

**ANALISIS KLAIM TUMPAHAN MINYAK PADA KAPAL
CHARTER PT. PERTAMINA (PERSERO) SHIPPING
JAKARTA**



**PUTRI BERLINA PRATIWI
17.43.066
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2020**

**ANALISIS KLAIM TUMPAHAN MINYAK PADA KAPAL CHARTER
PT. PERTAMINA (PERSERO) SHIPPING JAKARTA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan Program

Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan diajukan oleh

PUTRI BERLINA PRATIWI

NIT : 17. 43. 066

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR TAHUN 2020**

SKRIPSI

**ANALISIS KLAIM TUMPAHAN MINYAK PADA KAPAL CHARTER
PT. PERTAMINA (PERSERO) SHIPPING JAKARTA**

Disusun dan Diajukan oleh:

PUTRI BERLINA PRATIWI

NIT. 17.43.066

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Selasa, 15 Juni 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Rosliawati A. Kosman, S.E., M.M
NIP. 19761023 199803 2 001


Drs. Marthen Makahaube, M.Si
NIP. 19560602 197712 1 001



Mengetahui:

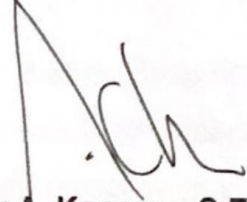
a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Ketua Program Studi KALK

Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001


Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

PRAKATA

Bismillahirrahmanirrahiim. Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, oleh karena limpahan rahmat dan hidayat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul **ANALISIS KLAIM TUMPAHAN MINYAK PADA KAPAL CHARTER PT. PERTAMINA (PERSERO) SHIPPING JAKARTA.**

Dalam penulisan skripsi ini, berdasarkan pengetahuan yang penulis peroleh selama mengikuti perkuliahan dan berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek darat di PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta. Adapun maksud dari penulisan skripsi ini adalah merupakan persyaratan akhir untuk menyelesaikan program Diploma-IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian penulisan skripsi ini mengalami beberapa hambatan namun berkat petunjuk dan bimbingan yang diberikan oleh berbagai pihak sehingga penulisan ini dapat diselesaikan, maka pada kesempatan ini penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak, terutama kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT.,M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Ibu Rosliawati A Kosman, S.E, M.M., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar sekaligus sebagai Dosen Pembimbing I yang selalu mendukung penulis dengan memberikan saran, kritik, bantuan dan arahan selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi ini;
4. Bapak Drs. Marthen Makahaube, M.Si. selaku Pembimbing II yang mengarahkan serta membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini;

5. Ibu Sitti Syamsiah., S. Si.T., M.A.P., selaku Dosen Penguji I penulis yang mengarahkan serta memberi masukan yang sangat berguna kepada penulis untuk memperbaiki penyusunan skripsi ini;
6. Ibu Novianty Palayukan, SS., M.Hum. selaku Dosen Penguji II penulis yang memberi masukan yang sangat berguna kepada penulis untuk memperbaiki penyusunan skripsi ini;
7. Seluruh Dosen dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
8. Bapak Umar, Ibu Ariani, Ibu Lasmini, Capt. Danang, Bapak Tabah Dharma, Ibu Widawati, Ibu Margaretha, seluruh staff dan karyawan *Claim, Performance, Insurance*;
9. Seluruh staff dan karyawan PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta;
10. Orangtua saya tercinta, seluruh keluarga atas kasih sayang, Doa dan dukungannya selama penulisan skripsi dan melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar; Rekan-rekan taruna/i angkatan XXXVIII khususnya program studi KALK yang telah memberi dukungan kepada penulis di dalam penulisan skripsi ini dari awal sampai selesai.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, maka dari itu saran dan kritik yang bersifat membangun skripsi ini sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat baik bagi penulis maupun seluruh rekan taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 15 Juni 2021



Penulis,
Putri Berlina Pratiwi
17.43.066

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : PUTRI BERLINA PRATIWI

NIT : 17.43.066

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS KLAIM TUMPAHAN MINYAK PADA KAPAL CHARTER
PT. PERTAMINA (PERSERO) SHIPPING JAKARTA**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 15 Juni 2021



PUTRI BERLINA PRATIWI

17.43.066

ABSTRAK

PUTRI BERLINA PRATIWI, 2021. "Analisis klaim tumpahan minyak pada kapal charter PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta' ". (Dibimbing oleh Rosliawati dan Marthen Makahaube).

Penelitian ini dilakukan di PT. Pertamina (Persero) Shipping saat taruna melakukan praktek darat selama 09 bulan, terhitung mulai November 2019 hingga Agustus 2020.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana proses penyelesaian klaim jika terjadi tumpahan minyak pada kapal charter PT. Pertamina Shipping. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif. Populasi penelitian adalah seluruh kapal dalam fungsi klaim, kinerja, asuransi yang dimiliki PT. Pertamina Shipping Jakarta dengan sampel beberapa kapal milik PT. Pertamina Shipping Jakarta.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah wawancara, observasi, studi pustaka dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tumpahan minyak ke perairan disebabkan oleh kapal charter. Besarnya ganti rugi adalah semua biaya yang timbul dalam upaya pencegahan, pengurangan dan penanggulangan pencemaran dan segala biaya yang timbul untuk menanggulangi pencemaran minyak bumi menjadi tanggung jawab Pemilik sepenuhnya. Adanya dokumen pendukung dari kapal charter yang harus diserahkan kepada PT. Pelayaran Pertamina, adapun dokumennya adalah: laporan kejadian, laporan dan rincian biaya klaim.

Kata kunci: Klaim, Shipping, Tumpahan Minyak

ABSTRACT

PUTRI BERLINA PRATIWI, 2021. "Analysis of oil spill claims on PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta ". (Supervised by Rosliawati and Marthen Makahaube).

This research was conducted at PT. Pertamina (Persero) Shipping when cadets carry out land practice for 09 months, starting from November 2019 to August 2020.

The purpose of this study was to determine how the claim settlement process in the event of an oil spill on the charter ship of PT. Pertamina Shipping. The method used in this research is descriptive qualitative method. The study population was all ships in the functions of claims, performance, insurance owned by PT. Pertamina Shipping Jakarta with samples of several ships belonging to PT. Pertamina Shipping Jakarta.

Data collection techniques in this study were interviews, observation, literature study and documentation study. The results showed that the oil spill into the waters was caused by charter boats. The amount of compensation is all costs incurred in an effort to prevent, reduce and control pollution and all costs incurred in overcoming petroleum pollution are the full responsibility of the Owner. There are supporting documents from charter ships that must be submitted to PT. Pertamina's shipping, while the documents are: incident reports, reports and details of claim costs.

Keywords: Claims, Shipping, Oil Spills

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Kerangka Konseptual	6
B. Pengertian Analisis	7
C. Pengertian Klaim	8
D. Pengertian Tumpahan Minyak	9
E. Pengertian Charter Kapal	10
F. Fungsi Claim, Performance, Insurance	12
G. Pengertian Asuransi Marine Hull And Machinery	13
H. Klaim Marine Hull And Machinery	13
I. Asuransi P&I (Protection & Indemnity Insurance)	14
J. Kerangka Pikir	14
K. Hipotesis	16

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	17
B. Populasi dan Sampel	17
C. Data yang Diperlukan	18
D. Teknik Penulisan Data dan Instrumen Penelitian	19
E. Metode Analisis Data	19

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	21
B. Pembahasan	24

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	34
B. Saran	35

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	Kerangka Pikir	15
4.1	Struktur organisasi Perusahaan	23
4.2	Tampak Lambung kiri Kapal	26
4.3	Laporan terjadinya Tumpahan Minyak	27
4.4	Proses penyelesaian Klaim	28
4.5	Cost Analysis Report Tumpahan Minyak	32
4.6	Cost Analysis Report Tumpahan Minyak	33

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Semakin berkembangnya pola hidup masyarakat saat ini, setiap individu tentunya memiliki kebutuhan yang harus dipenuhi agar kegiatan sehari-hari dapat terlaksana dengan baik meskipun ditengah pandemic virus covid-19 ini. Salah satu kegiatan yang penting dan selalu dibutuhkan oleh masyarakat Indonesia adalah kebutuhan bahan bakar minyak atau dikenal sebagai BBM.

Seperti yang diketahui, BBM digunakan sebagai bahan bakar kendaraan baik itu kendaraan darat, laut dan udara serta dapat juga digunakan dalam menggerakkan suatu mesin. Apabila kebutuhan BBM tidak dapat terpenuhi, maka rantai *supply chain* tentunya akan terganggu dalam segi pendistribusian seperti kebutuhan-kebutuhan pangan serta kebutuhan lainnya juga terganggu, yang dapat menurunkan perekonomian Negara.

Oleh karena itu, pendistribusian bahan bakar minyak merupakan suatu hal yang sangat penting dan perlu diperhatikan dengan cermat. Perusahaan yang dalam bidang perminyakan Negara salah satunya adalah PT. Pertamina dimana pergerakan pengiriman minyak dari PT. Pertamina dengan menggunakan jalur laut (kapal). PT. Pertamina Shipping Jakarta merupakan perusahaan pelayaran transportasi laut, khususnya untuk jasa pelayaran kapal-kapal minyak. Dengan tuntutan perkembangan kedepan yang menjadikan perusahaan terkemuka, berkembang dan disegani secara internasional sebagai visi perusahaan, perusahaan ini juga bertujuan untuk mengatur pelayanan logistik yang professional dalam hal penyediaan minyak, gas bumi petrokimia dan produk kilang yang lainnya.

Beroperasinya sebuah kapal sebagai salah satu alat transportasi akan melalui berbagai macam kondisi yang disebabkan oleh faktor alam dan juga faktor usia kapal. Hal ini dapat mengakibatkan kapal mengalami kerusakan pada konstruksi maupun peralatannya sebagai pendukung dalam beroperasi. Pada saat peneliti melaksanakan praktek darat, hampir setiap bulan terdapat laporan kerusakan kapal yang bersifat *urgent* saat kapal sedang berlayar, khususnya untuk kerusakan di bagian permesinan.

Agar kebutuhan minyak dapat terpenuhi di Indonesia, pergerakan kapal dan perawatan kapal sangat lah penting agar kapal dapat selalu beroperasi. Oleh Karena itu, PT. Pertamina memiliki anak perusahaan yang melakukan pengoperasian kapal yang dinamakan PT. Pertamina Shipping.

PT. Pertamina (Persero) Shipping merupakan perusahaan BUMN energi yang mempunyai bisnis utama di hulu, pengolahan dan pemasaran sebagai tiga lini utama dalam proses bisnisnya. Sebagai perusahaan yang ditugaskan pemerintah untuk mematuhi Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 33 ayat 2, PT. Pertamina (Persero) Shipping wajib memberikan dan menyalurkan energinya kepada seluruh wilayah di Republik Indonesia. Indonesia sendiri merupakan Negara maritim yang terdiri dari kepulauan dan suatu tantangan bagi PT. Pertamina (Persero) Shipping untuk memberikan hasil produksinya bagi negara. Untuk menjawab tantangan tersebut, PT. Pertamina (Persero) memiliki lini bisnis *shipping* perkapalan yang berperan untuk melakukan distribusi kargo Bahan Bakar Minyak (BBM), gas dan petrokimia di laut dan sungai. Lini bisnis ini diperlukan untuk jasa pengangkutan produk antara hulu, pengolahan dan pemasaran. Tidak hanya itu, bisnis yang dibentuk melalui divisi perkapalan pada tahun 1959 ini juga melakukan ekspor dan impor produk sebagai bahan baku maupun produk jadi. Posisi PT. Pertamina (Persero) dalam

bisnis *shipping* adalah sebagai *holding* Pertamina *Shipping* yaitu pengatur kebijakan bisnis dan anak perusahaan *shipping*. Kegiatan yang dilakukan bukan hanya melakukan pengangkutan kargo domestic Pertamina (LPG, BBM, *Crude*, *Lubricant*, *Chemical*, dan LNG), tetapi juga melayani jasa *mooring master*, *underwater service*, *dock yard* dan jasa *agency* secara detail.

Untuk mendukung kegiatan pengangkutan, kapal yang dioperasikan oleh Pertamina dibagi menjadi 2 jenis kapal yaitu kapal milik dan kapal *charter*. Ada 4 tipe kapal *charter* yang dioperasikan di Pertamina, diantaranya adalah *Voyage/Spot Charter*, *Time Charter*, *Bareboat Charter*, *Contract of Affreightment*.

Dari tipe-tipe kontrak yang digunakan Pertamina tersebut, perusahaan menggunakan metode evaluasi performa yang berbeda-beda yang dilakukan oleh fungsi *Bunker and Operation Compliance* (BOC) yang kemudian akan dilakukan klaim kepada pemilik kapal sebagai kompensasi jika tidak terpenuhi nya performa kapal sesuai pada yang tercantum pada kontrak. Indikasi klaim akan diberikan dari fungsi BOC kepada fungsi *Claim, Performance and Insurance* untuk kemudian dilakukan kalkulasi dan penerbitan surat klaim kepada pemilik kapal.

Berdasarkan uraian di atas penulis akan mengadakan penelitian yang berhubungan dengan masalah tersebut, sehingga penulis memberi judul yaitu, **ANALISIS KLAIM TUMPAHAN MINYAK PADA KAPAL CHARTER PT. PERTAMINA (PERSERO) SHIPPING JAKARTA.**

B. Rumusan Masalah

Melihat latar belakang masalah yang telah dikemukakan di atas, dimana sering terjadi klaim tumpahan minyak pada kapal charter di PT. Pertamina Shipping Jakarta maka dapat disusun perumusan masalah, yaitu :

1. Faktor yang menyebabkan terjadinya klaim tumpahan minyak pada kapal *charter* MT. Asian Oil I PT. Pertamina Shipping Jakarta?
2. Bagaimana proses penyelesaian klaim tumpahan minyak pada kapal *charter* MT. Asian Oil I PT. Pertamina Shipping Jakarta?
3. Apa dampak bagi perusahaan jika terjadi klaim tumpahan minyak pada kapal *charter* MT. Asian Oil I PT. Pertamina Shipping Jakarta?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan terjadinya klaim tumpahan minyak pada kapal *charter* MT. Asian Oil I PT. Pertamina Shipping Jakarta.
2. Untuk mengetahui bagaimana proses penyelesaian klaim tumpahan minyak pada kapal *charter* MT. Asian Oil I PT. Pertamina Shipping Jakarta.
3. Untuk mengetahui apa saja dampak bagi perusahaan jika terjadi klaim tumpahan minyak pada kapal *charter* MT. Asian Oil I di PT. Pertamina Shipping Jakarta.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dapat memberikan pemahaman yang lebih baik dalam memahami penerapan teori – teori yang telah lama di dapat selama masa perkuliahan dan dapat memberikan wacana bacaan khususnya bagi jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) mengenai prosedur penanganan klaim di PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta sebagai salah satu BUMN yang bergerak dibidang pelayaran perminyakan.

2. Manfaat Praktis

Agar dapat memberi masukan atau saran kepada pihak perusahaan mengenai klaim kapal *charter* di PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kerangka konseptual

1. Landasan Hukum Tentang Undang-Undang Pelayaran

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tentang Pelayaran (2008) Bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah Negara kepulauan yang berciri Nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan yang sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang-Undang. Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menjadi sesuatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional serta peningkatan perekonomian di Indonesia.

2. Landasan Hukum Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 2002 Tentang Pokok-Pokok Organisasi PERTAMINA.

KEPPRES 57 TAHUN 2002 PASAL 05 Tentang Unit Usaha PERTAMINA

Untuk menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Perusahaan mempunyai fungsi sebagai berikut:

a. Fungsi utama Perusahaan adalah:

- 1) Perumusan kebijakan Perusahaan dalam pengusahaan pertambangan minyak dan gas bumi, hasil-hasil minyak dan gas bumi serta hasil olahannya;
- 2) Pelaksanaan usaha-usaha eksplorasi dan eksploitasi minyak dan gas bumi, pengolahan minyak dan gas bumi termasuk usaha petrokimia, pengangkutan dan perniagaan minyak dan gas bumi, hasil-hasil minyak dan gas bumi, produk petrokimia dan hasil olahan lainnya;

- 3) Pelaksanaan penyediaan dan pelayanan bahan bakar minyak dan gas bumi untuk kebutuhan dalam negeri.
- b. Fungsi layanan korporat Perusahaan meliputi usaha, pekerjaan dan kegiatan dalam bidang-bidang sebagai berikut:
- 1) Pembinaan pekerja yang meliputi pengadaan dan pengerahan, penggunaan, perawatan dan hubungan industrial, pendidikan dan latihan serta pengurusan administrasinya;
 - 2) Keuangan yang meliputi manajemen keuangan, anggaran, perbendaharaan, akuntansi dan pengendalian;
 - 3) Pengamanan Perusahaan dan lingkungan kegiatan usaha, pembinaan kemampuan hukum dan hubungan masyarakat;
 - 4) Pengelolaan kekayaan Negara yang menjadi tanggung jawabnya;
 - 5) Administrasi umum yang meliputi tata usaha perkantoran;
 - 6) Pengkajian teknologi dan pengembangan teknologi informasi;
 - 7) Perencanaan dan pengembangan Perusahaan baik jangka pendek, jangka menengah maupun jangka panjang;
 - 8) Pengorganisasian dan ketatalaksanaan;
 - 9) Keselamatan kerja, pengendalian dan perlindungan lingkungan hidup dalam wilayah kuasa pertambangan dan lokasi operasinya;
 - 10) Pengendalian dan pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan Perusahaan."

B. Pengertian Analisis

Secara umum analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitanya dan ditafsirkan maknanya. Analisis dapat

juga diartikan sebagai kemampuan memecahkan atau mengurai suatu materi atau informasi menjadi komponen – komponen yang lebih kecil sehingga lebih mudah dipahami, yaitu usaha dalam mengamati sesuatu secara mendetail dengan cara menguraikan komponen pembentuknya atau menyusun sebuah komponen untuk kemudian dikaji lebih mendalam.

Dari beberapa pengertian analisa diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa analisis merupakan sekumpulan kegiatan, aktivitas dan proses yang saling berkaitan untuk memecahkan masalah atau memecahkan komponen menjadi lebih detail dan digabungkan kembali lalu ditarik kesimpulan.

C. Pengertian Klaim

Klaim muatan kapal Suatu pengangkutan barang melalui laut biasanya didasarkan atas suatu perikatan hukum yang berupa perjanjian, baik berupa *bills of lading (B/L)* maupun *Charter Party (C/P)*. dalam perikatan tersebut satu pihak biasanya pemilik barang yang memerlukan jasa angkutan laut. Sedangkan pihak lainnya adalah penjual atau penyedia jasa angkutan laut (pengangkut / pemilik kapal). Dalam pelaksanaannya kadang – kadang timbul “wanprestasi” (salah satu pihak ingkar janji), dan salah satu jenis wanprestasi adalah kurang atau rusaknya barang muatan kapal yang di perjanjikan.

Sebagaimana layaknya suatu perikatan hukum, wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak memberikan hak kepada pihak lain untuk menuntut penggantian atas kerugian yang timbul. Dalam hubungannya dengan tulisan ini, upaya menuntut penggantian tersebut disebut sebagai “klaim” (adaptasi langsung dari kata claim dalam bahasa inggris). Dalam prakteknya upaya mendapatkan ganti kekurangan atau kerusakan, walau jelas terjadi.

D. Pengertian Tumpahan Minyak

Planet Bumi, memiliki cadangan minyak dan gas dalam jumlah besar, yang terperangkap jauh di bawah permukaannya. Terkadang, cadangan ini mengalami peretasan sehingga sejumlah minyak atau gas merembes keluar. Peristiwa alami ini turut adalah salah satu penyebab kerusakan besar bagi ekosistem lingkungan.

Di sisi lain, ada kalanya masalah yang sama terjadi akibat kegiatan manusia, terutama tumpahan minyak yang mengakibatkan kerusakan ekosistem laut. Kegiatan-kegiatan tersebut antara lain aktivitas pelayaran, penangkapan ikan dan sumber daya hayati laut lainnya, pengeboran minyak dan gas lepas pantai (*offshore*), hingga kecelakaan-kecelakaan tumpahan minyak dari kapal tanker, dan kebocoran pipa anjungan minyak lepas pantai. Berbagai kecelakaan di laut yang menyebabkan tumpahan minyak yang masif, seperti Showa Maru di Selat Malaka (1975), Exxon Valdez di Alasca (1989), Amoco Cadiz di Selat Inggris (1978), blow up di sumur minyak Macondo milik British Petroleum (BP) di Teluk Meksiko (2010), dan kebocoran anjungan minyak Montara di Laut Timor (2009).

Tidak hanya ketika terjadi kecelakaan, operasional kapal dan kapal tanker juga memberikan kontribusi besar terhadap pencemaran laut, khususnya water ballast (air penyeimbang) dalam kapal tanker minyak, yang selalu harus dikeluarkan pada saat loading.

Dampak dari tumpahan minyak di laut tergantung pada banyak faktor, antara lain karakteristik fisik, kimia, dan toksisitas dari minyak, dan juga penyebarannya yang dipengaruhi oleh dinamika air laut: pasang surut, angin, gelombang dan arus. Dampak dari senyawa minyak yang tidak dapat larut di dalam air akan mengapung dan menyebabkan air laut berwarna hitam. Beberapa komponen minyak tenggelam dan terakumulasi di dalam sedimen sebagai deposit polutan pada pasir dan batuan-batuan di pantai.

Upaya yang lebih strategis adalah tindakan preventif untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan tumpahan minyak itu sendiri. Rendahnya kesadaran akan aspek lingkungan di Indonesia, baik secara individu, kelompok, maupun institusi, menjadi restriksi dari implementasi upaya pencegahan dini. Upaya penyadaran lingkungan ini bisa melalui pendidikan publik, hingga pemberian sanksi yang tegas apabila terjadi pelanggaran atas pencemaran lingkungan.

E. Pengertian *Charter* Kapal

Charter Party atau penyewaan kapal merupakan dokumen perjanjian antara pemilik kapal yang menyetujui menyewakan kapalnya dengan penyewa yang menyetujui untuk menyewa kapal tersebut. Penyewaan dapat berupa seluruh kapal atau seluruh ruang kargo, dapat juga sebagian ruang kargo, sesuai dengan syarat dan ketentuan yang disepakati dalam *Charter Party*. Bagi mereka yang kapalnya disewa perlu membaca seksama dan memahami betul setiap klausa yang tercantum di dalam perjanjian. Khususnya, pada klausa-klausa tambahan hingga benar-benar memahaminya. Berdasarkan pasal 453 Ayat (1) kitab undang – undang hukum dagang (KUHD) dimana disebutkan bahwa : yang diartikan dengan mencarter (*vervrachten*) dan mencarter (*bevrachten*) ialah pencarteran menurut waktu (*carter waktu*) dan pencarteran menurut perjalanan (*carter perjalanan*).

Charter party terdiri dari tiga jenis utama, yaitu *bareboat charter party* (disebut juga *demise charter*), *Voyage Charter party*, dan *Time Charter party*.

1. *Bareboat Charter Party*

Jenis charter party ini pada dasarnya didasarkan pada waktu, namun pemilik kapal tidak menyediakan nahkoda maupun anak buah kapal. Penyewa kapal diberi kekuasaan sementara waktu, seolah kapal tersebut miliknya. Penyewa bertanggung jawab atas

pengangkatan nahkoda, anak buah kapal, biaya bahan bakar, dan lainnya.

Namun, mungkin ada klausa yang menyebutkan kepala teknisi harus disetujui oleh pemilik kapal. Penyewa kapal bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal. Kapal diperiksa terlebih dahulu oleh kedua pihak sebelum keberangkatan maupun setelahnya. Charter party perlu menetapkan bahwa kondisi kapal tetap dalam kondisi baik setelah digunakan.

2. *Voyage Charter Party*

Biaya sewa dalam voyage charter party didasarkan pada perjalanan tertentu. Pemilik kapal menyetujui pengangkutan untuk satu atau sejumlah perjalanan tertentu. Penyewa menyampaikan barang serta membayar biaya sewa. Biasanya perhitungan biaya dihitung dari jumlah muatan atau dihitung secara borongan. Bila dikehendaki oleh pemilik barang atau penyewa, pemilik kapal atau pengangkut perlu mengeluarkan *bill of lading* atau *konosemen* di setiap pelayaran.

3. *Time Charter Party*

Dalam carter kapal berdasarkan waktu terdapat pada pasal 453 KUHd yang berbunyi "Carter menurut waktu adalah persetujuan dengan nama pihak yang satu (si mencarter) mengikatkan diri untuk selama waktu tertentu, menyediakan sebuah kapal tertentu, kepada pihak lawanya (si pencarter) dengan maksud untuk memakai kapal tersebut dalam pelayaran di lautan guna keperluan pihak yang terakhir ini, dengan pembayaran suatu harga, yang dihitung menurut lamanya waktu". Layanan pengangkutan yang diberikan oleh penyewa kapal untuk kepentingan penyewa dilaksanakan selama jangka waktu dan kapal tertentu. Perjalanan kapal dilakukan oleh nahkoda serta anak buah kapal yang disediakan oleh pemilik kapal. Biaya sewa ditentukan sesuai waktu tertentu secara proporsional.

F. Fungsi Claim, Performance, Insurance

Merencanakan dan melaksanakan kegiatan yang meliputi:

1. Claim

- a. Verifikasi dokumen pendukung untuk klaim (Tumpahan minyak, kerusakan asset, kerusakan muatan) dan klarifikasi dengan user terkait klaim tersebut.
- b. Proses perhitungan klaim (Tumpahan minyak, kerusakan asset, kerusakan muatan).
- c. Analisa, verifikasi, klarifikasi dan koordinasi sanggahan klaim (Tumpahan minyak, kerusakan asset, kerusakan muatan).
- d. Proses penyelesaian klaim (Tumpahan minyak, kerusakan asset, kerusakan muatan) dengan pihak ketiga (pemilik kapal).

2. Performance

- a. Melakukan monitoring klaim dengan cara pendataan dan pengumpulan dokumen terkait klaim untuk identifikasi kendala dalam proses penyelesaian klaim di fungsi claim, performance, insurance dan user.
- b. Merekomendasikan cara yang efektif untuk menyelesaikan kendala yang terjadi, sehingga target percepatan penyelesaian klaim dapat tercapai.

3. Insurance

- a. Sebagai koordinator asuransi terkait dengan asuransi kapal milik Pertamina.
- b. Menangani permasalahan klaim asuransi baik untuk klaim H&M ataupun klaim asuransi P&I yang terjadi terhadap kapal milik Pertamina (tidak terbatas pada kejadian terhadap pihak ke – 3).
- c. Memastikan polis asuransi dan juga informasi terkait dengan update hal – hal asuransi lainnya terdistribusi dengan baik kepada fungsi pemilik asset dan fungsi terkait lainnya.

- d. Memastikan bahwa seluruh kapal milik Pertamina ter-cover oleh asuransi, berkoordinasi dengan fungsi FRI sebagai coordinator asuransi di Pertamina terkait dengan kebijakan premi dan periode pertanggungjawabannya.
- e. Bekerja bersama fungsi pemilik aset untuk memastikan kapal milik Pertamina memenuhi rekomendasi yang diberikan oleh asuransi sebagai penanggung aset, sehingga potensi terjadi unclaimable dapat diminimalisir.

G. Pengertian Asuransi *Marine Hull And Machinery*

Asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah salah satu jenis asuransi kerugian yang merupakan perjanjian pertanggungjawaban yang mengcover lambung dan mesin dari kapal laut.

Dalam hal ini Penanggung melakukan perjanjian pertanggungjawaban dengan tertanggung mengenai sebuah obyek yaitu kapal laut. Para pihak dalam perjanjian asuransi *Marine Hull and Machinery* adalah sebagai berikut : Penanggung, Tertanggung, *Surveyor* dan *Loss Adjuster*.

H. Klaim *Marine Hull And Machinery*

Penyelesaian klaim dalam *Marine Hull and Machinery* sama dengan asuransi kerugian pada umumnya. Hak dari tertanggung yang harus dipenuhi oleh penanggung, apabila telah memenuhi syarat-syarat dan ketentuan yang ditentukan oleh penanggung dan tercantum dalam polis. Pembayaran klaim dalam asuransi *Marine Hull and Machinery* sama dengan halnya dalam asuransi kerugian, yaitu:

1. Pembayaran klaim murni, yaitu pembayaran klaim karena klaim tersebut telah memenuhi persyaratan-persyaratan yang ditentukan yang dilampiri dengan dokumen pendukung yang lengkap.

2. Pembayaran *exgratia*, yaitu pembayaran klaim atau ganti rugi yang diberikan penanggung meskipun sebenarnya penanggung tidak wajib untuk memberikan ganti rugi. Besar maupun bentuk ganti rugi ini tidak diatur di dalam polis. Pada umumnya, *exgratia* ini diberikan semata-mata karena pertimbangan komersial seperti nasabah utama yang besar, nasabah berpengaruh, nasabah dengan sejarah tuntutan ganti rugi yang baik (jarang).
3. Pembayaran klaim kompromis, yaitu pembayaran klaim yang besarnya berdasarkan kepada kesepakatan para pihak yang bersangkutan karena terdapatnya perbedaan penafsiran teknis atas kerugian yang terjadi.

I. Asuransi P&I (Protection & Indemnity Insurance)

Protection berarti “melindungi” pemilik kapal, *INDEMNITY* berarti “menjamin” anggota club atas kerugian yang tidak ditanggung asuransi. Dengan adanya *Protection and Indemnity Insurance* ini berarti meringankan kerugian yang dialami oleh pemilik kapal.

Asuransi *Protection & indemnity Insurance* yaitu Suatu perkumpulan dari para pemilik kapal yang mana perkumpulan ini akan menanggung kerugian – kerugian yang dialami oleh pemilik kapal, yang mana kerugian – kerugian tersebut tidak ditanggung oleh asuransi. Jadi para anggota mendapat *protection & indemnity* atas jaminan tersebut sehingga para anggota menjadi terlindung dan mendapat ganti rugi dari perkumpulan yang mana tidak ditanggung atau tidak cukup ditanggung oleh asuransi. Untuk ini *protection and indemnity* juga tidak beda dengan asuransi biasa, hanya disini terbatas pada para pemilik kapal.

J. Kerangka Pikir

Pemaparan ini di gambarkan dalam bentuk bagan alir yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan

tersebut. Dimana dalam bagan tersebut dijelaskan tentang klaim kapal *charter*, apakah pelaksanaannya sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan.

Dalam penulisan skripsi ini akan dibahas mengenai klaim kapal *charter* yang kurang memperhatikan proses penanganan klaim kapal charter, sehingga mengakibatkan terjadinya keterlambatan pembayaran pemotongan klaim kapal charter. Untuk bisa memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur dan sistematis penulis membuat kerangka pikir terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok dalam bentuk kerangka pikir sebagai berikut.

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



K. Hipotesis

Berdasarkan pada masalah pokok di atas yang menjadi hipotesis dalam Skripsi ini adalah diduga bahwa dalam pelaksanaan proses klaim terdapat ketidak sesuaian antara fakta di perairan yang terjadi pada tumpahan minyak.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini ditulis secara deskriptif, yang mana berisi uraian atau penjabaran beberapa teori dan menghubungkan variabel yang satu dengan variabel yang lain. Penulis menjabarkan hasil pembahasan dengan memberikan solusi secara sistematis dan logis berdasarkan fakta-fakta pada obyek yang diteliti. Penulis berusaha memberikan gambaran mengenai *penanganan klaim kapal charter*, masalah yang dihadapi dalam kegiatan klaim kapal *charter* serta usaha yang dilakukan untuk mengatasi masalah tersebut.

B. Populasi Dan Sampel

Populasi merupakan jumlah obyek secara keseluruhan atau generalisasi dari obyek atau subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi data dalam penelitian ini adalah seluruh kapal di fungsi *Claim, Performance, Insurance* milik PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta.

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil oleh peneliti yaitu kapal milik PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta yaitu MT. Asian Oil I yang mengalami klaim tumpahan minyak sehingga peneliti mengambil bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.

C. Data Yang Diperlukan

Untuk menyusun skripsi ini penulis memerlukan sumber data, yang dimaksud dengan sumber data adalah darimana data diperoleh atau semua informasi, baik dari yang merupakan benda nyata, sesuatu yang abstrak, maupun peristiwa yang terjadi pada waktu penulis melakukan praktek darat. Dalam penulisan skripsi ini penulis banyak mengumpulkan data, adapun jenis data yang dapat dikumpulkan adalah sebagai berikut :

1. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari subyeknya dan dicatat. Dalam hal ini penulis memperoleh data primer dengan cara melakukan observasi langsung kelokasi penelitian, dengan tujuan untuk mendapatkan data yang kongkrit dengan cara Tanya jawab atau wawancara dengan responden atau para narasumber. Subjek yang penulis jadikan bahan penelitian yaitu:

- a) *Claim, performance, insurance.*
- b) Staff Estimator

2. Data sekunder

Data sekunder adalah data tambahan atau data yang diperoleh secara tidak langsung yaitu dari buku ataupun literatur yang ada. Mengkaji literatur-literatur buku yang berhubungan dengan klaim kapal charter. Adapun data-data yang menjadi acuan penulis untuk melaksanakan penelitian antara lain :

- a) Jenis – jenis claim kapal
- b) Aspek Claim dalam Charter Party
- c) *Penanganan klaim*
- d) *Claim kapal*

D. Teknik Penulisan Data Dan Instrumen Penelitian

Pengumpulan data merupakan langkah penting dalam suatu penelitian yang akan digunakan sebagai bahan analisis dan pengujian kesimpulan. Oleh karena itu, pemilihan teknik dan alat pengumpulan data yang tepat dapat membantu pencapaian hasil atau pemecahan masalah yang tepat dan benar. Dalam menyusun skripsi ini mengemukakan beberapa metode atau teknik pengumpulan data, data adalah suatu informasi yang digunakan dalam suatu penelitian agar dapat membantu untuk gambaran yang jelas bagi objek yang diteliti dapat dibahas dan ditelaah.

Adapun teknik pengumpulan data yang telah dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Interview (wawancara)

Interview adalah teknik pengumpulan informasi dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan untuk di jawab secara lisan pula dan dilaksanakan secara spontan langsung dengan tatap muka antara pencari informasi (interviewer) dengan sumber informasi. Dalam interview ini penulis mengajukan pertanyaan secara lisan kepada pegawai yang berhubungan langsung dengan Claim Kapal atau orang-orang yang mempunyai pengetahuan tentang Claim

2. Dokumentasi

Adalah metode pengumpulan data dengan cara mempelajari, mencari, mengutip data dari lapangan yang berhubungan dalam penelitian ini.

E. Metode Analisis Data

1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan suatu proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan

transformasi data kasar yang muncul dalam catatan tertulis di lapangan.

2. Penyajian Data

Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

3. Menarik Kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai data yang diperoleh selama proses penelitian berlangsung.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Sejarah singkat PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta
Sebagai lokomotif perekonomian bangsa, PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta merupakan perusahaan milik negara yang bergerak di bidang energi. Pada tanggal 18 Juni 2003, Pertamina telah dikukuhkan sebagai PT (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2003 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Pertambangan Minyak dan Gas Bumi Negara (Pertamina) menjadi PT. Pertamina (Persero). PT. Pertamina (Persero) menjalankan kegiatan bisnisnya berdasarkan prinsip-prinsip tata kelola korporasi yang baik sehingga dapat berdaya saing tinggi di dalam era globalisasi. Dengan pengalaman lebih dari 59 (lima puluh sembilan) tahun, PT. Pertamina (Persero) semakin percaya diri untuk berkomitmen menjalankan kegiatan bisnisnya secara professional dan penguasaan teknis yang tinggi mulai dari kegiatan hulu yang meliputi eksplorasi, produksi minyak dan gas, sampai kegiatan hilir yang meliputi pengelolaan, pemasaran dan niaga dan perkapalan serta distribusi produk baik di dalam maupun luar negeri.

PT. Pertamina (Persero) Shipping berlokasi di jalan Yos Sudarso 32-34 Jakarta Utara yang merupakan pengelola dari produk usaha hilir. Usaha pengangkutan Minyak dan Gas Bumi sampai saat ini masih didominasi oleh Kapal Tanker sebagai sarana angkutan utama. PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta diawali dengan dibentuknya Divisi Perkapalan Pertamina pada tahun 1959.

Dengan armada dua unit kapal *tanker draft* rendah berkapasitas 3.220 DWT. Seiring dengan berjalannya waktu, pada tanggal 6 Desember 1975, Presiden Soeharto mengeluarkan Dekrit Nomor 44, yang mengatur lebih lanjut keberadaan Direktorat Perkapalan dan Telekomunikasi (Dit. P&T). Dalam kurun waktu inilah, Dit. P&T mencapai masa kejayaan dengan mengelola 137 unit kapal berbagai ukuran, dengan komposisi 77 unit *tanker* merupakan kapal milik sendiri, sedangkan kapal yang disewa dari pihak lain tidak lebih 60 unit. Selain itu juga mengelola 134 Pelabuhan Khusus (Pelsus) minyak dan gas, yang tersebar di seluruh nusantara.

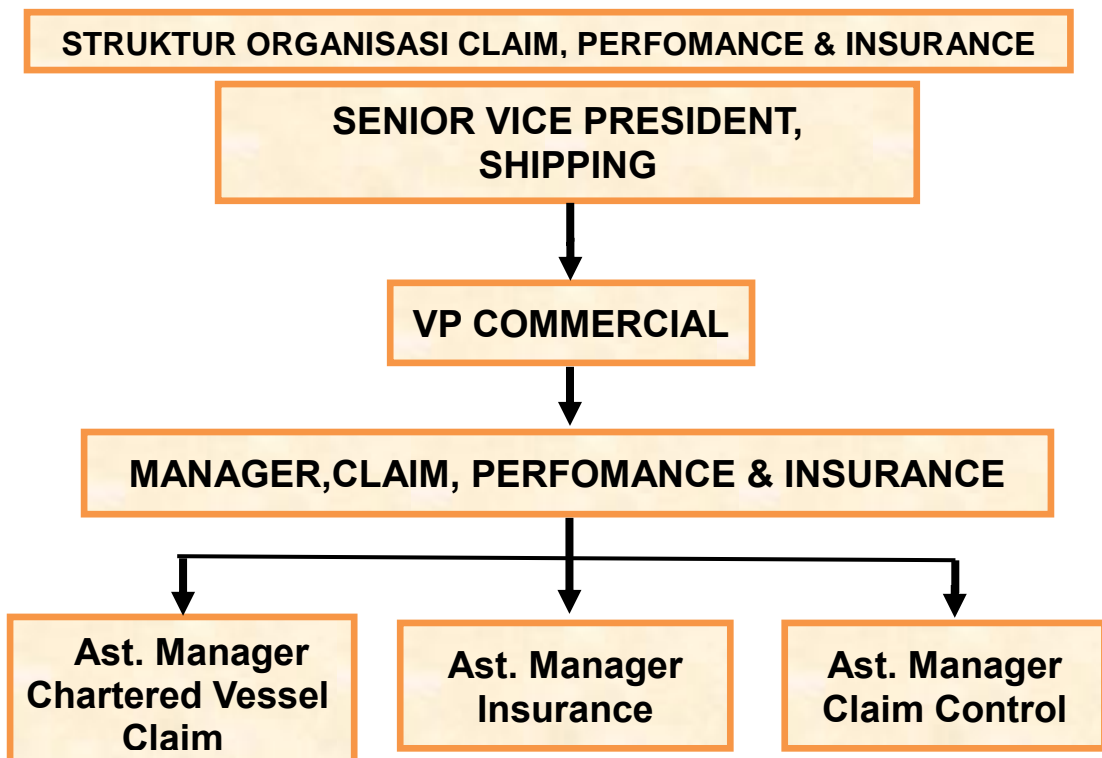
Visi PT. Pertamina (Persero) Jakarta adalah "Menjadi Perusahaan Energi Nasional Kelas Dunia", sedangkan misi PT. Pertamina (Persero) Jakarta adalah "Menjalankan usaha minyak, gas, secara terintegrasi, berdasarkan prinsip-prinsip komersial yang kuat". PT. Pertamina (Persero) Jakarta menggunakan landasan yang kokoh dalam melaksanakan kiprahnya untuk mewujudkan visi dan misi perusahaan dengan menerapkan tata nilai perusahaan yang sesuai dengan standar global *best practice*, serta dengan mengusung tata nilai korporat yang telah dimiliki dan dipahami oleh seluruh unsur perusahaan.

PT. Pertamina Jakarta memiliki struktur organisasi untuk menunjukkan hubungan formal dimana di dalam struktur tersebut ditetapkan mengenai pembagian, pengelompokan dan pengkoordinasian tugas yang dilakukan, pembatasan tanggung jawab serta wewenang dari masing-masing bagian. Selain itu juga berfungsi untuk menghindari kerancuan di dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab. Untuk terciptanya suatu perpaduan semua

aktifitas dalam mencapai usaha dan tujuan perusahaan, PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta membentuk struktur organisasi sesuai dengan karakteristik perusahaan. Yaitu :

2. Struktur organisasi *CPI* di PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta

Gambar 4.1. Struktur Organisasi



Sumber : PT. Pertamina (Persero) Shipping, tahun 2020.

Dari Struktur Organisasi diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. *Senior Vice President* mempunyai tugas dan tanggung jawab sebagai pimpinan perusahaan yang bertanggung jawab atas kelancaran roda manajemen perusahaan.
- b. *Vice President Own Fleet* mempunyai tugas dan tanggung jawab sebagai ujung tombak perusahaan yang bertanggung jawab atas seluruh kegiatan operasional perusahaan.

- c. *Fungsi claim, performance, insurance*, dipimpin oleh seorang *Manager* yang bertanggung jawab atas segala pekerjaan yang dikerjakan oleh Divisi *commercial* yang dibantu oleh *Assistant Manager chartered vessel claim*, *Ass. Manager insurance* dan *Asisten Menejer claim control*.
- d. *Manager claim, performance, insurance* membawahi *Ast. Menejemen claim control*, *Ast. Manager insurance*, *ass. Manager charter vessel claim* yang bertugas untuk menangani kasus klaim pada kapal charter milik PT. Pertamina. Dilaporkan oleh masing-masing *Manager Fungsi* kepada *Vice President Own Fleet* yang kemudian akan dibuatkan laporan pertanggung jawaban pekerjaan.

B. Pembahasan

1. Proses penanganan klaim

Sebagai Fungsi yang menangani kasus klaim kapal *charter*, terutama pada fungsi *claim, performance, insurance* ada beberapa tahapan yang harus di lalui sebelum melakukan proses pembayaran *pemotongan klaim kapal charter*. Proses penanganan klaim kapal sendiri memiliki peraturan dan jadwal tertentu pada masing-masing kapal. Besarnya ganti rugi adalah seluruh biaya yang timbul dalam upaya mencegah, mengurangi dan mengatasi pencemaran. Dalam hal terjadi pencemaran minyak, maka seluruh biaya yang dikeluarkan untuk menanggulangi pencemaran minyak tersebut menjadi tanggung jawab Pemilik sepenuhnya. Pemilik akan memberikan penggantian (*Reimbursement*) kepada Penyewa untuk setiap jumlah biaya dan/atau material yang telah dikeluarkan Penyewa sehubungan dengan pencegahan dan penanggulangan. Ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Sewa

ini tidak akan mengesampingkan hak-hak Penyewa untuk mengambil tindakan-tindakan pencegahan yang berhubungan dengan pencemaran atau ancaman pencemaran sebagaimana yang diatur dalam hukum dan perundang-undangan yang berlaku, dimana hak-hak serta kewajiban-kewajiban dari Pemilik dan Penyewa akan dan tetap tunduk kepada hukum yang berlaku tersebut.

2. Faktor yang menyebabkan terjadinya klaim tumpahan minyak pada MT. Asian Oil I yaitu :

Terjadinya peristiwa kebocoran pipa/selang saat discharge (Transfer dari kapal tanker ke tanki penampungan). Peristiwa tumpahan minyak tersebut terjadi pada kapal MT. Asian Oil I ketika melakukan transfer/discharge dari kapal tanker ke tanki penampungan, akibat sambungan dari pipa mengalami overfill dan kurang rapat di kompartemen 2F sehingga mengalami kebocoran pipa, minyak keluar dari tanki 2 pot disebelah kiri lambung sebanyak 300 liter minyak. Jenis dan spesifikasi minyak tersebut HVI-60. Kondisi Perairan pada saat itu cukup baik kemudian petugas Port opt & OSR langsung bergerak menuju lokasi II jetty Donan Area 60 dengan membawa perlengkapan dan peralatan penanggulangan tumpahan minyak yang terjadi di perairan.

Gambar 4.2 Di Sisi Kiri Lambung Kapal MT. Asian Oil I Mengalami Tumpahan Minyak.



Sumber : MT. Asian Oil I di Cilacap, tahun 2019.

Berikut laporan terjadinya tumpahan minyak oleh kapal MT. Asian Oil I :

Gambar 4.3 Laporan Terjadinya Tumpahan Minyak

PT. PERTAMINA (PERSERO) REFINERY UNIT IV
CILACAP

**LAPORAN TERJADINYA TUMPAHAN MINYAK DI PERAIRAN
OIL SPILL REPORT**

1. NAMA PERUSAHAAN : PERTAMINA MARINE REGION IV
COMPANY NAME
2. LOKASI DARI TUMPAHAN MINYAK DI PERAIRAN : DONAN II AREA-60
LOCATION OF OIL SPILL
3. TANGGAL/JAM TERJADINYA TUMPAHAN MINYAK : 26 Juli 2019 JAM: 21.30 WIB.
DATE / TIME OF OIL SPILL
4. SEBAB TUMPAHAN MINYAK : OVERFILL di Kompartemen 2P.
REASON OIL SPILL
5. JUMLAH DARI TUMPAHAN MINYAK (BARREL) : 300 Ltr
AMOUNT OF OIL SPILL
6. JENIS DAN SPESIFIKASI DARI TUMPAHAN : HVI-60.
TYPE AND SPECIFICATION OF OIL SPILL
7. KONDISI PERAIRAN PADA LOKASI TUMPAHAN : LAIN, LANTAS, MELAYAN SEPI.
WEATHER CONDITION
 - a. KECEPATAN DAN ARAH ARUS (KNOT) :
 - b. KECEPATAN DAN ARAH ANGIN (KNOT) : Calm
 - c. TINGGI GELOMBANG (METER) : Calm
8. CARA PENANGGULANGANNYA : DISTRAN & DISPERBAT DENYAN OIL DISPERSANT DAN DE
METHODE OF COMBATTING ADUK DENGAN RUBBER BOAT.
- a. MEKANIS : 1 UNIT RUBBERBOAT, 7 LENGHT OIL BOOM
MECHANICAL
- b. BAHANKIMIA : I. MERK : OIL DISPERSANT MERK ANMI
CHEMICAL BRAND
- II. JUMLAH : 175 LTR
AMOUNT
- c. JUMLAH PETUGAS : 6 (ENAM) ORANG
PERSONEL
9. KETERANGAN MENGENAI TINGKAT KEBERSIHANNYA SETELAH PENANGGULANGAN :
REMARK ON DEGREE OF CLEANLINESS AFTER COMBATTING
SETELAH PENANGGULANGAN PERAIRAN BERSIH KEMBALI.
10. KETERANGAN LAIN-LAIN : PENANGGULANGAN DILAKSANAKAN BERSAMA-SAMA DARI PIHAK
OTHER REMARK KAPAL DAN DARAT.

MENGETAHUI/MENYETUJUI
WITNESS/ APPROVED BY

PERWIRA KAPAL/PETUGAS DARAT
SHIP OFFICER/LOADING MASTER
CORRANERILITIAN R. DOTULANG.

CILACAP : 27 JULI 2019

KEPALA TERMINAL/PENYELIDIK
TERMINAL HEAD/INSPECTOR
ABDUL YAHMAL

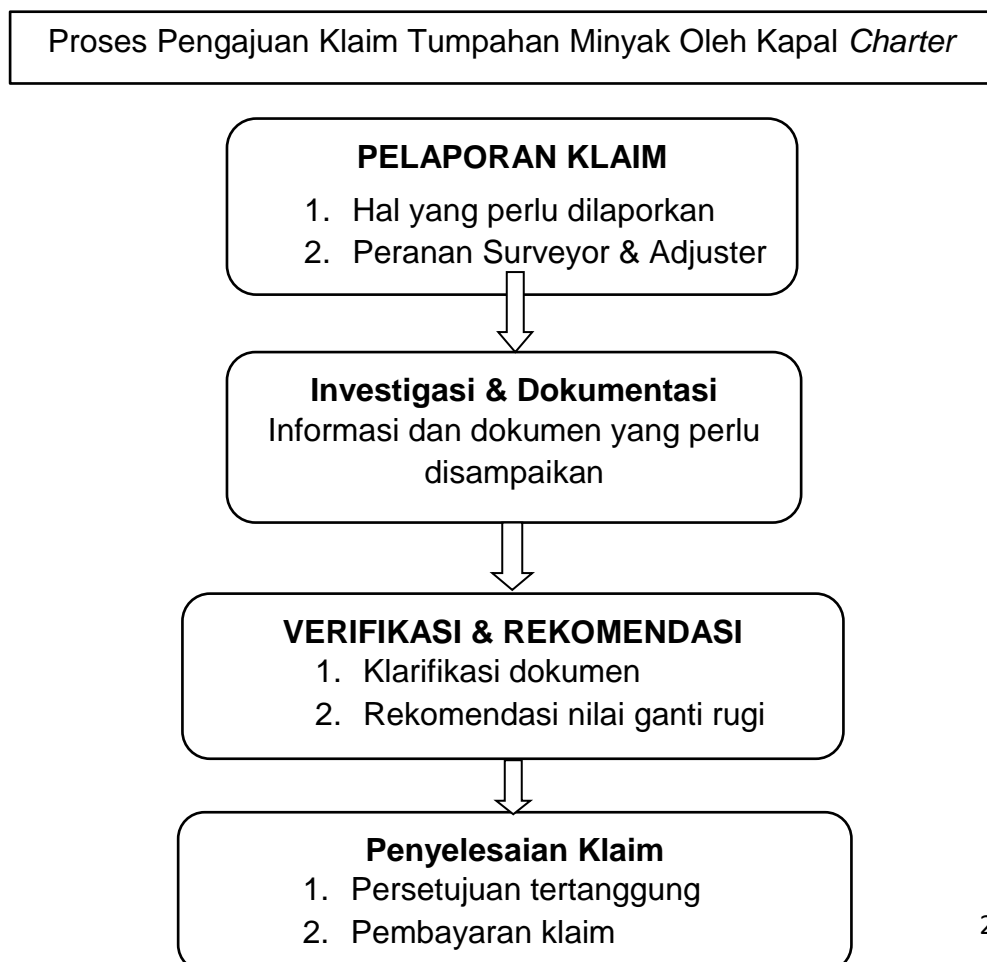
PELSUS-19

Sumber : MT. Asian Oil I di Cilacap, tahun 2019.

Pada hari Minggu tanggal dua puluh enam bulan Juli tahun dua ribu Sembilan belas jam satu lebih tiga puluh menit waktu Indonesia bagian barat. Petugas Port Operation & OSR merima laporan dari Loading Master bahwa telah terjadi tumpahan minyak di perairan Jetty II Donan Area 60 yang berasal dari MT. Asian Oil I akibat ketika melakukan transfer/dischage dari kapal tanker ke tanki penampungan, tumpahan minyak terjadi akibat sambungan dari pipa mengalami overfill dan kurang rapat di kompartemen 2F sehingga mengalami kebocoran pipa, minyak keluar dari tanki 2 pot disebelah kiri lambung sebanyak 300 liter minyak. Jenis dan spesifikasi minyak tersebut HVI-60. Kondisi perairan pada saat terjadinya tumpahan minyak cukup baik dan lalu lintas nelayan sepi.

3. Proses Penyelesaian Klaim Tumpahan Minyak

Gambar 4.4 Proses Penyelesaian Klaim



Pemaparan diatas digambarkan dalam bentuk bagan alir yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Dimana dalam bagan tersebut dijelaskan tentang proses penyelesaian klaim tumpahan minyak oleh kapal *charter*. Dari gambar diatas dapat dijelaskan proses klaim tumpahan minyak sebagai berikut :

a. Pelaporan klaim

Berikut yang harus dilaporkan diantaranya :

- 1) Tempat dan lokasi kejadian
- 2) Tanggal dan waktu kejadian
- 3) Objek yang mengalami kerusakan
- 4) Penyebab terjadinya kerusakan
- 5) Kronologis singkat kejadian
- 6) Prakiraan besarnya kerugian
- 7) Ada/ tidaknya pihak ketiga yang dirugikan
- 8) Uraian singkat mengenai upaya penanggulangan

Peranan *Surveyor* :

- 1) Melakukan survey untuk menetapkan keadaan dan besarnya kerusakan, membuat daftar bagian-bagian yang mengalami kerusakan, dan menyatakan sebab kerusakan.
- 2) Memeriksa biaya perbaikan (termasuk *salvage*) yang diajukan dan biaya perbaikan yang diajukan oleh Tertanggung.
- 3) Menetapkan apakah bagian-bagian yang rusak sudah diperbaiki

Peranan Adjuster :


Menetapkan klaim berdasarkan polis yang diperjanjikan dan menyampaikan laporannya kepada Penanggung dan/atau Tertanggung, sebagaimana disepakati kedua belah pihak.

- b. Investigasi & Dokumentasi
Informasi dan dokumen yang perlu disampaikan meliputi *statement of fact*/berita acara, *letter of protest*, estimasi biaya penanggulangan tumpahan minyak, bukti pemakaian barang habis pakai, absensi SDM penanggulangan tumpahan minyak, *certificate of usage*, *charter party*.
 - c. Verifikasi & Rekomendasi
 - 1) Melakukan verifikasi dokumen-dokumen klaim yang telah disampaikan oleh Tertanggung dengan cara sanggahan ataupun tidak.
 - 2) *Loss Adjuster* akan merekomendasikan jumlah nilai penggantian yang wajar sesuai dengan syarat dan kondisi polis Asuransi dengan menggunakan kalkulasi.
 - d. Penyelesaian Klaim
 - 1) Menanda-tangani persetujuan ganti rugi klaim
 - 2) Memproses pembayaran klaim dengan cara memotong pembayaran uang sewa kapal.
4. Dampak bagi perusahaan jika terjadi klaim tumpahan minyak
- Sehubungan dengan kejadian tumpahan minyak pada kapal MT. Asian Oil I saat sandar di jetty II Donan Area 6 Cilacap pada tanggal 26 Juli 2019 yaitu kondisi keuangan perusahaan mengalami penurunan kerugian yang cukup sangat besar karena diantaranya harus membayar ganti rugi seluruh biaya yang timbul dalam upaya mencegah, mengurangi dan mengatasi pencemaran di laut. Kami sampaikan perhitungan pembebanan biaya penanggulangan tumpahan minyak yang meliputi biaya personil, biaya jasa penunjang, biaya peralatan penanggulangan, dan material habis pakai adalah sebesar USD 6,466.86 (terbilang enam ribu empat ratus enam puluh

enam dan 86/100 US Dollar) rincian biaya terlampir. Seluruh biaya kegiatan penanggulangan tumpahan minyak mengacu kepada SK Direktur Utama PT. Pertamina Shipping (persero) tentang perhitungan biaya sarana/peralatan lindungan lingkungan perairan-daratan, SDM dan pemberian area yang terkena dampak tumpahan minyak.

Mengacu pada perjanjian sewa menyewa "Pertamina Time From I" pasal 22.6 bahwa seluruh biaya yang dikeluarkan untuk menanggulangi pencemaran minyak tersebut menjadi tanggung jawab pemilik kapal seutuhnya. (Terlampir)

Gambar 4.5 Cost Analysis Report Tumpahan Minyak di Perairan



**PERUSAHAAN PERTAMBANGAN MINYAK DAN GAS BUMI NEGARA
PT. PERTAMINA (PERSERO) RU.IV CILACAP**

COST ANALYSIS REPORT

BIAYA PENANGGULANGAN TUMPAHAN MINYAK DI PERAIRAN :
TEMPAT KEJADIAN : Dermaga II Area 60 (MT. Asian Oil I)
TANGGAL DAN JAM : 26 Juli 2019 jam : 21.30 s/d 27 Juli 2019 jam 07.00 WIB

Hal. 1/2

1. BIAYA PERSONIL

PETUGAS	JUMLAH		JML.JAM (JAM KERJA)	TARIF PER HARI (JAM KERJA)	TOTAL BIAYA UTK JAM KERJA	TOTAL BIAYA (1 1/4*TARIF PER JAM KERJA)	JML.JAM	TOTAL	TOTAL BIAYA
	PETUGAS	DAYS					LEMBUR	BIAYA LEMBUR	
KOORDINATOR	1	1	0	US\$ 745,00	US\$ 745,00	0	0	US\$ 745,00	
TENAGA AHLI UTAMA	1	1	0	US\$ 475,00	US\$ 475,00	0	0	US\$ 475,00	
TENAGA PELAKSANA	1	1	0	US\$ 270,00	US\$ 270,00	0	0	US\$ 270,00	
Sub - Total									US\$ 1.490,00

BIAYA TENAGA LEPAS 3 1 US\$ 15,00 /hari 45,00 0 0 US\$ 45,00
 BIAYA PEMAKAIAN TENAGA US\$ 1.535,00
 BIAYA ADMINISTRASI (PER MAN-DAY) US\$ 383,75

TOTAL BIAYA PERSONIL US\$ 1.918,75

2. BIAYA JASA PENUNJANG/KAPAL

KAPAL	SATUAN	JUMLAH	PENGGUNAAN DALAM HARI	TARIF PER HARI	TOTAL
Fighting Craft	UNIT	1	1	US\$ 695,6	US\$ 695,60
Out Boat Motor 85 HP	UNIT	2	1	US\$ 35,29	US\$ 70,58
TOTAL BIAYA JASA PENUNJANG/KAPAL					US\$ 766,18

3. BIAYA PERALATAN PENANGGULANGAN

NAMA ALAT	SATUAN	TARIF PER - HARI	LAMA PENGGUNAAN (HARI)	JUMLAH & SATUAN	TOTAL
Oil Spill Dispersant Spray	UNIT	US\$ 44,94	1	1 UNIT	US\$ 44,94
OIL BOOM, TYPE SP-24	METER	US\$ 9,86	1	210 METER	US\$ 2.070,60
TOTAL BIAYA PERALATAN PENANGGULANGAN					US\$ 2.115,54
BIAYA RESTOCKING SEBESAR : 25 %					US\$ 528,89
TOTAL					US\$ 2.644,43

4. BIAYA MATERIAL LAIN

NAMA MATERIAL	SATUAN	JUMLAH	HARGA SATUAN	TOTAL
TOTAL BIAYA MATERIAL				US\$ -
BIAYA PENGADAAN LAGI (25% * TOTAL BIAYA MATERIAL)				US\$ -
TOTAL				US\$ -

Sumber : MT. Asian Oil I di cilacap, Tahun 2019.

Gambar 4.6 Cost Analysis Report Tumpahan Minyak di Perairan.

5. BIAYA MATERIAL (MATERIAL HABIS PAKAI)

NAMA MATERIAL	SATUAN	JUMLAH	HARGA SATUAN	TOTAL
OIL DISPERSANT	LITER	175	US\$ 5,2	US\$ 910,00
TOTAL BIAYA MATERIAL				US\$ 910,00
BIAYA PENGADAAN LAGI (25% * TOTAL BIAYA MATERIAL)				US\$ 227,50
TOTAL				US\$ 1.137,50

6. BIAYA SARANA ANGKUTAN

KENDARAAN	PENGUNAAN JAM/HARI	TARIF JAM/HARI	TOTAL
MOBIL PICK UP	0 HARI	US\$	US\$ -
TOTAL BIAYA SARANA ANGKUT			US\$ -

Catatan :

- Penggunaan tarif sesuai dengan SK. Direktur Utama PT. PERTAMINA (PERSERO) No. Kpts - 108/C00000/2009-S0 Tgl. 29 Desember 2009.


RINGKASAN :

1. BIAYA PERSONIL	US\$	1.918,75
2. BIAYA JASA PENUNJANG/KAPAL	US\$	766,18
3. BIAYA PERALATAN PENANGGULANGAN	US\$	2.644,43
4. BIAYA MATERIAL LAIN	US\$	-
5. BIAYA MATERIAL	US\$	1.137,50
6. BIAYA SARANA ANGKUT	US\$	-
TOTAL BIAYA		US\$ 6.466,86

Terbilang : Enam Ribu Empat Ratus Enam Puluh Enam, Delapan Puluh Enam US Dollar.

Cilacap, 26 Juli 2019

Mengetahui,
Ast. Man. Marine Operation,


Abdul Yu'nal

Sumber : MT. Asian Oil I di cilacap, Tahun 2019.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Tumpahan minyak di perairan Jetty II Donan Area 60 yang disebabkan oleh kebocoran pipa/selang pada saat discharge, kurangnya pengawasan crew terhadap keselamatan kapal, dan kurangnya sosialisasi manajemen tentang pencegahan tumpahan minyak kepada crew kapal. Dalam hal terjadi pencemaran minyak, maka seluruh biaya yang dikeluarkan untuk menanggulangi pencemaran minyak tersebut menjadi tanggung jawab pemilik sepenuhnya. Besarnya ganti rugi adalah seluruh biaya yang timbul dalam upaya mencegah, mengurangi dan mengatasi pencemaran. Adanya dokumen – dokumen pendukung dari kapal charter yang harus diberikan ke pihak PT. Pertamina Persero (Shipping) Jakarta, adapun dokumenya yaitu:

- a. Laporan kejadian
- b. Rincian biaya klaim

B. Saran

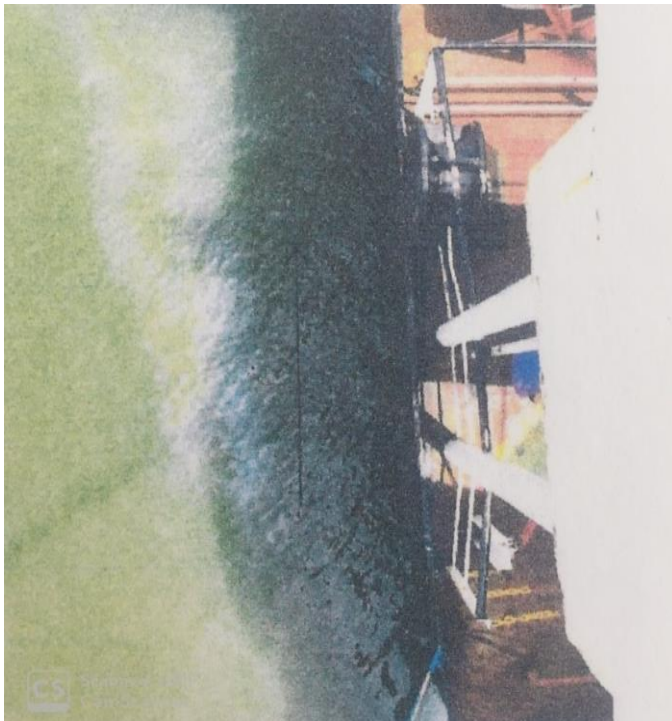
Dengan diselesaikan skripsi ini penulis memberikan saran kepada PT. Pertamina Persero (Shipping) Jakarta terkhusus pada fungsi *claim, performance, insurance* yaitu : Dalam proses penanganan klaim, dokumen, data, dan fakta sangat penting (tanpa data, fakta, dan dokumen, klaim tidak dapat diproses (*No Documents, No Claims*)). Dalam penanganan klaim, peran fungsi-fungsi unit operasi di wilayah sangat sentral, yaitu sebagai data *Provider* dan *Partner* dalam penyelesaian klaim. Diperlukan pemahaman yang sama tentang *Charter Party* dan pelaksanaan klaim dengan melakukan dialog-dialog Pusat-Wilayah, juga dengan para *Owner* kapal/*Broker*/ *Crew* kapal, salah satunya melalui sosialisasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Kirk dan Miller, (2004). *Metodologi penelitian Kualitatif*. Mouleong.
- Lasse.(2014). *Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Charter, dan Klaim*.
- Pertamina Shipping.(2019). Materi Ajar Charter Party dan Claim, Jakarta.
- Pertamina Shipping.(2019). *Materi Ajar Monitor Performance Kapal*, Jakarta. PT. Pertamina (Persero) Corporate (Online).<http://artikelmanajemen.blogspot.com/search/label/Company%20Profile>. Di akses pada tanggal 25 Desember 2019.
- Pertamina (2020).PT. Pertamina .Perkapalan (Online).<http://sppbe.pertamina.com/Shipping.aspx>. Di akses pada tanggal 24 Oktober 2019.
- Pertatime III Part II PT. Pertamina Perkapalan *Issued July 2007 Amended June 2009*.
- Pokok-pokok organisasi pertamina (Online). <https://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/18516/node/71/keppres-no-57-tahun-2002-perubahan-atas-keputusan-presiden-nomor-169-tahun-2000-tentang-pokok-pokok-organisasi-pertamina>
- Radiks purba.(1981). *Carter Kapal*. Jakarta: PT. Bharata Karya Aksara, Geneva June 1990.
- Saputra, A. M. P., Syamsiah, S., & Limbong, S. (2020). Analisis Clearance In And Out Kapal Pada Pt. Pertamina Marine Makassar. *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda*, 4(2), 1-13.
- Selasdini Vidya. (2012), *Charter kapal*. Jakarta : PT. Pertamina.
- Wikipedia (2018).PT.Pertamina (Persero) Corporate (Online).<http://id.wikipedia.org/wiki/Pertamina>. Di akses pada tanggal 23 januari 2020.

LAMPIRAN

Tampak Tumpahan minyak kapal MT. Asian Oil I yang merembes dan mencemari air laut :



TRANSKRIP WAWANCARA

Wawancara dengan responden (Ast. Man. Claim)

1. Menurut pendapat anda, apa definisi dari Klaim Tumpahan Minyak?
2. Faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab terjadinya Klaim Tumpahan Minyak?
3. Dokumen apa saja yang dibutuhkan untuk menangani Klaim tumpahan minyak?
4. Apa kerugian yang dialami oleh perusahaan apabila terjadi tumpahan minyak tersebut?

Hasil wawancara dengan responden (Ast. Man. Claim)

1. Menurut pendapat anda, apa definisi dari Klaim tumpahan minyak?
Jawab : Klaim tumpahan minyak adalah proses lepasnya minyak baik langsung atau tidak langsung ke lingkungan laut yang berasal dari kegiatan pelayaran sehingga terjadi pencemaran laut dan menimbulkan klaim permintaan ganti rugi dari bertanggung kepada penanggung sesuai dengan kerugian yang dialami atau berdasarkan polisnya.
2. Faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab terjadinya Klaim Tumpahan Minyak?
Jawab : Faktor yang menjadi penyebab terjadinya klaim tumpahan minyak biasanya diakibatkan dari hasil operasi kapal tanker atau kegiatan discharge mentransfer minyak dari kapal tanker ke tempat penampungan minyak karena mengalami kebocoran pipa/selang, biasa juga terjadi karena human error seperti adanya sobek dibagian lambung kapal, atau kapal menabrak karang, dan biasa juga terjadi karena perbaikan atau perawatan kapal.

3. Dokumen apa saja yang dibutuhkan untuk menangani Klaim Tumpahan Minyak?

Jawab : Dokumen yang dibutuhkan pada saat menangani kasus Klaim tumpahan minyak yaitu : Laporan berita acara kejadian (statement of fact), letter of protest, cost analysis report, dan absensi SDM penanggulangan tumpahan minyak.

4. Apa kerugian yang dialami oleh perusahaan apabila terjadi tumpahan minyak tersebut?

Jawab : Kerugian yang dialami oleh perusahaan yaitu kerugian biaya personil, biaya jasa penunjang, biaya peralatan penanggulangan dan material habis pakai lainnya.