

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pusaka

Untuk pembahasan mengenai hal upaya menekan *deadfreight shipment* ekspor batubara guna menghindari terjadinya klaim muatan pada PT. Bhumi Rantau Energi. Maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori serta pengertian dari istilah-istilah yang peneliti ambil dari beberapa sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan skripsi ini sehingga dapat lebih menyempurnakan penulisan skripsi. Beberapa teori dan istilah tersebut antara lain:

1. Kekurangan Muatan (*Deadfreight*)

Jika pengirim barang selaku pencarter tidak dapat memenuhi banyaknya muatan sebagaimana yang telah dijanjikan dan disetujui, maka dia dikenakan *deadfreight* yang wajib dia bayar kepada pengangkut (pemilik kapal), kecuali kalau ditentukan bahwa pengirim barang membayar penuh uang tambang sebesar yang disetujui sekalipun muatan tidak cukup sebagaimana yang dijanjikan.

Jika pencarter tidak dapat memenuhi banyaknya muatan sebagaimana yang telah dijanjikan, maka kapal akan mengalami rugi karena ruangan kapal tidak penuh dengan muatan (ruangan yang tidak terisi disebut *dead*). Atas kekurangan muatan tersebut, pencarter harus membayar uang tambangnya yang disebut *dead-freight* (Radiks Purba, 2010:35)

Sedangkan menurut Kosasih dan Soewedo (2007:65) menyebutkan bahwa kalau penyewa kapal (*voyage charter*) tidak dapat memenuhi jumlah muatan sesuai yang dijanjikan, maka dikenakan *deadfreight*.

Deadfreight adalah uang yang harus dibayarkan oleh penyewa untuk pemilik kapal ketika ia tidak mampu menepati kuantitas barang yang dinyatakan. Setelah semua, kewajiban untuk membayar seluruh beban. Biaya pengiriman dari jumlah yang hilang dari barang - dengan kata lain ruang yang tersisa di atas kapal tersebut karena itu barang mati. Diakses dari internet (<http://www.logisticsglossary.com/term/dead-freight/> , 15 April 2017)

Dari pendapat beberapa ahli tersebut, penulis dapat menyimpulkan *deadfreight* adalah biaya yang harus dibayarkan dari penyewa kapal kepada pemilik kapal karena jumlah muatan termuat di atas kapal kurang dari jumlah yang telah disepakati oleh kedua belah pihak. *Deadfreight* dibayarkan sesuai nilai kontrak muatan yang tidak dapat dipenuhi oleh penyewa kapal.

2. Pengiriman

Pengiriman adalah bagian penting dalam suatu rantai persediaan yang berfungsi untuk menyiapkan dan mengirimkan barang ke customer. Transportasi perhubungan dengan model transportasi apa yang dipakai agar efektif dan efisien, baik dari sisi biaya maupun ketepatan waktu pengiriman (Yunarto, 2006:163)

Dalam saluran distribusi, dikenal ada tiga komponen utama yaitu *intermediary* (perantara), *agent* (agen) dan *facilitator* (fasilitator). *Intermediary* adalah pihak-pihak seperti grosir atau pedagang besar dan pengecer yang membeli barang, memilikinya dan menjual kembali barang tersebut. *Agent* adalah pihak-pihak seperti broker (pedagang perantara yang biasanya dibayar dengan imbalan komisi) dan sales agent

(agen penjualan), broker dan sales agent akan mencari pembeli, bertindak di pihak penjual, negosiasi dengan pembeli, tetapi tidak memiliki barang yang diperdagangkan itu. *Facilitator* adalah pihak ketiga yang tidak terlihat proses jual-beli dan tidak memiliki barang yang di perdagangkan, tugas fasilitator hanyalah untuk membantu dan kemudian dia dibayar atas bantuan yang diberikan.

3. Ekspor

Merujuk pada UU no. 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, secara sederhana dapat dijelaskan ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Dari pengertian ini, dapat dijabarkan lagi mengenai barang ekspor dan daerah pabean. Daerah pabean adalah seluruh wilayah Negara Indonesia, mulai dari darat , laut dan udara serta daerah tertentu yang ditentukan dari Zona Ekonomi Eksklusif dan landas kontinen yang di dalamnya berlaku ketentuan Undang-Undang yang telah ditetapkan (pasal 1 butir 2). Sedangkan untuk barang ekspor adalah barang yang dikeluarkan dari daerah pabean.

Bedasarkan penjelasan tersebut maka barang dikatakan telah diekspor jika barang tersebut telah diangkut keluar melalui batas daerah pabean, tetapi dari segi pelayanan dan pengamanan tidak mungkin menempatkan pejabat bea dan cukai di sepanjang garis perbatasan untuk memberikan pelayanan dan melakukan pengawasan barang ekspor. Kemudian timbulah anggapan di dalam hukum (fiksi) yang menyatakan bahwa barang yang telah dimuat di sarana pengangkut untuk dikeluarkan

dari daerah pabean dianggap telah diekspor dan diperlakukan sebagai barang ekspor (pasal 2 ayat 2 UU Kepabeanan).

Yang dimaksud dengan sarana pengangkut, yaitu setiap kendaraan darat, laut, atau udara yang digunakan untuk mengangkut barang ekspor. Sedangkan yang dimaksud dimuat, yaitu dimasukkannya barang ke dalam sarana pengangkut dan telah diajukan pemberitahuan pabean termasuk dipenuhinya bea keluar. Meskipun barang tersebut telah dimuat di sarana pengangkut yang akan berangkat ke daerah luar pabean, jika barang tersebut akan dibongkar di dalam daerah pabean dengan menyerahkan suatu pemberitahuan pabean maka barang tersebut tidak bisa dianggap sebagai barang ekspor (Andi Susilo 2013:21)

Secara struktural, kepabeanan di Indonesia dapat diuraikan sebagai berikut.



Gambar 2.1 Struktural Kepabeanan di Indonesia

4. Batubara

Batubara merupakan sisa tumbuhan dari jaman prasejarah yang berubah bentuk yang awalnya berakumulasi di rawa dan di tanah gambut. Pembentukan batubara dimulai sejak *Carboniferous Period* (periode pembentukan karbon atau batubara) dikenal sebagai zaman batubara pertama yang berlangsung antara 360 juta sampai 290 juta

tahun yang lalu. Mutu dari setiap batubara ditentukan oleh suhu dan tekanan serta lamanya waktu pembentukan yang disebut sebagai “maturitas organik” (*World Coal Institute*, 2009:43)

Batubara merupakan suatu jenis mineral yang tersusun atas karbon, hidrogen, oksigen, nitrogen, sulfur, dan senyawa-senyawa mineral. Batubara digunakan sebagai sumber energi alternatif untuk menghasilkan listrik. Pada pembakaran batubara, terutama pada batubara yang mengandung kadar sulfur yang tinggi, menghasilkan polutan udara, seperti sulfur dioksida, yang dapat menyebabkan terjadinya hujan asam. Karbon dioksida yang terbentuk pada saat pembakaran berdampak negatif pada lingkungan (Achmad.R, 2004:15-16)

Batubara adalah salah satu bahan bakar fosil. Pengertian umumnya adalah batuan sedimen yang dapat terbakar, terbentuk dari endapan organik, utamanya adalah sisa-sisa tumbuhan dan terbentuk melalui proses pematubaraan. Unsur-unsur utamanya terdiri dari karbon, hidrogen dan oksigen. Batubara juga adalah batuan organik yang memiliki sifat-sifat fisika dan kimia yang kompleks yang dapat ditemui dalam berbagai bentuk. Analisis unsur memberikan rumus formula empiris seperti $C_{137}H_{97}O_9NS$ untuk bituminous dan $C_{240}H_{90}O_4NS$ untuk antrasit (Sukandarrumidi, 2006:1-8)

Berdasarkan tingkat proses pembentukannya yang dikontrol oleh tekanan, panas, dan waktu, batu bara umumnya batubara dibagi dalam lima kelas yaitu : *antrasit*, *bituminous*, *sub-bituminous*, *lignit* dan *gambut*.

- a. *Antrasit* adalah kelas batubara tertinggi, dengan warna hitam berkilauan (luster) metalik, mengandung antara 86% - 96% unsur karbon (C) dengan kadar air kurang dari 8% sehingga berwarna hitam mengkilap. Namun persediaannya masih sangat terbatas yaitu sebanyak 1% dari total penambangan batubara. Negara penghasil batubara ini antara lain adalah Cina, Rusia, Korea Utara, Vietnam, Inggris, Australia dan Amerika Serikat.



Gambar 2.2 Batubara *Antrasit*

- b. *Bituminous* mengandung 68% - 86% unsur karbon (C) dan berkadar air 8% - 10% dari beratnya. Kelas batubara yang paling banyak ditambang di Indonesia, tersebar di pulau Sumatera dan Kalimantan.



Gambar 2.3 Batubara *Bituminous*

- c. *Sub-bituminous* adalah jenis batubara sedang diantara jenis *lignite* dan jenis *bituminous*. Secara fisik memiliki ciri-ciri berwarna coklat gelap cenderung hitam. Memiliki kandungan kelembapan yang lebih rendah dari jenis *lignite*.



Gambar 2.4 Batubara *Sub-bituminous*

- d. *Lignit* atau batubara coklat adalah batubara yang sangat lunak yang mengandung air 35% - 75% dari beratnya.



Gambar 2.5 Batubara *Lignit*

- e. *Gambut*, berpori dan memiliki kadar air di atas 75% serta nilai kalori yang paling rendah.



Gambar 2.6 Batubara Gambut

Tingkat perubahan yang dialami batubara, dari gambut sampai menjadi antrasit disebut sebagai pengarangan memiliki hubungan yang penting dan hubungan tersebut disebut sebagai 'tingkat mutu' batu bara.

- a. Batubara dengan mutu yang rendah, seperti batubara muda dan sub-bitumen biasanya lebih lembut dengan materi yang rapuh dan berwarna suram seperti tanah. Batubara muda memilih tingkat

kelembaban yang tinggi dan kandungan karbon yang rendah, dengan demikian kandungan energinya rendah.

- b. Batubara dengan mutu yang lebih tinggi umumnya lebih keras dan kuat dan seringkali berwarna hitam cemerlang seperti kaca. Batubara dengan mutu yang lebih tinggi memiliki kandungan karbon yang lebih banyak, tingkat kelembaban yang lebih rendah dan menghasilkan energi yang lebih banyak.
- c. Antrasit adalah batubara dengan mutu yang paling baik dan dengan demikian memiliki kandungan karbon dan energi yang lebih tinggi serta tingkat kelembaban yang lebih rendah. Dalam menentukan kualitas batubara perlu diperhatikan beberapa hal, antara lain:

1) *Heating Value* (HV) atau *Calorific Value* (nilai kalori)

Banyaknya jumlah kalori yang dihasilkan oleh batubara tiap satuan berat dinyatakan dalam kkal/kg. semakin tinggi HV, makin lambat jalannya batubara yang diumpankan sebagai bahan bakar setiap jamnya, sehingga kecepatan umpan batubara perlu diperhatikan agar panas yang ditimbulkan sesuai dengan kebutuhan.

2) *Moisture Content* (Kandungan lengas)

Lengas batubara ditentukan oleh jumlah kandungan air yang terdapat dalam batubara. Kandungan air dalam batubara dapat berbentuk air internal (air senyawa atau unsur) yaitu air yang terikat secara kimiawi. Jenis air ini sulit dihilangkan tetapi

dapat dikurangi dengan cara memperkecil ukuran butir batubara. Jenis air yang kedua adalah air eksternal, yaitu air yang menempel pada permukaan butir batubara.

3) *Ash Content* (Kandungan abu)

Komposisi batubara bersifat heterogen, terdiri dari unsure organik dan senyawa anorganik yang merupakan hasil rombakan batuan di sekitarnya, bercampur selama proses transportasi, sedimentasi dan proses pembatubaraan. Abu hasil dari pembakaran ini yang dikenal sebagai *Ash content*.

4) *Sulfur content* (Kandungan sulfur)

Belerang yang terdapat dalam batubara dibedakan menjadi dua yaitu dalam bentuk senyawa organik dan anorganik. Belerangnya dalam bentuk anorganik dapat dijumpai dalam bentuk pirit, markasit, atau dalam bentuk sulfat. Belerang organik terbentuk selama terjadinya proses coalification.

5. Klaim

Suatu pengangkutan barang melalui laut biasanya didasarkan suatu ikatan hukum yang berupa perjanjian, baik berupa *Bill of Lading* (B/L) maupun *Charter Party* (C/P). Dalam ikatan tersebut satu pihak biasanya pemilik barang yang memerlukan jasa angkut 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

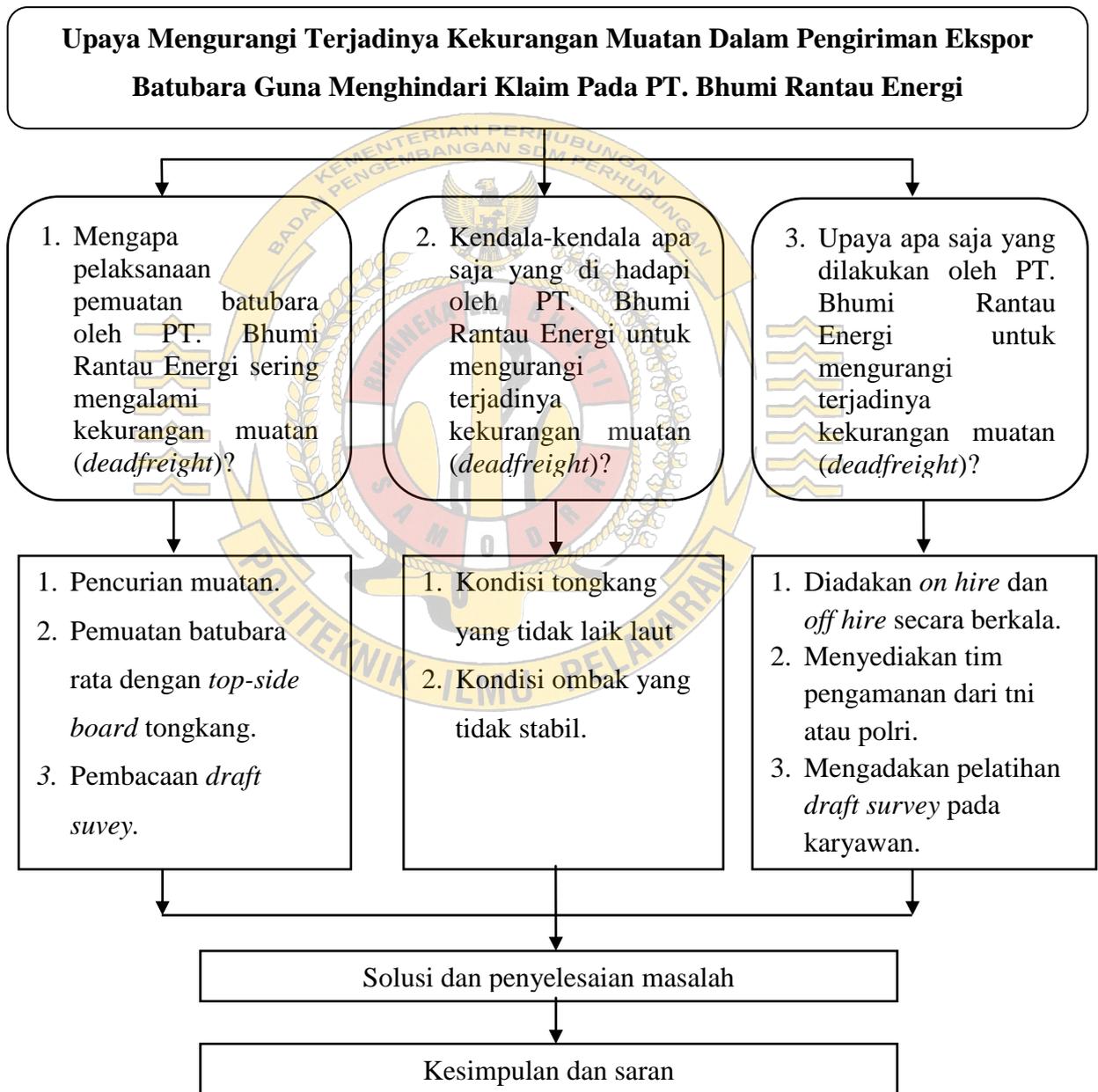
diperjanjikan. Sebagaimana layaknya suatu ikatan hukum, wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak memberikan hak kepada pihak lain untuk menuntut penggantian atas kerugian yang timbul. Upaya menuntut penggantian tersebut disebut sebagai klaim.

Dalam hukum klaim terdapat suatu “semboyan” (*maxim*) yang berbunyi *restitution in integrum* yang berarti bahwa seorang yang menderita kerugian berhak meminta atau menuntut kepada pihak yang mengakibatkan kerugian agar mengembalikannya pada keadaan sebelum kerugian itu terjadi. Jelas pada dasarnya klaim adalah suatu upaya dari pihak yang menderita kerugian untuk mendapat penggantian atas kerugian yang dideritanya. Oleh sebab itu sering disebut klaim adalah obat penyembuh.

Suatu klaim hanya akan menghasilkan penggantian (*recovery*) maksimal sebesar kerugian yang dideritanya. Tidak boleh dia mendapat keuntungan dari klaim. Oleh sebab itu perlu adanya pihak ketiga sebagai penengah (pengadilan negeri) dalam suatu masalah klaim. Pihak yang mengajukan klaim disebut *claimants* sedangkan pihak yang diklaim disebut *defendents*. Perkara klaim untuk ganti rugi tersebut bisa diselesaikan dalam sidang pada pengadilan. Apabila pihak *claimants* bisa membuktikan bahwa kerugian tersebut berdasarkan hukum yang berlaku menjadi tanggung jawab *defendents* dan *defendents* gagal membuktikan sebaliknya, maka tergugat harus membayar ganti rugi. Diakses dari internet (<https://id.scribd.com/doc/74299052/Klaim-Muatan-Kapal>, 15 April 2017)

B. Kerangka Pikir Penelitian

Dalam kerangka pikir ini menjelaskan dan memaparkan bagaimana mengidentifikasi kemungkinan permasalahan dan kejadian yang bisa menjadi kesalahan dalam sistem atau proses *transshipment* batubara di PT. Bhumi Rantau Energi.



Gambar 2.7 Kerangka Pikir Penelitian