



**PENYEBAB DAN DAMPAK *DEADFREIGHT* MUATAN
BATUBARA DI MV. CSE FORTUNE EXPRESS**

SKRIPSI

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

Oleh

HERJUNA JUNI UTAMA
NIT. 572011337551 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENYEBAB DAN DAMPAK DEADFREIGHT MUATAN
BATUBARA DI
MV. CSE FORTUNE EXPRESS**

Disusun Oleh:




HERJUNA JUNI UTAMA
NIT. 572011337551 K

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

Dosen Pembimbing I


Materi



SRI PURWANTINI, S.E., S.PD., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Dosen Pembimbing II

Metodelogi dan Penulisan



ELY SULISTYOWATI, S.ST., M.M
Penata Tk. I (III/D)
NIP. 19730621 199808 1 001

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

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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penyebab dan Dampak *Deadfreight* Muatan Batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS.” karya:

Nama : Herjuna Juni Utama

NIT : 572011337551 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, ~~Senin~~, tanggal ~~20~~ ~~2024~~ 24 Juli 2024

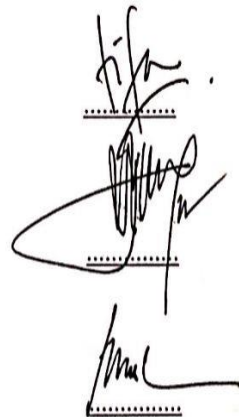
Semarang, ~~20 Juli 2024~~ 24 Juli 2024

PENGUJI

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

Penguji II : SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji III : H. MUSTHOLIQ, M.M, M.Mar.E
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19650320 199303 1 002



Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

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

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : HERJUNA JUNI UTAMA

NIT : 572011337551 K

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

Skripsi dengan judul “Penyebab dan Dampak *Deadfreight* Muatan Batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS”

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

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,

HERJUNA JUNI UTAMA

NIT. 572011337551 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

- "Aku hanya ingin melihat senyum ibuku dan membalas keringat ayahku"
(Herjuna Juni U)
- "Nulla Tenaci Invia est Via" (Tidak ada jalan yang tiddak bisa dilewati bagi orang yang berjuang)
- "Tidak ada mimpi yang gagal,yang ada hanya mimpi yang tertunda" (windah basudara)

Persembahan:

1. Almarhum Ayah saya Sutimin Broto Kusuma dan Ibu Sri Lestari.
2. Serta keluarga saya. Terimakasih atas setiap doa, ridho, tetes keringat yang telah tcurahkan dalam mengemban tanggung jawab sebagai orang tua.
3. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Seluruh Staf perusahaan PT IDT Trans Agency.

PRAKATA

Segala puji dan syukur kami panjatkan kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan nikmat, Rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis mampu menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Penyebab dan Dampak *Deadfreight* Muatan Batubara di MV. CSE Fortune Express”.

Skripsi ini disusun guna untuk memenuhi salah satu prasyarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Program Diploma IV (D.IV) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Sri Purwantini, S.E., S.PD., M.M selaku dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu Ely Sulistyowati, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

6. Almarhum ayah saya sutimin broto kusuma dan Ibu sri lestari, serta keluarga saya. Terimakasih atas setiap doa, ridho, tetes keringat yang telah tumpah dalam mengemban tanggung jawab sebagai orang tua.
7. Puji rahayu yang menemani saya selama skripsi, Semua orang yang pernah berperan dan memberikan arti dalam hidup saya.
8. Seluruh staf, yang bekerja di PT IDT Trans Agency yang telah membimbing dan memberikan banyak ilmu pengetahuan.

Demikian prakata ini, kami menyadari masih banyak kekurangan sehingga kami mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi bahan literasi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang, 2024
Penulis

HERJUNA JUNI UTAMA
NIT. 572011337574 K

ABSTRAKSI

Utama, Herjuna Juni, 2024, “Penyebab dan Dampak *Deadfreight* Muatan Batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS.”, Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Sri Purwantini,S.E.,S.PD.,M.M. Pembimbing II: Ely Sulistyowati,S.ST.,M.M

PT Adimitra Baratama Nusantara mengalami masalah *deadfreight* karena muatan yang dimuat tidak sesuai dengan rencana *stowage*, yang berdampak pada penerbitan *Letter of Protest* oleh nahkoda kapal dan potensi denda yang harus ditanggung oleh pihak *shipper*.

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan fokus pada analisis fenomena *deadfreight* muatan batubara di MV CSE FORTUNE EXPRESS. Teknik pengumpulan data meliputi observasi langsung proses bongkar muat, wawancara semi terstruktur dengan *shipper* dan *surveyor*, serta studi dokumen seperti *Arrival Condition* dan *Bills of Lading*. Metode ini memberikan pemahaman mendalam terhadap faktor penyebab dan dampak *deadfreight* dalam konteks operasional kapal barang.

Penelitian ini mengidentifikasi bahwa kurangnya pengawasan selama proses bongkar muat menggunakan *crane ship* dan insiden pencurian muatan di barge adalah penyebab utama *deadfreight* pada MV CSE FORTUNE EXPRESS. Dampaknya mencakup penerbitan *Letter of Protest* dan denda karena ketidaksesuaian muatan dengan *stowage plan*, yang menjadi tanggung jawab *shipper*.

Kata Kunci: *Transshipment, Dampak Deadfreight, Batubara*

ABSTRACT

Utama, Herjuna Juni, 2024, “*Penyebab Dan Dampak Deadfreight Muatan Batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS.*”, Thesis Diploma IV Program, Study Program of Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: Sri Purwantini,S.E.,S.PD.,M.M. and Supervisor II: Ely Sulistyowati,S.ST.,M.M

PT Adimitra Baratama Nusantara faced deadfreight issues due to cargo loaded not according to the stowage plan, resulting in the issuance of a Letter of Protest by the ship's master and potential fines borne by the shipper.

The qualitative research methodology focuses on analyzing dead freight phenomena in coal cargo on MV CSE FORTUNE EXPRESS. Data collection techniques include direct observation of loading and unloading processes, semi-structured interviews with shippers and surveyors, and document analysis such as Arrival Condition and Bills of Lading. This approach provides a detailed understanding of the factors causing and impacts of deadfreight in the context of cargo vessel operations.

The study identifies inadequate supervision during crane ship loading processes and incidents of cargo theft on barges as primary causes of deadfreight on MV CSE FORTUNE EXPRESS. The consequences include the issuance of a Letter of Protest and fines due to discrepancies between the loaded cargo and the stowage plan, for which the shipper is responsible.

Keywords: *Transshipment, Impact Deadfreight, Coal Cargo*

DAFTAR ISI

COVER	i
HALAMAN PERSETUJUAN	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PENGESAHAN.....	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN.....	Error! Bookmark not defined.
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Penelitian	8
BAB II KAJIAN TEORI.....	10
A. Deskripsi Teori.....	10
BAB III METODE PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian/ <i>Informan</i>	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
E. Instrument Penelitian	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data	Error! Bookmark not defined.
BAB IV HASIL PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.

A. Gambaran Konteks Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	59
A. Simpulan	59
B. Keterbatasan Penelitian	60
C. Saran	60
DAFTAR PUSTAKA	61
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	79

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Kisi – Kisi Instrumen Observasi	Error! Bookmark not defined.
Tabel 3. 2 Kisi – Kisi Instrumen Wawancara	Error! Bookmark not defined.
Tabel 3. 3 Pedoman Dokumentasi.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 2 Penelitian Terdahulu.....	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 3 Penelitian Terdahulu.....	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Berpikir	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.1 Diagram Triangulasi Sumber	Error! Bookmark not defined.
Gambar 3.2 Diagram Triangulasi Teknik	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 1 Logo Perusahaan PT. IDT TRANS ...	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 2 Kantor PT. Idt Trans Agency	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 3 Ruangan Kantor PT. IDT TRANS AGENCY	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 4 Struktur Organisasi PT. IDT TRANS AGENCY	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 5 MV. CSE FORTUNE EXPRESS	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 6 Tumpahan Batubara pada <i>deck ship</i> ..	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 7 Pencurian Batubara Pada Tongkang ..	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 8 Proses <i>FinalDraft Survey</i> dilakukan <i>Surveyor</i> dan <i>Chief Officer</i>	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 10 Proses muatan batubara menuju kapal	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 11 Proses Pembuatan <i>Letter Of Protest</i> Oleh <i>Captain</i>	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara	Error! Bookmark not defined.
Lampiran 2 <i>Port Clereance</i>	64
Lampiran 3 <i>Ships Particular</i>	67
Lampiran 4 <i>Time Sheet page 1</i>	68
Lampiran 5 <i>Time Sheet page 2</i>	69
Lampiran 6 <i>Statement of Fact</i>	70
Lampiran 7 <i>Final Stowage Plan</i>	71
Lampiran 8 <i>Final Stowage Plan</i>	72
Lampiran 9 <i>Notice of Readiness</i>	73
Lampiran 10 <i>Authorization</i>	74
Lampiran 11 <i>Leterr of Protest</i>	75
Lampiran 12 <i>Cargo Manifest</i>	75
Lampiran 13 <i>Mate's Receipt</i>	77
Lampiran 14 <i>Final Draft Survey</i>	77

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Deadfreight ialah sanksi uang yang harus dibayar pada kapal yang disebabkan ada pengingkaran janji eksportir sebab tidak memberi muatan secara penuh berdasar pada perjanjian. Aktivitas dimana eksportir menyerahkan muatan pada konsumen tetapi tidak sesuai janji yang sudah ada kesepakatan, sehingga eksportir harus membayarkan dari kurangnya muatan hal itu untuk sanksi dan disebut *deadfreight*. Alasan mengenai belum sepakatnya jumlah muatan barang bisa diperundingkan oleh eksportir serta pemilik kapal. Pemberian sanksi ialah sesudah sebab kurangnya muatan yang di ketahui, baik itu janji dari total cargo (*stowageplan*) dikarenakan kapal yang tidak tepat dalam pembongkaran muatan atau kesalahan dari pemilik muatan dalam memberikan muatan sesuai pesanan. Mengenai barang yang tidak sesuai dengan janji, perusahaan eksportir diharuskan membayarkan biaya yang disebut *deadfreight* (Astriawati, 2022).

Dari penjelasan itu, maka bisa terlihat yakni *deadfreight* ialah uang ganti yang harus dibayarkan pada pemilik kapal disebabkan eksportir serta importir tidak bisa memenuhi kuantitas ataupun jumlah sesuai yang dijanjikan. Menurut (Ayu, 2020) Bila pencarter tidak bisa memenuhi muatan sesuai dengan perjanjian, maka kapal akan rugi sebab muatan diatas kapal tidak penuh. Atas kekurangan muatan, pencarter harus bayar uang denda atau *deadfreight*. Sementara pendapat (Bayu, 2021) menerangkan yakni kalau penyewa kapal yang disebut

deadfreight. *Deadfreight* ialah sanksi berupa uang yang harus dibayar pada kapal disebabkan ingkar janji oleh eksportir sebab tidak memberi muatan dengan penuh berdasarkan yang dijanjikan (Muhammad, 2020). Bahwa kejadian kurangnya muatan batubara yang menyebabkan terjadinya *deadfreight*, merupakan masalah yang harus dan wajib di selesaikan antara pihak perusahaan tambang impor dan pihak kapal sendiri sebagai pembeli dan perwakilan supaya muatan yang berada di atas kapal bisa segera dikirimkan.

Perkembangan ekonomi negara Indonesia sangat berpengaruh diberbagai bidang perekonomian, satu diantaranya yaitu bidang perdagangan meliputi antara impor serta ekspor bermacam barang sesuai dengan jumlah yang sangat besar untuk bersaing dengan negara lainnya. Bermacam jenis SDA Indonesia yang sudah diimpor ke beberapa negara di dunia, dan satu diantaranya ialah muatan batubara. Alasan pemerintah mengimpor batubara adalah untuk meningkatkan pendapatan impor dan perekonomian negara (Bayu, 2021). Batubara saat ini menduduki peran penting untuk pendapatan negeri Indonesia. Selain itu juga batubara ialah kekuatan yang dominan pada pembangkit listrik. Batu bara merupakan energi alternatif yang memiliki nilainya yang tinggi yang membuat bisa memperhentikan peranan bahan bakar minyak pada aktivitas industri. Batubara ditargetkan akan jadi sumber yang sangat penting untuk pembangkit listrik dan perkembangan perekonomian di Indonesia.

Batubara ialah muatan yang tergolong curah, hingga pada penanganan harus tepat dan teliti agar memperoleh jumlah berdasarkan permintaan kapal.

Pada pemuatan batu bara dibutuhkan ketelitian, perhitungan yang tepat, cermat dalam melakukan proses *transshipment* batu bara. Untuk saat ini jasa angkutan laut mendominasi kegiatan impor batubara dengan berbagai macam alasan, diantaranya ialah lebih murah juga bisa memuat dengan jumlah yang sangat banyak, lebih efektif, tepat waktu dalam mengirim serta faktor keamanan yang tinggi dan dapat dipercaya. Tiap jasa angkutan laut selalu berkaitan dengan prasarana serta sarana yang dipakai, termasuk dengan SDM dan lainnya. SDM ialah faktor yang penting dalam instansi atau jasa angkutan laut maka dari itu sumber daya manusia harus dilaksanakan serta dilengkapi dengan baik dan teliti agar menaikkan efisiensi serta efektivitas organisasi.

Transshipment impor batubara dari tongkang ke kapal besar dilakukan di Samarinda Muara Berau, hal tersebut dilaksanakan sebab draft kapal terlalu besar dan terlalu tinggi sehingga tidak mungkin masuk ke sungai menuju jetty batu bara. Melihat alur sungai yang jauh serta dangkal membuat kapal yang besar bisa bersandar di jetty untuk melaksanakan bongkar muat, jika kapal besar dipaksakan untuk masuk ke alur sungai kapal besar akan rentan terjadinya kandas. Maka dari itu semua perusahaan pertambangan batu bara di Samarinda Kalimantan Timur memilih jasa transportasi laut memakai tongkang untuk mengangkut batubara dari jetty menuju Muara Berau Anchorage sebab draft tongkang yang rendah bisa memuat batu bara melalui alur sungai. Selain itu juga Muara Berau Anchorage Samarinda adalah perairan di Kalimantan Timur yang sangat banyak disinggahi kapal dari dalam negeri maupun luar negeri yang melaksanakan bongkar muat batubara untuk diimpor.

Kemungkinan bisa terjadinya *deadfreight* yaitu, saat tongkang perjalanan menuju kapal besar terjadi pencurian dikarenakan saat perjalanan tidak adanya pengawasan atau penjaga yang ada di tongkang. dan juga bisa jadi kondisi tongkang sudah rusak atau keropos yang berakibat muatan tumpah di laut, terkadang cuaca atau kondisi ombak di Muara Berau *anchorage* yang sering tidak stabil, Hal itu menyebabkan sulitnya ketika surveyor dan *chief officer* sulit untuk membaca draft kapal sehingga sering terjadi kesalahan ketika membandingkan berat muatan serta berat kapal.

PT Adimitra Baratama Nusantara merupakan perusahaan yang bergerak di bidang tambang batubara serta impor batu bara di provinsi Kalimantan Timur untuk dikirim ke beberapa negara-negara lainnya. Apabila melakukan *transshipment* terjadi kesalahan perhitungan *supply* muatan atau kurangnya muatan batubara, dalam hal tersebut terkhusus bila muatan yang dikirim kurang dari *stowage plan* ataupun disebut dengan kurangnya muatan batu bara (*Shortcargo*) maka Nakhoda kapal akan mengeluarkan yang namanya *Letter of Protest* yang isinya mengenai *claim* mengenai denda muatan batu bara (*Deadfreight*) atau berita acara bahwa muatan yang sudah diuraikan diatas kapal itu kurang dari permintaan atau perjanjian yang di tetapkan sebelumnya (*stowage plan*). *Letter of Protest* ialah surat pernyataan yang tertuju ke *shipper* ataupun *supplier*, sebab pihak dari *supplier* ataupun *shipper* memuat kurang dari *stowage plan* yang di berikan kapten kapal yang telah disetujui oleh *supplier* ataupun *shipper*. Pada saat proses bongkar muat batubara yang dilakukan oleh PT Adimitra Baratama Nusantara di Muara Berau *Anchorage* pada tanggal 22

agustus 2022, rencana awal yang akan dimuat sejumlah 32,000 MT berdasarkan perjanjian permintaan. Tetapi sesudah dimuat serta dilaksanakan cek draft ukur yang dimuat dari perusahaan eksportir hanya sejumlah 31,643 MT hal ini artinya yakni sudah terjadi *deadfreight* muatan sejumlah 357 MT. Hal ini dapat terjadi dikarenakan beberapa faktor yakni kurangnya memaksimalkan penanganan muatan batubara saat proses pemuatan dari tongkang ke palka kapal sehingga banyak tumpahan di laut maupun di *deck* kapal.

Penelitian yang dilakukan oleh Kevin Arya Mahendra (2021). menjelaskan bahwa permasalahan *deadfreight* diakibatkan oleh kurangnya muatan batubara. Hal itu bisa terjadi karena kurangnya pengawasan dari pihak pengirim dan juga *crew* kapal ketika poses bongkar muat di atas kapal.

Penelitian yang dilakukan oleh (Muhammad, 2020). Menjelaskan kekurangan muatan batubara , bisa terjadi sebab kondisi ombak yang tidak stabil juga termasuk kendala sebab akan membuat sulit dalam membaca draft kapal untuk melihat perbandingan berat muatan serta berat kapal.

Penelitian yang dilakukan oleh (Shahrul, 2022). Dimana dalam kegiatan *transshipment* batubara yang dilaksanakan PT. Virema impex di selalu kurang muatan. Adapun beberapa faktor yang jadi sebab kurangnya muatan salah satunya yakni pencurian muatan dan keadaan ombak yang tidak stabil yang membuat kesusahan untuk membaca draft kapal, sehingga sering membuat kesalahan dalam membaca draft kapal. Hal ini membuat terjadinya *deadfreight* di PT. Virema impex.

Penelitian yang dilakukan oleh (Tettenborn, 2020). Menjelaskan bahwa

terjadi permasalahan di kapal MV. HI 01 ketika mangangkut di Jetty IBT Port Pulau Laut, Kalimantan Selatan tanggal 07 Februari 2019 yang mana dalam mangangkut berhenti secara tiba-tiba, sesudah dilakukan pengecekan muatan, ternyata batubara menggumpal dikarenakan muatan yang tercampur dengan air lalu terjadi penggumpalan sehingga akan menghambat dalam memuat .

Penelitian yang dilakukan oleh (Ayu, 2020). Menjelaskan bahwa permasalahan *deadfreight* hal ini bisa terjadi karena ketika proses bongkar muat banyak muatan yang tumpah dan tidak sepenuhnya masuk di palka.

Dari latar belakang permasalahan, maka penulis tertarik untuk menggali lebih dalam dengan menganalisis masalah tersebut dengan mengambil judul **“Penyebab dan Dampak *Deadfreight* Muatan Batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS”**

B. Fokus Penelitian

Menurut (Sugiyono & Lestari, 2021), menerangkan yakni fokus penelitian ialah pandangan mengani gejala pada penelitian kualitatif yakni gejala dari obyek itu sifatnya tidak bisa terpisah, serta menyeluruh, sehingga penelitan kualitatif tidak akan menentukan penelitian hanya sesuai variable penelitian, namun semua kondisi sosial penelitian yang mencakup aspek tempat, aktivitas serta pelaku yang berkaitan secara sinergis. Penelitian ini hanya fokus pada penyebab terjadinya kekurangan muatan batubara dan dampak apa yang terjadi akibat *deadfreight* di MV. CSE FORTUNE EXPRESS

C. Rumusan Masalah

Pendapat dari (Sugiyono & Lestari, 2021), perumusan permasalahan adalah pernyataan yang dicari jawabannya lewat pengumpulan data. Namun demikian, antara suatu masalah serta perumusan masalah memiliki keterkaitan yang sangat erat, sebab perumusan permasalahan penelitian harus didasarkan masalah yang sudah dijelaskan, maka perumusan permasalahan ini ialah:

1. Apa penyebab *deadfreight* muatan batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS ?
2. Apa dampak *deadfreight* muatan batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRES?
3. Apa upaya mengatasi *deadfreight* muatan batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS ?

D. Tujuan Penelitian

Menurut (Sugiyono & Lestari, 2021), setiap penelitian memiliki tujuan dan manfaat yang diinginkan. Tujuan penelitian adalah untuk menggambarkan, membuktikan, mengembangkan, menemukan, dan menciptakan. Berdasar pada perumusan permasalahan yang sudah diuraikan diatas, adapun tujuan penelitian ini ialah:

1. Untuk mengetahui penyebab *deadfreight* muatan batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS.
2. Untuk mengetahui dampak *deadfreight* muatan batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS
3. Untuk mengetahui upaya mengatasi *deadfreight* muatan batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS.

E. Manfaat Penelitian

Menurut (Sugiyono & Lestari, 2021), manfaat penelitian lebih bersifat teoritis, yaitu untuk mengembangkan ilmu, namun juga tidak menolak manfaat praktisnya untuk memecahkan masalah. Manfaat penelitian adalah sebagai sumber informasi untuk pengembangan kegiatan penelitian selanjutnya. Manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Tereotis

- a. Penelitian ini diharapkan bisa memperdalam wawasan serta pengalaman pada pembaca mengenai penyebab dan dampak *deadfreight* muata batubara.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pemahaman pembaca pada dampak *deadreight*

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini bisa digunakan bahan masukan untuk organisasi saat mengatasi masalah *deadfreight*.
- b. Diharapkan bisa digunakan bahan dalam mempertimbangkan untuk mengambil keputusan terhadap masalah *deadfreight*.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Ini dari bab ini ialah tentang landasan teori yang jadi sumber peneliti melaksanakan penulisan. Peneliti menentukan topik “Penyebab Dan Dampak *Deadfreight* Muatan Batubara Di MV. CSE FORTUNE EXPRESS“. Oleh karena itu penulis akan memberi penjelasan yang lebih jelas supaya mempermudah bagai yang membaca untuk memahami penelitian tersebut.

1. Asuransi dan Klaim

Kegiatan yang dilakukan oleh freight forwarder untuk bertanggung jawab terhadap sistem manajemen pengiriman dan penataan barang agar efisien, akurat dan aman. Kegiatan ekspedisi barang merupakan suatu kesatuan, informasi dan strategi yang tidak dapat direduksi dalam pengelolaan dokumen dan tata cara pengiriman dengan tujuan memberikan pelayanan atau mengatur seluruh kegiatan yang diperlukan jika terjadi kekuaranagna ataupun kerusakan, kelebihan barang (Vanhalakka, 2022).

2. Persyaratan Asuransi dan Klaim

Menurut (Tettenborn, 2020) *claim* ialah tuntutan ganti kerugian terhadap adanya kejadian yang menimbulkan kerusakan, menurunnya mutu, kekurangan barang yang jadi tanggungjawab penanggung. Penyelesaian klaim asuransi harus dilengkapi dokumen untuk pertimbangannya penanggung dalam menetapkan jumlah kompensasi kerugian yang di bayar. Menurut (L. S. Suharyono, 2022) menerangkan dalam hal ini

claimant harus memberikan dokumen yakni :

- a. Polis asuransi ataupun sertifikat asuransi
- b. Salinan *invoice* dari barang dan jumlah *freight* yang sudah dibayarkan.
- c. Laporan dari surveyor.
- d. Salinan dari surat klaim beserta jawaban.
- e. Keterangan dari laporan kehilangan, kerusakan, serta kekurangan.
- f. Keterangan dari bukti pembayaran dari penggantian ataupun kerusakan.
- g. Dokumen lain yang berkaitan dengan musibah ini.

Pihak yang diasuransikan harus mengetahui yakni harus melihat yakni setiap penggantian ataupun perbaikan yang dilaksanakan harus bisa diketahui dahulu oleh perusahaan atau wakilnya. Peretujuan juga dibutuhkan, jika barang tidak bisa diperbaiki ditempat serta dibutuhkan untuk mengirim ulang. Menurut (Shahrul, 2022) prosedur klaim ialah:

- a. Yang menanggung wajib mengambil langkah yang benar untuk mencegah, menyelamatkan ataupun meminimalisir kerugian.
- b. Yang menanggung wajib menginformasikan dengan segera pada penanggung sesudah diketahui terdapat kerusakan ataupun kerugian ataupun objek yang ditanggungkan.
- c. Menjamin yakni seluruh hak atas perusahaan ataupun pihak ke-3 lain sudah dilaksanakan dengan baik.

3. *Deadfreight*

Deadfreight ialah sanksi uang yang harus dibayar pada kapal yang

disebabkan ada ingkar janji eksportir sebab tidak memberi muatan secara penuh berdasar pada perjanjian. Aktivitas dimana ekportir menyerahkan muatan pada konsumen tetapi tidak sesuai janji yang sudah ada kesepakatan, sehingga eksportir harus membayarkan dari kurangnya muatan hal itu untuk sanksi dan disebut *deadfreight*. alasan mengenai belum sepakatnya jumlah muatan barang bisa diperundingkan oleh eksportir serta pemilik kapal. Pemberian sanksi ialah sesudah sebab kurangnya muatan yang di ketahui, baik itu janji dari total cargo (*stowageplan*) dikarenakan kapal yang tidak tepat dalam pembongkaran muatan atau kesalahan dari pemilik muatan dalam memberikan muatan sesuai pesanan. Mengenai barang yang tidak sesuai dengan janji, perusahaan eksportir diharuskan membeyarkan biaya yang disebut *deadfreight*.

Dari penjelasan itu, maka bisa terlihat yakni *deadfreight* ialah uang ganti yang harus dibayarkan pada pemilik kapal disebabkan eksportir serta importir tidak bisa memenuhi kuantitas ataupun jumlah sesuai yang dijanjikan. *Deadfreight* bisa terjadinya *deadfreight* yaitu, saat tongkang perjalanan menuju kapal besar terjadi pencurian dikarenakan saat perjalanan tidak adanya pengawasan atau penjaga yang ada di tongkang. dan juga bisa jadi kondisi tongkang sudah rusak atau keropos yang berakibat muatan tumpah di laut, terkadang cuaca atau kondisi ombak di Muara Berau *anchorage* yang sering tidak stabil, Hal itu menyebabkan sulitnya ketika surveyor dan *chief officer* sulit untuk membaca draft kapal sehingga sering terjadi kesalahan ketik membandingkan berat muatan serta berat kapal.

4. *Ship's Particular*

Ship Particular yaitu data kapal yang diantaranya menyebutkan lebar serta panjang kapal, design kapal, kapasitas *crane* serta jumlah *crane*. *Manifest* Daftar barang yang akan dilakukan pembongkaran dari serta ke kapal, isinya nama kapal, jenis barang, *voyage*, tonage, No B/L, *shipper*, *consignee*, asal tujuan.

5. *Time Sheet* Aktivitas Bongkar Muat

Time Sheet adalah laporan keterangan waktu serta kegiatan aktivitas apa saja saat dilakukannya bongkar muat yang didokumentasi agar menjadi dokumen untuk memperlihatkan kegiatan selama bongkar muat dilakukan. (Rusmiyanto, 2023)

6. *Statement Of Fact*

Statement Of Fact yaitu point-point yang dicantumkan berisikan waktu arrival vessel, pilot on board/off board, drop anchorage, keterangan *ROB (Remaining On Board)* arrival vessel dan departure vessel, lokasi dilakukannya bongkar muat, tujuan kapal, total muatan, nama master kapal serta estimasi kapal tiba pada pelabuhan tujuan. *Statement of fact* wajib berisikan tanda tangan dari master kapal karna dokumen ini digunakan untuk melihat point-point yang penting saat vessel berada disuatu pelabuhan. (Muhammad, 2020)

7. *Mate's Receipt*

Mate's Receipt ialah dokumen tanda terima dari pengangkut yang menerangkan yakni barang yang dibawa sesuai dengan spesifikasi sudah

diterima serta di muat didalam kapal. Tanda terima yang dimaksud ialah form tanda tangan yang diisi oleh master kapal untuk bukti bahwa barang yang dibawa sudah diterima dan siap untuk di kirimkan (Miles, 2021).

8. *Draft Survey*

Menurut (Kevin, 2021) *Draft Survey* adalah sistem perhitungan muatan sesuai ukuran *draft* kapal sebelum serta setelah pemuatan dengan perhitungan perubahan berat barang dikapal selain muatan yang mungkin terjadi selama ope-rasi pemuatan. *Draft survey* juga ialah bentuk sistem perhitungan muatan atau timbangan berdasarkan pengukuran *draft* kapal serta *draft survey* dilakukan oleh *surveyour* dan *chief officer*. Selama penulis melakukan praktik darat penulis me-lihat suatu kegiatan di atas kapal yang melakukan namanya *initial draft survey*, *intermediate survey*, *final draft survey* yaitu:

- a. *Initial draft survey* adalah awal yang dilaksanakan pada saat sebelum pemuatan, untuk menentukan besarnya nilai constan kapal dan draft kapal.
- b. *Intermediate survey* adalah suatu kegiatan yang melakukan perhitungan draft kapal sebelum pemuatan selesai, yang bertujuan untuk mengetahui berapa kurangnya muatan, kemiringan kapal, dan dipalka berapa yang harus dimuat kembali agar kapal tersebut tidak berat depan, tidak berat belakang, tidak berat tengah ataupun tidak berat depan belakang.
- c. *Final draft survey* adalah suatu kegiatan akhir dalam bongkar muat

yang melakukan pengecekan draft kapal, constan kapal, melakukan per hitungan draft kapal yang bertujuan untuk mengetahui muatan tersebut sudah completed loading, mengetahui posisi kapal tersebut dan penentu bahwa kapal tersebut sudah selesai melakukan pemuatan.

9. Pengiriman

Pengiriman ialah bagian yang penting dalam ketersediaan dengan fungsi mempersiapkan serta mengirim barang ke customer. Transportasi perhubungan dengan model transportasi apa yang digunakan supaya efisien serta efektif, baik dari sisi biaya ataupun waktu mengirim yang tepat waktu (Faizi, 2023). Pada saluran distribusi, disebutkan terdapat 3 komponen utama yakni agen, perantara serta fasilitator. Intermediary ialah pihak seperti pedagang besar ataupun grosir serta pengecer yang melakukan pembelian barang, mempunyainya serta menjual ulang barang itu. Agent ialah pihak-pihak yakni broker (pedaagang perantara yang kadang dibayar dengan komisi) serta agen penjualan, broker serta sales agen akan cari pembeli, bertindak di pihak penjual penjual berkomunikasi dengan pembeli, namun tidak mempunyai barang yang diperjualbelikan. Fasilitator ialah pihak ketiga yang tidak kelihatan dalam proses jual beli serta tidak mempunyai barang yang diperjualbelikan, tugas fasilitator ialah hanya membantu lalu dia di bayar terhadap bantuan yang sudah diberikan.

10. Muatan Curah

Menurut (Faisyahroni, 2023) “Muatan Curah (*Bulk Cargo*) ialah muatan yang meliputi muatan yang tidak dikemas yang dikapalkan

sekaligus dengan jumlah yang sangat besar. Dari pernyataan di atas bisa ditarik kesimpulan yakni muatan *bulk cargo* ini tidak mempergunakan pembungkus serta diangkut ke dalam ruangan palka kapal besar tanpa mempergunakan kemasan serta secara umum diangkut dengan jumlah banyak. Muatan curah terbagi menjadi:

a. Muatan Curah

Merupakan muatan curah padat dengan bentuk serbuk, biji - bijian, butiran serta yang lainnya yang dalam pemuatan atau pembongkaran dilaksanakan dengan mencurahkan muatan ke dalam palka dengan mempergunakan alat alat khusus. Misalnya: muatan curah kering diantaranya kedelai, biji gandum, pasir, jagung, semen, soda klinker, serta yang lainnya.

b. Muatan Curah Cair (*liquid bulk cargo*)

Yakni muatan curah dengan bentuk cairan yang dimuat dengan mempergunakan kapal khusus yakni kapal tanker. Misalnya: muatan curah cair ini ialah crude palm oil (minyak sawit mentah), produk kimia cair, bahan bakar serta yang lainnya.

c. Muatan Curah Gas

Yakni muatan curah berbentuk gas yang dimanfaatkan menjadi beberapa keperluan industri maupun lainnya, contohnya : gas alam

11. Stevedoring

Stevedoring adalah istilah yang merujuk kepada proses memuat dan menurunkan kargo dari kapal atau angkutan laut lainnya. Ini melibatkan

berbagai tugas, seperti mengangkat, memindahkan, dan menata kargo di pelabuhan. Para pekerja yang melakukan pekerjaan ini disebut *stevedore* atau pekerja pelabuhan. Tugas mereka termasuk mengelola kargo dengan menggunakan peralatan seperti derek, *crane*, dan *forklift* untuk memastikan kargo dimuat dan dibongkar dengan aman dan efisien. *Stevedoring* merupakan bagian penting dari rantai pasokan internasional dan aktivitas perdagangan maritime (Faisyahroni, 2023).

12. *Claim*

Proses mengangkut barang lewat laut terkadang berdasar pada ikatan hukum yakni perjanjian, baik *Bill of Lading* ataupun *Charter Party*. Ikatan tersebut satu pihak terkadang pemilik barang yang membutuhkan jasa angkut laut. Sementara pihak lain ialah penjual ataupun penyedia jasa angkutan laut. Terkadang dalam pelaksanaan timbul wanprestasi, serta salah satu jenis wanprestasi ialah kekurangan ataupun barang muatan kapal rusak tidak sesuai dengan perjanjian. Sesuai dengan mestinya suatu ikatan hukum, wanprestasi yang dilaksanakan salah satu pihak memberi hak pada pihak lain untuk mengganti rugi (Bayu, 2021)

13. *Letter Of Protest*

Letter Of Protest ialah sebuah surat berita acara yang berisi tentang klaim atau laporan bahwa telah terjadi sesuatu di atas kapal atau pada muatan. *Letter Of Protest* dibuat oleh nahkoda dengan tujuan dokumen ini untuk melindungi penyewa kapal (*charterer*) atau *owner ship's* dari tanggungjawab jika terjadi kerusakan muatan, kekurangan muatan atau

kerusakan alat kapal yang akan mengakibatkan kerugian bagi pihak pemilik kapal maupun penyewa kapal.

14. Tongkang

Menurut (Tettenborn, 2020) Tongkang ataupun dengan ponton merupakan suatu jenis kapal dengan lambung datar ataupun berupa kotak besar yang mengapung. Tongkang kadang dipakai untuk memuat barang yang ditarik dengan kapal tunda ataupun dipakai dengan tujuan mengakomodasikan pasang surut misalnya pada dermaga apung. Jenis kapal tongkang berdasar pada daya muat barang.

15. *Tugboat*

Menurut (P. Suharyono & Astriawati, 2022) *Tugboat* ialah jenis kapal pemandu yang kadang dipakai untuk menarik serta mendorong kapal besar, memandu kapal besar ke jalur yang berbahaya, memperbaiki kapal diperairan, memadamkan salvage serta api. Hal lain *Tugboat* ialah kapal dengan fungsi mendorong serta menarik kapal lainnya. Diklasifikasikan pada beberapa jenis diantaranya yakni kapal tunda pelabuhan, kapal tunda samudera serta yang lainnya. Medan yang dilewati *Tugboat* kadang cukup menyusahkan sungai kecil yang berliku serta laut yang dangkal, berkarang sampai laut luas antar pulau, sehingga *Tugboat* harus melaksanakan manuver yang baik sesuai dengan kinerjanya.

16. Kapal Kargo

Menurut (Tettenborn, 2020) Kapal kargo ialah kapal yang memuat seluruh barang di truck kontainer serta pada ukurannya sangat besar.

Banyak orang menyebut yang kapal kargo kontainer. Kargo yang dimuat di kapal ini ialah general kargo yang meliputi beberapa muatan barang yang dikemas, dibungkus, dimasukkan, serta yang lainnya. Barang-barang itu lalu dikirim memakai kapal kargo ke pelabuhan tujuan.

a. Kapal Kargo Curah

Salah satu jenis kapal yang dipakai untuk transportasi angkutan laut ataupun *sea freight transport* ialah kapal kargo curah. Kapal jenis ini ialah kapal angkut yang mempunyai populasi terbanyak di dunia. Kapal ini berfungsi untuk memuat serta membawa kargo curah misalnya biji besi, batubara, mineral, biji-bijian serta bahan mentah lain. Kapal ini mempunyai perbedaan dengan kapal kargo umumnya, sebab kapal ini hanya bisa memuat satu jenis kargo saja. Kapal kargo curah ataupun dengan nama *Bulk Carrier* termasuk tipe *single decker* serta tidak bisa memuat *kontainer*.

b. Kapal Kargo Umum

Jenis kapal yang dipakai untuk transportasi angkutan laut ataupun *sea freight transport* ialah kapal kargo umum. Jenis kapal ini pertama kali diproduksi secara massal saat perang dunia ke 2. Kapal ini bisa menampung berbagai jenis kargo, mulai kargo katung, *kontainer* serta kargo curah,.

17. BatuBara

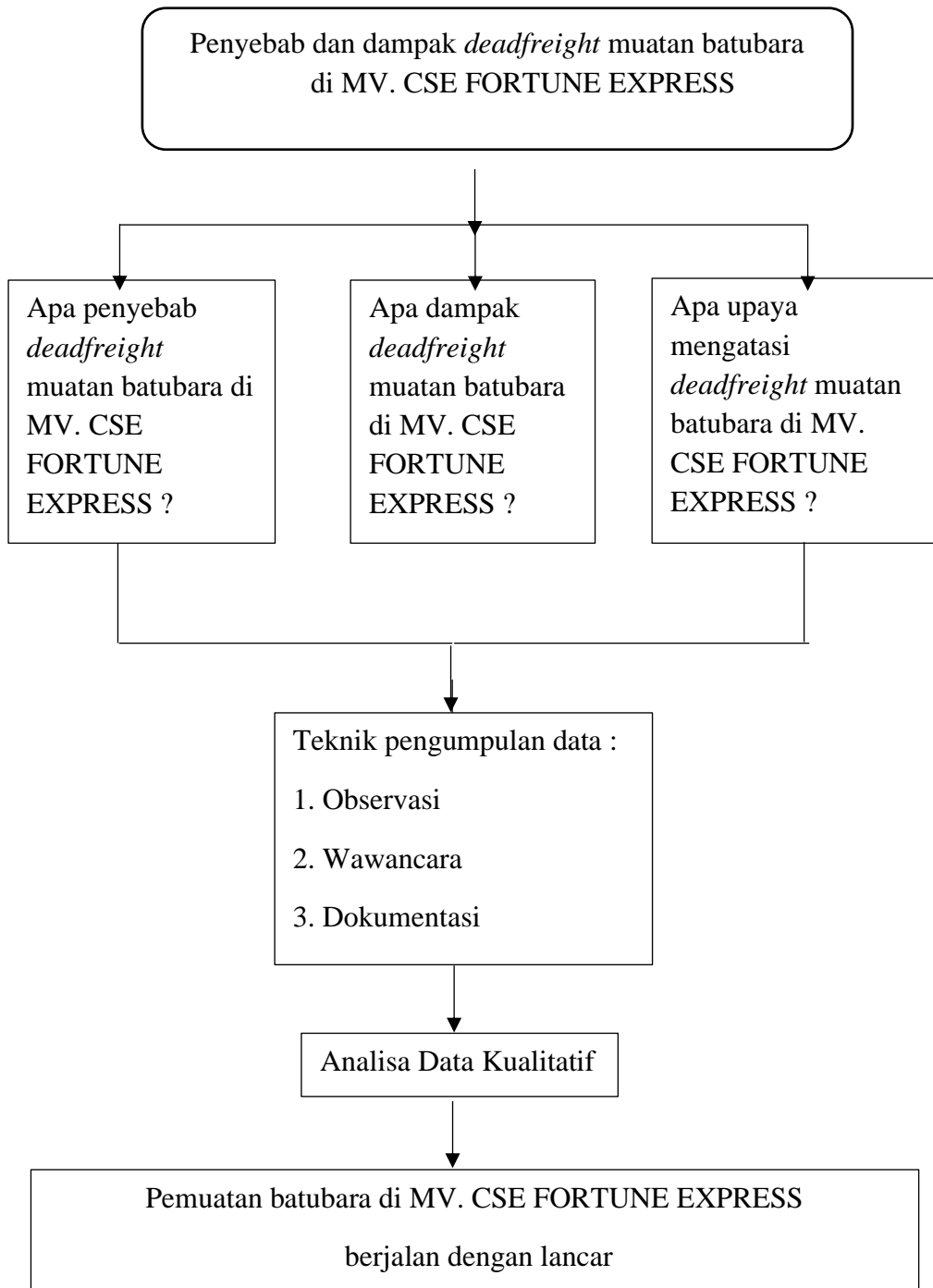
Batubara ialah batuan mineral meliputi hidrogen, oksigen, karbon, nitrogen, belerang, serta senyawa mineral lainnya. Produksi listrik sering

menggunakan batubara jadi sumber energi alternatif. Pembakaran batubara yang mengandung belerang tinggi menimbulkan polusi udara, misalnya belerang dioksida, yang bisa membuat hujan asam. Karbondioksida yang timbul saat pembakaran batubara bisa memiliki pengaruh buruk untuk lingkungan (Tettenborn, 2020).

18. Usaha Bongkar Muat

Menurut (Bayu, 2021) Bongkar muat artinya memindahkan muatan dari serta keatas kapal untuk ditimbun ke dalam ataupun langsung diangkut ke tempat pemilik barang lewat dermaga pelabuhan dengan memakai alat pelengkap bongkar muat, baik yang ada di dermaga ataupun yang ada dikapal. Pendapat dari (Tettenborn, 2020) dalam KBBI, Bongkar diartikan sebagai bongkar artinya mengangkat, mem bawa keluar seluruh isi sesuatu, memindahkan semua ataupun mengeluarkan. Pengertian Muat : berisi, pas, cocok, masuk ada didalam, bisa berisi, mengisi, memuat, menempatkan, kedalam. Pembongkaran adalah memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lainnya serta dermaga.

B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

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

1. Penyebab *Deadfreight* Muatan Batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS banyaknya kegiatan pencurian kargo pada saat barge menuju vessel. Tumpahan kargo saat aktivitas bongkar muat (*ship to ship*). Faktor gelombang air laut yang mengganggu atau mengakibatkan tidak akuratnya perhitungan draft kapal yang dilakukan oleh Surveyor.
2. Dampak *Deadfreight* Muatan Batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS Nahkoda (*ship master*) akan menerbitkan *Letter Of Protest* terhadap kargo yang tidak sesuai dengan *stowage plan* untuk menghindari denda atau klaim terhadap kurangnya muatan yang tidak ditanggung oleh pihak kapal (*ship owner*) dan menjadi penanggung jawab atas kurangnya muatan dan denda muatan yang kurang adalah *shipper (supplier)*. *Letter Of Protest* tersebut akan ditandatangani oleh perwakilan *shipper* atau *agen* yang ada di atas kapal (*on board*) atas perintah dari pihak kantor.
3. Upaya Mengatasi *Deadfreight* Muatan Batubara di MV. CSE FORTUNE EXPRESS menambah pengawasan di tongkang maupun saat proses bongkar muat di kapal (*ship to ship*) agar muatan batubara sesuai dan tidak ada *Letter Of Protest* akibat kurangnya muatan batubara (*deadfreight*). Meningkatkan efektivitas komunikasi antara pihak kapal dengan *foreman*.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, peneliti menyadari adanya beberapa keterbatasan. Oleh karena itu, peneliti memberikan rekomendasi untuk peneliti selanjutnya. Berikut adalah beberapa keterbatasan yang ditemukan dalam penelitian ini:

1. Penelitian hanya dilakukan di satu perusahaan yang ruang lingkupnya tidak terlalu besar.
2. Terbatasnya akses dokumen yang didapat karena dokumen tersebut merupakan rahasia perusahaan.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, saran yang dapat disampaikan yaitu:

1. Sebaiknya *Shipper (supplier cargo)* hendaknya memberikan *spare cargo* (muatan lebih) pada setiap *barge* yang muat di *jetty* untuk mengurangi kemungkinan kurangnya *cargo* agar tidak terjadi kekurangan *cargo* ketika proses bongkar muat di kapal (*ship to ship*).
2. Hendaknya *Shipper* dapat mengalokasikan anggaran untuk pengawalan tongkang dengan melibatkan anggota TNI atau POLRI untuk mengurangi terjadinya pencurian muatan batubara saat menuju *loading point*.
3. Perusahaan *Shipper* dan *Surveyor* sebaiknya melakukan pelatihan khusus untuk karyawan yang terlibat langsung dilapangan agar pekerjaan lebih efektif dan efisien serta mengurangi kesalahan dalam pekerjaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustianti, R., Nussifera, L., Angelianawati, L., Meliana, I., Sidik, E. A., Nurlaila, Q., Simarmata, N., Himawan, I. S., Pawan, E., & Ikham, F. (2022). *Metode Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif*. Tohar Media.
- Astriawati, N. (2022). Identifikasi Penyebab Deadfreight Muatan Batubara Di Mv. Rb Mya. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(2), 133–142.
- Ayu, A. (2020). *Analisis Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Pengangkutan Batubara Pada Pt. Momentum Indonesia Investama*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Bayu, W. (2021). *Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi Akibat Kekurangan Muatan Dalam Pengiriman Batubara Di Pt. Sinarmas Lda Maritime*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Faisyahroni, A. (2023). *Analisis Terjadinya Gesekan Antara Mv. Zheng Run Dengan Tb. Pelita 6 Saat Proses Bongkar Muat Di Bunati Anchorage*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Faizi, N. I. (2023). *Analisis Dampak Keterlambatan Pemuatan Batu Bara Menggunakan Ship's Crane Pada Mv. Guang Fa 29 Di Muara Berau*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Kevin, A. (2021). *Antisipasi Terjadinya Death Freight Muatan Curah Batubara Pada Mv. Santa Paulina Di Muara Berau Anchorage*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

- Miles, B. (2021). *The Race To Fifty Feet: An Effort To Determine The Benefits Of Deepening The Mississippi River*.
- Muhammad, H. F. (2020). *Analisa Penyebab Deadfreight Claim Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari Jetty Sampai Anchorage Point Di Taboneo Kalimantan Selatan*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Purwohedi, U. (2022). *Metode Penelitian: Prinsip Dan Praktik*.
- Roosinda, F. W., Lestari, N. S., Utama, A. A. G. S., Anisah, H. U., Siahaan, A. L. S., Islamiati, S. H. D., Astiti, K. A., Hikmah, N., & Fasa, M. I. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Zahir Publishing.
- Rukhmana, T., Darwis, D., Ip, S., Alatas, A. R., Se, M. M., Tarigan, W. J., Mufidah, Z. R., Muhamad Arifin, M. H. I., Cahyadi, N., & S St, M. M. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif*. Cv Rey Media Grafika.
- Rusmiyanto, D. (2023). Analisis Penyebab Terjadinya Shortage Cargo Pada Kegiatan Transshipment Batu Bara Di Vessel Pada Pt. Sedayu Makmur Abadi. *Jurnal Universal Technic*, 2(1), 42–50.
- Shahrul, B. (2022). *Analisis Terjadinya Deadfreight Pada Proses Transshipment BatuBara Mv. Jin Xing Di Taboneo Anchorage Banjarmasin Kalimantan Selatan*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Subagyo, A., & Ip, S. (2020). Aplikasi Metode Riset: Praktik Penelitian Kualitatif, Kuantitatif & Mix Methods. *Inteligensia Media*.

- Sugiyono, S., & Lestari, P. (2021). *Metode Penelitian Komunikasi (Kuantitatif, Kualitatif, Dan Cara Mudah Menulis Artikel Pada Jurnal Internasional)*. Alfabeta Bandung, Cv.
- Suharyono, L. S. (2022). *Identifikasi Penyebab Deadfreight Muatan Yang Disebabkan Oleh Kekurangan Muatan Batubara Di Mv. Rb Mya*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Suharyono, P., & Astriawati, N. (2022). *Identifikasi Penyebab Dan Dampak Deadfreight Muatan Batubara Di Mv. Rb Mya*.
- Tettenborn, A. (2020). Frustration In Voyage Charters—Silted-Up Backwater Or Vital Navigational Resource? In *The Evolving Law And Practice Of Voyage Charterparties* (Pp. 317–334). Informa Law From Routledge.
- Vanhalakka, J. (2022). *Development Of A Performance Measurement System For The Evaluation Of Logistics Service Providers*. Wakarmamu, T. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif*.

LAMPIRAN

A : Penulis

B : SHIPPER ON BOARD

Responden I (Shipper on board)

A : “Menurut Bapak, apa yang menyebabkan *deadfreight*?”

B : “Kekurangan muatan (*deadfreight*) yang terjadi memiliki banyak faktor penyebab, salah satunya adalah tidak ada pengamanan muatan yang dilakukan selama perjalanan menuju loading point.”

A : “Kenapa pengamanan muatan tidak dilakukan oleh perusahaan?”

B : “Hal ini terjadi karena belum adanya anggaran untuk pengamanan muat oleh TNI atau Polri, sehingga sering terjadi pencurian.”

A : “Menurut Bapak, apakah hanya pencurian muatan penyebab terjadinya *deadfreight*?”

B : “Tidak, ada beberapa faktor lain, yaitu kondisi ombak yang besar sering bergelombang besar yang membuat pembacaan draft kapal sulit dilakukan.

A : “Apa dampak dari *deadfreight* bagi pihak shipper?”

B : “Dampak bagi pihak shipper ialah denda akibat dari kurangnya cargo yang tidak sesuai dengan *stowage plan*. Contohnya, jika harga batubara 800 ribu rupiah per tonnya, maka denda yang dikenakan adalah 800 ribu rupiah dikali jumlah cargo yang kurang.”

A : “Penyebab dan dampak dari *deadfreight* atau denda muatan?”

B : “Penyebab dari *deadfreight* yaitu kurangnya muatan yang tidak sesuai dengan kontrak antara shipper dan buyer. Pihak buyer meminta ganti rugi akibat muatan yang dimuat pada vessel tidak sesuai dengan *stowage plan*, dan dampak dari denda kurangnya muatan ialah diterbitkannya *letter of protest* dari pihak kapal (*master vessel*) yang bisa menghambat proses *clearance* atau pembayaran pajak di bea cukai.”

A : “Bagaimana menangani *letter of protest* akibat dari kurangnya cargo?”

B : “Pihak shipper akan berkoordinasi dengan pihak *agency* untuk menangani surat yang diberikan oleh *master* dan pihak shipper akan mengupayakan untuk menghindari terjadinya *deadfreight*.”

Responden II (Surveyor)

A : Penulis

B : *Surveyor*

A. : “Menurut Bapak, faktor apa saja yang menyebabkan kurangnya cargo?”

B : “Ada beberapa faktor yang menjadi penyebab kurangnya cargo menurut surveyor, yaitu perhitungan *draft* yang terganggu akibat adanya gelombang air laut saat dilakukannya pengecekan draft oleh surveyor dengan *chief officer* mengelilingi kapal, dan tidak akuratnya *sounding* dari pihak kapal mengenai total *fresh water, fuel oil, diesel oil, dan ballast water.*”

A : “Apa saja penanganan dari pihak surveyor yang bisa mengantisipasi *short cargo*?”

B : “Surveyor akan memberikan supply cargo lebih dari setiap tongkang yang dimuat. Misalnya, rencana muat pada tongkang 7,000 mt akan menjadi 7,200 mt. Lebihnya muatan tersebut untuk mengantisipasi terjadinya *short cargo* dan menghindari kerugian pada pihak shipper.”

Lampiran 1 Port Clearance

8/24/22, 4:45 PM

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builitin/manage/spb/cetak/BLN.IDSRI.2208.002171>



SAMARINDA
SPB.IDSRI.0822.0002252



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

PORT CLEARANCE

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal <i>Ship</i>	MV. CSE FORTUNE EXPRESS	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	BHFZ / 9665164	Bendera <i>Flag</i>	TW
Nakhoda <i>Master</i>	LIU, CHII-FERN	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	21508	Perusahaan <i>Company</i>	PT. IDT TRANS AGENCY

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor
Number : SPB.IDSRI.0822.0002252
Tanggal
Date : 24 Aug 2022
Jam
Time : 08:02:58

Dengan ini kapal tersebut di atas.
The above mentioned vessel is hereby

Disetujui
Approved

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: SAMARINDA	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	: 24 AUG 2022 23:00:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: BALINGASAG
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 19 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: SESUAI MANIFEST
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: SAMARINDA				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 24 AUG 2022			SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 16:45:02				

<https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builitin/manage/spb/cetak/BLN.IDSRI.2208.002171>

1/2

Lampiran 2 Ships Particular

SHIP'S PARTICULARS

P1

2016-MAR-2020

VESSEL	CSE FORTUNE EXPRESS(通裕)	FBB VOICE	+870 773238898
NATIONALITY	PANAMA	FAX	+870 783255522
PORT REGISTRY	PANAMA	Email	master.foex@cse.amosconnect.com
CALL SIGN	FOEX	GX VOICE(Bridge)	+870 773238898
OFFICIAL NO.	45751-14	VOICE(Capt.)	+870 773238898
IMO NO.	9665164	VOICE(ECR)	
MMSI	352911000	Mobile phone	+886 912-981-928
INMARSAT C	435291110 & 435291111	OWNER	CSEI TRANSPORT(PANAMA) CORPORATION
CLASS	ABS /CR	ADDRESS	24F, No.88, Chenggong 2nd Rd., Qianzhen Dist., Kaohsiung City 80661, Taiwan, R.O.C.
P&I Club	Britannia	TLX	
Type of Vessel	BULK CARRIER	TEL	+886 7-337-8888
Hull No.	1029	FAX	+886 7 338-1310, 3381296
Builder	China Shipbuilding Corp., Keelung	Email	adm@csebulk.com
Built(Keel laid)	2013/5/14	OPERATOR	CHINA STEEL EXPRESS CORPORATION, 5006326
Built(Launching)	2014/1/7	ADDRESS	24F, No.88, Chenggong 2nd Rd., Qianzhen Dist., Kaohsiung City 80661, Taiwan, R.O.C.
Built(Delivery)	2014/3/20	TLX	
Main Engine Type	M.M. Man B&W 6S46ME-B8.2	TEL	+886 7-337-8888
Propeller Type	4 Blades Solid keyless type	FAX	+886 7 338-1310, 3381296
Rudder Type	Semi-balanced,stream-lined	Email	adm@csebulk.com
Anchor Type	Stockless high holding power type		
Type of a ship's bow	Leadge-Bow		
Types of Propellers and Construction	Keyless Bore Propeller Structure and Fitting System		

LOA	176m	LBP	173 m	BREADTH	29.5 m	M.DEPTH	14.8 m	LIGHTSHIP	8,034mt
GRT	21,508mt	NRT	11,986mt	SUEZ GRT		SUEZ NET		Constant	250 mt
TPC(Summer)	46.69 mt	TPC(10.425M)	46.69 mt	F.W.A	23.6cm	CB(Summer 10.425M)			0.816

	Freeboard (m)	Draft (extreme) (m)	Displacement (mt)	Deadweight (mt)
TROP. FRESH	3.968	10.878	45,180	37,146
FRESH WATER	4.185	10.661	44,188	36,154
TROPICAL	4.204	10.642	45,204	37,170
SUMMER	4.421	10.425	44,189	36,155
WINTER	4.638	10.208	43,176	35,142

Keel to top of bridge mast	38.58 m	Distance Bridge to Bow	149.75 m
Keel to compass deck	28.70m	Distance Bridge to Stern	26.25 m
Keel to NAV. Bridge deck	26.00 m	Distance front accommodation to bow	147.80 m
Keel to top of hatch cover	17.20 m	Distance front accommodation to stern	28.20 m
Keel to main deck	14.80 m	Stern to base of accommodation ladder	13.40 m
Keel to top of hatch coaming	16.20 m	Length of accommodation	18.00 m
Tank top to top of hatch coaming	14.60 m	Front of No.1 hatch to aft end of No.5 hatch	125.80 m
Distance between two hatch	7.20 m	Stern to aft end of No.5 hatch	31.50 m
Distance between two center hatch	24.65/28.05 m	Aft end of No.9 hatch to front of accommodation	3.40 m
Camber, Upper deck	0.20 m	Propeller immersion 100%	6.125 m

Ballast pump x 2 sets : 860/430 m³/h x 30/60 m
 Fire&Bilge pump x 1; Fire&GS pump x1 : 860/430 m³/h x 30/60 m
 Ballast stripping pump x 1 set: about 50 m³/h

Hatch Cover	Hatch Size (L x B)		Helicopter Landing Hatch		
	Forward & Backward rolling, 2 panels each hatch, Lifted by fixed hydraulic jack opening & closing, per-hydraulic pressure motor.	NO.1 H	14.45 m x 15.40 m	NIL	
NO.2 ~5 H		20.40 m x 18.70 m			
Maximum No. of Consecutive Engine Starts:	S'side Anchor:	11 shackles	Provision crane (P)	NIL	
12 times	P'side Anchor:	11 shackles	Provision crane (S)	NIL	
Service Speed	14.40 knots	M.C.O.	6,400 KW x 110.0 rpm	C.S.O.	5,440 KW x 104.2 rpm

Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 3 Time Sheet page 1



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
 PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
 EMAIL : agency@idt-transagency.co.id
 ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

Time Sheet/Statement of Fact

Page 1 of 2

Working Records

Name of Vessel : MV. CSE FORTUNE EXPRESS
 Port of Loading : SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
 Port of Discharging : GAGAYAN DE ORO, PHILIPPINES
 Description of Goods : INDONESIAN THERMAL COAL IN BULK
 Quantity of Cargo Loaded : 31,643 MT
 Arrived at Muara Berau : August 22, 2022 - 02.55 Hrs.
 Free Practice Granted : August 22, 2022 - 10.45 Hrs..
 Notice of Readiness Tendered : August 22, 2022 - 00.00 Hrs.
 Notice of Readiness Accepted : AS PER CHARTER PARTY
 Commenced Loading : August 22, 2022 - 14.55 Hrs.
 Completed Loading : August 24, 2022 - 07.00 Hrs.
 Completed Final Draft Survey : August 24, 2022 - 08.00 Hrs.
 Completed Shipping Documents : August 24, 2022 - 18.30 Hrs.
 Time Departure/Sailed : August 24, 2022 - 19.30 Hrs.

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
August 22, 2022 Monday	Cloudy	00.00	EOSP / NOR Tendered
		02.55	Arrival Time at Pilot Station / Pilot on Board
		03.54	Dropped Anchor at l/point
		04.30	Pilot off Board
		04.30 - 09.45	Waiting Port Authority on board
		09.45	Port Authority on Board
		09.45 - 10.45	Inspection by Port Authority
		10.45	Free Pratique
		11.00 - 12.00	Initial Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		12.05	1st Stevedore on board
		13.10	LCT Delta AA8 aside at S/side
		13.10 - 14.10	Transfer grab to deck ship
		14.10	NOR Re-Tendered
		14.10	LCT Delta AA8 casted off
		14.55	1st Bg. Intan Kelana 5 aside at P/side
14.55	COMMENCED LOADING #1/c1, #2/c2, #5/c4 (Bg. Intan Kelana 5)		
August 22, 2022 Monday	Rain Cloudy	14.55 - 15.25	Transfer b/dozer to Bg. Intan Kelana 5
		15.25	Started ldg #3/c3 (Bg. Intan Kelana 5)
		18.00 - 19.00	All stopped ldg - Heavy Rain
		19.00	Resumed ldg #1/c1, #2/c2, #3/c3, #5/c4 (Bg. Intan Kelana 5)
		20.30	2nd Bg. Sea Horse 02 aside at S/side
August 23, 2022 Tuesday	Cloudy	24.00	Continued ldg to next day
		00.00	Continued ldg from last day
		02.30	Shifted ldg #2/c2, #5/c4 to Bg. Sea Horse 02
		02.30	Stopped ldg #1/c1, #3/c3 - Finished cargo on Bg. Intan Kelana 5
		02.30 - 02.50	Transfer b/dozer to Bg. Sea Horse 02 by c3
		02.50	Started ldg #4/c3 (Bg. Sea Horse 02)
		03.00	Bg. Intan Kelana 5 casted off
04.40	3rd Bg. Intan Kelana 22 aside at P/side		

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

Shipper



As Agent

Master



INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

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

Lampiran 4 Time Sheet page 2



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
 PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
 EMAIL : agency@idt-transagency.co.id
 ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

Time Sheet/Statement of Fact

Page 2 of 2

Working Records

Date / Day	Weather	Working Time	REMARKS
<u>August 23, 2022</u> Tuesday	Cloudy	07.00	Resumed ldg #1/c1 (Bg. Intan Kelana 22)
		07.00	Shifted ldg #2/c2, #5/c4 to Bg. Intan Kelana 22
		07.00	Stopped ldg #4/c3 - Finished cargo on Bg. Sea Horse 02
		07.00 - 07.20	Transfer b/dozer to Bg. Intan Kelana 22 by c3
		07.20	Resumed ldg #4/c3 (Bg. Intan Kelana 22)
		07.30	Bg. Sea Horse 02 casted off
		09.00	4th Bg. Intan Kelana 11 aside at S/side
		13.30	Shifted ldg #1/c1, #2/c2 to Bg. Intan Kelana 11
		13.30	Stopped ldg #4/c3, #5/c4 - Finished cargo on Bg. Intan Kelana 22
		13.30	Resumed ldg #4/c4 (Bg. Intan Kelana 11)
		13.30 - 13.50	Transfer b/dozer to Bg. Intan Kelana 11 by c3
		13.50	Resumed ldg #3/c3 (Bg. Intan Kelana 11)
		14.00	Bg. Intan Kelana 22 casted off
		15.15	5th Bg. Layar Jaya 11 aside at P/side
		16.35	2nd Stevedore on Board
		23.05	All stopped ldg - finished cargo on Bg. Intan Kelana 11
		23.05	Resumed ldg #2/c1, #3/c2, #5/c4 (Bg. Layar Jaya 11)
23.05 - 23.25	Transfer b/dozer to Bg. Layar Jaya 11 by c3		
23.35	Bg. Intan Kelana 11 Casted off		
24.00	Continued ldg to next day		
<u>August 24, 2022</u> Wednesday	Cloudy	00.00	Continued ldg from last day
		03.00 - 04.00	All stopped ldg - Intermediate Draft Survey by Chief Officer & Surveyor
		04.00	Resumed ldg #1/c1, #3/c3, #4/c4 (Bg. Layar Jaya 11)
		07.00	COMPLETED LOADING
		07.00 - 08.00	Final Draft Survey by Chief officer & Surveyor
		15.00	Agent received export doc
		15.00 - 16.00	Processing clearance out
		16.00	Processing clearance out at Harbour Master
		16.00 - 18.00	Documents on the way to vessel
		18.00	Documents on board
		18.30	Completed shipping documents
19.30	Vessel sailing		

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

Shipper


As Agent

Master



INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

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

Lampiran 5 Statement of Fact



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
EMAIL : agency@idt-transagency.co.id
ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

STATEMENT OF FACT

NAME OF VESSEL	MV.CSE FORTUNE EXPRESS	DATE	AUGUST 24,2022
FLAG	TAIWAN	PORT OF LOADING	SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DWT / GRT	36,155 / 21,508	LAST PORT	KAOHSIUNG, TAIWAN
NAME OF MASTER	CAPT. LIU CHII FERN	NEXT PORT	CAGAYAN DE ORO, PHILIPPINES

No	Activities	Time	Date
1.	Arrived at pilot station	02.55	August 22, 2022
2.	Sea Pilot on board	02.55	August 22, 2022
3.	NOR Tendered	00.00	August 22, 2022
4.	Anchorage at Loading Point	03.54	August 22, 2022
5.	Free Pratique Granted	10.45	August 22, 2022
6.	Sea Pilot off board	04.30	August 22, 2022
7.	Port Authority / Agent on board	-	-
8.	NOR Re-Tendered	14.10	August 22, 2022
9.	NOR Accepted	(AS PER CHARTER PARTY)	
10.	Commenced Loading	14.55	August 22, 2022
11.	Completed Loading	07.00	August 24, 2022
12.	Departure/Sailed	19.30	August 24, 2022
13.	ETA Next Port	AM	August 28, 2022

Bunker	Arrival	Departure
FO	446 MT	438 MT
DO	64 MT	64 MT
FW	188 MT	178 MT
BW	12.027 MT	270 MT

Draft	Arrival	Departure
FWD	4.013 M	9.394 M
MEAN	5.330 M	9.765 M
AFT	6.861 M	10.125 M

14. Initial Draft Survey & Holds Cleanliness Inspection	August 22, 2022 - 11.00 - 12.00 Hrs.
15. Final Draft Survey	August 24, 2022 - 07.00 - 08.00 Hrs.
16. Total Cargo Loaded	31,643 MT

Ship's Remarks :

Shipper



As Agent



Lampiran 6 Final Stowage Plan

PT. IDT TRANS AGENCY

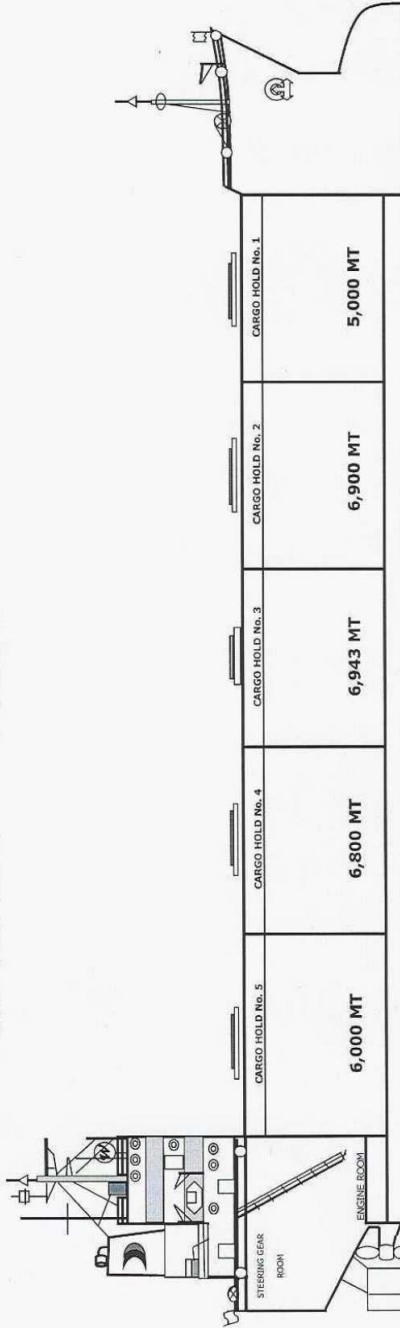
JL. BERLIAN NO 10 BIDARACIMA
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
 PHONE : +62 21 8591 4335 FAX : +62 21 8591 4360/61
 EMAIL : agency@idt-transagency.co.id
 ISAA Membership : 396/ISAA/VI/2021

Date : August 24, 2022

STOWAGE PLAN

MV. CSE FORTUNE EXPRESS

PORT OF LOADING : SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
 PORT OF DISCHARGING : CAGAYAN DE ORO, PHILIPPINES
 TOTAL CARGO LOADED : 31,643 MT



MASTER

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES
 Port Agency Services | Coal, Oil, Chemical & General Cargo | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supplier
 Consultant | Customs Clearance Services



Lampiran 7 Final Stowage Plan

M.V. CSE FORTUNE EXPRESS

PRE-STOWAGE PLAN

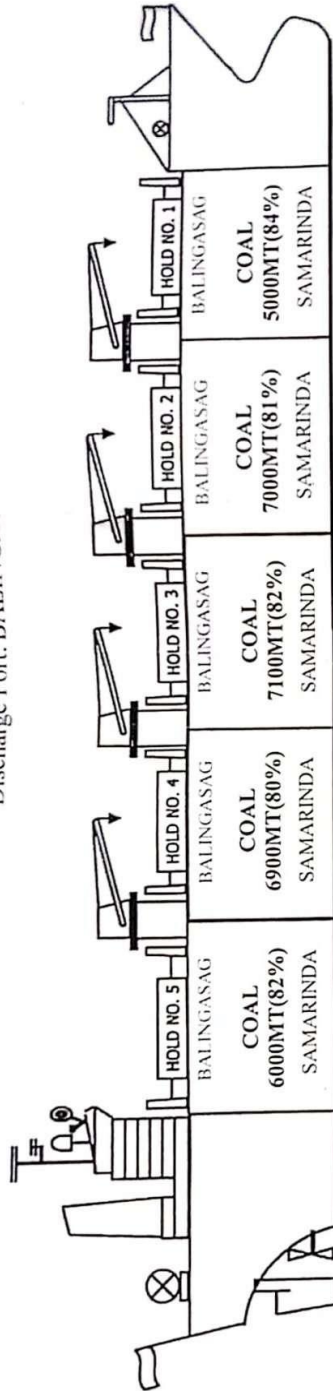
Voyage : 111TO-01

Date : 2022/AUG/17

Loading Port : SAMARINDA INDONESIA

Cargo : COAL

Discharge Port: BALINGASAG PHILIPPINE



PORT	ARRIVAL		DEPARTURE			CARGO Q'ty		
	F	M	F	M	A			
SAMARINDA	S.G 1.020	4.25M	5.35 M	6.44 M	9.50M	9.79M	10.08M	32000 MT

TOTAL : 32000 MT

C/O : WU TIEN SHENG

MASTER : LIU CHII FERN

Lampiran 8 Notice of Readiness



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACINA
JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
PHONE : +62 21 8591 4356
FAX : +62 21 8591 4360/61
EMAIL : idt.agency@idt-transagency.co.id
ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

NOTICE OF READINESS

Messrs,

MV. CSE FORTUNE EXPRESS

Dear Sirs,

In conformity with the charter party, we hereby to notify you that the above named Vessel arrived at the port of Muara Berau, Indonesia. At ~~00.00~~ hrs on August ~~22~~, 2022 and is in all respects ready to load your cargo.

You are therefore kindly requested to commence Loading immediately.

Commanding the above to your attention.

This Notice Tendered at 00.00 hrs on August 22, 2022

This Notice Re-Tendered at 14.10 hrs on August 22, 2022



Master

This Notice Accepted at _____ hrs on August _____, 2022



As Agent (PT IDT TRANS AGENCY)

As Shipper

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES

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

Lampiran 9 Authorization

Date : August 24, 2022

Messrs:

PT. IDT TRANS AGENCY
At – Samarinda, Indonesia

Dear Sirs,

Re. AUTHORIZATION TO SIGN BILLS OF LADING

This is to certify that I, Master of MV. CSE FORTUNE EXPRESS hereby authorize Charterers, Agent Messrs PT. IDT TRANS AGENCY to Sign bills of lading on my Owner, behalf covering all cargo for MV. CSE FORTUNE EXPRESS accordance with the covering Charter – Party terms.

However all of the bills of lading to be in conformity with the Mate's Receipt Remarks.

Yours faithfully,



As Agent

Lampiran 10 Leterr of Protest

PROTEST TO SHORT LOADING OF CARGO

TO : Shipper

CC : Mitsubishi Corporation Rtml

CC : China Steel Express Corp

PORT : SAMARINDA, INDONESIA

DATE : 24, AUG, 2022

NAME OF VESSEL: CSE FORTUNE EXPRESS
CALL SIGN: BHFZ
OFFICIAL NUMBER: 016342
IMO NUMBER: 9665164
PORT OF REGISTRY: KAOHSIUNG
GROSS TONNAGE: 21,508
NET TONNAGE: 11,986
NAME OF OWNER: CHINA STEEL EXPRESS CORP.


I, CAPTAIN LIU, CHII-FERN, THE MASTER OF CAPTION VESSEL, HAS COMPLETED LOADING AT 0700 LT ON 24, AUG, 2022. AS MASTER OF THE VESSEL I REQUESTED YOU TO LOAD THE CARGO 32000 TONNES OF COAL.

BY DRAUGHT SURVEY, TOTAL 31643 TONNES OF CARGO LOADED ON BOARD MY VESSEL AT COMPLETION OF LOADING. THEREFORE THE CARGO LOADED ON BOARD IS 357 TONNES SHORT AGAINST THE QUANTITY REQUESTED.

I HEREBY HOLD YOU FULLY RESPONSIBLE FOR ALL CONSEQUENCES INCLUDING DEAD FREIGHT WHICH MAY ARISE FOR THE SHORT LOADING OF CARGO.


MASTER OF CSE FORTUNE EXPRESS

CHINA STEEL EXPRESS CORPORATION


CHARTERER OR REPRESENTATIVE

Dipindai dengan CamScanner


Lampiran 11 Cargo Manifest



PT. IDT TRANS AGENCY
AL. BUKITININGRAT 10 BIDARA CHINA
KABUPATEN KARANGASAM
JAWA BARU 70714
PHONE: +62 21 691 4355 FAX: +62 21 8591 4360 BIL
EMAIL: idt.transagency@id-transing.com.id
idat Membership: 39675244/1/2021

CARGO MANIFEST

PT. IDT TRANS AGENCY
Samarinda, AUGUST 24, 2022
As Agent



ROHMAT
Operation

NAME OF VESSEL : MV. LUMOSO PRATAMA
PORT OF LOADING : MUARA BERAU ANCHORAGE, KALIMANTAN TIMUR
FLAG : INDONESIA
GRT / DWT : 39,737 / 76,536

Voy. : 044 B
NAME OF MASTER : CAPT. INDRA ERAWAN
PORT OF DISCHARGE : PLTU TANJUNG JATI B

B/L NO.	SHIPPER'S	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT / MEASUREMENTS
SAW / INDO - 179	PT MULTI HARAPAN UTAMA, TCC BATAVIA TOWER ONE,41ST FLOOR, UNIT 05, JL.KH MAS MANSYUR KAV.126 KARET TENGSIN, TANAH ABANG,JAKARTA PUSAT,10220,INDONESIA	CONSIGNEE PLTU TANJUNG JATI B PT. PLN (PERSERO) Unit Induk Pembangkitan Tanjung Jati B, Desa Tubanan, Kecamatan Kembang, Kabupaten Jepara, Jawa Tengah	STEAM COAL CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	67,000 MT
	NOTIFY PARTY PLTU TANJUNG JATI B PT. PLN (PERSERO) Unit Induk Pembangkitan Tanjung Jati B, Desa Tubanan, Kecamatan Kembang, Kabupaten Jepara, Jawa Tengah			
TOTAL				67,000 MT

Lampiran 12 Mate's Receipt



PT. IDT TRANS AGENCY

JL. BERLIAN NO 10 BIDARACHNA
 JATINEGARA, JAKARTA TIMUR 13330
 PHONE : +62 21 8591 4356 FAX : +62 21 8591 4360/61
 EMAIL : idt.transagency@idt-shipping.co.id
 ISAA Membership : 398/ISAA/VI/2021

Date: AUGUST 24, 2022

Shipper

PT ADIMITRA BARATAMA NUSANTARA
 PROSPERITY TOWER, LEVEL 37, DISTRICT 8,
 SCBD LOT 28, JL. JENDRAL SUDIRMAN KAV 52-53
 JAKARTA 12190 INDONESIA

Consignee

MINERGY POWER CORPORATION

MATE'S RECEIPT

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

Notify Party

MINERGY POWER CORPORATION
 8/F STRATA 100 BLDG., F. ORTIGAS JR. ROAD, ORTIGAS CENTER,
 PASIG CITY, PHILIPPINES

Name of vessel MV. CSE FORTUNE EXPRESS	Port of Loading SAMARINDA ANCHORAGE, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
Port of Discharge CAGAYAN DE ORO, PHILIPPINES	Final destination (for the merchant's reference)
Shipper Description of Goods INDONESIAN THERMAL COAL IN BULK CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY PSCC CODE NO. 2701.19.00	Gross weight 31,643 MT

B/L Number
 SAM / PHLP - 172





 MASTER



INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES AND LOGISTIC SERVICES
 Port Agency Services [Coal, Oil, Chemical & General Cargo] | Stevedoring Services | Grabs Provider | Floating Cranes Operator | Ship's Chandlers & Offshore Provisions Supply |
 Shipping Consultant | Customs Clearance Services


Lampiran 13 Final Draft Survey

	PT. GEOSERVICES - COAL DIVISION - SURVEY QUANTITY & QUALITY	 Komite Akreditasi Nasional Lembaga Inspeksi LI-115-IDN	
	CS-F-MRN-01		
	(Issue 1, Revision 0, Date issue 01 October, 2020)		
STATEMENT OF VESSEL DRAUGHT SURVEY			
Vessel	MV. CSE FORTUNE EXPRESS	Port Of Loading	MUARA BERAI FORT
Port of Registry	KAOHSIUNG, TAIWAN.	Port Of Discharging	BALINGASAG, PHIL.
Gross Tonnage	21'508 MT	Description Of Cargo	COAL IN BULK.
DWT	36'155 MT	Declared Constants	260 MT

Date / Time	INITIAL			FINAL		
	Port	Stb	Mean	Port	Stb	Mean
AUGUST 22 ND , 2022 AT 11.00				AUGUST 24 TH , 2022 AT 07.00		
Draft Reading						
Forward	4.150	4.120	4.135	9.420	9.430	9.425
Stem Correction			-0.122			-0.031
Corrected			4.013			9.394
Aft	6.730	6.680	6.705	10.050	10.120	10.085
Stern Correction			0.156			0.040
Corrected			6.861			10.125
Mean Fwd & Aft			5.437			9.7535
Midship	5.360	5.300	5.330	9.700	9.830	9.765
Midship Correction			0			0
Corrected			5.330			9.765
Mean of Means			5.3835			9.76225
Quarter Mean			5.35675			9.763625
Corresponding Displacement			21'404 MT			41'108 MT
Trim by Head / Stern	2.848		-221 MT	0.731		61 MT
Trim Correction						
Displacement Corrected for Trim			21'183 MT			41'169 MT
Observed Density	1.019		-124 MT	1.019		-241 MT
Density Correction						
Displacement Corrected of Density			21'059 MT			40'928 MT
Total Consumable Stores and Ballast			12'765 MT			991 MT
Net Displacement			8'294 MT			39'937 MT
						31'643 MT.

Remark : - DURING INITIAL DRAFT READING, SWELL SEA ± 0.5 M.
 - DURING FINAL DRAFT READING, SWELL SEA ± 0.5 M.

Place and Date **SAMARINDA**.

Signed for and behalf of

 PT. GEOSERVICES
 Inspector
H. RACHMAN SYAH.

Attested by

 M.V. CSE FORTUNE EXPRESS
 CHINA STEEL EXPRESS
 CORPORATION
 10001 2/08 22

Dipindai dengan CamScanner

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Herjuna Juni Utama
2. Tempat, Tanggal Lahir : Sukoharjo, 07 Juni 2001
3. N I T : 572011337551 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan
(TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Sarehan, Jatingarang RT02/RW08, Kec Weru
Kab Sukoharjo
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Alm Sutimin
 - b. Ibu : Sri Lestari
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 01 Jatingarang (2007–2013)
 - b. SMP Negeri 03 Weru (2013–2016)
 - c. SMA Negeri 1 Bulu (2016–2019)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020 – 2024)
9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)
 - a. Perusahaan : PT IDT TRANS AGENCY
Alamat : Jl. Kedondong Dalam 2 no 41 rt 05 Kel. Gunung
Kelua, Kec. Samarinda Ulu, Samarinda.