



**“ANALISIS PENANGANAN *DEADFREIGHT* PADA MV. PETRUS OLEH
PT. INDO DHARMA TRANSPORTASI”**

SKRIPSI

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

Oleh

AMEERUL RASYID MARITIME

572011337572 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATALAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2024

HALAMAN PERSETUJUAN

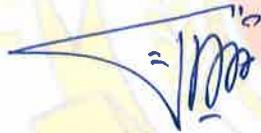
**“ANALISIS PENANGANAN *DEADFREIGHT* PADA MV. PETRUS OLEH
PT. INDO DHARMA TRANSPORTASI”**

DISUSUN OLEH :

AMEERUL RASYID MARITIME
NIT. 572011337572 K

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

Dosen Pembimbing I
Materi



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

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan



DIDIK DWI SUHARSO, S.Si.T., M.Pd
Penata (III/c)
NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui dan menyetujui
Ketua program studi TALK Ilmu Pelayaran Semarang



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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “ANALISIS PENANGANAN *DEADFREIGHT* PADA MV. PETRUS OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORTASI” karya,

NAMA : Ameerul Rasyid Maritime

NIT : 572011337572 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari

....., 2024

Semarang,

PENGUJI

Penguji I **Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.**

Penata Tk. I, III/d

19850731 200812 2 002

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

Penata Tk. I (III/d)

19781024 200212 2 002

Penguji III **TARUGA RUNANDI, M.Si.**

Penata Muda Tk.I (III/b)

19910601 202012 1 009

Mengetahui dan Menyetujui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19771129 200502 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : AMEERUL RASYID MARITIME

NIT : 572011337572 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “ANALISIS PENANGANAN *DEADFREIGHT* PADA MV. PETRUS OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORTASI” karya,

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

Semarang,

Yang membuat pernyataan,



Ameerul Rasyid Maritime
572011337572 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Sesungguhnya Allah tidak akan mengubah keadaan suatu kaum, sebelum mereka mengubah keadaan diri mereka sendiri.”- *QS Ar Rad 11*
2. Jangan takut gagal, tapi takutlah tidak pernah mencoba. – *Roy T. Bennett*
3. MARITIME JAYA!

Persembahan:

1. Politeknik Ilmu pelayaran Semarang
2. Kepada Orang tua dan keluarga tercinta.
3. Kepada Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M.
selaku Dosen Pembimbing Materi dan
Bapak Didik Dwi Suharso, S.Si.T., M.Pd
selaku Dosen Metode Penelitian dan
Penulisan.

PRAKATA

Puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkat rahmat dan karunia-Nya, penulisan skripsi berjudul “**ANALISIS PENANGANAN *DEADFREIGHT* PADA MV. PETRUS OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORTASI**” dan penulisannya dilakukan untuk memenuhi persyaratan gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulisan skripsi ini tentunya tidak lepas dari bantuan, dukungan, dan bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, saya ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. Selaku ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam menyusun Skripsi ini
4. Bpk. Didik Dwi Suharso, S.Si.T., M.Pd Selaku Dosen Pembimbing Metode penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam menyusun skripsi ini.
5. Orang tua dan keluarga saya tercinta, yang selalu mendoakan, memberi dukungan serta motivasi dalam menjalankan pendidikan saya hingga selesai.

6. Perusahaan IDT Trans Agency sebagai tempat saya praktek darat selama 6 bulan yang telah memberi saya ilmu serta pengalaman yang luar biasa.
7. Seluruh rekan-rekan seperjuangan angkatan 57 yang telah berbagi suka maupun duka selama masa pendidikan.

Saya dengan senang hati menerima saran dan kritik yang membangun untuk perbaikan di masa yang akan datang. Harapan saya, skripsi ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi positif bagi pembaca serta pengembangan ilmu pengetahuan di bidang Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan.

Semarang, 2024

Penulis



AMEERUL RASYID MARITIME
572011337572 K

ABSTAKSI

Maritime, Ameerul Rasyid. 2024 “Analisis Penanganan *Deadfreight* Pada MV. PETRUS Oleh PT Indo Dharma Transportasi”, Skripsi. Program Studi TALK, program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Pembimbing II: Didik Dwi Suharso, S.Si.T., M.Pd

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui penyebab terjadinya *deadfreight* sehingga dapat dilakukan analisis berupa upaya penanganannya pada MV. PETRUS oleh PT Indo Dharma Transportasi. Berdasarkan fakta yang ditemukan bahwa *Ship owner* meminta pertanggungjawaban atas kekurangan muatan di MV. PETRUS

Penelitian ini disusun untuk mengetahui bagaimana faktor penyebab terjadinya *deadfreight* bongkar muat di MV. PETRUS dan upaya penanganannya guna meminimalisir terjadinya *deadfreight* pada proses pemuatan batu bara. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif menggunakan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu dilakukannya observasi, wawancara, dan dokumentasi yang dilakukan saat melaksanakan praktik di PT Indo Dharma Transportasi cabang Satui pada saat MV. PETRUS berlabuh di Muara Satui *Anchorage*. Teknik analisis data yaitu dengan dilakukannya pengumpulan data, difokuskan pada reduksi data, dan dilakukan penyajian data dengan dideskripsikan dalam bentuk kalimat deskriptif. Setelah dilakukan analisis, hasil penelitian menunjukkan faktor penyebab dikeluarkan laporan *deadfreight* yaitu kurangnya koordinasi dan pengawasan saat bongkar muat, *grab* yang tidak tertutup dengan sempurna, dan cuaca buruk. Kemudian, upaya untuk mengurangi terjadinya *deadfreight* pada proses pemuatan batu bara yaitu dengan manajemen pengawasan yang efektif, dan memastikan koordinasi yang baik dengan pihak kapal ketika *grab crane* tidak tertutup rapat.

Disimpulkan bahwa faktor penyebab terjadinya *deadfreight* dikarenakan kurangnya koordinasi dan pengawasan ketat pada proses bongkar muat, dan upaya yang dapat meminimalisir terjadinya *deadfreight* yaitu adanya manajemen pengawasan dan koordinasi yang efektif dengan pihak kapal. Untuk itu, perlu adanya peningkatan pada koordinasi dan pengawasan saat proses bongkar muat terjadi, serta pengecekan kondisi *grab* sebelum dilakukan bongkar muat.

Kata Kunci : Analisis, Bongkar Muat, Keagenan, Prosedur, *Ship Owner*

ABSTRACT

Maritime, Ameerul Rasyid. 2024 “*Analisis Penanganan Deadfreight Pada MV. PETRUS Oleh PT Indo Dharma Transportasi*”, Thesis. TALK Study Program, Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang Supervisor I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Supervisor II: Didik Dwi Suharso, S.Si.T., M.Pd

This study was conducted to determine the causes of deadfreight so that an analysis can be made in the form of efforts to handle it on MV. PETRUS by PT Indo Dharma Transportasi. Based on the facts found that the Ship owner holds accountable for the lack of cargo on the MV. PETRUS

This research was prepared to find out how the factors that cause deadfreight loading and unloading on MV. PETRUS and handling efforts to minimise the occurrence of deadfreight in the coal loading process. This research is a descriptive study using a qualitative approach. The data collection techniques used are observation, interviews, and documentation carried out while carrying out practice at PT Indo Dharma Transportasi Satui branch when the MV. PETRUS anchored at Muara Satui Anchorage. The data analysis technique is by collecting data, focusing on data reduction, and presenting the data by describing it in the form of descriptive sentences. After the analysis, the results showed that the factors causing the issuance of deadfreight reports were lack of coordination and supervision during loading and unloading, grabs that were not perfectly closed, and bad weather. Then, efforts to reduce the occurrence of deadfreight in the coal loading process are effective supervisory management, and ensuring good coordination with the ship when the grab crane is not closed tightly.

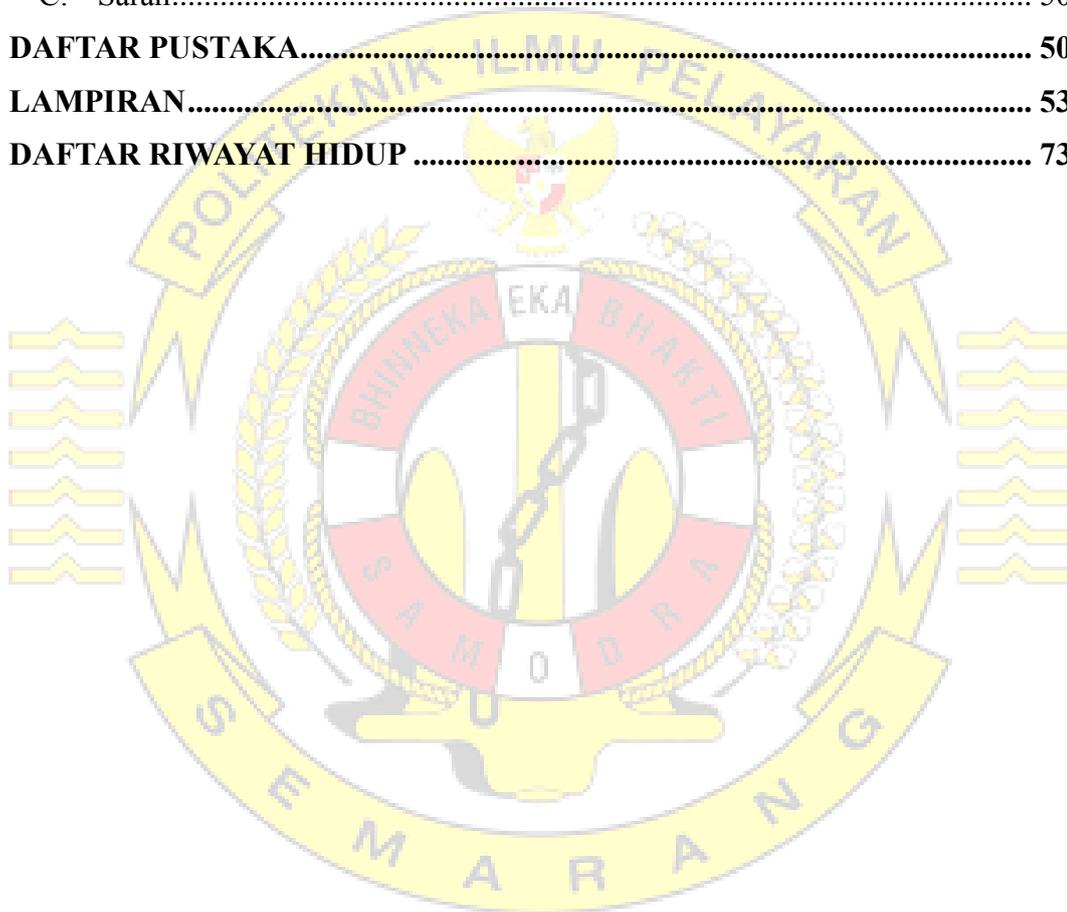
It is concluded that the factors causing deadfreight are due to the lack of coordination and close supervision in the loading and unloading process, and efforts that can minimise the occurrence of deadfreight are effective supervision and coordination management with the ship. For this reason, it is necessary to improve coordination and supervision during the loading and unloading process, as well as checking the grab condition before loading and unloading.

Keywords: Analysis, Agency, Loading and Unloading, Ship Owner, Procedure

DAFTAR ISI

| | |
|--|-------------|
| | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iii |
| PERNYATAAN KEASLIAN | iv |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN | v |
| PRAKATA | vi |
| ABSTAKSI | viii |
| ABSTRACT | ix |
| DAFTAR ISI | x |
| DAFTAR TABEL | xii |
| DAFTAR GAMBAR | xiii |
| DAFTAR LAMPIRAN | xiv |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Fokus Penelitian | 3 |
| C. Rumusan Masalah | 4 |
| D. Tujuan penelitian..... | 4 |
| E. Manfaat Penelitian | 5 |
| BAB II KAJIAN TEORI | 6 |
| A. Deskripsi Teori | 6 |
| B. Kerangka Penelitian | 17 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 19 |
| A. Metode penelitian..... | 19 |
| B. Tempat Penelitian..... | 20 |
| C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan..... | 22 |
| D. Teknik Pengumpulan Data | 25 |
| E. Instrumen Penelitian..... | 27 |
| F. Teknik Analisis Data | 30 |
| G. Pengujian Keabsahan Data..... | 32 |
| BAB IV HASIL PENELITIAN | 33 |

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| A. Gambaran Konteks Penelitian..... | 33 |
| B. Deskripsi Data..... | 35 |
| C. Temuan..... | 43 |
| D. Pembahasan Hasil Penelitian | 45 |
| BAB V SIMPULAN DAN SARAN..... | 49 |
| A. Simpulan | 49 |
| B. Keterbatasan Penelitian..... | 49 |
| C. Saran..... | 50 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 50 |
| LAMPIRAN..... | 53 |
| DAFTAR RIWAYAT HIDUP | 73 |



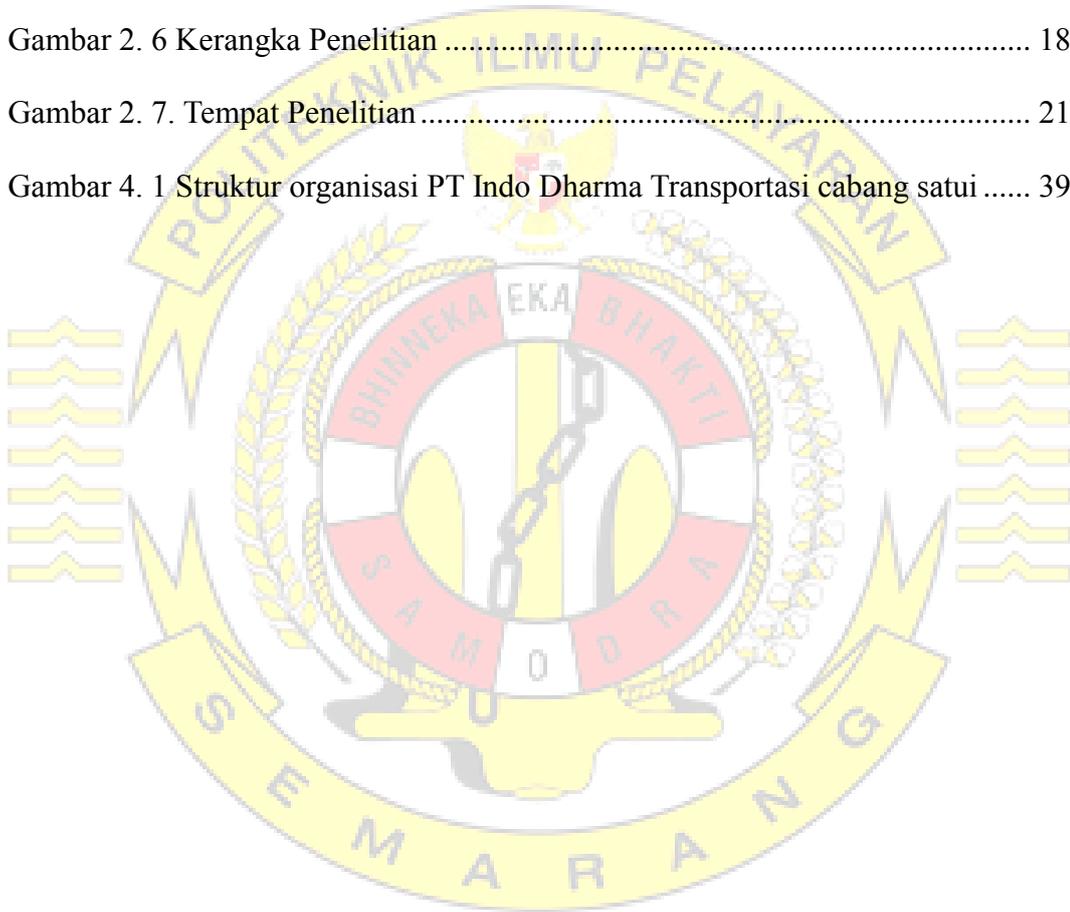
DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 4. 1 Perbandingan Penelitian sebelumnya dan sekarang..... | 33 |
| Tabel 4. 2 Ship particular MV. PETRUS | 41 |



DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 2. 1 Batu bara (peat) | 12 |
| Gambar 2. 2 subbitumen coal | 13 |
| Gambar 2. 3 Bitumen coal | 14 |
| Gambar 2. 4 Lignit coal | 15 |
| Gambar 2. 5 antrasit coal | 17 |
| Gambar 2. 6 Kerangka Penelitian | 18 |
| Gambar 2. 7. Tempat Penelitian | 21 |
| Gambar 4. 1 Struktur organisasi PT Indo Dharma Transportasi cabang satu | 39 |



DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--|----|
| LAMPIRAN 1 Permintaan full cargo dari ship owner | 53 |
| LAMPIRAN 2 Letter of protest (deadfreight) | 54 |
| LAMPIRAN 3 Statement Of Fact..... | 55 |
| LAMPIRAN 4 Notice Of Readiness..... | 59 |
| LAMPIRAN 5 Authorization To Sign Bill Of Lading..... | 60 |
| LAMPIRAN 6 MATE'S RECEIPT..... | 61 |
| LAMPIRAN 7 CARGO MANIFEST..... | 62 |
| LAMPIRAN 8 PRE-STOWAGE PLAN..... | 63 |
| LAMPIRAN 9 STOWAGE PLAN..... | 64 |
| LAMPIRAN 10..... | 65 |
| LAMPIRAN 11..... | 66 |
| LAMPIRAN 12 Wawancara dengan Ship Owner..... | 68 |
| LAMPIRAN 13 Wawancara dengan Agent on board..... | 70 |
| LAMPIRAN 14 Dokumentasi dengan Agent on board..... | 72 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

PT Indo Dharma Transportasi cabang Satui merupakan perusahaan yang bergerak di bidang keagenan kapal. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal pasal 1 ayat 1 Usaha Keagenan Kapal adalah suatu kegiatan usaha yang mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. PT Indo Dharma Transportasi cabang Satui yang bertugas mengurus kepentingan kapal yang berada di Muara Satui *anchorage*.

Bongkar muat adalah suatu kegiatan membongkar barang atau muatan dari atas kapal ke daratan terdekat di tepi kapal dengan menggunakan crane maupun sling kapal (Sri, 2019). Namun, pada proses bongkar muat batu bara yang dilakukan peneliti sebagai kadet yang didampingi oleh agent tetap dari PT Indo Dharma Transportasi cabang Satui melalui *ship to ship* tanpa kapal berlabuh di tepi daratan. Kegiatan bongkar muat ini dilakukan di tengah Muara Satui *anchorage*. Ketika peneliti ikut mendampingi agent tetap dalam kegiatan bongkar muat ada kejadian ganti rugi yang dialami oleh *Shipper* karena ditemukan *deadfreight* pada muatan di MV. PETRUS.

Deadfreight adalah biaya yang harus ditanggung akibat kapasitas muatan yang tidak terisi penuh sesuai kontrak pengangkutan. Menurut Brown dan Johnson (2022), *deadfreight* dapat terjadi karena berbagai alasan seperti tidak

ada muatan yang siap dari *shipper* tetapi permintaan dari *ship owner* untuk pemerataan muatan batu bara (*trimming*) tidak maksimal. Terjadinya *deadfreight* tidak hanya menyebabkan kerugian finansial yang signifikan bagi perusahaan pengangkut dan pemilik muatan, tetapi juga dapat mengganggu kelancaran operasional dan efisiensi rantai pasok.

Batu bara merupakan salah satu sumber energi utama yang digunakan di seluruh dunia karena kandungan energinya yang tinggi (Smith, 2021). Dalam konteks maritim, pengangkutan batu bara melibatkan kapal *bulk carrier* yang dirancang khusus untuk menampung muatan curah kering dalam jumlah besar. Pengangkutan batu bara melalui jalur laut memerlukan perhatian khusus seperti tidak adanya muatan yang siap dari *shipper* dan pemerataan muatan batu bara (*trimming*) tidak maksimal. Pengangkut curah yang digunakan harus dirancang untuk mengakomodasi sifat fisik batu bara, seperti berat jenis yang tinggi dan potensi bahaya yang terkait dengan debu batu bara yang mudah terbakar. Selain itu, proses bongkar muat batu bara harus dilakukan secara efisien untuk mengurangi waktu di pelabuhan dan mengurangi risiko kerusakan muatan. Pengangkutan batu bara dari tambang ke tempat penumpukan muatan dan kemudian ke konsumen internasional melibatkan rantai logistik yang kompleks. Pengangkutan batu bara dari tambang ke tempat penumpukan muatan dan kemudian ke konsumen internasional melibatkan rantai logistik yang kompleks. Fasilitas penunjang bongkar seperti *crane*, *bulldozer* dan *excavator* untuk muat batu bara. Fasilitas penunjang tersebut menjadi elemen kunci dalam memastikan efisiensi dan keandalan pengiriman batu bara.

Perkembangan teknologi dalam industri maritim, seperti penggunaan sistem manajemen muatan yang canggih dan kapal curah berkapasitas besar, telah membantu meningkatkan efisiensi operasional dalam pengangkutan batu bara.

Peristiwa tersebut menyebabkan *deadfreight* muatan batu bara pada kegiatan bongkar muat di MV. PETRUS yang ditangani oleh pihak agen PT Indo Dharma Transportasi. Dari uraian diatas, maka judul yang akan diambil adalah **“ANALISIS PENANGANAN *DEADFREIGHT* PADA MV. PETRUS OLEH PT. INDO DHARMA TRANSPORTASI”**.

B. Fokus Penelitian

Menurut Lexy J. Moleong (2020), fokus penelitian adalah aspek atau fenomena tertentu yang menjadi pusat perhatian peneliti dalam penelitian kualitatif. Fokus ini dipilih berdasarkan relevansi dan pentingnya untuk memahami konteks yang lebih luas dari fenomena yang diteliti. Fokus penelitian ini terdapat garis besar penelitian, mulai dari pengambilan data hingga proses analisis hasil penelitian untuk menjadikannya lebih sistematis dan terarah. Sugiyono (2020) mendefinisikan fokus penelitian merujuk pada aspek tertentu dari suatu topik yang menjadi titik perhatian dalam penelitian. Ini membantu peneliti untuk menyusun tujuan penelitian dan menentukan variabel yang akan diteliti. Sugiyono menekankan pentingnya menentukan fokus yang jelas agar hasil penelitian dapat lebih terarah dan efektif.

Fokus perhatian dalam suatu penelitian adalah masalah yang dituangkan dalam pertanyaan peneliti, masalah yang muncul dalam pikiran peneliti berdasarkan penelaahan situasi yang meragukan, dalam penelitian, peneliti

membutuhkan jawaban yang benar dari sejumlah permasalahan tersebut karena permasalahan tersebut dirasakan saat ini dan dirasakan oleh orang banyak, maka dari itu agar jawaban yang diperoleh dalam penelitian tersebut baik, maka diperlukan proses berpikir yang sesuai dengan kaidah-kaidah ilmiah. Dalam penelitian ini Peneliti berfokus pada kejadian *deadfreight* pada MV. PETRUS saat proses kegiatan bongkar muat di Muara Satui *Anchorage*, Banjarmasin, Kalimantan selatan.

C. Rumusan Masalah

Terkait judul dan latar belakang yang sudah disampaikan diatas, masalah utama yang akan peneliti angkat lebih dalam, berikut ini:

1. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya *deadfreight* pada proses bongkar muat di MV. PETRUS?
2. Apa upaya yang dilakukan untuk menghindari terjadinya *deadfreight* pada proses pemuatan batu bara?

D. Tujuan penelitian

Tujuan penelitian ini Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan, tujuan yang ingin dicapai peneliti dalam penulisan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya *deadfreight* pada proses bongkar muat di MV. PETRUS.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk menghindari terjadinya *deadfreight* pada proses pemuatan batu bara.

E. Manfaat Penelitian

Dari hasil penelitian mengenai “**Analisis Penanganan *Deadfreight* pada MV. PETRUS oleh PT. Indo Dharma Transportasi**” diharapkan dapat bermanfaat oleh pembaca serta dapat memberi pengaruh terhadap pengembangan dan literasi bagi pembaca. Penelitian ini diharap dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

Manfaat teoritis merupakan keuntungan yang terkait dengan kemajuan teori pembelajaran dalam jangka panjang (Gumilang, 2019). Manfaat penelitian secara teoritis yang dimaksud peneliti adalah menambah ilmu dan wawasan bagi pembaca mengenai prosedur bongkar muat.

2. Secara Praktis

Manfaat praktis adalah manfaat penelitian bagi program. Nasir (2018) menjelaskan bahwa manfaat secara praktis penelitian ini adalah memberikan masukan kepada perusahaan sebagai bahan pertimbangan dalam pelaksanaan proses bongkar muat. Secara praktis juga berguna sebagai bahan pertimbangan dalam peningkatan pelayanan di PT Indo Dharma Transportasi.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Sebagai dasar teori, pembahasan analisis terjadinya *deadfreight* pada proses bongkar muat baru bara di MV. PETRUS. Peneliti ini menggunakan artikel atau prosedur serta data-data yang berhubungan judul penelitian

1. Analisis

Pengertian analisis menurut para ahli salah satunya menurut Septiani, dkk (2020: 133) pengertian analisis merupakan aktivitas berpikir untuk menjelaskan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengetahui tanda-tanda komponen, berkaitan satu sama lainnya dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu, penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan sebenarnya (sebab, duduk perkara dan sebagainya). Nasir (2018) menggambarkan analisis sebagai serangkaian aktivitas dalam penelitian yang melibatkan pengumpulan, pengolahan, interpretasi, dan penarikan kesimpulan dari data yang telah dikumpulkan untuk menjawab pertanyaan penelitian atau memecahkan masalah yang telah dirumuskan. Nasir menekankan pentingnya analisis dalam menghasilkan pengetahuan baru yang valid dan reliabel. Proses analisis menurut Nasir (2018) mencakup berbagai tahap, mulai dari desain penelitian, pengumpulan data, pengolahan data dengan menggunakan alat analisis yang tepat, hingga interpretasi hasil dan penarikan kesimpulan yang berbasis data.

2. Prosedur

Rahardjo (2023) mendefinisikan prosedur sebagai serangkaian langkah yang telah ditetapkan dan harus diikuti oleh individu dalam melaksanakan suatu pekerjaan. Prosedur ini membantu dalam mengatur alur kerja sehingga setiap aktivitas dapat dilakukan dengan efisien dan sesuai dengan standar yang berlaku. Rahardjo mengemukakan bahwa prosedur yang baik harus mencakup petunjuk yang jelas tentang langkah-langkah yang harus diambil, alat atau bahan yang diperlukan, dan hasil yang diharapkan dari setiap langkah. Dengan demikian, prosedur tidak hanya membantu dalam pelaksanaan tugas tetapi juga dalam evaluasi dan peningkatan berkelanjutan dari proses kerja. Selanjutnya, Menurut Ardios dalam (Wijaya & Irawan, 2020) menyatakan bahwa, prosedur adalah suatu bagian sistem yang merupakan rangkaian tindakan yang menyangkut beberapa orang dalam satu atau beberapa bagian yang ditetapkan untuk menjamin agar suatu kegiatan usaha atau transaksi dapat terjadi secara berulang kali dan dilaksanakan secara seragam.

3. Bongkar Muat

Mangkuprawira (2020) mendefinisikan bongkar muat sebagai proses pemindahan barang dari atau ke dalam kapal dengan tujuan untuk memindahkan muatan dari kapal ke fasilitas penyimpanan atau sebaliknya. Proses ini melibatkan perencanaan dan pengaturan logistik yang cermat untuk memastikan efisiensi dan keamanan. Disisi lain, Tanjung (2021), seorang pengawas lapangan, berperan memastikan bahwa setiap langkah

dalam proses pemindahan barang dilakukan dengan hati-hati. Dia memantau pergerakan barang, dari pemindahan dari kapal ke fasilitas penyimpanan di daratan, hingga memastikan bahwa tidak ada kerusakan pada muatan di MV. PETRUS yang dilakukan di area labuh dengan menggunakan fasilitas seperti *grab crane*, *bulldozer*, *excavator* serta koordinasi yang baik untuk memastikan muatan tidak tercecer atau rusak.

4. *Ship Owner*

Menurut Kartini (2020), *ship owner* adalah individu atau perusahaan yang memiliki kapal dan bertanggung jawab atas pengoperasian dan pemeliharannya. Pemilik kapal bertanggung jawab untuk memastikan kapal memenuhi semua peraturan keselamatan dan lingkungan yang berlaku. Selanjutnya menurut definisi Santoso (2021), bahwa *ship owner* adalah entitas yang memiliki hak kepemilikan atas kapal dan bertanggung jawab atas pengelolaan kapal tersebut, termasuk biaya operasi, perawatan, dan pengawakan kapal. Pemilik kapal juga berperan dalam mengambil keputusan strategis terkait penggunaan kapal, apakah untuk disewakan atau dioperasikan sendiri.

Houghton (2022) mendefinisikan *ship owner* sebagai individu atau entitas hukum yang memiliki hak kepemilikan atas suatu kapal. Pemilik kapal bertanggung jawab atas pengelolaan dan operasional kapal, termasuk perawatan, pemeliharaan, dan memenuhi semua kewajiban hukum yang terkait dengan kapal tersebut. Houghton menekankan bahwa *ship owner* adalah pihak yang secara hukum bertanggung jawab untuk

segala kegiatan yang dilakukan oleh kapal, termasuk pemenuhan kewajiban terhadap pihak ketiga seperti pelabuhan dan otoritas maritim.

5. Keagenan

Menurut Dirmansyah, et all (2023:516) Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. Menurut Santoso (2020). Keagenan adalah suatu usaha yang dilakukan oleh agen yang ditunjuk untuk mengurus kepentingan kapal selama berada di pelabuhan. Agen kapal berperan sebagai perwakilan pemilik atau operator kapal dalam menjalankan kegiatan operasional dan administratif yang berkaitan dengan kapal tersebut. Santoso menyatakan bahwa keagenan pelayaran adalah perwakilan resmi dari perusahaan pelayaran atau pemilik kapal di pelabuhan tujuan. Agen pelayaran bertanggung jawab untuk memastikan kelancaran operasi kapal, termasuk proses bongkar muat, perizinan, dan pemenuhan kebutuhan kapal selama di pelabuhan.

6. *Deadfreight*

Dalam *Maritime Law Handbook*," Hill (2021). Menjelaskan bahwa *deadfreight* adalah biaya yang dikenakan kepada pemilik muatan untuk menutupi kerugian yang dialami oleh pemilik kapal akibat kegagalan

penyewa untuk menyediakan muatan yang cukup. Hill menyoroti pentingnya *deadfreight* sebagai mekanisme untuk memastikan pemilik kapal tidak dirugikan oleh kekurangan muatan. Stopford (2022), menjelaskan *deadfreight* sebagai selisih antara *pre-stewage plan* dengan *final draft survey*. *Deadfreight* terjadi ketika pemilik muatan gagal menyediakan jumlah muatan yang sesuai dengan perjanjian, sehingga dari pihak Pemilik kapal berhak menagih biaya kekurangan muatan (tambahan biaya) sebagai kompensasi kerugian tersebut.

7. Batu bara

Arifin (2021) mendefinisikan batu bara sebagai bahan bakar fosil yang terbentuk dari akumulasi bahan organik dalam lingkungan yang tertutup, di mana proses pembentukan melibatkan perubahan kimia dan fisik dari sisa-sisa vegetasi. Batu bara terdiri dari berbagai jenis, yang masing-masing memiliki karakteristik berbeda, termasuk kadar karbon, energi, dan sulfur. Batu bara digunakan sebagai sumber energi utama dalam pembangkit listrik dan proses industri, dan kualitasnya mempengaruhi efisiensi dan dampak lingkungan dari penggunaannya. Selanjutnya menurut Gunawan (2022) menjelaskan bahwa batu bara adalah bahan bakar padat yang terbentuk dari sisa-sisa vegetasi yang mengalami proses pembatubaraan di bawah tekanan dan suhu tinggi selama jutaan tahun. Proses ini melibatkan perubahan dari material organik menjadi karbon yang kaya energi, yang menghasilkan batu bara dengan berbagai derajat kualitas, dari lignit hingga antrasit. Batu bara digunakan secara luas dalam

industri energi dan sebagai bahan baku dalam berbagai proses industri lainnya. Smith (2021) menambahkan dengan mendefinisikan batubara sebagai jenis bahan bakar fosil yang terbentuk dari sisa-sisa tumbuhan purba yang telah mengalami proses pelapukan dan tekanan tinggi selama jutaan tahun. Batubara terdiri dari berbagai komponen, termasuk karbon, hidrogen, oksigen, dan sejumlah kecil unsur lainnya. Smith juga menjelaskan bahwa batubara digunakan sebagai sumber energi utama dalam pembangkit listrik dan industri, dengan kualitas batubara yang mempengaruhi efisiensi dan emisi pembakarannya. Batu bara memiliki kelas dan jenis batu bara sebagai berikut:

a. Kelas dan jenis batu bara

Secara umum, batu bara dibagi menjadi beberapa jenis: *peat*, *sub-bituminous*, *bituminous*, *lignite*, dan *anthracite*. Jenis-jenis ini terjadi karena proses yang membutuhkan waktu yang lama dan tekanan dan panas yang menyebabkan batu bara meleleh.

1) *Peat*

Peat atau gambut adalah bentuk awal dari proses pembentukan batu bara dengan kandungan mineral sebesar 75% yang terbilang paling tinggi jika dibandingkan dengan jenis lainnya. *Peat* atau gambut dapat digunakan sebagai bahan bakar dan merupakan penyerap minyak yang sangat efektif.



Gambar 2. 1 Batu bara (*peat*)
Sumber: <https://shorturl.asia/B6Axp>

2) *Sub-bituminous*

Jenis batu bara yang termasuk ke dalam kategori sedang diantara jenis *bituminous* dan *lignite*. *Sub-bituminous* mempunyai ciri dengan warna coklat yang gelap cenderung menuju hitam, serta mempunyai kandungan kelembaban lebih rendah jika dibandingkan dengan jenis *lignite*. yang membuatnya lebih efisien untuk dibakar. Penggunaan utama batu bara *sub-bituminous* adalah sebagai bahan bakar dalam pembangkit listrik tenaga uap. Karena nilai kalornya yang memadai dan emisi yang lebih rendah, batu bara ini juga digunakan dalam beberapa proses industri lainnya.



Gambar 2. 2 subbitumen coal

Sumber: <https://www.gurugeografi.id/2018/11/teoriterbentuknya-batu-baradan.html>

3) *Bituminous*

Jenis *bituminous* atau bitumen adalah batubara yang mempunyai warna hitam ataupun coklat dan sangat padat. Batu jenis ini hanya terdapat mineral air 8% sampai 10% saja, dan terdapat karbon sebesar 68% sampai 86%. Batubara jenis ini merupakan yang sering dimanfaatkan untuk pembangkit listrik tenaga uap serta dalam sektor industri sering digunakan sebagai pembangkit daya panas.



Gambar 2. 3 Bitumen coal
<https://shorturl.asia/OeyTN>

4) *Steam coal*

Menurut Smith (2021) *Steam coal* adalah jenis batu bara yang memiliki tingkat karbon yang relatif tinggi dan rendah kadar air. Ini membuatnya menjadi jenis batu bara yang baik untuk digunakan dalam pembangkit listrik dan industri-industri yang memerlukan bahan bakar untuk proses pemanasan. *Steam coal* seringkali digunakan dalam pembangkit listrik tenaga uap (*steam power plants*) untuk menghasilkan listrik. Sedangkan Menurut Anderson (2024) mengartikan *steam coal* sebagai batu bara yang digunakan secara khusus untuk keperluan thermal, terutama dalam

pembangkit listrik dan proses industri yang membutuhkan pemanasan besar. Karakteristik utama dari steam coal termasuk kandungan abu dan sulfur yang dapat mempengaruhi performa dan dampak lingkungan dari penggunaannya.

5) *Lignite*

Lignite coal, juga dikenal sebagai *Brown coal*, "memiliki tingkat karbon yang lebih rendah daripada *steam coal* dan memiliki kadar air yang lebih tinggi. Ini membuatnya kurang efisien untuk digunakan dalam pembangkit listrik, karena memiliki nilai kalor yang lebih rendah dan menghasilkan lebih banyak emisi saat dibakar. Meskipun demikian, *lignite coal* masih digunakan dalam beberapa aplikasi industri, terutama di tempat-tempat di mana batu bara jenis lain tidak tersedia.

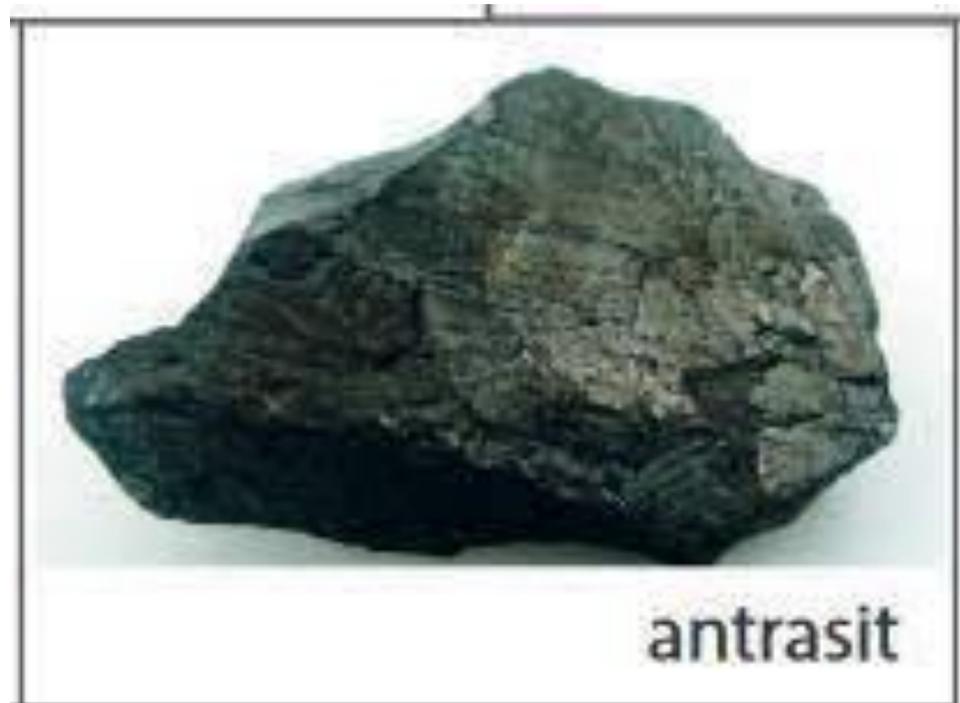


Gambar 2. 4 *Lignit coal*

Sumber: <https://shorturl.asia/4pNQP>

6) *Anthracite*

Jenis *anthracite* merupakan jenis batubara yang bertekstur *glossy* dan mempunyai warna yang hitam di mana termasuk ke dalam kasta tertinggi dalam batubara. Antrasit hanya terdapat air kurang dari 8% serta karbon 86% sampai 98%. Untuk itu antrasit merupakan batubara yang paling sering digunakan terhadap mesin alat elektronik untuk pembangkit panas seperti pemanas ruangan. Antrasit sebagai bentuk batubara yang paling matang dengan kandungan karbon dan energi yang paling tinggi dibandingkan dengan jenis batubara lainnya. Antrasit terbentuk melalui proses metamorfosis yang intensif, di mana batubara mengalami tekanan dan suhu yang lebih tinggi. Ini menghasilkan batubara yang memiliki kemampuan pembakaran yang sangat baik dengan sedikitnya emisi karbon dioksida dan sulfur. Antrasit sering digunakan dalam aplikasi industri yang memerlukan bahan bakar dengan efisiensi tinggi, seperti dalam pembangkit listrik dan pemanas.



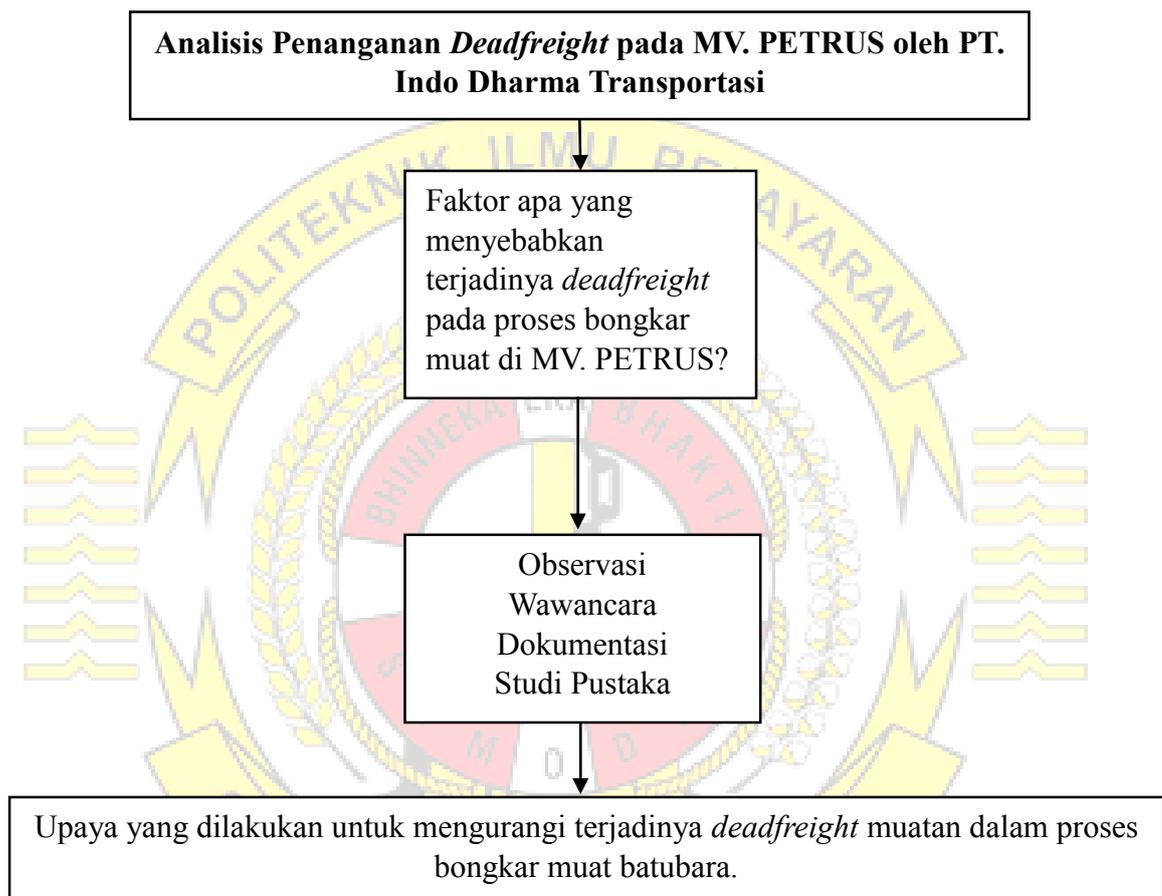
Gambar 2. 5 antrasit coal
Sumber: <https://shorturl.asia/4pNQP>

Dalam penelitian ini, batubara yang diangkut oleh MV. PETRUS adalah jenis batubara *steam coal*.

B. Kerangka Penelitian

Sugiyono (2023) mendefinisikan kerangka penelitian sebagai struktur konseptual yang menggambarkan hubungan antara variabel yang diteliti dan bagaimana data akan dikumpulkan dan dianalisis. Kerangka penelitian ini berfungsi sebagai panduan yang sistematis untuk melakukan penelitian, memastikan bahwa semua aspek penelitian terkait dengan tujuan dan hipotesis penelitian. Sugiyono menekankan bahwa kerangka penelitian harus jelas dan terstruktur untuk memudahkan peneliti dalam mengidentifikasi variabel-variabel yang relevan serta hubungan di antara variabel tersebut.

Peneliti membuat kerangka pemikiran penelitian mengenai beberapa hal yang dijadikan pembahasan utama dalam penulisan ini. Kerangka pemikiran dalam penelitian ini menyajikan hubungan antara variabel yang akan terjadi dan diperoleh dari penjabaran tujuan pustaka.



Gambar 2. 6 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor penyebab terjadinya *deadfreight* pada proses bongkar muat di MV. PETRUS adalah kurangnya muatan dari *shipper* dan *ship owner* yang memerintah untuk memenuhi semua palka.
2. Upaya yang dilakukan untuk menghindari terjadinya *deadfreight* yaitu melakukan komunikasi intensif terhadap kebiasaan *owner* dalam memaksakan kehendak untuk *full cargo* dan mencoba memberikan informasi kepada *owner* terkait ketersediaan muatan.

B. Keterbatasan Penelitian

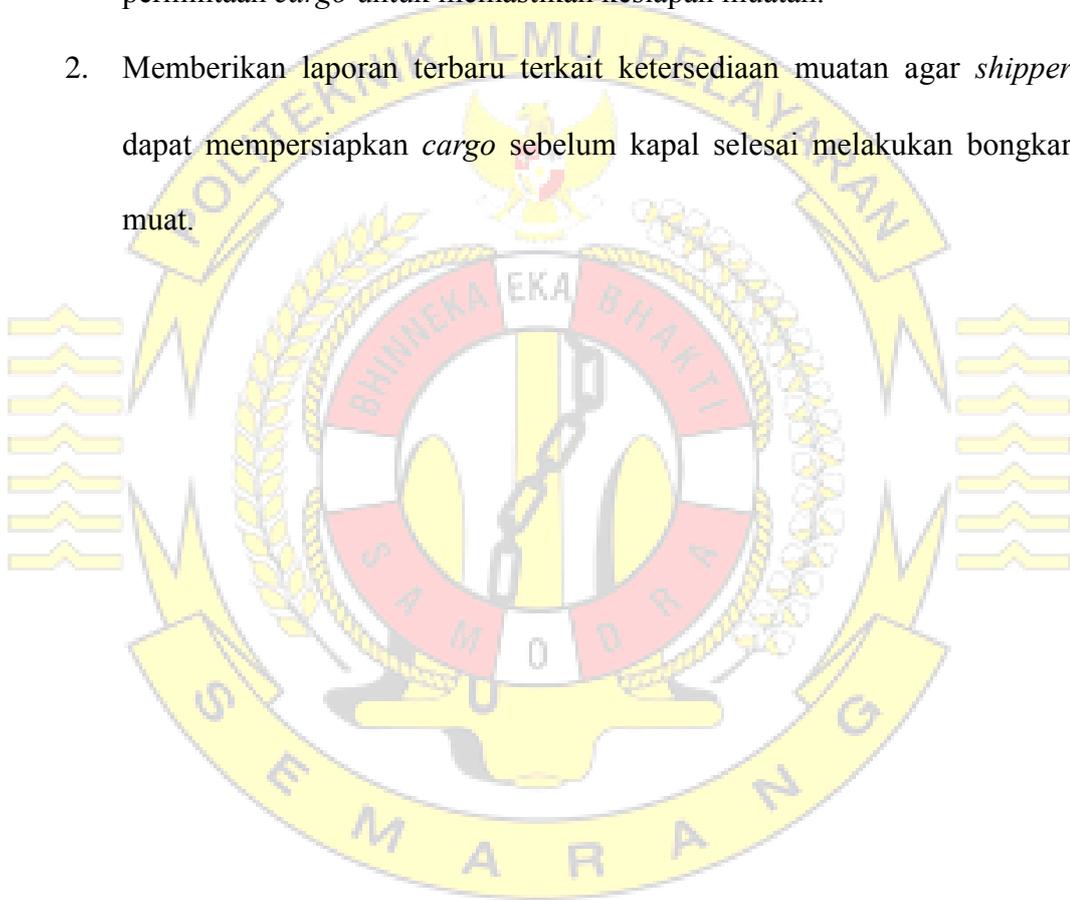
Keterbatasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Ketersediaan referensi penelitian sebelumnya yang membahas *deadfreight* saat muat batu bara di kapal terbatas. Sehingga landasan teori maupun penelitian sejenisnya yang melandasi penelitian ini relatif terbatas.
2. Keterbatasan dalam mengumpulkan dokumen ganti rugi pihak *shipper* kepada *ship owner* dikarenakan dokumen tersebut bersifat internal dan tidak boleh dipublishkan.

C. Saran

Mengacu pada hasil penelitian yang dilakukan, maka penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. *Shipper* meningkatkan perencanaan dan koordinasi produksi *cargo*. Merencanakan penyesuaian jadwal produksi agar sesuai dengan permintaan *cargo* untuk memastikan kesiapan muatan.
2. Memberikan laporan terbaru terkait ketersediaan muatan agar *shipper* dapat mempersiapkan *cargo* sebelum kapal selesai melakukan bongkar muat.



DAFTAR PUSTAKA

- Alaslan, Amtai, (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*, Depok: PT Raja grafindo Persada.
- Anderson, L. (2024). *Understanding Steam Coal: Characteristics and Applications*. *Energy Resources Review*, 30(2), 98-105.
- Arifin, S. (2021). *Sumber Daya Alam: Batubara dan Aplikasinya*. Surabaya: Penerbit Airlangga.
- Brown, A., & Johnson, B. (2022). *Maritime Economics and Logistics*.
- Dirhamsyah, D., Marbun, Y. V., Lesmana, J., & Sitorus, S. Y. (2023). PERANAN JASA KEAGENAN DALAM MENUNJANG PENYANDARAN KAPAL PADA PT. ADMIRAL LINES CABANG BELAWAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(2), 515-522.
- Gumilang, A. (2019). *Metodologi Penelitian: Teori dan Praktik*. Bandung: Penerbit ABC.
- Hill, Christopher. (2021). *Maritime Law Handbook*. Informa Law from Routledge
- Kartini, R. (2020). *Manajemen Operasional Kapal*. Jakarta: Penerbit Andi.
- Moleong, L. J. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Moleong, L. J. (2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya.
- Nasir, M. (2018). *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Neuman, W. L. (2024). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. Pearson.
- Rahardjo, M. (2023). *Prinsip-Prinsip Manajemen Modern*. Yogyakarta: BPFEE.
- Setiawan, R. (2021). *Prosedur dan Keamanan dalam Ship-to-Ship Transfer*. Surabaya: Maritime Publishing.
- Riduwan. (2021). *Teknik Pengumpulan Data dan Metode Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Santoso, H. (2020). *Hukum Maritim dan Keagenan Pelayaran*. Jakarta: Penerbit XYZ.
- Santoso, H. (2021). *Hukum Maritim dan Pelayaran*. Surabaya: Penerbit Airlangga.

- Sari, I. N., Lestari, L. P., Kusuma, D. W., Mafulah, S., Brata, D. P. N., Iffah, J. D. N., ... & Sulistiana, D. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif*. Unisma Press.
- Septiani, Y., Aribbe, E., & Diansyah, R. (2020). Analisis Kualitas Layanan Sistem Informasi Akademik Universitas Abdurrab Terhadap Kepuasan Pengguna Menggunakan Metode Sevqual (Studi Kasus: Mahasiswa Universitas Abdurrab Pekanbaru). *Jurnal Teknologi Dan Open Source*, 3(1), 131-143.
- Smith, J. (2021). *Coal: Formation, Uses, and Environmental Impact*. Retrieved from [National Geographic](#)
- Spiegelhalter, David (2019), *The art of Statistics learning from data*, London: Penguin Books
- Sri, A. (2019). Efisiensi Proses Bongkar Muat di Pelabuhan. Jakarta: Penerbit Pelabuhan.
- Stopford, M. (2022). *Maritime Economics* (4th ed.). Routledge.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2023). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Prasetyo, T. (2019). *Pengantar Hukum Maritim*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Wijaya, A., & Irawan, R. (2020). *Manajemen Operasi dan Prosedur*. Jakarta: Penerbit ABC.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Permintaan full cargo dari ship owner

Good day

For loading at Bunati, understand we have prepared stow plan bss 42.0/mt, which has been proven possible with proper trimming efforts as per previous experiences.

In view of this, pls ensure best possible trimming of the cargo holds by bulldozers (or as good as it can be done via loaders/floating cranes in Bunati, if there are no dozers) and thereby maximize utilization of the entire volume capacity of each cargo hold, as we had lost out cargo on previous voyages due to improper trimming towards final loading as well as intermediate loading.

Pls ensure that if cargo holds are not full, pls do not order stop loading until all holds are 100% filled (up to max safe departure Bunati and safe arrival Mariveles subj to vessel's restrictions and in line with CP load quantities)

To achieve such condition of max utilization in reality entirely depends on the quality of the trimming process (**i.e. the cargo has to be distributed to all corners esp underside of hatch covers and extreme areas of the cargo hold leaving NO void space**), unless loadport/disport/vessel restrictions already met.

Towards the final trimming stages, pls move/distribute cargo into the corners and extreme areas of the cargo holds, leaving NO pockets of spaces, as failing to do a proper trimming could result in a considerable loss in cargo intake (weight) per hold. **Please send photo evidence where proper trimming ie void space are left behind.**

Consequently we kindly ask you and the Chief Officer to pay full attention to this important part of the loading operation and guide/supervise the on board loading supervisor (foreman) during the trimming process in order to optimize the cargo intake best possible in all cargo holds.

Pls kindly keep us in copy on loading progress as well and estimated actual stowage factor of cargo.

Agents, pls instruct local stevedores to take special attention to trimming during loading and exercise full cooperation with Captain and his crew.

Thank you, pls acknowledge receipt.

Best regards

LAMPIRAN 2 Letter of protest (deadfreight)

LETTER OF PROTEST

Ship Name : MV. PETRUS

Port of Registry : Marshall Islands

Port : Muara satui anchorage, Kalimantan Selatan

To: All Parties concerned

Fm: Master Of MV. PETRUS

Subject: Cargo Figures Discrepancy

Dear Sirs,

MV. PETRUS being informed, Vessel has completed loaded the cargo and no barge supply the cargo again, there is still enough space for loading (scheduled 55950mts coal in bulk as instructed) at 1100 hours local time on 26th May 2023, which was confirmed by surveyor.

Ship's figures and surveyor's report are 55885 mts coal in bulk, Which is shortage 65 MTS from declaration figure and stowage plan 55950 mts.

Whereas the said discrepancy being beyond vessel's control, the owners, the master, the vessel and the crew are not responsible for any shortage and claim and all consequences and / or liabilities of any kind whatsoever directly arising from or relating to the said discrepancy.

I, the undersigned, maste of m/v Petrus hereby note the Letter of Protes to you to hold you fully responsible for the liabilities and consequence arising therefore, and reserve and extend the right to claim from you all losses and consequences whatsoever and howsoever arisig therefore at time and place convenience.

Your Sincerely

(Receiver's Representative Sign)

LAMPIRAN 3 Statement Of Fact



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO. 10 BIDARA CINA
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
 PHONE : 021 - 8591 4356 | F : 021 - 85914360
 EMAIL : agency@idt-transagency.co.id
 ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

Statement Of Fact

| | | | |
|----------------|----------------------|-----------------|--|
| Name of Vessel | MV. PETRUS | DATE | MAY 26, 2023 |
| Flag | MARSHALL ISLANDS | Port of loading | MUJARA SATUJI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA |
| DWT / GRT | 57,374 MT/ 33,348 MT | Last Port | WEDA, INDONESIA |
| Name of Master | CAPT. LYU ZHONGFENG | Next port | ANY PORT IN MAINLAND CHINA |

| No | Activity | Time | Date |
|----|---------------------------------|----------------------|--------------|
| 1 | Arrived | 07.30 Hrs | MAY 17, 2023 |
| 2 | Pilot On Board | 08.42 Hrs | MAY 17, 2023 |
| 3 | NOR Tendered | 07.30 Hrs | MAY 17, 2023 |
| 4 | Anchorage at loading point | 09.42 Hrs | MAY 17, 2023 |
| 5 | Pilot off | 09.54 Hrs | MAY 17, 2023 |
| 6 | Agent & Port Authority on Board | 12.00 Hrs | MAY 17, 2023 |
| 7 | Free pratique granted | 12.30 Hrs | MAY 17, 2023 |
| 8 | NOR Re-Tendered | 12.00 Hrs | MAY 18, 2023 |
| 9 | NOR Accepted | As Per Charter Party | |
| 10 | Commenced Loading | 08.20 Hrs | MAY 19, 2023 |
| 11 | Completed Loading | 11.00 Hrs | MAY 26, 2023 |
| 12 | Completed Shipping Documents | 13.00 Hrs | MAY 26, 2023 |
| 13 | Departure / Sailed | 16.30 Hrs | MAY 26, 2023 |
| 14 | ETA Next Port | AM Hrs | JUNE 2, 2023 |

| ROB | Arrival | Departure |
|-----|------------|-----------|
| FO | 404.140 MT | 369.50 MT |
| DO | 103.3 MT | 102.40 MT |
| FW | 217 MT | 165 MT |
| BW | 14,380 MT | 302.80 MT |

| DRAFT | Arrival | Departure |
|-------|---------|-----------|
| FWD | 4.5 M | 12.999 M |
| MID | 5.5 M | 13.120 M |
| AFT | 6.6 M | 13.064 M |

| | | | |
|----|-------------------------------|---------------------|--------------|
| 15 | Initial Draft Survey | 07.00 - 08.00 HRS / | MAY 19, 2023 |
| 16 | Holds Cleanliness Inspection | 07.00 - 08.00 HRS / | MAY 19, 2023 |
| 17 | Final Draft Survey | 11.00 - 12.00 HRS / | MAY 26, 2023 |
| 18 | Total Cargo Loaded / Quantity | 55,885 MT | |

We hereby certify that the above statement of fact is true and correct.



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO. 10 BIDARA CINA
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : 021 - 8591 4356 | F : 021 - 85914360
EMAIL : agency@idt-transagency.co.id
ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

Time Sheet / Statement Of Fact
Working Records

MV. PETRUS

Page : 1 (One)

| Date / Day | Weather | Hatch No | Working Time | Remarks |
|--------------------------|---------------|----------------|-------------------|--|
| MAY 17, 2023 Friday | Cloudy | | 07.30 Hrs | Vessel arrived at Muara Satui pilot station, South Kalimantan, Indonesia |
| | | | 07.30 Hrs | NOR tendered |
| | | | 08.42 Hrs | Pilot on board |
| | | | 08.42 - 09.42 Hrs | Vessel approaching to loading Area |
| | | | 09.42 Hrs | Vessel dropped anchor at loading area |
| | | | 09.54 Hrs | Pilot off |
| | | | 12.00 Hrs | Port authority & Agent on board |
| | | | 12.00 - 12.30 Hrs | Health quarantine inspection |
| | | | 12.30 Hrs | Free pratique granted |
| MAY 18, 2023 Saturday | Cloudy | | 12.00 Hrs | NOR re-tendered |
| | | | 12.00 - 24.00 Hrs | Turn time 12 hours |
| | | | 23.40 Hrs | BG. PACIFIC 3006 / TB. PACIFIC SIX arrived at vsI area |
| MAY 19, 2023 Sunday | Cloudy | | 00.00 - 10.00 Hrs | Waiting for loading schedule |
| | | | 07.00 - 08.00 Hrs | Initial draft survey by C/officer & Surveyor |
| | | | 08.20 Hrs | Stevadores on board |
| | | | 10.00 - 11.00 Hrs | Maneuvering LCT SATRIA 02 for a/side |
| | | | 11.00 Hrs | LCT SATRIA 02 bring loading equipment a/side at p/side ship's |
| | | | 11.00 - 12.30 Hrs | Moved loading equipment from LCT SATRIA02 to ship's deck & install fenders/mooring line at ship's side |
| | | | 12.30 Hrs | LCT SATRIA 02 cast off |
| | | | 12.30 - 24.00 Hrs | Unable barge to a/side due to High swell & Strong wind (Bad weather) |
| MAY 20, 2023 Monday | Bad Cloudy | 1,2,3,5 | 00.00 - 07.55 Hrs | Unable barge to a/side due to High swell & Strong wind (Bad weather) |
| | | | 07.55 Hrs | 1st BG. PACIFIC 3006 / TB. PACIFIC SIX a/side at s/side ship's |
| | | | 07.55 - 08.20 Hrs | Prepared for loading |
| | | | 08.20 Hrs | COMMENCED LOADING H1C1,H2C2,H3C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3006) |
| | | | 22.00 Hrs | Stopped loading all hatch/completed discharge on BG. PACIFIC 3006 |
| | | | 22.00 - 22.15 Hrs | Moved bulldozer to deck by C2 |
| | | | 22.15 Hrs | BG. PACIFIC 3006 / TB. PACIFIC SIX cast off |
| | | | 22.15 - 24.00 Hrs | Waiting for the next cargo barge |
| MAY 21, 2023 Tuesday | Cloudy | 1,4,5 3 | 00.00 - 09.30 Hrs | Waiting for the next cargo barge |
| | | | 09.30 - 10.30 Hrs | Maneuvering barge to a/side |
| | | | 10.30 Hrs | 2nd BG. PACIFIC 3006 / TB. PACIFIC SIX a/side at p/side ship's |
| | | | 10.30 Hrs | Resumed loading H1C1,H5C4 & Started loading H4C3 (BG. PACIFIC 3006) |
| | | | 10.30 - 10.45 Hrs | Moved bulldozer to barge by C2 |
| | | | 10.50 Hrs | Resumed loading H3C2 (BG. PACIFIC 3006) |
| | | | 20.00 Hrs | Stopped loading all hatch/completed discharge on BG. PACIFIC 3006 |
| | | | 20.00 - 20.15 Hrs | Moved bulldozer to deck by C2 |
| | | | 20.15 Hrs | BG. PACIFIC 3006/TB. PACIFIC SIX cast off |
| | | | 20.15 - 24.00 Hrs | Waiting for the next cargo barge |


PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO. 10 BIDARA CINA
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
 PHONE : 021 - 8591 4356 | F : 021 - 85914360
 EMAIL : agency@idt-transagency.co.id
 ISAA Membership : 388/ISAA/VI/2021

**Time Sheet / Statement Of Fact
 Working Records**
MV. PETRUS

Page : 2 (Two)

| Date / Day | Weather | Hatch No | Working Time | Remarks |
|---------------------------|----------------|-------------------|--|--|
| MAY 22, 2023 Wednesday | Cloudy | | 00.00 - 06.50 Hrs | Waiting for the next cargo barge |
| | | | 06.50 - 07.50 Hrs | Maneuvering barge to a/side |
| | | 1,4,5 | 07.50 Hrs | Resumed loading H1C1,H4C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3012) |
| | Rain Cloudy | 2 | 07.50 - 08.05 Hrs | Moved bulldozer to barge by C2 |
| | | | 08.05 Hrs | Resumed loading H2C2 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | | 16.10 - 18.35 Hrs | Stopped loading all hatch due to heavy rain |
| | | 1,2,4,5 | 17.30 Hrs | 4th BG. PACIFIC 3006 / TB. PACIFIC SIX a/side at s/side ship's |
| | | | 18.35 Hrs | Resumed loading H1C1,H2C2,H3C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | | 21.00 Hrs | Stopped loading all hatch/completed discharge on BG. PACIFIC 3012 |
| | Rain | | 21.00 - 21.15 Hrs | Moved bulldozer to ship's on deck by C2 |
| | | | 21.15 Hrs | BG. PACIFIC 3012/TB. PACIFIC TWELVE cast off |
| | | | 21.15 - 24.00 Hrs | No loading activity due to heavy rain |
| MAY 23, 2023 Thursday | Rain Cloudy | | 00.00 - 03.10 Hrs | No loading activity due to heavy rain |
| | | 2,4,5 | 03.10 Hrs | Resumed loading H2C1,H3C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3006) |
| | | | 03.10 - 03.25 Hrs | Moved bulldozer to barge by C2 |
| | Rain Cloudy | 3 | 03.25 Hrs | Resumed loading H3C2 (BG. PACIFIC 3006) |
| | | | 06.50 - 11.30 Hrs | Stopped loading all hatch due to heavy rain |
| | | 2,3,4,5 | 11.30 Hrs | Resumed loading H2C1,H3C2,H4C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3006) |
| | Rain Cloudy | | 17.05 - 20.50 Hrs | Stopped loading all hatch due to heavy rain |
| | | 2,3,4,5 | 19.30 Hrs | 5th BG. PACIFIC 3012 / TB. PACIFIC TWELVE a/side at p/side ship's |
| | | | 20.50 Hrs | Resumed loading H2C1,H3C2,H4C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3006) |
| | | | 21.30 Hrs | Stopped loading all hatch/completed discharge on BG. PACIFIC 3006 |
| | | 1,3,4 | 21.30 Hrs | Resumed loading H1C1,H3C3,H4C4 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | | 21.30 - 21.45 Hrs | Moved bulldozer from BG. PACIFIC 3006 to BG. PACIFIC 3012 by C2 |
| Rain | 2 | 21.45 Hrs | Resumed loading H2C2 (BG. PACIFIC 3012) | |
| | | 21.45 Hrs | BG. PACIFIC 3006/TB. PACIFIC SIX cast off | |
| | 1,2,3,4 | 21.45 - 24.00 Hrs | Continued loading H1C1,H2C2,H3C3,H4C4 (BG. PACIFIC 3012) | |
| MAY 24, 2023 Friday | Cloudy | 1,2,3,4 | 00.00 - 06.45 Hrs | Continued loading H1C1,H2C2,H3C3,H4C4 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | | 06.45 Hrs | Stopped loading all hatch/completed discharge on BG. PACIFIC 3012 |
| | | | 06.45 - 07.00 Hrs | Moved bulldozer to ship's on deck by C2 |
| | | | 07.00 Hrs | BG. PACIFIC 3012/TB. PACIFIC TWELVE cast off |
| | | | 07.00 - 18.45 Hrs | Waiting for the next cargo barge |
| | | | 18.45 - 19.45 Hrs | Maneuvering barge to a/side |
| | 2,4,5 | | 19.45 Hrs | 6th BG. PACIFIC 3006/TB. PACIFIC SIX a/side at p/side ship's |
| | | | 19.45 Hrs | Resumed loading H2C1,H4C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3006) |
| | | | 19.45 - 20.00 Hrs | Moved bulldozer to barge by C2 |
| | Rain | 3 | 20.00 Hrs | Resumed loading H3C2 (BG. PACIFIC 3006) |
| | | | 22.40 - 24.00 Hrs | Stopped loading all hatch due to heavy rain |
| | | | | |
| MAY 25, 2023 Saturday | Rain Cloudy | | 00.00 - 00.20 Hrs | No loading activity due to heavy rain |
| | | 2,3,4,5 | 00.20 Hrs | Resumed loading H2C1,H3C2,H4C3 (BG. PACIFIC 3006) |
| | | | 03.20 Hrs | Shifted loading from H2C1,H3C2,H4C3 to H1C1,H2C2,H3C3 (BG. PACIFIC 3006) |


PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO. 10 BIDARA CINA
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
 PHONE : 021 - 8591 4356 | F : 021 - 85914360
 EMAIL : agency@idt-transagency.co.id
 ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

**Time Sheet / Statement Of Fact
 Working Records**
MV. PETRUS

Page : 3 (Three)

| Date / Day | Weather | Hatch No | Working Time | Remarks |
|------------------------|---------|----------|--|---|
| | | | 07.50 Hrs | Stopped loading all hatch/completed discharge on BG. PACIFIC 3006 |
| | | | 07.50 - 08.05 Hrs | Moved bulldozer to deck by C2 |
| | | | 08.05 - 12.35 Hrs | Waiting for the next cargo barge |
| | | | 10.45 Hrs | BG. PACIFIC 3006/TB. PACIFIC SIX cast off |
| | | | 12.35 - 13.35 Hrs | Maneuvering barge to a/side |
| | | | 13.35 Hrs | 7th BG. PACIFIC 3012 / TB. PACIFIC TWELVE a/side at p/side ship's |
| | | 1,3,5 | 13.35 Hrs | Resumed loading H1C1,H3C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | | 13.35 - 13.50 Hrs | Moved bulldozer to barge by C2 |
| | | 2 | 13.50 Hrs | Resumed loading H2C2 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | | 16.00 Hrs | Shifted loading from H1C1,H2C2,H3C3 to H2C1,H3C2,H4C3 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | 2,3,4,5 | 20.00 - 21.00 Hrs | Stopped loading all hatch/intermediate draft survey by C/officer & Surveyor |
| | | | 21.00 Hrs | Resumed loading H2C1,H3C2,H4C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | | 22.00 - 23.30 Hrs | Stopped loading H5C4/trimming cargo H5 by bulldozer |
| | | 5 | 23.30 Hrs | Resumed loading H5C4 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | 2,3,4,5 | 23.30 - 24.00 Hrs | Continued loading H2C1,H3C2,H4C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3012) |
| MAY 26, 2023 Sunday | Cloudy | 2,3,4,5 | 00.00 - 00.15 Hrs | Continued loading H2C1,H3C2,H4C3,H5C4 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | | 00.15 - 01.20 Hrs | Stopped loading H4C3/trimming cargo H4 by bulldozer |
| | | 4 | 01.20 Hrs | Resumed loading H4C3 (BG. PACIFIC 3012) |
| | | | 11.00 Hrs | COMPLETED LOADING MV. PETRUS |
| | | | 11.00 - 12.00 Hrs | Final draft survey by C/officer & Surveyor |
| | | | 12.00 - 14.30 Hrs | Waiting export permit document from the custom |
| | | | 14.30 Hrs | Export document completed / received by shipping agent |
| | | | 14.30 - 15.00 Hrs | Clearance out process to harbor master |
| | | | 15.00 Hrs | Completed clearance out |
| | | | 15.00 - 16.00 Hrs | Delivery port clearance & ship document to vessel |
| | | | 16.00 Hrs | Port clearance & ship document on board |
| | | | 16.15 Hrs | Pilot on board |
| | | | 16.30 Hrs | Ship sailing |
| | | | 16.45 Hrs | Pilot off |
| | | | Remark: 0415-0930 No cargo operation on May 26 th 2023 No ships delay on ship's accounts. | |

LAMPIRAN 4 Notice Of Readiness

青岛华明船舶管理咨询有限公司
Qingdao Everbright Ship Management & Consultancy Co., Ltd

Page 1 of 1

Notice of Readiness
准备就绪通知书

To: PT. IDT Trans Agency
DONGNAN SHIPPING PTE.LTD.
Whom it may concerned

M/V PETRUS

Dear Sirs or Madam,

This is to advise you that the above-named vessel arrived at Muara Satui, Indonesia on 17th May 2023 at 0730LT hours and she is in all respects ready to commence loading her cargo in accordance with the terms and conditions of the relevant Charter Party.

Notice tendered at 0730LT hours on 17th May 2023 (23:30GMT on 16th May 2023)

LAMPIRAN 5 *Authorization To Sign Bill Of Lading*



Re : AUTHORIZATION TO SIGN BILL OF LADING

This is to Certify that I, CAPT. LYU ZHONGFENG Master of MV. PETRUS
Hereby authorize Charterers, Agent Messrs PT. IDT TRANS AGENCY to sign Bills Of
Lading On My Owners, behalf covering all cargo MV. PETRUS in accordance with the
Governing Charter – Party terms.

However all of the Bills of Lading to be in conformity with the Mate's receipt remarks.

LAMPIRAN 6 MATE'S RECEIPT



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 11330
 PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
 EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id
 ISAA Membership : 338/ISAA/VI/2021

DATE : MAY 26, 2023

Shipper

PT ANGSANA JAYA ENERGI
 JL SEBAMBAN II DUSUN III BLOK F NO.021 RT.012 RW.000
 KARANG INDAH ANGSANA. KAB. TANAH BUMBU KALIMANTAN
 SELATAN 72276, INDONESIA

Consignee

RUNDIAN FUEL (SHENZHEN) CO.,LTD.
 UNIT 3510-98, LUOHU BUSINESS CENTER, NO. 2028
 SHENNAN EAST ROAD, CHENGDONG COMMUNITY,
 DONGMEN STREET, LUOHU DISTRICT, SHENZHEN CHINA

Notify Party

RUNDIAN FUEL (SHENZHEN) CO.,LTD.
 UNIT 3510-98, LUOHU BUSINESS CENTER, NO. 2028
 SHENNAN EAST ROAD, CHENGDONG COMMUNITY,
 DONGMEN STREET, LUOHU DISTRICT, SHENZHEN CHINA

MATE'S RECEIPT

Shipped on board the vessel
 The under – mentioned goods
 In apparent good order and conditions.
 Weight, measure, quality, quantity, condition,
 contents and value unknown.

| | | |
|-------------------------------|--|--|
| Ocean Vessel | Port of Loading | |
| MV. PETRUS | MUARA SATUI, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA | |
| Port of Discharge | Final destination (for the Merchant's reference) | |
| ANY PORT IN MAINLAND CHINA | | |
| Shipper Description of Goods | Gross weight | |
| INDONESIAN STEAM COAL IN BULK | 55,885 MT | |

CLEAN ON BOARD
 FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

LAMPIRAN 7 CARGO MANIFEST

| B/L No. | Shipper / Consignee / Notify Party | Description of Goods | Gross Weight | Measurement |
|---------------|---|---|--------------|-------------|
| 182PSSTUCHN24 | <p><i>Shipper</i> PT ANGSANA JAYA ENERGI JL SEBAMBAN II DUSUN III BLOK F NO.021 RT.012 RW.000 KARANG INDAH ANGSANA. KAB. TANAH BUMBU KALIMANTAN SELATAN 72276, INDONESIA</p> <p><i>Consignee</i> RUNDIAN FUEL (SHENZHEN) CO.,LTD. UNIT 3510-98, LUOHU BUSINESS CENTER, NO. 2028 SHENNAN EAST ROAD, CHENGDONG COMMUNITY, DONGMEN STREET, LUOHU DISTRICT, SHENZHEN CHINA</p> <p><i>Notify party</i> RUNDIAN FUEL (SHENZHEN) CO.,LTD. UNIT 3510-98, LUOHU BUSINESS CENTER, NO. 2028 SHENNAN EAST ROAD, CHENGDONG COMMUNITY, DONGMEN STREET, LUOHU DISTRICT, SHENZHEN CHINA</p> | <p>INDONESIAN STEAM COAL IN BULK</p> <p>CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY</p> | 55,885 MT | |

**CARGO MANIFEST**

MV. PETRUS Flag : MARSHALL ISLANDS DWT / GT : 57,374 MT / 33,348 MT Master : CAPT. LYU ZHONGFENG
Sailed on : MAY 14, 2023 From : MUJARA SATUI, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA To : ANY PORT IN MAINLAND CHINA

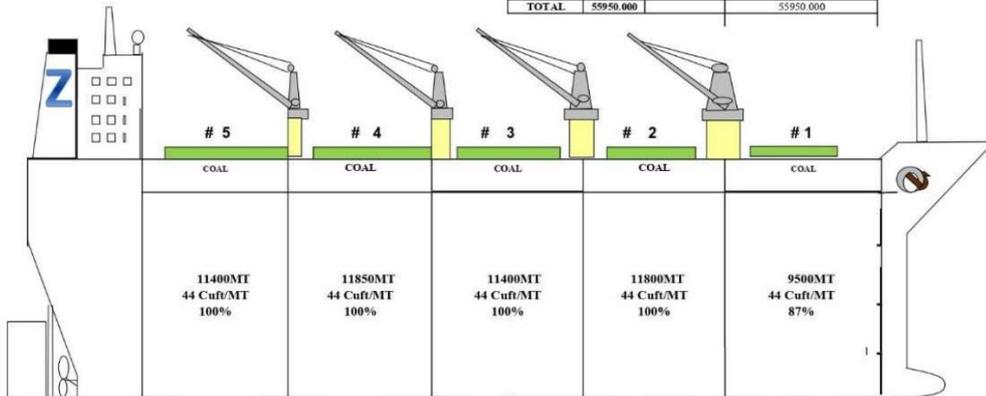
LAMPIRAN 8 PRE-STOWAGE PLAN

M. V. PETRUS

PRE-STOWAGE PLAN

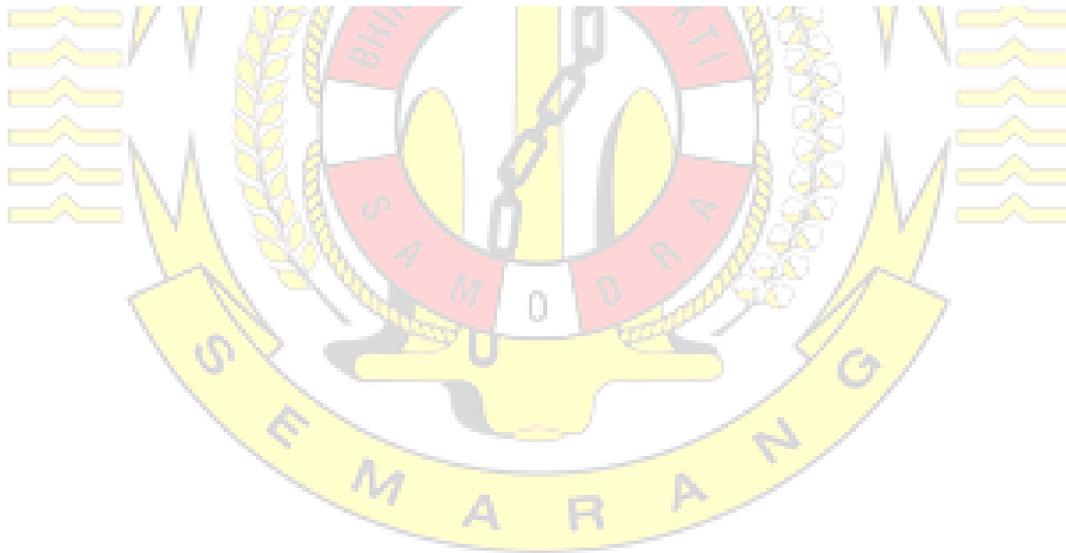
LOAD PORT: MUARA SATU, SOUTH KALIMANTAN INDONESIA
 DISC. PORT: ANY PORT IN MAINLAND CHINA
 DATE: 17 MAY 2023

| HOLD | | CARGO |
|--------------|------------------|------------------|
| 1 | 9500 000 | COAL |
| 2 | 11800 000 | COAL |
| 3 | 11400 000 | COAL |
| 4 | 11850 000 | COAL |
| 5 | 11400 000 | COAL |
| TOTAL | 55950 000 | 55950 000 |

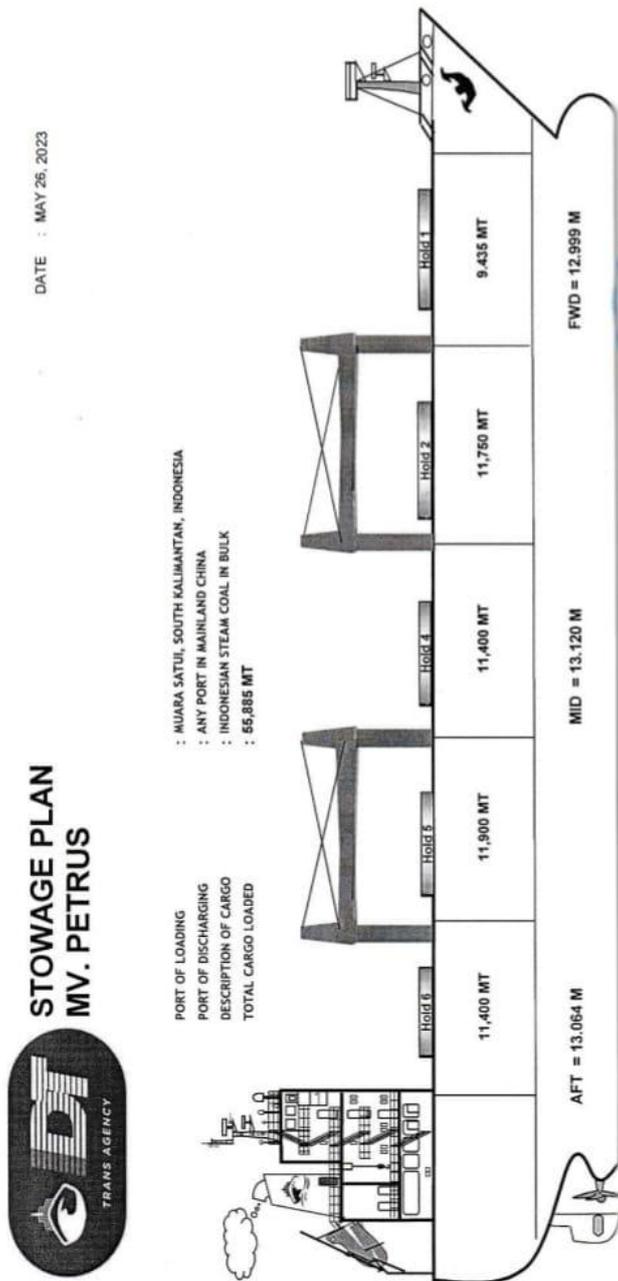


| | | | | | | | | | |
|-----------|---------------|------------|---------------|--------------|---------|-----|-------|-----|-------|
| LOAD PORT | DENSITY-1.025 | DISC. PORT | DENSITY-0.998 | DISPLACEMENT | 67843MT | IFO | 300MT | IFO | 300MT |
| FORWARD | 13.03 M | FORWARD | 13.32 M | DEADWEIGHT | 57522MT | DO | 103MT | DO | 103MT |
| MIDSHIP | 13.03 M | MIDSHIP | 13.32 M | LIGHTSHIP | 10420MT | FW | 200MT | FW | 200MT |
| AFT | 13.06 M | AFT | 13.32 M | CONSTANT | 598 MT | BW | 300MT | BW | 300MT |

REMARKS: 1. SUBJECT TO UNLOADING PORT DRAFT LIMIT, DENSITY: 0.988. 2. PLS SUBJECT TO FINAL STOWAGE FACTOR. 3. Vessel endeavour to loading the maximum cargo, however, subject to final HOGSAG conditions and final TRIMMING. 4. Above S/P based on zero sagging and hogging and no any draft and air draft limit, cargo holds No.2,3,4,5 loaded in 100% full in theory.



LAMPIRAN 9 STOWAGE PLAN



LAMPIRAN 10
PEDOMAN WAWANCARA

1. Apa faktor utama yang menyebabkan deadfreight pada proses bongkar muat batu bara di MV. PETRUS?
2. Apa dampak dalam penggunaan grab crane saat muat batu bara?
3. Apakah kejadian tersebut mempengaruhi hubungan antara agen dengan pemilik kapal?
4. Bagaimana kejadian tersebut dapat terjadi?
5. Apa yang biasanya dilakukan agen atas kejadian tersebut?
6. Seberapa sering terjadi deadfreight pada saat kegiatan bongkar PT IDT?
7. Menurut Bapak, apa langkah yang dapat diambil/ditempuh untuk mencegah kekurangan muatan?
8. Bagaimana cara mendapatkan informasi terkait ketersediaan muatan?
9. Upaya apa yang dilakukan dalam penanganan deadfreight?
10. Apa dampak pada proses bongkar muat yang ditangani oleh agen bila terdapat deadfreight?

LAMPIRAN 11

Wawancara dengan Agent Operasional

- Peneliti : Selamat pagi Bapak. Terimakasih atas kesediaan untuk diwawancarai mengenai peristiwa deadfreight di MV. PETRUS. Kami ingin mengajukan beberapa pertanyaan yang terkait hal ini.
- Agent Operasional : Selamat pagi, ya siap
- Peneliti : Faktor utama yang menyebabkan deadfreight pada proses bongkar muat batu bara di MV. PETRUS?
- Agent Operasional : Faktor yang menyebabkan adanya deadfreight biasanya karena owner memaksakan untuk memenuhi palka meskipun tidak memungkinkan. Selain itu, tidak tersedianya muatan yang dapat disebabkan tidak ada kegiatan penambangan
- Peneliti : Apa dampak dalam penggunaan grab crane saat muat batu bara?
- Agent operasional : Jika tidak dilakukan dengan hati-hati, proses muat bisa menyebabkan tumpahan batu bara ke laut dan di deck kapal.
- Peneliti : Apakah kejadian tersebut mempengaruhi hubungan antara agen dengan pemilik kapal?
- Agent operasional : Saat ada perintah muat yang memaksakan kehendak dari pihak Ship owner, maka agen on board tidak dapat menolak karena pesan disampaikan secara tertulis melalui email.
- Peneliti : Bagaimana kejadian tersebut dapat terjadi?
- Agent operasional : Hal tersebut terjadi karena tidak adanya muatan sesuai dengan yang dikehendaki oleh Ship owner.
- Peneliti : Apa yang biasanya dilakukan agen atas kejadian tersebut?
- Agen operasional : peran agen hanya sebagai perantara hanya mengikuti perintah Ship owner sesuai pesan yang diterima oleh agen on board, namun pada saat kondisi di lapangan tidak dapat memenuhi, maka hal tersebut menjadi resiko dari Ship owner.

- Peneliti : Seberapa sering terjadi deadfreight pada saat kegiatan bongkar PT IDT?
- Agent operasional : Biasanya hal ini terjadi hampir 60% karena dari kegiatan bongkar muat kapal dalam 1 minggu ada 9 kali, deadfreight terjadi rata-rata 6 kali.
- Peneliti : Menurut Bapak, apa langkah yang dapat diambil/ditempuh untuk mencegah kekurangan muatan?
- Agent operasional : Mencoba melakukan komunikasi kepada Ship owner untuk tidak memaksakan kehendak saat muatan tidak tersedia.
- Peneliti : Bagaimana cara mendapatkan informasi terkait ketersediaan muatan?
- Agent operasional : Informasi yang diperoleh dari shipper
- Peneliti : Upaya apa yang dilakukan dalam penanganan deadfreight?
- Agent operasional : melakukan komunikasi intensif terhadap kebiasaan owner dalam memaksakan kehendak full cargo dan mencoba memberikan informasi kepada owner terkait ketersediaan muatan
- Peneliti : Apa dampak pada proses bongkar muat yang ditangani oleh agen bila terdapat deadfreight?
- Agent operasional : Proses bongkar muat tetap dilaksanakan sampai kapal selesai, meski terjadi deadfreight
- Peneliti : Baiklah. Terimakasih bapak, sebagai Agent operasional atas informasi yang telah disampaikan.

LAMPIRAN 12 Wawancara dengan *Ship Owner*

- Peneliti : Selamat pagi Ibu. Terimakasih atas kesediaan untuk diwawancarai mengenai peristiwa deadfreight di MV. PETRUS. Kami ingin mengajukan beberapa pertanyaan yang terkait hal ini.
- Ship Owner : Selamat pagi, Baik saya siap
- Peneliti : Faktor utama yang menyebabkan deadfreight pada proses bongkar muat batu bara di MV. PETRUS?
- Ship Owner : Salah satu penyebab deadfreight yaitu dari pihak pemilik muatan berusaha memenuhi palka meskipun tidak mungkin karena tidak ada muatan yang sudah siap untuk diangkut ke kapal besar. Selain itu, muatan yang tidak tersedia karena tidak ada aktivitas penambangan
- Peneliti : Apa dampak dalam penggunaan grab crane saat muat batu bara?
- Ship Owner : Proses muat batu bara dapat menyebabkan tumpahan di deck kapal dan ke laut jika tidak dilakukan dengan hati-hati.
- Peneliti : Apakah kejadian tersebut mempengaruhi hubungan antara agen dengan pemilik kapal?
- Ship Owner : Mengirim pesan kepada pemilik muatan atas kehendak dari kami untuk memaksakan muatan secara penuh setiap palka kapal, maka dari itu pihak agen hanya menyampaikan pesan apa yang diminta oleh ship owner
- Peneliti : Bagaimana kejadian tersebut dapat terjadi?
- Ship Owner : Hal tersebut terjadi karena tidak adanya muatan sesuai dengan yang dikehendaki oleh owner.
- Peneliti : Apa yang biasanya dilakukan agen atas kejadian tersebut?
- Ship Owner : Peran agen hanya sebagai perantara hanya mengikuti perintah Ship owner sesuai pesan yang diterima oleh agen on board, namun pada saat kondisi di lapangan tidak dapat memenuhi, maka hal tersebut menjadi resiko dari bagi kami selaku ship owner.
- Peneliti : Seberapa sering terjadi deadfreight pada saat kegiatan bongkar PT IDT?

- Ship Owner : Pada umumnya, karena ada 9 kegiatan bongkar muat kapal dalam satu minggu, deadfreight rata-rata terjadi 5-6 kali, hal ini biasanya terjadi hampir 60%.
- Peneliti : Menurut ibu, apa langkah yang dapat diambil/ditempuh untuk mencegah kekurangan muatan?
- Ship Owner : Mencoba melakukan komunikasi kepada Shipper untuk memberikan muatan lebih
- Peneliti : Bagaimana cara mendapatkan informasi terkait ketersediaan muatan?
- Ship Owner : Informasi ini kami peroleh dari pihak shipper
- Peneliti : Upaya apa yang dilakukan dalam penanganan deadfreight?
- Ship Owner : Melakukan komunikasi intensif terhadap kebiasaan owner dalam memaksakan kehendak full cargo dan mencoba memberikan informasi kepada owner terkait ketersediaan muatan
- Peneliti : Apa dampak pada proses bongkar muat yang ditangani oleh agen bila terdapat deadfreight?
- Ship Owner : Proses bongkar muat tetap dilaksanakan sampai hingga selesai proses bongkar muat tetapi dari pihak kapal mengeluarkan Letter of protes mengenai kekurangan muatan.
- Peneliti : Baiklah. Terimakasih ibu sebagai pemilik kapal atas informasinya.

LAMPIRAN 13 Wawancara dengan Agent on board

- Peneliti : Selamat pagi Bapak. Terimakasih atas kesediaan untuk diwawancarai mengenai peristiwa deadfreight di MV. PETRUS. Kami ingin mengajukan beberapa pertanyaan yang terkait hal ini.
- Agent On Board* : Selamat pagi, ya siap
- Peneliti : Apa faktor utama yang menyebabkan deadfreight pada proses bongkar muat batu bara di MV. PETRUS?
- Agent On Board* : Pada kejadian ini, dari pihak ship owner memaksa agar muatan terisi full pada setiap palka, sedangkan dari pihak shipper tidak memilik muatan yang siap di kirim ke kapal besar.
- Peneliti : Apa dampak dalam penggunaan grab crane saat muat batu bara?
- Agent On Board* : Penggunaan grab crane pada proses muat batu bara dapat menyebabkan tumpahan di deck kapal dan ke laut jika tidak dilakukan dengan hati-hati.
- Peneliti : Apakah kejadian tersebut mempengaruhi hubungan antara agen dengan pemilik kapal?
- Agent On Board* : Saat ada perintah muat yang memaksakan kehendak dari pihak Ship owner, maka agen on board tidak dapat menolak karena pesan disampaikan secara tertulis melalui email.
- Peneliti : Bagaimana kejadian tersebut dapat terjadi?
- Agent On Board* : Hal tersebut terjadi karena tidak adanya muatan sesuai dengan yang dikehendaki oleh Ship owner.
- Peneliti : Apa yang biasanya dilakukan agen atas kejadian tersebut?
- Agent On Board* : Peran agent on board dalam terjadinya peristiwa deadfreight sangat penting karena mereka bertanggung jawab untuk memastikan semua aspek pemuatan dan pengangkutan berjalan sesuai dengan kontrak.
- Peneliti : Seberapa sering terjadi deadfreight pada saat kegiatan bongkar PT IDT?
- Agent On Board* : Biasanya hal ini terjadi hampir 60% karena dari kegiatan bongkar muat kapal dalam 1 minggu ada 9 kali, deadfreight terjadi rata-rata 6 kali.

- Peneliti : Menurut Bapak, apa langkah yang dapat diambil/ditempuh untuk mencegah kekurangan muatan?
- Agent On Board : Mencoba berkomunikasi dengan Ship Owner untuk menghindari kehendak saat muatan tidak tersedia
- Peneliti : Bagaimana cara mendapatkan informasi terkait ketersediaan muatan?
- Agent On Board : Informasi yang diperoleh yaitu dari shipper
- Peneliti : Upaya apa yang dilakukan dalam penanganan deadfreight?
- Agent On Board : Melakukan komunikasi intensif terhadap kebiasaan owner dalam memaksakan kehendak full cargo dan mencoba memberikan informasi kepada owner terkait ketersediaan muatan
- Peneliti : Apa dampak pada proses bongkar muat yang ditangani oleh agen bila terdapat deadfreight?
- Agent On Board : Proses bongkar muat tetap dilaksanakan sampai kapal selesai, meski terjadi deadfreight
- Peneliti : Baiklah. Terimakasih bapak, sebagai Agent on board atas informasi yang telah disampaikan.

LAMPIRAN 14 Dokumentasi dengan *Agent on board*



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : AMEERUL RASYID MARITIME
 NIT : 572011337572 K
 Tempat/Tanggal lahir : TANJUNG BATU KOTA, 13 Agustus 2001
 Jenis Kelamin : Laki-laki
 Alamat : JL. A. LATIF RT.003/RW.006 Kel. TANJUNG BATU
 KOTA Kec. KUNDUR Kab. Karimun, Kepulauan Riau
 Nama Orang Tua
 1. Ayah : Bainuri
 2. Ibu : Muhaya

Riwayat Pendidikan
 1. TK PERTIWI
 2. Sekolah Dasar : SDN 13 KUNDUR
 3. SMP : SMPN 2 KUNDUR
 4. SMA : SMAN 3 TANJUNG PINANG
 5. Perguruan tinggi : PIP SEMARANG

Praktik Darat (Prada)
 1. KSOP Semarang
 2. IDT Trans Agency – Satui