



**ANALISIS TERJADINYA KLAIM ATAS *DEADFREIGHT*  
DALAM PROSES PEMUATAN BATU BARA DI KAPAL  
MV QING HUA SHAN**

**SKRIPSI**

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

**Oleh:**

**AGIL ARWOE PUTRA  
572011337569 K**

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

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISA TERJADINYA *DEADFREIGHT CLAIM* DALAM PROSES  
PEMUATAN BATUBARA DIKAPAL MV. QING HUA SHAN**

DISUSUN OLEH:

**AGIL ARWOE PUTRA**  
**NIT. 572011337569K**

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

Mengetahui,

Dosen Pembimbing I  
Materi



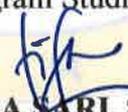
**OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.**  
**Penata Tingkat I (III/d)**  
**NIP. 19781024 200212 2 002**

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan



**PURWANTONO, S.Psi., M.Pd.**  
**Penata Tingkat I (III/d)**  
**NIP. 19661015 199703 1 002**

Ketua Program Studi TALK



**Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd.**  
**Penata Tingkat I (III/d)**  
**NIP. 19850731 2000812 2 002**

**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi dengan judul “ANALISIS TERJADINYA KLAIM ATAS  
**DEADFREIGHT DALAM PROSES PEMUATAN BATU BARA DI KAPAL  
MV QING HUA SHAN**” karya,

Nama : AGIL ARWOE PUTRA

NIT : 572011337569 K

Program studi : D-IV Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi TALK, Politeknik

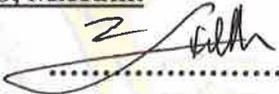
Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal ..... 2024

Semarang, ..... 2024

**PENGUJI**

Penguji I : **YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S, M.Hum.**

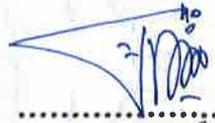
**Penata Tk. I (III/d)**  
**NIP. 19811007 200712 1 001**



.....

Penguji II : **OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.**

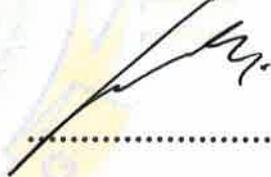
**Penata Tk. I (III/d)**  
**NIP. 19781024 200212 2 002**



.....

Penguji III : **ERLI PUJANTO, S.E., M.M.**

**Penata Muda Tk. I (III/b)**  
**NIP. 19880420 201012 1 004**



.....

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.**

**Pembina Tk. I (IV/b)**  
**NIP. 19671210 199903 1 001**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : AGIL ARWOE PUTRA

NIT : 572011337569 K

Program studi : TALK

Skripsi dengan judul “**ANALISA TERJADINYA *DEADFREIGHT CLAIM* DALAM PROSES PEMUATAN BATUBARA DIKAPAL MV. QING HUA SHAN**”

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 siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, ..... 2024

Yang membuat pernyataan,



**AGIL ARWOE PUTRA**  
**NIT. 572011337569 K**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. “Allah tidak akan membebani seseorang melebihi apa yang bisa ditanggungnya” (QS. Al-Baqarah: 286)
2. “Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan” (QS. Al-Insyirah: 5)
3. “Jangan kamu merasa lemah dan jangan bersedih, sebab kamu paling tinggi derajatnya jika kamu beriman” (QS Ali Imran: 139)

### Persembahan:

1. Kedua orangtua saya, Bapak Arif Fahrudin dan Ibu Wuri Nurkhayati Setyaningsih yang selalu memberikan dukungan, doa, dan bimbingan dalam penyusunan skripsi saya.
2. Semua teman-teman yang memberikan dukungan serta semangat selama masa perkuliahan hingga saat ini.
3. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

## PRAKATA

Segala puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat serta hidayat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis Terjadinya Klaim Atas *Deadfreight* Dalam Proses Pemuatan Batu bara di Kapal MV Qing Hua Shan” dengan baik dan tepat waktu.

Skripsi ini penulis susun dalam rangka memenuhi persyaratan mendapatkan gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan pendidikan Diploma IV program studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

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

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Latifa Ika, S.Psi., M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi serta Dosen Penguji II.
4. Bapak Purwantono, S.Psi., M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi.
5. Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S, M.HuM selaku Dosen Penguji I.

6. Bapak Erli Pujianto, S.E., M.M selaku Dosen Penguji III.
7. Bapak/Ibu Dosen Civitas Academica Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
8. Perusahaan PT Bahari Laju Anugerah Cabang Banjarmasin yang telah memberikan penulis kesempatan untuk melaksanakan praktek darat serta melakukan penelitian dan membantu saya dalam menulis skripsi ini.

Semoga seluruh pihak yang telah membantu penulis dalam menyusun skripsi ini mendapatkan amal baik dari Allah SWT. Akhir kata, dengan kerendahan hati penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang membangun demi kebaikan skripsi yang penulis susun. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan banyak orang yang membaca.

Semarang, 2024

**AGIL ARWOE PUTRA**  
**NIT. 572011337569 K**

## ABSTRAKSI

**Putra, Agil Arwoe.** NIT. 572011337569 T, 2024, “Analisis Terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Proses Pemuatan Batu bara di Kapal MV Qing Hua Shan”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Pembimbing II: Purwantono, S.Psi., M.Pd.

Dalam kegiatan ekspor batu bara, proses pengangkutan dari *jetty* ke area labuh dilakukan menggunakan tongkang. Selama proses bongkar muat / *transshipment* dilakukan, sering terdapat kendala yang dapat menyebabkan *deadfreight* yang menyebabkan kerugian bagi pemilik barang. Penelitian ini dilakukan selama peneliti melaksanakan magang pada bulan Juli 2022-Agustus 2023. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor penyebab terjadinya *deadfreight claim* dalam proses pemuatan batu bara di kapal MV Qing Hua Shan beserta upaya yang dilakukan untuk mengurangnya. 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 batu bara untuk diekspor ke berbagai negara.

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 batu bara di kapal MV Qing Hua Shan yaitu kendala selama proses pemuatan, tumpahnya muatan batu bara ketika proses pemuatan, serta pencurian muatan batu bara dari dalam tongkang. Untuk mengurangnya dilakukan beberapa upaya yang dilakukan oleh PT Cahaya Kencana Lestari 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:** Pemuatan Batu bara, *Deadfreight Claim*, Kapal MV Qing Hua Shan.

## **ABSTRACT**

**Putra, Agil Arwoe.** NIT. 572011337569 K, 2024, "Analisis Terjadinya *Deadfreight Claim* Dalam Proses Pemuatan Batu bara di Kapal MV Qing Hua Shan ", *Thesis. Diploma IV Program, Port And Shipping Study Program*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, *Supervisor I:* Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., *Supervisor II:* Purwantono, S.Psi., M.Pd.

*In coal export activities, the transportation process from the jetty to the anchorage 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 researcher's internship in July 2022-August 2023. The purpose of this study is to determine the factors that cause deadfreight claims in the coal loading process on MV Qing Hua Shan and the efforts made to reduce it. 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 in Banjarmasin are mostly ships that will transport coal for export to various countries.*

*The research method in this study uses qualitative descriptive method. Researcher used observation, interviews and documentation (triangulation) in data collection. Researchers collect data while testing 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 study indicate that the causes of deadfreight claims in the coal loading process on the MV Qing Hua Shan are obstacles during the loading process, spillage of coal cargo during the loading process, and theft of coal cargo from the barge. To reduce this, several efforts were made by PT Cahaya Kencana Lestari as the owner of the cargo including effective and efficient coordination and communication. In addition, by escorting the cargo carried by the barge so that the amount of cargo remains intact.*

**Keywords:** *Coal Removal, Deadfreight Claim, MV Qing Hua Shan.*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>PRAKATA.....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRAKSI.....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	5
C. Rumusan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
<b>BAB II KAJIAN TEORI.....</b>	<b>8</b>
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian.....	28
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>31</b>
A. Metode Penelitian.....	31
B. Tempat Penelitian.....	33
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	33
D. Teknik Pengumpulan Data.....	36
E. Instrumen Penelitian.....	38
F. Teknik Analisis Data.....	41
G. Pengujian Keabsahan Data.....	44
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN.....</b>	<b>47</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	47
B. Deskripsi Data.....	49

C. Temuan.....	63
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	71
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>79</b>
A. Simpulan.....	79
B. Keterbatasan Penelitian.....	79
C. Saran.....	80
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>81</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN.....</b>	<b>86</b>
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....</b>	



## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dan Sekarang.....	48
Tabel 3.2 Data Perusahaan PT Bahari Laju Anugerah.....	50
Tabel 4. 1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dan Sekarang.....	47
Tabel 4.3 Rincian Data Kapal MV Qing Hua Shan.....	63
Tabel 4.4 Hasil Penelitian.....	81

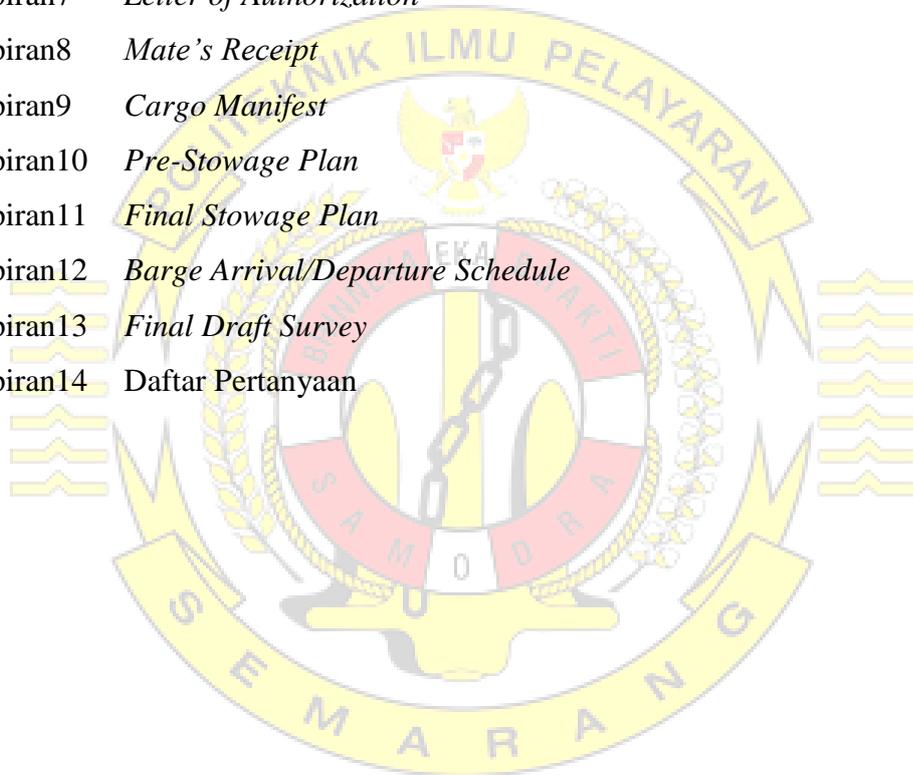


## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Batu bara Antrasit.....	21
Gambar 2.2 Batu bara Bituminous .....	22
Gambar 2.3 Batu bara Sub-bituminous .....	22
Gambar 2.4 Batu bara Lignite.....	23
Gambar 2.5 Gambut.....	23
Gambar 2.6 Ukuran Membujur Kapal.....	25
Gambar 2.7 Ukuran Melintang Kapal .....	26
Gambar 2.8 Kerangka Pikir Penelitian.....	29
Gambar 3.1 Triangulasi Metode Pengumpulan Data.....	46
Gambar 3.2 Triangulasi Sumber Data.....	46
Gambar 4.1 Kantor PT Bahari Laju Anugerah.....	51
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Bahari Laju Anugerah Cab. Banjarmasin.....	53
Gambar 4.3 Laporan Bulanan.....	57
Gambar 4.4 Tumpahan Batu bara.....	67
Gambar 4.5 Pemuatan Menggunakan <i>Ship's Crane</i> .....	68
Gambar 4.6 Pencurian Muatan.....	69

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran1 *Ship Particular MV. Qing Hua Shan*
- Lampiran2 *Crew List MV Qing Hua Shan*
- Lampiran3 *NOR & NOR-Retendered*
- Lampiran4 *Cargo Declaration*
- Lampiran5 *Deadfreight Statement*
- Lampiran6 *Statement Of Fact & Time Sheet*
- Lampiran7 *Draf Bill of Lading*
- Lampiran7 *Letter of Authorization*
- Lampiran8 *Mate's Receipt*
- Lampiran9 *Cargo Manifest*
- Lampiran10 *Pre-Stowage Plan*
- Lampiran11 *Final Stowage Plan*
- Lampiran12 *Barge Arrival/Departure Schedule*
- Lampiran13 *Final Draft Survey*
- Lampiran14 *Daftar Pertanyaan*



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Pada saat peneliti melaksanakan magang atau praktik darat di PT Bahari Laju Anugerah Cabang Banjarmasin, peneliti menemukan suatu kejadian dimana kapal yang peneliti tangani yaitu MV Qing Hua Shan yang seharusnya memiliki jumlah *stowage plan* 43,520 MT, akan tetapi pada saat dilakukan *final draft survey* total muatan yang termuat ke kapal hanya 41,814 MT. *Shipper* sebagai pengeksport tidak dapat memenuhi jumlah muatan, sehingga Nakhoda kapal menerbitkan *letter of protest* yang berisi mengenai pernyataan mengenai adanya kekurangan muatan yang disebut *deadfreight claim*. Proses *transshipment* ini dilakukan di Taboneo anchorage, Banjarmasin, Kalimantan Selatan.

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. Berdasarkan 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 pengeksport batu bara.

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 pengeksportir 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 di atas 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.

PT Cahaya Kencana Lestari merupakan perusahaan yang memiliki usaha di bidang ekspor batu bara yang berada di Kalimantan Selatan. Selama proses pemuatan batu bara 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.

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* batu bara di *anchorage*. Kelebihan ketika melakukan kegiatan *transshipment* di *anchorage* yaitu mempunyai tingkat keselamatan yang lebih tinggi. Untuk mendistribusikan muatan, perusahaan batu bara cenderung menggunakan transportasi laut maupun sungai. Sebagian besar perusahaan pertambangan batu bara di Kalimantan Selatan memilih menggunakan tongkang dalam proses pengangkutan batu bara dari *Jetty* ke *loading point*. *Draft* tongkang yang rendah dapat melewati aliran sungai yang cenderung dangkal.

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 batu bara 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 (*transhipment*) batu bara ke kapal yang nantinya diekspor ke negara lain. Secara sederhana, *transhipment* merupakan kegiatan memindahkan muatan dari satu kapal ke kapal lain. Kegiatan tersebut dilakukan di lingkungan perairan atau laut (Salsabila, 2018).

Batu bara 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* dan *cargo declaration*. Kegiatan ekspor batu bara 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).

Indonesia merupakan negara yang memiliki sumber daya energi yang melimpah termasuk batu bara. Batu bara sebagai salah satu energi alternatif dengan nilai ekonomi yang relatif tinggi. Batu bara menjadi komoditi ekspor yang sangat menjanjikan dan memberikan keuntungan yang besar pada saat ini. Hal ini karena batu bara digunakan untuk memenuhi

kebutuhan di sektor pembangkit listrik yang cukup besar, serta industri lainnya. Batu bara 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 batu bara.

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

**“Analisis Terjadinya Klaim atas *Deadfreight* Dalam Proses Pemuatan Batu bara di Kapal MV Qing Hua Shan”**

**B. Fokus Penelitian**

Menurut Moleong (2014: 97) fokus penelitian merupakan inti yang didapatkan dari pengalaman peneliti atau melalui pengetahuan yang diperoleh dari studi kepustakaan ilmiah.. Fokus dalam penelitian ini yaitu mengenai terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batu bara di kapal MV Qing Hua Shan. 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 batu bara di kapal MV Qing Hua Shan 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 batu bara di kapal MV Qing Hua Shan ?
2. Upaya apa yang dilakukan oleh PT Cahaya Kencana Lestari selaku pemilik barang untuk mengurangi terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batu bara di kapal MV Qing Hua Shan ?

#### **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 batu bara di kapal MV Qing Hua Shan.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT Cahaya Kencana Lestari selaku pemilik barang untuk mengurangi terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batu bara di kapal MV Qing Hua Shan.

## 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 teoretis
  - a. Sebagai bahan bacaan untuk meningkatkan pengetahuan tentang penyebab terjadinya *deadfreight claim* serta dampak yang ditimbulkan. Mengetahui bagaimana upaya atau cara penanganan yang bisa dilakukan untuk menangani terjadinya *deadfreight claim* muatan batu bara.
  - b. 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 pengekspor batu bara.
  - b. Penelitian ini bisa digunakan sebagai bahan pertimbangan bagi PT Cahaya Kencana Lestari dalam upaya atau kegiatan penanganan risiko *deadfreight claim*.

## 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 dibidang 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. Analisis

Analisis 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. Dibawah 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 ke dalam 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 tumpang. 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 di atas, 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*. Digunakannya 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 pelaksanaannya 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 (Fakhrurrozi, 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 lainya 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 terdiri 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), di antaranya 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's Receipt*

*Mate's 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's 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 (2022) 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 *crane* 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. Batu Bara

a. Pengertian

Batu bara 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. Batu bara terdiri dari beberapa mineral seperti hidrogen, oksigen, karbon, belerang, nitrogen dan senyawa mineral lainnya yang membuatnya mudah terbakar. Batu bara dari buku Indonesian

Coal (Irwandy A., 2014) merupakan campuran bahan kimia organik yang sangat kompleks yang mengandung karbon, oksigen dan hidrogen dalam rantai karbon.

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

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

b. Kelas dan jenis batu bara

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

- 1). *Anthracite* adalah tingkatan tertinggi dalam jenis batu bara. Berwarna hitam mengkilat (*luster*) metalik. Batu bara jenis ini memiliki kandungan karbon (C) 86% - 98% dengan kandungan air kurang dari 8%.



Gambar 2.1 Batu bara 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 Batu bara 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 Batu bara 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 Batu bara 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 batu bara

Dalam proses pembentukan batu bara, 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 batu bara 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 batu bara jenis lainnya.

## 7. Kapal

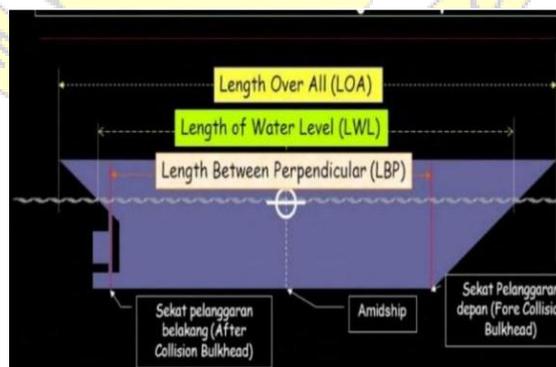
Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pada Pasal 1 Nomor 36 menjelaskan tentang pengertian kapal. Kapal adalah suatu kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang bergerak, ditarik atau ditarik oleh tenaga angin, tenaga mekanik, tenaga lain, termasuk kendaraan pendukung dinamis,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

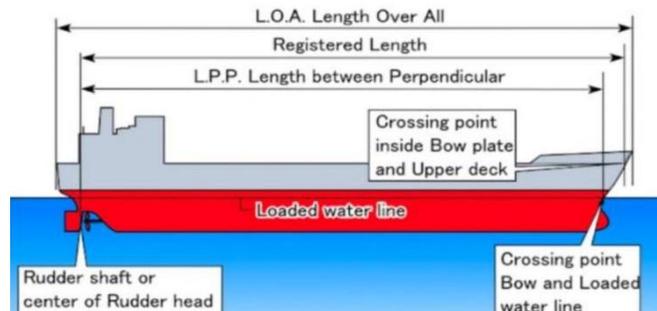
a. Ukuran membujur/melintang

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

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

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

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

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

Kapal dapat dibedakan berdasarkan kegunaannya 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). *Capesize, 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

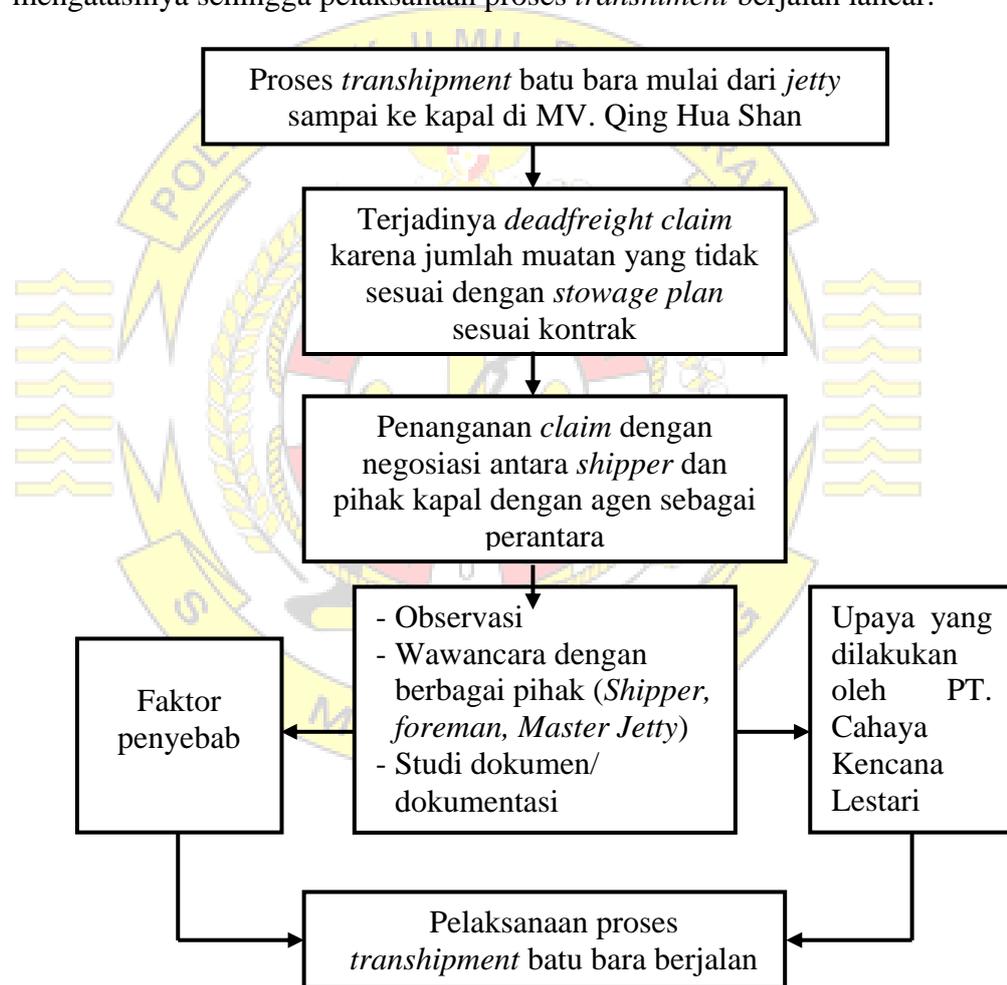
Kerangka penelitian merupakan suatu sistem yang terkonsep untuk menghubungkan satu variabel penelitian dengan variabel yang lain agar dapat terkoneksi secara detail dan juga sistematis. Dalam penyampaian suatu penelitian harus secara runtut dan sesuai dengan jalurnya.

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

Pada saat dilakukan *transhipment* batu bara dari *jetty* menuju kapal, dilakukan pengangkutan menggunakan tongkang untuk melewati alur sungai yang dangkal. Selama proses *transhipment* 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 batu bara di kapal MV Qing Hua Shan didapatkan simpulan sebagai berikut:

1. Faktor penyebab terjadinya *deadfreight claim* dalam proses pemuatan batu bara di kapal MV Qing Hua Shan 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 Cahya Kencana Lestari selaku pemilik barang untuk mengurangi terjadinya *Deadfreight Claim* dalam proses pemuatan batu bara di kapal MV Qing Hua Shan yaitu dengan mempersiapkan muatan, serta meningkatkan efektifitas komunikasi antara pihak kapal dengan pihak (PBM) *stevedore*.

#### 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 isi dari *Charter Party* atau kontrak kerja antara *Shipper* dan *Owner*, bukti pembayaran atau jumlah denda yang dibayarkan oleh pihak *shipper*.

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 batu bara di kapal MV Qing Hua Shan, terdapat beberapa saran yang sekiranya bisa bermanfaat baik bagi perusahaan pelayaran secara khusus, para pengajar, pembaca maupun masyarakat pada umumnya, yang memiliki kepentingan disektor 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.
2. 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* sebagai penanggung jawab muatan, dengan begitu *shipper* dapat meminimalisir terjadinya pencurian serta pembayaran ganti rugi.

3. Mengenai kendala selama proses pemuatan hendaknya pihak-pihak terkait melaksanakan pelatihan kepada para karyawan, melakukan pengawasan kegiatan pemuatan, koordinasi antara pihak kapal, pihak *stevedore* 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

- Abdussamad, Zuchri. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Makasar: CV Syakir Media Press.
- Ahyar, Hardani. (2020). *Buku Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu.
- AM, Yusuf. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif & penelitian gabungan*. Prenada Media.
- Darmadi, Hamid. (2019). *Pengantar Pendidikan Era Globalisasi*. Tangerang: AnImage.
- Fahmi, Irham. (2020). *Manajemen Strategis Teori dan Aplikasi*. Bandung: Alfabeta.
- Fatimah, F.N.D. (2019). *Teknik Analisis SWOT*. Yogyakarta: PT. Anak Hebat Indonesia.
- Fikri, Hardika N dkk. (2020). *Jurnal Pemberdayaan Masyarakat melalui Program Ekowisata "Lepen Adventure"*.
- Firdaus, dan Fakhry Zamzam. (2019). *Aplikasi Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: CV. Budi Utama.
- Hakim, Rahmad. (2019). *"Pengertian Aplikasi"*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Komariah, Aan dan Djam'an Satori. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Kristanto, Andri. (2020). *Perancangan Sistem Informasi dan Aplikasinya. Vol 1, Ed. Revisi*, Yogyakarta.

- Kristanto, V. H. (2019). *Metodologi Penelitian Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah (KTI)*. Yogyakarta: CV Budi Utama.
- Marimin, M.Sc., dkk. (2021). *Sistem Informasi Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Grasindo.
- Moleong, J Lexy.(2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakarya Bandung.
- Presiden Republik Indonesia. (2020). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tentang Cipta Kerja*. Jakarta: Kementerian Sekretariat Negara.
- Presiden Republik Indonesia. (2021). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tentang Pelayaran*. Jakarta: Kementerian Sekretariat Negara.
- Priyono, M. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Sidoarjo: Zifatama Publishing.
- Purwanto, Agus. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif Edisi-2*. Yogyakarta: Gava Media.
- Rangkuti, Freddy. (2019). *Analisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis Cara Perhitungan Bobot, Rating, dan OCAI*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Rukin. (2021). *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Surabaya: CV. Jakad Media Publishing.
- Savitri, A. (2019). *Revolusi Industri 4.0 Mengubah Tantangan Menjadi Peluang di Era Disrupsi 4.0*. Yogyakarta: Penerbit Genesi.

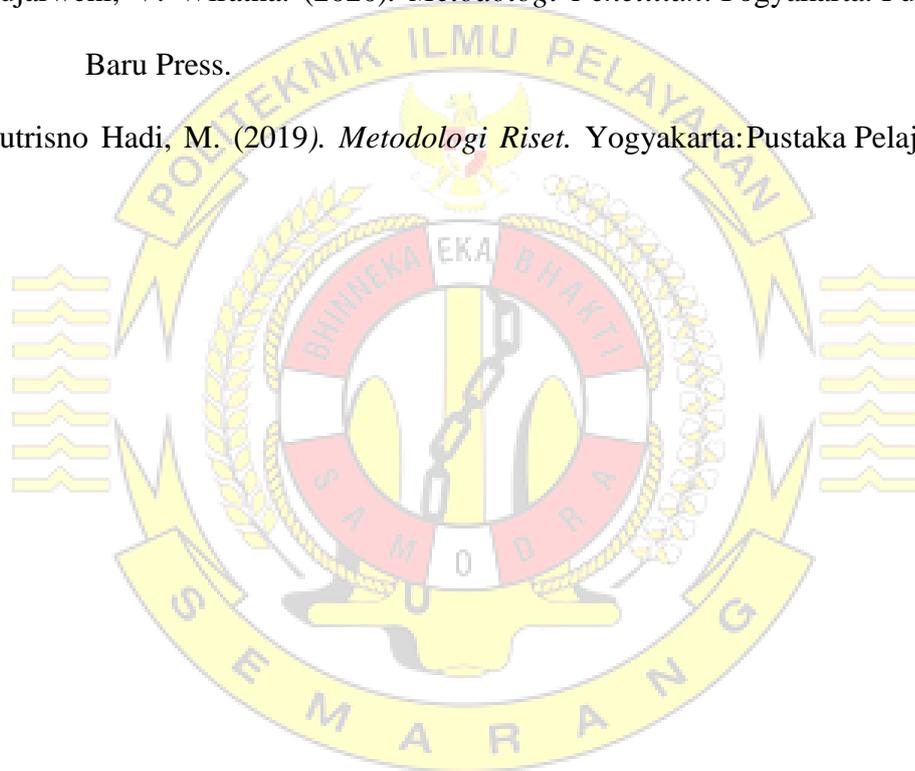
Sugiyono, (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono, (2022). *Metode Penelitian Kualitatif Untuk Penelitian Yang Bersifat: Eksploitatif, Enterpretif Dan Konstruktif*. Edited By Y. Suryandari. Bandung

Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif dan R&D* (M.Dr. Ir. Sutopo, S.Pd (ed); ke2 ed). Bandung: Alfabeta.

Sujarweni, V. Wiratna. (2020). *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.

Sutrisno Hadi, M. (2019). *Metodologi Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.



## LAMPIRAN I

*Ship's Particular MV. Qing Hua Shan*

## SHIP'S PARTICULARS

Name of ship	QING HUA SHAN 清華山		Call Sign	VRPL6	
Owner	ORIENTAL FLEET INTERNATIONAL COMPANY LIMITED ADDRESS: 50/F, COSCO TOWER, 183 QUEEN'S ROAD CENTRAL, HONGKONG.				
Operator	Cosco Shipping Bulk Co., Ltd. Floor 9, No. 308 Bin Jiang Zhong Road, Guangzhou, P.R.C				
Builder	CHINA SHIPPING INDUSTRY (JIANG SU) CO., LTD				
Date of delivery	15 <sup>TH</sup> AUG, 2016		Date of keel laid	11 <sup>TH</sup> JUL, 2015	
Flag	HONG KONG, CHINA		Port of Registry	HONG KONG	
Official number	HK-4540		IMO Number	9741528	
Classification	CCS				
Type of vessel	BULK CARRIER		Light Ship	11769.32MT	
LOA	199.90m		LBP	194.50m	
Breadth	32.26m		Depth	18.50m	
GRT	36388		NRT	21647	
Engine Power	8050KW		Service Speed	14.31Knots	
Allowance for fresh water	301mm		Distance from keel to highest point	50.04m	
Distance from bridge to bow	172.94 m		Distance from bridge to stern	26.96 m	
H. Cover Type	ELECTIC HYDRAULIC FORE & AFT OPENING		Grain Capacity	78642.4 m <sup>3</sup>	
	DRAFT	DISPLACEMENT	DEADWEIGHT	FREEBOARD	TPC
TROPICAL	13.577 m	76958.0	65188.7	4951mm	62.5
SUMMER	13.300 m	75226.7	63457.4	5228mm	62.4
WINTER	13.023 m	73497.0	61727.7	5505mm	62.3
Fresh water	13.601 m	75226.7	63457.4	4927mm	62.5
Hold No.	Hold Capacity	Hatch Capacity	Sub Total	Hatch Sizes	Ship's crane SWL X Grabs capacity
1	13252.5	669.16	13921.7	19.68*18.26	No.1 30 mts X 12 cub
2	16780.2	880.48	17660.7	22.96*18.26	No.2 30 mts X 12 cub
3	14546.7	754.93	15301.6	22.96*18.26	No.3 30 mts X 12 cub
4	15060.2	754.91	15815.1	22.96*18.26	No.4 30 mts X 12 cub
5	15182	761.33	15943.3	22.96*18.26	
TOTAL	74821.6		78642.4	Max allowable Tank top	Hold no.1.3.5 25T/m2; Hold no. 2. 4: 20T/m2
Ballast pump rate	900cub/h × 2 sets		Total ballast capacity	17786.7+ 15301.6M <sup>3</sup>	
Total fuel oil cap.	2012.1M <sup>3</sup>		Total diesel oil cap.	241.5M <sup>3</sup>	
Total drink water	61.7M <sup>3</sup>		Total fresh water	508.0M <sup>3</sup>	
Port consumption (PER DAY)	FO/4.5, CRANE WORKING FO/5.5, FW/15		SUEZ GT/NT PANAMA NT	36654.93/33113.87 30120	
TYPE OF M/E	YMD-MAN B&W 5S60ME-C8.2		MANUFACTURER	Yichang Marine Diesel Engine Co., Ltd	

REMARKS: Ship's radio Station: INMARSAT C: 447705993 / 447705994  
 INMARSAT FBB: TEL / 870 773 800642 FAX / 870 783 402578  
 MMSI: 477854800 E-mail: [qinghuashan@cnsipping.bjles.net](mailto:qinghuashan@cnsipping.bjles.net)  
 VSAT TEL: +86(010)-82498496  
 MOBILE TELEPHONE: +86-18520317368

**LAMPIRAN II**  
**Crew List MV Qing Hua Shan**

**IMO CREW LIST**

 Arrival

 Departure

Page No.1/1

1. Ship's Name : QING HUA SHAN 1 船名: 清華山		2. IMO NO. 9741528		3. Port of Arrival TABONEO			4. Date of Arr. 30-Aug-22						
5. Nationality of ship: HONG KONG		(YYYY/MM/DD)		6. Port Sail Fm / To:				7. Call Sign: VRPL6					
8.	9. Family Name	10.	11.	12. Date and Place		13.	14. Place	15. Date	16. No. and Expiry Date		17. No. and Expiry Date		
No.	Given Name	Sex	Rating	of birth		Nationality	Sign on	Sign on	of Seaman's Book		of Passport		
1	XING DONGYUN	邢东运	M	Capt.	14/03/1972	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A01091499	12/08/2024	EC9378658	09/04/2028
2	TANG SHAOBIN	唐绍斌	M	C/O	14/03/1985	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90067744	30/11/2025	EA2902876	01/06/2027
3	CUI XUDONG	崔旭栋	M	2/O	13/01/1993	SHAANXI	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90094552	04/03/2026	E83830513	16/08/2026
4	WANG LIANLONG	王连龙	M	3/O	10/10/1988	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90031526	22/07/2025	EJ5443375	24/02/2032
5	LIU HANHUA	刘汉华	M	C/E	10/10/1971	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A01069481	15/04/2024	E94517844	02/02/2027
6	LI SHUDONG	李树栋	M	2/E	30/03/1987	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90021208	29/05/2025	EA2893414	26/05/2027
7	WANG SHAOFAN	王绍凡	M	3/E	30/05/1986	HEBEI	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A01030769	02/07/2023	EG1562579	29/04/2029
8	LIU ZHE	刘喆	M	4/E	29/10/1996	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90188378	11/01/2027	E94506943	23/01/2027
9	CAI CHANG	蔡畅	M	ETO	18/11/1987	JIANGSU	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90101595	23/03/2026	EE0314001	12/08/2028
10	ZHOU PIJIANG	周丕江	M	BSN	14/10/1970	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A01114437	22/10/2024	EA0563581	27/04/2027
11	JIANG HAOJI	姜豪吉	M	CARP.	24/03/1979	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90122492	28/05/2026	E87660435	27/09/2026
12	WANG JUNGANG	王俊刚	M	A.B	09/09/1979	HEBEI	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90184691	24/12/2026	EJ4090213	08/04/2031
13	LI XUGUO	李绪国	M	A.B	25/12/1972	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A01114788	31/10/2024	EG0372235	15/04/2029
14	WANG JINGXUN	王敬勋	M	A.B	12/10/1985	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90101565	23/03/2026	EF4880580	19/03/2029
15	LI DONGHUI	李东辉	M	A.B	27/06/1987	LIAONING	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90136911	16/07/2026	EE7959812	05/12/2028
16	YIN HONGBO	尹贇铂	M	O.S.	17/05/1995	LIAONING	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A01052410	03/01/2024	EE9533162	26/12/2028
17	LI WENJIE	李文杰	M	C/M	28/07/1968	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90063589	16/11/2025	E98889518	27/03/2027
18	JIN HAIQIANG	金海强	M	M/M	16/06/1979	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A01089807	16/07/2024	EH3508800	10/09/2029
19	WANG FENGQING	王凤青	M	M/M	10/02/1980	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A01111694	28/08/2024	EH1044903	12/08/2029
20	JIANG DIANBO	姜殿波	M	PURSER	15/11/1970	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90007951	11/03/2025	EC0431086	13/03/2028
21	HUI GUANGJUN	惠光君	M	COOK	25/08/1973	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90229553	17/06/2027	EJ1599844	03/11/2030
22	ZHANG TAO	张涛	M	STWD	14/11/1969	SHANDONG	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A01129061	09/12/2024	E56372797	28/07/2025
23	JIANG XINDA	蒋昕达	M	S./C.	25/07/2001	JIANGSU	P.R.C	TIESHAN CHINA	19/07/2022	A90205226	14/03/2027	EJ5637473	12/06/2032

Date and Signature by Master, Authorized Agent or Officer:



 XING DONG YUN  
Master of MV QING HUA SHAN


**LAMPIRAN III**  
**NOR & NOR - Retendered**

**NOTICE OF READINESS**

TO WHOM IT MAY CONCERNED  
VIA Ben Line Agencies – Banjarmasin, Indonesia

PORT: TABONEO HARBOUR  
DATE: 30-AUG-2022

Dear Sirs,

This is to advise you that , under my command , M.V. "QING HUA SHAN" arrived Taboneo and anchored at 15:00 hours(L) on 30 Aug 2022, and is hereby ready in all respects to load her cargo 43520mts of Coal in Bulk as per the terms and conditions of the governing Charter Party.

NOTICE OF READINESS RETENDERED AT 16 :30 HOURS (L), 30 AUG 2022 AFTER FREE PRATIQUE GRANTED.

*Remark: This NOR is tendered without prejudice to the validity of any earlier nor .*

YOURS VERY FAITHFULLY



Xing Dongyun

MASTER OF M.V. QING HUA SHAN

NOTICE OF READINESS ACCEPTED AT

HOURS (L),

RECEIVED BY

SHIPPER/CHARTERERS AGENT

## NOTICE OF READINESS

TO WHOM IT MAY CONCERNED  
VIA Ben Line Agencies – Banjarmasin, Indonesia

PORT: TABONEO HARBOUR  
DATE: 30-AUG-2022

Dear Sirs,

This is to advise you that , under my command , M.V. "QING HUA SHAN" arrived Taboneo and anchored at 15:00 hours(L) on 30 Aug 2022, and is hereby ready in all respects to load her cargo 43520mts of Coal in Bulk as per the terms and conditions of the governing Charter Party.

NOTICE OF READINESS TENDERED AT 15 :00 HOURS (L), 30 AUG 2022.

Please consider this notice as the official NOR tendered in accordance with relevant Charter Party terms and notify concerned parties accordingly.

YOURS VERY FAITHFULLY



Xing Dongyun

MASTER OF M.V. QING HUA SHAN

NOTICE OF READINESS ACCEPTED AT

HOURS (L).

RECEIVED BY

SHIPPER/CHARTERERS AGENT

## LAMPIRAN IV

### Cargo Declaration

#### FORM CARGO INFORMATION

Bulk Cargo Shipping Name : Coal	
Shipper : <b>PT. Cahaya Kencana Lestari</b>	Transport document number : 08/Cardeg/CKL/QHS/VIII/2022 Carrier : <b>MV. QING HUA SHAN</b>
Consignee : <b>Jera Global Markets UK Ltd.</b> <b>80 Victoria Street, Cardinal Place,</b> <b>London, SW1E 5JL</b>	
Port/Place of Departure : <b>Taboneo Anchorage, South Kalimantan Indonesia</b>	Instructions or other matters : <b>N/A</b>
Port/Place of Destination : <b>1 / 2 SB, Safe Port, Poland</b>	
General description of the cargo : <b>Indonesian Coal in Bulk</b> (Type of material/particle size) 0-50 MM : <b>min 90%</b>	Country of Origin: <b>Indonesia</b> Gross mass (kg/tonnes) : <b>45,000 MTS +/-10%</b>
Specifications of bulk cargo, if applicable : <b>Coal</b>  Size crush coal: Size (+50 MM) : <b>7.13%</b> Size (-10 MM): <b>20.21%</b> Size (0-1 MM) : <b>6.97%</b> Size (10-50 MM): <b>60.3% approx</b>  Stowage factor : <b>42,0 cuft/ton</b> Angle of repose, if applicable : <b>30 - 45 Deg</b> Trimming procedures : <b>Trimming by Dozer</b> Chemical properties if potential hazard : -	
Group of the cargo :  <input type="checkbox"/> Group A & B* <input type="checkbox"/> Group A* <input checked="" type="checkbox"/> Group B <input type="checkbox"/> Group C  For cargoes which may liquefy (Group A and Group A and B cargoes)	Transportable moisture limit : <b>N/A</b>  Moisture content at shipment : <b>29% (approx)</b> Sulfur content at shipment: <b>0.90%</b>
Relevant special properties of the cargo :  (e.g., highly soluble in water)  <b>Coal may heat spontaneously,</b> <b>Coal may create flammable atmosphere,</b> <b>Coal may deplete oxygen concentration &amp; may corroded metal structure</b> <b>This commodity is not considered a cargo which may liquefy during the voyage</b> <b>The cargo is harmless/non-pollutant to the marine environment</b> <b>Cargo has no history of emitting significant amount of methane</b>	Additional certificate(s) : (if required)  <input type="checkbox"/> Certificate of moisture content and transportable moisture limit <input type="checkbox"/> Weathering certificate <input type="checkbox"/> Exemption certificate <input type="checkbox"/> Other (specify)
<b>DECLARATION</b>  I hereby declare that the consignment is fully and accurately described and that the given test results and other specifications are correct to the best of my knowledge and can be considered as representative for the cargo to be loaded	On behalf of PT. Cahaya Kencana Lestari   <b>PT. Cahaya Kencana Lestari</b> Operation Banjarmasin, August 24, 2022 

**LAMPIRAN V**  
***Deadfreight Letter***

**DEADFREIGHT STATEMENT**

M.V. QING HUA SHAN / VRPL6  
Voyage No. 55

Port: TABONEO  
Date: 06-SEP-2022

To: Whom it may concern

According to the Charter Party, loading quantity by Master's Declaration is 43520 MT. However, by the end of loading, the total quantity of cargo loaded on board by cargo surveyor's measurement is 41814 MT only, thereby incurring 1706 MT of dead-freight.

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

Please kindly sign it for acknowledgement.

Yours truly,

\_\_\_\_\_  
SIGNATURE OF AGENT

\_\_\_\_\_  
MASTER OF M.V. "QING HUA SHAN"



\_\_\_\_\_  
SIGNATURE OF SHIPPER

Date: 06-SEP-2022

## LAMPIRAN VI

## Statement Of Fact &amp; Time Sheet


**PT. BAHARI LAJU ANUGERAH**  
**STATEMENT OF FACT**

Name of Vessel / Voyage	MV. QING HUA SHAN	Flag	HONG KONG, CHINA
IMO	9741528	Port Registration	HONG KONG
Type of Vessel	BULK CARRIER	DWT	63,457.4 MT
Arrival Date	AUGUST 30, 2022	Anchored Position at P/S	LAT : 03-42.43 S LONG : 114-25.25 E
Port of Loading	TABONEO, SOUTH KALIMANTAN	Shipper	PT. CAHAYA KENCANA LESTARI
Ship's Agent	PT. BAHARI LAJU ANUGERAH	Name of Shipper's on board	MR. YUDHA
NAME OF AGENT IN CHARGE	MR. ARWU	Loading Method	SHIP'S CRANES
Stevedoring Company	PT. LAMBANG JAYA BARITO	Workable Hatches	
Name of Stevedore Forman	MR. HURIANTO	Kind of Cargo	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK
Consignee	TO ORDER	Qty cargo As Per BL	41.814 MT
Notify Party	JERA GLOBAL MARKETS UK LTD. 80 VICTORIA STREET, CARDINAL PLACE, LONDON, SW1E 5JL		

Port of Discharge	1 / 2 SB, 1 / 2 SAFE PORT, POLAND
Arrived Port	: AUGUST 30, 2022 - 15:00 HRS
Dropped anchor	: AUGUST 30, 2022 - 15:00 HRS
Free Pratique Granted	: AUGUST 30, 2022 - 16:30 HRS
Agent on board	: AUGUST 30, 2022 - 15:30 HRS
Notice of Readiness Tendered	: AUGUST 30, 2022 - 15:00 HRS
Notice of Readiness Re-Tendered	: AUGUST 30, 2022 - 16:30 HRS
Notice of Readiness Accepted	: AS PER CHARTER PARTY
Initial Draft Survey Commenced	: AUGUST 30, 2022 - 17:30 HRS
Initial Draft Survey Completed	: AUGUST 30, 2022 - 18:30 HRS
Laytime Started	: AS PER CHARTER PARTY
Commenced loading	: AUGUST 31, 2022 - 02:20 HRS
Final Draft Survey Commenced	: SEPTEMBER 06, 2022 - 12:00 HRS
Final Draft Survey Completed	: SEPTEMBER 06, 2022 - 13:00 HRS
Completed Loading	: SEPTEMBER 06, 2022 - 09:35 HRS
Laytime Stop	: AS PER CHARTER PARTY
Completed All Operation	:
Total Cargo Loaded	: 41.814 MT
Boarding Clearance Document	: SEPTEMBER 06, 2022 - 23:20 HRS
Completed all document	: SEPTEMBER 06, 2022 - 23:50 HRS
Disembarked vessel	: SEPTEMBER 06, 2022 - 24:00 HRS
Time of Departure	: SEPTEMBER 07, 2022 - 01:00 HRS
ETA Port of Discharge	: OCTOBER 13, 2022

ARRIVAL CONDITION			DEPARTURE CONDITION		
BUNKERS R.O.B (ARRIVAL)			BUNKERS R.O.B (DEPARTURE)		
FUEL OIL	368.092	MTS	FUEL OIL	340.108	MTS
DIESEL OIL	98.900	MTS	DIESEL OIL	98.500	MTS
FRESH WATER	100	MTS	FRESH WATER	215.00	MTS

ARRIVAL DRAUGHT			DEPARTURE DRAUGHT		
FWD	4.00	MTR	FWD	10.105	MTR
AFT	7.00	MTR	AFT	10.175	MTR

Additional Remarks :

AS AGENT ONLY

**PT. BAHARI LAJU ANUGERAH**  
 PT. BAHARI LAJU ANUGERAH


SHIPPER

PT. CAHAYA KENCANA LESTARI



**PT. BAHARI LAJU ANUGERAH**  
Daily Activity Record  
( Time Sheet )

1. Agent's		PT. BAHARI LAJU ANUGERAH		2. Port of Loading		TABONEO, SOUTH KALIMANTAN		Page : 01	
3. Vessel's name		MV. QING HUA SHAN		4. Vessel arrived on road		AUGUST 30, 2022 - 15:00 HRS			
5. Kind of cargo		INDONESIAN STEAM COAL IN BULK		6. NOR tendered		AUGUST 30, 2022 - 15:00 HRS			
Day	Weather	Time Worked			Time Held up			Remarks	
		From	To	Hour Minute	From	To	Hour Minute		
AUGUST 30 <sup>th</sup> , 2022 TUESDAY	Cloudy				15:00				
					15:00				VESSEL ARRIVED AT TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA
					15:00				NOTICE OF READINESS
					15:30				VESSEL DROPPED ANCHORE AT TABONEO ANCHORAGE
					16:30				AGENT AND PORT AUTHORITY ON BOARD
					16:30				FINISH INSPECTION BY QUARANTINE OFFICER
					16:30				FREE PARTIQUE GRANTED
					16:30				NOR RE-TENDERED BY MASTER
					16:30	24:00			TURNING TIME
					16:40				PORT AUTHORITY DISEMBARKED
					17:30	18:30			INITIAL DRAFT SURVEY BY C/O AND SURVEYOR
					17:45				FOREMAN ON BOARD
					18:00				STEVEDORS ON BOARD
					18:10				LCT SURYA FORTUNA ALONGSIDE BRING ALL LOADING EQUIPMENT AT S/SIDE
					18:10	19:10			TRANSFER ALL LOADING EQUIPMENT FROM LCT TO SHIP DECK BY C3
					18:30	19:00			CARGO HOLD INSPECTION BY SURVEYOR
					19:10				CAST OFF LCT SURYA FORTUNA
					19:10	20:30			INSTALL FENDER AND MORING LINES AT P/SIDE
AUGUST 31 <sup>st</sup> , 2022 WEDNESDAY	Cloudy				00:00	02:20			TURNING TIME
					01:20	02:20			PROCESS BARGE FOR ALONGSIDE
					02:20				1ST TB. BARITO MARINER / BG. VIRGO SEJATI 206 ALONGSIDE AT P/SIDE (7,944.019 MT)
		02:20		Hrs					COMMENCE LOADING MV. QING HUA SHAN TO H1C1 H2C2 H4C4 FROM BG. VIRGO SEJATI 206
					02:20	02:35			TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG BY C3
		02:35	15:00	Hrs					STARTED LOADING H3C3 FROM BG. VIRGO SEJATI 206
					15:00	15:15			COMPLETED DISCHARGE FROM BG. VIRGO SEJATI 206 TO H1C1 H2C2 H3C3 H4C4
					15:15	16:20			TRANSFER DOZER FROM BG TO SHIP DECK BY C3
					15:15	16:20			CAST OFF TB. BARITO MARINER / BG. VIRGO SEJATI 206
					16:20				PROCESS BARGE FOR ALONGSIDE
		16:20		Hrs					2ND TB. VIRGO POWER / BG. COMET 3 ALONGSIDE AT P/SIDE (8,071.399 MT)
					16:20	16:35			RESUMED LOADING TO H1C1 H2C2 H3C3 H4C4 FROM BG. COMET 3
		16:35		Hrs					TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG BY C3
	Rain				23:00	24:00			RESUMED LOADING H3C3 FROM BG. COMET 3
SEPT 01 <sup>st</sup> , 2022 THURSDAY	Rain	01:00	03:00	Hrs	00:00	01:00			STOPPED LOADING DUE TO HEAVY RAIN
					03:00	03:15			RESUMED LOADING TO H1C1 H2C2 H3C3 H4C4 FROM BG. COMET 3
					03:15	24:00			COMPLETED DISCHARGE FROM BG. COMET 3 TO H1C1 H2C2 H3C3 H4C4
					03:15	24:00			TRANSFER DOZER FROM BG TO SHIP DECK BY C3
									CAST OFF TB. VIRGO POWER / BG. COMET 3
									WAITING NEXT CARGO BARGE
SEPT 02 <sup>nd</sup> , 2022 FRIDAY	Cloudy				00:00	24:00			WAITING NEXT CARGO BARGE
SEPT 03 <sup>rd</sup> , 2022 SATURDAY	Cloudy				00:00	18:00			WAITING NEXT CARGO BARGE
					18:00	21:30			NOT POSSIBLE BARGE FOR ALONGSIDE DUE TO HIGH SWELL
					21:30	22:30			PROCESS BARGE FOR ALONGSIDE
					22:30				3RD TB. VIRGO POWER 3 / BG. VIRGO SEJATI 335 ALONGSIDE AT P/SIDE (10,757.656 MT)
		22:30		Hrs					RESUMED LOADING H2C1 H4C3 AND START LOADING H5C4 FROM BG. VIRGO SEJATI 335
	Rain	22:45		Hrs	22:30	22:45			TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG BY C2
					23:20	24:00			RESUMED LOADING H3C2 FROM BG. VIRGO SEJATI 335
									STOPPED LOADING ACTIVITY DUE TO HEAVY RAIN AND HIGH SWELL CONDITION (WAITING WEATHER SUBSIDE)
SEPT 04 <sup>th</sup> , 2022 SUNDAY	Rain	06:55	18:05	Hrs	00:00	06:55			STOPPED LOADING ACTIVITY DUE TO HEAVY RAIN AND HIGH SWELL CONDITION (WAITING WEATHER SUBSIDE)
	Cloudy				18:05	18:20			RESUMED LOADING H2C1 H3C2 H4C3 H5C4 FROM BG. VIRGO SEJATI
					18:20	18:20			COMPLETED DISCHARGE FROM BG. VIRGO SEJATI 255 TO H2C1 H3C2 H4C3 H5C4
					18:20	24:00			TRANSFER DOZER FROM BG TO SHIP DECK BY C2
									CAST OFF TB. VIRGO POWER 3 / BG. VIRGO SEJATI 335
									WAITING NEXT CARGO BARGE
SEPT 05 <sup>th</sup> , 2022 MONDAY	Rain				00:00	12:50			WAITING NEXT CARGO BARGE
	Rain				00:00	13:00			HEAVY RAIN AND HIGH SWELL CONDITION (WAITING WEATHER SUBSIDE)
					12:50	13:50			PROCESS BARGE FOR ALONGSIDE
					13:50				4TH TB. BARITO MARINER / BG. VIRGO SEJATI 206 ALONGSIDE AT P/SIDE (8,547.981 MT)
		13:50		Hrs					RESUMED LOADING H2C1 H4C3 H5C4 FROM BG. VIRGO SEJATI 206
		14:05		Hrs	13:50	14:05			TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG BY C2
					16:15				RESUMED LOADING H3C2 FROM BG. VIRGO SEJATI 206
									STOPPED LOADING H2C1 H3C2 AND RESUMED LOADING H1C1 H2C2 FROM BG. VIRGO SEJATI 206
Master's remarks : <i>No any delay on vessel account</i>									
Name and signature (Agent) PT. BAHARI LAJU ANUGERAH			Name and signature (Shipper) MV. QING HUA SHAN			Name and signature (Shipper) PT. CAHAYA KENCANA LESTARI			
 As Agent			 As Shipper			 As Shipper			





**PT. BAHARI LAJU ANUGERAH**  
Daily Activity Record  
( Time Sheet )

Page : 02

1. Agent's		PT. BAHARI LAJU ANUGERAH			2. Port of Loading		TABONEO, SOUTH KALIMANTAN		
3. Vessel's name		MV. QING HUA SHAN			4. Vessel arrived on road		AUGUST 30, 2022 - 15:00 HRS		
5. Kind of cargo		INDONESIAN STEAM COAL IN BULK			6. NOR Tendered		AUGUST 30, 2022 - 15:00 HRS		
Day	Weather	Time Worked			Time Held up			Remarks	
		From	To	Hour Minute	From	To	Hour Minute		
SEPT 05 <sup>th</sup> , 2022 MONDAY	Cloudy		22:45	Hrs	21:35	22:35	Hrs	PROCESS BARGE FOR ALONGSIDE 5TH TB. VIRGO POWER / BG. COMET 3 ALONGSIDE AT S/SIDE (7,052.142 MT) COMPLETED DISCHARGE FROM BG. VIRGO SEJATI 206 TO H1C1 H2C2 H4C3 H5C4 RESUMED LOADING H2C2 H5C4 FROM BG. COMET 3 TRANSFER DOZER FROM SHIP DECK TO BG BY C3 RESUMED LOADING H4C3 FROM BG. COMET 3 CAST OFF TB. BARITO MARINER / BG. VIRGO SEJATI 206 CONTINUED LOADING H1C1 H2C2 H4C3 H5C4 FROM BG. COMET 3 CONTINUED LOADING H1C1 H2C2 H4C3 H5C4 FROM BG. COMET 3 STOPPED LOADING H5C4 DUE TO ELECTRIC GRAB NO 4 TROUBLE STOPPED LOADING H4C3 AND RESUMED LOADING H3C3 FROM BG. COMET 3 RESUMED LOADING H5C4 FROM BG. COMET 3 COMPLETED LOADING MV. QING HUA SHAN TRIMMING CARGO AT H1 H2 H3 H4 H5 BY BULDOZER CAST OFF TB. VIRGO POWER / BG. COMET 3 FINAL DRAFT SURVEY BY C/O AND SURVEYOR  WAITING EXPORT COAL PERMIT(PEB/NPE) FROM SHIPPER RECEIVED EXPORT COAL PERMIT(PEB/NPE) FROM SHIPPER ARRANGE CLEARANCE OUT / SAILING PERMIT BY AGENT SAILING PERMIT ISSUED BY HARBOUR MASTER DELIVERY PORT CLEARANCE / SHIPS CERTIFICATE BY SPEED BOAT PORT CLEARANCE / SHIPS CERTIFICATE ON BOARD DOCUMENT COMPLETED / MASTER RECEIVED PORT CLEARANCE / SHIPS CERTIFICATE AGENT OFF FROM VESSEL	
			22:45	Hrs	22:45	23:00	Hrs		
			23:00	Hrs	23:00	24:00	Hrs		
						00:00	06:20		Hrs
SEPT 06 <sup>th</sup> , 2022 TUESDAY	Fine		06:20	Hrs	02:00	02:20	Hrs	CONTINUED LOADING H1C1 H2C2 H4C3 H5C4 FROM BG. COMET 3 STOPPED LOADING H5C4 DUE TO ELECTRIC GRAB NO 4 TROUBLE STOPPED LOADING H4C3 AND RESUMED LOADING H3C3 FROM BG. COMET 3 RESUMED LOADING H5C4 FROM BG. COMET 3 COMPLETED LOADING MV. QING HUA SHAN TRIMMING CARGO AT H1 H2 H3 H4 H5 BY BULDOZER CAST OFF TB. VIRGO POWER / BG. COMET 3 FINAL DRAFT SURVEY BY C/O AND SURVEYOR  WAITING EXPORT COAL PERMIT(PEB/NPE) FROM SHIPPER RECEIVED EXPORT COAL PERMIT(PEB/NPE) FROM SHIPPER ARRANGE CLEARANCE OUT / SAILING PERMIT BY AGENT SAILING PERMIT ISSUED BY HARBOUR MASTER DELIVERY PORT CLEARANCE / SHIPS CERTIFICATE BY SPEED BOAT PORT CLEARANCE / SHIPS CERTIFICATE ON BOARD DOCUMENT COMPLETED / MASTER RECEIVED PORT CLEARANCE / SHIPS CERTIFICATE AGENT OFF FROM VESSEL	
			09:35	Hrs	09:35	12:00	Hrs		
					09:50	12:00	Hrs		
					12:00	13:00	Hrs		
SEPT 07 <sup>th</sup> , 2022 WEDNESDAY	Fine				13:00	19:50	Hrs	VESSEL SAIL OUT	
					19:50	21:20	Hrs		
					21:20	23:20	Hrs		
					23:20	23:50	Hrs		
			23:50	24:00	Hrs				
Master's remarks :									
Name and signature (Agent)		Name and signature (Master)			Name and signature (Shipper)				
PT. BAHARI LAJU ANUGERAH		MV. QING HUA SHAN			PT. CAHAYA KENCANA LESTARI				
As Agent		As Master			As Shipper				

*No delay on vessel's account*

## LAMPIRAN VII

### Draf Bill Of Lading

Page 2

CODE NAME "CONGEN BILL" EDITION 1994

**BILL OF LADING**

B/L. NO.

Shipper

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

62/BLA-BJM/22

PT. CAHAYA KENCANA LESTARI  
 RUKO BINTANG RAYA BLOK C NO. 8  
 BATAM CENTER, BATAM KEPULAUAN RIAU  
 INDONESIA

Consignee  
 TO ORDER

**DRAFT BL**

Notify Party

JERA GLOBAL MARKETS UK LTD.  
 80 VICTORIA STREET,  
 CARDINAL PLACE,  
 LONDON, SW1E 5JL

Name of Vessel

Port Of Loading

MV. QING HUA SHAN

TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA

Port of Discharge

1 / 2 SB, 1 / 2 SAFE PORT, POLAND

Shipper's description of goods

Gross weight

INDONESIAN STEAM COAL IN BULK

**41,814 MT**

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

CLEAN ON BOARD

( of which ...NL... 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	<b>SHIPPED</b> 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 soid By Wyl& Zonen B.V., Rotterdam (phone:31-010-4252627) by the authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">Freight payable at</td> <td>Place and date of issue TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA SEPTEMBER 06, 2022</td> </tr> <tr> <td>Number of original Bs/L  3 (Three)</td> <td>Signature FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER MV. QING HUA SHAN CAPT. XING DONGYUN  PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AS AGENTS FOR THE MASTER</td> </tr> </table>	Freight payable at	Place and date of issue TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA SEPTEMBER 06, 2022	Number of original Bs/L  3 (Three)	Signature FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER MV. QING HUA SHAN CAPT. XING DONGYUN  PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AS AGENTS FOR THE MASTER
Freight payable at	Place and date of issue TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA SEPTEMBER 06, 2022				
Number of original Bs/L  3 (Three)	Signature FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER MV. QING HUA SHAN CAPT. XING DONGYUN  PT. BAHARI LAJU ANUGERAH AS AGENTS FOR THE MASTER				

**BILL OF LADING**

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES  
 CODE NAME: "CONGENBILL"  
 EDITION 1994  
 ADOPTED BY  
 THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (BIMCO)

**Conditions of Carriage.**

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.

**(2) General Paramount Clause.**

(a) The Hague Rules contained in the international Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of

shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.

(b) *Trades where Hague-Visby Rules apply.*

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague - Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading.

(c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals.

**(3) General Average.**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.  
 Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

**(4) New Jason Clause**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

**(5) Both-to-Blame Collision Clause.**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see overleaf.

**LAMPIRAN VIII**  
**Letter Of Authorization**

Port :TABONEO  
Date :01 SEP 2022

To :ALL CONCERNED PARTIES  
Fm: MASTEROF MVQING HUA SHAN

**Master's Authorization To Sign Bills Of Lading**

Dear Sirs,

In consideration that the bill(s) of lading covering the cargo COAL IN BULK that will be loaded on my vessel at TABONEO ANCHORAGE will not be presented to me for signing before departure of vessel . I, Captain Xing Dongyun , hereby authorize you to sign the bill(s) of lading on my behalf, subject to the following conditions:

- 1) That the said bills of lading are signed only against presentation of mate's receipt(s) signed by master and/or an officer of the said vessel. If mate's receipt(s) is not available, permission must be obtained from charterers and/or head-owners.
- 2) That the bill(s) of lading are to be in strict conformity with the mate's receipt(s) as to the quantity, description and marks of the cargoes loaded and that all clauses or remarks contained in the mate's receipt(s) are endorsed in full on the bills of lading.
- 3) That the said bill(s) of lading are to bear the date on which loading was completed. Under no circumstances are the bill(s) of lading to be posted dated or dated later than the date of completion of loading.
- 4) That the said bill(s) of lading are in all respects to fully conform with all instructions that you may have received from the owners and/or managers of my vessel.
- 5) That you are only authorized to sign bill(s) of lading marked " original copy" and marked "freight payable as per charter party".
- 6) This authorization is only valid for the present call of my vessel at this port TABONEO.
- 7) This authorization is meant only for M/S PT. Bahari Laju Anugerah-Banjarmasin, Indonesia and no other parties is allowed to sign on my behalf.
- 8) Any bill(s) of lading signed by you which do not comply with the above conditions will be deemed to have been signed without my authority.

You are kindly requested to sign for receipt of this letter and acknowledged your understanding of its contents in the space provided below

XING DONGYUN

Master of MV QING HUA SHAN

Acknowledged and received :

\_\_\_\_\_ (Signature)

**PT. BAHARI LAJU ANUGERAH** (Name) AS AGENT (Title)

SEPTEMBER 06, 2022 (Time & Date)

**LAMPIRAN IX*****Mate's Receipt*****PT. BAHARI LAJU ANUGERAH**

B/L NO. 62/BLA-BJM/22

**MATE'S RECEIPT**

Name Of Vessel : MV. QING HUA SHAN "Voyage No 55"

From Shipper : PT. CAHAYA KENCANA LESTARI  
 RUKO BINTANG RAYA BLOK C NO. 8  
 BATAM CENTER, BATAM, KEPULAUAN RIAU  
 INDONESIA

Consignee : TO ORDER

Notify Party : JERA GLOBAL MARKETS UK LTD.  
 80 VICTORIA STREET,  
 CARDINAL PLACE,  
 LONDON, SW1E 5JL

Port Of Loading : TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA

Destination : 1 / 2 SB, 1 / 2 SAFE PORT, POLAND

The following goods :

MARKS	DESCRIPTION	QUANTITY
	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY CLEAN ON BOARD	<b>41,814 MT</b>

State number of packages in writing

Subject to the terms and conditions  
in the Bill of Lading

TABONEO ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA



# LAMPIRAN X

## Cargo Manifest



**PT. BAHARI LAJU ANUGERAH  
CARGO MANIFEST**

Name of vessel : MV. QING HUA SHAN Flag : HONG KONG, CHINA Voyage No : 55 Dest : 63,457.4 MT  
 Sailing Date : SEPTEMBER 06, 2022 From : TABONE ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA To : 1 / 2 SB, 1 / 2 SAFE PORT, POLAND Master : CAPT. KING DONGYUN

B/L No	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
62/BLA B1M/22	PT. CAHAYA KENCANA LESTARI RUKO BINTANG RAYA BLOK C NO. 8 BATAM CENTER, BATAM, KEPULAUAN RIAU INDONESIA	CONSIGNEE : TO ORDER  NOTIFY PARTY JERA GLOBAL MARKETS UK LTD. 80 VICTORIA STREET, CARDINAL PLACE, LONDON, SW1E 5JL	INDONESIAN STEAM COAL IN BULK FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY CLEAN ON BOARD	<b>41,814 MT</b>

TABONE ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA  
 SEPTEMBER 06, 2022  
 PT. BAHARI LAJU ANUGERAH

  
 Attest: **PT. BAHARI LAJU ANUGERAH**



## LAMPIRAN XI

### Pre – Stowage Plan



COSCO SHIPPING BULK CARRIER CO., LTD

#### PER-STOWAGE PLAN 配载图

SHIP'S NAME: QING HUA SHAN (清華山)      Cargo: COAL IN BULK  
 Voyage No.: 55      Cargo Quantity: 43520,00 mt  
 Loading Port: TABONEO  
 Discharging Port: GDANSK      Dept. LOADING PORT draft: Df/10.42m Da/10.42m (1.020)

	H. No. 5	H. No. 4	H. No. 3	H. No. 2	H. No. 1
CAPACITY	15943,30 m3	15815,10 m3	15301,60 m3	17660,70 m3	13921,70 m3
	7600,00 mt	7950,00 mt	8820,00 mt	10200,00 mt	8950,00 mt
Discharging Port:	GDANSK	GDANSK	GDANSK	GDANSK	GDANSK
	COAL IN BULK				
	56,70 %	59,80 %	68,50 %	68,70 %	76,40 %

REMARK: 1) This plan without consider Sagging or Hogging  
 2) This plan without consider the depth limit of loading/discharging berth, anchorage, channel

Displacement: 57050,00 mt	Total Cargo: 43520,00 mt
F.O: 450,68 mt	S. Factor: B.M: 44 %
D.O: 97,00 mt	S.F: 50 %
L.O: 65,00 mt	GM: 4,70
F.W: 168,00 mt	Water Density: 1.020
UNPUMPED B.W: 450,00 mt	TPC: 61,2
B.W FOR TRIMMING: 0,00 mt	Chief Mate: <u>TANG SHAOBIN</u>
Constant: 530,00 mt	Date: <u>2022.08.21</u>
Sagging Correction: 0,00 mt	
Light Ship: 11769,32 mt	
Intake Cargo: 43520,00 mt	
Master: <u>XING DONGYUN</u>	



**LAMPIRAN XII**  
**Final Stowage Plan**



<http://www.baharilajuanugerah.com/>



### LAMPIRAN XIII

#### Barge Schedule



**PT. BAHARI LAJU ANUGERAH**  
CARGO BARGE ARRIVAL / DEPARTURE TIMINGS

MV. QING HUA SHAN

TIME	FROM		TO		REMARKS	CARGO QTY	REASONS
	DATE	TIME	DATE	TIME			
02:20	AUGUST 31, 2022	15:15	AUGUST 31, 2022		1st BG. VIRGO SEJATI 206 / TB. BARITO MARINER	7,944.019 MT	
16:20	AUGUST 31, 2022	03:15	SEPT 01, 2022		2nd BG. COMET 3 / TB. VIRGO POWER	8,071.399 MT	
22:30	SEPT 03, 2022	18:20	SEPT 04, 2022		3rd BG. VIRGO SEJATI 335 / TB. VIRGO POWER 3	10,757.656 MT	
13:50	SEPT 05, 2022	23:00	SEPT 05, 2022		4th BG. VIRGO SEJATI 206 / TB. BARITO MARINER	8,547.981 MT	
22:35	SEPT 05, 2022	09:50	SEPT 06, 2022		5th BG. COMET 3 / TB. VIRGO POWER	7,052.152 MT	



SHIPPER  
PT. CAHAYA KENCANA LESTARI  
  
As Shipper

AGENT  
PT. BAHARI LAJU ANUGERAH



PT. BAHARI LAJU ANUGERAH  
As Agent



## LAMPIRAN XIV

### Final Draft Survey



### DRAFT STATEMENT

Vessel/Voyage No.: <u>MV. QINTE HUA SHAN</u>	Cargo : <u>Coal M BULK</u>
Port : <u>TABONEO ANCHORAGE</u>	Date : <u>SEPTEMBER 8<sup>th</sup> 2022</u>
Shipper : <u>P. CAHAYA KUNCANA LESIARI</u>	JO No. :

	INITIAL SURVEY			FINAL SURVEY		
	Date/Time : <u>17.30 - 17.36 SEP 7<sup>th</sup> 2022</u>			Date/Time : <u>12.50 - 13.00</u>		
	PORT	STBD	MEAN	PORT	STBD	MEAN
Draft Forward	<u>3.92</u>	<u>3.85</u>	<u>3.835</u>	<u>10.13</u>	<u>10.08</u>	<u>10.105</u>
Stem Corretion			<u>-0.026</u>			<u>-0.002</u>
Corrected to F.P.P			<u>3.749</u>			<u>10.103</u>
Draft After	<u>6.68</u>	<u>6.68</u>	<u>6.680</u>	<u>10.21</u>	<u>10.14</u>	<u>10.175</u>
Stern Corretion			<u>0.177</u>			<u>0.004</u>
Corrected to A.P.P			<u>6.857</u>			<u>10.179</u>
Mean Draft Fwd. & Aft.			<u>5.3030</u>			<u>10.1410</u>
Draft Midship	<u>5.19</u>	<u>5.38</u>	<u>5.285</u>	<u>10.01</u>	<u>10.13</u>	<u>10.170</u>
Mean of Means	<u>-0.014</u>	<u>5.271</u>	<u>5.27400</u>			<u>10.155</u>
Draft Crtd for Hogging & Sagging	<u>-0.018</u>	<u>5.279</u>	<u>5.261000</u>	<u>0.018</u>	<u>10.1675</u>	<u>10.144750</u>
Displacement			<u>27.292.764</u>			<u>55.687.354</u>
Trim by the head/stern	<u>3.108</u>			<u>0.076</u>		
Correction for Trim			<u>-574.138</u>			<u>2.703</u>
Displacement Corrected for Trim			<u>26.718.626</u>			<u>55.160.099</u>
Observed Density	<u>1.021</u>			<u>1.018</u>		
Coerrection for Density			<u>-104.268</u>			<u>-320.118</u>
Displacement Corrected for Density			<u>26.614.358</u>			<u>55.279.979</u>
Total Consumable Store & Ballast			<u>14.316.990</u>			<u>1169.098</u>
Displacement Corrected for Cons, Stores & Ballast			<u>12.297.368</u>			<u>54.110.881</u>

Corrected Displacement :

INITIAL	<u>12.297.368</u>	MT
FINAL	<u>54.110.881</u>	MT
TOTAL CARGO LOADED/DISCHARGED	<u>4184.513</u>	MT
Master / Chief Officer	<u>Ronald 41.814</u>	MT

Master / Chief Officer  
  
 Name M/Y. QINTE HUA SHAN

Surveyor :  
  
 Name A. BASUKI  
 \*) have conducted this job with the utmost integrity

This report reflects our findings at time and place of inspection/testing only and is hereby given to the best of our knowledge and ability but without prejudice towards any question of rights and/or liability or any party concerned. Our responsibility is limited to the exercise of reasonable care.

Statement from Surveyor

## LAMPIRAN XV

### Daftar Pertanyaan

Shipper On Board (Mr. Sony)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menurut bapak, apa penyebab terjadinya <i>deadfreight</i>?</li> <li>2. Apakah upaya yang sudah dilakukan oleh perusahaan?</li> </ol>
Foreman On Board (Mr. Hurianto)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Selama proses pemuatan kendala apa yang dihadapi?</li> <li>2. Apakah upaya yang sudah dilakukan?</li> </ol>
Loading Master Jetty (Mr. Fendy)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Selama proses pemuatan tongkang di <i>jetty</i> kendala apa yang dihadapi?</li> <li>2. Apakah proses pemuatan sudah sesuai prosedur?</li> </ol>

Sumber : Dokumen pribadi

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Agil Arwoe Putra
2. Tempat, Tanggal Lahir : Boyolali, 26 Januari 2002
3. NIT : 572011337569 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Wonorejo RT 02 / RW 05, Kebonsari,  
Wonoboyo, Temanggung, Jawa Tengah
8. Nama Orang tua
  - Ayah : Arif Fahrudin
  - Ibu : Wuri Nurkhayati Setyaningsih
9. Alamat : Wonorejo RT 02 / RW 05, Kebonsari,  
Wonoboyo, Temanggung, Jawa Tengah
10. Riwayat Pendidikan
  - SD : SD Muhammadiyah Parakan
  - SMP : SMP N 1 Wonoboyo
  - SMA : SMA N 1 Klego
  - Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
11. Praktek Laut
  - Perusahaan Pelayaran : PT. Bahari Laju Anugerah
  - Divisi / Bagian : Cadet
  - Masa Praktik : 18 Juli 2022 – 05 Agustus 2023