

SKRIPSI
ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA *DEADFREIGHT*
***CLAIM* PADA KAPAL *BULK CARRIER* MUATAN**
BATUBARA YANG DIAGENI PT. ADHIKA
SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

YOTA REYNANDO

NIT.08.20.022.1.08

PRODI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

2024

SKRIPSI
ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA *DEADFREIGHT*
***CLAIM* PADA KAPAL *BULK CARRIER* MUATAN**
BATUBARA YANG DIAGENI PT. ADHIKA
SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

YOTA REYNANDO

NIT.08.20.022.1.08

PRODI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Yota Reynando
Nomor Induk Taruna : 08.20.022.1.08
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Taruna yang saya tulis dengan judul :

ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA *DEADFREIGHT CLAIM* PADA KAPAL *BULK CARRIER* MUATAN BATUBARA YANG DIAGENI PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN.

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi taruna tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 19 July 2024


Yota Reynando

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA *DEADFREIGHT CLAIM* PADA KAPAL *BULK CARRIER* MUATAN BATUBARA YANG DIAGENI PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN

Disusun dan Diajukan Oleh :

Yota Reynando
NIT. 08 20 022 1 08
Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 19 Juli 2024

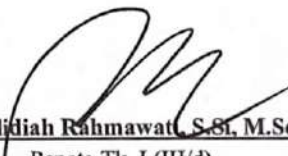
Menyetujui

Penguji I



Bugi Nugraha, SST., M.M. Tr.
Penata (III/c)
NIP:198708142019021001

Penguji II



Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197702282006042001

Penguji III



Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198003022005022001

Mengetahui

Ketua Program Studi Transportasi Laut



Faris Nufandi, S.Si, T, M.Sc
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19841118 200812 1 003

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
SKRIPSI**

Judul : ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA *DEADFREIGHT*
CLAIM PADA KAPAL *BULK CARRIER* MUATAN
BATUBARA YANG DIAGENI PT. ADHIKA
SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN

Nama Taruna : YOTA REYNANDO

Nomor Induk Taruna : 08 20 022 1 108

Program : D IV TRANSPORTASI LAUT

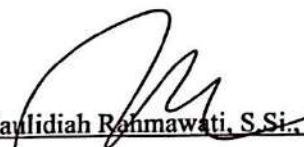
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan


SURABAYA, 16 JULY.....2024

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II


(Maulidiah Rahmawati, S.Si., M.Sc.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 1977022820006042001


(Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198003022005022001

Ketua Jurusan Transportasi Laut


(Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc)

Penata Tk.1 (III/d)
NIP. 198411182008121003

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kebesaran Allah SWT tuhan semesta alam, karena atas segala kuasanya, berkat dan anugerahnya yang ia telah berikan. Sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal Skripsi ini. Adapun proposal Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan untuk menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV Transportasi Laut di Politeknik Pelayaran Surabaya dengan mengambil judul : **Analisis Penyebab Terjadinya *Deadfreight Claim* Pada Kapal *Bulk Carrier* Muatan Batubara Yang Diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin.**

Dalam penyelesaian penulisan Skripsi ini saya mengalami beberapa kesulitan dan hambatan, tetapi berkat bantuan dan dorongan dari para pembimbing penulisan Skripsi ini dapat terselesaikan. Untuk itu penulis ucapkan terima kasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan fasilitas berupa ruang dan waktu atas terselenggaranya Skripsi.
2. Bapak Faris Nofandi S.Si.T, M.Sc. selaku ketua jurusan Transportasi Laut yang telah memberikan dukungan kepada penulis untuk membuat Skripsi.
3. Ibu Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc selaku pembimbing I dan Ibu Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd. selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing penulis hingga selesai.
4. Ayah saya yang bernama Muhammad Nico & Ibu saya Sulihati serta kaka tercinta saya Ratna Rahayu yang telah memberi doa dan restu sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal Skripsi ini.
5. Rekan-rekan taruna/i Angkatan XI, senior dan junior di Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan bantuan dalam penulisan ini;
6. Semuanya yang tak mungkin disebutkan namanya satu persatu. Dalam penyusunan ini penulis menyadari masih banyak kekurangan baik ditinjau dari segi penulisan, penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa.

Karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini yang akan berguna untuk umum maupun penulis sendiri. Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis dan maupun pembacanya untuk menambah pengetahuan. Akhir kata saya berharap semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak pada umumnya dan untuk lembaga Politeknik Pelayaran Surabaya pada khususnya.

SURABAYA, 20 JULI 2024

PENULIS



Yota Reynando

N.I.T : 08.20.022.1.08

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL SKRIPSI	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR BAGAN	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAK	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Batasan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Penulisan.....	7
1. Manfaat secara teoritis	7
2. Manfaat secara praktis.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	8

B. Landasan Teori	9
1. <i>Deadfreight</i> (Kekurangan Muatan)	9
2. <i>Claim</i>	11
3. Keagenan	12
4. Kapal <i>Bulk Carrier</i>	13
5. Batubara	15
6. Pihak-pihak yang terkait	16
7. Alur <i>Deadfreight Claim</i>	21
C. Kerangka Pikir Penelitian	22
BAB III METODE PENELITIAN	23
1. Jenis Penelitian	23
2. Waktu dan Tempat Penelitian	24
3. Sumber Data Subyek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data	24
4. Teknik Analisis Data	26
5. Variabel Penelitian	29
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	31
A. Gambaran Umum Lokasi/Subyek Penelitian	31
B. Hasil Penelitian	33
1. Penyajian Data	33
2. Analisis Data	49
C. Pembahasan	60
BAB V PENUTUP	66
A. Kesimpulan	66

B. Saran	68
DAFTAR PUSTAKA	70
LAMPIRAN	72

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	8
Tabel 4. 1 Daftar kapal yang mengalami deadfreight	34
Tabel 4. 2 Daftar Responden.....	45
Tabel 4. 3 Rangkuman Pertanyaan.....	46
Tabel 4. 4 Analisis Fishbone	49
Tabel 4. 5 Diagram Fishbone	50

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2 1 HandySize Bulkera.....	14
Gambar 2 2 Capesize Bulkera.....	15
Gambar 2 3 Alur deadfreight	21
Gambar 3. 1 Contoh Diagram Fishbone	29
Gambar 4. 1 Logo PT. Adhika Samudera Jaya	31
Gambar 4. 2 Surveyor cek draft dengan Chief Officer	35
Gambar 4. 3 Perhitungan draft dengan chief officer dan surveyor	35
Gambar 4. 4 Cargo tercecer di deck.....	36
Gambar 4. 5 Gelombang tinggi pada saat perjalanan	37
Gambar 4. 6 Cuaca Ekstrim	37
Gambar 4. 7 Stowage plan sebelum kapal muat MV. Oriental Glory.....	39
Gambar 4. 8 Stowage plan sesudah kapal muat MV. Oriental Glory.....	39
Gambar 4. 9 Stowage plan sebelum kapal muat MV. Pacific Bulk	40
Gambar 4. 10 Stowage plan sesudah kapal muat MV. Pacific Bulk	40
Gambar 4. 11 Stowage plan sebelum kapal muat MV. Ocean Ambitious.....	41
Gambar 4. 12 Stowage plan sesudah kapal muat MV. Ocean Ambitious	41
Gambar 4. 13 Letter of deadfreight mv. oriental glory	42
Gambar 4. 14 Letter of deadfreight mv. pacific bulk.....	43
Gambar 4. 15 Letter of protest mv. ocean ambitious	44
Gambar 4. 16 Peraturan pembatasan ekspor Batubara.....	47
Gambar 4. 17 Pemuatan di Jetty menggunakan conveyor	48
Gambar 4. 18 Diagram Fishbone	50

DAFTAR BAGAN

Bagan 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian	22
--	----

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1	Hasil Wawancara.....	72
LAMPIRAN 2	Kegiatan Bongkar muat.....	77
LAMPIRAN 3	Kapal-kapal yang ditangani.....	79
LAMPIRAN 4	Kegiatan praktek darat	82
LAMPIRAN 5	Dokumen MV. OCEAN AMBITIOUS	83
LAMPIRAN 6	Dokumen KAPAL MV. PACIFIC BULK	86
LAMPIRAN 7	Dokumen MV. ORIENTAL GLORY	89

ABSTRAK

YOTA REYNANDO., Analisis Penyebab Terjadinya *Deadfreight Claim* Pada Kapal *Bulk Carrier* Muatan Batubara Yang Diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin. Dibimbing oleh Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc selaku Dosen pembimbing I dan Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd. selaku Dosen pembimbing II.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor apa saja hanya menyebabkan *deadfreight claim* yang harus diketahui. Dampak apa saja yang ditimbulkan dari *deadfreight claim* bagi *shipper*. Menganalisa keefektifan Upaya apa yang dilakukan perusahaan keagenan jika terjadinya *deadfreight claim*. Metode Penelitian menggunakan Kualitatif Deskriptif dengan menggunakan analisis fishbone, penelitian dilakukan dengan cara observasi, wawancara, dokumentasi selama 12 bulan pada saat praktek darat (PRADA) di Perusahaan keagenan kapal PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin yang beralamat di Jalan Purnasakti, Komplek Cahaya Alam Permai, No.29 RT.29 RW.02, Kelurahan Basirih, Kecamatan Banjarmasin Barat, Kota Banjarmasin, Kode Pos- 70122. Hasil penelitian ini menunjukkan beberapa faktor penyebab terjadinya *deadfreight* pada kapal *bulk carrier* muatan batubara yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin yaitu gelombang ombak yang tidak menentu menyebabkan pembacaan dan penghitungan *draft survey* pada saat *intermediate* dari *surveyor* dan *Chief Officer* kurang akurat dan proses muat dengan cara *ship to ship* mengakibatkan cargo tercecer di *deck* sehingga muatan tidak termuat secara maksimal. Dampak yang ditimbulkan dari *deadfreight* bagi *shipper* kerugian finansial karena membayar denda *deadfreight claim* dan penurunan reputasi terhadap kepercayaan karena ketidakmampuan untuk mengelola pengiriman yang efisien dan tepat waktu. Upaya dalam menangani *deadfreight* meliputi penilaian, pemahaman, dan dokumentasi masalah yang timbul serta komunikasi dengan semua pihak terkait, seperti penyewa kapal, penerima barang, pembeli, pemilik kapal, dan pengirim barang, untuk mencegah misinterpretasi.

Kata kunci : *Deadfreight Claim*, Bulk Carrier, Batubara

ABSTRACT

YOTA REYNANDO., *Analysis of the Causes of Deadfreight Claims on Bulk Carrier Ships Loading Coal Agented by PT. Adhika Samudera Jaya Banjarmasin Branch. Supervised by Mrs. Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc as supervisor I and Mrs. Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd. as Supervisor II.*

The aim of this research is to find out what factors just cause deadfreight claims that need to be known. What impact does a deadfreight claim have on the shipper? Analyze the effectiveness of the efforts made by the agency company if a deadfreight claim occurs. The research method uses descriptive qualitative using fishbone analysis. The research was carried out by observation, interviews, documentation for 12 months during land practice (PRADA) at the ship agency company PT. Adhika Samudera Jaya Banjarmasin Branch which is located at Jalan Purnasakti, Cahaya Alam Permai Complex, No.29 RT.29 RW.02, Basirih Village, West Banjarmasin District, Banjarmasin City, Postal Code- 70122. The results of this research show several factors that cause deadfreight. on bulk carrier ships containing coal agented by PT. Adhika Samudera Jaya Banjarmasin Branch, namely erratic waves causing the reading and calculation of the draft survey at the intermediate stage from the surveyor and Chief Officer to be less accurate and the loading process using the ship to ship method resulted in the cargo being scattered on the deck so that the cargo was not loaded optimally. The impact of deadfreight on shippers is financial loss due to paying deadfreight claim fines and a decrease in reputation for trust due to the inability to manage deliveries efficiently and on time. Efforts in dealing with deadfreight include assessing, understanding and documenting problems that arise as well as communicating with all related parties, such as ship charterers, consignees, buyers, ship owners and shippers, to prevent misinterpretation.

Keywords: *Deadfreight Claim, Bulk Carrier, Coal*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara yang menjadi penghasil dan eksportir batubara terbanyak dunia ialah Indonesia mulai tahun 2005, Indonesia telah menjadi eksportir utama batubara termal, melampaui produksi Australia yang dinyatakan oleh Indonesia Investment Report. Peran penting manufaktur batubara membantu kemajuan negara dan meningkatkan ekonomi yang signifikan selama dekade terakhir. Industri batubara membantu kemajuan sektor ekonomi di Indonesia, menghadirkan bantuan yang sangat besar pada pendapatan negara dan perolehan devisa dari ekspor batubara, serta membantu resistensi energi nasional Indonesia. Keterlibatan pertambangan batubara terhadap pemasukan keuangan negara bersumber dari pembayaran pajak, termasuk royalti. Terciptanya lapangan kerja pada sektor pertambangan batubara juga berperan sangat penting kepada pendapatan masyarakat. Oleh sebab itu, maka saat ini sangat banyak perusahaan – perusahaan di bagian pertambangan batubara baik di bagian penyimpanan batubara maupun bagian pengolahan batubara. Jasa transportasi laut dan sungai menyumbang sebagian besar ekspor batubara karena beragam alasan, tidak hanya harga yang lebih rendah, namun juga kemampuan untuk mengangkut lebih banyak kargo, faktor keamanan yang lebih tinggi, dan waktu pengiriman yang lebih singkat.

Dapat disimpulkan suatu definisi, yaitu batubara adalah berupa sedimen organik bahan bakar *hidrokarbon* padat yang terbentuk dari tumbuh-tumbuhan yang telah mengalami pembusukan secara biokimia, kimia dan fisika dalam kondisi bebas oksigen yang berlangsung pada tekanan serta temperatur tertentu pada kurun waktu yang sangat lama, menurut ahli Petrologi di University of Kentucky (Hower J., 2022) Batubara terbentuk ketika tanaman rawa dikubur, dipadatkan, dan dipanaskan menjadi batuan sedimen dalam proses yang disebut koalifikasi. Pada dasarnya, batu bara adalah tumbuhan yang memfosil.

Area labuh kapal untuk kegiatan bongkar muat batubara yaitu Taboneo *Anchorage* dengan menggunakan sistem *ship to ship* (STS) masih menjadi pilihan utama karena kapal dengan tipe *bulk carrier* tidak memungkinkan untuk sandar di pelabuhan karena rata-rata pelabuhan disana harus melalui alur masuk sungai untuk sandar di Pelabuhan memiliki kedalaman tidak lebih dari - 6 meter tepatnya hanya mencapai LWS (*Low Water Spring*) - 3.7 meter yang dipengaruhi oleh tingkat sedimentasi yang sangat tinggi. Menurut Amrullah (2020) Perkembangan teknologi dan perekonomian kemudian memang membuat pelabuhan menjalankan fungsi-fungsi yang sangat berbeda, sehingga karenanya kemudian satu pelabuhan tersusun atas banyak segmen tempat berbeda-beda tergantung keperluannya. Kegiatan ekspor batubara di Kalimantan Selatan sebagian besar berupa jasa pengiriman yang karena memiliki kelebihan seperti biaya pengiriman yang rendah murah dengan kapasitas muat yang relatif besar, waktu pengiriman yang singkat lebih efisien dan keamanan barang lebih

terjamin. Taboneo anchorage merupakan salah satu perairan Kalimantan Selatan banyak dikunjungi kapal asing bongkar muat batubara ekspor. *Transshipment* ekspor maupun domestik batubara dilakukan di perairan taboneo dikarenakan jarak antara garis air dan titik terdalam kapal yang disebut *draft* kapal yang dalam dan tidak memungkinkan untuk masuk alur sungai yang jauh dan dangkal pada Pelabuhan trisakti Banjarmasin, dalam hal ini Banjarmasin menjadi salah satu pelabuhan yang memiliki intensitas kapal keluar – masuk yang cukup besar, peranan pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Hadirnya pelabuhan yang sesuai dengan standar berperan besar dalam kegiatan mobilitas barang dan manusia di indonesia.

Perusahaan yang ditangani pada saat penulis praktek darat di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin antara lain PT. RLK Development Indonesia, PT. Angsana Jaya Energi, PT. Banjar Bumi Persada, dengan nama kapal MV. Oriental Glory, MV. Pacific Bulk, MV. Ocean Ambitious. Perusahaan diatas bergerak dibidang eksportir dan pertambangan, perhitungan muatan sangat berpengaruh terhadap jumlah total muatan yang berada di atas kapal, sementara itu *transshipment* di taboneo anchorage seringkali mengalami kendala yang berkaitan dengan kurangnya muatan atau *deadfreight*, faktor cuaca yang buruk mengakibatkan ketidak-akuratan saat penghitungan *draft* kapal yang akan dijadikan acuan sebagai bagan perencanaan pemuatan barang di atas kapal yang dibuat sebelum kapal melaksanakan muat yang di sebut *stowage plan*. Pencurian yang sering terjadi di alur sungai taboneo anchorage karena

batubara tersebut diambil dari tempat digunakannya kapal tongkang bersandar menerima muatan batubara dari stockpile yang disebut *jetty* batubara yang berada di kalteng, pencurian batubara karungan di atas tongkang umum terjadi di Perairan Sungai Barito, perlunya pengawalan muatan dari *jetty* sampai ke area muat kapal. Jika terjadi kekurangan perusahaan eksportir (*shipper*) wajib bertanggung jawab mengganti kerugian dari kekurangan muatan tersebut atau berdiskusi mencari jalan keluar dari kejadian yang dialami dengan pembeli (*buyer*).

Adapun beberapa kendala pada saat penulis praktek di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin dalam kegiatan pemuatan batubara di taboneo anchorage yaitu terjadinya kekurangan muatan (*deadfreight*) pada saat memuat batubara ada beberapa faktor yang dapat mengakibatkan terjadinya *deadfreight*, cuaca yang buruk seringkali terjadi di taboneo anchorage, hal tersebut bisa berpengaruh dalam perhitungan *draught* oleh surveyor pada saat kapal selesai muat, ketidaksesuaian antara *stowage plan* yang telah disepakati antara pihak penyewa kapal (*charterer*), penerima akhir barang (*consignee*), pemilik kapal (*ship owner*), pengirim barang (*shipper*) dan pembeli barang (*buyer*) dengan surat yang digunakan untuk menentukan jumlah muatan yang sudah di muat sampai selesai pemuatan yang disebut *final draft survey* yang diterbitkan oleh *surveyor* dalam, hal ini Nahkoda (Kapten Kapal) berhak membuat berita acara tertulis yang dimaksudkan untuk menyampaikan dan mencatat ketidakpuasan mengenai suatu hal yang berada di atas kapal meminta pertanggung jawaban atas segala konsekuensi hukum atau keuangan yang timbul dari hal yang

diadukan yang disebut *Letter Of Protest* yang memberitahukan kepada semua pihak yang terlibat dalam rantai pemuatan yang disebut *all parties* bahwasanya total muatan yang sudah dimuat diatas kapal tidak sesuai *stowage plan*. dari kendala diatas pada proses muat batubara tersebut perusahaan pelayaran dan pihak-pihak terkait yang terlibat dapat mengantisipasi agar tidak terjadi kerugian akan hal tersebut yang mengakibatkan tambahan biaya yang mengakibatkan kurang optimalnya keuntungan perusahaan. Dari uraian diatas maka penulis melaksanakan penelitian dengan judul **“ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA DEADFREIGHT CLAIM PADA KAPAL BULK CARRIER MUATAN BATUBARA YANG DIAGENI PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA CABANG BANJARMASIN”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan judul yang diambil dari judul diatas dan pengalaman penulis di perusahaan saat melaksanakan praktek darat di perusahaan Keagenan kapal PT.Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin. Berikut masalah - masalah utama yang akan dibahas di penelitian ini yaitu:

1. Apa saja penyebab terjadinya *deadfreight claim* pada kapal bulk carrier muatan batubara yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin?

2. Dampak apa saja yang ditimbulkan jika terjadinya *deadfreight claim* pada kapal bulk carrier muatan batubara yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin sebagai perusahaan yang mengageni apabila terjadi *deadfreight claim*?

C. Batasan Masalah

Berikut batasan dalam penulisan ini antara lain:

1. Penelitian ini dilakukan pada saat praktek darat pada tanggal 1 agustus 2022 – 1 agustus 2023
2. Penelitian ini membahas terjadinya Deadfreight Claim kapal – kapal yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin

D. Tujuan Penelitian

Penulisan skripsi harus menentukan tujuan penelitian agar skripsi yang telah dibuat memiliki daya guna. Adapun tujuan di buatnya penulisan skripsi ini yaitu :

1. Mengetahui faktor apa saja penyebab terjadinya *deadfreight claim* pada kapal *bulk carrier* muatan batubara yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin.

2. Mengetahui dampak apa saja yang ditimbulkan jika terjadi *deadfreight claim* pada kapal *bulk carrier* muatan batubara yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin
3. Menganalisa keefektifan upaya berhasilnya yang dilakukan PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin sebagai Perusahaan yang mengageni apabila terjadi *deadfreight claim*.

E. Manfaat Penulisan

1. Manfaat secara teoritis

Secara manfaat teoritis dari hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan informasi tentang proses kegiatan Bongkar dan Muat Batubara di Taboneo Anchorage, masalah Deadfreight dan hambatan apa saja yang sering terjadi pada proses bongkar dan muat di Taboneo Anchorage

2. Manfaat secara praktis

Secara manfaat praktis hasil dari penelitian ini sebagai bahan informasi dan perbandingan terhadap penelitian yang relevan, menjadi bahan evaluasi terhadap pihak pihak ataupun perusahaan yang mengalami kendala deadfreight yang sering terjadi di Taboneo Anchorage.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

No	Penulis	Judul	Hasil	Perbedaan
1.	Shahrul Baddu, (2022)	Analisis Terjadinya Deadfreight Pada Proses Transshipment Batu Bara MV. JIN XING di Taboneo Anchorage Banjarmasin Kalimantan Selatan (Politeknik ilmu pelayaran Makassar)	Dalam penelitian ini penulis menjelaskan faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya deadfreight, faktor terjadinya adalah Kondisi armada yang tidak laik laut, Kejahatan atau pencurian.	Yang membedakan dengan penelitian yang akan penulis lakukan yaitu, faktor gelombang pada laut taboneo, menyebabkan surveyor kurang maksimal dalam melakukan pembacaan draft, review ini hanya berdasarkan waktu pada saat kejadian, dan review ini hanya sebagai perbandingan dan referensi untuk penelitian yang akan penulis lakukan.
2.	Kevin Arya Mahendra, (2021)	Antisipasi Terjadinya Death Freight Muatan Curah Batubara Pada MV. SANTA PAULINA di Muara Berau Anchorage (Politeknik ilmu pelayaran Semarang)	Dalam penelitian ini penulis menyimpulkan bahwa masalah yang terjadi pada terjadinya death freight muatan curah batu para pada MV. Santa Paulina di Muara Berau anchorage adalah minimnya pengawasan pemuatan pada Jetty, pencurian batu bara saat tongkang melalui alur	Perbedaan dalam penelitian ini penulis menjelaskan dampak dari deadfreight yang terjadi, perbedaan dari review sebelumnya waktu dan tempat terjadinya deadfreight, dalam skripsi ini penulis menggunakan metode analisis fishbone

			sungai, dan Jatuhnya muatan batu bara ketika pemuatan batu bara menggunakan floating crane.	
--	--	--	--	--

B. Landasan Teori

1. *Deadfreight* (Kekurangan Muatan)

Deadfreight adalah kompensasi yang dibayarkan oleh pengirim atau penyewa kepada pengangkut atau pemilik kapal karena tidak sepenuhnya memanfaatkan ruang kargo yang disepakati di kapal. Kekurangan muatan (*Deadfreight*) sering ditemukan dalam kesepakatan dari kedua belah pihak yaitu pemilik kapal dan pihak penyewa kapal yang disebut *charter party* dan istilah liner untuk melindungi pemilik kapal dalam memesan kapal, peralatan atau ruang kargo.

Jika penyewa kapal (pencharter) tidak dapat memenuhi banyaknya muatan sebagaimana yang telah dijanjikan, maka kapal akan mengalami rugi karena ruangan kapal tidak penuh muatan (ruangan tidak terisi disebut *dead*). Atas kekurangan muatan tersebut, pencharter harus membayar uang tambangnya yang disebut *deadfreight* (Purba R., 2010).

Kekurangan muatan (*Deadfreight*) dalam pelayaran curah kering mengacu pada situasi ketika pemilik kapal atau penyewa tidak dapat memanfaatkan sepenuhnya kapasitas muatan. Hal ini dapat terjadi apabila muatan yang disepakati tidak mencukupi untuk memenuhi daya dukung kapal, sehingga mengakibatkan ruang yang tidak dapat terpakai atau mati di kapal. Dalam konteks perjanjian penyewaan kapal (*charter*

party), dimana pemilik kapal menyewakan kapalnya kepada penyewa, kekurangan muatan (*deadfreight*) dapat mempunyai implikasi finansial. Biasanya penyewa bertanggung jawab untuk memasok kargo, dan jika mereka gagal menyediakan jumlah yang disepakati, mereka mungkin diminta untuk memberi kompensasi kepada pemilik kapal atas kapasitas yang tidak terpakai. Pembayaran ini disebut *deadfreight* dan membantu mengimbangi potensi hilangnya pendapatan karena kurang dimanfaatkannya kapal. Alasan mengapa kekurangan muatan (*deadfreight*) bisa terjadi karena kurangnya muatan permintaan yang lebih rendah dari yang disepakati atau kontrak yang tidak terpenuhi bisa menyebabkan kapal atau kendaraan pengiriman berlayar atau beroperasi dengan ruang kosong, perubahan kondisi kontrak adanya perubahan dalam syarat dan ketentuan kontrak antara pihak-pihak yang terlibat dalam pengiriman bisa menyebabkan ketidaksesuaian dalam pengisian kapasitas pengiriman. Kekurangan muatan (*Deadfreight*) bisa mengakibatkan kerugian finansial bagi perusahaan logistik kapasitas yang tidak terisi sepenuhnya tetap memerlukan biaya operasional (*operational cost*) seperti bahan bakar, biaya awak. Dalam hal ini *deadfreight* merupakan fokus penting bagi perusahaan logistik dalam usaha untuk meningkatkan efisiensi operasional dan mengurangi kerugian dalam *operational cost* yang terkait.

Berikut gambaran umum mengapa *deadfreight* terjadi:

- a. Perjanjian kontrak pertama pengirim dan penyedia layanan logistik menyepakati kontrak untuk mengangkut kargo tertentu

menggunakan alat angkut seperti kapal, pesawat, truk, atau moda transportasi lainnya. Kontrak tersebut menentukan kapasitas atau volume muatan yang harus diangkut.

- b. Kapasitas kapal atau kendaraan pengiriman yang dijanjikan dalam kontrak, diharapkan dapat diisi atau diangkut dengan muatan sesuai dengan kesepakatan, entah itu dalam bentuk kargo, barang, atau muatan lainnya.
- c. Kurangnya muatan atau perubahan permintaan *deadfreight* terjadi ketika muatan yang seharusnya mengisi kapasitas pengiriman tidak terpenuhi. Hal ini bisa disebabkan oleh berbagai faktor seperti kurangnya permintaan yang disepakati, perubahan dalam permintaan pasar, atau perubahan dalam kondisi kontrak.
- d. Ruang kosong atau kapasitas tidak terisi sebagai hasilnya, kapal atau kendaraan pengiriman berlayar atau beroperasi dengan ruang kosong atau kapasitas yang tidak terpakai (kurangnya muatan). Ini menyebabkan *deadfreight*, dimana bagian dari kapasitas yang telah disewa atau dijanjikan tidak digunakan.

2. *Claim*

Klaim merupakan proses di mana pihak bertanggung harus menunjukkan bukti kerugian yang dialami dan mengajukan bukti yang dibutuhkan kepada perusahaan asuransi untuk memperoleh klaim dan mendapatkan manfaat sesuai dengan prosedur yang berlaku (Pamjaki, 2014).

Klaim merujuk pada permintaan yang diajukan oleh peserta, ahli warisnya, atau pihak terlibat dalam perjanjian asuransi kepada perusahaan asuransi untuk mendapatkan kompensasi akibat kerugian yang dialami sebagai akibat dari suatu musibah sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati dalam perjanjian (Khoiril 2007).

Klaim juga berkaitan dengan surat klaim yang merupakan dokumen formal yang digunakan untuk mengajukan keluhan terkait ketidakcocokan atau ketidaknyamanan terhadap pelayanan, produk, atau hal lain, serta permintaan untuk penyelesaiannya. Surat klaim memiliki berbagai macam jenis, seperti surat pengaduan tentang kerusakan barang, surat pengaduan tentang dokumen resmi, surat pengaduan pembatalan berkas, dan surat pengaduan tentang keterlambatan pengiriman barang.

Dalam konteks pelayanan, klaim mengacu pada kompensasi yang diberikan sebagai akibat dari kerugian yang terjadi akibat kejadian tertentu yang menyebabkan kerusakan atau penurunan kualitas barang, atau kekurangan barang yang menjadi tanggung jawab dari penyedia jasa angkutan, jasa bongkar muat, atau jasa pergudangan saat barang diterima oleh importir atau *consignee*.

3. Keagenan

- a. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal, Usaha Keagenan adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal

perusahaan angkutan laut asing/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia

- b. Berdasarkan Undang-undang pelayaran No.17 2008 pasal 2 Keagenan merupakan perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus dan melayani kepentingan kapalnya selama di Indonesia.

4. Kapal *Bulk Carrier*

Kapal Curah (*Bulk Carrier*) kapal curah merujuk kepada kapal yang didesain khusus untuk mengangkut muatan curah, yang meliputi berbagai jenis barang seperti beras dan batubara. (Sudjatmiko, F.D.C, 2012).

Bulk Carrier atau juga dikenal sebagai kargo curah adalah jenis kapal dagang yang secara khusus dirancang untuk mengangkut kargo curah tanpa kemasan, seperti batubara dan semen. Salah satu keunggulan kapal ini adalah kemampuannya untuk mengangkut barang dalam jumlah besar. Kapal *Bulk Carrier* adalah jenis kapal kargo yang digunakan untuk mengangkut komoditas curah seperti batu bara, semen, biji-bijian, logam, dan sejenisnya dalam ruang-ruang kargo terpisah. Kapal ini memiliki jenis spesifikasi yang memungkinkannya untuk mengangkut muatan dalam jumlah besar dan tidak terkemas.

Dikatakan curah karena cara meletakkan muatan dengan cara menuangkan barang curah kering ke dalam palka. Mengapa

pendistribusian batubara diangkut menggunakan kapal curah karena karena kapasitas angkut batubara lebih besar, rata-rata wilayah penghasil batubara berada tidak jauh dari wilayah perairan, menghemat biaya transportasi, minimnya resiko kecelakaan kerja, pendistribusian yang efisien.

Berikut kapal - kapal Bulk Carrier yang ditangani oleh PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin:

- a. (*Handy Sized Bulkers*) Kapal curah yang memiliki DWT antara 10.000 – 35.000 ton. Dan memiliki draft kurang dari 11,5 meter.



Gambar 2 1 *HandySize Bulkers*
Sumber: Dokumentasi Pribadi MV. PACIFIC BULK

- b. (*Cape-Sized Bulkers*) Kapal curah dengan DWT antara 100.000 – 180.000 ton dan biasanya dengan draft maksimum 17 meter.



Gambar 2 2 *Capesize Bulkers*

Sumber: Dokumentasi Pribadi MV. OCEAN AMBITIOUS

5. Batubara

Menurut (Irwandy, 2014) Batubara dikenal juga sebagai emas hitam. Masyarakat mengenalnya sebagai batu hitam yang bisa terbakar.

Menurut Undang-Undang no 4 tahun 2009 tentang mineral dan batubara, batubara merupakan endapan senyawa organik karbonan yang terbentuk secara alamiah dari sisa tumbuh-tumbuhan dan bisa terbakar. Sebagian besar batubara Indonesia cocok digunakan untuk pembangkit listrik.

Batubara bisa mengalami oksidasi pada saat berada di tongkang karna terkena hujan dan panas terus menerus, tidak ada jenis batubara yang dapat mempengaruhi *deathfreight*, hanya saja batubara basah memiliki bobot yang berat jadi pada saat pemuatan ada perbedaan batubara basah dan kering, batubara basah bisa dapat dipengaruhi hujan pada saat perjalanan dari pelabuhan pada saat tongkang muat (*jetty*) ke kapal tujuan pemuatan dan penyemprotan material yang memiliki komposisi kimia dan sifat karakteristik konstan (*chemical*) khusus agar mengurangi suhu panas yang ditimbulkan dari batubara, perbedaan

density air sungai dan air laut memiliki perbedaan seringkali nilai akhir dari angka pembacaan draft dari *surveyor* berbeda.

Batubara terdiri dari beberapa jenis yaitu:

- a. Anthracite coal; batubara yang berupa padatan (dense), batu-keras dengan warna jet-black berkilauan (luster) metallic ini merupakan kelas batubara tertinggi batu tersebut dapat terbakar lambat, dengan batasan nyala api biru (pale blue flame) dengan sedikit sekali asap, di area pegunungan telah terkondisikan pada panas yang besar dan tekanan seperti batuan metamorfik, hard coal atau anthracite ini adalah hampir karbon sempurna.
- b. Bituminous coal atau batubara lunak merupakan mineral padat, berwarna hitam dan kadang coklat tua, rapuh (brittle) dengan membentuk bongkah-bongkah prismatic berlapis dan tidak mengeluarkan gas dan air bila dikeringkan sering digunakan untuk kepentingan transportasi dan industri serta untuk pembangkit listrik tenaga uap, hampir semua batubara berbentuk ini.

6. Pihak-pihak yang terkait

Pada saat proses pemuatan batubara dari tongkang ke kapal. Adapun beberapa pihak yang terlibat diatas kapal antara lain sebagai berikut :

- a. Perusahaan Pelayaran/*Shipping Agent (Boarding Agent)*

Dalam hal ini Agen atau Perusahaan pelayaran mempunyai kewajiban untuk mengurus dokumen kapal mulai dari kapal

datang sampai kapal berangkat. Agen bisa disebut sebagai perwakilan dari *charterer* untuk mewakili kapal sewannya untuk di-*handle* Perusahaan bergerak dibidang jasa angkutan laut yang memberikan jasa pengangkut barang melalui laut dan memungut jasa dengan uang tambang atau *freight*.

Adapun tugas-tugas (*Boarding Agent*) petugas dari perusahaan keagenan yang mengawasi jalannya bongkar muat dan menjadi perantara antara pihak kapal dan penyewa kapal (*pencharter*) yaitu:

- 1) Mempersiapkan dokumen dan *carrier* yang diperlukan untuk kelancaran pemuatan dari pengirim barang (*shipper*) ke penerima barang (*consigne*) melalui perairan/laut.
- 2) Memberikan informasi atau update kegiatan harian pada saat proses muat dan bongkar diatas kapal melalui via email dan dikirim langsung ke semua pihak yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat (*all parties*).
- 3) Membuat dokumen muat pada saat kapal selesai muat seperti dokuen yang berisi informasi detail tentang semua kegiatan yang terjadi selama proses bongkar muat (*Statement Of Fact-Timesheet*), dokumen yang berisi persetujuan dari semua dokumen yang terkait bongkar muat dari agen kapal yang diberikan kepada kapten kapal (*Letter Of Authozition*), Dokumen yang berisi informasi lengkap mengenai jumlah muatan yang diangkut (*Cargo Manifest*),

dokumen yang berisi instruksi dari penjual kepada pihak pengirim (*Shipping Order*), dokumen berupa tanda bukti bahwa barang yang dimuat sesuai dengan yang diangkut (*Mate,s Receipt*), dokumen yang berupa bagan pemuatan diatas kapal sebelum dan sesudah bongkar muat (*Stowage Plan*) dan dokumen-dokumen tersebut ber-stempel Agent dan Master lalu dikirim ke semua pihak yang terkait dengan bongkar muat (*all parties*) melalui via email.

b. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) memiliki (Tenaga Kerja Bongkar Muat) TKBM yang mempunyai posisi dan tugas masing-masing yaitu;

- 1) Foreman bertugas memimpin seluruh operator yang terlibat dalam proses muat dan bongkar serta mengatur mengawasi segala jenis kegiatan pada saat bongkar muat berlangsung.
- 2) Mandor/Kepala operator bertugas memberikan instruksi pekerjaan pada operator crane, mengatur jam kerja operator crane, mengatur segala kebutuhan atau perlengkapan operator pada saat diatas kapal, memastikan keselamatan operator crane.
- 3) Crane Operator bertugas melakukan perencanaan operasi pengangkatan, menyeleksi, mengawasi, dan memilih penggunaan crane sesuai dengan instruksi mandor dan alat

bantu angkat serta melakukan perawatan, pengujian dan pemeriksaan peralatan.

- 4) Operator Bulldozer bertugas untuk mendorong muatan dalam tongkang agar dekat dengan *Grab Crane* pada saat muat, trimming muatan dalam *Cargo hold*/Palka untuk stabilitas kapal pada saat kapal selesai muat.
- 5) Rigger (Juru Ikat) bertugas sebagai pemberi aba-aba pada saat bongkar muat berlangsung, Pemeriksaan alat bongkar muat sebelum digunakan, Memasang tali pada saat tongkang sandar di kapal, memindahkan alat-alat bongkar muat.

c. Surveyor

Perusahaan yang bergerak dibidang survey mutu suatu kondisi barang atau muatan di kapal, dan menghitung keseluruhan *Overall (Rounded)* muatan dengan cara membaca *draft* lalu mengkalkulasi perhitungan yang didapat di atas kapal dan merinci mengenai jumlah volume bunker yang ada diatas kapal pada saat dilakukan proses hitung *Remaining On Board* (ROB), menerbitkan atau men-sahkan dokumen yang berisi jumlah muatan yang sudah dimuat, dilaksanakan pada saat kegiatan bongkar muat selesai *Final Draft Survey* (FDS) yang berisi data-data muatan secara terperinci.

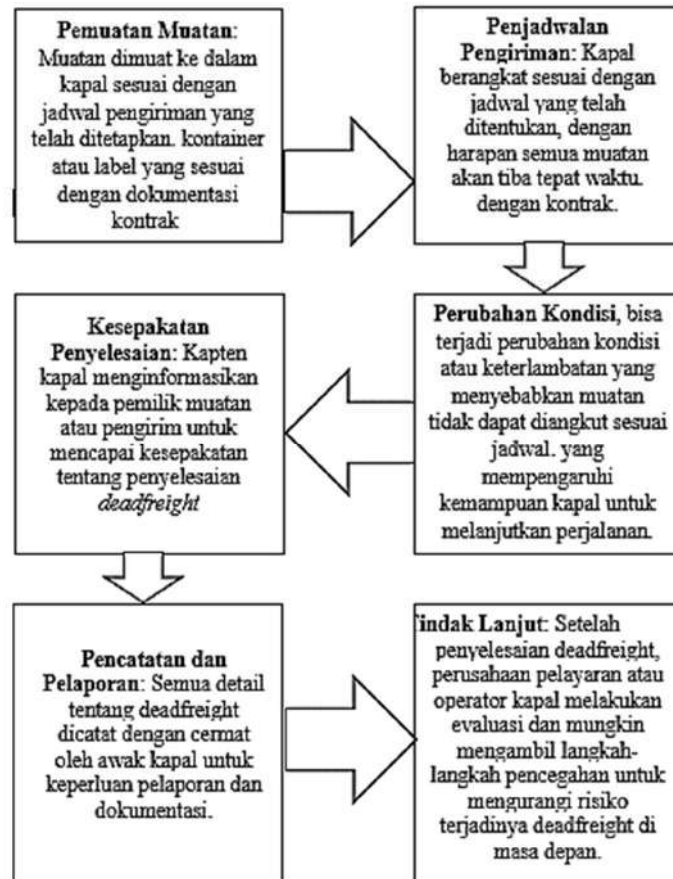
d. Shipper On Board

Pihak pengirim barang, menyiapkan dan mengatur semua nominasi muatan yang akan dimuat ke kapal. Nama dan alamat *shipper* harus tertulis jelas di dalam dokumen meliputi *Bill of Lading, Shipping Order, Cargo Manifest*, Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB).

e. Cargo Sampling

Petugas pengambilan sampel muatan yang berada di dalam Cargo Hold/Palka, untuk dilakukan riset atau Analisa muatan produk komoditas yang benar-benar representatif di laboratorium.

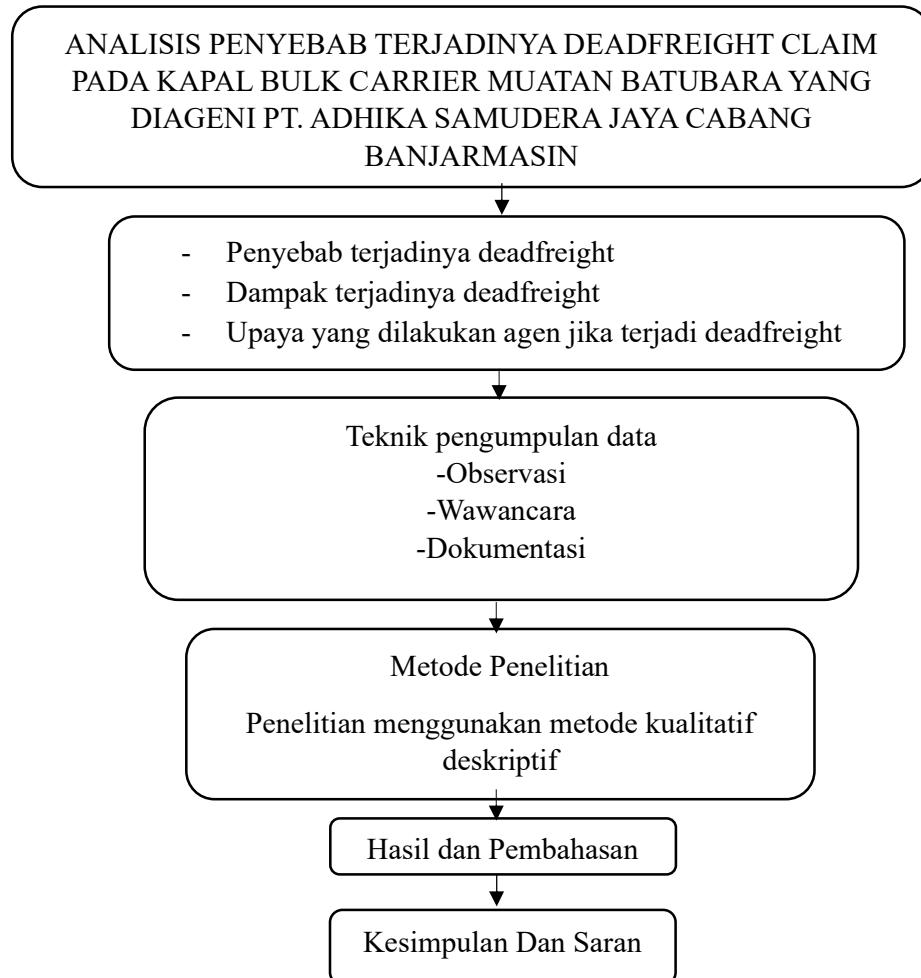
7. Alur Deadfreight Claim



Gambar 2 3 Alur deadfreight

C. Kerangka Pikir Penelitian

Bagan 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian



BAB III

METODE PENELITIAN

Penelitian yang digunakan untuk menyusun proposal ini adalah penelitian deskriptif menggunakan metode kualitatif. Metode kualitatif merupakan suatu proses penelitian yang bertujuan Menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan orang dan perilaku yang dapat diamati, jadi penelitian kualitatif mempunyai kemampuan untuk mengeksplorasi fenomena yang ada sebuah topik yang layak untuk dipelajari secara mendalam.

Kegiatan penelitian bertujuan untuk membuat gambaran sistematis, realistis dan akurat tentang peran populasi yang diteliti. Mengenai penerapan penelitian deskriptif ini telah penulis berikan. Gambaran situasi dan kondisi lapangan secara umum pada saat praktek darat di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin. Alasan menggunakan metode kualitatif deskriptif, karna penelitian ini bersifat deskriptif, dokumentasi, catatan dokumen yang berada di lapangan.

A. Jenis Penelitian

Data yang penulis gunakan adalah data kualitatif, jenis data kualitatif ada dua yaitu:

1. Data primer

Data primer adalah data yang berkaitan langsung dengan masalah penelitian yang dijelaskan oleh Wahidmurni (2017). Data didapat langsung dari objek penelitian yang dikumpulkan dengan cara melakukan observasi, dokumentasi, terhadap terjadinya deadfreight claim yang terjadi selama praktek darat (PRADA) di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin.

2. Data sekunder

Wahidmurni (2017), menjelaskan bahwa data sekunder adalah sebuah data tambahan yang ikut mendukung masalah penelitian, yang akan di ambil dari dokumen-dokumen dan lain-lainnya.

B. Waktu dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Penulis melakukan penelitian pada saat penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) pada Perusahaan Keagenan di PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin, terhitung selama 12 (Dua belas) bulan mulai dari tanggal 01 Agustus 2022 s/d 01 Agustus 2023.

2. Tempat Penelitian

Penulis melaksanakan penelitian Perusahaan Keagenan di PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin yang ber alamat di Jalan Purnasakti, Komplek Cahaya Alam Permai, No.29 RT.29 RW.02, Kelurahan Basirih, Kecamatan Banjarmasin Barat, Kota Banjarmasin, ID 70122.

C. Sumber Data Subyek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

Sumber data atau subjek penelitian yang digunakan peneliti yaitu berdasarkan laporan bulanan kapal PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin dan berdasarkan data perusahaan terhadap kapal kapal yang terkena surat pernyataan dari kapal kepada pengirim untuk menginformasikan bahawa muatan yang diterima tidak sesuai dengan permintaan stowage plan (*Letter of Protest Deadfreight*). Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data adalah sebagai berikut :

1. Teknik Observasi

Metode observasi adalah pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti. Dengan cara mengamati langsung pada objek penelitian, yaitu teknik pengumpulan data dengan mendekati permasalahan yang ada, karena dengan metode observasi penulis dapat langsung melakukan kegiatan di lapangan. Observasi yang dilakukan penulis adalah dengan cara melakukan pengamatan langsung pada saat penulis melaksanakan praktek darat (PRADA). Selain itu observasi merupakan alat pengumpulan data secara langsung dan sangat penting dalam penelitian deskriptif.

2. Dokumentasi

Studi dokumentasi, mengabadikan aktifitas yang sedang berlangsung serta teknik pengumpulan data yaitu bersifat sebagai bukti bahwa suatu aktifitas benar-benar terjadi. Maka dari itu studi dokumentasi dalam suatu penelitian sangat penting untuk memperkuat landasan sudut pandang penulis.

3. *Interview* / Wawancara

Interview atau wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang melibatkan pengajuan pertanyaan secara langsung pada saat wawancara. Wawancara dilakukan secara langsung atau melalui bertatap muka ataupun melalui via telephone. Wawancara merupakan cara paling fleksibel untuk mengumpulkan data sehingga pertanyaan yang diajukan kepada narasumber dapat di jawab secara langsung sehingga dapat memperkuat data selama observasi lalu mengevaluasi lokasi yang akan diteliti. Dari wawancara peneliti bahkan memperoleh data yang lebih banyak

D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang diangkat dalam penyusunan ini berdasarkan data, fakta serta informasi yang pernah dilakukan selama melaksanakan praktek darat (Prada). Dari semua data, fakta dan informasi tersebut maka dijadikan bahan acuan dalam penyusunan proposal Skripsi ini. Pengertian teknik analisis data kualitatif menurut beberapa ahli:

1. Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga dapat dipahami dengan mudah, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.
2. Analisis data adalah mengkaji dan memahami hubungan-hubungan dan konsep dalam data sehingga hipotesis dapat dikembangkan dan dievaluasi.
3. Analisis dalam penelitian jenis apapun merupakan cara berpikir. Hal itu berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian, dan hubungannya dengan keseluruhan.

Tahapan – tahapan analisis data kualitatif :

a. Pengumpulan Data (*data collecting*)

Instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatannya mengumpulkan data agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan dipermudah olehnya. Instrumen pengumpulan data adalah cara-cara yang dapat digunakan

oleh peneliti untuk mengumpulkan data. Instrumen sebagai alat bantu dalam menggunakan metode pengumpulan data merupakan sarana yang dapat diwujudkan dalam benda, misalnya angket, perangkat tes, pedoman wawancara, pedoman observasi, skala dan sebagainya.

Instrumen penelitian merupakan sesuatu yang amat penting dan strategi kedudukannya didalam keseluruhan kegiatan penelitian. Dengan instrumen akan diperoleh data yang merupakan bahan penting untuk menjawab permasalahan, mencari sesuatu yang akan digunakan untuk mencapai tujuan. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian.

b. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Proses ini berlangsung terus menerus selama penelitian berlangsung, bahkan sebelum data benar-benar terkumpul sebagaimana terlihat dari kerangka konseptual penelitian, permasalahan studi, dan pendekatan pengumpulan data yang dipilih peneliti.

c. Penyajian Data

Setelah data di reduksi, tahap berikutnya adalah melakukan display atau penyajian data sehingga temuan dapat digambarkan secara utuh, menyeluruh, sehingga bagian-bagian pokoknya terlihat jelas untuk memudahkan pemaknaan. Penyajian data dalam penelitian

kualitatif dapat dilakukan melalui uraian singkat, bagan, dan sejenisnya (Sugiono, 2010)

d. Kesimpulan (conclusion)

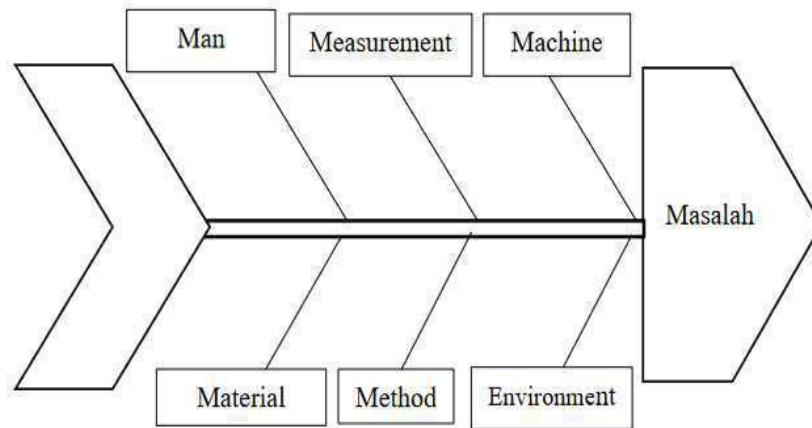
Tahapan berikutnya dari analisis data adalah penarikan kesimpulan. Berdasarkan reduksi dan display data temuan penelitian, peneliti dapat menarik kesimpulan. Penarikan kesimpulan dalam penelitian kualitatif, pada dasarnya masih bersifat sementara, karena data hasil temuan harus diverifikasi dan dicek keabsahannya melalui berbagai teknik. Verifikasi yang dilakukan bertujuan untuk mempertajam pemaknaan temuan, sehingga diperoleh kesimpulan.

e. Diagram *Fishbone*

Menurut Sallis (2015), diagram tulang ikan atau *fishbone* diagram merupakan sebuah daftar visual yang disusun secara terstruktur. Diagram ini mengilustrasikan berbagai sebab yang mempengaruhi proses dengan cara memisahkan dan menghubungkan satu sebab dengan sebab lain. Diagram tulang ikan digunakan ketika sebuah perusahaan atau tim perlu mengidentifikasi dengan mengeksplorasi sebab-akibat masalah atau mencari faktor-faktor yang bisa mengarahkan pada sebuah perbaikan atau peningkatan.

Menurut Liliana (2016), merangkum empat langkah penggunaan *fishbone* diagram antara lain: Identifikasi masalah, Mencari tahu faktor-faktor utama yang terlibat, mengidentifikasi kemungkinan penyebab, menganalisa diagram.

Dalam penelitian ini *fishbone* diperlukan untuk menganalisa faktor-faktor dalam proses pemecahan masalah *deadfreight claim* yang terjadi di kapal bulkcarrier yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin.



Gambar 3. 1 Contoh Diagram Fishbone

E. Variabel Penelitian

Hasil pengamatan dicatat sebagai suatu kategori, datanya disajikan dalam bentuk verbal atau narasi, variabel kualitatif digunakan untuk mendeskripsikan realita yang terjadi dan untuk mengembangkan teori maka peneliti dalam konteks ini menentukan judul skripsi Analisis Penyebab Terjadinya Deadfreight Claim Pada Kapal Bulk Carrier Muatan Batubara Yang Diageni PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin. Variabel yang akan diamati oleh peneliti adalah:

1. Manusia

Variabel Man menjelaskan tentang faktor deadfreight yang disebabkan oleh manusia.

2. Teknis/cara kerja

Variabel Method memberikan penjelasan tentang kesalahan cara kerja pemuatan batubara di atas kapal.

3. Peralatan

Variabel Material menjelaskan bahan penunjang atau peralatan pelaksanaan pada saat pemuatan batubara diatas kapal.

4. Lingkungan

Variabel Environment menjelaskan tentang faktor lingkungan yang dapat menyebabkan terjadinya deadfreight.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi/Subyek Penelitian

PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin yang kantor pusat berdomisili di Jakarta- Indonesia. Berdiri pada tahun 2021 bertindak sebagai agen pengiriman dan agen kapal untuk semua jenis kapal yang singgah di Pelabuhan Indonesia untuk Clearance in/out kapal selama berada di perairan Indonesia, bongkar/muat kargo, pergantian kru, bunker, penyimpanan & perbekalan, pengadaan & pengiriman suku cadang kapal dan kegiatan terkait kelautan lainnya. Komitmen utama kami untuk memastikan kepuasan penuh bagi semua pelanggan.



Gambar 4. 1 Logo PT. Adhika Samudera Jaya
Sumber: <http://www.asj-shipagency.co.id/>

Visi & Misi Perusahaan

Visi dari PT. Adhika Samudera Jaya yaitu *"TO BECOME LEADING SHIPPING COMPANY BY PROVIDING RELIABILITY, TRUSTWORTHY, AND HIGH QUALITY SERVICE TO CUSTOMERS"*. Perusahaan sebisa mungkin

memberikan pelayanan yang terbaik terhadap pelanggan serta selalu berusaha meningkatkan kepercayaan dan kepuasan pelanggan dengan pelayanan yang selalu diberikan perusahaan.

Adapun misi dari PT.Adhika Samudera Jaya itu sendiri yaitu :

1. Memberi kualitas pelayanan terbaik dengan memberikan hasil kerja yang efektif dan efisien
2. Memberikan pelanggan respon cepat & baik pada komunikasi
3. Memberikan solusi terbaik sebagai agen atas nama pihak terkait
4. Menyajikan biaya agensi yang kompetitif
5. Mendukung dan memperluas jaringan pasar

Profil PT. Adhika Samudera Jaya

Profil dari perusahaan PT. Adhika Samudera Jaya yang digunakan oleh peneliti sebagai lokasi penelitian dalam masa Praktik Darat (PRADA) sebagai berikut.

Nama Perusahaan : PT.Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin

Alamat Perusahaan Banjarmasin yang beralamat di
JL.Purnasakti, Komplek Cahaya Alam Permai No.29,
RT29/RW 02, Kelurahan Basirih, Kecamatan Banjarmasin
Barat, Kota Banjarmasin, Kalimantan Selatan, ID 70122.

Nomor SIUPKK : AL.020/320/DA-2023 / 01 Januari 2023

PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin beroperasi di perairan Taboneo Anchorage yang terletak di Banjarmasin Kalimantan Selatan dengan titik kordinat Lattitude 3.699433* - Longitude 114.45865* yang berada pada

pengawasan PT. PELINDO III Pelabuhan Tri Sakti, Banjarmasin, Kalimantan Selatan. PT. Adhika Samudera Jaya pada umumnya mengageni kapal-kapal Bulk Carrier yang berlabuh di Taboneo Anchorage dengan muatan batubara.

B. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Pada penyajian data penulis mengumpulkan data penelitian skripsi ini dengan menggunakan teknik observasi, dokumentasi dan wawancara.

a. Berdasarkan hasil observasi

Selama penulis melakukan praktek kurang lebih 12 bulan pada periode tahun 2022-2023, beberapa kali menemui kapal yang terkendala *Deadfreight*, dengan berdasar pada pengalaman penulis yang beberapa kali menangani kapal yang terkena *deadfreight* yang mayoritas terkendala pada muatan, ini menjadi pedoman penulis untuk sebisa mungkin masalah yang terjadi, saat kapal terjadi *deadfreight* penulis selaku *agent on board* ikut bertanggung jawab untuk mengawasi dan menjadi penengah akan permasalahan ini, mengapa demikian karena *agent on board* menempatkan posisi sebagai pihak ketiga, saat permasalahan terjadi ataupun hambatan yang terjadi di kapal yang sedang ditangani *agent on board* juga wajib melaporkan kepada kantor agent untuk kemudian diteruskan kepada pihak-pihak yang terlibat antara lain *shipper* selaku pemilik barang, *shipowner* selaku pemilik kapal, *buyer* selaku pembeli barang, dan juga pihak *pencharter* kapal agar tidak terjadi salah paham serta akan permasalahan yang terjadi bahkan disini pihak-pihak yang harusnya bertanggung jawab

atas masalah yang terjadi seringkali lempar tangan dan saling menyalahkan dan tidak mau rugi, oleh karena itu disini *agent on board* harus bertindak jeli akan permasalahan yang terjadi, serta menyampaikan dengan benar dan tegas serta tidak membela siapapun untuk kemudian menemui titik terang akan permasalahan yang terjadi dan tidak ada miss komunikasi antar pihak tersebut. Berikut tabel 4.1 kapal-kapal yang mengalami *deadfreight* yang penulis teliti.

Tabel 4. 1 Daftar kapal yang mengalami *deadfreight*

Nama Kapal	Pre Stowage Plan	Final Stowage Plan	Deadfreight
MV. Oriental Glory	64.500 MT	63.800 MT	700 MT
MV. Pacific Bulk	50.300 MT	49.500 MT	800 MT
MV. Ocean Ambitious	60.500 MT	60.350 MT	150 MT

Sumber: Data penelitian penulis

Berdasarkan dari observasi penyebab terjadinya *deadfreight* pada kapal *bulk carrier* muatan batubara yaitu:

- 1) Kurangnya keakuratan perhitungan muatan kapal terjadinya gelombang dan arus air laut yang tidak stabil dikarenakan metode muat *ship to ship* di tengah laut sehingga surveyor sulit untuk menentukan hitungan yang akurat dalam perhitungan draft kapal



Gambar 4. 2 Surveyor cek draft dengan Chief Officer
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Dari gambar 4.2 membuktikan bahwa gelombang air laut yang tidak stabil menjadikan surveyor sulit membaca draft kapal dengan akurat



Gambar 4. 3 Perhitungan draft dengan chief officer dan surveyor
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Dari gambar 4.3 surveyor dan chief officer melakukan perhitungan draft yang berada di ship office, dengan cara melakukan pencocokan atau kalibrasi, antara perhitungan langsung pembacaan draft survey, sounding tape dan density correction dengan perhitungan yang dilakukan menggunakan rumus hydrostatic table.

- b) Muatan jatuh pada saat proses bongkar muat dikarenakan grab tidak secara maksimal mengangkat muatan menyebabkan muatan jatuh ke laut terbang dan tercecer di deck, kapal tidak dapat mengangkat muatan tersebut



Gambar 4. 4 Cargo tercecer di deck
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Dari gambar 4.4 pada proses bongkar muat dari tongkang ke kapal atau *ship to ship* adanya muatan yang tercecer di deck kapal, bahkan jatuh kelaut yang diakibatkan grab kapal kurang maksimal dalam proses pengerukan muatan yang berada pada tongkang.

- c) Gelombang yang tinggi menyebabkan muatan terjatuh dapat mengurangi jumlah muatan yang seharusnya diangkut. Lalu, gelombang tinggi dapat mengubah perhitungan muatan.



Gambar 4. 5 Gelombang tinggi pada saat perjalanan

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 4.5 Membuktikan kondisi gelombang dan arus air laut di Taboneo yang tinggi sehingga proses pemuatan terhambat dan terjadi susut muatan

- d) cuaca ekstrim Hujan yang sangat lebat dapat mengganggu proses muatan dengan cara menghambat gerakan kapal dan mengakibatkan susut muatan.



Gambar 4. 6 Cuaca Ekstrim

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 4.6 membuktikan cuaca ekstrim di Taboneo yang diantara lain hujan lebat muatan mengalami oksidasi menjadi basah dan berat, muatan yang telah terkena air hujan bahkan ikut larut pada saat hujan lebat, muatan dikapal pada saat dimuat kering menjadikan muatan tersebut kembali ke kuantiti semula

b. Berdasarkan hasil dokumentasi

Pada periode satu tahun selama penulis melaksanakan praktek darat dilapangan penulis seringkali menjumpai dan dihadapkan langsung dengan masalah yang terjadi , dimana ketika penulis selaku *agent on board* yang bertugas mengawasi kegiatan muat batubara yang dimana menggunakan metode *ship to ship* di area muat taboneo kapal *bulk carrier* selaku angkutan muat pada posisi berlabuh di tengah laut yang mengharuskan agen kapal yang menangani wajib *on board* dan mengawasi selama kapal dalam proses muat sampai dengan selesai muat untuk melaporkan progress kegiatan setiap harinya yang kemudian dilaporkan ke masing masing kantor, disini penulis selaku agent kapal sering dihadapkan dengan terjadinya kendala yaitu terjadinya *deadfreight* Ketika kapal selesai muat , disini penulis sebagai *agent on board* yang bertindak sebagai pihak ke tiga dan diharuskan ikut sebagai saksi dalam terjadinya masalah ini agar tidak terjadi konflik berkepanjangan antar kantor yang terlibat yang kemudian Bersama sama mencari solusi terbaik dari

permasalahan ini, disini penulis melampirkan data dari kapal – kapal tersebut dengan melampirkan dokumen sebelum dan sesudah pemuatan.

MV. Oriental Glory

[illegible]

Gambar 4. 7 Stowage plan sebelum kapal muat MV. Oriental Glory
Sumber: Arsip PT. Adhika Samudera Jaya

Dari gambar 4.7 dokumen Stowage Plan atau rencana pemuatan sebelum kapal mulai pemuatan yaitu dengan total muatan 64.500 MT

PT. ADHIKHA SAMUDERA JAYA		CARGO STOWAGE PLAN		Voyage No 09/22	
NAME OF VESSEL	: MY. ORIENTAL GLORY	DRAFT	:	F = 12.85 M	
PORT OF LOADING	: TABONEO ANCHORAGE, INDONESIA			A = 13.17 M	
PORT OF DISCHARGE	: YUNG TAU, VIETNAM				
DATE OF ARRIVAL	: ON NOVEMBER 27, 2022				
DATE OF DEPARTURE	: ON DECEMBER 16, 2022				
DESCRIPTION OF GOOD	: INDONESIAN STEAM COAL				
SHIPPER	: PT. SUMBER GLOBAL ENERGY TBK				

Gambar 4. 8 Stowage plan sesudah kapal muat MV. Oriental Glory
Sumber: Arsip PT. Adhika Samudera Jaya

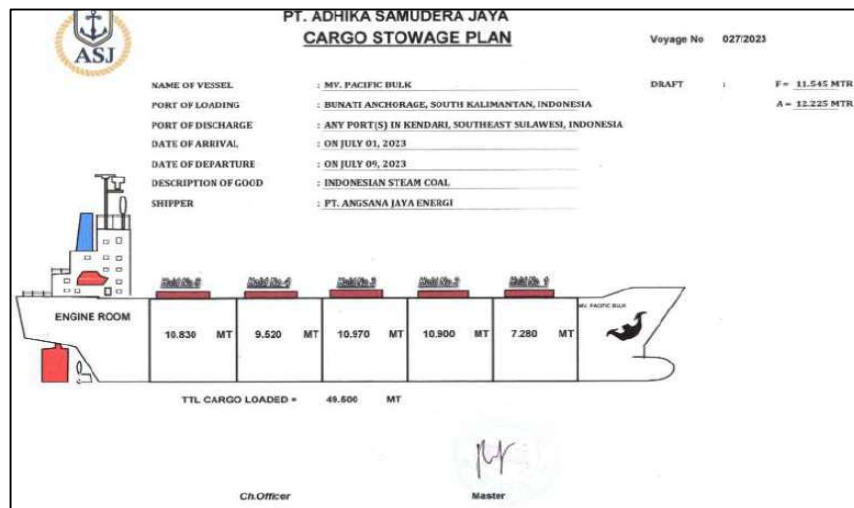
Dari gambar 4.8 dokumen setelah selesai pemuatan total muatan yang terangkut berjumlah 63.800 MT. Kekurangan muatan atau deadfreight yaitu 700 MT.

MV. Pacific Bulk



Gambar 4. 9 Stowage plan sebelum kapal muat MV. Pacific Bulk
Sumber: Arsip PT. Adhika Samudera Jaya

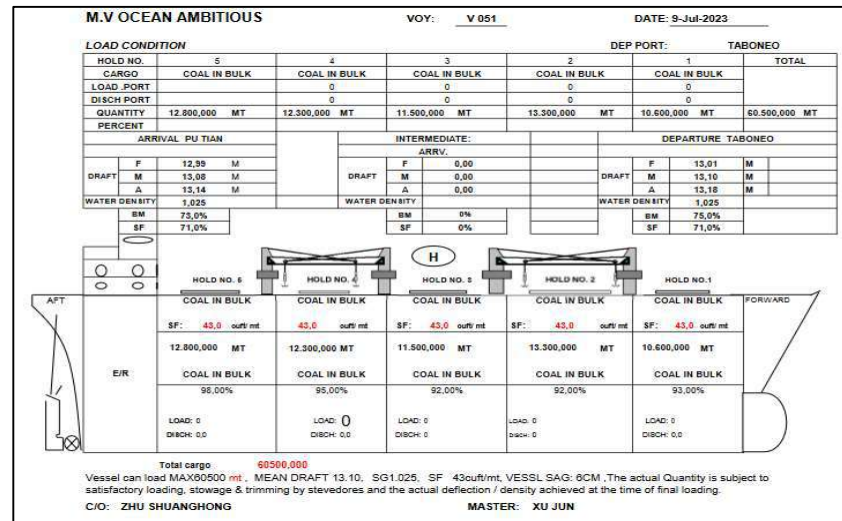
Dari gambar 4.9 dokumen Stowage Plan atau rencana pemuatan sebelum kapal mulai pemuatan yaitu dengan total muatan 50.300 MT



Gambar 4. 10 Stowage plan sesudah kapal muat MV. Pacific Bulk
Sumber: Arsip PT. Adhika Samudera Jaya

Dari gambar 4.10 dokumen setelah selesai pemuatan total muatan yang terangkut berjumlah 49.500 MT. Kekurangan muatan atau deadfreight yaitu 800 MT.

MV. Ocean Ambitious



Gambar 4. 11 Stowage plan sebelum kapal muat MV. Ocean Ambitious
Sumber: Arsip PT. Adhika Samudera Jaya

Dari gambar 4.11 dokumen Stowage Plan atau rencana pemuatan sebelum kapal mulai pemuatan yaitu dengan total muatan 60.500 MT



Gambar 4. 12 Stowage plan sesudah kapal muat MV. Ocean Ambitious
Sumber: Arsip PT. Adhika Samudera Jaya

Dari gambar 4.12 dokumen setelah selesai pemuatan total muatan yang terangkut berjumlah 60.350 MT. Kekurangan muatan atau deadfreight yaitu 150 MT.

Berikut dokumen yang menyatakan kapal tersebut mengalami

deadfreight:

Letter of Deadfreight pada MV. ORIENTAL GLORY

To : Whom it may concern
 Re : **MV ORIENTAL GLORY** Voy 009-2022
 Date: 15th DEC 2022
 Port of loading: Taboneo-Indonesia


PROTEST LETTERS

Dear sirs
 I would like to information you that as per C/P on date 0700lt 27th Nov 2022 our ship's has arrived and Dropped Anchore at Taboneo anchorage for loading quantity : 64.500mt coals in bulk .
 -On dated : 1530lt - Dec- 01st -2022 Val's Commenced Loading
 -On dated: 1530lt - Dec 15th -2022 Val's Completed Loaded
 -On dated : Dec-15th - 2022 from 1530lt to 1630lt Val's completed Final draft survey Total Quantity Loaded: 63.800mt shorted 700mts not enough quantity is 64.500mts as per Pre stowage plan.
 In mind of the above written, I hold the Shippers and all concern parties were must be fully responsible for the quantity of cargo loaded is shorted 700mts and any the claims that may arising thereform.

Yourfaithfully
 MASTER MV ORIENTAL GLORY
 Capt. Cao Van Khiem

C/OFF **SHIPPER**

[Signature] *[Signature]*
ptm me me *Henin T*
please only



Gambar 4. 13 Letter of deadfreight mv. oriental glory
 Sumber: Arsip PT.Adhika Samudera Jaya

Dari gambar 4.13 dokumen diatas adalah *Letter of Deadfreight* berisi pertnyataan komplain dan keluhan kapten kapal terhadap muatan yang kurang pada kapal MV.ORIENTAL GLORY dengan muatan yang awalnya 64.500 MT sesuai dengan perjanjian antara pihak *shipper, buyer, consignee dan pencharter(all parties)*, pada tanggal 15 Desember 2022 Jam 15:30 LT kapal MV. ORIENTAL GLORY *completed loading* dengan perhitungan *final draft survey* 63.800 MT, yang artinya muatan kurang 700 MT dari stowage plan awal, surat tersebut ditujukan untuk PT. RLK Development dan ditandatangani oleh *shipper on board* yang bertugas perusahaan harus bertanggungjawab membayar biaya ganti rugi *deadfreight*.

Letter of Deadfreight pada MV. PACIFIC BULK

STATEMENT OF FACT




MV. PACIFIC BULK
Date: 08 July 2023
Port: Bunati Anchorage – South Kalimantan
Voyage: 0271/2023

Please be advised that the ship was nominated to load 50,300 Metric Tons of Coal in bulk.

According to Charter Party dated N.O. 01 July 2023
At Bunati Anchorage – South Kalimantan and the terms and clauses therein.

Nominated Cargo : 50,300 MT
Loaded Cargo : 49,500 MT
Short Loaded : 800 MT

On behalf Owner / Charterers and Vessel, I hereby protest this short loading and reserve the right to claim you for Dead Freight. With reference to the above, the cargo documents are signed under protest.

Gambar 4. 14 Letter of deadfreight mv. pacific bulk
Sumber: Arsip PT.Adhika Samudera Jaya

Dari gambar 4.14 dokumen diatas adalah *Letter of Deadfreight* berisi pernyataan komplain dan keluhan kapten kapal terhadap muatan yang kurang pada kapal MV. PACIFIC BULK dengan muatan yang awalnya 50.300 MT sesuai dengan perjanjian antara pihak *shipper, buyer, consignee dan pencharter(all parties)*, pada tanggal 08 Juli 2023 Jam 21:00 LT kapal MV. PACIFIC BULK *completed loading* dengan perhitungan *final draft survey* 49.500 MT, yang artinya muatan kurang 800 MT dari pre-stowage plan surat tersebut ditujukan untuk PT. Angsana Jaya Energi dan ditandatangani oleh *shipper on board* yang bertugas perusahaan harus bertanggungjawab membayar biaya ganti rugi *deadfreight*, dan juga *agent on board* bertandatangan sebagai orang yang mengetahui bahwa deadfreight itu benar terjadi di kapal MV. PACIFIC BULK.

Letter of Deadfreight pada MV. OCEAN AMBITIOUS

Letter of Protest- Dead Freight Claim

To : Shipper PT. BANJAR BUMI PERSADA
 CC: Taboneo agent, PT.INTERNASIONAL TOTAL SERVICE & LOGISTICS
 CC: TONGU SHIPPING PTELTD.
 CC: YND Marine
 CC: Transcend Global Pte Ltd
 CC: Owner: MINGHENG YANGHONG (TIANJIN) SHIPPING LEASING COMPANY LIMITED
 CC: whom it may concern

Sub: Dead Freight Claim

On behalf of the Owner's, I hereby advise you that the above subject vessel has sufficient cargo space remaining to load the previously indicated amount of 60500 MT coal in bulk.

Actual cargo loaded as per Mate's Receipt(s) is 60350 MT.

On this basis we hold you responsible for 150 MT cargo shortage, under the terms and conditions of subject vessel's Charter Party, in application of Dead Freight / Cargo Shortage Claim.

Above cargo shortage to be noted and documented on subject vessel's Statement of Facts, and reserving the right to extend this claim at any time and place convenient.

Yours Truly,
 Capt XU JUN
 Master of the MV. OCEAN AMBITIOUS
 Issued at Taboneo Anchorage

Shipper/agent:

23-July-2023


 MV OCEAN AMBITIOUS
 MASTER

Gambar 4. 15 Letter of protest mv. ocean ambitious
 Sumber: Arsip PT.Adhika Samudera Jaya

Dari gambar 4.15 dokumen diatas adalah *Letter of Deadfreight* berisi pernyataan komplain dan keluhan kapten kapal terhadap muatan yang kurang pada kapal MV. OCEAN AMBITIOUS dengan muatan yang awalnya 60.500 MT sesuai dengan perjanjian antara pihak *shipper, buyer, consignee dan pencharter(all parties)*, pada tanggal 23 Juli 2023 Jam 16:00 LT kapal MV. OCEAN AMBITIOUS *completed loading* dengan perhitungan *final draft survey* 60.350 MT, yang artinya muatan kurang 350 MT dari *pre-stowage plan* surat tersebut ditujukan untuk PT. Banjar Bumi Persada dan ditandatangani oleh *shipper on board* yang bertugas perusahaan harus bertanggungjawab membayar biaya ganti rugi *deadfreight*, dan juga *agent on board* bertandatangan sebagai orang yang mengetahui bahwa deadfreight itu benar terjadi di kapal MV. OCEAN AMBITIOUS.

Dari dokumen diatas agent on board bertandatangan hanya sebatas mengetahui tidak bertanggung jawab (*receipt only*)/ tanda terima saja bahwa *deadfreight* itu terjadi di kapal-kapal yang mengalami kasus tersebut.

Dalam kasus ini, penulis, dengan asumsi peran *agent on board* yang hadir di kapal, bertanggung jawab untuk mengawasi dan mendokumentasikan proses sampai mencapai penyelesaian, serta memantau tindakan selanjutnya yang diambil oleh semua pihak yang terlibat. Sangat penting bagi penulis untuk dengan cermat mencatat dan menyampaikan rincian penyelesaian yang disepakati dan kondisi pasca-perjanjian kepada kantor, memastikan laporan komprehensif diserahkan mengenai peristiwa yang terjadi selama dan setelah penandatanganan semua dokumen yang relevan. Gambar aktivitas kegiatan di letakkan pada lampiran.

c. Wawancara

Dalam proses melakukan wawancara untuk mengumpulkan data akurat yang mencerminkan situasi kehidupan nyata, peneliti secara menyeluruh mengeksplorasi informasi yang diberikan oleh responden, yang berfungsi sebagai sumber utama yang terkait erat dengan masalah yang dihadapi. Pendekatan ini bertujuan untuk memastikan validitas data yang dikumpulkan dengan secara langsung menangani masalah yang sedang diselidiki, peneliti mengumpulkan informasi dari beberapa responden yang berpartisipasi sebagai orang yang diwawancarai dalam penelitian ini, sehingga memperkaya kedalaman dan luasnya temuan penelitian.

Tabel 4. 2 Daftar Responden

No	Nama Responden	Jabatan	Nama Perusahaan
1	Agus	<i>Shipper On Board</i>	PT. Angsana Jaya Energi
2	Oman	<i>Shipper On Board</i>	PT. Banjar Bumi Persada

3	Pungki Indra Tasyiri	Kepala Cabang	PT. Adhika Samudera Jaya Banjarmasin Branch
---	----------------------	---------------	--

Sumber: Data penelitian penulis

Dari tabel 4.2 berbagai responden yang berpartisipasi, penulis dengan cermat memilih nama-nama, dengan mempertimbangkan tingkat keahlian mereka dalam menangani dan bertanggung jawab atas masalah yang dihadapi, dengan harapan mendapatkan hasil yang memuaskan dan relevan. Berikut tabel 4.3 pertanyaan dari responden yang telah dirangkum oleh peneliti

Tabel 4. 3 Rangkuman Pertanyaan

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Penyebab Terjadinya Deadfreight Claim yang sering terjadi pada kegiatan muat di kapal?	Deadfreight dapat terjadi karena ketidaksesuaian supply cargo dengan perjanjian muatan awal (Stowage Plan), penyusutan batubara akibat musim hujan yang menyebabkan material menjadi lebih berat saat muat di jetty dan kemudian mengering selama perjalanan, serta pembacaan draft kapal oleh surveyor saat intermediate gelombang. Pencurian muatan pada saat tongkang melakukan perjalanan di alur sungai dari jetty pemuatan menuju lokasi pemuatan kapal curah. Faktor izin ekspor yang semakin tahun diperketat, sesuai peraturan menteri ESDM Nomor 34 Tahun 2009.
2	Dampak dari <i>deadfreight claim</i> bagi <i>shipper</i> ?	Deadfreight berdampak pada berkurangnya kepercayaan customer terhadap shipper dan menyebabkan kerugian perusahaan karena harus membayar denda deadfreight claim sesuai perjanjian.
3	Solusi dan pencegahan apabila terjadi Deadfreight?	Solusi untuk meminimalisir deadfreight adalah meningkatkan kontrol pengawasan muatan, memantau kebijakan pemerintah, dan memastikan ketersediaan muatan di jetty. Shipper harus mengontrol jumlah muatan, menyiapkan cadangan, dan melakukan persiapan matang sebelum kedatangan kapal.

Sumber: Data penelitian penulis

Dari tabel 4.3 pernyataan responden dari wawancara disebutkan penyebab deadfreight pada gambar 4.16, yaitu proses pengurusan izin melibatkan perhitungan jumlah dan jenis barang yang akan diekspor, muatan dikurangi dan tidak bisa dimaksimalkan,

Peraturan yang mengatur tentang pembatasan ekspor batubara:

- Peraturan Menteri ESDM Nomor 34 Tahun 2009 tentang

Prioritas Pemenuhan Kebutuhan Mineral dan Batubara untuk Kepentingan Dalam Negeri.



Gambar 4. 16 Peraturan pembatasan ekspor Batubara
 Sumber: Permen ESDM Nomor 34 Tahun 2009

- Peraturan Menteri ESDM Nomor 25 Tahun 2018 tentang Pengusahaan Pertambangan Mineral dan Batubara, yang mengatur mekanisme Domestic Market Obligation (DMO), yaitu kewajiban perusahaan untuk menjual sebagian produksinya ke pasar dalam negeri dengan harga yang ditetapkan oleh pemerintah.

Muatan yang tidak ready dari stockpile mengapa muatan yang tidak siap dapat menyebabkan deadfreight yaitu, muatan yang tidak siap memerlukan waktu tambahan untuk persiapan sebelum dimuat ke kapal, keterlambatan dalam pemuatan dapat mengakibatkan kapal harus berlayar dengan muatan yang kurang dari yang seharusnya. Muatan yang tidak siap mengalami kerusakan selama proses persiapan atau penanganan



Gambar 4. 17 Pemuatan di Jetty menggunakan conveyor
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Dari gambar 4.17 lokasi pemuatan jetty yang berlokasi di satui kalimantan selatan ditempuh kurang lebih 6 jam oleh kapal tongkang yang ditarik kapal tugbout.

Pengalaman luas responden dengan masalah memposisikan mereka dengan baik untuk berkontribusi pada tujuan penelitian untuk mencapai hasil yang selaras dengan kerangka masalah, yang pada akhirnya mengarah pada pencapaian solusi dalam perumusan ini. Daftar point pertanyaan yang diajukan penulis kepada narasumber berada di lampiran.

Setelah terlibat dalam wawancara dengan berbagai responden dan sumber untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan kunci yang berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan, penulis berhasil mengumpulkan serangkaian tanggapan yang dapat berfungsi sebagai data fundamental untuk pengurangan data selanjutnya dan prosedur analisis yang bertujuan

untuk memperoleh hasil dan kesimpulan yang selaras dengan perumusan masalah penelitian dan tujuan yang ditetapkan oleh penulis untuk pencapaian solusi masalah. Rangkuman pertanyaan dari hasil wawancara dengan responden dengan acuan point penting pertanyaan tersebut berada di lampiran.

2. Analisis Data

Berdasarkan hasil observasi, dokumentasi dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti, terjadi *deadfreight* pada kegiatan muat yang sering penulis temui disaat melakukan penelitian di lapangan maka dapat dianalisis sebab akibat (*cause & effect*) dengan diagram tulang ikan (fishbone) sebagai berikut :

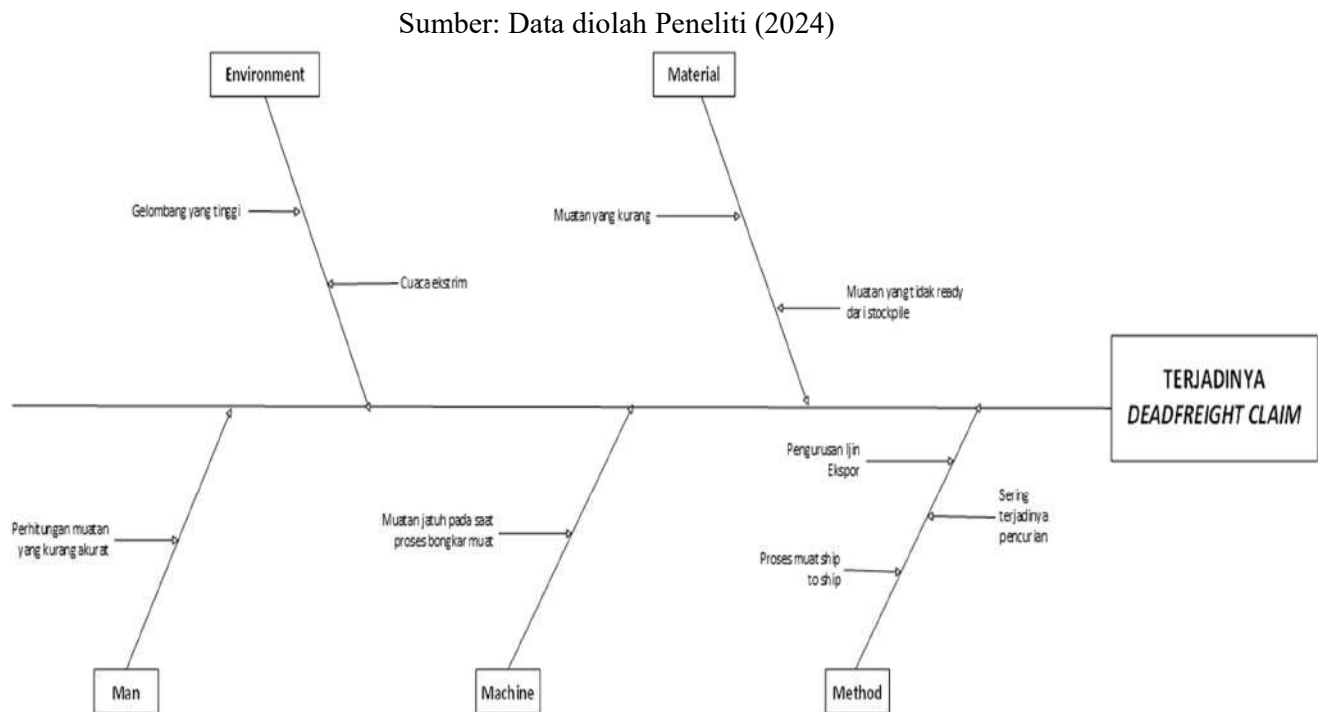
Tabel 4. 4 Analisis Fishbone

Faktor yang Diamati	Masalah yang Terjadi
Man	– Perhitungan muatan yang kurang akurat
Machine	– Muatan jatuh pada saat proses bongkar muat
Method	– Proses muat ship to ship – Pengurusan Ijin Ekspor – Sering terjadinya pencurian
Environment	– Gelombang yang tinggi – Cuaca ekstrim
Material	– Muatan yang tidak ready dari stockpile – Muatan yang kurang

Sumber: Data diolah Peneliti (2024)

Berdasarkan hasil identifikasi masalah atau brainstorming tabel 4.4 analisis fishbone diatas, maka dapat diketahui beberapa faktor-faktor penyebab terjadinya *deadfreight* meliputi beberapa aspek. Dari segi manusia (man), terdapat perhitungan muatan yang kurang akurat. Dari segi mesin (machine), muatan sering jatuh saat proses bongkar muat. Metode

(method) yang digunakan, seperti proses muat ship to ship dan pengurusan izin ekspor, serta seringnya terjadi pencurian, juga berkontribusi pada masalah ini. Faktor lingkungan (environment) seperti gelombang tinggi dan cuaca ekstrem turut mempengaruhi. Selain itu, dari segi material, muatan yang tidak siap dari stockpile dan kekurangan muatan menjadi penyebab utama terjadinya deadfreight.



Gambar 4. 18 Diagram Fishbone

Dari gambar 4.18 diagram fishbone diatas penulis menguraikan sebagai berikut:

a. *Man* (Manusia)

Dalam kategori ini diketahui sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya deadfreight pada kegiatan muat yaitu:

1) Kurangnya keakuratan Perhitungan muatan kapal

Surveyor memiliki peran krusial dalam memastikan keakuratan perhitungan muatan kapal. Karena surveyor itu independen dan tidak memihak satu sama lain baik dari crew kapal maupun shipper, beberapa faktor penyebab pada hal ini alasan mengapa surveyor kurang akurat dalam perhitungan muatan yaitu terjadinya gelombang dan arus air laut yang tidak stabil dikarenakan metode muat *ship to ship* di tengah laut menjadikan surveyor sulit untuk menentukan hitungan yang akurat dalam perhitungan draft kapal, ketidaksesuaian dengan *stowage plan* dan kurangnya pengawasan dan koordinasi antara surveyor dan tim operasional kapal atau chief officer dapat menyebabkan kesalahan dalam perhitungan muatan. Gambar 4.2 menunjukkan ketidakakuratan perhitungan draft kapal karna gelombang dan arus air laut yang tidak stabil. Solusi dari hal ini surveyor harus memastikan bahwa muatan ditempatkan sesuai dengan rencana *stowage plan* yang telah ditetapkan lalu, surveyor harus mengukur draft kapal sebelum (*Initial Draft Survey*) dan sesudah (*Intermediete Draft Survey*) pemuatan. pentingnya berkoordinasi dengan baik dengan tim operasional kapal atau chief officer. Kesalahan dalam perhitungan muatan dapat mempengaruhi efisiensi dan keuntungan perusahaan, oleh karena itu ketelitian dan keakuratan sangat penting dalam pekerjaan surveyor.

b. *Machine* (Mesin)

Dalam kategori ini diketahui sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya deadfreight pada kegiatan muat yaitu:

1) Muatan jatuh selama bongkar muat

Ketika muatan jatuh selama di kapal tongkang, ini dapat menyebabkan deadfreight, muatan jatuh ke laut atau terbang, kapal akan berlayar dengan muatan yang kurang dari yang seharusnya lalu, muatan jatuh dan mengalami kerusakan, kapal tidak dapat mengangkut muatan tersebut. muatan tidak ditangani dengan hati-hati selama proses pemuatan atau bongkar, risiko jatuh dan kerusakan meningkat. Gambar 4.4 pada penyajian data menunjukkan muatan banyak yang tidak terangkut secara maksimal di palka kapal. Solusi dalam dalam mengatasi masalah ini, penting bagi foreman atau loading master dan semua pihak yang terlibat dalam proses muatan untuk memastikan penanganan yang aman dan hati-hati. *Deadfreight* dapat dihindari dengan memperhatikan keamanan dan ketepatan dalam proses pemuatan dan bongkar muatan.

c. *Method* (Metode)

Dalam kategori ini diketahui sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya deadfreight pada kegiatan muat yaitu:

1) Proses muat *ship to ship*

Proses muat *ship to ship* (STS) menyebabkan *deadfreight* karena beberapa faktor yang mempengaruhi efisiensi dan

ketepatan dalam proses ini yaitu, proses STS memerlukan koordinasi antara dua kapal yang berlabuh berdekatan keterlambatan dalam pelaksanaan STS dapat mengakibatkan kapal harus berlayar dengan muatan yang kurang dari yang seharusnya. STS melibatkan transfer muatan antara kapal, kesalahan dalam penanganan muatan tumpah atau kehilangan muatan, dapat menyebabkan deadfreight. Kemudian, cuaca buruk mempengaruhi pelaksanaan STS, jika cuaca tidak memungkinkan, proses STS dapat terhambat, mengakibatkan muatan tidak dimaksimalkan dan dapat terjadi susut.

Solusi dalam mengatasi masalah ini, penting bagi foreman atau loading master dan semua pihak yang terlibat dalam STS untuk memastikan koordinasi yang baik, penanganan muatan yang hati-hati, dan kepatuhan terhadap prosedur yang telah ditetapkan.

2) Pengurusan Ijin Ekspor

Pengurusan izin ekspor melibatkan proses administratif dan perizinan yang memungkinkan perusahaan atau individu untuk melakukan ekspor barang ke negara lain. Terdapat beberapa alasan mengapa dalam pengurusan izin ekspor terdapat muatan yang dikurangi yaitu proses pengurusan izin melibatkan perhitungan jumlah dan jenis barang yang akan diekspor, kesalahan dalam perhitungan menyebabkan muatan dikurangi atau tidak dimaksimalkan. Beberapa jenis muatan

memiliki batasan kuantitas yang diizinkan untuk diekspor, jika perusahaan tidak mematuhi ketentuan izin ekspor, muatan dapat dikurangi sesuai dengan batasan tertentu. Kesalahan dalam dokumen izin ekspor dapat mempengaruhi jumlah muatan yang diizinkan, dokumen yang tidak akurat dapat menyebabkan muatan dikurangi. Solusi dalam mengatasi masalah ini, perusahaan harus memastikan ketepatan dalam perhitungan, kepatuhan terhadap regulasi, dan pengurusan izin yang cermat agar muatan dapat diekspor dengan efisien dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

3) Sering terjadinya pencurian muatan

Jarak yang cukup jauh dari jetty pemuatan batubara yang diangkut oleh tongkang ke area muat kapal bulk carrier mengakibatkan rentan terjadinya pencurian muatan, hal tersebut menjadi masalah serius yang dapat mempengaruhi efisiensi dan keamanan dalam proses pengiriman. Kapal berlayar di perairan yang luas, dan pengawasan terhadap setiap muatan menjadi tantangan, kurangnya keamanan dan pengawasan memungkinkan akses ilegal dan pencurian. Cuaca buruk, gelombang tinggi, dan kondisi laut yang tidak stabil dapat memudahkan pencurian, kapal yang bergerak dan lingkungan yang tidak terkendali memperumit pengawasan dan pihak eksternal, seperti perompak atau kapal lain, dapat terlibat dalam pencurian muatan, kapal yang berlayar di jalur yang rawan

perompakan lebih rentan terhadap pencurian. kapal tidak memiliki sistem keamanan yang memadai, seperti pengawasan CCTV atau penjagaan ketat. Kemudian, muatan dengan nilai tinggi, seperti batubara menarik perhatian pencuri.

Solusi untuk mengatasi masalah ini, kapal harus meningkatkan sistem keamanan, melibatkan awak kapal dalam pengawasan, dan memastikan pengawasan yang ketat selama proses bongkar muat. Keamanan dan integritas adalah kunci untuk mengurangi pencurian muatan di kapal.

d. *Environment* (Lingkungan)

Dalam kategori ini diketahui sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya deadfreight pada kegiatan muat yaitu:

1) Gelombang yang tinggi

Gelombang yang tinggi dapat mempengaruhi *deadfreight* di kapal dengan beberapa cara yaitu gelombang tinggi dapat mengganggu stabilitas kapal, kapal yang tidak stabil mungkin tidak dapat mengangkut muatan penuh karena risiko kecelakaan atau keterbatasan operasional. Gelombang tinggi menyebabkan muatan bergerak atau terguncang, muatan yang rusak atau terjatuh dapat mengurangi jumlah muatan yang seharusnya diangkut, gelombang tinggi dapat mengubah perhitungan muatan, kesalahan dalam perhitungan dapat menyebabkan muatan berkurang. Gelombang tinggi memperumit proses

bongkar muat, risiko kecelakaan atau kerusakan muatan meningkat, mengakibatkan deadfreight.

Solusi dalam mengatasi masalah ini, kapal harus memperhatikan kondisi gelombang, meningkatkan keamanan proses bongkar muat, dan memastikan muatan tidak terkena kerusakan atau kehilangan akibat gelombang tinggi.

2) Cuaca ekstrim

Cuaca ekstrim menyebabkan susut muatan karena beberapa alasan yaitu, angin yang sangat kuat dapat mengganggu proses muatan dan mengakibatkan susut muatan. Angin kencang dapat membuat kapal sulit bergerak dan mengganggu stabilitas kapal, sehingga muatan tidak dapat dilakukan dengan efektifitas yang diharapkan. Hujan yang sangat lebat mengganggu proses muatan dengan cara menghambat gerakan kapal dan mengakibatkan susut muatan. Hal ini menyebabkan jarak pandang yang sangat pendek akibat hujan lebat dapat mengganggu proses muatan dengan cara menghambat gerakan kapal dan mengakibatkan susut muatan. Jarak pandang yang sangat pendek juga dapat membuat navigasi kapal menjadi sulit dan dapat menyebabkan susut muatan, cuaca ekstrim menyebabkan susut muatan dengan cara mengganggu proses muatan secara langsung atau tidak langsung.

Solusi dalam mengatasi masalah ini, kapal harus

memperhatikan kondisi cuaca, meningkatkan keamanan proses bongkar muat, dan memastikan muatan tidak terkena kerusakan atau kehilangan akibat cuaca ekstrem.

e. Material

Dalam kategori ini diketahui sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya deadfreight pada kegiatan muat yaitu:

1) Muatan yang tidak ready dari stockpile

Muatan yang tidak siap (*not ready*) dapat mempengaruhi *deadfreight* di kapal karena beberapa faktor yang memengaruhi efisiensi dan ketepatan dalam proses pengiriman. Ada beberapa alasan mengapa muatan yang tidak siap dapat menyebabkan deadfreight yaitu, muatan yang tidak siap memerlukan waktu tambahan untuk persiapan sebelum dimuat ke kapal, keterlambatan dalam pemuatan dapat mengakibatkan kapal harus berlayar dengan muatan yang kurang dari yang seharusnya. Muatan yang tidak siap mungkin mengalami kerusakan selama proses persiapan atau penanganan, jika muatan rusak atau hilang, kapal akan berlayar dengan muatan yang kurang dari yang direncanakan, mengakibatkan deadfreight. Solusi dalam mengatasi masalah ini, penting bagi perusahaan shipper dan pihak foreman jetty dan semua pihak yang terlibat dalam proses pengiriman untuk memastikan muatan siap sesuai dengan persyaratan dan jadwal yang telah ditetapkan.

Deadfreight dapat dihindari dengan memperhatikan kesiapan dan ketepatan dalam proses pemuatan dan pengiriman muatan.

2) Muatan yang kurang

Muatan yang kurang atau susut dapat mempengaruhi *deadfreight* di kapal karena beberapa faktor yang memengaruhi efisiensi dan ketepatan dalam proses pengiriman yaitu, muatan yang kurang atau susut dapat disebabkan oleh kesalahan dalam perhitungan jumlah yang diangkut. Muatan tidak mencapai jumlah yang dijanjikan, perusahaan yang mengirimkan muatan membayar biaya tambahan *deadfreight*. Biaya ini dikenakan total muatan yang termuat di atas kapal kurang dari jumlah yang telah disepakati oleh kedua belah pihak.

Solusi untuk mengurangi kekurangan muatan, beberapa upaya dapat dilakukan seperti menambah foreman sebagai pengawas pemuatan, melakukan komunikasi antara pihak kapal dan foreman, dan menunjuk perusahaan keagenan untuk melengkapi perijinan administrasi pemuatan dan dokumen ekspor kemudian penting bagi semua pihak yang terlibat dalam proses pengiriman untuk memastikan muatan siap, dokumen akurat, dan penanganan yang hati-hati agar muatan dapat diangkut dengan efisien dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Berdasarkan rincian penjelasan tulang ikan (*fishbone*) di atas dapat diketahui bahwa faktor-faktor penyebab dari deadfreight ada lima faktor, yaitu man, method, material, machine, Environment. Berikut ini fishbone chart untuk mengetahui faktor penyebab deadfreight dari kelima faktor tersebut.

Upaya yang dilakukan PT.Adhika Samudera Jaya

a) melakukan observasi dan evaluasi akan masalah yang terjadi

PT. Adhika Samudera Jaya, dalam kapasitasnya sebagai Agen, berkewajiban untuk melakukan evaluasi menyeluruh terhadap ketepatan hal-hal yang dihadapi, memastikan pemahaman menyeluruh tentang kejadian aktual yang terjadi. Bertindak sebagai pihak ketiga dalam situasi ini, sangat penting untuk tidak memihak pihak-pihak yang terlibat untuk menentukan esensi yang tepat dari masalah tersebut dan untuk merumuskan resolusi yang efisien. Pada dasarnya, semua data yang disajikan harus dapat dikonfirmasi dan terbuka untuk pemeriksaan untuk tujuan menetapkan tanggung jawab dan kebenaran.

b) melaporkan kepada semua pihak dengan cepat dan tepat

Sebagai Perusahaan Agen PT Adhika Samudera Jaya, sangat penting untuk segera menginformasikan setiap ketidakakuratan atau masalah yang dapat menyebabkan hambatan bagi pihak-pihak yang terlibat dan potensi hukuman. Laporan harus segera disampaikan dengan tujuan mencari solusi yang paling optimal dari pihak-pihak yang bersangkutan. Namun demikian, penting untuk mempertimbangkan keakuratan masalah ketika melaporkan kekhawatiran untuk mencegah kesalahpahaman di antara para pihak, karena

salah tafsir dapat memperumit skenario, terutama bagi kami sebagai entitas pelaporan perantara, yang berisiko dianggap salah dan berpotensi menjadi pihak dalam perselisihan.

C. Pembahasan

Tujuan dilakukannya kajian yang dilakukan oleh peneliti adalah untuk mengetahui melalui observasi, dokumentasi dan wawancara untuk mengetahui faktor penyebab, dampak dan upaya apabila terjadi *deadfreight claim* pada kegiatan muat yang sering penulis temui disaat melakukan penelitian di lapangan. Berikut faktor penyebab, dampak deadfreight dan upaya *deadfreight claim* yang ditemui penulis di lapangan:

1. faktor penyebab yang disimpulkan berdasarkan data dari hasil observasi, dokumentasi dan wawancara yaitu:
 - a. Jumlah muatan yang tercecer di deck ada beberapa penyebab mengapa bisa terjadi *deadfreight* kebanyakan dari hasil wawancara kepada pihak yang bersangkutan muatan menjadi faktor yang paling dominan, hal tersebut dikarenakan proses muat yang menggunakan metode *ship to ship* dari tongkang ke kapal besar mengakibatkan cargo tidak maksimal masuk ke dalam palka dan kapal dimana jarak antara jetty dan posisi kapal berlabuh cukup jauh dan selama tongkang dalam perjalanan menuju kapal berlabuh terkendala beberapa hal dari mulai pencurian sampai faktor alam yaitu gelombang yang bisa mengakibatkan muatan jatuh atau berkurang, hal ini terus menerus terjadi ini yang menjadi kelemahan menggunakan system loading

dengan metode ship to ship, selain karena penanganan yang lebih efisien, hal ini menjadi sesuatu yang sangat dihindari oleh *shipper*.

- b. Ketersediaan stok muatan di jetty karena permintaan yang berlebih dan produksi tambang yang tidak sebanding, hal ini seringkali menyebabkan *shipper* tidak bisa memenuhi jumlah cargo sesuai dengan perjanjian, ketersediaan ini seringkali terjadi kekurangan akibat faktor alam dengan cuaca yang tidak menentu mengingat Ketika musim hujan aktivitas pertambangan dihentikan sampai hujan reda untuk memenuhi keselamatan dalam bekerja yang menjadikan stok batubara untuk *jetty* tidak maksimal sedangkan jumlah permintaan dan rencana jual beli rutin terus berjalan dan bagaimanapun *shipper* harus siap untuk keadaan apapun serta siap menanggung biaya ganti rugi akan hal tersebut Ketika *shipper* tidak bisa memenuhi muatannya, hal ini bisa diantisipasi oleh *shipper* dengan mencari *cargo* ke tambang lokal maupun perusahaan pertambangan yang lain yang masih memiliki jumlah ketersediaan muatan lebih, jika tidak bisa *shipper* bisa melakukan perjanjian dengan perusahaan *shipper* lain dan memberikan marketnya yang tidak bisa dipenuhi kepada perusahaan tersebut dengan hal ini *shipper* bisa menekan agar terhindar dari biaya ganti rugi akibat *deadfreight*.
- c. Pengurusan izin ekspor dengan kendala kebijakan pemerintah menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya *deadfreight* hal ini karna kebijakan pemerintah yang bersifat sementara maupun seterusnya dengan tujuan untuk mengontrol penjualan batubara yang berlebihan

serta eksploitasi tambang yang bisa merusak lingkungan, akan hal ini shipper selaku pihak yang menangani muatan batubara mau tidak mau harus memutar otak dengan melakukan perjanjian untuk mengatasi kebijakan ini dengan mengurangi jumlah muatan yang akan dijualnya, atau apabila jumlah muatan ekspor dibatasi atau sementara waktu dilarang maka shipper harus melakukan pembatalan jual beli dengan pihak buyer, hal ini bisa dilakukan apabila kapal masih belum datang ke pelabuhan muat dengan tujuan agar *buyer* bisa membeli dan memenuhi kebutuhannya di tempat / negara lain penghasil batubara, namun apabila kapal sudah dalam perjalanan ke pelabuhan muat bisanya pihak *buyer* tidak mau melakukan pembatalan karena ongkos operasional kapal dalam perjalanan sudah terlanjur di keluarkan, apabila terjadi hal seperti ini, shipper sebagai pihak penjual harus menanggung biaya ganti rugi / *deadfreight* kepada *buyer* untuk mengganti semua biaya operasional kapal tersebut menuju pelabuhan muat yang sudah disepakati sebelumnya.

- d. Kurangnya keakuratan Perhitungan muatan kapal. Surveyor memiliki peran krusial dalam memastikan keakuratan perhitungan muatan kapal. Karena surveyor itu independen dan tidak memihak satu sama lain baik dari crew kapal maupun shipper, beberapa faktor penyebab pada hal ini alasan mengapa surveyor kurang akurat dalam perhitungan muatan yaitu terjadinya gelombang dan arus air laut yang tidak stabil dikarenakan metode muat *ship to ship* di tengah laut menjadikan surveyor sulit untuk menentukan hitungan yang akurat

dalam perhitungan draft kapal, ketidaksesuaian dengan *stowage plan* dan kurangnya pengawasan dan koordinasi antara surveyor dan tim operasional kapal atau chief officer dapat menyebabkan kesalahan dalam perhitungan muatan. Gambar 4.2 menunjukkan ketidakakuratan perhitungan draft kapal karna gelombang dan arus air laut yang tidak stabil. Solusi dari hal ini surveyor harus memastikan bahwa muatan ditempatkan sesuai dengan rencana *stowage plan* yang telah ditetapkan lalu, surveyor harus mengukur draft kapal sebelum (*Initial Draft Survey*) dan sesudah (*Intermediete Draft Survey*) pemuatan. pentingnya berkoordinasi dengan baik dengan tim operasional kapal atau chief officer. Kesalahan dalam perhitungan muatan dapat mempengaruhi efisiensi dan keuntungan perusahaan, oleh karena itu ketelitian dan keakuratan sangat penting dalam pekerjaan surveyor.

2. Dampak yang ditimbulkan dari *deadfreight claim* bagi shipper

Berkurangnya kepercayaan customer meskipun pihak shipper telah membayar denda *deadfreight claim* sesuai dengan perjanjian, *deadfreight* dapat menyebabkan berkurangnya kepercayaan customer terhadap kemampuan shipper. Pembayaran denda mungkin menutupi kerugian finansial yang dialami oleh penyewa kapal atau pemilik kapal, namun tidak dapat sepenuhnya memperbaiki citra shipper. Customer cenderung melihat *deadfreight* sebagai indikasi ketidakmampuan shipper untuk mengelola pengiriman dengan efisien dan tepat waktu, yang dapat mengakibatkan penurunan kepercayaan terhadap layanan yang ditawarkan. *Deadfreight* juga membawa dampak langsung berupa

kerugian finansial bagi shipper. shipper harus membayar denda *deadfreight claim* sebagai tanggung jawab atas ruang yang tidak terisi sesuai perjanjian. Biaya ini bisa menjadi signifikan, terutama jika *deadfreight* terjadi secara berulang kali. Selain denda, shipper juga mungkin menghadapi biaya tambahan terkait penundaan pengiriman atau kerusakan muatan yang diakibatkan oleh *deadfreight*. Dalam jangka panjang, kerugian finansial ini dapat mempengaruhi profitabilitas dan stabilitas keuangan perusahaan. Penurunan reputasi di pasar *deadfreight* dapat berdampak negatif pada reputasi shipper di pasar. Penurunan reputasi ini dapat mengurangi daya saing shipper, karena pelanggan potensial mungkin enggan bekerja sama dengan perusahaan yang dianggap tidak dapat diandalkan. Dalam industri pelayaran yang sangat kompetitif, reputasi yang buruk dapat menyebabkan kehilangan pasar dan peluang bisnis yang berharga.

3. Upaya Pencegahan

Sebagai upaya pencegahan yang dilakukan oleh *shipper* untuk mencegah terjadinya *deadfreight*, shipper sebisa mungkin melakukan beberapa Tindakan pencegahan semaksimal mungkin agar tidak terjadi *deadfreight* pada kapal yang dimuat, berdasarkan kajian terkait alur muat dan hambatan yang terjadi yang dapat mengakibatkan *deadfreight* yang telah dijabarkan penulis dan wawancara dengan narasumber yang sudah ditarik kesimpulan beberapa upaya pencegahan yang dilakukan *shipper* karena faktor utama terjadinya *deadfreight* adalah muatan, *shipper* selalu memberikan muatan lebih di tongkang agar tidak terjadi kekurangan

muatan , selain itu selalu mempertimbangkan ketersediaan muatan di *jetty* dan selalu mengawasi perubahan regulasi agar tidak menjadi hambatan yang bisa mengakibatkan terjadinya *deadfreight* dikapal yang ditangani

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari pembahasan dalam bab sebelumnya yang disebutkan faktor penyebab, dampak yang menyebabkan *deadfreight*, dan upaya yang dilakukan PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin sebagai perusahaan yang mengageni apabila terjadi *deadfreight claim*. kesimpulan tertentu dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Faktor-faktor penyebab terjadinya *deadfreight claim* pada kapal *bulk carrier* muatan batubara antara lain:

Dari segi *Environment* (Lingkungan) dapat mempengaruhi penyebab *deadfreight* kondisi cuaca buruk seperti gelombang tinggi. Masalah ini, meskipun umum, dapat dikurangi; Namun, tingkat keparahannya bisa signifikan. Adapun dari segi *Material* kondisi ini bisa terjadi karena ketersediaan kargo yang tidak memadai di *jetty* akibat permintaan yang tinggi dan penurunan output tambang merupakan masalah berulang yang berdampak pada keseimbangan antara kapasitas penanganan dan permintaan barang. Lalu dari segi *Method* yaitu regulasi ekspor barang melalui perizinan dibatasi oleh kebijakan pemerintah, yang menganggapnya sebagai subjek yang cukup berat. Namun, implementasi atau pengelolaannya yang cepat menjadi tantangan karena peraturan yang ditetapkan oleh badan pemerintahan tertinggi. Setelah itu dari segi *Man* (Manusia) *Human error* kurang akuratnya surveyor dalam pembacaan dan penghitungan draft kapal

pada saat final draft survey. Dan yang terakhir dari segi *Machine* (Mesin) kargo/ muatan yang tidak maksimal termuat di palka kapal karena cargo tercecer dideck dan hilang ke laut.

2. Dampak yang ditimbulkan akibat dari terjadinya *deadfreight claim* yaitu:

Berkurangnya kepercayaan *customer* terhadap (*shipper*) walaupun dari pihak (*shipper*) sudah membayar denda *deadfreight claim* tersebut sesuai dengan perjanjian. Lalu dampak yang kedua pada *shipper* yaitu sebuah kerugian finansial perusahaan, karena *shipper* harus membayar *denda deadfreight claim* tersebut sebagai tanggung jawab perusahaan. Adapun penurunan reputasi dari *deadfreight* dapat mempengaruhi reputasi *shipper* di pasar karena menandakan ketidakmampuan untuk mengelola pengiriman dengan efisien dan tepat waktu.

3. Upaya yang dilakukan oleh PT. Adhika Samudera Jaya dalam kapasitasnya sebagai agen kapal yang bertanggung jawab untuk penanganan:

Menilai, memahami dan memastikan masalah yang muncul dari *deadfreight*, dan mendokumentasikan semua komunikasi, negosiasi, dan tindakan yang diambil dalam penanganan *deadfreight* di atas kapal kepada pihak yang terlibat dalam *deadfreight*. Lalu berkoordinasi dengan pihak yang terkait dengan masalah *deadfreight* yang dialami kepada pihak penyewa kapal (*charterer*), penerima barang (*consignee*), (pembeli barang) *buyer*, pemilik kapal (*shipowner*), *shipper* (pengirim barang) dengan akurat untuk menghindari salah tafsir atau *miss* komunikasi, Dan memfasilitasi penyelesaian konflik dan membantu dalam mengidentifikasi solusi optimal

untuk masalah yang dihadapi di lapangan, penting juga untuk verifikasi kontrak dokumen melengkapi perijinan administrasi pemuatan dan dokumen ekspor, dan membuat laporan mengenai jumlah kargo yang dimuat dan yang tidak dimuat, serta perhitungan deadfreight yang harus dibayarkan. Menghubungi kepada pihak pengirim barang mengenai kuantiti muatan yang siap untuk dimuat sebelum kapal datang, dan memberikan informasi tersebut kepada penyewa kapal dan pemilik kapal bahwa muatan telah siap dalam jumlah yang telah disediakan oleh pengirim barang.

B. Saran

Berdasarkan pengalaman dan masalah di atas maka penulis dapat memberikan saran yaitu:

1. Sebagai sarana untuk mengurangi dan memenuhi biaya yang terkait dengan ganti rugi Deadfreight, pengirim, dalam kapasitasnya sebagai pemilik barang dagangan, harus secara konsisten memperhitungkan kecukupan barang untuk potensi penjualan. Dianjurkan untuk tidak tergesa-gesa mencapai kesimpulan dengan menganggap transaksi barang kepada pembeli jika tingkat persediaan tidak memadai dan tidak selaras dengan volume pertanyaan penjualan.
2. Dianjurkan bagi perusahaan pelayaran, dalam kapasitasnya sebagai entitas bisnis terkait, untuk secara konsisten memeriksa peraturan yang relevan, terlepas dari status revisi mereka. Pendekatan proaktif ini memastikan kesiapsiagaan dalam menghadapi peraturan yang berpotensi tidak menguntungkan, mendorong perusahaan untuk melakukan

tindakan pencegahan dan mengadvokasi modifikasi peraturan.

3. Untuk PT. Adhika Samudera Jaya, disarankan untuk tidak segera memberitahukan semua pihak yang terlibat jika tidak ada kesepakatan formal dalam domain operasional. Tindakan tersebut dapat menyebabkan salah tafsir di antara berbagai kantor, terutama karena sifat operasi bongkar muat yang dilakukan pada jarak dari pengawasan langsung, menggunakan metode kapal ke kapal. Hal ini semakin diperparah oleh kurangnya infrastruktur pelabuhan untuk mengakomodasi berlabuh kapal besar.

DAFTAR PUSTAKA

- Amrullah, R. A. (2020). *Pelabuhan dan Serba-Serbinya (Bisnis, Jasa & Fasilitas)*. PIP Semarang.
- Antaranews.com (2024) *pencurian-batubara-karungan-kembali-marak-di-sungai-barito* <https://kalsel.antaranews.com>. Diakses pada tanggal 18 Februari 2024
- Irwandy Arif. (2014). *Batubara Indonesia*. PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- James C. Hower. (2022). *Coal Feed-Dependent Variation in Fly Ash Chemistry in a Single Pulverized-Combustion Unit*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2008) Undang- Undang Republik Indonesia tahun 2008 No. 17 tentang Pelayaran. Diakses pada tanggal 20 Mei 2024
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal.
- Kevin, A. (2021). *Antisipasi Terjadinya Death Freight Muatan Curah Batubara Pada Mv. Santa Paulina Di Muara Berau Anchorage* (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Lexy J. Moleong. (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Liliana, Luc. (2016). *A New Model of Ishikawa Diagram for quality assesment. Materials Science and Engineering*. IOP Publishing.
- Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia (2009) Undang-Undang Republik Indonesia tahun 2009 No. 4 tentang Pertambangan Mineral dan Batubara.
- Universitas Bangka Belitung. (2008) dari <https://www.ubb.ac.id/artikel/167/Menyelami%20Laut>. Menyelami Laut. Diakses pada 24 Januari 2024.
- Sallis, Edward. (2015). *Total Quality Management In Edication*. Yogyakarta: IRCiSoD.
- Shahrul, B. (2022). *Analisis Terjadinya Deadfreight Pada Proses Transhipment Batu Bara MV. JIN XING di Taboneo Anchorage Banjarmasin Kalimantan Selatan* (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar).
- Sudjatmiko, F.D.C., (2012). *Pokok Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, Bharata Karya Aksara.

- Sugiono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif. Dan R&D. Bandung: Alfabeta*
- Syafril. (2010). *Penelitian Pengembangan Pelayanan Angkutan Laut RO-RO di Indonesia*, H IV-10.
- Wahidmurni. (2017). Pemaparan Metode Penelitian Kualitatif. *UIN Maulana Malik Ibrahim Malang*, (6), 67-72.
- Wahyu, Pratama Chaesar C. (2015). *Pengaturan Penggunaan Alur Pelayaran Sungai Barito Banjarmasin*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Hasil Wawancara

a.) Responden pertama

Tabel Daftar Pertanyaan 1

No	Pertanyaan
1	Apa Penyebab Terjadinya <i>Deadfreight Claim</i> yang sering terjadi pada kegiatan muat di kapal yang anda hadapi ?
2	Apa dampak dari <i>deadfreight</i> ini bagi perusahaan anda?
3	Pencegahan seperti apa yang anda lakukan apabila terjadi <i>deadfreight</i> dan solusi apa apabila terjadi <i>Deadfreight</i> dikapal yang anda tangani ?

Sumber: Data penelitian penulis

b.) Responden Kedua

Tabel Daftar pertanyaan 2

No	Pertanyaan
1	Apa Penyebab Terjadinya <i>Deadfreight Claim</i> yang sering terjadi pada kegiatan muat di kapal yang anda hadapi ?
2	Apa dampak dari <i>deadfreight</i> ini bagi perusahaan anda?
3	Pencegahan seperti apa yang anda lakukan apabila terjadi <i>deadfreight</i> dan solusi apa apabila terjadi <i>Deadfreight</i> dikapal yang anda tangani ?

Sumber: Data penelitian penulis

c.) Responden Ketiga

Tabel Daftar pertanyaan 3

No	Pertanyaan
1	Apa Penyebab Terjadinya <i>Deadfreight Claim</i> yang sering terjadi pada kegiatan muat di kapal yang anda hadapi ?
2	Adakah dampak dari <i>deadfreight</i> pada PT.Adhika Samudera Jaya selaku agen kapal apabila terjadi dikapal yang ditangani ?
3	Apa Upaya yang dilakukan PT.Adhika Samudera Jaya selaku agen kapal apabila terjadi <i>deadfreight</i> dikapal yang ditangani ?

Sumber: Data penelitian penulis

Tabel Rangkuman Pertanyaan

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Apa Penyebab Terjadinya Deadfreight Claim yang sering terjadi pada kegiatan muat di kapal yang anda hadapi ?	- Banyak faktor sih mas, <i>deadfreight</i> bisa terjadi kalo <i>supply</i> cargo gak sesuai dengan perjanjian muatan awal (<i>Stowage Plan</i>) Cuma kan di situ ada plus minus berapa persen gitu mas angka toleransinya, dari pihak <i>shipper</i> juga memberikan <i>supply</i> dari <i>jetty</i> pres sesuai dengan yang diminta atau sesuai perjanjian <i>stowage plan</i> , dan juga ada faktor dari alam yaitu batubara atau <i>cargo</i> mengalami penyusutan pada saat perjalanan di musim hujan misal dari <i>jetty</i> sudah menyuplai sesuai <i>stowage plan</i> pada saat muat di <i>jetty</i> terjadi musim hujan pada saat hujan itu material atau muatan manjadi berat sesampainya di <i>loading point</i> muatan menjadi kering dan mengalami penyusutan menjadikan <i>quantity</i> nya berkurang, pembacaan <i>draft</i> kapal dari <i>surveyor</i> pada saat <i>intermediate</i> gelombang juga menjadi faktor yang bisa berpotensi terjadinya <i>deadfreight</i> .
2	Adakah dampak dari <i>deadfreight</i> pada PT.Adhika Samudera Jaya selaku agen kapal apabila terjadi dikapal yang ditangani ?	Untuk dampak <i>deadfreight</i> bagi PT. Adhika Samudera Jaya selaku agen kapal yaitu tidak ada karena agen hanya sebagai penengah dalam masalah ini dan tidak berpihak ke pihak manapun, penting untuk agen kapal untuk menjaga komunikasi yang baik dengan semua pihak terkait dan memastikan bahwa ketentuan kontrak diikuti dengan baik dalam menghadapi <i>deadfreight</i>
3	Solusi dan pencegahan apabila terjadi Deadfreight dikapal yang anda tangani ?	- Solusi dari agar permasalahan meminimalisir terjadinya <i>deadfreight</i> yaitu dengan meningkatkan control pengawasan muatan serta selalu memantau kebijakan pemerintah apakah ada perubahan atau tidak dan selalu memantau ketersediaan muatan di <i>jetty</i> . Beberapa tindakan pencegahan yang bisa dilakukan untuk mencegah terjadinya <i>deadfreight</i> berhubung dengan penyebab yang terjadi di kasus sebelumnya mengenai muatan maka sebisa mungkin <i>shipper</i> selalu mengontrol jumlah muatannya serta selalu menyiapkan cadangan muatan apanila terjadinya kekurangan dan selalu melakukan persiapam dengan matang jauh sebelum kedatangan kapal pengangkut datang.

Sumber: Data penelitian penulis

Wawancara 1

Nama Responden : Agus

Jabatan : Shipper on board dari PT. Angsana Jaya Energi

Observer : Yota Reynando

Penulis : Selamat pagi pak Agus, mohon ijin mengganggu waktunya	Bpk Agus : Pagi mas, ada yang bisa dibantu?
Penulis : Ini pak saya sedang melakukan penelitian tentang <i>deadfreight</i> dikapal yang kita tangani pak yaitu MV. Pacific Bulk, ada beberapa hal yang ingin saya tanyakan kepada bapak selaku pihak yang lebih memahami masalah tersebut	Bpk Agus : Oalah siap mas boleh, apa yang mau ditanyakan mas?
Penulis : Saya ingin menanyakan mengenai faktor penyebab terjadinya <i>deadfreight</i> dikapal kita ?	Bpk Agus : Banyak faktor sih mas, <i>deadfreight</i> bisa terjadi kalo <i>supply</i> cargo gak sesuai dengan perjanjian muatan awal (<i>Stowage Plan</i>) Cuma kan di situ ada plus minus berapa persen gitu mas angka toleransinya, dari pihak <i>shipper</i> juga memberikan <i>supply</i> dari <i>jetty</i> pres sesuai dengan yang diminta atau sesuai perjanjian <i>stowage plan</i> , dan juga ada faktor dari alam yaitu batubara atau <i>cargo</i> mengalami penyusutan pada saat perjalanan di musim hujan misal dari <i>jetty</i> sudah menyuplai sesuai <i>stowage plan</i> pada saat muat di <i>jetty</i> terjadi musim hujan pada saat hujan itu material atau muatan menjadi berat sesampainya di <i>loading point</i> muatan menjadi kering dan mengalami penyusutan menjadikan <i>quantity</i> nya berkurang, pembacaan <i>draft</i> kapal dari <i>surveyor</i> pada saat <i>intermediate</i> gelombang juga menjadi faktor yang bisa berpotensi terjadinya <i>deadfreight</i> . Pencurian muatan pada saat tongkang melakukan perjalanan di alur sungai dari <i>jetty</i> pemuatan menuju lokasi pemuatan kapal curah.
Penulis : Apa dampak dari <i>deadfreight</i> ini bagi perusahaan anda?	Bpk Agus : Dampaknya mungkin berkurangnya kepercayaan <i>customer</i> terhadap kita (<i>shipper</i>) walaupun dari kita (<i>shipper</i>) sudah membayar denda <i>deadfreight claim</i> tersebut sesuai dengan perjanjian.
Penulis : Pencegahan seperti apa yang anda lakukan apabila terjadi <i>deadfreight</i> dan solusi apa apabila terjadi <i>Deadfreight</i> dikapal yang anda tangani ?	Bpk Agus : Pencegahan dan solusi biasanya supaya tidak terkena <i>deadfreight claim</i> ya kita penuhi sesuai berapa muatan kapal tersebut sesuai dengan perjanjian, kalo memang kena <i>deadfreight claim</i> di luar pada lebih atau kurang berapa persen ya bayar denda mas, begitu aja kalo ditempat kami tergantung kebijakan perusahaan juga mas.
Penulis : Siap pak agus terimakasih atas waktunya mungkin jika ada hal yang ingin saya	Bpk Agus : Siap aman mas senang bisa membantu.

tanyakan lagi saya hubungi bapak lagi, mohon maaf mengganggu waktunya pak.	
Penulis : Terimakasih banyak pak	Bpk Agus : Sama-sama mas, sukses selalu.

Wawancara 2

Nama Responden : Oman

Jabatan : Shipper on board dari PT. Banjar Bumi Persada

Observer : Yota Reynando

Penulis : Pagi pak oman	Bpk Oman : Pagi pak agen
Penulis : Maaf pak saya ganngu waktunya	Bpk Oman : Iya kenapa nih pak, gapapa lagi santai juga saya
Penulis : Ini saya kan masih kuliah yah pak , nah tugas akhir saya saya ambil judul penyebab terjadinya <i>deadfreight</i> jadi saya mau tanya beberapa hal pak tentang itu pak, terutama kapal MV. Ocean Ambitious pak.	Bpk Oman : Penyebab terjadinya <i>deadfreight claim</i> karena kurangnya di perhatikan <i>supply cargo</i> , contohnya <i>supply cargo</i> yang kurang dari <i>stowage plan</i> MV. Ocean Ambitious, dan karena <i>loss cargo</i> yang diakibatkan karen <i>cargo</i> kering atau tongkang yang kurang baik, dan faktor izin ekspor yang semakin tahun diperketat pak, sesuai peraturan menteri ESDM Nomor 34 Tahun 2009 pak
Penulis : Apa dampak dari <i>deadfreight</i> ini bagi perusahaan anda?	Bpk Oman : Dampaknya pada perusahaan kami yaitu sebuah kerugian, karena perusahaan harus membayar <i>denda deadfreight claim</i> tersebut sebagai tanggung jawab perusahaan
Penulis : Siap pak, nah untuk mencegah itu terjadi apa yang bisa dilakukan pak dan solusinya bagaimana dari perusahaan bapak?	Bpk Oman : Lebih memperhatikan dari awal sebelum pengapalan tongkang tentang unsur-unsur yang bakal membuat cargo loss di Vessel, dan solusinya jika sudah terjadi <i>deadfreight</i> yaitu segera melapor ke kantor, dan biar ada ruang untuk orang kantor bernegosiasi kembali untuk masalah tersebut kepada charterer, buyer dan owner
Penulis : Siap bapak terimakasih banyak	Bpk Oman : Baik pak sama-sama aman saja
Penulis : Saya kira itu dulu pak	Bpk Oman : Oke lah kalo begitu
Penulis : Sekali lagi terimakasih banyak atas waktunya pak	Bpk Oman : Iya sama sama pak agent

Wawancara 3

Nama Responden : Pungki Indra Tasyiri

Jabatan : Kepala cabang PT.Adhika Samudera Jaya Banjarmasin

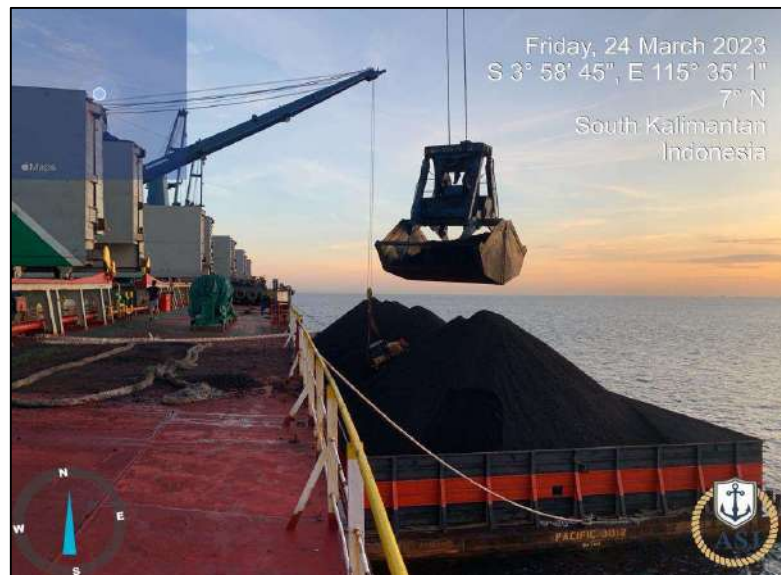
Observer : Yota Reynando

Penulis : Pagi mas . maaf nih saya mau tanya	Bpk pungi : Iya kenapa yota
Penulis : Jadi gini mas saya mau tanya ini kan saya lagi penelitian mas saya ambil judul <i>deadfreight</i> ada beberapa hal yang mau saya tanyakan mas	Bpk pungi : Iya mau tanya apa yota
Penulis : Jadi dikapal kita kan sering nemuin <i>deadfreight</i> , nah kenapa itu bisa terjadi , penyebabnya apa, terus penanganannya gimana	Bpk pungi : Kalo dikapal kita kan mustnya di tengsh lsut yah, jadi kebanyakan itu terjadi gak jauh jauh dari muatan biasanya sih muatan yang kurang atau tidak sesuai kesepakatan awal, nah kenapa itu harus ada <i>deadfreight</i> jadi sebelum kapal ini sampai di kita kan ada perjanjian nah kalo perjanjian tidak dipenuhi jadi pihak tersebut harus membayar denda ganti rugi , walaupun kurang sedikit itu pengaruhnya cukup besar , apalagi dendanya , makanya biasanya mereka itu sangat menghindari hal tersebut, karena bisa menyebabkan kerugian yang lumayan juga, begitu yota udah jelas ?
Penulis : Siap mas jelas, lalu apa yang kita lakukan jika terjadi itu mas	Bpk pungi : Ya disini peran kita kan sebagai pihak ketiga yah jadi kita harus jangan berpihak sama siapapun, jadi kita melaporkan juga harus sesuai dengan kejadian nyata yang ada di lapangan , kalo kita sampai menutupi kita bisa disalahkan banyak pihak buyer shipper consignee pencharter maupun dari pihak kapal juga
	Bpk pungi : Ada yang mau ditanya lagi?
Penulis : Itu aja dulu mas kayaknya , akan saya tanyakan Kembali jika ada yang ingin saya tanyakan mas	Bpk pungi :Oke yota kalo ada apa-apa tanya aja
Penulis :Siap mas terimakasih banyak	Bpk pungi : Sama-sama yota

LAMPIRAN 2

Kegiatan Bongkar muat





LAMPIRAN 3

Kapal-kapal yang ditangani







LAMPIRAN 4
Kegiatan praktek darat



LAMPIRAN 5

Dokumen MV. OCEAN AMBITIOUS

Dokumen Pre Stowage Plan

M.V OCEAN AMBITIOUS						VOY: <u>V 051</u>		DATE: <u>9-Jul-2023</u>	
LOAD CONDITION						DEP PORT: TABONEO			
HOLD NO.	5	4	3	2	1	TOTAL			
CARGO	COAL IN BULK	COAL IN BULK	COAL IN BULK	COAL IN BULK	COAL IN BULK				
LOAD PORT		0	0	0	0				
DISCH PORT		0	0	0	0				
QUANTITY	12.800,000 MT	12.300,000 MT	11.500,000 MT	13.300,000 MT	10.600,000 MT	60.500,000 MT			
PERCENT									
ARRIVAL PU TIAN						INTERMEDIATE: ARRIV.			
DRAFT						DRAFT			
F	12,99	M				F	0,00		
M	13,08	M				M	0,00		
A	13,14	M				A	0,00		
WATER DENSITY						WATER DENSITY			
BM	73,0%					BM	0%		
SF	71,0%					SF	0%		
DEPARTURE TABONEO						DEPARTURE TABONEO			
DRAFT						DRAFT			
F	13,01	M				F	13,01	M	
M	13,10	M				M	13,10	M	
A	13,18	M				A	13,18	M	
WATER DENSITY						WATER DENSITY			
BM	75,0%					BM	75,0%		
SF	71,0%					SF	71,0%		

		HOLD NO. 6	HOLD NO. 4	HOLD NO. 3	HOLD NO. 2	HOLD NO. 1		
		COAL IN BULK	COAL IN BULK	COAL IN BULK	COAL IN BULK	COAL IN BULK	FORWARD	
		SF: 43,0 out/mt	43,0 out/mt	SF: 43,0 out/mt	SF: 43,0 out/mt	SF: 43,0 out/mt		
		12.800,000 MT	12.300,000 MT	11.500,000 MT	13.300,000 MT	10.600,000 MT		
		COAL IN BULK	COAL IN BULK	COAL IN BULK	COAL IN BULK	COAL IN BULK		
		98,00%	98,00%	92,00%	92,00%	93,00%		
		LOAD: 0	LOAD: 0	LOAD: 0	LOAD: 0	LOAD: 0		
		DISCH: 0,0	DISCH: 0,0	DISCH: 0	DISCH: 0	DISCH: 0,0		

Total cargo 60500,000

Vessel can load MAX 60500 mt, MEAN DRAFT 13.10, SG 1.025, SF 43 out/mt, VESSEL SAG: 8CM, The actual Quantity is subject to satisfactory loading, stowage & trimming by stevedores and the actual deflection / density achieved at the time of final loading.



C/O: ZHU SHUANGHONG MASTER: XU JUN

Dokumen Cargo Manifest

PT. INTERNASIONAL TOTAL SERVICE & LOGISTICS <small>Freightway Tower, Fl. 11 Jln. Heliport (GKI) Sudirman No. 52-53, M. Sekeloa Selatan 1, Jakarta Selatan, Indonesia. Telp. (62) 21 5210 1111 E-mail: info@itl.co.id itl.co.id itl@itl.co.id itl@itl.co.id</small>			
MV. OCEAN AMBITIOUS		FLAG : HONGKONG	
20 crew		board from: MUARA TABONEO, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA	
To: 837 KORTES ITI HAINAN CHINA		Number of stow: CAPT. XU JUN Sheet No: 1	
SHIPPER / N / L	SHIPPER / CONSIGNEE / NOTIFY ADDRESS	DESCRIPTION	MEASUREMENT WEIGHT
RESP051-07-2023/1 SHIPPER PT BANGAR BUMI BERSAMA KOMITIK KONTRAKTOR DAN/ATAK SARAN PT. RSC DI SABANG PANGKALAN, WATAMAMPAK, BANGKAL KALIMANTAN SELATAN, INDONESIA Consignee TO CHINA Notify Address FUZUOUI KONGKON TUFFI CO., LTD. No. 10 FULUN, WUTONG PLAZA, 776 FULUN ROAD, CANGZHANG, FUZUOUI, CHINA	INDONESIA STEAM COAL IN BULK CLEAR ON BOARD FREIGHT PAYABLE BY PERCHASER PARTY	40,350 MT	
MUARA TABONEO, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA JUL 23 2023 PT. INTERNASIONAL TOTAL SERVICE & LOGISTICS TOTO ROYANING A. Agent			

Dokumen Final Draft Survey[illegible]

Dokumen Surat Persetujuan Berlayar/Port Clearance

				BANJARMASIN SPB.IDBDJ.0723.0002468	
REPUBLIK INDONESIA THE REPUBLIC OF INDONESIA					
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE					
No. : SPB.IDBDJ.0723.0002468 Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1 Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219 (1)					
Nama Kapal <i>Ship Name</i>	MV. OCEAN AMBITIOUS	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	36415		
Bendera Kebangsaan <i>Nationality Flag</i>	HONG KONG	Nakhoda <i>Master</i>	XU JUN		
Nomor IMO <i>IMO Number</i>	9740079	Tanda Panggilan <i>Call Sign</i>	V R P G 4		
Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda kapal tanggal 24 Jul 2023 Pukul 05:59:39 WB, <i>In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated 24 Jul 2023 Time 05:59:39 LT,</i>					
Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan pada pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008 <i>That ship has fully comply with the provision of article 219 (3) Shipping Act. 17, 2008</i>					
Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk <i>The above mentioned vessel is hereby granted for</i>					
Bertolak dari <i>Departure from</i>	EC4 DMPT	Pada tanggal / jam <i>on date/time</i>	24 JUL 2023 13.00.00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	PUTIAN
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crew</i>	20 ORANG TERMASUK NAKHODA		Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	SESUAI MANIFEST	
Tempat diterbitkan <i>Place of issued</i>	BANJARMASIN				
Pada Tanggal <i>Date</i>	24 JUL 2023				
Jam <i>Time</i>	12:01:55				
SYAHBANDAR HARBOUR MASTER					
Perhatian :					
1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak di terbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan. <i>This Port Clearance expired 24 hour due to date of issued and ship should leave of port.</i>					
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melanjutkan kepulanya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penarikan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru. <i>Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sail, Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.</i>					
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan. <i>This Port Clearance expired if any corrections or deletions.</i>					

LAMPIRAN 6

Dokumen KAPAL MV. PACIFIC BULK

Dokumen Pre-Stowage Plan

MV. PACIFIC BULK BATAM, INDONESIA		PRE - STOWAGE PLAN				Deli	
DATE : 03 OCTOBER 2023							
PRE - STOWAGE PLAN VOYAGE No. 031 - 2023							
ENGINE ROOM	Hold no. 5 10,100 MT COAL 98%	Hold no. 4 10,000 MT COAL 100%	Hold no. 3 10,000 MT COAL 100%	Hold no. 2 10,000 MT COAL 100%	Hold no. 1 8,400 MT COAL 92%	P.T.	
Kind of Cargo :	COAL	Draft:	<u>Discharge</u>	<u>Arrival</u>	Port of Registry :	Batam	Extreme Breadth :
Total Cargo :	50,500 MT	Forward :	12.14M	12.49M	Owner :	Deli Pinnacle Angkasan Laut	Depth Moulded :
S.F. :	44 C.F.T	Aft :	12.33M	12.33M	IMO Number :	9217017	Gross Tonnage :
Loadport :	MUSIRAPATI	Mid :	12.24M	12.26M	Summer Draft :	11.925 M	Net Tonnage :
Dischargeport :	TANJUNG MERPATI	Tide :	8.21M	8.22M	Length Overall :	189.8 M	Lightship :
		S.G. :	0.825	0.829	Length Bt. P. :	181 M	Deadweight :
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <p>Prepared by :</p>  <p>Ario Kurniawan CHIEF OFFICER</p> </div> <div>  <p>Agus Setiawan CAPTAIN</p> </div> </div>							

Dokumen Cargo Manifest

 PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA CARGO MANIFEST				
Name of Vessel : MV. PACIFIC BULK		Master Name : CAPT. WAKTI AGI PRABOWO		
Flag : INDONESIA		Port of Discharge : ANY PORT(S) IN KENDARI, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA		
Port of Loading : BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA				
B/L No	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
044452-BUNATI/2023	PT. ANGSA JAYA ENERGI JL. SEBAMBAN II DUSUN III BLOK F NO.21 KEL. KARANG INDAH, KEC. ANGSA, KAB. TANAH BUMBU KALIMANTAN SELATAN - 72276 INDONESIA	CONSIGNEE: TO THE ORDER OF PT. BANK NEGARA INDONESIA (PERSERO) TBK, MELAWAI RAYA BRANCH, JAKARTA, INDONESIA NPWP: 01.001.606.1-993.000 Notify Party: PT. VIRTUE DRAGON NICKEL INDUSTRY INDONESIA STOCK EXCHANGE BUILDING TOWER 1 LANTAI 42 SUITE 3101 JALAN JENDRAL. SUDIRMAN KAY 52-53 SENAYAN, KEBAYORAN BARU, JAKARTA SELATAN, DKI JAKARTA, INDONESIA	INDONESIAN STEAM COAL CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY	49,500 MT
BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA JULY 28, 2023 				

Dokumen Final Stowage Plan

PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA		CARGO STOWAGE PLAN		Voyage No 027/2023	
NAME OF VESSEL	: MY. PACIFIC BULK	DRAFT	:	F = 11.545 MTR	
PORT OF LOADING	: BUNATI ANCHORAGE, SOUTH KALIMANTAN, INDONESIA			A = 12.225 MTR	
PORT OF DISCHARGE	: ANY PORT(S) IN KENDARI, SOUTHEAST SULAWESI, INDONESIA				
DATE OF ARRIVAL	: ON JULY 01, 2023				
DATE OF DEPARTURE	: ON JULY 05, 2023				
DESCRIPTION OF GOOD	: INDONESIAN STEAM COAL				
SHIPPER	: PT. ANGSAJA JAYA ENERGI				

TTL CARGO LOADED = 49.500 MT

Ch. Officer _____ Master _____

Dokumen Final Draft Survey

VESSEL DRAFT SURVEY REPORT (PROVISIONAL)		M.V. 175476	
Vessel	PACIFIC BULK	DWT	27,286
Registry	INDONESIA	Displacement	58,250
Port	BUNATI ANCHORAGE	Initial Draft	11.545
To	KENDARI, INDONESIA	Final Draft	12.225
Cargo	COAL IN BULK	Net T	5.25
Initial Survey	01-07-2023 (08.00-13.00)	Net A	0.38
Loading Commenced	08-07-2023 (13.00-18.00)	Net B	0.38
Loading Completed	08-07-2023 (18.00-23.00)	Net C	0.38
Final Survey	08-07-2023 (01.00-05.00)	Net D	0.38
Observed Density	1.025	Net E	0.38
Draft Forward Port	11.54	Net F	0.38
Draft Forward Starboard	11.54	Net G	0.38
Draft Forward Mean	11.54	Net H	0.38
Correction	0.00	Net I	0.38
Corrected Forward Draft	11.54	Net J	0.38
Draft Aft Port	12.22	Net K	0.38
Draft Aft Starboard	12.22	Net L	0.38
Draft Aft Mean	12.22	Net M	0.38
Correction	0.00	Net N	0.38
Corrected Draft Aft	12.22	Net O	0.38
Fore and Aft Mean	11.88	Net P	0.38
Draft Port Midships Corr	11.54	Net Q	0.38
Draft Starboard Midships Corr	12.22	Net R	0.38
Midships Mean Corr	11.88	Net S	0.38
Mean of Means	11.88	Net T	0.38
Double Mean of Means	11.88	Net U	0.38
Displacement	58,250	Net V	0.38
Net Tonnage	13,083.200	Net W	0.38
2nd Tonnage	21,302.300	Net X	0.38
Displacement Corr for Tonnage	58,250	Net Y	0.38
Density Correction	0.00	Net Z	0.38
Corrected Displacement	58,250	Net AA	0.38
Ballast	0.00	Net AB	0.38
Forwarder	0.00	Net AC	0.38
Fuel Oil	0.00	Net AD	0.38
Diesel Oil	0.00	Net AE	0.38
Others	0.00	Net AF	0.38
Total Known Weight	13,083.200	Net AG	0.38
Displacement	58,250	Net AH	0.38
Lightships Weight	25,166.800	Net AI	0.38
Total Known Weight	13,083.200	Net AJ	0.38
Constant	300	Net AK	0.38
CARGO LOADED	49,500.000	Net AL	0.38

From the figure obtained by means of the strip's draft checked at the bow of the ship and from surveys, we hereby certify the weight of the cargo which was loaded on the ship is about 49,500 tons.

Surveyor _____

Signature _____

Signature _____

Dokumen Surat Persetujuan Berlayar/Port Clearance

				SEBAMBIAN SPBLIDSTU.0723.0000182	
<p>REPUBLIK INDONESIA THE REPUBLIC OF INDONESIA</p> <p>SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE</p> <p>No. : SPBLIDSTU.0723.0000182 Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 3 Under This Shipping Act No 17, 2008 Article 219 (1)</p>					
Nama Kapal Ship Name:	PACIFIC BULE	Tonnase Kotor Gross Tonnage:	2796		
Bendera Kebangsaan Nationality Flag:	INDONESIA	Nakhoda Master:	SAKTI ADI PRAHOWO		
Nomor IMO IMO Number:	9237137	Tanda Panggilan Call Sign:	YCQSQ2		
<p>Sesuai dengan Surat Persetujuan Kebangsaan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda kapal tanggal 08 Juli 2023 pukul 15:54:07 WS. In accordance with sailing Declaration issued by Master on dated 08 Jul 2023 Time 15:54:07 LT.</p> <p>Bahwa kapal telah mematuhi seluruh ketentuan pada pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008 That ship has fully comply with the provision of article 219 (3) Shipping Act 17, 2008</p> <p>Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk The above mentioned vessel is hereby granted for</p>					
Berangkat dari Departure from:	APRA LAHUS STS MEJADA BUNATI	Pada tanggal / on date time:	09 JUL 2023 05:00:00	Pelabuhan tujuan Port of destination:	KENDARI
Jumlah awak kapal Number Of Ship Crew:	25 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan With cargo:	SEMUAI MANIFEST
Tempat diterbitkan Place of issued:	SEBAMBIAN				
Pada Tanggal Date:	08 JUL 2023	SYAHBANDAR HARBOR MASTER			
Jam Time:	23.56.43				
<p>Perhatian :</p> <p>1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak di terbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan. This Port Clearance expired 24 hour due to date of issued and ship should leave of port.</p> <p>2. Apabila dalam 24 jam Terbit, agen atau Nakhoda Kapal tidak melaksanakan kepabean sebagai Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk pemrosesan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru. Within 24 hours after issued the port clearance, the owner/ agent or master of any vessel which fails to sail, Port Clearance shall be returned to the Harbore Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.</p> <p>3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat kesalahan-kesalahan atau perubahan-perubahan. This Port Clearance expired if any corrections or deletion.</p>					

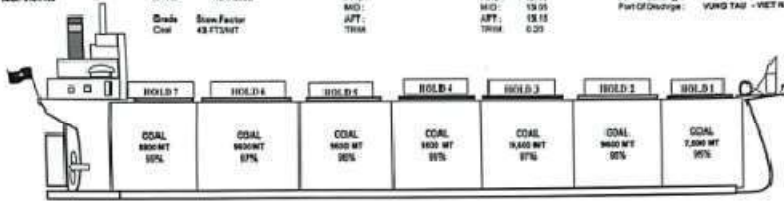
LAMPIRAN 7

Dokumen MV. ORIENTAL GLORY

Dokumen Pre Stowage Plan

PRE-STOWAGE PLAN


MV: ORIENTAL GLORY NO: 810448	VOY: 28-002 DATE: NOV 2022	ARRIVAL DRAFT: FWD: 10.0 MID: 10.0 AFT: 10.0 TRIM: 0.25	DEPARTURE DRAFTS: FWD: 10.0 MID: 10.0 AFT: 10.0 TRIM: 0.25	CARGO: Part of Loading: TACHAO Part of Discharge: VUNG TAU - VIET NAM	COAL IN BULK: TACHAO VUNG TAU - VIET NAM
----------------------------------	-------------------------------	---	--	---	--




HOLD NO.	Weight (t)	SPICES	Description
1	1,800	4.3	Coal in Bulk
2	1,800	4.3	Coal in Bulk
3	1,800	4.3	Coal in Bulk
4	1,800	4.3	Coal in Bulk
5	1,800	4.3	Coal in Bulk
6	1,800	4.3	Coal in Bulk
7	1,800	4.3	Coal in Bulk
TOTAL	12,600	30.1	

Remark

1. NO DEVIATION FROM ABOVE PLAN WITHOUT PRIOR APPROVAL OF THE MASTER.
2. Density of SW at Load Port to be 1.012-1.028
3. Above Plan Calculated for SPM OF 0.0215 MT/M3
4. Max Loadable is estimated base on the SW given by shipper. The actual may be changed due to actual SW & Revised SW given by Shipper


 PHAM THI THUAN
 Captain


 CAO VAN KHIEU
 Master

Dokumen Cargo Manifest Split Cargo



PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA

CARGO MANIFEST

Name of Vessel : MV. ORIENTAL GLORY	Master Name : CAO VAN KHIEU
Flag : VIETNAM	Port of Discharge : VUNG TAU, VIET NAM
Port of Loading : TABONEO ANCHORAGE, INDONESIA	

BL No	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
053B/ASJ-SMD/03/2022	PT SUMBER GLOBAL ENERGY TBK ADDRESS: GRAHA BIP 2ND FLOOR, JL GATOT SUBROTO KAV 23, JAKARTA 12930, INDONESIA	CONSIGNEE: TO ORDER OF THE JSC BANK FOR INVESTMENT AND DEVELOPMENT OF VIETNAM, HANOI BRANCH. Notify Party VIETPHAT IMPORT EXPORT TRADING INVESTMENT JOINT STOCK COMPANY ADDRESS: NO. 123BT 02-97 BACH DANG, HA LY WARD, HONG BANG DISTRICT, HAI PHONG CITY, VIETNAM. TAX CODE: 0200826844	INDONESIAN STEAM COAL CLEAN ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY "COAL FOR COMMERCIAL OPERATION OF SONG HAU 1 THERMAL POWER PLANT IN 2022 OF CONTRACT NO. 07/2022/HDKT/SH1PP-DVS/PVN-ASIA-13500"	7,490 MT

TABONEO ANCHORAGE, INDONESIA
 DECEMBER 19, 2022


BL No	SHIPPER	CONSIGNEE / NOTIFY PARTY	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT
083A/ASJ-SMDX/2022	PT RLK Development Indonesia Pertokoan Crown Palace Blok D No. 15 Jl. Prof. Dr Soepomo No.231, Kel. Menteng Dalam, Kec. Tebet, Jakarta 12870 Indonesia	CONSIGNEE: TO ORDER OF VIETINBANK NAM THANG LONG BRANCH Notify Party DANKA MINERALS JOINT STOCK COMPANY ADDRESS: NO.258, BA TRIEU STREET, LE DAI HANH WARD, HAI BA TRUNG DISTRICT, HANOI, VIETNAM TAX CODE: 0100914529	INDONESIAN STEAM COAL CLEAN SHIPPED ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY "COAL FOR COMMERCIAL OPERATION OF SONG HAU 1 THERMAL POWER PLANT IN 2022 OF CONTRACT NO. 07/2022/HOCT/SHIP-DVS/PVN-ASIA-13500"	56,310 MT

TABONEO ANCHORAGE, INDONESIA
DECEMBER 15, 2022
PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA
ASJ Agents

Dokumen Final Stowage Plan

PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA CARGO STOWAGE PLAN		Voyage No	09/22
NAME OF VESSEL	: MV. ORIENTAL GLORY	DRAFT	F = 12.85 M
PORT OF LOADING	: TABONEO ANCHORAGE, INDONESIA		A = 13.17 M
PORT OF DISCHARGE	: YUNG TAU, VIETNAM		
DATE OF ARRIVAL	: ON NOVEMBER 27, 2022		
DATE OF DEPARTURE	: ON DECEMBER 16, 2022		
DESCRIPTION OF GOOD	: INDONESIAN STEAM COAL		
SHIPPER	: PT. SUMBER GLOBAL ENERGY TBK		



TTL CARGO LOADED = 63,800 MT

Ch. Officer



Master



Dokumen Surat Persetujuan Berlayar/*Port Clearance*

		BANJARMASIN SPE.IDSDJ.1222.0001427	
 REPUBLIK INDONESIA THE REPUBLIC OF INDONESIA			
SURAT PERSETUJUAN BELAJAR PORT CLEARANCE Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219 <i>Under The Shipping Act No.17, 2008 Article 219</i>			
Nama Kapal <i>Ship</i>	MY ORIENTAL GLOXY	Tanda Penggiling / IDNO Call Sign / IMO Tonnage Gross Tonnage	XXVB / 9104409 36074
Nakhoda Master	CAO VAN KHIEM	Perusahaan Company	VN PT ADNIRA SAMUDERA LAYA
Sesuai dengan pernyataan nakhoda <i>In accordance with Master's Sailing Declaration</i>			
Nomor Number Tanggal Date Jam Time	SPE.IDSDJ.1222.0001427 16 Dec 2002 09.32.06		
Dengan ini kapal tersebut diatas. <i>The above mentioned vessel is hereby</i>			
Disetujui <i>Approved</i>			
Berangkat dari Departure from Jumlah awak kapal Number Of Ship Crews Tempat diterbitkan Place of Issue Pada Tanggal Date Jam Time	BANJARMASIN 22 ORANG TERMAKLUK NAKHODA BANJARMASIN 16 DEC 2002 14.40.52	Pelabuhan tujuan Port of destination Dengan Muatan With cargoes VUNG TAU SESUAI MANIFEST	
		SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	