

**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

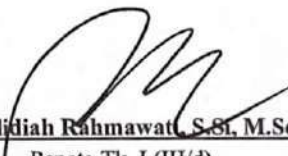
Menyetujui

Penguji I



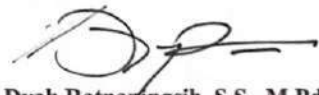
Bugi Nugraha, SST., M.M. Tr.  
Penata (III/c)  
NIP:198708142019021001

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
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>23</b>
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
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>31</b>
A. Gambaran Umum Lokasi/Subyek Penelitian .....	31
B. Hasil Penelitian .....	33
1. Penyajian Data .....	33
2. Analisis Data .....	49
C. Pembahasan .....	60
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>66</b>
A. Kesimpulan .....	66

B. Saran .....	68
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>70</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>72</b>

## 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 Bulkers.....	14
Gambar 2 2 Capesize Bulkers.....	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**

<b>LAMPIRAN 1</b>	Hasil Wawancara.....	72
<b>LAMPIRAN 2</b>	Kegiatan Bongkar muat.....	77
<b>LAMPIRAN 3</b>	Kapal-kapal yang ditangani.....	79
<b>LAMPIRAN 4</b>	Kegiatan praktek darat .....	82
<b>LAMPIRAN 5</b>	Dokumen MV. OCEAN AMBITIOUS .....	83
<b>LAMPIRAN 6</b>	Dokumen KAPAL MV. PACIFIC BULK .....	86
<b>LAMPIRAN 7</b>	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 Bulk*ers

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.

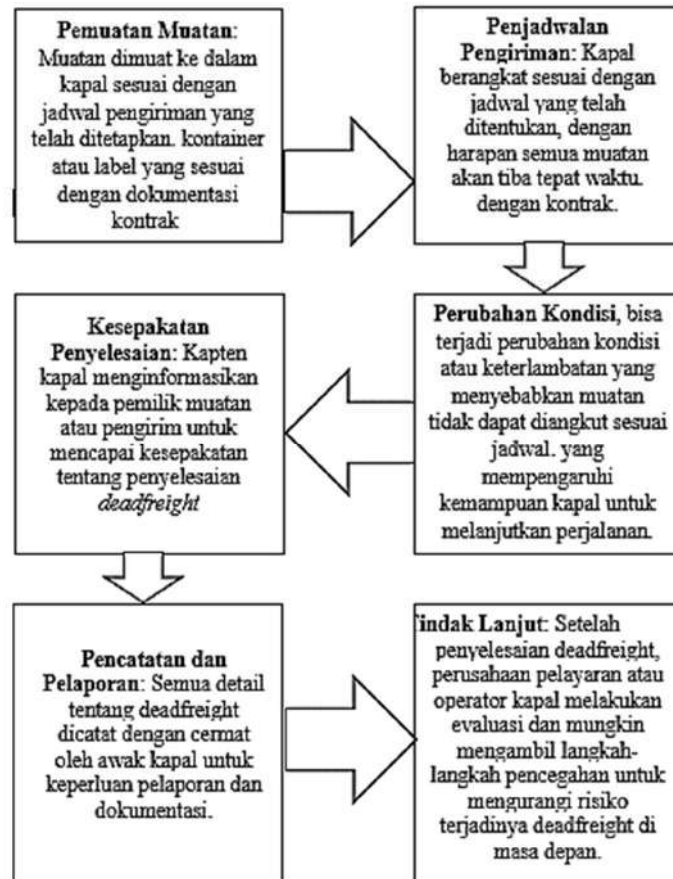
*d. Shipper On Board*

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

