



**ANALISA TERJADINYA *DEADFREIGHT CLAIM* DALAM
PROSES PEMUATAN BATUBARA DI KAPAL MV.
OCEAN TIME**

SKRIPSI

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

Oleh:

**MUHAMMAD SYARIF AL IMAM
561911317398 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATA LAKSANA
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISA TERJADINYA *DEADFREIGHT CLAIM* DALAM PROSES PEMUATAN BATUBARA DI KAPAL MV. OCEAN TIME

Disusun Oleh :

MUHAMMAD SYARIF AL IMAM
NIT. 561911317398 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 09 Juni 2023

Dosen Pembimbing I
Materi



Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan



Dr. NUR ROHMAH, SE., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**Analisa Terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Proses Pemuatan Batubara Di Kapal MV. Ocean Time**” karya,

Nama : MUHAMMAD SYARIF AL IMAM

NIT : 561911317398 K

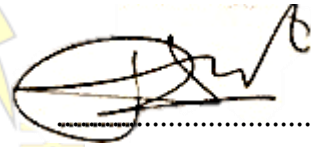
Program Studi : D IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa, tanggal 27 Juni 2023

Semarang, 27 Juni 2023

PENGUJI

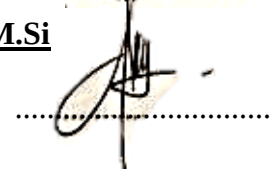
Penguji I : **RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001



Penguji II : **Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M. Pd.**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002



Penguji III : **ANICITUS AGUNG NUGROHO, S.Si.T., M.Si**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19780417 200912 1 002



Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H., M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19730704 199803 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : MUHAMMAD SYARIF AL IMAM

NIT : 561911317398 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Analisa Terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Proses Pemuatan Batubara di Kapal MV. Ocean Time” karya,

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

Semarang, 9 Juni 2023

Yang membuat pernyataan,



Muhammad Syarif Al Imam
NIT. 561911317398 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. *Ketika kamu berbuat baik, kamu sedang berbuat baik kepada diri kamu sendiri, dan jika kamu berbuat jahat (kerugian kejahatan) itu untuk dirimu sendiri. (Q.S. Al-Isra' Ayat 7)*
2. Sesuatu hal yang besar akan kita dapatkan apabila kita melakukan hal-hal kecil.

Persembahan:

1. Kedua orang tua, Bapak Mukiyah dan Ibu Mujiyah yang telah memberikan do'a dan dukungan.
2. Teman-teman terdekat, Fajar Mega Rakhma, Agnes Setiani Putri, Sultan Saladin, Shakuntala Dara Sabrina, Ilham Ramadhan, Gumilang Rekso Aji, Aristia Putri Anindita.
3. Teman-teman Kalk Alpha tercinta.
4. Adik tercinta Muna Alya Mazi Afifah.
5. Almamater Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

Puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan baik sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Skripsi dengan judul “Analisa Terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Proses Pemuatan Batubara di Kapal MV. Ocean Time” dapat saya kerjakan tentu saja atas dukungan dari berbagai pihak sehingga dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

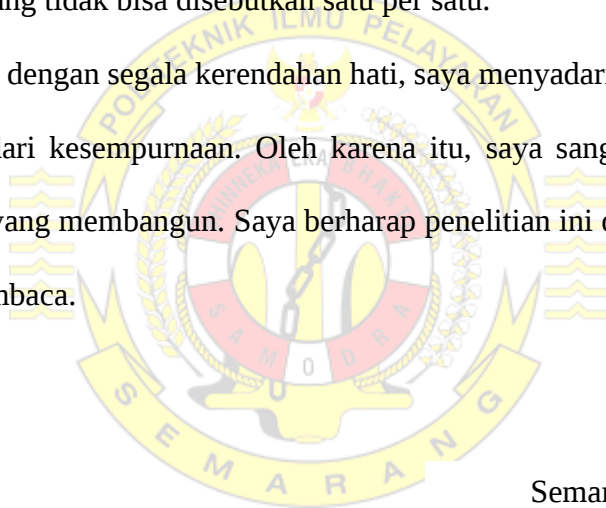
Pada kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas bimbingan, arahan dan ilmu yang sangat bermanfaat. Rasa hormat dan terimakasih saya ucapkan kepada:

1. Yth Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth Dr. Nur Rohmah, S.E., M. M. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Yth Dr. Latifa Ika Sari S. Psi., M. Pd. selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan arahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Yth Capt. Samsul Huda MM, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Metode

Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan dan arahan dalam penyusunan Skripsi ini.

5. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama menempuh pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Pimpinan beserta Staff Perusahaan PT. Bahari Laju Anugerah cabang Banjarmasin yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktik darat.
7. Seluruh pihak yang membantu dalam menyelesaikan penulisan Skripsi ini, yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati, saya menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, saya sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun. Saya berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca.



Semarang, 9 Juni 2023
Penulis

Muhammad Syarif Al Imam
NIT. 561911317398 K

ABSTRAKSI

Imam, Muhammad Syarif Al, NIT. 561911317398 K, 2023 “Analisa Terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Proses Pemuatan Batubara Di Kapal MV. Ocean Time”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Latifa Ika Sari, S..Psi, M. Pd., Pembimbing II: Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar.

PT. Bahari Laju Anugerah cabang Banjarmasin merupakan sebuah perusahaan pelayaran yang menangani dan melakukan jasa pelayanan keagenan kapal di Banjarmasin, Kalimantan Selatan. Kapal-kapal yang singgah di Banjarmasin sebagian besar merupakan kapal yang akan mengangkut batubara untuk diekspor ke berbagai negara di dunia. Dalam kegiatan ekspor batubara, proses pengangkutan dari *jetty* ke area labuh dilakukan menggunakan tongkang. Selama proses bongkar muat / *transhipment* dilakukan, sering terdapat kendala yang dapat menyebabkan *deadfreight* yang menyebabkan kerugian bagi pemilik barang. Penelitian ini dilakukan selama peneliti melaksanakan magang pada bulan Agustus 2021-Februari 2022. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya *deadfreight claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time beserta upaya yang dilakukan untuk mengurangnya.

Metode penelitian dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Peneliti menggunakan observasi, wawancara serta dokumentasi (triangulasi) dalam pengumpulan data. Peneliti mengumpulkan data sekaligus menguji keabsahan data dengan mengecek melalui beberapa sumber data seperti melakukan wawancara dengan tiga narasumber yang berbeda yaitu *Shipper on Board*, *Foreman on Board* dan *Foreman jetty*.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penyebab terjadinya *deadfreight claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time yaitu kendala selama proses pemuatan, tumpahnya muatan batubara ketika proses pemuatan, serta pencurian muatan batubara dari dalam tongkang. Untuk mengurangnya dilakukan beberapa upaya yang dilakukan oleh PT. Tanjung Alam Jaya selaku pemilik muatan diantaranya melakukan koordinasi dan komunikasi yang efektif dan efisien. Selain itu dengan melakukan pengawalan muatan yang dibawa tongkang agar jumlah muatan tetap utuh.

Kata Kunci: Pemutan Batubara, *Deadfreight Claim*, Kapal MV. Ocean Time.

ABSTRACT

Imam, Muhammad Syarif Al, NIT. 561911317398 K, 2023 “Analisa Terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Proses Pemuatan Batubara Di Kapal MV. Ocean Time”, Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Management Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: Dr. Latifa Ika Sari, S..Psi, M. Pd., Supervisor II: Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar.

PT. Bahari Laju Anugerah Banjarmasin branch is a shipping company that handles and performs ship agency services in Banjarmasin, South Kalimantan. The ships that stop at Banjarmasin are mostly ships that will transport coal to be exported to various countries in the world. In coal export activities, the transportation process from the jetty to the berth area is carried out using barges. During the loading and unloading / transshipment process, there are often obstacles that can cause deadfreight which causes losses to the owner of the goods. This research was conducted during the researchers carrying out internships in August 2021-February 2022. The purpose of this study is to determine the factors causing deadfreight claims in the coal loading process on the MV. Ocean Time and the efforts made to reduce it.

The research method in this study uses qualitative descriptive methods. Researchers use observation, interviews and documentation (triangulation) in data collection. Researchers collect data as well as test the validity of the data by checking through several data sources such as conducting interviews with three different sources, namely Shipper on Board, Foreman on Board and Foreman jetty.

The results of this research show that the cause of deadfreight claims in the coal loading process on the MV Ocean Time is an problems during the loading process, spillage of coal cargo during the loading process, and theft of coal cargo from the barge. To reduce it, several efforts were made by PT. Tanjung Alam Jaya as the owner of the cargo includes effective and efficient coordination and communication. In addition, by escorting the cargo carried by the barge so that the amount of cargo remains intact.

Keyword: Coal Loading, Deadfreight Claim, MV. Ocean Time.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Pikir Penelitian	28
BAB III METODE PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penelitian	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data.....	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data.....	Error! Bookmark not defined.
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data.....	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	30
A. Simpulan	30
B. Keterbatasan Penelitian.....	30

C. Saran	31
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Batubara Antrasit	21
Gambar 2.2 Batubara Bituminus	22
Gambar 2.3 Batubara Sub-Bituminus	22
Gambar 2.4 Batubara Lignit	23
Gambar 2.5 Gambut	23
Gambar 2.6 Ukuran Membujur	25
Gambar 2.7 Ukuran Melintang Kapal	26
Gambar 2.8 Kerangka Pikir Penelitian	29
Gambar 3.1 Triangulasi metode pengumpulan data	45
Gambar 3.2 Triangulasi sumber data	46
Gambar 4.1 Kantor Perusahaan PT. Bahari Laju Anugerah	51
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Perusahaan PT. Bahari Laju Anugerah cabang Banjarmasin	53
Gambar 4.3 Laporan Bulanan	57
Gambar 4.4 Muatan batubara.....	68
Gambar 4.5 Pemuatan menggunakan <i>floating crane</i>	69
Gambar 4.6 Pencurian muatan	70

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Pedoman Wawancara	39
Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Saat Ini Dengan Penelitian Terdahulu Yang Relevan	47
Tabel 4.2 Data Perusahaan PT. Bahari Laju Anugerah	50
Tabel 4.3 Rincian Data Kapal MV. Ocean Time	62
Tabel 4.4 Hasil Penelitian	78



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Gambar *Deadfreight Statement*
- Lampiran 2 Gambar *E-Mail Agency Appoinment*
- Lampiran 3 Gambar Surat PKKA
- Lampiran 4 Gambar Surat Laporan Kedatangan Kapal
- Lampiran 5 Gambar Surat Laporan Keberangkatan Kapal
- Lampiran 6 Gambar Surat Persetujuan Bongkar/Muat
- Lampiran 7 Gambar *Document Notice of Readiness*
- Lampiran 8 Gambar *Document CNNBL*
- Lampiran 9 Gambar *Document CNNBL*
- Lampiran 10 Gambar *Document Statement of Fact*
- Lampiran 11 Gambar *Document Cargo Manifest*
- Lampiran 12 Gambar *E-Mail Departure Report*
- Lampiran 13 Gambar Kapal MV Ocean Time
- Lampiran 14 Gambar Dokumentasi Kegiatan Bongkar Muat
- Lampiran 15 Gambar Dokumentasi Pencurian Muatan
- Lampiran 16 Gambar Contoh *Draft Survey*
- Lampiran 17 Gambar IMO *Crew List*
- Lampiran 18 Gambar Nota Pelayanan Ekspor
- Lampiran 19 Gambar Pemberitahuan Ekspor Barang
- Lampiran 20 Gambar Surat Persetujuan Berlayar MV. Ocean Time
- Lampiran 21 Hasil Wawancara

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara yang memiliki sumber daya energi yang melimpah termasuk batubara. Batubara sebagai salah satu energi alternatif dengan nilai ekonomi yang relatif tinggi. Batubara menjadi komoditi ekspor yang sangat menjanjikan dan memberikan keuntungan yang besar pada saat ini. Hal ini karena batubara digunakan untuk memenuhi kebutuhan di sektor pembangkit listrik yang cukup besar, serta industri lainnya. Batubara termasuk sumber daya alam yang cukup melimpah dan masih akan tetap ada sampai delapan puluh tiga tahun kedepan (Pratama et al., 2021). Itulah sebabnya belakangan ini banyak perkembangan perusahaan bidang pertambangan batubara.

Batubara termasuk dalam muatan curah kering. Maka dari itu pada saat melakukan pemuatan, perhitungan muatan perlu diperhatikan dan dilakukan secara detail untuk mendapatkan muatan yang sesuai dengan tonase yang tertera dalam perjanjian muat yang biasa disebut dengan *stowage plan*. Kegiatan ekspor batubara didominasi oleh transportasi laut dan sungai karena beberapa kelebihan yang dimiliki oleh angkutan laut dan sungai. Untuk mengangkut barang dengan jumlah besar, moda transportasi laut lebih efisien dengan harga yang murah, keamanan barang lebih terjaga, serta pengiriman yang lebih efektif (Jinca, 2019).

Dalam melakukan pengoperasian jasa pengangkutan, akan selalu berkaitan dengan sarana dan prasarana yang digunakan. Dengan sumber daya manusia yang berfungsi untuk mengelola manajemen jasa. Dalam melakukan proses pemuatan dan pengangkutan batubara didasarkan *Standard Operating Procedure (SOP)* yang diterapkan. Sebagian besar kapal yang mendatangi Taboneo anchorage merupakan kapal dengan bendera asing. Taboneo anchorage, Banjarmasin merupakan perairan yang berlokasi di Kalimantan Selatan yang digunakan untuk melakukan kegiatan pemuatan (*transshipment*) batubara ke kapal yang nantinya diekspor ke negara lain. Secara sederhana, *transshipment* merupakan kegiatan memindahkan muatan dari satu kapal ke kapal lain. Kegiatan tersebut dilakukan di lingkungan perairan atau laut (Salsabila, 2018).

Dangkalnya alur sungai mengakibatkan kapal-kapal besar yang memiliki *draft* tinggi tidak dapat melakukan kegiatan pemuatan di *jetty*. Salah satu cara untuk melakukan pemuatan ke kapal-kapal besar dengan diterapkan proses *Transshipment* batubara di anchorage. Kelebihan ketika melakukan kegiatan *transshipment* di anchorage yaitu mempunyai tingkat keselamatan yang lebih tinggi. Untuk mendistribusikan muatan, perusahaan batubara cenderung menggunakan transportasi laut maupun sungai. Sebagian besar perusahaan pertambangan batubara di Kalimantan Selatan memilih menggunakan tongkang dalam proses pengangkutan atau pendistribusian batubara dari *Jetty* ke *loading point*. *Draft* tongkang yang rendah dapat melewati aliran sungai yang cenderung dangkal.

PT. Tanjung Alam Jaya merupakan perusahaan yang memiliki usaha di bidang ekspor batubara yang berada di Kalimantan Selatan. Selama proses pemuatan batubara ke kapal terdapat kemungkinan adanya kekurangan muatan. Muatan yang kurang dapat menimbulkan *deadfreight*. Menurut referensi yang peneliti dapatkan pada buku yang berjudul *Break Bulk and Cargo Management* (Rowbotham, 2022), *deadfreight* adalah denda berupa uang yang harus dibayarkan apabila *shipper* sebagai pemilik barang tidak mampu memuat sesuai dengan kesepakatan. Sebagai contoh dalam sebuah perjanjian antara *shipowner* dan *charterer* akan memuat 5,000 Ton tetapi hanya termuat 4,000 Ton maka *charterer* akan membayar uang ganti rugi sebanyak biaya yang disetujui dalam pemuatan sebesar 1,000 Ton. *Deadfreight* dapat disebabkan oleh berbagai permasalahan antara lain kerusakan yang terjadi pada tongkang seperti lubang yang berada di sisi tongkang yang menyebabkan tumpahnya muatan pada saat perjalanan menuju *loading point*, terjadi pencurian muatan dari dalam tongkang ketika dalam perjalanan, muatan yang tumpah ketika proses pemuatan dari tongkang kedalam palka kapal karena kurangnya penanganan.

Selain kendala tersebut, kendala lain yang mungkin muncul yaitu kesulitan dalam membaca *draft* kapal karena kondisi ombak di Taboneo Anchorage yang tidak stabil pada bulan-bulan tertentu sehingga sulit untuk melakukan pembacaan *draft* kapal, yang dapat menimbulkan kesalahan perhitungan *draft* kapal. Maka dari itu pengeksport harus melakukan persiapan penanganan selama pemuatan untuk menghindari *deadfreight*.

Apabila terjadi kekurangan muatan, Nakhoda kapal akan mengajukan klaim dalam bentuk *letter of protest*. Klaim ini berisi pernyataan bahwa telah terjadi *deadfreight* dalam proses pemuatan. Perusahaan eksportir harus memenuhi jumlah kekurangan muatan sebagai bentuk tanggung jawab. Perusahaan eksportir dapat melakukan negosiasi dengan pihak pembeli untuk menggantinya. Ketika muatan yang berada diatas kapal tidak sesuai dengan perjanjian pemuatan, kapal tidak diperbolehkan berlayar, sehingga perusahaan selaku eksportir harus bertanggung jawab untuk menyelesaikan masalah tersebut sebelum dikenakan denda terhadap kapal sesuai dengan ketentuan dari otoritas setempat.

Permasalahan serupa pernah diteliti oleh beberapa ahli sebelumnya, dan ditemukan beberapa referensi yang peneliti ambil untuk menjadi rujukan dalam penulisan penelitian. Beberapa penelitian terkait *transshipment* peneliti jadikan sebagai acuan dalam penyusunan penelitian ini. Dari beberapa sumber referensi tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat beberapa kendala yang menghambat proses *transshipment*. Hal ini memiliki dampak buruk yang dapat merugikan perusahaan. Kerugian yang ditimbulkan baik dari tidak lancarnya proses pemuatan yang menimbulkan denda bagi perusahaan pengeksportir batubara.

Pada saat peneliti melaksanakan penelitian di PT. Bahari Laju Anugerah cabang Banjarmasin, peneliti menemukan suatu kejadian dimana kapal yang peneliti tangani yaitu MV. Ocean Time yang harusnya memiliki jumlah *stowage plan* 70,252 MT, akan tetapi pada saat

dilakukan *final draft survey* total muatan yang termuat ke kapal hanya 70,100 MT. *Shipper* sebagai pengeksport tidak dapat memenuhi jumlah muatan, sehingga Nakhoda kapal menerbitkan *letter of protest* yang berisi mengenai pernyataan mengenai adanya kekurangan muatan. Proses *transshipment* ini dilakukan di Taboneo Anchorage, Banjarmasin, Kalimantan Selatan.

Berdasarkan permasalahan di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul:

“Analisa Terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Proses Pemuatan Batubara di Kapal MV. Ocean Time”

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan serangkaian susunan permasalahan yang menjadi objek pembahasan di dalam suatu topik penelitian. Fokus dalam penelitian ini yaitu mengenai terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time. Hal ini diharapkan dapat memudahkan dalam pencarian informasi terkait permasalahan sekaligus mencari solusi dari pembahasan permasalahan yang diteliti. Fokus utama dari penelitian ini adalah mengenai kendala yang terjadi selama proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time sehingga menyebabkan terjadinya *Deadfreight Claim*.

C. Rumusan Masalah

Rumusan masalah adalah pernyataan yang merinci permasalahan yang akan dipecahkan atau diteliti dalam suatu penelitian. Rumusan masalah

membantu peneliti untuk menemukan solusi yang tepat dan tidak menyimpang dari ruang lingkup masalah sesuai dengan hasil penelitian. Ada faktor penting yang perlu diperhatikan dalam menentukan rumusan masalah, antara lain relevansi dengan topik penelitian agar didapatkan pernyataan masalah yang tepat dan membantu mengarahkan penelitian.

Rumusan masalah yang peneliti dapatkan untuk membantu dalam mengarahkan penelitian adalah sebagai berikut :

1. Apa faktor penyebab terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time ?
2. Upaya apa yang dilakukan oleh PT. Tanjung Alam Jaya selaku pemilik barang untuk mengurangi terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time ?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan di atas, adapun tujuan-tujuan penelitian antara lain yaitu:

1. Untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. OCEAN TIME
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT. Tanjung Alam Jaya selaku pemilik barang untuk mengurangi terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan memberikan kontribusi bagi berbagai pihak terkait dunia kemaritiman, perusahaan pelayaran,

akademisi serta pembaca. Manfaat yang diperoleh seperti:

1. Manfaat secara teoritis

Manfaat Teoritis adalah manfaat yang dapat diperoleh dari suatu penelitian berdasarkan konsep-konsep yang telah terbukti dan berhubungan secara teoritis dengan teori yang ada. Dalam hal ini, penulisan skripsi ini diharapkan dapat

- a. Memberikan pengetahuan kepada pembaca mengenai penyebab dan dampak terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara
- b. Menambah wawasan atau pengetahuan kepada pembaca tentang upaya penanganan *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan batubara
- c. Sebagai referensi bagi pelaksanaan penelitian dengan topik serupa pada waktu yang akan datang.

2. Manfaat secara praktis

- a. Sebagai masukan terkait pelaksanaan penanganan dalam proses pemuatan bagi perusahaan pengeksport batubara.
- b. Sebagai bahan bacaan untuk meningkatkan pengetahuan pembaca, akademisi, maupun individu tentang penyebab terjadinya *deadfreight* serta dampak yang ditimbulkan. Pembaca juga bisa mengetahui bagaimana upaya atau cara penanganan yang bisa dilakukan untuk menangani terjadinya *deadfreight* muatan batubara.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori adalah penjelasan atau uraian mengenai konsep atau prinsip dasar yang digunakan dalam suatu bidang ilmu tertentu. Teori tersebut dapat berupa konsep, prinsip, atau model yang digunakan untuk menjelaskan fenomena atau kejadian tertentu dalam suatu bidang ilmu. Sumber dari deskripsi teori dapat berasal dari literatur atau hasil penelitian yang telah dilakukan oleh para ahli atau pakar di bidang tersebut. Untuk mempermudah pemahaman mengenai pengertian-pengertian yang peneliti gunakan dalam penelitian ini. Penjelasan mengenai beberapa teori serta pengertian maupun istilah-istilah penting tersebut antara lain:

1. Analisa

Analisa adalah kegiatan merinci suatu objek melalui alat bantu tertentu, kedalam beberapa komponen yang berkaitan satu sama lain dengan cara menilai dan mengetahui perbedaan dari beberapa objek tersebut yang berbeda (Fau et al., 2017).

Analisis mengacu pada berbagai studi tentang bagian-bagian itu sendiri dan interpretasi hubungan antar bagian tersebut untuk mendapatkan pemahaman yang tepat mengenai makna secara keseluruhan. Analisis adalah proses pemecahan atau penguraian suatu masalah atau situasi menjadi bagian-bagian yang lebih kecil atau lebih rinci untuk pemahaman yang lebih dalam dan komprehensif. (Creswell

& Poth, 2018).

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa analisis adalah kegiatan berpikir tentang membagi suatu topik atau masalah ke dalam bagian-bagian tertentu sehingga menjadi ciri-ciri atau karakteristik masing-masing bagian, hubungan bagian yang satu dengan bagian yang lain, serta fungsinya. setiap bagian diketahui.

2. *Deadfreight*

Deadfreight adalah pembayaran uang tambang oleh *charterer* jika tidak dapat memenuhi jumlah muatan yang dijanjikan dalam kontrak. Dalam hal ini, pihak *shipper* harus bertanggung jawab membayar denda terhadap kurangnya muatan, jika dalam proses *transshipment* pengirim barang selaku pencharter tidak dapat memenuhi banyaknya muatan sebagaimana yang tertera dalam *stowage plan* yang sudah disetujui. *Deadfreight* adalah nama lain untuk kerusakan yang berhak diklaim oleh *ship owner* terhadap pencharter jika pencharter gagal untuk memuat jumlah penuh kargo sebagaimana diatur dalam *charter party* (Rowbotham, 2022). Klaim untuk *deadfreight* hanya tersedia di *voyage charter party* dimana pengiriman diperoleh berdasarkan jumlah muatan yang dibawa. Di dalam beberapa *charter party*, tarif untuk *deadfreight* adalah secara tegas dijelaskan. Di bawah keadaan seperti itu, klaim untuk *deadfreight* dilikuidasi dan dibayarkan secara penuh pada tingkat tersebut tanpa memperhatikan untuk setiap penghematan biaya oleh pemilik dalam perjalanan. Beberapa bentuk

standar lainnya dari *voyage charter*.

Seringkali, klausul *deadfreight* dimasukkan ke dalam syarat dan ketentuan kontrak atau perjanjian sewa, sehingga pengangkut atau pemilik kapal dapat memperoleh kembali pendapatan yang hilang karena ketidakmampuan pengirim untuk memenuhi muatan kargo yang telah disepakati atau untuk sepenuhnya memanfaatkan muatan. ruang kapal yang dipesan.

Menurut para ahli yang menjadi alasan penyebab kurangnya jumlah muatan yang dimuat kedalam kapal dapat didiskusikan beberapa pihak terkait proses pemuatan. Jumlah muatan yang kurang menjadi tanggung jawab perusahaan pengirim (eksportir) untuk memberikan ganti rugi kepada pihak kapal dengan kewajibannya membayar biaya uang tambang. ada beberapa alasan mengapa pengirim tidak dapat memanfaatkan ruang kargo sepenuhnya, mulai dari masalah produksi hingga perselisihan dengan pembeli atau penerima barang. Seringkali muatan tersebut tumpah ketika dalam proses pemuatan maupun ketika dalam perjalanan menuju lokasi pemuatan.

Faktor yang dapat menyebabkan terjadinya *deadfreight* yaitu dikarenakan muatan yang tumpah pada saat proses pemuatan serta kurangnya pengawasan pada saat kegiatan pemuatan (Suharyono et al., 2022).

Berdasarkan beberapa pendapat dari para ahli diatas dapat

diketahui bahwa *deadfreight* adalah uang ganti rugi yang diberikan kepada pemilik kapal (*ship owner*) karena pemilik barang tidak mampu memenuhi kuantitas barang sesuai dengan perjanjian yang sudah dibuat sebelumnya (*stowage plan*).

3. Klaim

Dalam melakukan pengangkutan barang melalui jalur laut, pada umumnya menggunakan ikatan hukum internasional berupa *Charter Party*. Digunakanya suatu ikatan hukum internasional bertujuan agar tidak terjadi kesalahan penafsiran di beberapa negara di seluruh dunia. Dalam ikatan tersebut terdapat beberapa pihak yang terkait antara lain pihak pemilik barang, pemilik kapal serta penjual (Hajer & Bröer, 2020). Ikatan tersebut berisi seluruh kesepakatan dan aturan yang ditandatangani dan disetujui oleh masing masing pihak terkait. Dalam pelaksanaanya tidak jarang terjadi wanprestasi atau bisa disebut tidak dipenuhinya kewajiban dalam suatu perjanjian. Sebagai contoh wanprestasi yaitu apabila terjadi kerusakan muatan kapal atau kekurangan muatan. Menurut hubungan hukum, pelanggaran yang dilakukan oleh pihak lain menyebabkan pihak lain menuntut ganti rugi atas kerugian yang ditimbulkan (Massie et al., 2021). Upaya untuk meminta ganti rugi dari satu pihak ke pihak lain disebut klaim (*claims*).

Hukum ganti rugi mengandung semboyan atau asas bahwa korban berhak menuntut atau meminta pelakunya untuk mengembalikannya seperti sebelum terjadi kerusakan. Dalam usaha

untuk mengajukan tuntutan, menerapkan mediasi ganti rugi atas pelanggaran dapat dilakukan dengan dua (dua) cara. yang sesuai dengan Pasal 45 ayat (2) UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, yaitu:

- a. Non Litigasi, penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan melalui proses mediasi, arbitrase atau konsiliasi. Seperti diatur dalam Pasal 47 UU Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
- b. Litigasi, penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan dalam lingkungan peradilan umum.

Penggugat menerima kompensasi hanya untuk mengganti kerusakan yang ditimbulkan. Penggugat atau korban tidak boleh menggunakan klaim ganti rugi untuk mengambil keuntungan. Oleh karena itu, dibutuhkan pihak ketiga sebagai perantara. Klaim dapat dilakukan apabila pihak yang mengalami kerugian dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut merupakan tanggung jawab tergugat dan pihak tergugat tidak dapat membuktikan yang sebaliknya.

4. Muatan kapal

Muatan kapal adalah semua barang atau bahan yang diangkut dengan kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, termasuk kargo, bahan bakar, air dan perbekalan lainnya. Sebuah perusahaan pelayaran niaga menghasilkan pendapatan berupa uang tambang (*freight*) atau pengangkutan kargo untuk melanjutkan usahanya.

Pengertian muatan kapal menurut Fakhurrozi (2017) dalam bukunya Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan, muatan kapa laut adalah segala jenis barang (*Goods & Merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dan diserahkan kepada pemilik barang di tempat tujuan.

Bersumber dari Irania (2019) muatan kapal laut dikelompokkan menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis kemasan, dan sifat muatan.

a. Pengelompokan muatan berdasarkan jenis pengapalanya

1). Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*)

Muatan sejenis merupakan seluruh muatan yang didalamnya berisikan hanya satu jenis muatan tanpa adanya campuran terhadap muatan lainnya dalam satu kemasan tertentu. Sehingga selama pemuatan di palka, tidak ada sekat di kompartemen atau di palka selama pengangkutan.

2). Muatan Campuran (*Heterogenous Cargo*)

Muatan campuran bisa diartikan sebagai suatu muatan yang teridiri dari lebih dari satu jenis muatan yang berbeda. Dimana sebagian besar dalam bentuk satuan unit atau dengan kemaasan (*bag, pallet, drum*) yang dapat disebut dengan muatan *general cargo*.

b. Pengelompokan muatan berdasarkan pengemasan

1). Muatan Unit (*Unitized Cargo*)

Muatan unit adalah beberapa muatan yang dikelompokkan menggunakan *pallet*, *bag*, karton atau pembungkus lainnya. Pengelompokan dapat dilakukan dengan menyusun dalam tempat besar (*container*) ataupun kedalam palet disesuaikan dengan jenis muatan atau sifat barang. Selain itu muatan dapat disatukan dalam kantong besar (*unibag*).

2). Muatan Curah (*Bulk Cargo*)

Muatan curah (*bulk cargo*) merupakan muatan yang berbentuk curah. Biasanya muatan ini diangkut dalam jumlah yang besar. Muatan Curah (*bulk cargo*) terdiri dari satu jenis muatan, tidak memiliki kemasan dan dikapalkan dalam jumlah besar. Dari pengertian tersebut, dapat disimpulkan jika muatan curah dimuat ke dalam palka dalam jumlah besar tanpa menggunakan kemasan tidak seperti muatan pada umumnya.

c. Dokumen muatan kapal

Barang Barang yang diangkut di atas kapal memiliki beberapa dokumen seperti jaminan jika terjadi kerusakan, surat jalan dan keterangan barang untuk menjelaskan isinya. Beberapa

dokumen tersebut (Mahyuddin & Hidayat, 2019), diantaranya yaitu:

1). *Shipping Instruction*

Shipping instruction merupakan instruksi yang diberikan oleh pengirim barang kepada agen pengiriman atau pihak yang bertanggung jawab untuk mengatur pengiriman barang tersebut. Instruksi ini berisi informasi tentang barang yang akan dikirim, seperti jenis barang, jumlah, berat, dimensi, dan tujuan pengiriman. SI yang dikirim dapat hanya berupa *softcopy* melalui *e-mail*.

2). *Cargo Declaration*

Cargo Declaration dibuat oleh *shipper* yang ditujukan kepada *Master* kapal. Merupakan dokumen resmi yang berisi informasi tentang barang yang akan dikirim, seperti jenis barang, jumlah, berat, dimensi, nilai, dan asal serta tujuan pengiriman. Dokumen ini diperlukan untuk memenuhi persyaratan hukum dan regulasi yang berlaku dalam pengiriman barang. *Cargo declaration* juga dapat digunakan sebagai dasar untuk menentukan biaya pengiriman, asuransi, dan pemrosesan bea cukai.

3). *Mate Receipt*

Mate Receipt adalah dokumen yang diterbitkan oleh kapten kapal atau agen kapal sebagai bukti penerimaan

barang oleh kapal. Dokumen ini berisi informasi tentang nama kapal, tanggal dan tempat pemuatan barang, jumlah dan jenis barang yang diterima, serta nama pengirim dan penerima barang. *Mate receipt* digunakan sebagai dasar untuk mengeluarkan *bill of lading*, yang merupakan dokumen resmi untuk pengiriman barang melalui laut.

4). *Cargo Manifest*

Cargo Manifest adalah dokumen yang berisi daftar lengkap barang yang diangkut oleh kapal atau pesawat terbang. Dokumen ini mencakup informasi tentang nama kapal atau pesawat, rute pelayaran atau penerbangan, tanggal pemuatan dan pengiriman, nama pengirim dan penerima barang, serta jumlah dan jenis barang yang diangkut. Cargo manifest digunakan sebagai dasar untuk memeriksa kebenaran pengiriman barang dan untuk kepentingan administrasi dan perpajakan.

5). *Bill of Lading*

Bill of Lading atau biasa disebut surat persetujuan pengangkutan barang antara pengirim (*shipper*) dan Perusahaan Pelayaran (*owner*) dengan segala konsekuensinya yang tertera pada surat tersebut.

6). *Statement Of Fact*

Statement of Fact adalah laporan yang dibuat oleh agen mengenai informasi dan waktu operasi bongkar muat dari awal hingga akhir operasi. Dokumen ini ditandatangani oleh agen, *Shipper* dan *Master* dan pemilik dan membuktikan tanggung jawab atas masalah, keterlambatan atau kerusakan selama operasi bongkar muat.

7). *Stowage Plan*

Stowage Plan adalah uraian tentang keadaan barang di ruang muat menurut tanda pengapalan masing-masing pelabuhan tujuan menurut letak, jumlah dan berat muatan. Dokumen ini dibuat untuk memudahkan pengaturan kargo yang akan dimuat di kapal.

8). *Notice Of Readiness*

Notice Of Readiness yaitu surat dari *Master* / Nakhoda yang menyatakan bahwa kapal siap untuk melaksanakan operasi bongkar muat.

5. Pemuatan

a. Pengertian pemuatan

Pelaksanaan pemuatan adalah proses pemindahan barang dari kapal, ke dermaga atau sebaliknya, menentukan jumlah barang berdasarkan pengukuran dan perhitungan dalam proses

pemuatan kargo (Fakhrurrozi, 2017).

Beberapa prinsip-prinsip dalam melakukan pemuatan antara lain adalah:

- 1). Menjaga stabilitas kapal agar kapal aman selama bongkar muat dan selama pengangkutan.
- 2). Melindungi kargo selama bongkar muat dan perjalanan pengangkutan dengan menangani kargo dengan benar dan sesuai dengan sifat kargo atau muatan.
- 3). Pemanfaatan ruang muatan secara maksimal, agar ruang muatan terisi penuh dengan muatan, sehingga tidak ada ruang kosong pada ruang muatan yang menyebabkan kerugian.
- 4). Adanya rencana pemuatan dan pembongkaran agar pelaksanaannya menjadi efisien, .
- 5). Melindungi ABK selama kegiatan operasional dan bekerja. Manajemen pemuatan yang baik dengan peralatan keselamatan kerja yang sesuai.

b. Strategi pemuatan

Menurut Fakhrurrozi (2017) dalam bukunya yang berjudul Penanganan, pengaturan, dan pengamanan muatan kapal untuk perwira pelayaran niaga, strategi pemuatan kapal adalah rencana atau tindakan yang dilakukan untuk memuat muatan ke dalam kapal dengan mempertimbangkan faktor-faktor seperti jenis

muatan, berat muatan, stabilitas kapal, dan keamanan selama proses pemuatan. Tujuan dari prinsip pemuatan kapal adalah untuk memastikan bahwa muatan diangkut dengan aman dan efisien tanpa mengancam keselamatan kapal dan awak kapal, serta lingkungan sekitar.. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam prinsip pemuatan yaitu:

- 1). Dapat memaksimalkan ruang muat dengan sebaik-baiknya sehingga dapat mengurangi resiko adanya *broken stowage*.
- 2). Menjaga agar tidak terjadi kontaminasi atau pencampuran antar muatan satu dengan yang lain sehingga muatan terhindar dari kerusakan.
- 3). Menjaga muatan agar tidak bergerak dari tempatnya untuk menghindari kerusakan dan menjaga stabilitas kapal.
- 4). Melaksanakan proses bongkar muat dengan se-efektif dan secepat mungkin.
- 5). Kerjasama yang baik antara *crew*, *stevedores* dan operator peralatan pemuatan untuk memastikan proses pemuatan berjalan dengan lancar, cepat dan aman

c. Alat bantu pemuatan

Dalam operasi bongkar muat membutuhkan fasilitas atau alat yang mempermudah dan mempercepat proses bongkar muat. Beberapa fasilitas pelaksanaan bongkar muat antara lain:

1). *Ship Crane*

Ship Crane dipasang secara permanen di kapal, yang digunakan untuk bongkar muat. Kehadiran crane kapal ini mendukung kecepatan bongkar muat dan menghemat biaya pemuatan maupun pembongkaran.

2). *Floating Crane*

Peralatan pemuatan bisa berupa *conveyor* maupun *crane* yang digunakan untuk membantu bongkar-muat kapal yang tidak memiliki derek permanen di kapal, dengan kapasitas yang besar.

3). *Wheel loader*

Memiliki fungsi yang hampir sama dengan dozer akan tetapi memiliki kemampuan mobilitas yang lebih tinggi.

6. Batubara

a. Pengertian

Batubara merupakan batuan sedimen yang terbentuk dari endapan organik, yaitu sisa-sisa tumbuhan yang telah berubah dalam waktu lama di bawah pengaruh tekanan dan suhu tinggi. Batubara terdiri dari beberapa mineral seperti hidrogen, oksigen, karbon, belerang, nitrogen dan senyawa mineral lainnya yang membuatnya mudah terbakar. Batubara dari buku Indonesian Coal (Irwandy A., 2014) merupakan campuran bahan kimia

organik yang sangat kompleks yang mengandung karbon, oksigen dan hidrogen dalam rantai karbon.

Batubara merupakan padatan kompleks yang tersusun dari berbagai unsur kimia atau campuran padatan organik yang sangat kompleks.

Batubara dapat digunakan sebagai sumber energi alternatif dalam pembangkit listrik dan sebagai bahan baku industri.

b. Kelas dan jenis batubara

Berdasarkan tingkatan proses pembentukannya yang dipengaruhi oleh tekanan, panas dan waktu, batubara secara umum dibagi menjadi lima kategori.: *anthracite*, *bituminous*, *sub-bituminous*, *lignite* dan gambut.

1). *Anthracite* adalah tingkatan tertinggi dalam jenis batubara.

Berwarna hitam mengkilat (*luster*) metalik. Batubara jenis ini memiliki kandungan karbon (C) 86% - 98% dengan kandungan air kurang dari 8%.



Gambar 2.1 Batubara Antrasit

Sumber :

<https://images.app.goo.gl/KQ1h3oD2cUFpaJzHA>

- 2). *Bituminous* mengandung unsur karbon (C) 68 - 86%.

Kadar air 8-10% dari beratnya.



Gambar 2.2 Batubara Bituminus

Sumber :

<https://images.app.goo.gl/wYTRidfajT9RkzWW6>

- 3). *Sub-bituminous* mengandung sedikit karbon dan banyak air, dan oleh karenanya menjadi sumber panas yang kurang efisien dibandingkan dengan *bituminous*.



Gambar 2.3 Batubara Sub-Bituminus

Sumber:

<https://images.app.goo.gl/V4PbV18iJqD8VsMWA>

- 4). *Lignite* atau batu bara coklat adalah batu bara yang sangat lunak yang mengandung air 35-75% dari beratnya.



Gambar 2.4 Batubara Lignit

Sumber : <https://images.app.goo.gl/K5Xdvz2JiyEs3UJQ6>

- 5). Gambut, berpori dan memiliki kadar air di atas 75% serta nilai kalori yang paling rendah.



Gambar 2.5 Gambut

Sumber : <https://images.app.goo.gl/b7VUGsJ1whqNgvL97>

c. Proses pembentukan batubara

Dalam proses pembentukan batubara, terdapat dua tahapan. Yaitu tahap biokimia dan tahap geokimia.

1). Tahap biokimia

Tahap biokimia merupakan serangkaian proses biokimia dimana tanaman yang sudah mulai mati dan mengalami perubahan kadar air, oksidasi serta proses biologis lainnya dimana tanaman tersebut membusuk sehingga berubah menjadi gambut.

2). Tahap geokimia

Tahap pembentukan batubara selanjutnya adalah tahap geokimia. Pada tahap ini, gambut perlahan berubah menjadi fosil yang mengalami tekanan dan pemanasan secara terus-menerus. Fosil tumbuhan menetap di sedimen organik dan membentuk bituminus. Dibutuhkan waktu yang sangat lama untuk menyelesaikan proses pembentukannya dikarenakan struktur dan kandungan airnya sangat kecil dibandingkan dengan batubara jenis lainnya.

7. Kapal

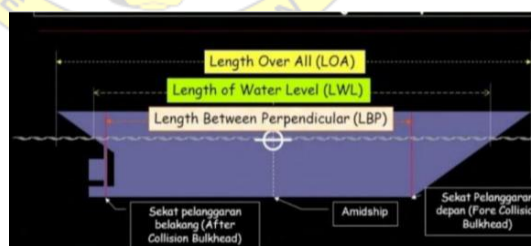
Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pada Pasal 1 Nomor 36 menjelaskan tentang pengertian kapal. Kapal adalah suatu kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang bergerak, ditarik atau ditarik oleh tenaga angin, tenaga mekanik, tenaga lain, termasuk kendaraan pendukung dinamis, kendaraan bawah air dan peralatan terapung serta bangunan terapung yang tidak bergerak.

Karena fungsinya inilah maka ukuran kapal tidak hanya dinyatakan dalam ukuran-ukuran panjang, lebar, atau melintang dan tegak saja tetapi juga dinyatakan dan dilengkapi dengan ukuran dimensi isi atau berat. Fungsi dari penerapan ukuran-ukuran kapal ini untuk mengetahui besar atau kecilnya sebuah kapal, daya angkut kapal

sekalius bea-bea yang harus dikeluarkan nantinya seperti bea pelabuhan, bea sandar dan lain sebagainya ditinjau dari panjang atau pendeknya badan kapal serta *Gross Tonnage* (Ginting S, 2022) dalam buku *Penanganan dan Pengaturan Muatan di Atas Kapal Bagian 1 (Pertama)*. Adapun beberapa istilah yang digunakan dalam ukuran kapal:

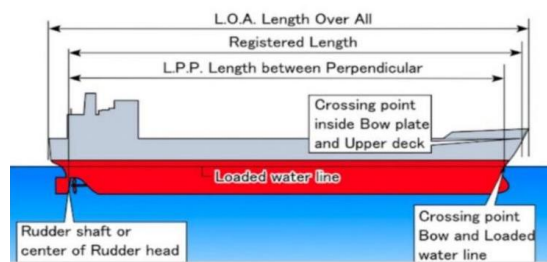
a. Ukuran membujur/melintang

- 1). L.O.A (*Length Over All*) adalah panjang kapal dihitung dari ujung depan sampai ujung belakang kapal.
- 2). L.W.L (*Length Water Line*) Panjang kapal dihitung dari perpotongan badan kapal dengan garis air.
- 3). L.B.P (*Length Between Perpendicular*) Panjang kapal dihitung mulai sekat pelanggaran depan sampai belakang atau panjang digunakan untuk stabilitas kapal.



Gambar 2.6 Ukuran Membujur Kapal

Sumber : <https://images.app.goo.gl/Az7vbuonMsE2dAKe6>



Gambar 2.7 Ukuran Melintang Kapal

Sumber : <https://images.app.goo.gl/yaop1GndsoQ2pK4p6>

b. Jenis-jenis tonase

1). Isi kotor/GT (*Gross Tonnage*)

Gross Tonnage merupakan isi dari sebuah kapal dikurangi jumlah ruangan tertentu yang memiliki fungsi sebagai ruangan yang digunakan untuk keselamatan kapal seperti anjungan dan kantor nakhoda.

2). Isi bersih/NRT (*Netto Register Ton*)

Isi bersih yaitu isi kotor dikurangi isi sejumlah ruangan yang tidak digunakan untuk mengangkut barang seperti ruang mesin, akomodasi dan gudang.

3). Bobot mati/DWT (*Dead Weight Ton*)

Bobot mati adalah jumlah berat muatan + bahan bakar + air tawar + *ballas* + gudang sehingga kapal tenggelam dengan sarat yang diizinkan.

Kapal dapat dibedakan berdasarkan kegunaanya yaitu kapal barang (*cargo vessel*) atau konvensional. Berdasarkan jenis muatannya, kapal dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu :

- a. *General Cargo carrier* adalah kapal yang mengangkut muatan umum (*general cargo*). Muatannya terdiri dari berbagai macam jenis serta beberapa bentuk potongan atau bungkus, peti, maupun keranjang.
- b. *Bulk Cargo Carrier* adalah suatu kapal yang mengangkut muatan berupa curah. Muatan jenis ini diangkut dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Dalam proses pemuatannya dilakukan dengan mencurahkan muatan ke dalam palka kapal, tanpa adanya kemasan. Muatan curah hanya dipisahkan oleh batasan ruang muat (palka). Umumnya kapal jenis ini memiliki ukuran dan kapasitas yang besar. Adapun tipe kapal ini diantaranya:
 - 1). *Handy size*, 30.000 tons dead weight. Dilengkapi dengan *cargo gear* sendiri. Muatannya dapat berupa *precious ore*, *sand*, *scrap*, atau *clay*.
 - 2). *Panamax*, 80.000 tons dead weight. Umumnya tidak dilengkapi dengan *cargo gear* sendiri. Jenis muatan yang diangkut yaitu *ore* dan *grain*.
 - 3). *Capsize*, 160.000 tons dead weight. Tidak dilengkapi dengan *cargo gear*. Muatan yang diangkut yaitu *ore*, *coal*.
- c. Kapal *Tanker* adalah kapal yang mengangkut muatan cair seperti minyak.
- d. Kapal penumpang (*Passanger Ship*) merupakan kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang.

- e. *Special Designed Ship* adalah sebuah kapal khusus. Kapal laut ini khusus dibangun untuk mengangkut muatan tertentu. Muatan kapal ini seperti LNG, misalnya *refrigerated cargo carrier*, *liquid gas carrier*.
- f. Kapal *Container* yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan di dalam kontainer.

B. Kerangka Pikir Penelitian

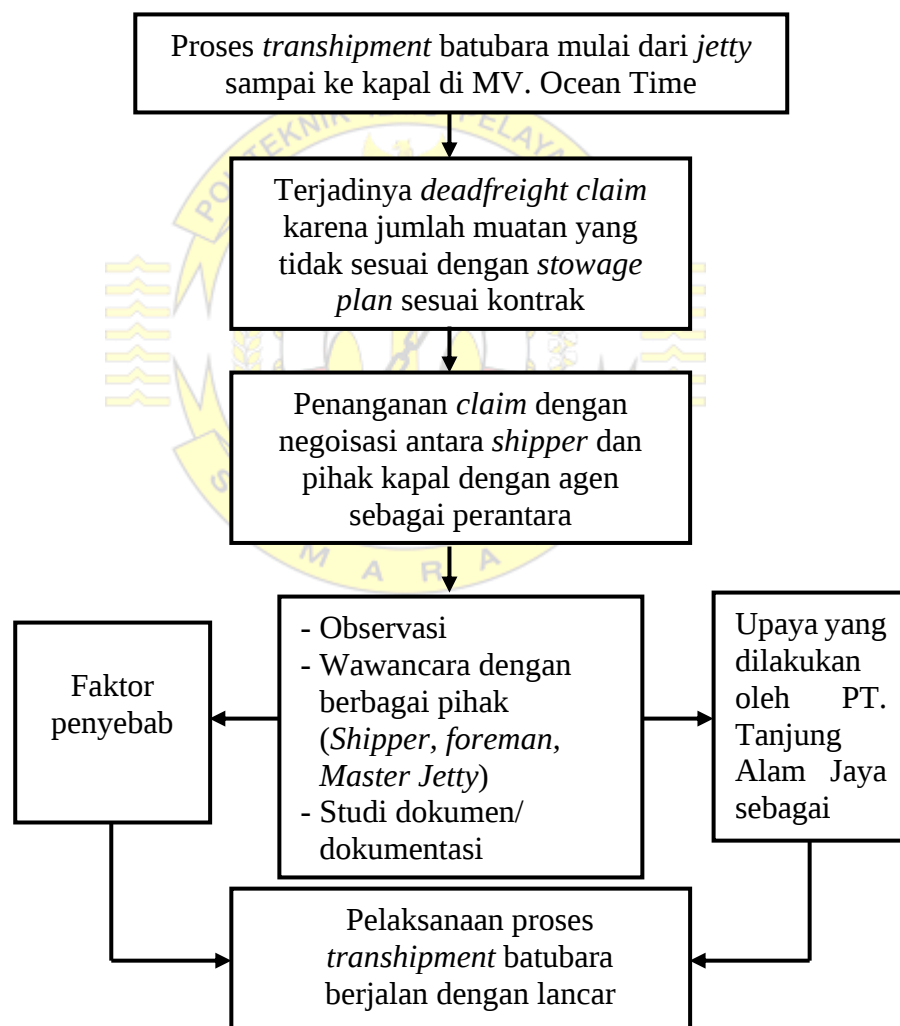
Kerangka penelitian merupakan suatu sistem yang terkonsep untuk menghubungkan satu variabel penelitian dengan variabel yang lain agar dapat terkoneksi secara detail dan juga sistematis. Dalam penyampaian suatu penelitian harus secara runtut dan sesuai dengan jalurnya.

Kerangka penelitian juga dapat diartikan sebagai alur akal berpikir yang menghubungkan antara teori dan juga suatu konsep dengan berbagai variabel. Manfaat dari kerangka penelitian adalah agar dapat menghasilkan hipotesis atau kesimpulan.

Pada saat dilakukan *transshipment* batubara dari *jetty* menuju kapal, dilakukan pengangkutan menggunakan tongkang untuk melewati alur sungai yang dangkal. Selama proses *transshipment* terjadi beberapa kendala seperti pencurian muatan, muatan tumpah karena *sideboard* tongkang bocor, dan penanganan pemuatan yang kurang baik. Setelah dilakukan *draft survey* dinyatakan bahwa muatan kurang sehingga pihak kapal melakukan klaim terhadap kekurangan muatan. *Shipper* harus mengganti kurangnya muatan kepada pihak kapal dengan membayarkan sejumlah uang denda sebagai ganti

muatan. Setelah pihak kapal dan pihak *shipper* sepakat maka kapal dapat berlayar meninggalkan pelabuhan muat.

Peneliti melakukan observasi serta wawancara terhadap beberapa sumber terkait pelaksanaan *transshipment* untuk mendapatkan data-data mengenai faktor penyebab terjadinya *deadfreight claim* serta upaya mengatasinya sehingga pelaksanaan proses *transshipment* berjalan lancar.



Gambar 2.8 Kerangka Pikir Penelitian
Sumber : Dokumen pribadi

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penjelasan yang terdapat pada pembahasan hasil penelitian dari rumusan masalah sehubungan dengan penelitian mengenai terjadinya *deadfreight claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time didapatkan simpulan sebagai berikut:

1. Faktor penyebab terjadinya *deadfreight claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time dikarenakan beberapa faktor antara lain proses pemuatan yang terhambat termasuk kesulitan pembacaan *draft* kapal, terjadinya pencurian muatan, tumpahnya muatan.
2. Upaya yang dilakukan oleh PT. Tanjung Alam Jaya selaku pemilik barang untuk mengurangi terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time yaitu dengan mempersiapkan muatan, serta meningkatkan efektifitas komunikasi antara pihak kapal dengan pihak (PBM) *floating crane*.

B. Keterbatasan Penelitian

Peneliti menyadari akan adanya keterbatasan dalam melaksanakan penelitian ini sehingga dapat mempengaruhi hasil penelitian. Beberapa keterbatasan dalam penelitian ini meliputi:

1. Penelitian ini memiliki keterbatasan akses dalam hal pengumpulan data. Beberapa dokumen adalah arsip perusahaan yang bersifat rahasia.

Adapun beberapa contoh dokumen yang tidak dapat peneliti dapatkan yaitu *Charter Party* atau kontrak kerja antara *Shipper* dan *Owner*.

2. Selama proses penelitian, peneliti menyadari bahwa peneliti hanya sebagai *boarding agent* yang bertugas memonitor kegiatan pemuatan, sehingga tidak mendapatkan informasi secara utuh dan hanya mendapatkan informasi terkait laporan.

C. Saran

Dalam penelitian mengenai terjadinya *deadfreight claim* dalam proses pemuatan batubara di kapal MV. Ocean Time, terdapat beberapa saran yang sekiranya bisa bermanfaat baik bagi perusahaan pelayaran secara khusus, para pengajar, pembaca maupun masyarakat pada umumnya, yang memiliki kepentingan di sektor kemaritiman. Berikut saran yang dituliskan adalah:

1. Untuk memberikan pelaksanaan kegiatan pemuatan yang optimal, dibutuhkan persiapan yang baik, dalam hal ini pihak *shipper* selaku pemilik muatan. Sebelum dilaksanakan kegiatan pemuatan, pihak *shipper* hendaknya mempersiapkan muatan serta menyiapkan dokumen yang dibutuhkan untuk melancarkan dalam hal pemuatan. Terkait pelaksanaan pengawalan muatan, bagi perusahaan pemilik muatan atau *shipper* sedapat mungkin *shipper* mempersiapkan sejumlah anggaran untuk melaksanakan pengawasan muatan selama perjalanan. Dalam melakukan pengawalan pengeluaran anggaran tersendiri sangat diperlukan agar keamanan muatan terjamin selama dalam perjalanan dari *jetty* menuju *loading point*.

2. Mengenai kendala selama proses pemuatan hendaknya pihak-pihak terkait melaksanakan pelatihan kepada para karyawan, melakukan pengawasan kegiatan pemuatan, koordinasi antara pihak kapal, pihak *floating crane* dalam hal ini perusahaan bongkar muat serta *shipper* sebagai pemilik muatan. Untuk mengatasi permasalahan yang terjadi dalam proses pemuatan, diharapkan pihak-pihak yang terlibat dapat mempersiapkan segala hal yang dibutuhkan, serta meningkatkan hubungan kerja yang baik antar pihak terkait seperti perusahaan bongkar muat, *shipper*, *agent*, serta pihak kapal..



DAFTAR PUSTAKA

- Albi Anggito, Johan Setiawan (2018) *Metodologi penelitian kualitatif*. (2018). (n.p.): CV Jejak (Jejak Publisher).
- Arif, I. (2014) *Batubara indonesia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Djaali (2021). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. (n.p.): Bumi Aksara.
- Fakhrurrozi (2017) *Penanganan, pengaturan, Dan Pengamanan muatan Kapal Untuk Perwira pelayaran niaga*. Yogyakarta: Deepublish.
- Fau, A., Mesran, & Ginting, G. L. (2017). Analisa Perbandingan Boyer Moore Dan Knuth Morris Pratt Dalam Pencarian Judul Buku Menerapkan Metode Perbandingan Eksponensial (Studi Kasus : Perpustakaan STMIK Budi Darma). *Jurnal Times (Technology Informatics & Computer System)*, 6(1), 12–22.
- Fenti Hikmawati, 1968- (pengarang). (2017). *Metodologi penelitian / Dr. Fenti Hikmawati, M.Si*. Depok ;; © 2017, pada Penulis: Rajawali Pers,.
- Hajer, M., & Bröer, C. (2020). We Are Here! Claim-making and Claim-placing of Undocumented Migrants in Amsterdam. *European Journal of Cultural and Political Sociology*, 7(4),431-451.
(<https://doi.org/10.1080/23254823.2020.1774911>)
- Hamid Darmadi. (2014). *Metode penelitian pendidikan dan sosial : (teori konsep dasar dan implementasi) / Hamid Darmadi*. Bandung :: Alfabeta,.
- Hardani, Auliya, N. H., Fardani, R. A., Ustiawati, J., Utami, E. F., Sukmana, D. J., & Istiqomah, R. R. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu Group Yogyakarta
- <https://kalsel.antaranews.com/berita/67772/pencurian-batubara-karungan-kembali-marak-di-sungai-barito>
- Irania, (2019). *Pengaruh Pelayanan Terhadap Loyalitas Pelanggan*. 13–45.
- Lexy J. Moleong (penulis). (2018). *Metodologi penelitian kualitatif / penulis, Prof. DR. Lexy J. Moleong, M.A.*. Bandung :: PT Remaja Rosdakarya,.
- Massie, E. N. E., Pandaag, H., Suriyono, & Soewikromo, S. (2021). 1 2 3 4. IX(3), 247–257.

- Poth, C.N. (2018) in *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*. Los Angeles: Sage.
- Pratama, A., Fajar, B., & Kiono, T. (2021). *Potensi Energi Batubara serta Pemanfaatan dan Teknologinya di Indonesia Tahun 2020 – 2050 : Gasifikasi Batubara*. 2(2), 114–122. <https://doi.org/10.14710/jebt.2021.11429>
- R. A. Fadhallah (2021). *WAWANCARA*. (n.p.): UNJ PRESS.
- Rabi, I. R. A., & Al, A. H. (2021). *Di Atas Kapal Guna Mencegah Terjadinya Over Draft Di Mv . Selat Mas*.
- Roosinda, Fitria Widiyani, dkk. 2021. *Metode Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Zahir Publishing.
- Rowbotham, J.M. (2022) *Break bulk and cargo management*. Abingdon, Oxon: Informa Law from Routledge.
- Salmaa (2023) *Teknik Pengumpulan Data: Pengertian, Jenis, dan Contoh* : Deepublish
- Salsabila, A. P. (2018). Pengoptimalan Satgas 115 dengan Model Koordinasi Satgas Pusat dan Daerah Sebagai Bentuk Pencegahan Illegal Transshipment di Indonesia. *Lex Scientia Law Review*, 2(1), 5–20.
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suharyono, Purwantono, & Ningrum Astriawati. (2022). Identifikasi Penyebab Deadfreight Muatan Batubara Di Mv. Rb Mya. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(2), 133–142. <https://doi.org/10.37612/gema-maritim.v24i2.317>
- Suratni Ginting (2022). *Penanganan dan Pengaturan Muatan di Atas Kapal Bagian 1 (Pertama)*. (n.p.): Media Sains Indonesia.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

LAMPIRAN 1
GAMBAR DEADFREIGHT STATEMENT

DEADFREIGHT STATEMENT

MV. OCEAN TIME / VRSK3
Voyage No. 017

Port : TABONEO
Date : 20-SEP-2021

To: Whom it may concern

According to the Charter Party, loading quantity by Master's Declaration is 70,252 MT. However, by the end of loading, the total quantity of cargo loaded on board by cargo surveyor's measurement is 70,100 MT only, thereby incurring 152 MT of dead-freight.

I, Master of MV. OCEAN TIME, therefore note protest against you, on behalf of my Owners/Charters, and hold you fully responsible for the consequences and costs of such short-loading

Please kindly sign it for acknowledgement.

Yours truly


For receipt only, and
passed on the shipper
SIGNATURE OF AGENT



MASTER OF MV OCEAN TIME

SIGNATURE OF SHIPPER

LAMPIRAN 2

GAMBAR E-MAIL AGENCY APPOINTMENT

TO: Ben Line Agencies – Bontang, Indonesia
FM: ASL Bulk Shipping Pte Ltd

Dear Sirs

We are pleased to appoint you as our agent during vessel's loading coal at TABONEO .
We kindly request you to note the following instructions and confirm receipt to our office.
ETA TABONEO 12-13 SEP agw wp wog

**IMPORTANT: vsl now is discharging in Cigadin and Surabaya.
Pls check with below agent to liaise and handle the PKKA issue her vsl smooth entry at Taboneo.**

PRESENT AGENT AT SURABAYA :

PENASCOP MARITIM INDONESIA,PT (SURABAYA BRANCH)

JL. IKAN MUNGSIK VI-B NO.68.

KEL. PERAK BARAT, KEC. KREMBANGAN - SURABAYA 60177

PH : +6231-990 94499

EMAIL : <<mailto:surabaya@penascop-group.com>> surabaya@penascop-group.com

PIC : MR YUNGTO (+62 813 3108 9534)

Special instructions:

Please revert with restrictions details, density, cargo SF in due time and inform Master accordingly with all arrival details.

Please share also density and cargo SF for preparation of prestowplan

Please inform master about the customary place to tender NOR as well as hold inspection procedure

Please revert with proforma once available

Please always keep us in copy of all communications

ASL Operation <operation@aslbulkshipping.com>

Please confirm port facility is 100% ISPS compliant

Please revert with vessel estimated berthing prospect / port line up for our ref

Please revert with cargo MSDS when available

Kindly advise final quantity are shore based or draft survey figure

Vessel name:

M/V Ocean Time

HK FLAG SDBC, BUILT 2019

DWT 82025MT ON 14.45 M SSWD, TPC=72

GT/NT 44114/27557

LOA/BEAM 229.0M/32.26M

DEPTH MOULDED 20M

7 HOLDS/7 HATCHES

GEARLESS

GRAIN CAPACITY 97249.8 CBM INCLUDING HATCHWAYS

HOLDWISE BREAKDOWN:

12628.5/13825.4/14363.0/13080.3/13765.2/13750.5/15836.9 CBM

LAMPIRAN 3

GAMBAR SURAT PKKA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT GEDUNG KARYA LANTAI 17 S.D. 21	
	
Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8 JAKARTA - 19110	TEL: 3813008, 3605006, 3813289, 3447017, 3842440 PST: 4213, 4227, 4208, 4135
	TEL: 3844492, 3458540 FAX: 3811788, 3845430, 3507576

Nomor	: AL.203/2000/64977/59522/21	Jakarta, 08 September 2021
Klasifikasi	:	
Lampiran	:	
Perihal	: Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)	Yth Kepada Direktur Utama PT. BAHARI EKA NUSANTARA Gd. Graha Paramita Lt. 12, Jl. Danpasar Raya Blok D-2, Kav.8, Kel. Karet Kuningan, Kec. Setiabudi di Jakarta Selatan - 12920

- Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. 016/ IX/PERMIT/BEN/2021 tanggal 08 September 2021 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara ageni dengan data sebagai berikut :

a. Nama Kapal / Voyage	: MV. OCEAN TIME /
b. Bendera / IMO Number	: Hong Kong / 9848522
c. Ukuran (DWT/GT/HP)	: 82024 / 44114 / 9801
d. Owner/Principal	: Ocean Time Maritime Inc. / ASL BULK SHIPPING LIMITED
e. Nomor dan Tanggal	: B XXXIV-195/AT.54 / 31 Maret 2008
f. Status	: Trampir
g. Pelabuhan Singgah	: Taboneo (Checkpoint Banjarmasin) Via Tanjung Perak
h. Port Agent / Sub Agent	: PT. BAHARI EKA NUSANTARA / PT. BAHARI EKA NUSANTARA
i. ETA / ETD	: 12 September 2021 / 22 September 2021
j. Kegiatan	: -
k. B/M	: M. Coal In Bulk 65000 MTON
l. Pelabuhan Asal/Tujuan	: Bahia Blanca / Chaozhou
m. Crew List/Kebangsaan	: 24 Orang / CHINA
n. Keterangan	: SHIPPER : PT. TANJUNG ALAM JAYA (EKSPORTIR TERDAFTAR NOMOR : 03.ET-04.21.0233 BERLAKU SAMPAI 31 AGUSTUS 2024
- Sehubungan dengan butir 1 (satu), dengan ini diberitahukan bahwa rencana kedatangan / keberangkatan kapal asing yang diageni oleh perusahaan Saudara telah memenuhi persyaratan dan dicatat dalam daftar kapal keagenan di Ditjen Perhubungan Laut, dengan ketentuan sebagai berikut :
 - Mematuhi segala ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional.
 - Memurus kepentingan kapal asing yang diageni dan bertanggung jawab atas biaya kapal selama berada di pelabuhan Indonesia.
 - Dilarang untuk mengangkut muatan dan / atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (Azas Cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan / atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Permenhub No. PM 10 Tahun 2014.
 - Mematuhi ketentuan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/14 Phb-2005 tanggal 28 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Peli Kemas dan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya.
 - Surat ini hanya berlaku sebagai Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri di wilayah perairan Republik Indonesia.
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut.
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap kapal-kapal asing yang menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang belum comply dengan ketentuan SOLAS 1974 Chapter XI-2 (ISPS Code 2002)
 - Melaporkan realisasi kegiatan kapal keagenan asing setiap 3 (tiga) bulan.
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melaksanakan verifikasi berdasarkan dokumen yang disampaikan pengguna jasa, adapun keabsahan dokumen sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengguna jasa.
- Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan Yth: - Direktur Jenderal Perhubungan Laut; - Direktur Jenderal Imigrasi; - Deputi V BIN; - Asops KSAL; - Kepala BAIS TNI; - Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Setempat; - GM PT. Pelindo Cabang Setempat; - DPP INSA; - DPP ISAA.		AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT U b KASUBDIT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI Ttd YUDHONUR SETYAJI, PARIDJO ST MSc NIP. 197601152006041001
---	---	---

LAMPIRAN 5

GAMBAR SURAT LAPORAN KEBERANGKATAN KAPAL

LAPORAN KEBERANGKATAN KAPAL

No. 416/IX/PAS-BEN/2021

1. Dasar Hukum :
 - a. Undang Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
 - b. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
 - c. Peraturan Menteri PM 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
2. Berdasarkan butir 1 (satu), kami laporkan rencana keberangkatan kapal dengan data sebagai berikut :

a. Nama kapal / Voyage	: MV. OCEAN TIME
b. Bendera / IMO Number	: HONG KONG / 9848522
c. Pemilik / Principal / Owner	: OCEAN TIME MARITIME INC
d. Keagenan	: PT BAHARI EKA NUSANTARA
e. Alamat / Telp / Fax	: KOMP SALEH
f. Status Kapal	: KEAGENAN
g. Type Kapal	: BULK CARRIER
h. Jenis Pelayaran	: KEAGENAN
i. Jenis Trayek	: TRAMPER
j. DWT /GT	: 82.024 / 44.114
k. Panjang Kapal / LOA	: 229.0
l. Draft Depan / Belakang	: 14467
m. Pelabuhan Tujuan (ETD)	: CHAOZHOU, CHINA
n. Jumlah Penumpang	: NIHIL
o. Jenis / Jumlah Muatan / Ton / Box	: BATUBARA

JENIS MUATAN	TON / M3	TUJUAN	KETERANGAN
BATU BARA	+/- 70.100 MT	CHAOZHOU	LUAR NEGERI

Diisi oleh LAL Dan ANGLA. No. 97 / LBT / 10 / LAL / KSOP BJM - 2021

Mengetahui,

A.N. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN BANJARMASIN
KEPALA BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT DAN USAHA KEPELABUHAN

PENSAHARA PELABUHAN
PT BAHARI EKA NUSANTARA

A/N

M. RIFQI

NIP. 19820512 200604 1 001

DENNY INDRA PERMANA

Tembusan :

1. Kabid/Kasi/Petugas Lala & Kepelab;
2. Kabid/Kasi/Petugas Kesyahbandaran;
3. BUP Setempat

LAMPIRAN 6

GAMBAR SURAT PERSETUJUAN BONGKAR/MUAT

 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN BANJARMASIN		
Jl. Duyung Raya Komplek Lumba-Lumba No. 45 Banjarmasin, 70119		Telpon : (0511) 3352640 - 3354775 email : adpel_bmasin@yahoo.co.id
Fax : 3353734		

PERSETUJUAN MENGANGKUT DAN BONGKAR / MUAT BARANG DI DAERAH LINGKUNGAN KERJA DAN DAERAH LINGKUNGAN KEPENTINGAN PELABUHAN BANJARMASIN		
NO.AL.002/ 329 / IX / KSOP.BJM-2021...		
BENLINE BANJARMASIN		
Memenuhi permohonan dari PT.		
dengan surat tanggal	SEPTEMBER 2021	No. 423/BEN-OPS/BJM/VIII/2021
Perihal Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal / Tkg / Lct / Dermaga, Bersama ini memberikan persetujuan kepada Perusahaan Pelayaran tersebut diatas untuk melakukan kegiatan mengangkut dan Bongkar / Muat Barang berupa :		
Nama Kapal/TB/TKG /LCT	:	MV. OCEAN TIME
Isi Kotor (GT)	:	44.114 GT
Bendera	:	HONGKONG
Jenis Barang	:	BATUBARA
Jumlah (Ton/M ³)	:	+ 70.252 MT
Lokasi Bongkar / Muat	:	TABONEO
Floating Crane yang digunakan :		
Dengan Ketentuan Saudara wajib memperhatikan :		
a. Mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan.		
b. Memperhatikan keselamatan kapal selama kegiatan berlangsung dan menjaga ketertiban ditempat tersebut serta tidak dibenarkan melakukan gerakan kapal keposisi lain tanpa persetujuan, kecuali dalam keadaan darurat.		
c. Menyampaikan Laporan Kegiatan Pelaksanaan Kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gg. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan.		
d. Mematuhi dan mentaati semua ketentuan / Peraturan yang berlaku di wilayah kerja Pelabuhan Banjarmasin, dan apabila melanggar maka Perusahaan saudara akan diberi sanksi sesuai peraturan yang berlaku.		
e. Mentaati Peraturan Perundangan dari Instansi lain yang terkait.		
f. Bertanggung jawab sepenuhnya atas dampak yang ditimbulkan selama kegiatan.		
Surat Persetujuan ini berlaku : 13 SEPTEMBER 2021 s/d 24 SEPTEMBER 2021		
Banjarmasin, SEPTEMBER 2021		
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KEPALA BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT DAN USAHA KEPELABUHANAN		




LAMPIRAN 7

GAMBAR DOCUMENT NOTICE OF READINESS

TO: Ben Line Agencies
CC: ASL BULK SHIPPING LIMITED
CC: SDTR
CC: OLONG BIZ
FM: OCEAN TIME/VRSK3
DD: September 11 , 2021

NOTICE OF READINESS

Dear Sir or Madam,

Please be advised that MV OCEAN TIME/VRSK3 arrived at TABONEO port at 1800LT(1000GMT) hours (dropped anchor) on September 11 , 2021 and she is in all respect ready to commence loading her cargo in accordance with terms and condition of the Charter Party .

The Notice of Readiness tendered at 1800LT(1000GMT) hours on September 11 , 2021



Yours faithfully

Master of M/V OCEAN TIME: Guo Haole

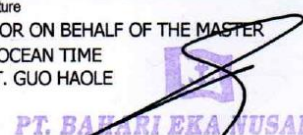
Notice Accepted at

Hours on

As agent

LAMPIRAN 8

GAMBAR DOCUMENT CNNBL

CODE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994		BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES	Page 2 B/L NO. 22B/BJM-IND/21
Shipper PT TANJUNG ALAM JAYA JL. KUTILANG NO.109 BANJARBARU, KALIMANTAN SELATAN			
Consignee TO ORDER			
Notify Party XIAMEN PORT TRADING CO., LTD ADD 13 FLOOR, INSPECTION & QUARANTINE AND CUSTOMS BROKERING CENTRE, 59, CHANGAN ROAD, XIAMEN CHINA		COPY NON NEGOTIABLE	
Name of Vessel MV. OCEAN TIME	Port Of Loading TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA		
Port of Discharge ANY PORT IN CHINA			
Shipper's description of goods INDONESIAIAN STEAM COAL IN BULK		Gross weight 37,100 MT	
FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY			
CLEAN ON BOARD			
(of which ...NIL... on deck at Shipper's risk; the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)			
Freight payable as per CHARTER PARTY dated FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY, received account of freight : Time used for loading Days Hours		SHIPPED at the Port Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near there to as she may safely get the goods specified above Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS where of the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of his tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF	
Printed and sold By Wyt& Zonen B.V., Rotterdam (phone:31-010-4252627) by the authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen		Freight payable at Number of original Bs/L 3 (Three)	Place and date of issue TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA SEPTEMBER 20, 2021 Signature FOR OR ON BEHALF OF THE MASTER MV. OCEAN TIME CAPT. GUO HAOLE  PT. BAHARI EKA NUSANTARA AS AGENTS FOR THE MASTER

LAMPIRAN 9
GAMBAR DOCUMENT CNNBL

Page 2

CODE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994	BILL OF LADING	B/L NO. 22A/BJM-IND/21
Shipper PT TANJUNG ALAM JAYA JL. KUTILANG NO.109 BANJARBARU, KALIMANTAN SELATAN	TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES	

Consignee
TO ORDER

Notify Party
XIAMEN PORT TRADING CO., LTD
ADD 13 FLOOR, INSPECTION & QUARANTINE AND CUSTOMS
BROKERING CENTRE, 59, CHANGAN ROAD, XIAMEN CHINA

COPY NON NEGOTIABLE

Name of Vessel MV. OCEAN TIME	Port Of Loading TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
----------------------------------	---

Port of Discharge
ANY PORT IN CHINA

Shipper's description of goods

Gross weight

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

33,000 MT

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

CLEAN ON BOARD

(of which ...NIL... on deck at Shipper's risk; the carrier not
being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER PARTY dated FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY, received account of freight : Time used for loading Days Hours	SHIPPED at the Port Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near there to as she may safely get the goods specified above Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS where of the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of his 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 TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA SEPTEMBER 20, 2021
Number of original Bs/L 3 (Three)	Signature FOR OR ON BEHALF OF THE MASTER MV. OCEAN TIME CAPT. GUO HAOLE  PT. BAHARI EKA NUSANTARA AS AGENTS FOR THE MASTER

Printed and sold
By Wyt& Zonen B.V., Rotterdam (phone:31-010-4252627)
by the authority of The Baltic and International Maritime
Council (BIMCO), Copenhagen

LAMPIRAN 10

GAMBAR DOCUMENT STATEMENT OF FACT



PT. BAHARI EKA NUSANTARA

STATEMENT OF FACT			
Name of Vessel / Voyage No	MV. OCEAN TIME / V.017	Flag	CHINA
IMO	9848522	Port Registration	HONG KONG
Typed of Vessel	BULK CARRIER	DWT	82,025 MT
Arrival Date	11 SEPTEMBER 2021	Anchored Position	LAT : 03-44.96 S LONG : 114-27.89 E
Port of Loading	TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA	Shipper	PT. TANJUNG ALAM JAYA
Ship's Agent	PT. BAHARI EKA NUSANTARA	Name of Shipper's on board	MR.
NAME OF AGENT IN CHARGE	MR. IMAM	Loading Method	FLOATING CRANE
Stevedoring Company	PT. LIS AND PT. MSR	Workable Hatches / Cranes	7 HATCHES
Name of Stevedore Foreman	MR. BENNY AND MR. ADRI	Kind of Cargo	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
Consignee	TO ORDER	Qty cargo As Per BL	70,100 MT
Notify Party	XIAMEN PORT TRADING CO., LTD ADD 13 FLOOR, INSPECTION & QUARANTINE AND CUSTOMS BROKERING CENTRE, 59, CHANGAN ROAD, XIAMEN CHINA		
Port of Discharge	ANY PORT IN CHINA		
Arrived Port : SEPTEMBER 11, 2021 - 18:00 HRS Dropped anchor : SEPTEMBER 11, 2021 - 18:00 HRS Free Pratique Granted : SEPTEMBER 12, 2021 - 11:45 HRS Agent on board : SEPTEMBER 12, 2021 - 10:45 HRS Notice of Readiness Tendered : SEPTEMBER 11, 2021 - 18:00 HRS Notice of Readiness Re-Tendered : - Notice of Readiness Accepted : AS PER CHARTER PARTY Initial Draft Survey Commenced : SEPTEMBER 14, 2021 - 08:30 HRS Initial Draft Survey Completed : SEPTEMBER 14, 2021 - 09:30 HRS Laytime Started : AS PER CHARTER PARTY Commenced loading : SEPTEMBER 14, 2021 - 20:40 HRS Final Draft Survey Commenced : SEPTEMBER 20, 2021 - 15:30 HRS Final Draft Survey Completed : SEPTEMBER 20, 2021 - 16:30 HRS Completed Loading : SEPTEMBER 20, 2021 - 15:30 HRS Laytime Stop : AS PER CHARTER PARTY Completed All Operation : Total Cargo Loaded : 70,100 MT Boarding Clearance Document : SEPTEMBER 21, 2021 - 01:30 HRS Completed all document : SEPTEMBER 21, 2021 - 02:10 HRS Disembarked vessel : SEPTEMBER 21, 2021 - 02:10 HRS Time of Departure : SEPTEMBER 21, 2021 - 03:00 HRS ETA Port of Discharge : SEPTEMBER 28, 2021 - PM			
ARRIVAL CONDITION		DEPARTURE CONDITION	
BUNKERS R.O.B (ARRIVAL)		BUNKERS R.O.B (DEPARTURE)	
FUEL OIL	458.0 MTS	FUEL OIL	426.6 MTS
DIESEL OIL	214.7 MTS	DIESEL OIL	213.2 MTS
FRESH WATER	415 MTS	FRESH WATER	358 MTS
ARRIVAL DRAUGHT		DEPARTURE DRAUGHT	
FWD	4.26 MTR	FWD	12.94 MTR
AFT	8.05 MTR	AFT	13.22 MTR
Additional Remarks :			
AS AGENT ONLY PT. BAHARI EKA NUSANTARA		MASTER MV. OCEAN TIME	
		SHIPPER PT. TANJUNG ALAM JAYA	



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Daily Activity Record
(Time Sheet)

Page : 01

1. Agent's		PT. BAHARI EKA NUSANTARA		2. Port of Loading		TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA		
3. Vessel's name		MV. OCEAN TIME		4. Vessel arrived on road		SEPTEMBER 11, 2021 - 18:00 HRS		
5. Kind of cargo		INDONESIAN STEAM COAL IN BULK		6. NOR Tendered		SEPTEMBER 11, 2021 - 18:00 HRS		
Day	Weather	Time Worked			Time Held up			Remarks
		From	To	Hour Minute	From	To	Hour Minute	
SEPT 11 th , 2021 SATURDAY	FINE				18:00		HRS	VESSEL ARRIVED AT TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
					18:00		HRS	NOTICE OF READINESS BY MASTER
					18:00		HRS	VESSEL DROPPED ANCHOR AT TABONEO ANCHORAGE
					18:00	24:00	HRS	WAITING ARRIVAL INSPECTION BY PORT AUTHORITY
SEPT 12 th , 2021 SUNDAY	FINE				00:00	10:45	HRS	WAITING ARRIVAL INSPECTION BY PORT AUTHORITY
					10:45		HRS	AGENT AND PORT AUTHORITY ON BOARD
					10:50		HRS	QUARANTINE OFFICER STARTED CHECK BODY ALL CREW BY BODY INFRARED THERMOMETER (ROHS)
					11:45		HRS	QUARANTINE OFFICER FINISH CHECK BODY TEMPERATURE ALL CREW
					11:45		HRS	FINISH INSPECTION BY QUARANTINE OFFICER
					11:45		HRS	FREE PRATIQUE GRANTED BY QUARANTINE OFFICER
					11:45	24:00	HRS	NO LOADING ACTIVITY DUE TO WAITING LOADING SCHEDULE FROM SHIPPER
					11:55		HRS	PORT AUTHORITY DISEMBARKED
SEPT 13 th , 2021 MONDAY					00:00	24:00	HRS	NO LOADING ACTIVITY DUE TO WAITING LOADING SCHEDULE FROM SHIPPER
SEPT 14 th , 2021 TUESDAY					00:00	20:40	HRS	NO LOADING ACTIVITY DUE TO WAITING LOADING SCHEDULE FROM SHIPPER
					08:30	09:30	HRS	INITIAL DRAFT SURVEY BY C/OFFICER AND SURVEYOR
					09:30	10:00	HRS	CARGO HOLD INSPECTION BY C/OFFICER AND SURVEYOR
					16:00		HRS	FOREMAN AND TEAM ON BOARD
					18:10	19:10	HRS	PROCEEDING FC PADMA INDAH ALONGSIDE AT P/SIDE SHIP
					19:10		HRS	INPOSITION FC PADMA INDAH AT P/SIDE SHIP
					19:40	20:40	HRS	PROCEEDING CARGO BARGE ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
					20:40		HRS	1ST TB BGM 03/BG MZB ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH (7,265 MT)
					21:30	21:45	HRS	COMMENCED LOADING MV OCEAN TIME TO H5 FROM BG MZB BY FC PADMA INDAH
					23:20	24:00	HRS	TRANSFER DOZER FROM FC PADMA INDAH TO BARGE (CONT LDG)
	RAIN	20:40		HRS				STOPPED LOADING DUE TO HEAVY RAIN
SEPT 15 th , 2021 WEDNESDAY	FINE	00:15		HRS	00:00	00:15	HRS	NO LOADING ACTIVITY DUE TO HEAVY RAIN
	RAIN							RESUMMED LOADING H5 FROM BG MZB BY FC PADMA INDAH
	FINE	01:40		HRS	00:30	01:40	HRS	STOPPED LOADING DUE TO HEAVY RAIN
								RESUMMED LOADING H5 FROM BG MZB BY FC PADMA INDAH
			07:00	HRS				RESUMMED LOADING H5 FROM BG MZB TO H5
					07:00	07:30	HRS	COMPLETED DISCHARGE BG MZB TO H5
					07:30		HRS	TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FC PADMA INDAH
					07:30	08:00	HRS	CAST OFF TB BGM 03/BG MZB
					08:00		HRS	PROCEEDING NEXT BARGE ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
					08:00		HRS	2ND TB PBM 01/BG ANT 01 2019 ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH (7,398 MT)
					08:15	09:10	HRS	RESUMMED LOADING H5 BY FC PADMA INDAH FROM BG ANT 01 2019
					10:10	10:50	HRS	TRANSFER DOZER FROM FC PADMA INDAH TO BARGE
	RAIN							STOPPED LOADING DUE TO HEAVY RAIN
	FINE	10:50		HRS				RESUMMED LOADING TO H5 BY FC PADMA INDAH
					13:10	13:20	HRS	STOPPED LOADING TO H5 SHIFT FC PADMA INDAH TO H3
								RESUMMED LOADING TO H3 FROM BG ANT 01 2019 BY FC PADMA INDAH
					17:00		HRS	COMPLETED DISCHARGE BG ANT 01 2019 TO H3
					17:00	17:30	HRS	TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FC PADMA INDAH
					17:30		HRS	CAST OFF TB PBM 01/BG ANT 01 2019
					17:30	18:45	HRS	PROCEEDING NEXT BARGE ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
					18:45		HRS	3RD TB RIANDY JAYA 212/BG KAPUAS JAYA 316 (9,305 MT)
								RESUMMED LOADING H3 BY FC. PADMA INDAH FROM BG. KAPUAS JAYA 316
					19:40	19:55	HRS	TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FC PADMA INDAH(CONT LDG)
								CONTINUE LOADING TO H3 BY FC PADMA INDAH
SEPT 16 th , 2021 THURSDAY		00:00		HRS				CONTINUE LOADING TO H3 BY FC PADMA INDAH
					01:00	01:10	HRS	STOPPED LOADING H3 SHIFT FC PADMA INDAH TO H7
								STARTED LOADING TO H7 BY FC PADMA INDAH
					04:00	04:30	HRS	COMPLETED DISCHARGE BG KAPUAS JAYA 316 TO H7
					04:15		HRS	TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FC PADMA INDAH
					04:30		HRS	PROCEEDING FLF HABCO TRANS 8 AT S/SIDE SHIPS
					05:00	05:30	HRS	CAST OFF BG KAPUAS JAYA 316/TB RIANDY JAYA 212
					05:00		HRS	INPOSITION FLF HABCO TRANS 8 AT S/SIDE SHIP
					05:30		HRS	PROCEEDING CARGO BARGE ALONGSIDE AT FLF HABCO TRANS 8
								4TH TB SUNTER/BG LESTARI 3201 (8,115 MT) ALONGSIDE AT FLF HABCO TRANS 8
								STARTED LOADING TO H1 BY FLF HABCO TRANS 8 FROM BG LESTARI 3201
								PROCEEDING CARGO BARGE ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
					06:25	07:25	HRS	5TH TB SUN STAR/BG CHARLES 211 (7,746 MT) ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
					07:25		HRS	RESUMMED LOADING TO H7 BY FC PADMA INDAH
								PROGRESS LOADING TO H1 BY FLF HABCO TRANS 8 FROM BG LESTARI 3201, H7 BY FC PADMA INDAH FROM BG CHARLES
					08:00		HRS	

Name and signature (Agent)
PT. BAHARI EKA NUSANTARA

MR. IMAM
As Agent

Name and signature (Master)
MV. OCEAN TIME

As Master

Name and signature (Shipper)
PT. TANJUNG ALAM JAYA

As Shipper



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Daily Activity Record
(Time Sheet)

Page : 02

1. Agents		PT. BAHARI EKA NUSANTARA		2. Port of Loading		TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA		
3. Vessel's name		MV. OCEAN TIME		4. Vessel arrived on road		SEPTEMBER 11, 2021 - 18:00 HRS		
5. Kind of cargo		70,100 MT		6. NOR Tendered		SEPTEMBER 11, 2021 - 18:00 HRS		
Day	Weather	Time Worked			Time Held up			Remarks
		From	To	Hour	From	To	Hour	
SEPT 16 th , 2021 THURSDAY		09:15	12:00	HRS	08:30	08:45	HRS	TRANSFER DOZER FROM FC PADMA INDAH TO BARGE (CONTINUED LOADING)
					09:05	09:15	HRS	STOPPED LOADING H1 SHIFT FLF HABCO TRANS 8 TO H2
					09:50	12:00	HRS	STARTED LOADING H7 BY FC PADMA INDAH FROM BG LESTARI 3201
					12:00		HRS	STOPPED LOADING H7 BY FC PADMA INDAH DUE TO INSTRUCTION FROM SHIPPER
							HRS	BG CHARLES 211/TB SUN STAR PULL OUT
							HRS	COMPLETED DISCH BG LESTARI 3201 TO H2 BY FLF HABCO TRANS 8
							HRS	TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FLF HABCO TRANS 8
							HRS	CAST OFF TB SUNTER/BG LESTARI 3201
							HRS	PROCESS MANUVERING NEXT BARGE RE-ALONGSIDE AT FLF HABCO TRANS 8
							HRS	RE-ALONGSIDE BG CHARLES 211/TB SUN STAR AT FLF HABCO TRANS 8
SEPT 17 th , 2021 FRIDAY		12:50	15:00	HRS	12:00	12:20	HRS	RESUMED LOADING H2 FROM BG CHARLES 211 BY FLF HABCO TRANS 8
					12:20	12:50	HRS	TRANSFER DOZER FROM FLF HABCO TRANS 8 TO BARGE (CONT LGD)
					12:50		HRS	PROGRESS LOADING TO H2 BY FLF HABCO TRANS 8 FROM BG CHARLES 211
							HRS	CAST OFF FC PADMA INDAH
							HRS	RESUMED LOADING H7 BY FLF. HABCO TRANS 8 FROM BG. CHARLES 211
							HRS	FC. PADMA INDAH CAST OFF FROM P/SIDE SHIP
							HRS	COMPLETED DISCH BG. CHARLES 211 TO H7 BY FLF. HABCO TRANS 8
							HRS	TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FLF. HABCO TRANS 8
							HRS	BG. CHARLES 211 / TB. SUNSTAR CAST OFF
							HRS	WAITING CARGO NEXT BARGE ASIDE AT FLF. HABCO TRANS 8
SEPT 18 th , 2021 SATURDAY		15:40	18:40	HRS	17:20	17:20	HRS	PROCESSING MANUVERING NEXT BARGE ASIDE AT FLF. HABCO TRANS 8
					17:20	19:05	HRS	6TH BG. DRAGONESS B / TB. BARITO T1 ASIDE AT FLF. HABCO TRANS 8 (9,199.927 MT)
					19:05	19:35	HRS	STARTED LOADING H6 BY FLF. HABCO TRANS 8 FROM BG. DRAGONESS B
					19:35		HRS	TRANSFER DOZER FROM FLF. HABCO TRANS 8 TO BARGE (CONTINUED LOADING)
							HRS	PROGRESS LOADING H6 BY FLF. HABCO TRANS 8 FROM BG. DRAGONESS B
							HRS	CONTINUED LOADING TO H6 BY FLF HABCO TRANS FROM BG DRAGONESS B
							HRS	CONTINUED LOADING 6 BY FLF. HABCO TRANS 8 FROM BG. DRAGONESS B
							HRS	STOPPED LOADING TO H6 SHIFT FLF. HABCO TRANS TO H4
							HRS	STARTED LOADING H4 BY FLF. HABCO TRANS 8 FROM BG. DRAGONESS B
							HRS	COMPLETED DISCH BG. DRAGONESS B TO H4 BY FLF. HABCO TRANS 8
SEPT 19 th , 2021 SUNDAY		15:40	18:40	HRS	03:30	03:50	HRS	TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FLF. HABCO TRANS 8
					03:50	15:10	HRS	CAST OFF BG. DRAGONESS B / TB. BARITO T1
					15:10	15:40	HRS	WAITING CARGO NEXT BARGE ASIDE AT FLF. HABCO TRANS 8
					15:40		HRS	PROCESSING MANUVERING NEXT BARGE ALONGSIDE AT FLF HABCO TRANS 8
							HRS	7TH BG FINACIA 60/TB BINTANG ASIA 09 ALONGSIDE AT FLF HABCO TRANS 8 (7,129 MT)
							HRS	RESUMED LOADING TO H4 BY FLF HABCO TRANS 8 FROM BG FINACIA 60
							HRS	TRANSFER DOZER FROM FLF HABCO TRANS 8 TO BARGE (CONT LGD)
							HRS	STOPPED LOADING H4 SHIFT FLF HABCO TRANS 8 TO H6
							HRS	RESUMED LOADING TO H6 BY FLF HABCO TRANS 8 FROM BG FINACIA 60
							HRS	COMPLETED DISCH BG FINACIA 60 TO H6 BY FLF HABCO TRANS 8
SEPT 20 th , 2021 MONDAY		04:30	05:45	HRS	20:40	21:00	HRS	TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FLF HABCO TRANS 8
					21:00	21:00	HRS	CAST OFF BG FINACIA 60/TB BINTANG ASIA 09
					21:00	24:00	HRS	WAITING CARGO NEXT BARGE
					21:40		HRS	CAST OFF FLF HABCO TRANS 8
					22:40		HRS	FIRST LINE FC PADMA INDAH
					23:40		HRS	INPOSITION FC PADMA INDAH AT S/SIDE SHIP
							HRS	WAITING CARGO NEXT BARGE ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
							HRS	WAITING CARGO NEXT BARGE ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
							HRS	PROCESSING MANUVERING NEXT BARGE ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
							HRS	8TH BG ARUNG PERKASA 09/TB. DESTARA 03 (7,114 MT) ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
SEPT 20 th , 2021 MONDAY		04:30	05:45	HRS	21:00	22:15	HRS	RESUMED LOADING TO H2 BY FC PADMA INDAH FROM BG ARUNG PERKASA 09
					22:00	22:15	HRS	TRANSFER DOZER FROM FC PADMA INDAH TO BARGE (CONT LGD)
							HRS	CONTINUED LOADING TO H2 BY FC PADMA INDAH FROM BG ARUNG PERKASA 09
							HRS	CONTINUED LOADING TO H2 BY FC PADMA INDAH FROM BG ARUNG PERKASA 09
							HRS	STOPPED LOADING H2 SHIFT FC PADMA INDAH TO H6
							HRS	RESUMED LOADING TO H6 BY FC PADMA INDAH FROM BG ARUNG PERKASA 09
							HRS	STOPPED LOADING H6 SHIFT FC PADMA INDAH TO H7
							HRS	RESUMED LOADING TO H7 BY FC PADMA INDAH FROM BG ARUNG PERKASA 09
							HRS	COMPLETED DISCH BG ARUNG PERKASA 09 TO H7 BY FC PADMA INDAH
							HRS	TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FC PADMA INDAH
SEPT 20 th , 2021 MONDAY		04:30	05:45	HRS	04:30	04:50	HRS	CAST OFF BG ARUNG PERKASA 09/TB DESTARA 03
					05:00	05:45	HRS	PROCESSING MANUVERING NEXT BARGE ALONGSIDE AT FC PADMA INDAH
					05:45		HRS	9TH BG FORTUNE II/TB SJ I (7,139 MT) ASIDE AT FC PADMA INDAH
							HRS	RESUMED LOADING TO H7 BY FC PADMA INDAH FROM BG FORTUNE II
							HRS	TRANSFER DOZER FROM FC PADMA INDAH TO BARGE (CONT LGD)
							HRS	
							HRS	
							HRS	
							HRS	
							HRS	

Name and signature (Agent)
PT. BAHARI EKA NUSANTARA

MR. IMAM
As Agent

Name and signature (Master)
MV. OCEAN TIME

CESUMICION JR
As Master

Name and signature (Shipper)
PT. TANJUNG ALAM JAYA

As Shipper



PT. BAHARI EKA NUSANTARA
Daily Activity Record
(Time Sheet)

Page : 01

1. Agent's		PT. BAHARI EKA NUSANTARA		2. Port of Loading		TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA		
3. Vessel's name		MV. OCEAN TIME		4. Vessel arrived on road		SEPTEMBER 11, 2021 - 18:00 HRS		
5. Kind of cargo		70,100 MT		6. NOR Tendered		SEPTEMBER 11, 2021 - 18:00 HRS		
Day	Weather	Time Worked			Time Held up			Remarks
		From	To	Hour Minute	From	To	Hour Minute	
SEPT 20 th , 2021 MONDAY		07:00		HRS	06:35	07:00	HRS	STOPPED LOADING TO H7 SHIFT FC PADMA INDAH TO H1 RESUMED LOADING TO H1 BY FC PADMA INDAH FROM BG FORTUNE II STOPPED LOADING DUE TO INTERMEDIATE DRAFT SURVEY BY C/OFFICER AND SURVEYOR SHIFTING FC PADMA INDAH FROM H1 TO H6 RESUMED LOADING H6 BY FC PADMA INDAH FROM BG FORTUNE II STOPPED LOADING H6 SHIFT FC PADMA INDAH TO H2 RESUMED LOADING H2 BY FC PADMA INDAH FROM BG FORTUNE II COMPLETED DISCH BG. WM FORTUNE II TO H2 BY FC. PADMA INDAH TRANSFER DOZER FROM BARGE TO FC. PADMA INDAH BG. WM FORTUNE II / TB. SUNGAI JULAN I CAST OFF COMPLETED LOADING GMV. OCEAN TIME FINAL DRAFT SURVEY BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR
SEPT 21 th , 2021 TUESDAY		11:45		HRS	10:40	11:20	HRS	WAITING EXPORT COAL PERMIT (PEB/NPE) FROM SHIPPER
		13:55		HRS	11:20	11:45	HRS	RECEIVED EXPORT COAL PERMIT (PEB/NPE) FROM SHIPPER
					13:20	13:55	HRS	ARRANGE CLEARANCE OUT / SAILING PERMIT AT HARBOUR MASTER BY AGENT
					14:30	14:55	HRS	SAILING PERMIT ISSUED BY HARBOUR MASTER
					14:55			DELIVERY PORT CLEARANCE / SHIPS CERTIFICATE BY SPEED BOAT
					15:30	16:30	HRS	
					16:30	22:35	HRS	
					22:35	22:35	HRS	
					22:35	22:55	HRS	
					22:55	24:00	HRS	
					00:00	01:30	HRS	DELIVERY PORT CLEARANCE / SHIPS CERTIFICATE BY SPEED BOAT
					01:30		HRS	PORT CLEARANCE / SHIP CERTIFICATE ON BOARD
					02:10		HRS	DOCUMENT COMPLETE / MASTER RECEIVED PORT CLEARANCE / SHIP CERTIFICATE
					02:10		HRS	AGENT OFF FROM VESSEL
					03:00		HRS	VESSEL SAIL OUT
Name and signature (Agent) PT. BAHARI EKA NUSANTARA		Name and signature (Master) MV. OCEAN TIME		Name and signature (Shipper) PT. TANJUNG ALAM JAYA				
 MR. IMAM As Agent		 TITO C. CESUMICION JR As Master		 As Shipper				

LAMPIRAN 11

GAMBAR DOCUMENT CARGO MANIFEST

**PT. BAHARI EKA NUSANTARA
CARGO MANIFEST**

Name Of vessel : MV. OCEAN TIME Flag : CHINA Voyage No : 017 Dwt : 82024.6 MT
 Sailing Date : SEPTEMBER 20, 2021 From : TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA To : ANY PORT IN CHINA Master : CAPT. GUO HAOLE

B/L No	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
22B/BJM-IND/21	PT TANJUNG ALAM JAYA JL. KUTILANG NO.109 BANJARBARU, KALIMANTAN SELATAN, INDONESIA	CONSIGNEE : TO ORDER NOTIFY PARTY XIAMEN PORT TRADING CO., LTD ADD 13 FLOOR, INSPECTION & QUARANTINE AND CUS BROKERING CENTRE, 59, CHANGAN ROAD, XIAMEN CH	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY CLEAN ON BOARD	37,100 MT

TABONEO, INDONESIA
SEPTEMBER 20, 2021
PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agents

**PT. BAHARI EKA NUSANTARA
CARGO MANIFEST**

Name Of vessel : MV. OCEAN TIME Flag : CHINA Voyage No : 017 Dwt : 82024.6 MT
 Sailing Date : SEPTEMBER 20, 2021 From : TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA To : ANY PORT IN CHINA Master : CAPT. GUO HAOLE

B/L No	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
22A/BJM-IND/21	PT TANJUNG ALAM JAYA JL. KUTILANG NO.109 BANJARBARU, KALIMANTAN SELATAN, INDONESIA	CONSIGNEE : TO ORDER NOTIFY PARTY XIAMEN PORT TRADING CO., LTD ADD 13 FLOOR, INSPECTION & QUARANTINE AND CUS BROKERING CENTRE, 59, CHANGAN ROAD, XIAMEN CH	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY CLEAN ON BOARD	33,000 MT

TABONEO, INDONESIA
SEPTEMBER 20, 2021
PT. BAHARI EKA NUSANTARA

PT. BAHARI EKA NUSANTARA
As Agents

LAMPIRAN 12

GAMBAR E-MAIL DEPARTURE REPORT

Syaragih BHASWARA

From: BLAID - BJM Portservices
Sent: 21 September 2021 2:50
To: adam@sulfindogroup.com; sjm@sulfindogroup.com;
fahruzzaini@sulfindogroup.com; rudy_taj@yahoo.co.id; rizkikhoiri27@gmail.com;
khoiri_taj@yahoo.com
Cc: BLAID - Port Services Commercial; BLAID - Coal Operations; Leony HARTONO;
BLAID - BJM Portservices; BLAID - JKT HSEQ
Subject: MV. OCEAN TIME //TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN//L-
COAL//DEPARTURE REPORT
Attachments: TIME SHEET MV. OCEAN TIME.xls

To : PT. TANJUNG ALAM JAYA
Fm : PT. Bahari Eka Nusantara / Ben Line Agencies
Dd : September 21st, 2021

MV.OCEAN TIME // TABONEO ANCHORAGE // L - COAL -//DEPARTURE REPORT

Dear Sirs/Madam,

Please find with following DEPARTURE REPORT report a/m vessel asf :

VESSEL ARRIVAL : SEPTEMBER 11th, 2021 at 18:00 LT
COMMENCED LOADING : SEPTEMBER 14th, 2021 at 20:40 LT
COMPLETED LOADING : SEPTEMBER 20th, 2021 at 15:30 LT
DEPARTURE TIME : SEPTEMBER 21st, 2021 at 03:00 LT

ETA DISCHARGING PORT : SEPTEMBER 28th, 2021 / PM

PRE-STOWAGE PLAN : 70,252 MT
TOTAL CARGO ON BOARD : 70,100 MT (AS PER FINAL DRAFT SURVEY)
SHORTAGE CARGO : 152 MT

LOAD METHOD : FC PADMA INDAH & FLF HABCO TRANS 8

HOLD CONDITION :

H1 = 9,500 MT
H2 = 10,348 MT
H3 = 11,000 MT
H4 = 7,500 MT
H5 = 9,900 MT
H6 = 10,300 MT
H7 = 11,552 MT

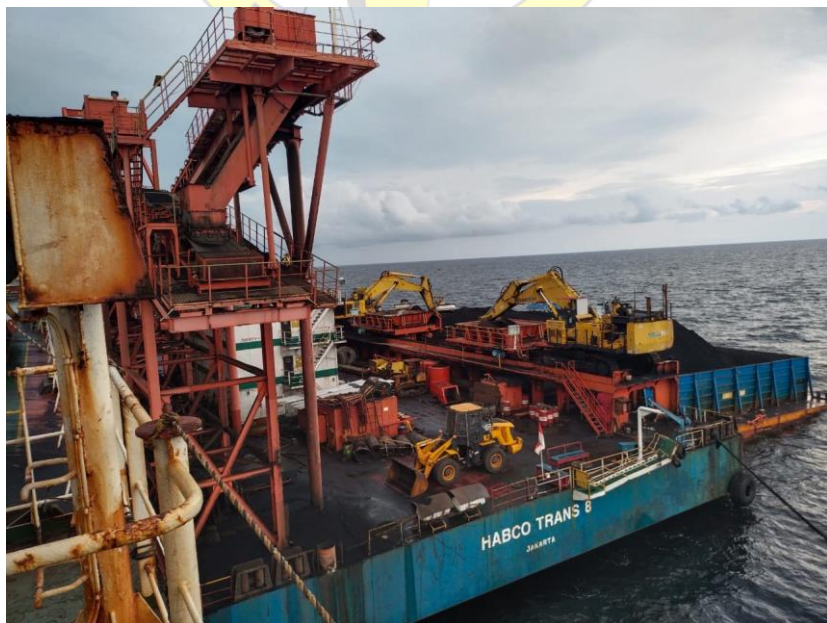
Remarks :

SEPTEMBER 20th, 2021/MONDAY

15:30 HRS : COMPLETED LOADING MV. OCEAN TIME
15:30-16:30 HRS : FINAL DRAFT SURVEY BY CHIEF OFFICER AND SURVEYOR
16:30-22:35 HRS : WAITING EXPORT COAL PERMIT (PEB/NPE) FROM SHIPPER
22:35 HRS : RECEIVED EXPORT COAL PERMIT (PEB/NPE) FROM SHIPPER
22:35-22:55 HRS : ARRANGE CLEARANCE OUT / SAILING PERMIT AT HARBOUR MASTER BY AGENT
22:55 HRS : SAILING PERMIT ISSUED BY HAEBOUR MASTER
22:55-24:00 HRS : DELIVERY PORT CLEARANE / SHIPS CERTIFICATE BY SPEED BOAT

LAMPIRAN 13

GAMBAR KAPAL MV OCEAN TIME



LAMPIRAN 14

GAMBAR DOKUMENTASI KEGIATAN BONGKAR MUAT



LAMPIRAN 15

GAMBAR DOKUMENTASI PENCURIAN MUATAN MENGGUNAKAN KAPAL KLOTOK



LAMPIRAN 16

GAMBAR CONTOH DRAFT SURVEY

PROVISIONAL REPORT OF DRAUGHT SURVEY (VESSEL/BARGE)				 SUCOFINDO	
FILE/ORDER NO :					
APPLICANT : PT. MARUNDA GRAHA MINERAL					
CONSIGNEE :					
VESSEL/VOYAGE : MV TTM HARVEST					
PORT : TABONEO					
NATIONALITY/FLAG : PANAMA				TA :	
DEADWEIGHT : 55.873 MT				B/L :	
PORT OF REGISTRY : PANAMA				LIGHT SHIP : 10.005 MT	
				CONSTANT : 250 MT	

FINDINGS	INITIAL *)		FINAL *)	
	November 28, 2021 / 16.30 LT		December 02, 2021 / 19.15 LT	
1. Forward port	4.33	M/Ft	12.80	M/Ft
Forward starboard	4.33	M/Ft	12.80	M/Ft
Mean forward/forward correction	4.330 -0.028 / 4.302	M/Ft	12.800 -0.001 / 12.799	M/Ft
2. After port	6.36	M/Ft	12.87	M/Ft
After starboard	6.36	M/Ft	12.87	M/Ft
Mean after/after correction	6.360 +0.011 / 6.371	M/Ft	12.870 +0.006 / 12.876	M/Ft
3. Midship port	5.30	M/Ft	12.86	M/Ft
Midship starboard	5.30	M/Ft	12.86	M/Ft
Mean midship/midship correction	5.300 ---- / 5.300	M/Ft	12.860 ---- / 12.860	M/Ft
4. Mean draught	5.3365	M/Ft	12.8375	M/Ft
5. Mean of mean draught	5.31825	M/Ft	12.84875	M/Ft
6. Mean of mean corrected for deformation	5.309125	M/Ft	12.854375	M/Ft
7. Displacement	25.601.275	MT/LT	66.557.937	MT/LT
8. Trim correction: 1 st	-307.533	MT/LT	9.072	MT/LT
2 nd	25.754	MT/LT	0.016	MT/LT
o LBP/LPP	185.000	M/Ft	185.000	M/Ft
o Trim (actual)	2.069	M/Ft	0.077	M/Ft
o LCF	-5.411	M/Ft	3.826	M/Ft
o TPC/TPI	50.819	MT/LT	56.966	MT/LT
o DIFFERENT MTC/MTI	22.260	MT/LT	10.200	MT/LT
9. Displacement for trim correction	25.319.496	MT/LT	66.567.025	MT/LT
10. List correction	-	MT/LT	-	MT/LT
11. Displacement for list correction	25.319.496	MT/LT	66.567.025	MT/LT
12. Observe density	1.009	Kg/ltrs	1.014	Kg/ltrs
13. Density correction	-395.231	MT/LT	-714.378	MT/LT
14. Displacement for density correction	24.924.265	MT/LT	65.852.647	MT/LT
15. Deductible weight	14.669.265	MT/LT	667.400	MT/LT
o Ballast	14.034.365	MT/LT	80.600	MT/LT
o Fresh Water	225.000	MT/LT	196.000	MT/LT
o Fuel Oil (MFO)	387.000	MT/LT	367.900	MT/LT
o Diesel Oil (MDO)	22.900	MT/LT	22.900	MT/LT
o Lubricating Oil (LO)	0.000	MT/LT	0.000	MT/LT
o Others	0.000	MT/LT	0.000	MT/LT
16. Net Displacement	10.255.000	MT/LT	65.185.247	MT/LT
17. Cargo Loaded/dischage	54.930 MT			

Remarks and Sea State: Sea swell condition about 1.50 meter during draught survey

Acknowledged by <i>CHIEF OFFICER OF M.V. "TTM HARVEST"</i> LUO XI Master / Chief Officer	TABONEO, 02 - December - 2021 PT. Sucofindo <i>MEI RIDA YAYA A.</i> Surveyor / Draughter
--	--

) Pilih satuan ukuran dan berat yang sesuai (coret yang tidak sesuai)

FOR/SCI-OPS/01/01 Rev. 03 Tgl. Berlaku: 13/09/2020 Hal 1 dari 1 hal

LAMPIRAN 17

GAMBAR IMO CREW LIST

IMO Crew List

IMO Crew List						Page	1-1	
Arrival			Departure					
1. Name of Ship		2. Port of Arrival		3. Date of Arrival				
Ocean Time		TABONEO		11-Sep-2021				
4. Nationality of Ship		5. Last Port of Call		6. Nature and Number and expiry date of identity document		12. Date/Place of Joining	13. Sex	
Hong Kong, China		SURABAYA						
7. No	8. Family name, Given name	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth	Seaman's book	Passport		
1	GUO HAOLE 郭好乐	MSTR	P.R.China	4-Jan-68 Shandong	A01066405 23-Jan-24	EA6053891 3-Jul-27	4-Nov-20 DALIAN	Male
2	LI HONGYUN 李宏运	C/O	P.R.China	1-Sep-85 Neimongol	A00931258 3-Nov-22	EA8791300 27-Jul-27	4-Nov-20 DALIAN	Male
3	WEI MENG 魏萌	2/O	P.R.China	26-Sep-90 Shandong	A01114155 17-Oct-24	G56457102 5-Dec-21	4-Nov-20 DALIAN	Male
4	JIANG XUEHAN 姜雪涵	3/O	P.R.China	16-Aug-95 Heilongjiang	A01088278 12-Jun-24	EF5191795 20-Feb-29	4-Nov-20 DALIAN	Male
5	JIANG MANWEN 蒋满文	C/E	P.R.China	7-Nov-71 Jiangsu	A00934080 10-Jan-23	EG2077364 2029/5/6	4-Nov-20 DALIAN	Male
6	SU JINGZHOU 苏京州	2/E	P.R.China	23-Aug-83 Shandong	A01059633 2024/1/29	EE1273024 2028/9/10	4-Nov-20 DALIAN	Male
7	JIANG XIAOPENG 姜晓鹏	3/E	P.R.China	20-Nov-86 Shandong	A01044844 11-Oct-23	EJ1591318 8-Sep-30	4-Nov-20 DALIAN	Male
8	YUAN CHENYANG 袁晨阳	4/E	P.R.China	11-Jan-92 Shandong	A00930777 24-Oct-22	E11185065 7-Jan-23	4-Nov-20 DALIAN	Male
9	WANG KEFENG 王克峰	A/E	P.R.China	13-Jan-75 Hubei	A01113179 23-Sep-24	EH4499234 28-Sep-29	4-Nov-20 DALIAN	Male
10	WANG NIANBAO 王年保	BSN	P.R.China	24-Nov-75 Jiangsu	A01113495 29-Sep-24	EJ3754083 19-Aug-30	4-Nov-20 DALIAN	Male
11	WANG ZHIGUO 王治国	CPTR	P.R.China	16-Dec-76 Henan	A01068260 14-Mar-24	E93469098 16-Jan-27	4-Nov-20 DALIAN	Male
12	LI YANGUO 李彦国	AB	P.R.China	7-Jan-96 Shanxi	A01094279 2024/7/8	EF3589137 2029/2/26	4-Nov-20 DALIAN	Male
13	XU JUNWEI 许军伟	AB	P.R.China	19-Dec-87 Hebei	A90074352 21-Dec-25	EJ4086373 25-Feb-31	28-Mar-21 JINGTANG	Male
14	ZHANG RUIHENG 张瑞恒	AB	P.R.China	5-Jan-87 Liaoning	A00977244 7-Feb-23	EJ2430216 9-Feb-31	28-Mar-21 JINGTANG	Male
15	ZHANG QI 张奇	OS	P.R.China	30-May-90 Shandong	A90056996 23-Oct-25	EJ1596509 15-Oct-30	4-Nov-20 DALIAN	Male
16	CHEN LEI 陈磊	OS	P.R.China	14-Mar-85 Liaoning	A90052321 30-Sep-25	EJ2420524 15-Oct-30	4-Nov-20 DALIAN	Male
17	QI CHANGYOU 祁昌友	OLR	P.R.China	29-Jun-70 Heilongjiang	A00902874 19-May-22	EG4555101 30-May-29	4-Nov-20 DALIAN	Male
18	LIN ZHUHAO 林竹浩	OLR	P.R.China	20-Oct-97 Shandong	A00966086 8-Mar-23	EC0021139 23-Feb-28	4-Nov-20 DALIAN	Male
19	ZHANG SHIHU 张世虎	OLR	P.R.China	11-Mar-74 Shandong	A90052724 9-Oct-25	ED4508493 19-Jun-28	4-Nov-20 DALIAN	Male
20	CHEN YANZHONG 陈艳忠	WPR	P.R.China	1-Nov-93 Shandong	A01128595 3-Dec-24	EH9150265 3-Dec-29	4-Nov-20 DALIAN	Male
21	HUANG YONGLU 黄永录	C/CK	P.R.China	19-Aug-79 Shandong	A01022249 1-Mar-24	E83720681 25-Jul-26	4-Nov-20 DALIAN	Male
22	WANG XIAOLEI 王晓雷	MESSMAN	P.R.China	2-Feb-80 Shandong	A90053278 10-Oct-25	EJ1596834 18-Oct-30	4-Nov-20 DALIAN	Male
23	LIU ZHIGUANG 刘志光	D/C	P.R.China	24-Jun-96 Henan	A90094825 4-Mar-26	E97059781 26-Feb-27	28-Mar-21 JINGTANG	Male
24	PAN CHENG 潘成	E/C	P.R.China	23-Sep-98 Gansu	A90084975 26-Jan-26	EJ3245123 8-Feb-31	28-Mar-21 JINGTANG	Male

14 Date and signature by master, authorized agent or officer

Master: GUO HAOLE



LAMPIRAN 18

GAMBAR NOTA PELAYANAN EKSPOR

BCF 3.03

KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA DIREKTORAT JENDERAL BEA DAN CUKAI KANTOR WILAYAH KALIMANTAN BAGIAN TIMUR KANTOR PENGAWASAN DAN PELAYANAN BANJARMASIN		No.Pengajuan: 100100-000311-20210918-000060	
NOTA PELAYANAN EKSPOR (NPE)			
Nomor		: 004177/WBC.15/KPP.MP.01/2021 Tanggal: 20-09-2021	
No.Pendaftaran PEB		: 004175 Tanggal: 20-09-2021	
Jenis Komoditi		: SDA	
Lembar ke 1 dari 1			
1. KANTOR PABEAN PEMUATAN		: 100100 / KPPBC Banjarmasin	
2. NPWP / NAMA EKSPORTIR		: 01.887.974.2-051.000 / PT. TANJUNG ALAM JAYA	
3. NPWP / NAMA PPJK		: 72.713.836.4-418.000 / PT. GREEN EMERALD CARGOTAMA	
4. SARANA PENGANGKUT			
a. Nama		: MV. OCEAN TIME	
b. Voyage/FLight/Nopol:		: 017	
5. TANGGAL PERKIRAAN EKSPOR		: 21-09-2021	
6. PELABUHAN MUAT			
a. Pelabuhan Muat Asal		: IDBAN / Banjarmasin	
b. Pelabuhan/Tempat Muat Ekspor		: IDBAN/Banjarmasin	
7. BERAT KOTOR		: 70.100.000,0000 Kgm.	
8. KEMASAN			
PETI KEMAS		NON PETI KEMAS	
a. Merek/Nomor		: a. Jenis/Merek Kemasan	
b. Ukuran		: Feet b. Jumlah : 1 VY;	
UNTUK KANTOR PABEAN PEMUATAN DI PELABUHAN MUAT EKSPOR			
A. CATATAN PEMERIKSAAN DOKUMEN EKSPOR		B. CATATAN PEMERIKSAAN FISIK BARANG	
Pejabat Pemeriksa Dokumen		Pemeriksa	
.....			
C. CATATAN PENGAWASAN STUFFING		D. CATATAN PENGELUARAN BARANG EKSPOR DARI TPB	
Merek / Nomor Peti Kemas :		Jenis Segel : Nomor Segel:	
Ukuran Peti Kemas :		Selesai Kehuar Tanggal: Pukul :	
Jenis Segel: Nomor Segel:		Petugas Dinas Luar	
Petugas Pengawasan Stuffing			
.....			
E. CATATAN PEMASUKAN BARANG EKSPOR		F. CATATAN PEMUATAN BRG EKSPOR KE SARANA PENGANGKUT	
Segel : ☐ Utuh ☐ Rusak ☐ Tidak Sesuai		Short Shipment :	
Mulai Masuk Tanggal: Pukul:		Selesai Muat Tanggal: Pukul :	
Selesai Masuk Tanggal: Pukul:		Petugas Dinas Luar	
Petugas Dinas Luar			
.....			
UNTUK KANTOR PABEAN PEMUATAN DI PELABUHAN MUAT ASAL			
G. CATATAN PEMERIKSAAN DOKUMEN EKSPOR		H. CATATAN PEMERIKSAAN FISIK BARANG	
Pejabat Pemeriksa Dokumen		Pemeriksa	
.....			
I. CATATAN PENGAWASAN STUFFING		J. CATATAN PENGELUARAN BARANG EKSPOR DARI TPB	
Merek/Nomor Peti Kemas :		Jenis Segel : Nomor Segel:	
Ukuran Peti Kemas :		Selesai Kehuar Tanggal: Pukul :	
Jenis Segel: Nomor Segel:		Petugas Dinas Luar	
Petugas Pengawasan Stuffing			
.....			
K. CATATAN PEMASUKAN BARANG EKSPOR		L. CATATAN PEMUATAN BRG EKSPOR KE SARANA PENGANGKUT	
Segel : ☐ Utuh ☐ Rusak ☐ Tidak Sesuai		Short Shipment :	
Mulai Masuk Tanggal: Pukul:		Selesai Muat Tanggal: Pukul :	
Selesai Masuk Tanggal: Pukul:		Petugas Dinas Luar	
Petugas Dinas Luar			
.....			

Wk Respon 20-09-2021 21:29:00 Kode 211001004515 Komp:

Peruntukan: Eksportir/TPS/Pengangkut/Kantor Pabean

Formulir ini dicetak secara otomatis oleh sistem komputer dan tidak memerlukan nama, tandatangan pejabat dan cap dinas

LAMPIRAN 19

GAMBAR PEMBERITAHUAN EKSPOR BARANG

BC 3.0		PEMBERITAHUAN EKSPOR BARANG			
Nomor Pengajuan : 100100-000311-20210918-000060		Halaman 1 dari 2			
HEADER	A. KANTOR PABEAN 1. Kantor Pabea Pemasangan : 100100 KPPBC Banjarmasin 2. Kantor Pabea Ekspor : 100100: KPPBC Banjarmasin		H. KOLOM KHUSUS BEA DAN CUKAI 1. Nomor Pendaftaran : 004175 Tanggal : 20-09-2021 2. Nomor BC 1.1 : Tanggal : Pos/ Sub Pos :		
	B. JENIS EKSPOR : Ekspor biasa				
	C. KATEGORI EKSPOR : Umum				
	D. CARA PERDAGANGAN : Lainnya				
	E. CARA PEMBAYARAN : Sight Letter of Credit				
E. DATA PERDAGANGAN	EKSPORTIR 1. Identitas : Npwp 15 Digit : 01.887.974.2-051.000 2. Nama : PT. TANJUNG ALAM JAYA		PEMILIK BARANG 5. Identitas : 01.887.974.2-051.000 6. Nama : PT. TANJUNG ALAM JAYA		PENERIMA 11. Nama : XIAMEN PORT TRADING CO., LTD. 12. Alamat : ADD 13 FLOOR, INSPECTION & QUARANTINE AND CUSTOMS BROKERING 13. Negara : CN - China
	3. Alamat : JL. PANGERAN SURIANSYAH NO. 40, KEL. MENTAOS, KEC. BANJARBARU UTARA, 4. Status : PMDN (non migas)		7. Alamat : JL. PANGERAN SURIANSYAH NO. 40, KEL. MENTAOS, KEC. BANJARBARU UTARA,		
	PPJK 8. NPWP : 72.713.836.4-418.000 9. Nama : PT. GREEN EMERALD CARGOTAMA 10. Alamat : PERUM GRAHA TELUK JAKARTA AC-06 NO 01 RT 01 RW 019, TANGERANG, BANTEN		PEMBELI 14. Nama : MIND ID TRADING PTE LTD 15. Alamat : 8 TEMASEK BOULEVARD HEX24-03 SUNTEC TOWER 3 SINGAPORE 038988 16. Negara : SG - Singapore		
	DATA PENGANGKUTAN 17. Cara Pengangkutan : Laut 18. Nama & Bendera Sarana Pengangkut : MV. OCEAN TIME (HK - Hong Kong) 19. No Pengangkut (Voy/ Flight/Nopol) : 017 20. Tanggal Perkiraan Ekspor : 21-09-2021		DATA PELABUHAN/TEMPAT MUAT EKSPOR 21. Pel. Muat Asal : IDBAN Banjarmasin 22. Pel./Tempat Muat Ekspor : IDBAN Banjarmasin 23. Tmpt Penimbunan: 24. Pel. Bongkar : CNXMN Xiamen 25. Pel. Tujuan : CNXMN Xiamen 26. Negara Tujuan Ekspor : CN China		
	DOKUMEN PELENGKAP PABEAN 27. Nomor & Tgl Invoice : 21/21/INV-TAJ 28. Nomor & Tgl Packing : 01/TAJ-PL/IX/2021 29. Jenis, No & Tgl Dok. lainnya : Letter Of Credit / LC 5160600003502 Kantor Bea Cukai pendaftaran CK-5 : -		DATA TEMPAT PEMERIKSAAN 30. Lokasi Pemeriksaan : 3 Tempat Lain yang Diijinkan 31. Kantor Pabea Pemeriksaan : 100100 KPPBC Banjarmasin		
	DATA TRANSAKSI EKSPOR 33. Bank Devisa Hasil Ekspor : 008 - BANK MANDIRI 34. Jenis Valuta Asing : USD US Dollar 35. Nilai Ekspor : 6.203.850,0000		DATA PENYERAHAN 32. Cara Penyerahan Barang : FOB Free On Board		
	DATA PETI KEMAS 39. Jumlah Peti Kemas : 0 Peti Kemas/Kontainer 40. Nomor, Ukuran dan Status peti Kemas : -		DATA KEMASAN 41. Jenis, Jumlah dan Merek Kemasan : VY / Bulk, solid, fine particles ("powders"), 1		
	DATA BARANG EKSPOR 42. Berat Kotor (kg) : 70.100.000,0000 44. No. 45. Pos Tarif/H.S. uraian jumlah dan jenis barang secara lengkap, merk, tipe ukuran, spesifikasi lain dan kode barang 46. Perizinan Ekspor 47. HE barang dan Tarif BK pada tanggal pendaftaran		48. Jumlah & jenis sat, Berat Bersih (kg), Volume (m3) 49. - Negara Asal Barang 50. - Daerah Asal Barang 51. Jumlah Nilai FOB		
	1. 2701.12.90 INDONESIAN STEAM COAL IN BULK BULK CAL ARB 6321 CALADB 6630 TM 7.44 T.ASH 15.12 T.SULFUR 0.77 KLASIFIKASI BATUBARA >5700 class 1 VY/Bulk, solid, fine particles ("powders")		- () - 70.100.0000 TNE/Tonne, Metric ton (1000 kg) 70.100.000,0000 Kgm 0,0000 m3 - Indonesia - Kab. Banjar 6.203.850,0000		
	52. Nilai tukar mata uang : 0,0000		DATA PENERIMAAN NEGARA 53. Nilai Bea Kehar : 0,00 54. PPh Pasal 22 Ekspor : 0,00 55. Pungutan Sawit : 0,00		
	G. TANDA TANGAN EKSPORTIR/ PPJK Dengan ini saya menyatakan bertanggung jawab atas kebenaran hal-hal yang diberitahukan dalam Pemberitahuan Ekspor Barang ini, serta bersedia dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan di bidang kepabeanan apabila terdapat kesalahan.				

LAMPIRAN 20

GAMBAR SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR MV. OCEAN TIME

No. Registrasi : **PPK 27 0036 / IX 2021** **0018053**



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

NO. **U11 / APJ 0065 IX 2021**

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

Nama kapal **MV. OCEAN TIME** Tonnase kotor **44.114**
Ship Name Gross Tonnage

Bendera Kebangsaan **HONG KONG** Nakhoda **GUO HAOLE**
Nationality Flag Master

Nomor IMO **9848522** Nama Panggilan **V R S K 3**
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **21/09/2021** Pukul **01.00**
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated Time **WS**

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 **TABONEO** Pada tanggal/jam **21/09/2021 01.00** Pelabuhan tujuan **CHAOZHOU, CHINA**
Departure from on date/time Port of Destination

Jumlah awak kapal **24 PERSONS** Dengan muatan **COAL IN BULK**
Number of Ship Crews With cargoes

Tempat Diterbitkan **BANJARMASIN**
Place of issued

Pada tanggal **21 SEPTEMBER 2021**
Date

Jam **00.30**
Time

Pernyataan
Attention:

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan berakhir saat 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 sail, 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

TA. 2021

SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER
BANJARMASIN

LAMPIRAN 21

HASIL WAWANCARA

Laporan Hasil Wawancara I

Peneliti : M. Syarif Al Imam

Informan I : Shipper On Board (Bapak R. Z.)

Waktu/Tempat : September 2021/MV. Ocean Time

Hasil wawancara peneliti dengan informan I

Peneliti : “Selamat sore bapak, mohon maaf mengganggu waktunya, boleh saya bertanya pak, sebelumnya saya meminta izin untuk menjadi informan dalam penelitian saya.”

Informan I : “Baik mas, silahkan saya akan membantu menjawab.”

Peneliti : “Menurut bapak, apa yang menyebabkan terjadinya deadfreight?”

Informan I : “Kekurangan muatan (Deadfreight) terjadi karena beberapa faktor, salah satunya terjadi pencurian muatan selama perjalanan sepanjang sungai Barito”

Peneliti : “Apakah sudah dilakukan pengamanan muatan oleh perusahaan?”

Informan I : “Untuk melibatkan TNI/Polri dalam melakukan pengamanan diperlukan adanya anggaran sehingga untuk saat ini hanya dilakukan oleh pihak perusahaan melalui komunikasi dengan crew kapal *tug boat*.”

Peneliti : “Apakah ada faktor lain yang dapat menyebabkan terjadinya deadfreight?”

Informan I : “Ada faktor lain yaitu kondisi ombak yang besar membuat pembacaan draft sulit dilakukan sehingga ada resiko hasil perhitungan tidak sesuai. Walaupun pada dasarnya setiap pengiriman muatan menggunakan tongkang kita selalu memberikan *spare* muatan (muatan dilebihkan) untuk menghindari masalah-masalah yang mungkin ada.”

Peneliti : “Baik pak terimakasih informasinya, kemudian terkait adanya waiting cargo apakah itu juga mempengaruhi pak?”

Informan I : “Iya mas, walaupun proses pemuatan sudah dibantu dengan dua floating crane yang sandar di sisi kiri dan kanan kapal akan tetapi cargo yang akan dimuat belum siap muat dan masih dalam perjalanan dari jetty, hal ini dapat terjadi karena pada saat ini PT. Tanjung Alam Jaya hanya terfokus terhadap area tambang yang sudah memiliki ijin IUP (Ijin Usaha Pertambangan) sehingga hasil produksi masih belum mencukupi. Selain itu kita juga lebih mengoptimalkan untuk menjadi trader batubara dengan memperjual belikan batubara.”

Peneliti : “Baik Pak terimakasih atas informasinya, ini sangat membantu bagi saya untuk data penelitian.”

Laporan Hasil Wawancara II

Peneliti : M. Syarif Al Imam

Informan II : Foreman (Bapak B)

Waktu/Tempat : September 2021/MV. Ocean Time

Hasil wawancara peneliti dengan informan II

Peneliti : “Selamat sore Mas, mohon maaf mengganggu waktunya, boleh saya bertanya mas, sebelumnya saya meminta izin untuk menjadi informan dalam penelitian saya.”

Informan II : “Baik Imam, silahkan bertanya saya akan membantu menjawab.”

Peneliti : “Selama proses pemuatan apa kendala yang dihadapi?”

Informan II : “Ada beberapa kendala dalam proses pemuatan, seperti contohnya cuaca hujan yang membuat proses pemuatan berhenti demi alasan keselamatan. Selain itu cargo yang akan dimuat belum siap jadi, proses pemuatan menjadi lama.”

Peneliti : “Apakah sudah ada upaya untuk memaksimalkan dan melancarkan proses pemuatan?”

Informan II : “Upaya yang dilakukan yaitu dengan melakukan komunikasi antara perusahaan bongkar muat, pihak kapal dan *shipper* selaku pemilik barang.”

Peneliti : “Baik mas terimakasih informasinya, kemudian terkait adanya muatan tumpah apa faktor yang mempengaruhi mas?”

Informan II : “Tumpahnya muatan dapat disebabkan karena angin kencang dalam proses masuknya batubara melalui ujung *spreader* menuju palka. Selain itu kondisi grab yang kurang maksimal dapat menimbulkan beberapa tumpahan di sisi tongkang.”

Peneliti : “Baik Pak terimakasih atas informasinya, ini sangat membantu bagi saya untuk data penelitian.”

Laporan Hasil Wawancara III

Peneliti : M. Syarif Al Imam

Informan III : Foreman Jetty (Bapak H)

Waktu/Tempat : September 2021/MV. Ocean Time

Hasil wawancara peneliti dengan informan III

Peneliti : “Selamat sore Bapak, mohon maaf mengganggu waktunya, boleh saya bertanya pak, sebelumnya saya meminta izin untuk menjadi informan dalam penelitian saya.”

Informan III : “Baik Mas, silahkan bertanya saya akan membantu menjawab.”

Peneliti : “Selama proses pemuatan tongkang di *jetty* apa kendala yang dihadapi?”

Informan III : “Ada beberapa kendala dalam proses pemuatan, seperti contohnya kurangnya pengawasan.”

Peneliti : “Apakah bapak hanya bekerja sendiri selama mengawasi pemuatan?”

Informan III : “Saya bekerja secara bergantian.”

Peneliti : “Apakah proses pemuatan sudah sesuai dengan prosedur pemuatan?”

Informan III : “Prosedur pemuatan tongkang sudah sesuai dengan prosedur, akan tetapi tidak jarang batubara termuat secara tidak merata karena kurangnya pengawasan sehingga dapat mengakibatkan muatan tumpah.”

Peneliti : “Baik Pak terimakasih atas informasinya, ini sangat membantu bagi saya untuk data penelitian.”

