



**PENANGANAN *DEADFREIGHT CARGO* SAAT *LOADING* BATU BARA
PADA MV. GOLDEN MAGNUM DI PALEMBANG ANCHORAGE**

SKRIPSI

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

Oleh

KEVIN SYEBA RIONG
NIT. 572011317503 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENANGANAN *DEADFREIGHT CARGO* SAAT *LOADING* BATU BARA
PADA MV. GOLDEN MAGNUM DI PALEMBANG ANCHORAHE**

DISUSUN OLEH :

KEVIN SYEBA RIONG
NIT. 572011317503 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2024

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan

Dr. NUR ROHMAYAH, S.E., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

ERLI PUJIANTO, S.E., M.M
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19880420 201012 1 0044

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “*Penanganan Deadfreight Cargo Saat Loading Batu Bara Pada MV. Golden Magnum di Palembang Anchorage*” karya :

Nama : Kevin Syeba Riong

NIT : 572011317503 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, pada hari, tanggal 2024.

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : **Dr. ANDI PRASETIAWAN, S.ST, M.M**
Penata (III/c)
NIP. 19810103 201507 1 001

Penguji II : **Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M.**
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III : **Dr. F. PAMBUDI WIDIATMAKA, S.T., M.T.**
Pembina (IV/a)
NIP. 19641126 199903 1 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Kevin Syeba Riong

NIT : 572011317503 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “**Penanganan *Deadfreight Cargo Saat Loading Batu Bara Pada MV. Golden Magnum di Palembang Anchorage***” adalah benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan atau plagiat dari skripsi orang lain atau pengutipan sebagian dan/atau seluruh materi dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. Pendapat dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini dan apabila terbukti merupakan hasil jiplakan skripsi atau karya tulis orang lain atau ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam skripsi ini, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dan karya tulis dengan judul baru dan/atau menerima sanksi lain.

Semarang, 2024

Yang menyatakan,



KEVIN SYEBA RIONG
NIT. 572011317503 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Jangan takut gagal tetapi takutlah jika tidak pernah mencoba.
2. “Serahkanlah segala kekuatiranmu kepadaNYA, sebab ia yang memelihara kamu.” (1 Petrus 5:7)

Persembahan :

1. Kedua orang tua, Bapak Jumadi dan Ibu Yuli Kristy yang selalu mendukung dan menjadi contoh dalam menjalani hidup.
2. Kakek dan nenek, Alm. Bapak Lawak Tunjan dan Ibu Maria yang selalu memberikan dukungan dalam meraih cita-cita.
3. Orang-orang terdekat yang selalu membantu, men-*support*, dan memberikan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas segala kelimpahannya sehingga saya mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi dengan judul **“Penanganan *Deadfreight Cargo* Saat *Loading* Batu Bara Pada MV. Golden Magnum di Palembang Anchorage”**.

Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) program pendidikan Diploma di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis mendapatkan banyak dukungan, bantuan, bimbingan, arahan, dan beberapa masukan dari beberapa pihak. Pada kesempatan ini dengan penuh rasa hormat p menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan serta orang-orang terdekat yang telah menjadi motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
4. Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi.
5. Erli Pujiyanto, S.E., M.M, selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan

6. Bapak dan Ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Kepala Cabang PT. IDT Trans Agency Palembang dan jajarannya yang telah mengizinkan untuk melakukan praktek darat.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Skripsi ini masih banyak kekurangan sehingga diharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna hasil penelitian yang lebih baik lagi. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi di Perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 2024



KEVIN SYEBA RIONG
NIT. 572011317503 K

ABSTRAK

Riong, Kevin Syeba, 2024. “*Penanganan Deadfreight Cargo Saat Loading Batu Bara Pada MV. Golden Magnum Di Palembang Anchorage*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Pembimbing II Erli Pujiyanto, S.E., M.M

PT. Dizamatra Powerindo merupakan perusahaan yang bergerak di bidang pertambangan batu bara dan pelaku ekspor batu bara di Provinsi Sumatera Selatan. Perusahaan yang menjadi pelaku ekspor harus teliti dan cermat dalam melakukan pemuatan sehingga tidak terjadi kekurangan muatan (*deadfreight*). *Deadfreight Cargo* terjadi pada PT. Dizamatra Powerindo pada tanggal 01-10-2023 saat melakukan *supply* baru bara di MV. Golden Magnum sebanyak 204 MT. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang menyebabkan *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage*, untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan akibat terjadinya *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage* dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk menangani terjadinya *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage*.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari observasi, wawancara, dan dokumentasi. Teknik analisis data kualitatif menggunakan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Pengujian keabsahan data dengan triangulasi sumber.

Penyebab terjadinya *deadfreight cargo* pada MV. Golden Magnum karena kurangnya *spare cargo* pada setiap nominasi tongkang. *Spare cargo* umumnya diberikan sekitar 15 sampai 20 metrik ton tetapi PT. Dizamatra Powerindo tidak melakukan hal tersebut karena jumlah cadangan batu bara di *stockpile* yang dimiliki tidak mencukupi dan hanya dapat memberikan 8 MT dalam setiap tongkang. Akibat dari terjadinya *deadfreight cargo* pada MV. Golden Magnum adalah PT. Dizamatra Powerindo harus membayarkan jumlah kekurangan muatan yang terjadi dan juga biaya *charter* kapal. Upaya yang dilakukan PT. Dizamatra Powerindo saat terjadinya *deadfreight cargo* adalah dengan melakukan pengecekan muatan kapal sebanyak 3 kali guna mendapatkan *density* air laut yang dapat berpengaruh pada jumlah muatan. Hendaknya PT. Dizamatra Powerindo memperhitungkan estimasi kedatangan kapal dan juga jumlah cadangan batu bara yang ada di *stockpile* agar dapat terhindar dari *deadfreight cargo*.

Kata Kunci : *Deadfreight Cargo, Loading, Batu Bara*

ABSTRACT

Riong, Kevin Syeba, 2024. *“Handling Deadfreight Cargo When Loading Coal on MV. Golden Magnum in Palembang Anchorage”*. Thesis. Diploma IV Program, *Port and Shpping Program*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, *Advisor I* Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., *Advisor II* Erli Pujiyanto, S.E., M.M

PT. Dizamatra Powerindo is a company operating in the coal mining sector and coal exporters in South Sumatra Province. Companies that are exporters must be careful and thorough in carrying out loading so that there is no shortage of cargo (deadfreight). Cargo deadfreight occurred at PT. Dizamatra Powerindo on 01-10-2023 when supplying new coal to MV. Golden Magnum of 204 MT. This research aims to determine the factors that cause deadfreight cargo when loading coal on an MV. Golden Magnum in Palembang Anchorage, to knows the impact caused by deadfreight cargo when loading coal on MV. Golden Magnum in Palembang Anchorage and to find out the efforts made to deal with the occurrence of deadfreight cargo when loading coal on the MV. Golden Magnum in Palembang Anchorage.

The method in this research is a qualitative descriptive method. Sources of research data were obtained from observation, interviews and documentation. Qualitative data analysis techniques use data reduction, data presentation and drawing conclusions. Testing the validity of the data by source triangulation.

Causes of deadfreight cargo on MV. Golden Magnum due to lack of spare cargo on each nominated barge. Spare cargo is generally given around 15 to 20 metric tons but PT. Dizamatra Powerindo did not do this because the amount of coal reserves in its stockpile was insufficient and could only provide 8 MT in each barge. As a result of deadfreight cargo on the MV. Golden Magnum is PT. Dizamatra Powerindo must pay the amount of the cargo shortage that occurred and also the ship charter fee. The efforts made by PT. Dizamatra Powerindo, when deadfreight cargo occurs, checks the ship's cargo 3 times to obtain the density of sea water which can affect the amount of cargo. PT. Dizamatra Powerindo takes into account the estimated arrival of ships and also the amount of coal reserves in the stockpile in order to avoid deadfreight cargo.

Keywords : *Deadfreight Cargo, Loading, Coal*

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAK	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	7
C. Rumusan Masalah	7
D. Tujuan Penelitian	8
E. Manfaat Penelitian	8
BAB II KAJIAN TEORI	10
A. Deskripsi Teori	10
B. Kerangka Penelitian	17
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/ <i>Informan</i>	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.....	50
A.	Simpulan.....	50
B.	Keterbatasan Penelitian.....	50
C.	Saran	51
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Kisi-kisi Studi Dokumentasi**Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu.....**Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 2 Fasilitas PT. Dizamatra Powerindo**Error! Bookmark not defined.**



DAFTAR GAMBAR

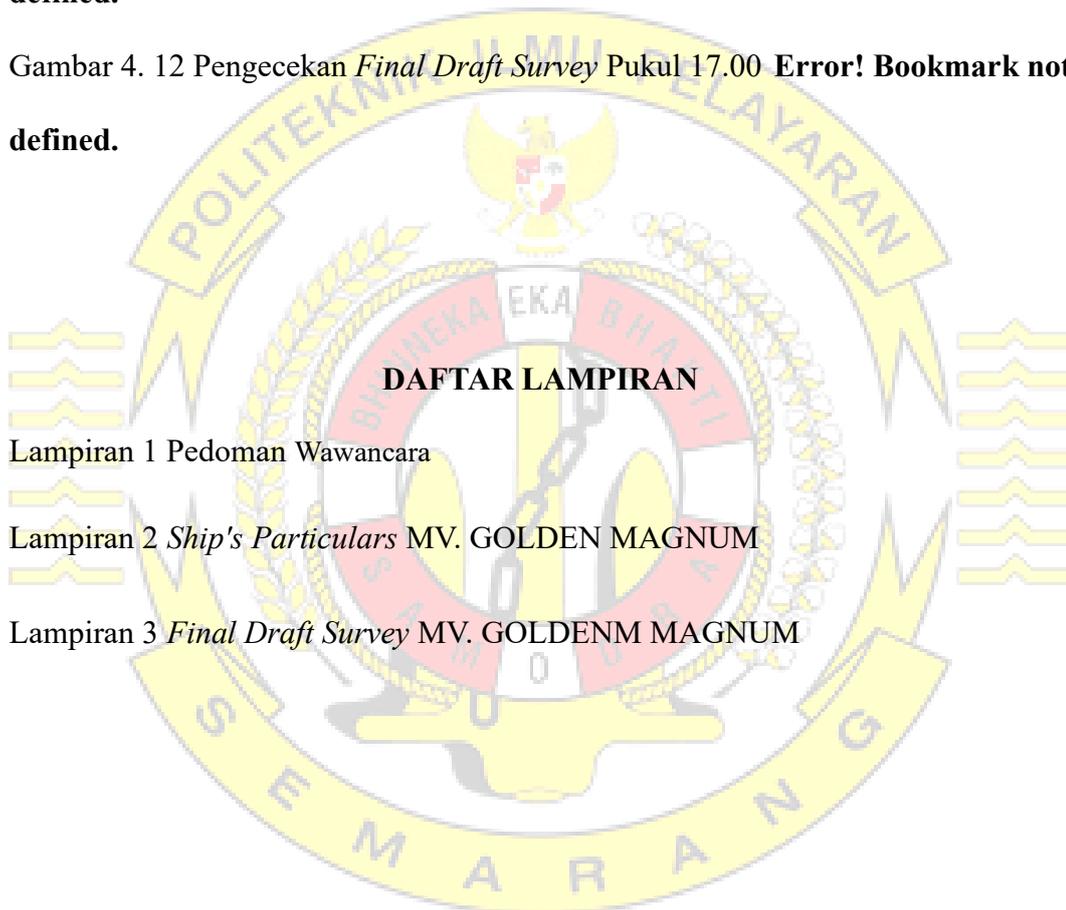
Gambar 1. 1	MV. Golden Magnum.....	2
Gambar 1. 2	<i>Transshipment</i> Batu Bara Ke MV. Golden Magnum.....	4
Gambar 1. 3	Batu Bara.....	5
Gambar 2. 1	Batu Bara Cokelat (<i>Lignit</i>).....	15
Gambar 2. 2	Batu Bara <i>Sub-Bituminous</i>	15
Gambar 2. 3	Batu Bara <i>Bituminous</i>	16
Gambar 2. 4	Batu Bara <i>Antrasit</i>	16
Gambar 2. 5	Kerangka Penelitian	18
Gambar 4. 1	Struktur Organisasi PT. Dizamatra Powerindo	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2	Nominasi Tongkang MV. Golden Magnum ..	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3	<i>Shipper Declaration</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 4	Debu Batu Bara Di <i>Deck</i> Kapal	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 5	Tongkang Tidak Menggunakan <i>Hatch Cover</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 6	Tumpahan Batu Bara Di <i>Deck</i> Kapal	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 7	<i>Latter Of Protest</i> MV. Golden Magnum.....	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 8	<i>Mate's Receipt</i> MV. Golden Magnum	Error! Bookmark not defined.

Gambar 4. 9 *Statement OF Fact* MV. Golden Magnum **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 10 Pengecekan *Final Draft Survey* Pukul 11.00 . **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 11 Pengecekan *Final Draft Survey* Pukul 14.00 **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 12 Pengecekan *Final Draft Survey* Pukul 17.00 **Error! Bookmark not defined.**



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pedoman Wawancara

Lampiran 2 *Ship's Particulars* MV. GOLDEN MAGNUM

Lampiran 3 *Final Draft Survey* MV. GOLDENM MAGNUM

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

PT. Dizamatra Powerindo merupakan perusahaan yang berkecimpung dalam sektor pertambangan batu bara, memiliki peran sebagai pengeksport batu bara di provinsi Sumatra Selatan dan ke beberapa negara. Perusahaan ini adalah *Independent Power Producer* (IPP) dan perusahaan eksponensial pertambangan batu bara yang didirikan tahun 1994 dan tumbuh cepat di Indonesia sekaligus perusahaan yang melakukan kegiatan menambang batu bara di Kecamatan Muara Belida, Kabupaten Muara Enim, Provinsi Sumatera Selatan. Metode yang digunakan adalah tambang terbuka atau open pit mining dan menggunakan sistem pencampuran (*blending*) demi menciptakan *quality* batu bara yang unggul.

Batu bara adalah muatan curah yang ketika proses pemuatan dilakukan harus bisa menghitung muatan dengan tepat agar menghasilkan quantity yang sesuai dengan permintaan (*stowage plan*). Pihak yang berperan sebagai pengeksport harus melakukan *transipment* dengan tepat, cermat, dan teliti guna meminimalisir adanya *deadfreight*, karena ketika terjadi *deadfreight* dalam proses *transipment* maka perusahaan akan mendapatkan *Letter Of Protest* atau klaim dari Kapten kapal yang menyatakan dalam transhipment terjadi *deadfreight*. Perusahaan pemilik muatan (*shipper*) harus bertanggung jawab mengganti kekurangan muatan

setelah bernegosiasi kepada pembeli (*buyer*) tentang muatan yang kurang. Kapal tidak dapat *sailing* apabila muatan tidak sesuai dengan permintaan (*stowage plan*) dan *Charterer* pun tidak akan memberikan perintah kepada Kapten untuk memberangkatkan kapal karena perjanjian kontrak muatan tidak sesuai. Untuk itu sebelum kapal terkena klaim atau denda, *shipper* sebagai pemilik muatan harus menyelesaikan masalah tersebut. Hal yang sama terjadi pada PT. Dizamatra Powerindo saat melakukan *supply* batu bara di kapal MV. Golden Magnum pada tanggal 01-10-2023. PT. Dizarmatra Powerindo mengalami *deadfreight* 204 MT.



Sumber : Dokumen Pribadi

Gambar 1. 1 MV. Golden Magnum

Transshipment ekspor batu bara dilakukan dari tongkang ke kapal besar yang dilakukan dari *Jetty*. Seluruh perusahaan pertambangan batu bara di Sumatra Selatan memilih jasa angkutan laut dengan menggunakan tongkang untuk mengangkut batu bara dari *jetty* menuju Palembang *Anchorage* karena *draft* tongkang yang rendah mampu mengangkut batu bara melalui sungai. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Sumatra Selatan tahun 2022 nilai ekspor yang dimiliki oleh Sumatera Selatan pada bulan Juli tahun 2022 menyentuh US\$866,10 juta atau mengalami kenaikan sebesar 46,84% dibandingkan dengan ekspor yang dilakukan di bulan Juni tahun 2022. Apabila dibandingkan dengan bulan Juli tahun 2021 nilai ekspor mengalami kenaikan hingga 78,22%. Secara kumulatif, nilai ekspor Sumatera Selatan dalam rentang waktu bulan Januari hingga Juli di tahun 2022 menyentuh US\$4.212,85 juta atau mengalami kenaikan sebesar 50,47% dibandingkan periode yang sama pada tahun sebelumnya. Demikian juga ekspor non-migas menyentuh angka US\$3.956,18 juta atau mengalami kenaikan sebesar 45,22%. Peningkatan paling besar ekspor non-migas pada bulan Juli tahun 2022 dibandingkan bulan sebelumnya dialami oleh komoditas bahan bakar mineral yaitu lignit dan batu bara sebesar 60,54% atau senilai dengan US\$155,15 juta, sedangkan penurunan terbesarnya dialami oleh komoditas bahan kimia anorganik sebesar 30,63% atau senilai dengan US\$2,83 juta. Kegiatan ekspor pada bulan Juli 2022 yang terbesar tujuannya adalah Tiongkok yaitu senilai US\$245,60 juta, India senilai

\$118,78 juta, dan Malaysia \$71,59 juta, dari penggabungan ketiganya mencapai 50,34 persen. Ekspor ke ASEAN dan Uni Eropa masing-masing sebesar \$182,93 juta dan \$27,96 juta.



Sumber : Dokumen Pribadi

Gambar 1. 2 *Transshipment* Batu Bara Ke MV. Golden Magnum

Salah satu komoditi yang menjanjikan bagi Indonesia dalam perdagangan ekspor adalah batu bara. Komoditi ini merupakan bahan bakar fosil yang biasanya berupa batuan sedimen yang bisa terbakar, dapat diciptakan dari sisa tumbuhan dan endapan organik. Komoditi ini telah menjadi pusat kebijakan energi Indonesia mulai dari akhir tahun 1970-an, hal tersebut dikarenakan batu bara memiliki cadangan yang bisa dikatakan cukup signifikan dibandingkan yang lainnya. Hal tersebut diperkuat dengan

pernyataan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral yang menyebutkan bahwa terdapat sekitar 22,6 miliar ton atau 2,2% dari keseluruhan cadangan batu bara di dunia (BP, 2018). Dilatarbelakangi oleh kelimpahan batu bara di Indonesia, pemerintah kemudian melahirkan kebijakan yang tujuannya adalah untuk meningkatkan penggunaan batu bara sebagai pembangkit tenaga pembangkit listrik serta menjadikan komoditas ekspor yang strategis serta prioritas utama.



Sumber : Dokumen Pribadi

Gambar 1. 3 Batu Bara

Ekspor merupakan kegiatan ekonomi yang dilakukan dengan mengeluarkan barang dari dalam ke luar wilayah Indonesia yang bertujuan mencari laba (Setiawan & Wibowo, 2020). Hasil dari ekspor batu bara menjadi sumber pendapatan dan belanja negara yang besar, oleh karena itu

pemerintah ingin memproduksi hingga lebih dari 500 juta ton dan membuat tambang batu bara dapat mengekspor lebih banyak lagi. Adapun daerah yang menjadi tempat persebaran batu bara di Indonesia yaitu Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, Kalimantan Tengah, dan Sumatera Selatan.

Pertumbuhan ekonomi Indonesia menunjukkan peningkatan perkembangan yang signifikan selama beberapa tahun terakhir, hal tersebut ditunjukkan oleh adanya perkembangan yang pesat pada sektor dagang ekspor dan impor. Indonesia merupakan negara dengan ekonomi paling tinggi di dunia dengan produk domestik bruto (PDB) lebih dari satu triliun dolar dan negara ekonomi terbesar di Asia Tenggara. Perkembangan ekonomi Indonesia saat menghadapi krisis ekonomi mengalami peningkatan, Indonesia menjadi negara berpenghasilan menengah (*middle income country*) dari negara berpenghasilan rendah (*lower income country*) dan hasil produk domestik bruto mencapai USD 3.500/kapita (Ahmad & Wihastuti, 2019).

Daerah perairan yang meliputi sungai, danau, dan laut menempati 72% luas permukaan bumi menunjukkan potensi dan peran sumber daya alam strategis untuk membangun suatu negara yang terintegrasi dengan daerah tersebut. Letaknya yang seperti ini mendukung kegiatan perdagangan nasional dan internasional. Indonesia dengan status *archipelago state* dengan luas perairan mencapai 67% yang terletak di antara dua samudera dan benua yang memiliki keuntungan besar akibat

situasi ini. Berbagai aktivitas industri maritim memerlukan sarana dan prasarana teknik untuk menunjang eksploitasi SDA, energi dan berbagai aspek terkait lainnya. Untuk mendukung kegiatan ekspor batu bara dan persaingan pasar di era globalisasi saat ini, diperlukan penanganan yang tepat. Berdasarkan uraian tersebut judul penelitian ini adalah **“Penanganan *Deadfreight Cargo* Saat *Loading* Batu Bara Pada Mv. Golden Magnum Di Palembang *Anchorage*”**.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ialah salah satu hal yang penting untuk tetap terjaga saat melakukan sebuah penelitian. Adapun penelitian ini memiliki fokusnya pada permasalahan yang mengakibatkan *deadfreight cargo* terjadi pada PT. Dizamatra Powerindo saat melakukan *loading* batu bara di MV. Golden Magnum.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjabaran latar belakang di atas, peneliti merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Apa faktor yang menyebabkan *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage*?
2. Apa dampak yang ditimbulkan akibat terjadinya *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage*?
3. Apa upaya yang dilakukan untuk menangani terjadinya *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage*?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dilaksanakannya penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui faktor apa yang menyebabkan *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage*.
2. Untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan akibat terjadinya *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage*.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk menangani terjadinya *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage*.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini mencakup aspek teoritis dan praktis. Manfaat dari penelitian ini dilakukan antara lain :

1. Teoritis
 - a. Sebagai referensi bagi civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang program studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan dalam penanganan *deadfrieght cargo* pada kegiatan *loading* batu bara demi mendukung lancarnya kegiatan ekspor.
 - b. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan bagi pembaca dalam membuat penelitian lanjutan tentang penanganan *deadfrieght cargo* dalam muatan curah batu bara.

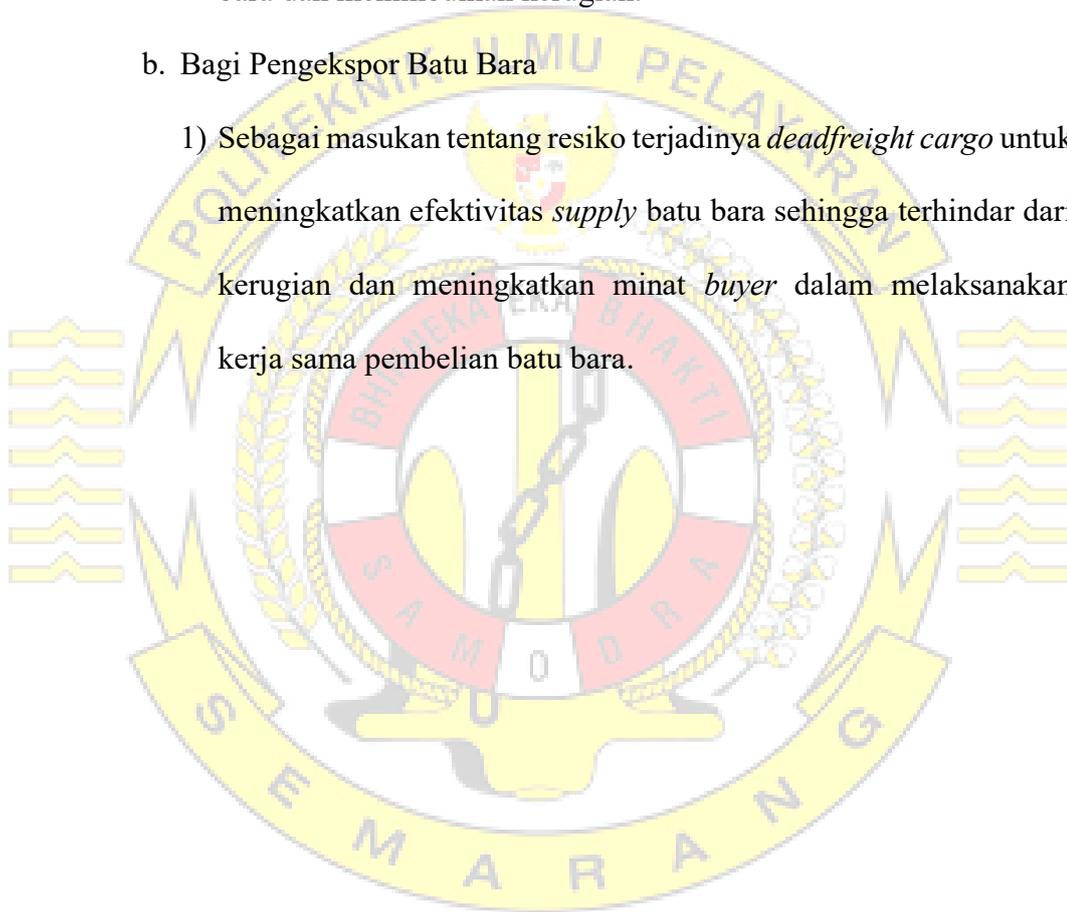
2. Praktis

a. Bagi PT. Dizamatra Powerindo

- 1) Sebagai bahan pertimbangan bagi PT. Dizamatra Powerindo dalam menganalisis faktor penyebab terjadinya *deadfreight cargo* untuk meningkatkan performa perusahaan dalam melakukan *supply* batu bara dan menimbulkan kerugian.

b. Bagi Pengekspor Batu Bara

- 1) Sebagai masukan tentang resiko terjadinya *deadfreight cargo* untuk meningkatkan efektivitas *supply* batu bara sehingga terhindar dari kerugian dan meningkatkan minat *buyer* dalam melaksanakan kerja sama pembelian batu bara.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori ialah serangkaian asumsi, konstruksi berfikir dan definisi yang proposisi. Deskripsi teori bertujuan untuk menjelaskan, memprediksi dan mengontrol sebuah kejadian dengan sistematis.

1. Penanganan

Penanganan adalah sebuah cara atau tindakan yang dilakukan untuk menyelesaikan, mengurus, ataupun menangani sebuah permasalahan sehingga permasalahan tersebut dapat dikatakan selesai. Arti dari istilah penanganan sendiri yaitu menentukan tindakan dengan tujuan melaksanakan sesuatu. Istilah penanganan juga dapat diartikan sebagai cara, proses, dan tindakan menyelesaikan sesuatu.

Penanganan muatan merupakan bentuk pengetahuan atau wawasan yang dimiliki mengenai memuat dan membongkar sebuah muatan, dapat pula diartikan sebagai bentuk kecakapan yang dimiliki oleh pelaut mengenai pemahaman muat dan bongkar muatan secara tepat dan sistematis. *Knowledge* dan *insight* adalah hal yang harus dikuasai dengan baik oleh perwira di atas kapal.

2. Kekurangan Muatan (*Deadfreight*)

Deadfreight merupakan besaran nominal yang harus dibayar kepada Pencharter karena muatan kapal tidak penuh sesuai dengan janji *Shipper*. Pada kegiatan *transshipment*, jika pemilik muatan tidak dapat

memberi muatan sesuai yang diminta (*stowage plan*), *shipper* harus membayar kekurangan dari muatan tersebut, keadaan inilah yang disebut *deadfreight*.

Shipper dan pihak pencharter kapal dapat mengidentifikasi penyebab tidak tercapainya jumlah muatan secara bersama-sama. Ganti rugi biasanya diberikan setelah mengetahui penyebab dari ketidaktercapainya jumlah muatan, atas kekurangan muatan tersebut *Charterer* harus membayar uang tambang yang disebut *deadfreight*. Istilah *Deadfreight* diartikan sebagai uang ganti rugi atau uang tambang yang diberikan oleh *Shipper* ketika tidak memenuhi jumlah muatan yang sesuai atau keadaan dimana ruangan muat kapal tidak digunakan secara maksimal (Suharyono et al., 2022).

3. Muatan (*Cargo*)

Muatan (*cargo*) merupakan objek yang diangkut dalam sistem transportasi laut, sedangkan yang dimaksud muatan kapal adalah keseluruhan jenis barang dagang (*Goods and Merchandise*) yang diangkut menggunakan kapal (Kismantoro & Maryati, 2020).

Muatan apabila ditinjau berdasarkan cara penanganannya terbagi menjadi beberapa jenis yaitu muatan curah (*Bulk Cargoes*) jenis muatan yang tidak memiliki kemasan seperti batu bara dan jagung, muatan dengan pendingin (*Refrigerated Cargoes*) yaitu jenis muatan yang membutuhkan suhu cukup rendah untuk menjaga kualitas barang

misalnya daging dan buah, muatan cair (*Liquid Cargoes*) yaitu jenis muatan berupa olahan minyak seperti bensin dan minyak dari kelapa sawit, muatan gas (*Gas Cargoes*) seperti gas alam cair (*Liqued Natural Gas*), muatan campuran (*General Cargoes*) yaitu jenis muatan yang tidak membutuhkan penanganan khusus misalnya tekstil dan perabotan, serta muatan kontainer (*Container Cargoes*) yaitu jenis muatan yang dikemas menggunakan peti dari baja dengan ukuran standar contohnya kontainer ukuran 20 feet dan 40 feet.

Muatan apabila dilihat berdasarkan sifat atau mutunya terdiri dari beberapa jenis yaitu muatan basah (*Wet Cargoes*) jenis muatan yang dikemas menggunakan botol dan kaleng atau sejenisnya seperti minuman dan susu, muatan kering (*Dry Cargoes*) yaitu jenis muatan wujudnya tidak cair seperti kertas dan besi, muatan bersih (*Clean Cargoes*) yaitu jenis cargo yang tidak menghasilkan kotoran seperti tekstil dan kaca, muatan kotor (*Dirty Cargoes*) yaitu jenis muatan yang meninggalkan kotoran seperti arang dan terigu, muatan berbau (*Odours Cargoes*) yaitu jenis muatan yang menghasilkan aroma tajam yang tidak enak dan bisa menyebabkan kerusakan pada muatan lain, sebagai contoh ikan asin dan karet, muatan berbahaya (*Dangerous Cargoes*) seperti bahan kimia dan korek api, muatan berharga (*Valueables Cargoes*) atau memiliki nilai tinggi seperti emas, serta muatan hewan (*Life Stock*).

4. Muatan Berbahaya

Dianggap berbahaya disebabkan sifatnya, dalam penyimpanan, penanganan, dan pekerjaan haruslah mematuhi pedoman dan persyaratan tertentu agar tidak menyebabkan adanya kerugian. Muatan berbahaya diatur dalam *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code* yang merupakan sebuah kode internasional dan digunakan oleh perusahaan pelayaran. *IMDG Code* adalah kode barang berbahaya maritim internasional yang disetujui oleh *Organisasi Maritim Internasional (IMO)* yang menetapkan tentang ketentuan pengangkutan barang berbahaya yang aman melalui laut. Tujuan dari *IMDG Code* adalah untuk meningkatkan keselamatan pengangkutan barang berbahaya melalui laut dan melindungi lingkungan laut.

IMDG Code mengklasifikasikan muatan berbahaya menjadi beberapa jenis yaitu mudah meledak (*Explosives*) seperti dinamit dan amunisi, gas (*Gases*) seperti tellurium dan aerosol, cairan mudah terbakar (*Inflamable Liquid*) seperti minyak tanah dan bensin, benda padat mudah terbakar seperti batu bara dan kalsium karbit, zat asam (*Oxidizing Substances*), zat beracun (*Toxic Substances*), radio aktif (*Radioactive*), pengikisan (*Corrosive*) yaitu jenis muatan yang bisa menghancurkan bahan lain saat bersentuhan seperti asam klorida dan asam sulfat, serta muatan berbahaya lainnya (*Miscellaneous Substances*).

5. Pemuatan (*Loading*)

Pemuatan terdiri dari beberapa aspek, yaitu proses, cara, dan perbuatan memasukkan sesuatu ke dalam palka. Pemuatan adalah memasukan suatu barang, berupa minyak, *cargo*, kontainer, tepung, atau sebagainya ke dalam wadah. Pemuatan merupakan kegiatan pemindahan barang ke atas kapal untuk diangkut menggunakan alat bongkar muat (Kismantoro & Maryati, 2020).

Dalam pelaksanaan pemuatan, terdapat beberapa prinsip yang harus dipenuhi yaitu melindungi kapal, melindungi muatan sehingga dapat menghindari kerusakan, pencurian muatan (*Pilferage*), pemanfaatan ruang muat palka dengan maksimal, serta melindungi awak kapal.

6. Batu Bara

Batu bara merupakan jenis batu yang sifatnya mudah terbakar, ciri khasnya adalah memiliki warna coklat tua. Batu bara dapat diklasifikasikan menjadi beberapa jenis yaitu :

a. Batu Bara Cokelat (*Lignit*)

Merupakan jenis batu bara berkualitas rendah dengan *content moisture* yang tinggi. Biasanya batu bara jenis ini digunakan sebagai bahan untuk pembangkit listrik tenaga uap



Sumber : <https://www.istockphoto.com/id/foto/batu-bara-lignite-gm466481901-33703680>

Gambar 2. 1 Batu Bara Cokelat (*Lignite*)

b. *Sub-Bituminous*

Merupakan jenis batu bara berkualitas sedang, warnanya coklat gelap kehitaman, kelembabannya lebih rendah dan bisa dijadikan untuk sumber energi pembangkit listrik tenaga uap.



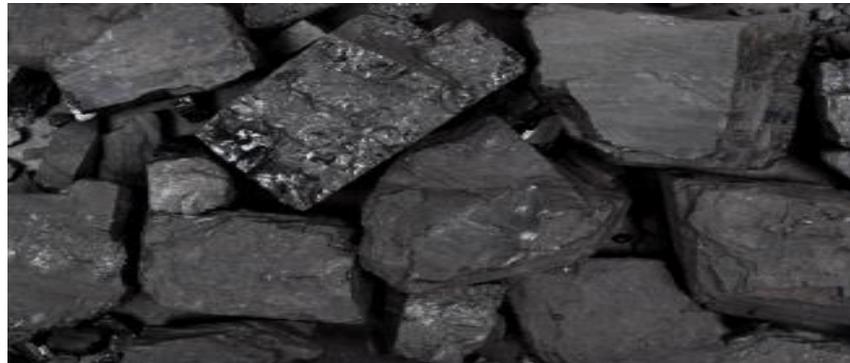
Sumber : <https://lauwtjunni.weebly.com/fly-ash--overview.html>

Gambar 2. 2 Batu Bara Sub-Bituminous

c. *Bituminous*

Merupakan batu bara dengan kualitas yang cukup tinggi. Dapat dilihat dari segi fisik berwarna hitam mayoritas, namun ada juga yang berwarna coklat tua. Kandungan bitumen atau aspal yang terkandung didalamnya merupakan asal mula mengapa jenis ini disebut

Bituminous. Jenis ini memiliki *ingredient* karbon sejumlah 60%-80%, sedangkan sisanya terdiri atas udara, air serta hidrogen.



Sumber : <https://lauwtjunnji.weebly.com/>

Gambar 2. 3 Batu Bara *Bituminous*

d. *Antrasit*

Merupakan jenis batu bara dengan kualitas paling tinggi, berwarna hitam mengkilap, memiliki kandungan karbon sebesar 92,1%-98,0%, serta bisa digunakan sebagai sumber energi pembangkit listrik tenaga uap dan kegiatan industry.



Sumber : <https://www.geologinesia.com/>

Gambar 2. 4 Batu Bara *Antrasit*

7. *Mother Vessel*

Mother Vessel ialah kapal besar yang memiliki bendera suatu

negara baik Indonesia ataupun asing yang melakukan pengangkutan barang antar daerah bahkan negara. Adapun jenis dari *Mother Vessel* berdasarkan fungsinya yaitu kapal barang (*General Cargo Ship*) yang fungsinya memuat suatu barang seperti bahan makanan dan mesin, kapal kontainer (*Container Ship*) yaitu kapal yang melakukan pengangkutan peti kemas, kapal curah (*Bulk Carrier Ship*) yaitu kapal yang fungsinya untuk mengangkut muatan curah seperti batu bara dan biji besi, kapal tanker (*Tanker Ship*) yaitu kapal yang melakukan pengangkut bahan bakar seperti tanker minyak dan gas, serta kapal penumpang (*Passenger Ship*).

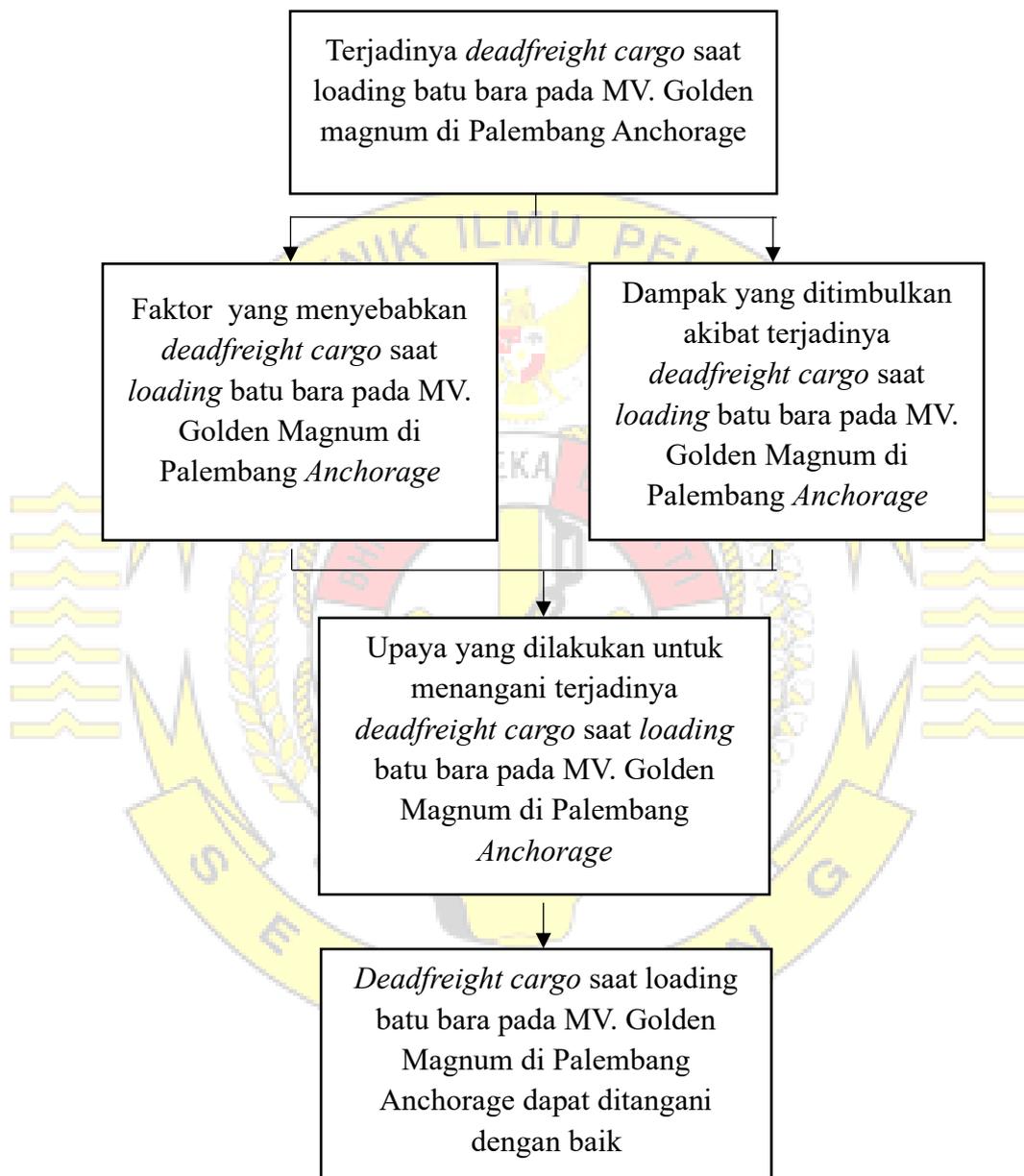
8. Anchorage

Anchorage merupakan area yang digunakan oleh kapal yang sedang melakukan perizinan atau pelayanan untuk berlabuh. Titik ini biasanya terletak diluar dari perairan pelabuhan, perairan pelabuhan ini biasanya meliputi wilayah perairan tempat menunggu yang disebut sebagai lokasi labuh jangkar (*anchorage area*) (D.A. Lasse, 2022). Pemuatan batu bara di pelabuhan tidak dapat dilakukan karena ke dalaman *draft* kapal terlalu tinggi yang mengakibatkan tidak memungkinkannya untuk masuki alur sungai menuju ke *jetty*, sehingga kapal melakukan labuh jangkar di *anchorage area* untuk melakukan kegiatan *transshipment*.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka berpikir merupakan alur yang dijadikan pola berpikir

dalam penelitian terhadap objek yang dapat menyelesaikan masalah dan tujuan penelitian. Kerangka penelitian dari penelitian ini adalah sebagai berikut :



Gambar 2. 5 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Faktor yang menyebabkan *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage* yaitu karena kurangnya *spare cargo* setiap nominasi tongkang, kualitas batu bara dari PT. Dizamatra Powerindo tergolong rendah, tidak ada terpal sebagai *hatch cover* pada tongkang dan kinerja *grab* kurang maksimal.
1. Dampak yang ditimbulkan akibat terjadinya *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage* yaitu karena *letter of protest* dikeluarkan oleh Kapten MV. Golden Magnum, jumlah muatan di *final stowage plan* berubah, timbul *claim* dari pihak pencharter dan keterlambatan keberangkatan kapal.
2. Upaya yang dilakukan untuk menangani terjadinya *deadfreight cargo* saat *loading* batu bara pada MV. Golden Magnum di Palembang *Anchorage* yaitu dengan melakukan *final draft survey* sebanyak 3 kali, melakukan penambahan tongkang dan muatan serta *shipper on board* dan *agent on board* bernegosiasiaasi dengan Kapten.

B. Keterbatasan Penelitian

1. Hasil dari penelitian ini hanya dapat diterapkan pada kapal jenis *bulk carrier*.
2. Keterbatasan tempat, dimana penelitian ini hanya dapat dilakukan di kapal MV. Golden Magnum *departure* dari Palembang *Anchorage*.

3. Keterbatasan data karena beberapa dokumen merupakan arsip rahasia perusahaan.

C. Saran

1. Pada saat melakukan kegiatan *transshipment*, PT. Dizamatra Powerindo hendaknya memperhitungkan estimasi kedatangan kapal dan juga jumlah cadangan batu bara yang ada di *stockpile* agar terhindar dari *deadfreight cargo*.
2. PT. Dizamatra Powerindo sebaiknya memberikan *hatch cover* pada setiap tongkang apabila kualitas batu bara yang *disupply* tergolong rendah agar terhindar dari kekurangan muatan.
3. *Shipper On Board* sebagai perwakilan PT. Dizamatra Powerindo diatas kapal hendaknya berperan aktif dalam memperhatikan alat bongkar muat, seperti *grab* kapal agar proses pemuatan dapat berjalan maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, & Wihastuti, L. (2019). *Pertumbuhan Ekonomi Indonesia : Determinan dan Prospeknya*. 9(April), 44–55.
- Alfansyur, A., & Mariyani. (2020). *Seni Mengelola Data : Penerapan Triangulasi Teknik , Sumber Dan Waktu pada Penelitian Pendidikan Sosial*. *Historis*, 5(2), 146–150.
- Ardiansyah, Risnita, & Jailani, M. S. (2023). *Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pendidikan Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. *Jurnal IHSAN : Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), 1–9. <https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.57>
- Aditya Wijianto, M. (2019). *optimalisasi penanganan muatan curah batubara pada kapal MV. DK 01 saat bongkar muat*. http://repository.pip-semarang.ac.id/2088/2/52155603N_Open_Access.pdf
- Adityatjahja, A. (2022). *Tanggung Jawab Nahkoda Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut*. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 4(1), 22–27. <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v4i1.45>
- Feny Rita Fiantika. (2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. In *Metodologi Penelitian Kualitatif*. In *Rake Sarasin (Issue Maret)*. <https://scholar.google.com/citations?user=O-B3eJYAAA&hl=en>
- Fadilah, M. H. (2020). *Analisa Penyebab Deadfreight Claim Dalam Dari Jetty Sampai Anchorage Point Di Taboneo*. *Prosiding Ketatalaksanaan Angkutan Laut, Volume 9 – 2020*, 9.
- Kismantoro, T. R. I., & Maryati, A. (2020). *Penanganan dan Pengaturan Muatan*. PIP Semarang. <https://books.google.co.id/books?id=DFaIEAAAQBAJ>
- Kevin, A. M. (2021). *Antisipasi Terjadinya Death Freight Muatan Curah Batubara Pada Mv. Santa Paulina Di Muara Berau Anchorage*. Diploma Thesis, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. http://repository.pip-semarang.ac.id/id/eprint/3598%0Ahttp://repository.pipsemarang.ac.id/3598/2/541711306478K_SKRIPSI_OPEN_ACCESS.pdf
- Kundori, Ritonga, A. I., G. Sengadji, K., & Ahmad, H. E. (2021). *Klaim Asuransi Muatan Kapal Laut (Marine Cargo Insurance) sebagai Wujud Pertanggungjawaban Freight Forwarder pada PT Pelayaran Meratus Line*. *Saintara : Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 5(3), 74–81. <https://doi.org/10.52475/saintara.v5i3.113>
- Madeyogiagastya. (2019). *Upaya Meminimalisir Terjadinya Deadfreight Dalam Kegiatan Ekspor Batubara Untuk Mencegah Klaim Pada Pt. Arutmin*. In *Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (Vol. 2020, Issue 1)*.

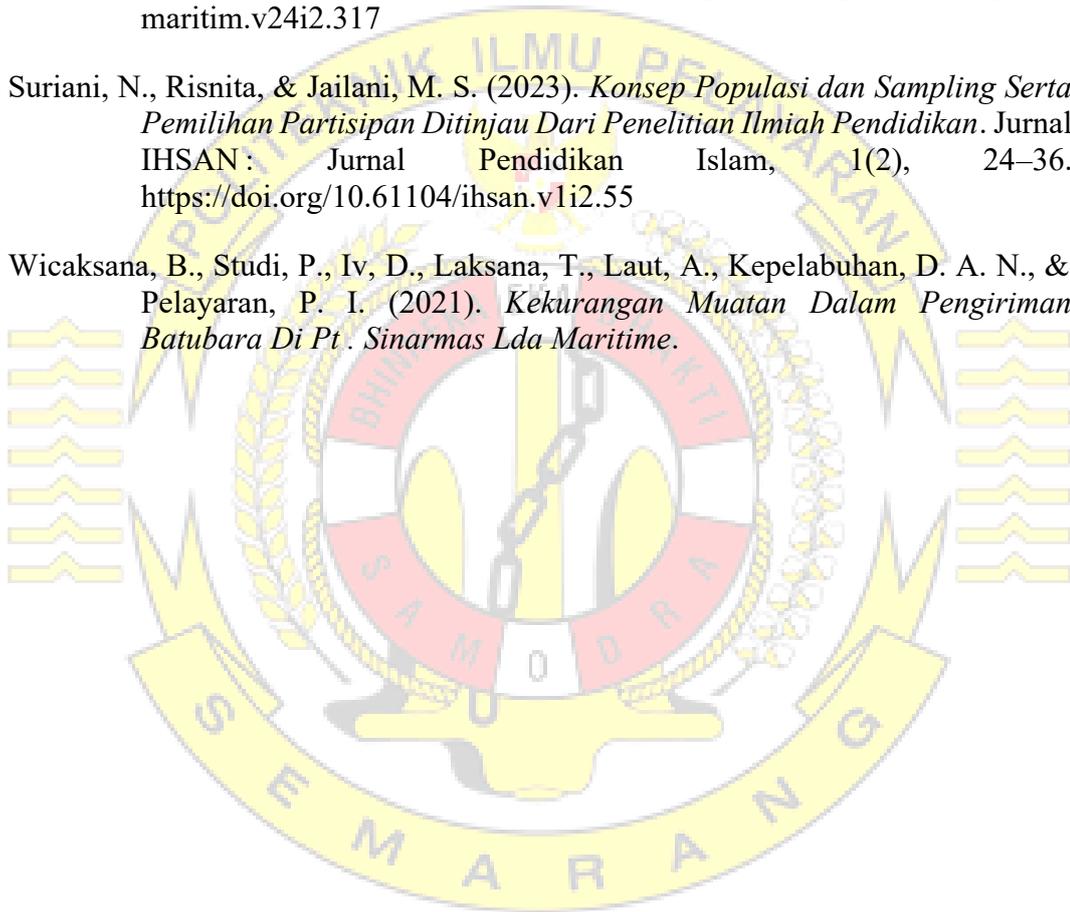
https://repository.pipsemarang.ac.id/3195/1/531611105905N_SKRIPSI_OPEN_SOURCE.pdf

Setiawan, A., & Wibowo, A. P. (2020). *Batubara Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Analysis of Coal Export and Coal Consumption Effects on Economic Growth in Indonesia*. 16(April), 109–124. <https://doi.org/10.30556/jtmb.Vol16.No2.2020.1081>

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/gemamaritim.v24i2.317>

Suriani, N., Risnita, & Jailani, M. S. (2023). *Konsep Populasi dan Sampling Serta Pemilihan Partisipan Ditinjau Dari Penelitian Ilmiah Pendidikan*. *Jurnal IHSAN : Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), 24–36. <https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.55>

Wicaksana, B., Studi, P., Iv, D., Laksana, T., Laut, A., Kepelabuhan, D. A. N., & Pelayaran, P. I. (2021). *Kekurangan Muatan Dalam Pengiriman Batubara Di Pt . Sinarmas Lda Maritime*.



LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Pedoman Wawancara

A. Responden

No.	Nama	Jabatan
1.	Bapak Henry Tamara	<i>Supervisor</i> PT. Dizamatra Powerindo
2.	Bapak Arjuna Pangestu	Asisten Surveyor PT. Anindiya
3.	Mr. Oancea Ionut	Master MV. Golden Magnum

B. Hasil Wawancara

1. Bapak Henry Tamara (*Key Informan*)

Kevin : Selamat malam bang hen, bagaimana kabarnya?

Bpk. Henry : Ya vin, selamat malam, baik kabarnya disini, dimana sekarang?

Kevin : Disemarang bang, lanjut pendidikan lagi

Bpk. Henry : Balik lagi lah ke Palembang, ditunggu *on board* lagi bareng

Kevin : Siap bang aman itu. Bang hen lagi sibuk gk? kevin mau nanya-nanya lagi bang soal *deadfreight* di MV. Golden Magnum waktu itu, untuk bahan skripsi kevin bang

Bpk. Henry : Ya boleh dong, kan kemaren kamu yang bantu dikapal

Kevin : *Deadfreight* di MV. Golden kemaren itu kenapa ya bang bisa terjadi?

Bpk. Henry : *Deadfreight* di MV. Golden itu bisa terjadi karena manajemen kantor kemaren gak cermat dalam memperhitungkan *transshipment* kapal, gimana bisa dalam bulan yang sama bisa ada kapal lain yang harus kita *supply*. Seharusnya MV. Golden Magnum itu bisa kita kasih *spare cargo* sekitar 15-20 MT, tapi nyatanya gara-gara ada

kapal lain, bisa kita kasih cuman 8 MT. Jarak tambang ke *jetty* juga jauh, perlu waktu 4 jam untuk sampai dengan tongkang kecil 5.000.

Kevin : Baik bang hen. Kevin juga lihat di *Statement Of Fact* (SOF), jarak ke berangkatan kapal itu lama bang.

Bpk. Henry : Iya vin, kapal kemaren itu lama berangkatnya. Kantor harus ganti semua kerugian yang ada, mulai dari *cargo* batu bara yang kurang sama biaya charter kapal. Kantor harus ganti 17.290 dollar, tapi abang gk tau sampai ke biaya *charternya*, soalnya cuman kantor yang tau vin. Abang dapat info juga dari *email* kalau *buyer* gk mau lagi perpanjang kontrak sama kantor, soalnya sudah merasa dirugikan, jadi pelajaran lah buat kantor vin.

Kevin : Terus gimana respon kantor kemaren bang?

Bpk. Henry : Kantor sih punya plan untuk nambah tongkang sama muatan, tapi itu susah dilaksanain karena kapal sudah punya *delivery time* untuk sampai dipelabuhan bongkaran. Abang ambil inisiatif tindakan buat selamatin *deadfreight cargo* ini dengan pengecekan muatan sebanyak 3 kali buat mastiin kalau muatan ini engga kurang dan dapat *density* yang paling tinggi, tapi tetap aja muatannya gk ketolong vin. Kapten MV. Golden Magnum kemaren itu juga bijaksana orangnya, mau bantu kita negosiasi soal jumlah kekurangan muatan.

Kevin : Siap bang terima kasih sudah mau luangin waktunya. Mungkin itu aja dulu yang mau kevin tanya bang hen. Sekali lagi terima kasih ya bang hen

Bpk. Henry : Yaelah, santai aja vin, kaya sama siapa aja lu.

Kevin : Siap bang hen, malam bang.

Bpk. Henry : Malam, lancar ya skripsiannya.

2. Bapak Arjuna Pangestu

Kevin : Malam jun, maaf kalau ganggu waktunya

Arjuna : Malam bang kevin, lagi luang waktu kok bang

Kevin : Gak lagi di laut apa jun?

Arjuna : Baru aja turun dari kapal bang, ada yang bisa dibantu bang?

Kevin : Masih ingat sama MV. Golden Magnum kemaren gk jun?

kita on board bareng bang hen, batu bara nya yang kena *deadfreight*

Arjuna : Ingat bang, gk mungkin lupa sama kapal itu

Kevin : Mau nanya-nanya lagi jun. Kemaren itu *deadfreight* *cargonya* bisa terjadi karena apa ya jun?

Arjuna : MV. Golden Magnum itu bang bisa kena *deadfreight* karena cadangan batu bara mereka di *stockpile* engga cukup, dipakai juga untuk *supply* kapal lain. Juna bisa tau karena di *jetty* mereka itu surveyornya pakai perusahaan juna juga bang.

Kevin : Siap jun, kemudian kira-kira dampak apa yang bisa terjadi kalau kapal kena *deadfreight cargo* jun?

Arjuna : Biasanya kapal itu gk bakal lagi balik untuk muat batu bara di Palembang *Anchorage* ini bang, cukup sekali. PT. Dizamatra Powerindo setau juna selama ini gk pernah kena *deadfreight cargo* bang, baru pertama kejadian kaya gini.

Kevin : Iya jun, sebelum abang kemaren *on board* ke kapal, abang dengar-dengar juga PT. Dizamatra Powerindo itu *cargo* batu baranya baik-baik aja. Gimana respon PT. Dizamatra Powerindo saat kejadian *deadfreight* itu jun?

Arjuna : Waktu itu saya ikut juga sama surveyor bang, nemanin surveyor untuk cek *draft* kapal. Bang hen minta sama surveyor untuk cek *draft* kapal sebanyak 3 kali bang. Hasil dari cek *draft* sebanyak 3 kali itu bang nantinya akan diambil berapa *density* air laut yang paling tinggi. Saat mau turun dari kapal surveyor ngomong sama saya untuk jangan turun dulu bang, karena bang henry mau nambah tongkang dan muatan buat nutupin kurang batu baranya.

3. Mr. Oancea Ionut

Kevin : *Good evening captain, where are you now?*

Mr. Ionut : *Hello my friend agent, now still loading wood in Brazil.*

Kevin : *Is the captain still on the MV Golden Magnum?*

Mr. Ionut : *Yes of course, this is the best ship.*

Kevin : *Captain I have a question, captain remember about deadfreight cargo at Palembang anchorage?*

Mr. Ionut : *Of course I remember, Palembang is bad, but you are the best agent*

Kevin : *The captain is always joking. I want to ask about the deadfreight cargo incident*

Mr. Ionut : *At that time C/OFF gave me a report on several barges that had finished loading, I ask to you how much the last 3 barges were loaded. Looking at the C/OFF report and the number of loads for the last 3 barges, it is evident from the last C/OFF report, that the cargo was deadfreight. I am very disappointed that this happened because my ship is in maximum loading condition.*

Kevin : *Apart from not being able to load optimally, what other impacts occur?*

Mr. Ionut : *The coal company must pay fines for undercarriage and also ship charter fees. In that case I didn't know, I was just a delivery person.*

Kevin : *Of course there are losses from this incident. captain, what efforts they made to handle the incident?*

Mr. Ionut : *C/OFF told me that the company want to check the ship's cargo in 3 times. At the same time I also received an email from charter and I agreed to it. Through the shipper, the company also told me that it wanted to add barges and cargo, but I refused because it was not possible considering the time that had been wasted.*

Kevin : *Is there anything else the company does Captain?*

Mr. Ionut : *that's all my friend*

Kevin : *OK captain, I think that's enough. Thank you for your help, hopefully we will meet again another time.*

Mr. Ionut : *Of course my friend.*

LAMPIRAN 2 *Ship's Particulars* MV. GOLDEN MAGNUM



勇利新友船務代理公司

Courage - New Amego Shipping Corp.

3F, No.43, Ln. 11, Sec. 6, Minquan E. Rd., Neihu Dist., Taipei City TEL: +886-2-87929608 FAX: +886-2-87921891

114, Taiwan (R.O.C.) zip code :114

台灣台北內湖區民權東路 6 段 11 巷 43 號 3 樓

e-mail:ops@newamego.com

PARTICULARS OF M.V. "GOLDEN MAGNUM"

OWNERS: GOLDEN MAGNUM MARITIME CORP

NATIONALITY :	PANAMANIAN	SHIP SPEED/CONSUMPTION
PORT OF REGISTRY :	PANAMA	ECO/CONSUMPTION
OFFICIAL NO. :	48901-TT	11.75 KT O/A 25.5 MT LSFO
IMO NO.:	9179775	+0.1 MT LSMGO/DAY IN AVERAGE
CALL SIGN:	3EQQ8	IN PORT CONSUMPTION
TYPE:	BULK CARRIER	ABT 3.5 MT LSFO + 0.1 MT LSMGO
CLASSIFICATION:	ABS	LSMGO TB USED I/O LSFO ON INLAND RIVER OF CHINA
BUILT :	MAY 1999	MAIN ENGINE : MAN- B & W 6S60MC MK6
BUILT BY:	CHINA SHIPBULIDING CORP(CSBC, KAO,)	CSR 11880 HP × 94.6 RPM
LENGTH:	LOA 224.972 M	MCR 13200 HP X 98.0 RPM
	LBP 218.02M	DISESEL GENERATOR:
BREADTH:	37.0 M	480 KW X 3 SET
DEPTH:	18.7 M	HATCH COVER :SIDE ROLLING TYPE
DEAD WEIGHT:	79,999 MT	TANK CAPACITY : (M³, 100%)
GROSS TONNAGE:	43,642 MT	FO 2701 M³
NET TONNAGE:	26,466 MT	DO 150 M³
TPC	75.17	FW 366 M³
LIGHT WEIGHT:	11702 MT	BW 24802.5 M³
DRAFT	13.37 M	EXCL NO. 4 HOLD 14106.6 M³
HOLD CAPACITY:	GRAIN 95,152.9 M³	NO. OF DECKS: 1
	1/12023.5 M³ 2/14086.1 M³ 3/ 14083.0 M³	NO. OF HOLDS: 7
	4/14101.8 M³ 5/ 14121.7 M³ 6/ 14099.1M³	NO. OF HATCHES: 7
	7/12637.1 M³	SS : MAY/2019
HATCH SIZE:	NO.1 17m × 15.48 M	DD: MAY/2019
	NO. 2-7 17m × 17.2 M	

REMARKS: ALL DETAILS AND FIGURES ARE ABOUT, GIVEN TO THE BEST OF OWNER'S KNOWLEDGE

LAMPIRAN 3 Final Draft Survey MV. GOLDEN MAGNUM



PT SURVEYOR CARBON CONSULTING INDONESIA
Independent Assurance Services

Head Office : Menara Biddiana 2, 3rd Floor Unit 01 dan 03 A - Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 71-73 - Jakarta 12870 - Indonesia - Phone (+62 21) 2906 9423 - Fax (+62 21) 2906 9422
 Samarinda : Jl. Siring Salman No.168 RT.027 Kel. Jawa Kec. Samarinda Ulin, Samarinda 73122, Kalimantan Timur - Indonesia - Phone (+62 541) 73 4000 (Hunting) - Fax (+62 541) 73 9000
 Banjarmasin : Jl. A. Yani KM.30 Kel. Gunung Payung - Kec. Landasan Ulin - Banjarbaru - Kalimantan Selatan - Indonesia 70721 - Phone (+62 511) 478 5367, 478 5369
 Palembang : Komplek Ruko & Pengedangan Ruko No.9-10 - Jl. Tenbus Alang-Alang Lelober - Palembang - Sumatera Selatan 30154 - Indonesia - Phone (+62 711) 264 5155
 Berau : Jl. Hiris-Ayob (Depan Pasar Indah) Sei Bedugun - Tanjung Rodeh 77310 - Berau - Kalimantan Timur - Indonesia - Phone (+62 554) 2029099 - Fax (+62 554) 202 0097

Job No. : **PLS 7302 00**

M.V **172571**

VESSEL DRAFT SURVEY REPORT (PROVISIONAL)

Vessel : MU. GOLDEN MAGNUM	GRT : 33 960,000	L.B.P : 283,000
Registry : HONG KONG	Deadweight : 179 789,800	Summer Draft : 18,223
From : TANGUNG KAPAREH, INDONESIA	Initial Draft : 11,736125	Final Draft : 17,472250
To : AKY PORT(S) IN INDIA	dd F : 11,650	dd F : 11,65
Cargo : COTRAL IN BULK	dd M : 8,095	dd M : 8,095
Initial Survey : SEPT 21, 2023 AT 12.30-13.30	dd A : 11,600	dd A : 11,600
Loading Commenced : SEPT 22, 2023 AT 11.25	TPI : 116,828	TPI : 123,203
Loading Completed : OCT 01, 2023 AT 19.00	LCF : -3,162	LCF : 0,543
Final Survey : OCT 01, 2023 AT 19.00-20.00	dM/dZ : 85,091	dM/dZ : 35,811

	INITIAL	FINAL
Corrected Density	1,0190	1,019
Draft forward Port	11,25 metres	17,21 metres
Draft Forward Starboard	11,10 metres	17,18 metres
Draft Forward Mean	11,175 metres	17,195 metres
Corection	-0,043 metres	-0,017 metres
Corrected Forward Draft	11,132 metres	17,178 metres
Draft Aft Port	12,15 metres	17,58 metres
Draft Aft Starboard	12,10 metres	17,55 metres
Draft Aft Mean	12,125 metres	17,565 metres
Correction	0,092 metres	0,017 metres
Corrected Draft Aft	12,167 metres	17,592 metres
Fore and Aft Mean	11,64950 metres	17,3800 metres
Draft Port Midships Corr'	11,89 metres	17,55 metres
Draft Starboard Midships Corr'	11,90 metres	17,98 metres
Midships Mean Corr'	11,795 11,765 metres	17,503 metres
Mean of Means	11,707250 metres	17,4415 metres
Double Mean of Means	11,736125 metres	17,472250 metres
Displacement	127 372,663 m/tons	196 494,120 m/tons
1st Trim Correction	-306,210 m/tons	9,550 m/tons
2nd Trim Correction	16,252 m/tons	1,033 m/tons
Displacement Corr' for Trim	127 082,905 m/tons	196 504,703 m/tons
Density Correction	-743,900 m/tons	-1,180,271 m/tons
Corrected Displacement	126 339,005 m/tons	195 354,432 m/tons
Ballast	95 963,500 m/tons	218,800 m/tons
Freshwater	268,000 m/tons	175,000 m/tons
Fuel Oil	3155,700 m/tons	3155,700 m/tons
Diesel Oil	260,200 m/tons	217,400 m/tons
Others	0,000 m/tons	0,000 m/tons
Total Known Weight	99 647,400 m/tons	3 066,600 m/tons
Displacement	126 339,005 m/tons	195 354,432 m/tons
Lightships Weight	26 191,50 m/tons	26 191,50 m/tons
Total Known Weight	99 647,400 m/tons	3 866,600 m/tons
Constant	300,095 m/tons	500,095 m/tons
CARGO LOADED		164 796,227 m/tons

From the figure obtained by means of the ship's draft checked at the time of the initial and final surveys, we hereby certify the weight of the cargo which was loaded on the above vessel to be as follows :

Weight : 164 796 (ROUNDED) metric tonnes

Remarks : **# TOTAL CARGO**

Acknowledge by : **SEA CONDITION ABOUT 0.50 m**

MV. **GOLDEN MAGNUM**

IMO **9494230**

Master/Chief Officer



Surveyor

This report is issued on the basis of the findings at time and place of inspection and does not refer to any other matter. This report is issued with the understanding that it does not relieve parties from their contractual obligations. All measurements and calculations have been carried out to the best of our knowledge and ability and in accordance with practice and standards generally accepted in trade. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care and due diligence.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Kevin Syeba Riong
2. Tempat, Tanggal Lahir : Palangka Raya, 26 Mei 2000
3. N I T : 572011317503 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)
5. Agama : Kristen
6. Alamat : Jl. Piranha No.58, RT 002 RW 16, Kel. Bukit Tunggul, Kec. Jekan Raya, Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Jumadi
 - b. Ibu : Yuli Kristy
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN-1-Kadipi Atas (2006-2012)
 - b. SMPK Santa Maria (2012-2015)
 - c. SMAN 2 Palangka Raya (2015-2018)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020-2024)
9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)

Perusahaan : PT. IDT Trans Agency

Alamat : Perum. Kenten Sejahtera 2 No.E-17,
Jl. Najamudin, Suka Maju, Sako, Kota Palembang, Sumatra Selatan