

IDENTIFIKASI PENYEBAB DAN DAMPAK *DEADFREIGHT* MUATAN BATUBARA DI MV. RB MYA

Suharyono¹, Purwanton^{1*}, Ningrum Astriawati²

¹ Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Jl. Singosari Raya No.2A, Wonodri, Kota Semarang, Jawa Tengah 50242

² Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta

Jl. Magelang KM 4.4 Pos 42 Tromol, Kutu Dukuh, Sinduadi, Kec. Mlati, Kabupaten Sleman,
Daerah Istimewa Yogyakarta 55284

*Email: purwanton1510@gmail.com

Abstrak

Muara Berau Anchorage merupakan salah satu perairan di Kalimantan Timur yang banyak disinggahi kapal untuk kegiatan bongkar muat batubara. Transshipment ekspor batubara dilaksanakan di Muara Berau, Samarinda karena draft kapal besar tidak memungkinkan untuk masuk ke alur sungai yang jauh dan dangkal. Dalam pelaksanaan pemuatan sering terjadi kekurangan muatan yang disebabkan oleh beberapa faktor. Tujuan penelitian untuk mengetahui penyebab dan dampak deadfreight muatan serta upaya mengurangi terjadinya deadfreight muatan pada proses pemuatan batubara. Metode yang digunakan deskriptif kualitatif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara dan studi pustaka yang diuji keabsahannya melalui uji validitas dan reliabilitas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penyebab deadfreight muatan di MV. RB MYA yaitu pencurian muatan di sepanjang sungai Mahakam, tumpahnya muatan batubara saat proses pemuatan, dan kurangnya pengawasan dalam proses pemuatan di Jetty. Dampak terjadinya deadfreight muatan batubara yaitu terjadinya kekurangan muatan kapal dan terjadinya kerugian bagi Shipper. Upaya yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya deadfreight muatan di MV. RB MYA yaitu mengadakan pengawalan tongkang, meningkatkan efektivitas komunikasi antara pihak kapal dengan floating crane, dan menambah jumlah Foreman Jetty.

Kata kunci: *deadfreight, muatan, batubara*

Abstract

Muara Berau Anchorage is one of the waters in East Kalimantan that many ships visit for coal loading and unloading activities. The coal export transshipment was carried out in the Berau Estuary, Samarinda because the draft of large ships did not allow it to enter the far and shallow river channel. In the execution of loading there is often a shortage of load caused by several factors. The purpose of the study is to determine the causes and impacts of load deadfreight and efforts to reduce the occurrence of load deadfreight in the coal loading process. The methods used are descriptive qualitative. Data were collected through observation, interviews and literature studies that were tested for validity and reliability tests. The results of this study show that the cause of the load deadfreight in the MV. RB MYA is the theft of cargo along the Mahakam river, spillage of coal cargo during the loading process, and lack of supervision in the loading process at the Jetty. The impact of the deadfreight of coal cargo is the occurrence of a shortage of shiploads and the occurrence of losses for shippers. Efforts were made to reduce the occurrence of payload deadfreights in the MV. RB MYA is to hold barge escorts, increase the effectiveness of communication between the ship and floating cranes, and increase the number of Foreman Jetty.

Keywords: *deadfreight, payload, coal*

PENDAHULUAN

Proses pemuatan batubara dalam pelaksanaannya dilakukan dengan berdasar pada *Standard Operational Prosedur* (SOP) yang sudah ada. Dalam proses pemuatan

batubara tidak jarang terjadi kekurangan muatan yang mengakibatkan terjadinya *deadfreight* (I Kadek, 2021). Dalam hal ini jumlah yang direncanakan berbeda dengan hasil akhir perhitungan yang dilakukan

Surveyor saat melakukan pengecekan draft kapal. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, dimana salah satu faktor yaitu terjadinya pencurian muatan di sepanjang sungai Mahakam.

Proses pemuatan batubara kapal luar negeri biasa mendatangi Muara Berau anchorage, Samarinda yang merupakan perairan di Kalimantan Timur untuk melakukan pemuatan (*transshipment*) batubara untuk diekspor ke berbagai negara (Kevin, 2021). *Transshipment* batubara diterapkan karena kapal-kapal besar sangat tidak mungkin untuk menuju *Jetty* batubara dari perairan alur sungai dikarenakan dangkalnya alur sungai, sehingga mengharuskan kapal untuk berlabuh sementara di *anchorage point* mempunyai tingkat keselamatan lebih tinggi (Simatupang et al., 2019). Untuk itu, perusahaan batubara lebih memilih menggunakan transportasi laut maupun sungai dalam mengangkut *cargo* dengan tongkang yang berasal dari *Jetty* Muara Berau anchorage. Untuk mengangkut batubara dari *Jetty* ke *loading point*, sebagian besar perusahaan batubara lebih memilih menggunakan jasa transportasi laut tongkang karena draft tongkang lebih rendah sehingga dapat membawa batubara melewati aliran sungai.

Pemuatan batubara di Muara Berau anchorage sering terjadi kendala mengenai kekurangan muatan (*short cargo*) yang menyebabkan terjadinya *deadfreight* (Kevin, 2021). *Deadfreight* biasanya terjadi dikarenakan adanya berbagai penyebab yaitu adanya muatan yang dicuri saat tongkang dalam perjalanan menuju alur sungai, banyak muatan yang tumpah karena saat proses pemindahan dari tongkang menuju palka kapal kurang penanganannya (Muhammad, 2020). Kendala lainnya yaitu kesulitan dalam membaca *draft* kapal dikarenakan adanya ombak yang besar, hal tersebut menyulitkan dalam pembacaan *draft* kapal yang bertujuan untuk membandingkan berat muatan serta berat kapal.

Ketika melakukan survei di PT. Indo Dharma Transport Cabang Samarinda ditemukan kejadian *short cargo* dimana kapal yang ditangani yaitu MV. RB MYA yang harusnya memiliki jumlah *stowage plan* 76,400 MT, namun saat *final draft survey* total muatan yang termuat hanya 75,101 MT. *Supplier* tidak mampu menyuplai muatan lagi, sehingga Nahkoda kapal menerbitkan *letter of protest* yang berisi bahwa telah terjadi kekurangan muatan pada *transshipment* di Muara Berau anchorage, Samarinda, Kalimantan Timur.

Identifikasi atau *identify* merupakan suatu proses pengenalan, menempatkan objek atau individu dalam suatu kelas sesuai dengan karakteristik tertentu (Chaplin & Kartono, 1989). Kamus Besar Bahasa Indonesia dalam Papilaya & Huliselan (2016) definisi identifikasi secara umum merupakan pemberian suatu tanda terhadap pengklasifikasian barang ataupun sesuatu, yang mempunyai tujuan untuk membandingkan komponen yang satu dengan yang lainnya, sehingga suatu komponen itu dikenal dan diketahui masuk dalam golongan mana dalam suatu penelitian.

Perihal barang yang kurang atau tidak sesuai dengan perjanjian, perusahaan pemilik muatan diwajibkan membayar biaya uang tambang, yang disebut *deadfreight* (Supriyanta & Saipudin, 2020). *Deadfreight* merupakan sanksi berupa uang yang harus dibayarkan kepada kapal yang dikarenakan adanya pengingkaran janji oleh eksportir karena tidak memberikan muatan secara penuh sesuai dengan perjanjian (Muhammad, 2020). Kegiatan *reload* yang mana eksportir muatan menyerahkan muatan kepada pembeli namun tidak sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati, sehingga eksportir diharuskan membayar kekurangan *cargo* tersebut sebagai sanksi, hal tersebut disebut *deadfreight* (HassanNikpour et al., 2022)

Muatan kapal (*cargo*) adalah objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, yang dapat menentukan

kelangsungan hidup dan membiayai kegiatan suatu perusahaan pelayaran niaga di pelabuhan karena pengangkutan muatan dapat menghasilkan pendapatan berupa uang tambang (*freight*) (Warpani, 1990). Muatan Kapal merupakan semua jenis barang serta barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada orang/barang di pelabuhan atau pelabuhan tujuan (Sudjatmiko, 1995). Muatan kapal laut dikelompokkan dalam beberapa penggolongan yang berdasarkan dengan jenis pengapalan, kemasan, serta sifat dari muatan (Fattah et al., 2022).

Pengelompokan muatan berdasar jenis pengapalan adalah Muatan Sejenis (*Homogenous Cargo*). Muatan sejenis merupakan seluruh muatan yang tanpa dicampur terhadap muatan lainnya serta tidak ada penyekatnya saat di kapalkan dalam suatu kompartemen atau palka dan dimuat baik secara curah maupun dengan kemasan tertentu (Anggraini et al., 2022). Muatan Campuran (*Heterogenous Cargo*) adalah Muatan campuran merupakan muatan yang terdiri dari beberapa macam jenis, dimana sebagian besar dalam bentuk satuan unit atau dengan kemasan (*bag, pallet, drum*) yang dapat disebut dengan muatan *general cargo* (Ahmad, 2018). Pengelompokan muatan sesuai dengan jenis kemasannya ialah muatan *unitized*. Muatan *unitized* adalah muatan yang setiap unitnya terdiri atas berbagai macam muatan dan digabungkan dengan menggunakan bag, pallet, karung, karton maupun pembungkus yang lain sehingga bisa menggunakan pengikat sebagai penyusunnya (Angga, 2019). Muatan curah merupakan muatan yang diangkut menggunakan kapal dalam jumlah besar (Setiawan, 2019). Proses pemuatan ialah suatu sistematis kegiatan yang dilakukan dari awal sampai akhir atau masih berlanjut untuk memindahkan barang atau muatan dari tempat penyimpanan ke dalam suatu tempat (wadah).

Batubara ialah sisa tumbuhan-tumbuhan prasejarah yang mempunyai bentuknya beda dengan yang belum melalui

proses pengendapan pada rawa serta tanah gambut (Hynes, 2007). Secara umum batubara dibagi menjadi beberapa jenis yaitu: *peat, sub-bituminous, bituminous, lignite, dan anthracite* (Sira, 2021). *Peat* atau gambut adalah bentuk awal dari proses pembentukan batubara dengan kandungan mineral sebesar 75% yang terbilang paling tinggi jika dibandingkan dengan jenis lainnya. *Peat* atau gambut dapat digunakan sebagai bahan bakar dan merupakan penyerap minyak yang sangat efektif. *Sub-bituminous* jenis batubara yang termasuk ke dalam kategori sedang di antara jenis *bituminous* dan *lignite*. *Sub-bituminous* mempunyai ciri dengan warna coklat yang gelap cenderung menuju hitam, serta mempunyai kandungan kelembaban lebih rendah jika dibandingkan dengan jenis *lignite* (Haryanti, 2017).

Bitumen adalah batubara yang mempunyai warna hitam ataupun coklat dan sangat padat. Batu jenis ini hanya terdapat mineral air 8% sampai 10% saja, dan terdapat karbon sebesar 68% sampai 86% (Arif, 2014). Batubara jenis ini merupakan yang sering dimanfaatkan untuk pembangkit listrik tenaga uap serta dalam sektor industri sering digunakan sebagai pembangkit daya panas. *Lignite* ini merupakan batubara yang terdapat kandungan mineral air sebesar 35% sampai 37% dimana lebih rendah dari pada jenis gambut. Tekstur batubara *lignite* mempunyai ciri-ciri tidak keras, serta sering digunakan sebagai bahan bakar listrik tenaga uap.

Anthracite merupakan jenis batubara yang bertekstur glossy dan mempunyai warna yang hitam di mana termasuk ke dalam kasta tertinggi dalam batubara (Pratiwi, 2016). Antrasit hanya terdapat air kurang dari 8% serta karbon 86% sampai 98%. Untuk itu antrasit merupakan batubara yang paling sering digunakan terhadap mesin alat elektronik untuk pembangkit panas seperti pemanas ruangan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab dan dampak *deadfreight* muatan

serta upaya mengurangi terjadinya *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan dan pembongkaran batu bara.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif karena sesuai dengan tujuan penelitian, yaitu mengungkap fakta-fakta penelitian tentang Identifikasi penyebab terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara di MV. RB MYA. Penelitian deskriptif kualitatif yaitu penelitian yang dilakukan tanpa adanya perhitungan angka atau penjumlahan, namun dengan cara menceritakan peristiwa yang ada sesuai dengan gambar, dokumen serta menganalisis beberapa data berdasarkan fakta yang ditemukan sehingga bisa menjadi sumber penelitian (Strauss & Corbin, 2003). Penelitian ini berada di PT. Indo Dharma Transport Samarinda, Jl. K.S. Tubun No.53, Samarinda Ulu, Kab. Samarinda, Kalimantan Timur (75123).

Menurut Maksum dalam Subekti et al., (2022) "Data primer merupakan sumber-sumber dasar yang merupakan bukti atau saksi utama dari kejadian yang lalu utama dari ke di sumber primer adalah tempat atau gudang untuk penyimpanan yang original dari data sejarah". Sumber data penelitian yang diperoleh dengan melakukan pengamatan secara langsung mengenai proses pemuatan batubara dan wawancara kepada beberapa informan yang terlibat langsung dalam objek penelitian peneliti yaitu 1 (satu) orang sebagai *Shipper on board*, 1 (satu) orang sebagai *Foreman floating crane*, dan 1 (satu) orang sebagai *Foreman Jetty*.

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti melalui media perantara atau tidak langsung, peneliti tidak menulis data tersebut secara langsung (Martono, 2010). Metode Pengumpulan Data digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini yaitu observasi, wawancara, studi dokumentasi dan studi pustaka.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dimana data-data yang terkumpul akan dianalisis secara kualitatif yang kemudian akan disajikan dalam bentuk deskriptif/narasi. Pengumpulan dan penyusunan data yang diolah menjadi laporan maupun data yang rinci, laporan tersusun berdasarkan data yang diringkas, direduksi, dan pengambilan data pada isu-isu terpenting yang difokuskan pada bahasan yang penting (Suharsiwi et al., 2022). Dalam hal ini peneliti memperoleh data yang didapatkan sangat beragam dan banyak terutama data dari observasi yang dilakukan oleh peneliti saat kegiatan pembuatan *document loading* oleh *agent on board* terjadi kemudian dilakukan reduksi data sehingga menjadi data yang lebih ringkas sesuai dengan penelitian yang dilakukan dan diperlukan.

Menurut Verdinelli & Scagnoli, (2013) penyajian data atau data *display* adalah suatu upaya guna menunjukkan data mentah, maka dari itu dapat ditemukan perbandingan antara data yang tidak diperlukan dan yang diperlukan dalam penelitian. Data yang disajikan tersebut diharapkan dapat membantu memahami sesuatu yang sedang terjadi kemudian untuk membuat analisis lebih lanjut berdasarkan pemahaman terhadap data yang telah disajikan tersebut. Penyajian data yang baik dan benar diharapkan data menjadi menarik dan mudah untuk dipahami agar dapat ditarik sebuah kesimpulan. Selain itu juga dapat memudahkan peneliti dalam memahami penyebab terjadinya *deadfreight* muatan di MV. RB MYA

Pada awal penelitian apabila data yang ditemukan dirasa belum kuat untuk dijadikan bukti, maka dapat diambil kesimpulan sementara dan kesimpulan sementara ini akan berubah saat proses pengumpulan data selanjutnya. Setelah ditemukan bukti-bukti yang kuat dan mendukung dalam penelitian selanjutnya maka dapat ditarik kesimpulan dalam penelitian ini dan kesimpulan yang ditarik merupakan kesimpulan yang kredibel

karena didasari oleh bukti yang kuat dan mendukung.

HASIL DAN PEMBAHASAN

PT Indo Dharma Transport merupakan salah satu perusahaan keagenan dan logistik terbesar di Indonesia dengan tingkat profesionalisme yang tinggi. Perusahaan ini mengkhususkan diri dalam *agency*, bongkar muat atau PBM, *stevedoring*, penyewaan atau dukungan alat berat, bea cukai, dokumentasi ekspor dan impor dan berbagai jenis manajemen sewa. Perusahaan ini memiliki jaringan pengguna jasa yang luas, hubungan yang kuat dengan pemerintah, perusahaan batubara, pembeli dan ship owner, serta hubungan baik dengan pihak berwenang, terutama di berbagai pelabuhan di Indonesia.

PT. Indo Dharma Transport memiliki kantor yang berpusat di Jakarta, Indonesia. memiliki etika, strategi, serta pasar bisnis yang bagus dan kuat dengan tingkat pelayanan kepada pengguna jasa selama 24 jam dengan penuh tanggung jawab untuk memenuhi kepercayaan yang diberikan. PT. Indo Dharma Transport sendiri memiliki beberapa cabang besar yang terletak di berbagai pulau besar Indonesia, seperti di Jakarta sebagai pusat, Samarinda, Banjarmasin. Merak, Semarang, Balikpapan, Palembang, Tanah Grogot, Sanggatta, Sungau danau dan Kotabaru.

MV RB MYA yaitu kapal *bulk carrier* atau kapal curah yang memiliki bendera kebangsaan Marshall Island. Kapal ini dibangun pada tahun 2015 di Korea. Kapal milik perusahaan RB MYA Limited yang beralamat di Millbank Tower, 21-21 Millbank, London, United Kingdom dioperasikan oleh RB British Marine, United Kingdom. MV RB MYA memiliki No. IMO 9730842 dan Call Sign V7NA4.

Kapal ini memiliki 19 *crew* dimana hampir semua *crew* berkebangsaan Filipina dengan rincian 17 (tujuh belas) *crew* berkebangsaan Filipina dan 2 (dua) *crew* berkebangsaan Indian. MV. RB MYA datang dari Pelabuhan Hopping, Taiwan dalam keadaan kosong karena sudah

melakukan pembongkaran muatan. Kapal ini datang ke Muara Berau, Samarinda, Kalimantan Timur untuk melakukan proses pemuatan batubara yang kemudian akan dikirim ke Pelabuhan Kamarajar, Ennore, India sebagai Pelabuhan bongkar atau tujuan. MV. RB MYA memiliki *Deadweight Tonnase (DWT)* 81278,2 *metric ton*. Kapal ini memiliki panjang 229.0 meter dan lebar 36.26 meter serta memiliki berat kotor (*gross tonnage*) 44,411 *metric ton* dan berat bersih (*net tonnage*) 26,819 *metric ton* yang dilengkapi dengan 7 palka. Pada tanggal 28 Agustus 2020 MV. RB MYA dengan No. Voyage 019B tepatnya pukul 11.12 WIB memasuki kawasan Muara Berau anchorage dan melakukan berlabuh jangkar pada pukul 12.12 WIB pada posisi *Latitude -00 18.15 South dan Longitude -177' 39.51 Easth*. Setelah mendapat titik koordinat dari pandu agent akan datang untuk melakukan pemeriksaan dokumen kapal, *agent on board* akan tinggal di atas kapal selama melakukan proses pemuatan batubara.

Pada tanggal 29 Agustus 2020 pukul 01.00 WIB dilakukan proses pemuatan (*commance loading*) dengan rencana awal muatan yang akan dimuat sebesar 76.400 MT sesuai dengan perjanjian permintaan yang dibuat. Namun setelah proses pemuatan selesai (*complete loading*) dan dilakukan pengecekan *draft* ukur yang termuat dari perusahaan eksportir hanya sebanyak 75.101 MT hal ini berarti bahwa telah terjadi *deadfreight* muatan sebesar 1,299 MT. Dengan adanya permasalahan tersebut, pihak kapal yaitu master MV. RB MYA membuat laporan berupa *letter of protest* sebagai bentuk komplain mengenai kurangnya muatan yang ada di atas kapal. Dari penjelasan *Shipper on board* dan *Foreman floating crane*, kekurangan muatan ini dapat terjadi karena adanya pencurian muatan pada tongkang dalam perjalanan ke loading point saat melewati alur sungai Mahakam serta terjadinya tumpahan muatan di *deck* kapal ataupun laut yang disebabkan oleh pemuatan di *Jetty*

kurang baik. Selain itu juga terjadinya perubahan cuaca dan gelombang sehingga sulit untuk membaca final draft survey.

Sebagai pemilik muatan (*Shipper*) yang bertanggung jawab terhadap muatan dan juga kelancaran proses dokumen, maka perlu dilakukan penyelesaian dokumen agar dapat dikeluarkannya dokumen-dokumen penunjang dalam proses *clearance out* kapal. Setelah dilakukan identifikasi terdapat beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan batubara di MV. RB MYA. Merujuk pada hasil penyajian data yang peneliti sajikan pada sub bab sebelumnya. Saat ini secara mendetail dan sistematis dapat peneliti sampaikan temuan-temuan apa saja yang diperoleh dari hasil penyajian data tersebut, dengan fokus penelitian.

Penyebab terjadinya *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan batubara di MV. RB MYA Pencurian muatan batubara di sepanjang sungai Mahakam Dalam proses pengiriman batubara di Muara Berau *anchorage* sering terjadi pencurian di sepanjang sungai Mahakam bahkan saat proses pemuatan dilakukan di Muara Berau *anchorage*. Hal ini disebabkan karena batubara dapat diperjualbelikan kembali sehingga menarik perhatian oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab. Pencurian tersebut dilakukan baik di siang maupun malam hari, aktivitas illegal tersebut dapat terjadi dikarenakan di sepanjang sungai Mahakam masih sepi penduduk serta kurangnya sistem keamanan di sungai Mahakam dan Muara Berau *anchorage*. Pencurian dilakukan dengan menggunakan perahu motor atau warga sekitar menyebutnya sebagai perahu klotok, dengan cara menyandarkan perahu di tongkang. Setiap perahu memiliki ukuran dan muatan tersendiri, untuk klotok ukuran kecil dan sedang dapat memuat kurang lebih 25-35 MT sedangkan untuk klotok besar dapat memuat kurang lebih 50 MT.

Tumpahnya muatan batubara saat Proses pemuatan kapal *gearless* atau yang

biasa dikenal dengan kapal gundul akan dibantu dengan *floating crane*. Pemuatan yang dibantu dengan *floating crane* dilakukan untuk mempersingkat waktu pemuatan dan meminimalkan terjadinya demurage kapal. Dalam proses pemuatan dengan menggunakan *floating crane* memiliki resiko terjadinya tumpahan batubara di deck kapal. Hal ini dapat terjadi karena *floating crane* proses pemuatan menggunakan *conveyor belt* yang berjalan dengan cepat. Selain itu terdapat jarak antara *conveyor* dengan palka kapal sehingga dapat terhempas angin dan tumpah. Apabila itu terus terjadi dari awal pemuatan sampai selesai pemuatan akan mengakibatkan banyak jatuh dan terhambur di deck kapal maupun dilaut.

Dalam proses pemuatan batubara di *Jetty* menggunakan *conveyor* dengan loading rate yang berbeda di setiap perusahaan. Proses pemuatan di *Jetty* berjalan dengan cepat dan singkat sehingga banyak terjadi kelalaian dalam proses pemuatannya. Selain karena cepatnya proses pemuatan, kurangnya *Foreman Jetty* yang dapat mengawasi dan mengatur proses pemuatan juga menjadi penyebab proses pemuatan di *Jetty* tidak berjalan dengan baik mengakibatkan pemuatan di atas tongkang tidak sesuai dengan prosedur yang seharusnya. Pemuatan di atas tongkang cenderung melebihi batas stabilitas tongkang berakibat tumpahnya muatan pada saat melakukan pemuatan maupun dalam pada saat proses perjalanan menuju loading point.

Pemuatan harus dilakukan sesuai dengan prosedur yang seharusnya dimana pemuatan tidak dilakukan langsung dalam satu titik gunung tinggi melainkan merata sesuai dengan stabilitas tongkang atau kapasitas tongkang. Proses pemuatan yang dilakukan secara terus menerus harus selalu dilakukan pengawasan setiap waktunya sesuai dengan kecepatan dari *conveyor* di *Jetty* untuk mengetahui kapan harus pindah posisi pengisian ataupun berhenti di titik gunung yang dimuat Dampak terjadinya

deadfreight muatan dalam proses pemuatan batubara di MV RB MYA. Terjadinya kekurangan muatan kapal. Proses pemuatan batubara di MV RB MYA telah selesai dilaksanakan pada tanggal 5 September 2020 sesuai dengan jumlah tongkang yang di *supply* oleh PT. Avra Commodities. Setelah dilakukan *final draft survey* jumlah yang termuat di atas kapal tidak sesuai dengan *charter party* yang sudah disepakati. Jumlah muatan yang seharusnya termuat sebesar 76.400 MT namun pada kenyataannya jumlah yang termuat di kapal hanya sebesar 75.101 MT yang artinya telah terjadi kekurangan muatan atau *short cargo*. Karena kejadian itu maka *Shipper* dianggap tidak memenuhi *supply* sesuai perjanjian awal yang tertulis pada *charter party*. Hal ini menyebabkan terjadinya kekurangan muatan sebesar 1.299 MT yang akan dianggap sebagai *deadfreight* muatan, kemudian kapten kapal mengeluarkan *letter of protest* yang ditujukan kepada kantor *Shipper* untuk melakukan klaim dengan dibulatkan menjadi 1.300 MT sebagai bukti bahwa telah terjadi kekurangan muatan di atas kapal yang mengharuskan *Shipper* untuk membayar *deadfreight* muatan sesuai dengan tanggung jawabnya dalam perjanjian *charter party* yang akan diselesaikan secara *office to office*.

Dengan terjadinya *deadfreight* muatan di kapal maka membuat perusahaan *Shipper* mengalami kerugian karena harus melakukan pembayaran ganti rugi atas kekurangan muatan yang terjadi. Besarnya ganti rugi yang dikeluarkan oleh perusahaan *Shipper* tergantung dengan kontrak atau perjanjian *charter* dengan pihak *Charterer*.

Penyelesaian klaim atau pembayaran ganti rugi ini dilakukan sesuai dengan jumlah kekurangan muatan yang tidak terpenuhi jumlahnya kemudian dilakukan pembayaran oleh perusahaan *Shipper* selaku sebagai pemilik barang yang kemudian bukti pembayaran ini digunakan untuk menyelesaikan dokumen kapal sebagai syarat melakukan clearance

dokumen. Pembayaran dilakukan sebagai bentuk tanggung jawab *Shipper* selaku pemilik barang. Salah satu dokumen yang dilampirkan untuk mengajukan klaim yaitu *letter of protest* yang dibuat oleh kapten kapal beserta bukti dari stempel kapal. Dalam dokumen ini kapten kapal membulatkan jumlah kekurangan muatan sebesar 1.299 MT dibulatkan menjadi 1.300 MT atas persetujuan dari *Shipper* on board, sehingga di dokumen kapal tertulis kekurangan sebesar nominal tersebut. Untuk mengurangi terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan batubara di MV. RB MYA, Untuk mengatasi terjadinya pencurian muatan di sepanjang sungai Mahakam, perusahaan *Shipper* selaku pemilik barang dapat melakukan pengawalan tongkang. Dengan adanya pengawalan tongkang dapat mengurangi adanya pencurian oleh kapal klotok dikarenakan mereka akan merasa takut apabila tertangkap saat melancarkan aksinya. Pengawalan dilakukan dari saat tongkang keluar dari *Jetty* dengan melewati sungai Mahakam sampai dengan loading point dimana tongkang akan dimuat di kapal. Pengawalan dapat dilakukan dengan anggaran tersendiri oleh perusahaan *Shipper* untuk menjamin keamanan muatan selama perjalanan dari *Jetty* menuju loading point sebagai bentuk tanggung jawab terhadap muatan, dengan begitu *Shipper* dapat meminimalisir terjadinya *deadfreight* dan pembayaran ganti rugi.

Meningkatkan efektivitas komunikasi antara pihak kapal dengan *floating crane*. Proses pemuatan batubara dapat berjalan dengan lancar dengan adanya komunikasi yang baik antara pihak kapal dan *floating crane*. Proses pemuatan harus sesuai dengan *Standar Operational Prosedur* (SOP) yang berlaku dan sesuai dengan prinsip pemuatan. Hal yang dilakukan sebelum melakukan pemuatan yaitu adanya kesepakatan antara pihak kapal dengan *floating crane* mengenai loading stowage plan yang akan dilakukan dalam proses

pemuatan dari semua tongkang dengan melihat stabilitas kapal.

Bersandarnya *floating crane* di lambung kapal, pemuatan dapat dilakukan dengan diawasi oleh pihak kapal yang biasanya bertanggung jawab adalah *chief officer* dan dari pihak *floating crane* ditugaskan *Foreman* dengan begitu maka komunikasi dapat berjalan dengan baik dan lancar. Dengan komunikasi yang baik kegiatan pemuatan akan berjalan dengan lancar dan apabila terjadi perubahan stabilitas kapal pihak kapal dapat langsung menyampaikan kepada *Foreman* yang kemudian akan diteruskan kepada pihak *floating crane*.

Pada saat proses pemuatan dilakukan terkadang terjadi angin kencang maupun ombak besar hal ini bisa diantisipasi dengan komunikasi antara pihak kapal dan *floating crane* dengan mengurangi *loading rate floating crane* serta memposisikan *conveyor* sehingga tidak banyak batubara tumpah di *deck* kapal maupun dilaut. Menambah jumlah *Foreman Jetty* proses pemuatan di *Jetty* dapat dihindari dengan menambah jumlah *Foreman* yang bertugas untuk melakukan pengawasan selama proses pemuatan di tongkang berlangsung. Dengan menambah jumlah *Foreman* pengawasan dapat dilakukan lebih maksimal dimana biasanya hanya terdapat 2 (dua) orang *Foreman* bisa ditambah menjadi 4 (empat) orang *Foreman* agar di setiap giliran kerja dapat diawasi oleh 2 (dua) orang *Foreman*. Selain menambah efektifitas pengawasan selama proses pemuatan hal ini juga dapat menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman. Dengan akomodasi yang disediakan perusahaan akan menambah efisiensi waktu dan pekerjaan selama proses pemuatan di *Jetty* berlangsung.

Bertambahnya jumlah *Foreman Jetty* akan menciptakan pengawasan yang lebih baik dan sesuai dengan prosedur pemuatan yang seharusnya. Komunikasi akan berjalan antara *Foreman* dengan asistennya dengan lebih mudah sehingga pemuatan tidak

melebihi tepi tongkang dan stabilitas tongkang lebih terjaga sesuai dengan prosedur. Hal ini akan mengurangi terjadinya tumpahan batubara selama perjalanan dari *Jetty* menuju *loading point* maupun saat proses pemuatan dilakukan di kapal.

SIMPULAN

Faktor penyebab terjadinya *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan di MV. RB MYA yaitu terjadinya pencurian muatan batubara di sepanjang sungai Makaham, tumpahnya muatan batubara saat proses pemuatan, dan kurangnya pengawasan dalam proses pemuatan di *Jetty*. Dampak yang diakibatkan dari terjadinya *deadfreight* muatan dalam proses pemuatan di MV. RB MYA adalah adanya kekurangan muatan dimana berdasarkan *charter party* seharusnya berjumlah 76.400 MT, namun yang termuat di kapal hanya 75.101 MT sehingga menyebabkan *deadfreight* sebesar 1.299 MT, serta dikeluarkannya *letter of protest* oleh Kapten kapal yang ditujukan kepada *Shipper* untuk kekurangan muatan yang terjadi serta mengharuskan *Shipper* untuk melakukan pembayaran ganti rugi sesuai dengan perjanjian yang dibuat sebagai bentuk pertanggungjawaban pemilik barang. Upaya yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya *deadfreight* muatan pada proses pemuatan di MV. RB MYA yaitu mengadakan pengawalan tongkang, meningkatkan efektifitas komunikasi antara pihak kapal dengan *floating crane*, dan menambah jumlah *Foreman Jetty*. Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, saran yang dapat disampaikan yaitu Hendaknya *Shipper* dapat mengalokasikan anggaran untuk pengawalan tongkang dengan melibatkan anggota TNI atau POLRI untuk mengurangi terjadinya pencurian muatan batubara. Sebaiknya pihak *Shipper* dapat mengadakan pertemuan bulanan dengan pihak kontraktor di *Jetty* untuk membahas mengenai kendala yang dialami selama proses pemuatan di *Jetty*. Perusahaan *Shipper* dan Surveyor

sebaiknya mengadakan pelatihan khusus untuk karyawan yang terlibat langsung dilapangan agar pekerjaan lebih efektif dan efisien serta mengurangi kesalahan dalam pekerjaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, I. M. (2018). *Manajemen Penanganan Muatan Clinker Di Kapal Mv. Kt 05*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Angga, C. D. W. I. S. (2019). Penanganan Bongkar Muat Container Oleh Pt. Salam Pacific Indonesia Lines Cabang Pontianak. *Karya Tulis*.
- Angraini, C. D., Istiari, N. R., & Satriyo, G. (2022). Implementasi Prosedur Kegiatan Lapangan Penumpukan Dan Gudang Lini I General Cargo Di Terminal Mirah Pt. Pelindo Iii Regional Jawa Timur. *Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi*, 4(1), 34–40.
- Arif, I. I. (2014). *Batubara Indonesia*. Gramedia Pustaka Utama.
- Chaplin, J. P., & Kartono, K. (1989). *Kamus Lengkap Psikologi*.
- Fattah, B. F. B., Iswanto, I., Astriawati, N., & Widyanto, H. (2022). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Milik Pt. Salam Pacific Indonesia Lines. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 87–96.
- Haryanti, N. H. (2017). Uji Abu Terbang Pltu Asam Asam Sebagai Bahan Pembuatan Bata Ringan. *Jurnal Fisika Flux: Jurnal Ilmiah Fisika Fmipa Universitas Lambung Mangkurat*, 11(2), 127–137.
- Hassannikpour, M. S., Rajabzadeh, A., & Mazloom, A. (N.D.). *The Voyage Charter Party Considerations According To International Maritime Law. 2022*.
- Hynes, M. (2007). *Batuan & Fosil*. Erlangga For Kids.
- I Kadek, A. E. (2021). *Penyebab Terjadinya Cargo Residue Setelah Proses Pembongkaran Semen Di Pelabuhan Jurong Pada Palka 5 Mv. Prinsesa Maganda*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Kevin, A. (2021). *Antisipasi Terjadinya Death Freight Muatan Curah Batubara Pada Mv. Santa Paulina Di Muara Berau Anchorage*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Martono, N. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif: Analisis Isi Dan Analisis Data Sekunder (Sampel Halaman Gratis)*. Rajagrafindo Persada.
- Muhammad, H. F. (2020). *Analisa Penyebab Deadfreight Claim Dalam Penanganan Kekurangan Muatan Batubara Dari Jetty Sampai Anchorage Point Di Taboneo Kalimantan Selatan*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Papilaya, J. O., & Huliselan, N. (2016). Identifikasi Gaya Belajar Mahasiswa. *Jurnal Psikologi Undip*, 15(1), 56–63.
- Pratiwi, A. (2016). Teknologi Hidrotermal Terhadap Proses Upgrading Batubara Peringkat Rendah (Lignit): Proses Demineralisasi Dan Desulfurisasi. *Jurusan Teknik Pertambangan, Universitas Sriwijaya*.
- Setiawan, D. (2019). Analisis Peforma Kapal Cargo 7082 Dwt Terhadap Variasi Muatan Curah Dengan Rute Pelayaran Jakarta-Surabaya. *Jurnal Teknik Perkapalan*, 6(4).
- Simatupang, D., Barasa, L., & Kusuma, D. M. (2019). Optimalisasi Kegiatan Bongkar Muat Batu Bara Pt Kartika Samudra Adijaya Pada Floating Crane Di Bunati Kalimantan Selatan. *Prosiding Seminar Pelayaran Dan Teknologi Terapan*, 1(1), 100–106.
- Sira, R. (2021). *Analisis Mineral Matter Dan Kualitas Batubara Blok Batulaki Kecamatan Satui, Kabupaten Tanah Bumbu, Provinsi Kalimantan Selatan*. Universitas Hasanuddin.
- Strauss, A., & Corbin, J. (2003). *Penelitian Kualitatif. Yogyakarta: Pustaka Pelajar*.
- Subekti, J., Wibowo, W., Astriawati, N., & Fadholi, M. H. (2022). Optimalisasi Perawatan Sistem Pendingin Mesin Utama Tipe Hansin Glu28ag Pada Kapal. *Dinamika Bahari*, 3(1), 60–68.
- Sudjatmiko, F. D. C. (1995). *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, Pt. Toko Gunung Agung, Jakarta*.
- Suharsiwi, M., Sumantri, M. S., & Fauzi, M. P. P. D. (2022). *Sukses Penelitian Kualitatif*. Cv. Azka Pustaka.
- Supriyanta, S., & Saipudin, I. (2020). Proses Penerbitan Surat Perjanjian Angkutan Laut Dengan Menggunakan Sistem Pelayanan Port To Door Service Pada Pt Pupuk Indonesia Logistik. *Muara: Jurnal*

Manajemen Pelayaran Nasional, 3(1), 8–17.
Verdinelli, S., & Scagnoli, N. I. (2013). Data Display In Qualitative Research.

International Journal Of Qualitative Methods, 12(1), 359–381.
Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung. Itb.