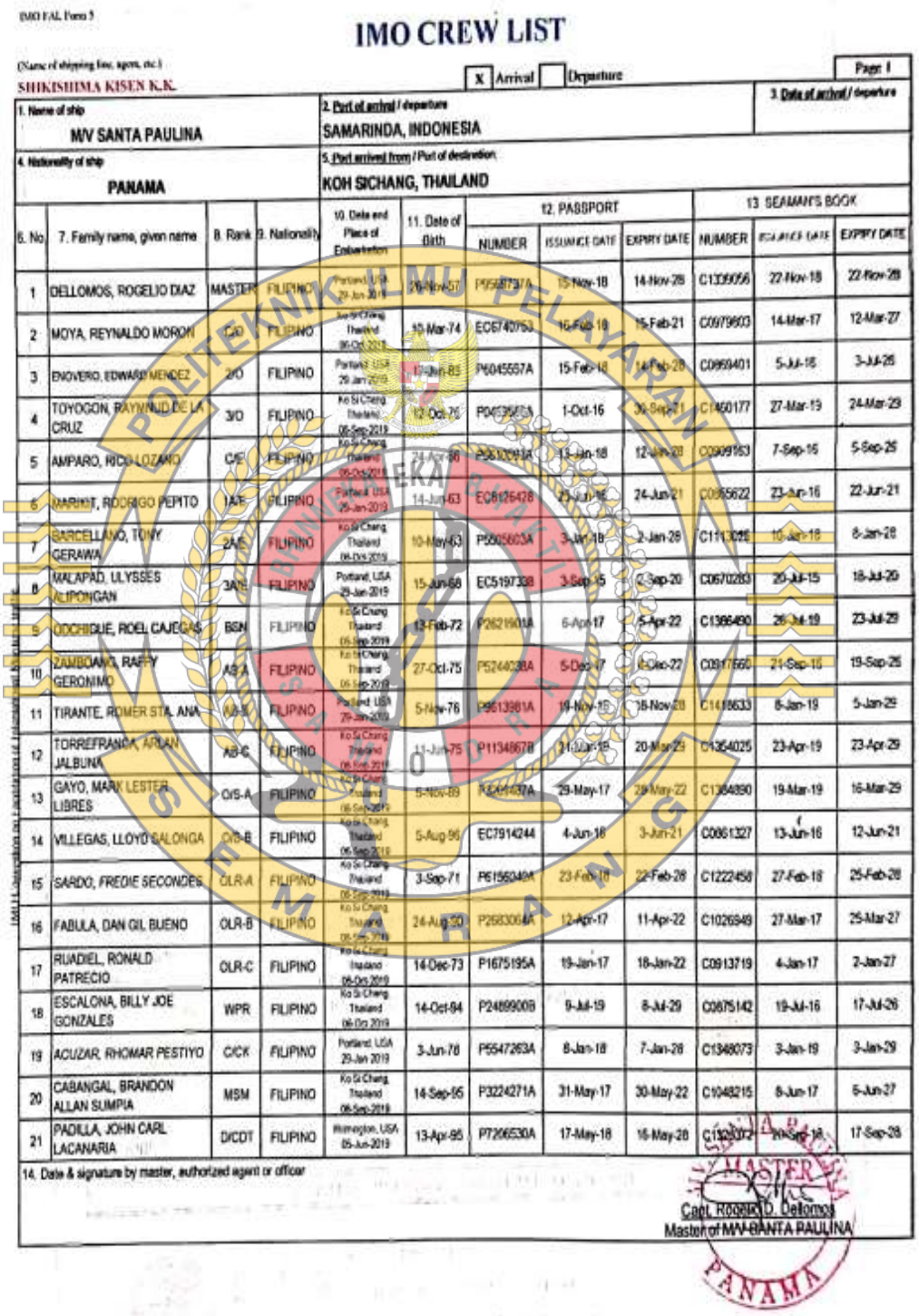
Revision No.: 2.0

Revision Date: Oct. 01, 2019

Page 1 of 1

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
BINAWAN
SAMOUDRA
SEMARANG

Lampiran 13, *Crew List*



IMO FAL Form 5

IMO CREW LIST

(Name of shipping line, agent, etc.)
SHIKISHIMA KISEN K.K.

X Arrival ☐ Departure

Page 1

1. Name of ship	2. Port of arrival / departure	3. Date of arrival / departure
M/V SANTA PAULINA	SAMARINDA, INDONESIA	
4. Nationality of ship	**5. Port arrived from / Port of destination**	
PANAMA	KOH SICHANG, THAILAND	

6. No.	7. Family name, given name	8. Rank	9. Nationality	10. Date and Place of Embarkation	11. Date of Birth	12. PASSPORT			13. SEAMAN'S BOOK		
						NUMBER	ISSUANCE DATE	EXPIRY DATE	NUMBER	ISSUANCE DATE	EXPIRY DATE
1	DELLOMOS, ROGELIO DIAZ	MASTER	FILIPINO	Portland, USA 29-Jan-2019	26-Nov-57	P9588737A	15-Nov-18	14-Nov-28	C1399056	22-Nov-18	22-Nov-28
2	MOYA, REYNALDO MORON	C/O	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Oct-2019	15-Mar-74	EC6742053	16-Feb-19	15-Feb-21	C0979603	14-Mar-17	12-Mar-27
3	ENOVERO, EDWARD MENDEZ	3/O	FILIPINO	Portland, USA 29 Jan 2019	13-Jun-85	P6045557A	15-Feb-18	14-Feb-28	C0959401	5-Jul-16	3-Jul-26
4	TOYOGON, RAYMUND DE LA CRUZ	3/O	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Sep-2019	12-Oct-76	P0435857A	1-Oct-16	30-Sep-21	C1460177	27-Mar-19	24-Mar-29
5	AMPARO, RICO LOZANO	C/E	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Oct-2019	24-Apr-86	P2633291A	13-Jun-18	12-Jun-28	C0909153	7-Sep-16	5-Sep-25
6	MARIVIT, RODRIGO PEPITO	1A/E	FILIPINO	Portland, USA 29-Jan-2019	14-Jun-63	EC6126428	25-Jun-16	24-Jun-21	C0955622	23-Jun-16	22-Jun-21
7	BARCELLANO, TONY GERAWA	2A/E	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Oct-2019	10-May-63	P5050603A	3-Jan-18	2-Jan-28	C1113025	10-Jan-18	8-Jan-28
8	MALAPAD, ULYSSES ALIPONGAN	3A/E	FILIPINO	Portland, USA 29-Jan-2019	15-Jun-68	EC5197338	3-Sep-15	2-Sep-20	C0670283	29-Jul-15	18-Jul-29
9	ODCHIGUE, ROEL CAJEGAS	BSN	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Sep-2019	13-Feb-72	P2621900A	6-Apr-17	5-Apr-22	C1366490	26-Jul-18	23-Jul-29
10	ZAMBOANG, RAFFY GERONIMO	AB-A	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Sep-2019	27-Oct-75	P5248038A	5-Dec-17	4-Dec-22	C0917560	21-Sep-16	19-Sep-26
11	TIRANTE, ROMER STA. ANA	AB-B	FILIPINO	Portland, USA 29-Jan-2019	5-Nov-76	P9613981A	19-Nov-18	18-Nov-28	C1418633	8-Jan-19	5-Jan-29
12	TORREFRANCA, ARJAN JALBUNA	AB-C	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Sep-2019	11-Jun-75	P1134867B	21-Mar-19	20-Mar-29	C1364025	23-Apr-19	23-Apr-29
13	GAYO, MARK LESTER LIBRES	OrS-A	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Sep-2019	5-Nov-89	P5444437A	29-May-17	28-May-22	C1364890	19-Mar-19	16-Mar-29
14	VILLEGAS, LLOYD SALONGA	OrS-B	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Sep-2019	5-Aug-96	EC7914244	4-Jun-16	3-Jun-21	C0861327	13-Jun-16	12-Jun-21
15	SARDO, FREDIE SECONDES	OLR-A	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Sep-2019	3-Sep-71	P6156040A	23-Feb-18	22-Feb-28	C1222458	27-Feb-18	25-Feb-28
16	FABULA, DAN GIL BUENO	OLR-B	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Sep-2019	24-Aug-80	P2683064A	12-Apr-17	11-Apr-22	C1026949	27-Mar-17	25-Mar-27
17	RUADIEL, RONALD PATRECIO	OLR-C	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Oct-2019	14-Dec-73	P1675195A	19-Jan-17	18-Jan-22	C0913719	4-Jan-17	2-Jan-27
18	ESCALONA, BILLY JOE GONZALES	WPR	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Oct-2019	14-Oct-94	P2489900B	9-Jul-19	8-Jul-29	C0875142	19-Jul-16	17-Jul-26
19	ACUZAR, RHOMAR PESTIYO	C/CK	FILIPINO	Portland, USA 29-Jan 2019	3-Jun-78	P5547263A	8-Jan-18	7-Jan-28	C1348073	3-Jan-19	3-Jan-29
20	CABANGAL, BRANDON ALLAN SUMPIA	MSM	FILIPINO	Ko Si Chang Thailand 06-Sep-2019	14-Sep-95	P3224271A	31-May-17	30-May-22	C1048215	8-Jun-17	6-Jun-27
21	PADILLA, JOHN CARL LACANARIA	D/CDT	FILIPINO	Wilmington, USA 05-Jun-2019	13-Apr-95	P7266530A	17-May-18	16-May-28	C1329012	21-Sep-18	17-Sep-28

14. Date & signature by master, authorized agent or officer

MASTER
Capt. Rogelio D. Dellomos
Master of M/V SANTA PAULINA
PANAMA

Lampiran 14, *port clerence*

No. Registrasi : ..... / ..... / ..... / 2019

J2 026686

REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

NO.: ..... / KSOP / 18617 / ..... / 2019

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama Kapal ..... MV. SAFITA PAULINA ..... Tonnage Kotor ..... 34.815 GT .....
Ship Name *Gross Tonnage*

Bendera Kebangsaan ..... PANAMA ..... Nakhoda ..... ZOCELIO DIAZ DELLOROS
Nationality Flag *Master*

Nomor IMO ..... 9642269 ..... Nama Panggilan ..... 3 F C T 5 .....
IMO Number *Call Sign*

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal ..... 23.10.1 Pukul ..... 17 WS.
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated ..... *Time* ..... *LT*

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari ..... MUARA SERAI ..... Pada tanggal/jam ..... 23.10.19 ..... Pelabuhan tujuan ..... VILLANUEVA PHILIPPINES
Departure from *on date/time* *Port of Destination*

Jumlah awak kapal : ..... 21 PERSONS ..... Dengan muatan ..... COAL .....
Number of Ship Crews *With cargoes*

Tempat Diterbitkan ..... SAMARINDA .....
Place of Issued

Pada tanggal : ..... 23 October 2019 .....
Date

Jam : ..... 20 / 19 .....
Time

SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER

PERWIRA NAGA
SUPRIYO
RENATA MUDA TKI (III/b)
NIP. 19.08493 1 002

Perhatian :
Attention :

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.
   This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port.
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
   Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
   This port clearance expired if any corrections or deletions.

NO : 9907 SSNP : 001243 S/D 16 November 2019
PUP LOG BOOK NO 19.010391
PUP VTS (VESSEL TRAFFIC SERVICE) NO 0185308

Lampiran 15, berita acara tugboat

BERITA ACARA

Pada hari ini tanggal 13 Oktober 2019 TB. HARRY 11 dengan gandengan TB. RTB 2 saat setelah melewati muara sungai Mahakam terjadi pencurian batubara pada jam 01.00 WITA di BG. RTB 2 di posisi gunung 2,3, dan 4

Demikian berita acara ini kami buat dengan benar dan dapat di gunakan sebagai mana mestinya

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
BHINNEKA EKA BHAKTI SAMUDRA

Muara berau,13 Oktober 2019

Bima raditya

(MUALIM I)

BERITA ACARA

Pada hari ini 14 Oktober 2019, TB. Mega Power 26 dengan gandengan BG. Intan kelana 25 telah mengalami kecurian batubara buoy 09 alur muara pegah sekitar pukul 10.00 WITA , pihak dari kami crew kapal TB. Mega Power tidak bisa mengambil sebuah Tindakan karena posisi kapal berada pada alur perairan dangkal

Demikian berita acara ini kami buat agar dapat di pergunakan sebagaimana mestinya

Muara Pegah 14 Oktober 2019

Edi sumarno

(NAHKODA)

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Kevin Arya Mahendra
2. Tempat, Tanggal lahir : Jepara, 14 juni 1999
3. Alamat : Bugo, RT 04/01 Welahan, Jepara
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
   a. Ayah : Mashudi
   b. Ibu : Sri haryantini
6. **Riwayat Pendidikan**
   a. SDNegeri 1 Bugo
   b. SMP Negeri 1 welahan
   c. SMA Negeri 1 Gebog
   d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Darat (PRADA)**

   PERUSAHAAN : PT. Indo Dharma Transport cabang Samarinda