

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Cuaca secara signifikan memengaruhi operasi pelayaran, karena menentukan jalannya pelayaran. Faktor-faktor seperti pergerakan awan, kecepatan angin, tekanan udara, dan tinggi gelombang dapat digunakan untuk memprediksi dan memahami kondisi cuaca. Namun, kondisi cuaca memiliki dampak yang besar pada aktivitas maritim. Kapal, terutama kapten dan kru mereka, memiliki keahlian dalam beberapa faktor iklim seperti tekanan atmosfer, kecepatan dan arah angin, dan gelombang laut.

Fluktuasi keadaan atmosfer bumi, yang dipengaruhi oleh perubahan kekuatan alam, dapat disaksikan sebagai perubahan yang cepat dan mendasar dalam kondisi cuaca. Cuaca yang menyenangkan, ditandai dengan perairan yang tenang, angin yang menyegarkan, dan langit yang tidak berawan. Kondisi cuaca yang mendukung merupakan faktor penentu kelancaran dan keamanan perjalanan. Elemen lain yang mempengaruhi operasi kapal di laut adalah cuaca buruk, terutama curah hujan yang tinggi. Menyelesaikan masalah ini sangat penting karena tim akan dihadapkan pada keputusan antara memprioritaskan keselamatan atau memenuhi tenggat waktu.

Klaim merupakan permintaan pengakuan dari agent atau vendor bahwasanya, seseorang individu memiliki hak terhadap suatu hal. Hal ini merupakan salah satu jenis penggolongan *claim performance* yang diajukan akibat adanya kerugian dan konsekuensi pada performa penyewaan kapal yang mengakibatkan penundaan pergerakan dan proses pada pendistribusian muatan. Penundaan dikarenakan adanya *slow speed & over bunker* yang diajukan kepada *ship's owner* dihitung menjadi sejumlah nominal uang ganti rugi yang disusun dalam pemotongan harga sewa yang harus dibayarkan oleh PT. Samudera Energi Tangguh.

Penyebab terjadinya klaim *slow speed dan over bunker* salah satunya bisa ditimbulkan karena adanya *maintenance* buruk dan faktor cuaca yang buruk termasuk kondisi laut . Timbulnya dari perawatan buruk kapal tanker terkait *under performance* memerlukan pemeliharaan kapal dengan menerapkan *planned maintenance system* (PMS). Menurut Soewardi (Yaqin et al., 2020), perawatan atau *maintenance* adalah kegiatan yang sangat penting dilakukan dalam mencegah kerusakan pada mesin. Planned Maintenance System merupakan suatu alat yang memungkinkan perusahaan pengelola kapal untuk melakukan perawatan rutin sesuai dengan persyaratan atas pabrikaan dan peraturan maritim, pemeliharaan wajib dilakukan oleh awak kapal dan diawasi oleh otoritas pengatur kapal seperti badan yang berwenang atau standard operating procedure pada negara tempat perusahaan tersebut berada.

Industri primer yang terus berkembang hingga saat ini menjadi industri yang menyumbang perekonomian terbesar di Indonesia yaitu salah satunya industri pertambangan sub sektor pertambangan minyak bumi dimanfaatkan menjadi bahan bakar diantaranya menjadi bahan bakar dalam kebutuhan rumah tangga, bahan dalam pelumas mesin, bahan bakar dalam kendaraan, bahan dalam produk kesehatan. Tahapan pada proses distribusi minyak bumi dimulai dari pengangkatan minyak yang berasal dari bawah tanah kemudian diangkut ke kilang penyulingan melalui pipa atau *refinery*. Dalam upaya pendistribusian kebutuhan energi untuk beberapa sektor pengguna akhir energi (*end – to end users*), yaitu sektor rumah tangga, komersial, industri, transportasi dan sektor lainnya.

Pendistribusian yang tidak tepat waktu dapat mengakibatkan keterlambatan berlayar dan penggunaan bahan bakar melebihi jumlah kecepatan atau knot kapal yang dijamin pada kontrak dengan kecepatan yang berlaku maksimal 10-11 *knots* membawa muatan sesuai dengan perjanjian yang sudah ditentukan. Kecepatan yang rendah menghasilkan penghematan bahan bakar yang signifikan. Pergerakan kapal pada saat berlayar harus tetap diperhatikan untuk optimilisasi dari mesin tersebut sehingga kapal tidak mengkonsumsi bahan bakar secara berlebihan atau over bunker. Dengan hal itu, *charterer* menimbulkan kerugian dalam segi waktu dan materiil pada perusahaan yang menyewa kapal yang menyebabkan yang akan timbulnya suatu klaim.

Zaroni (Kennedy, 2019) menyatakan bahwa kegiatan logistik mencakup partisipasi beberapa personel, termasuk pengemudi, operator, pengawas, dan staf manajerial. Kegiatan ini mencakup beberapa fungsi seperti menyusun strategi, melaksanakan, dan mengawasi proses pengangkutan komoditas, layanan energi, atau sumber daya lainnya dari penyedia ke lokasi konsumen. Fungsi logistik memfasilitasi pengangkutan berbagai sumber daya mentah, termasuk minyak bumi, gas alam, petrokimia, dan zat sejenis lainnya.

Klaim slow speed & over bunker merupakan salah satu jenis klaim yang diajukan ketika kapal berlayar dengan kecepatan yang lebih lambat dari persetujuan perjanjian antara *charterer* yang memegang kendali penuh atas operasional kapal selama periode tertentu dan shipowner atau *ship's owner* untuk melakukan penyewaan kapal dalam jenis *time charter* yang merupakan perjanjian dalam waktu tertentu. Dalam masa kapal klaim *slow speed & over bunker*, memiliki beberapa faktor salah satunya adalah kondisi cuaca yang buruk. Berikut terdapat data *klaim* MT Sinar Agra:

**Tabel 1. 1 Rekapitan Klaim Kapal time charter kapal MT Sinar
Agra Pada Tahun 2022**

<i>Month</i>	<i>Voyage number</i>	<i>Port</i>	<i>Distance (Nautical mile)</i>	<i>Speed (knots)</i>
March	V.04/22	Dumai	243.00	12.79
April	V.06/22	Balikpapan	243.00	12.15
May	26/D/02	STS Balikpapan	485	12.87
May	28/D/01	STS Balikpapan	51	11
Juni	001/D/20	Sei Pakning	51	13.65
Juni	009/L/01	Dumai	217	11
Agustus	009/L/01	Dumai	872	11
Agustus	009/L/01	Wayame	872	11
Agustus	14/L/2022	Batam	389.00	12.15
September	14/L/2022	Batam	389.00	12.63
September	001/D/20	Sea Pakning	51	13.65

Sumber: Data Samudera Energi Tangguh Diolah 2024

Berdasarkan data pada tabel 1.1 yang menunjukkan pada klaim pada MT Sinar agra pada periode 2022, bahwa adanya klaim dengan dengan kecepatan dengan satuan (*knots*) yang mengalami *slow speed* over bunker akibat cuaca buruk. Kapal MT Sinar agra sering mengalami klaim dengan faktor *slow speed over bunker* dikarenakan kesepakatan jaminan PT Pertamina International Shipping dan Samudera Energi Tangguh melebihi dan tidak sesuai dengan batas tertentu pada kontrak. Dalam hal, kecepatan kapal dan angin melebihi dari skala beaufort 4 (hembusan angin sangat kencang) dan dengan bukti lampiran pendukung cuaca dari pihak kapal.

Berdasarkan observasi peneliti, masalah tersebut di dukung dan dianalisa oleh *bunker team* PT Samudera Energi Tangguh yaitu, Pak Yordhi Maris. Pada tabel 1.1 di kondisi *actual* kapal muat MT Sinar Agra, terdapat beberapa permasalahan yang diidentifikasi antara lain:

1. Terdapat kerusakan mesin atau minimnya *maintenance* yang bisa menyebabkan mesin pada kapal mengalami kerusakan, faktor alam seperti cuaca buruk saat berlayar mengakibatkan keterlambatan sampai pelabuhan tujuan.
2. Adanya faktor kondisi cuaca yang buruk yang akhirnya kegiatan operasional terganggu, seperti angin dan arus tinggi gelombang.

Dengan adanya kerusakan mesin dan faktor cuaca buruk yang terjadi pada kapal angkutan bahan bakar minyak di PT Samudera Energi Tangguh tersebut, membuat salah satu kapal angkutan kapal mengalami keterlambatan dalam pengiriman bahan bakar minyak mengalami keterlambatan dalam pengiriman bahan bakar minyak. Berikut adalah data spesifikasi kapal, kontrak/ perjanjian kapal, dan faktor kondisi cuaca buruk:

Tabel 1.2 Data Spesifikasi Kapal Angkutan Oil / Chemical Tanker

Vessel Name	Capacity	Built Year	Flag	Operating status
MT Sinar Agra	11.243	2006	Indonesia	in service commision
Sinar Tondano	3.744	2011	Indonesia	In service/ commision

Sumber: Data Daftar Kapal PT Samudera Energi Tangguh (2021)

Tabel 1.3 Data Kontrak/ Perjanjian Kapal Angkutan LPG (Liquefied Petroleum Gas)

No	Vessel name	Type Charter
1.	MT Sinar Agra	Time Charter
2.	Sinar Tondano	Voyage Charter

Sumber: Data Primer Samudera Enerhi Tangguh

Kapal MT Sinar Agra adalah kapal yang sangat aktif beroperasi dibandingkan kapal Sinar Tondano oleh karena itu, ketersediaan kapal berperan penting dalam pengiriman curah cair terhadap customer PT Samudera Energi Tangguh. Tahun pembuatan kapal MT Sinar Agra lebih lama dibandingkan Sinar Tondano, kapal MT Sinar agra memiliki peminat dan penyewaan yang lebih tinggi dibandingkan kapal lainya karena, kapal MT Sinar Agra memiliki persetujuan kontrak sejak 9 November 2006 hingga 31 Desember 2025 sehingga keunggulan tersebut berpengaruh terhadap peminat dan penyewaan yang tinggi oleh customer

Pemberitahuan terjadinya faktor cuaca buruk disampaikan oleh kapal MT Sinar Agra melalui *morning report* berkaitan dengan operasi transportasi laut, terutama pada kapal yang memiliki peran utama dalam jenis muatan cair. Alurnya *morning* dan *noon report* sebagai laporan rutin oleh master kapal, diantaranya:

Tabel 1.4 *Morning report* Kapal MT Sinar Agra (2021)

Vessel name	Present Position	Observed avarage speed	Fuel oil consumption	Weather Observed / Beaufort Scale
MT Sinar Agra	At makassar strait (Benete – Balikpapan)	10.4 KT	M/E 14.099 A/E 1.390 MT Boiler 0.00 MT	N4/ Overcast / Moderate
MT Sinar Agra	At Java Sea	10.00 KT	M/E 9.054 MT A/E 1.601 MT Boiler 0.214 MT	N/4/ Overcast/ Moderate
MT Sinar Agra	At Sea (Panjang – Merak)	10 KT	M/E 0.049 MT A/E 1.863 MT Boiler 1.122 MT	NE 3/ Cloudy/ Slight sea
MT Sinar Agra	At Java Sea (Balikpapan – Benete)	11.01 KT	M/E 14.119 MT A/E 1.390 MT Boiler 0.00 MT	NE/4/Overcast/Moderare
MT Sinar Agra	At Java Sea (Balikpapan – Benete)	11.03 KT	M/E 7.555 MT A/E 1.363 MT Boiler 0.000 MT	NE 3/Overcast/Slight

Sumber: Data Operasional PT Samudera Energi Tangguh (2021)

Berdasarkan data *morning report* pada kapal MT Sinar agra pada periode 2021 adanya posisi kapal, kecepatan yang diamati, konsumsi bahan bakar minyak, dan cuaca yang diamati. Data ini adalah salah satu informasi cuaca terkini dengan melihat skala beaufort yang berjumlah N4, kode ini mengacu pada kekuatan angin. Dalam kasus ini N4 menunjukkan 76-100% tutupan awan yang selaras dengan istilah mendung kecepatan 11-16 knot (20.4 -29.6 km/jam). Angin mulai terasa lebih kuat, daun, dan daun bergerak, buih kecil muncul di permukaan laut. Skala ini cukup kuat dan memiliki pengaruh objek di darat dan laut namun belum mencapai tingkatan yang dapat dianggap sebagai angin kencang dan badai. Berikut data skala beaufort untuk mengukur kecepatan angin:

Tabel 1. 5 Skala *Beaufort* Pada Tahun 2020

Skala <i>Beaufort</i>	Kategori	Satuan dalam <i>knots</i>	Kedalaman di lautan
0	Udara tenang	0	Permukaan laut seperti kaca
1-3	Angin lemah	≤ 10	Riak kecil terbentuk namun tidak pecah, permukaan tetap seperti kaca
4	Angin sedang	11-16	Ombak kecil mulai memanjang, garis-garis buih sering terbentuk
5	Angin segar	17-21	Ombak ukuran sedang, buih berarak- arak
7	Angin kuat	22-27	Ombak besar mulai terbentuk, buih tipis melebar dari puncaknya terkadang menimbulkan percikan
8	Angin rebut sedang	34-40	Gelombang agak tinggi dan lebih panjang, puncak gelombang yang pecah mulai bergulung, buih yang terbesar angin semakin jelas
9	Angin rebut kuat	41-47	Gelombang tinggi terbentuk buah tebal berlajur- lajur puncak gelombang roboh bergulung-gulung. Percik – percik air mulai mengganggu penglihatan.
10	Badai	48-55	Gelombang tinggi seluruh permukaan laut memutih.

Sumber: <https://e/journal2.undip.ac.id>, 2020

Bisa dilihat pada tabel 1.3 yang menunjukkan hubungan antara skala beaufort , kategori angin, dan kecepatan dalam satuan knots, serta efek angin laut. Tabel ini membantu untuk memahami klasifikasi dan memahami kekuatan angin, memprediksi efeknya dalam dunia pelayaran dan keselamatan pelayaran di seluruh dunia serta para pelaut bisa beradaptasi dengan kondisi cuaca yang menantang. Contoh penerapan, seorang kapten kapal melihat bahwa bendera di dermaga berkibar dengan kecepatan 10 *knots*. Berdasarkan tabel Skala *Beaufort*, kapten mengetahui bahwa angin dikategorikan sebagai "angin segar" dan dapat menyebabkan gelombang kecil. Kapten kemudian memutuskan untuk memperlambat kecepatan kapal dan bersiap untuk menghadapi gelombang yang lebih tinggi (R. Lindau, 2022).

Skala *beaufort* merupakan skala yang digunakan untuk mengukur kekuatan angin berdasarkan efeknya pada permukaan daratan Skala *beaufort* diubah untuk menjadi lebih akurat dan relevan dengan kondisi cuaca di masa depan. Hal ini adalah sistem klasifikasi empiris yang digunakan untuk memperkirakan angin berdasarkan efeknya pada benda-benda di laut. Skala beaufourt terdiri dari 13 tingkatan, mulai dari 0 (tenang) dimana permukaan laut halus hingga 12 (badai) dengan kekuatan angin yang luar biasa disertai dengan gelombang sangat besar menandakan kekuatan angin yang ekstrem . Setiap tingkatan didefinisikan berdasarkan efek angin pada benda-benda tertentu seperti, asap, daun, dan ombak yang merupakan indikator yang digunakan dalam skala ini untuk menentukan

kekuatan angin di permukaan laut. Skala beaufort ini perlu digunakan dan dapat memberikan prakiraan cuaca yang akurat mengenai hal kecepatan angin tanpa memerlukan peralatan khusus (Dr. James A. Curry, 2024). Berikut adalah tabel yang menunjukkan skala beaufort beserta efek angin pada benda-benda di laut:

Proses pengajuan klaim untuk kecepatan lamban dan kelebihan bunker dapat dibatalkan oleh penyewa jika ada sanggahan dari *ship's owner* atau penanggung jawab kapal, didukung oleh dokumentasi yang sah dari BMKG (Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika). Hal ini sangat bergantung pada kontrak sewa atau perjanjian *charter* kapal, yang sering kali mengatur prosedur, kewajiban, dan dokumentasi yang terkait dengan klaim. Klaim SSOB (*Slow speed & Over bunker*) mengakui atau menolak pengaruh kondisi cuaca buruk, yang mengharuskan kapal untuk menjalani perawatan berdasarkan kecepatan saat ini seperti yang ditentukan dalam perjanjian kontrak antara pihak-pihak yang bersangkutan.

Terjadinya klaim Slow speed dengan faktor cuaca yang buruk mengakibatkan semakin lamanya kapal sampai pada pelabuhan, klaim merupakan permintaan pengakuan dari agent atau vendor bahwasanya seseorang individu memiliki hak terhadap suatu hal. Klaim ini merupakan salah satu jenis penggolongan *claim performance* yang diajukan dari *Monthly shipping performance* pada PT Samudera Energi Tangguh akibat adanya kerugian pada performa kapal yang bisa terjadinya penundaan pada pergerakan dan proses pada pendistribusian muatan. Penundaan karena

adanya *slow speed dan over bunker* diajukan kepada *ship owner* dihitung menjadi sejumlah nominal uang ganti rugi

Selama prosedur pengajuan klaim, penyewa memiliki wewenang untuk membatalkannya jika *ship's owner* atau penanggung jawab kapal menunjukkan dokumentasi yang valid dari BMKG (Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika) yang membantah klaim tersebut. Hal ini sangat bergantung pada kontrak *charter* atau perjanjian *charter* kapal, yang seringkali mengatur prosedur, kewajiban, dan dokumentasi yang terkait dengan klaim. Klaim SSOB (*Slow speed & Over bunker*) mengakui sanggahan atas kondisi cuaca yang tidak menguntungkan, yang mengharuskan pemeliharaan kecepatan kapal saat ini sesuai dengan ketentuan kontrak dan perjanjian garansi. Jika angin melampaui skala Beaufort 4, maka secara signifikan berdampak pada kecepatan kapal, yang dapat mengakibatkan klaim diajukan atau tidak. Penting bagi setiap perusahaan pelayaran untuk secara konsisten menilai bantahan yang terkait dengan kondisi cuaca buruk ketika berhadapan dengan klaim terkait kecepatan yang lambat dan kelebihan bunker. Secara khusus, mereka harus mempertimbangkan skala Beaufort yang sesuai sebagai faktor penentu validitas klaim.

Pada tahun 2020, Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika melakukan revisi terhadap skala *Beaufort*. Revisi ini dilakukan untuk menyelaraskan skala *Beaufort* dengan skala *Beaufort* internasional yang

dikembangkan oleh WMO (*World Meteorological Organization*). Revisi tersebut mencakup perubahan pada definisi dan simbol untuk beberapa tingkatan skala Beaufort. Revisi skala *beaufort* yang dilakukan oleh BMKG pada tahun 2020 bertujuan untuk menyelaraskan skala *Beaufort* dengan hal itu dikembangkan oleh *World Meteorological Organization* (WMO), perubahan definisi dilakukan untuk meningkatkan akurasi dan konsistensi dalam penerapan skala *Beaufort*. Berikut adalah contoh data permohonan laporan skala *beaufort* yang akan diserahkan oleh BMKG pada PT Samudera Energi Tangguh:

Tabel 1. 2 Data Pengajuan Permohonan Cuaca

No.	Tanggal	Lattitude	Longitude
1.	22 Juni 2021	07 °40.11S	116 38.40'E
2.	23 Juni 2021	08 °20 59'S	116 4.48'E
3.	26 Juni 2021	06° 05. 62'S	116 18.39'E
4.	27 Juni 2021	01° 56. 88'S	116 47.76'E

Sumber: Data Samudera Energi Tangguh Diolah 2024

Pada kegiatan angkutan bahan bakar PT Samudera Energi Tangguh memiliki kapal tanker yang mengangkut bahan bakar minyak yaitu, MT Sinar Agra. Dengan besarnya jumlah kapal yang dimiliki PT Samudera Energi Tangguh, yang menjadi permasalahan utama adalah indikasi *Slow speed & over bunker*. Hal itu, menjadi salah satu efek buruk terjadinya resiko bahaya ketika kapal berlabuh dalam kegiatan keagenan kapal.

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis melakukan penelitian pada PT Samudera Energi Tangguh dengan mengangkat judul “ Analisis Dampak Kondisi Cuaca Terhadap Klaim *Slow Speed & Over Bunker* Pada Kapal Sinar Agra Dalam Perjanjian *Time Charter* Pada PT Samudera Energi Tangguh”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah teruraikan diatas, maka perumusan masalah yang dapat diidentifikasi adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana dampak kondisi cuaca klaim *slow speed & Over bunker* pada kapal MT sinar Agra dalam perjanjian kapal *time charter*
2. Bagaimana dampak kondisi cuaca terhadap efisiensi operasional kapal MT Sinar Agra dalam indikasi *SSOB (Slow speed over bunker)*
3. Bagaimana strategi PT Samudera Energi Tangguh dalam mengelola kapal MT Sinar Agra untuk menganalisis faktor dampak kondisi cuaca terhadap klaim *slow speed & over bunker* pada perjanjian *time charter*

1.3 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis dampak kondisi cuaca terhadap klaim *Slow speed & Over bunker* pada kapal
2. Menganalisis dampak kondisi cuaca terhadap efisiensi operasional kapal MT Sinar Agra dalam indikasi *SSOB (Slow speed Over bunker)*
3. Menganalisis strategi yang dilakukukan pada PT Samudera Energi Tangguh agar meminimalisir terjadinya klaim pada kapal MT Sinar Agra dalam faktor kondisi cuaca pada perjanjian *time charter*

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Manfaat Bagi Mahasiswa

1. Untuk mengetahui efisiensi operasional kapal dalam menghindari pelayaran pada daerah yang memiliki cuaca buruk, mengatur kecepatan kapal sesuai dengan kondisi cuaca, dan melakukan perawatan dari sisi teknis secara berkala.
2. Untuk meminimalisir dampak klaim *slow speed over* bunker pada kapal *charter* di PT Samudera Energi Tangguh dari kondisi cuaca buruk seperti angin kencang, gelombang tinggi, hal tersebut dapat menyebabkan kapal berlayar lebih lama dan konsumsi bahan bakar lebih banyak.

1.4.2 Manfaat Bagi Prodi

1. Terjalin kerjasama yang saling menguntungkan dan bernilai antara Prodi dan PT Samudera Energi Tangguh.
2. Menumbuhkan kerjasama yang saling menguntungkan dan bermanfaat dengan *stakeholder*.

1.4.3 Manfaat Bagi Perusahaan

1. Menumbuhkan Kerjasama dengan Universitas Diponegoro untuk dapat memperkuat hubungan antara perusahaan dengan Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik dan bisa menciptakan kemitraan yang bermanfaat untuk pertukaran pengetahuan, pelatihan, dan pengembangan program-program akademik dan dunia pendidikan.

2. Bisa menjadi sumber penelitian menjadi kebijakan yang tepat untuk memecahkan permasalahan dalam kegiatan operasional dan meningkatkan daya saing perusahaan.
3. Mahasiswa diharapkan dapat memberikan saran/masukan kepada PT Samudera Energi Tangguh.