

**PELAKSANAAN PERJANJIAN TIME CHARTER DAN
VOYAGE CHARTER KAPAL TUGBOAT DAN BARGE DI PT.
BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES JAKARTA**



**NUR SYAHIDAH NUR
NIT : 18.43.055
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**PELAKSANAAN PERJANJIAN TIME CHARTER DAN VOYAGE
CHARTER KAPAL TUGBOAT DAN BARGE DI PT. BINTANG
SAMUDERA MANDIRI LINES JAKARTA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

Disusun dan diajukan oleh

NUR SYAHIDAH NUR

NIT : 18.43.055

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN POLITEKNIK ILMU
PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

SKRIPSI

PELAKSANAAN PERJANJIAN TIME CHARTER DAN VOYAGE CHARTER KAPAL TUGBOAT DAN BARGE DI PT. BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES JAKARTA

Disusun dan Diajukan Oleh

NUR SYAHIDAH NUR

NIT. 18.43.055

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 7 Juli 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Rosliawati A.Kosman, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19761023 199803 2 001

Pembimbing II

Muhlis Muhayyag, SH., MH.

NIP. 19580816 198003 004

Mengetahui :

An. DIREKTUR PIP MAKASSAR

Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK

Jumriani, S.E., M.Adm, S.D.A

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197312012 199803 2 008

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT dikarenakan limpahan rahmat beserta karunia yang diberikan hingga penulis bisa menuntaskan penulisan skripsi. Skripsi ini dirangkai sebagai salah satu persyaratan agar menuntaskan program diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi **“Pelaksanaan Perjanjian Time Charter dan Voyage Charter Kapal Tugboat dan Barge di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Jakarta”**.

Pada penyusunan skripsi, bukan hanya hasil kerja penulis saja, tetapi adanya bimbingan, saran dan dorongan yang berasal dari pihak yang ikut serta membantu, baik secara materi maupun secara non-materi. Pada kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang ikut serta membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung 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 Jumriani, SE., M.Adm. SDA, selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
4. Ibu Rosliawati, SE., MM., selaku Pembimbing I;
5. Bapak Muhlis Muhayyang, SH, MH., selaku Pembimbing II;
6. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
7. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;

8. Bapak David Desanan Anan Winowod selaku Direktur PT. Bintang Samudera Mandiri Lines;
9. Pimpinan dan segenap pejabat PT. Bintang Samudera Mandiri Lines, yang telah mengizinkan dan memberikan bimbingan sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik;
10. Pimpinan dan seluruh karyawan/i PT. Bintang Samudera Mandiri Lines, yang berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat;
11. Ayahanda Abdul Hafid Yusuf dan Ibunda Nurwaisyah beserta adik-adik Saya yang selalu mendukung dalam doa, semangat, motivasi, materi dan kasihnya sepanjang waktu;
12. Taruni dan taruna angkatan XXXIX program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) yang selalu memberikan dukungan dan bantuan dalam penulisan skripsi ini;
13. Adik-adik saya taruni angkatan XLI dan XLII yang senantiasa membantu dalam keseharian saya dikampus;
14. Kepada idola saya member Seventeen yang selalu memberi energi positif dan membuat saya terhibur dengan karyanya, serta teman-teman Carat yang selalu menyemangati saya.

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis maupun yang membacanya sebagai tambahan pengetahuan.

Makassar, 7 Juli 2022



Nur Syahidah Nur

18.43.055

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : NUR SYAHIDAH NUR
Nomor Induk Taruna : 18.43.055
Jurusan : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

PELAKSANAAN PERJANJIAN TIME CHARTER DAN VOYAGE CHARTER KAPAL TUGBOAT DAN BARGE DI PT. BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES JAKARTA

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

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

Makassar, 7 Juli 2022



NUR SYAHIDAH NUR
NIT.18.43.055

ABSTRAK

NUR SYAHIDAH NUR, 2022. Pelaksanaan Perjanjian Time Charter Dan Voyage Charter Kapal Tugboat Dan Barge Di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Jakarta (Dibimbing oleh Rosliawati dan Muhlis Muhayyang).

Tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui proses pelaksanaan time charter dan voyage charter kapal tugboat dan barge serta tindakan yang dilakukan atas keterlambatan pembayaran sewa charter oleh PT. Bintang Samudera Mandiri Lines di Jakarta.

Penelitian ini dilaksanakan di kantor PT. Bintang Samudera Mandiri Lines, selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari bulan Agustus 2020 hingga bulan Agustus 2022. Sumber data yang diperoleh merupakan data primer yang langsung didapat dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung kepada Karyawan PT. Bintang Samudera Mandiri Lines serta sumber data sekunder yaitu literature-literature yang berkaitan dengan judul skripsi.

Teknik Analisis Data yang digunakan adalah Teknik Analisa deskriptif kualitatif dan pembahasan penelitian ini, menunjukkan bahwa proses pelaksanaan charter kapal perlu memperhatikan terlebih dahulu terkait jenis muatan, wilayah perairan, jetty muat, harga dan jenis pembayarannya.

Kata Kunci: Pelaksanaan, Time Charter dan Voyage Charter, PT Bintang Samudera mandiri Lines.

ABSTRACT

NUR SYAHIDAH NUR, 2022. Implementation of Time Charter and Voyage Charter Agreements for Tugboats and Barges at PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Jakarta (Supervised by Rosliawati and Muhlis Muhayyang).

The objectives to be achieved from this research are to determine the process of implementing time charters and voyage charters for tugboats and barges as well as the actions taken for late payment of charter rentals by PT. Bintang Samudera Mandiri Lines in Jakarta.

This research was conducted at the office of PT. Bintang Samudera Mandiri Lines, as long as the authors carry out land practice (PRADA) from August 2020 to August 2022. The source of the data obtained is primary data directly obtained from the research site by means of observation, direct interviews with employees of PT. Bintang Samudera Mandiri Lines and secondary data sources, namely literature related to the title of the thesis.

The data analysis technique used is descriptive qualitative analysis technique and the discussion of this research shows that the ship charter implementation process needs to pay attention first to the type of cargo, water area, jetty loading, price and type of payment.

Keywords: Implementation, Time Charter and Voyage Charter, PT Bintang Samudera Mandiri Lines.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pencharteran Kapal	7
B. Charter Party	9
C. Time Charter dan Voyage Charter	11
D. Tugboat dan Barge	13
E. Kerangka Pikir	16
F. Hipotesis	17
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	18
B. Definisi Operasional Variabel	19
C. Populasi dan Sampel	19
D. Teknik Pengumpulan Data	20

E. Teknik Analisis Data	21
-------------------------	----

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tentang PT. Bintang Samudera Mandiri Lines	22
B. Visi dan Misi Perusahaan	23
C. Pengenalan Pihak Pertama dan Pihak Kedua	24
D. Maksud dan Tujuan/Ruang Lingkup Perjanjian	25
E. Pelaksanaan Perjanjian Time Charter	26
F. Pelaksanaan Perjanjian Voyage Charter	39

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	47
B. Saran	47

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
Gambar 2.1	: Kerangka Pikir	16
Gambar 4.1	: Perhitungan Pemakaian Bahan Bakar	27
Gambar 4.2	: Isi Surat Pemberitahuan PT. EPS Global Link Indonesia	38
Gambar 4.3	: Isi Surat PT. EPS Global Link Indonesia	39

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
Gambar 4.1	: Daftar Kapal	23

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia ialah negara dengan banyak jumlah pelabuhan di wilayah maupun masing-masing daerahnya, baik itu pelabuhan tradisional, pelabuhan konvensional maupun pelabuhan internasional. Hal ini banyak mendorong para pengusaha dan owner perusahaan untuk ikut terjun dalam hal pelayaran.

Di bidang pelayaran banyak sekali perusahaan yang saling terikat dan bekerjasama antar instansi dalam maupun luar negeri. Selain dengan kapal milik ataupun kapal asing, negara yang berkembang bersaing untuk meningkatkan armada nasionalnya yang bertujuan demi mengembangkan jasa pandu, angkutan antar pelabuhan maupun antar negara. Disamping itu hal yang dilalui oleh negara berkembang adalah berusaha agar mengembangkan dan meningkatkan armada niaga nasionalnya dengan menyiapkan armada kapal yang tercukupi dan jika ternyata armada tersebut tidak tercukupi maka akan menggunakan istilah carter atau sewa kapal berdasarkan keperluan yang diinginkan. Carter atau sewa kapal dapat terdiri dari *time charter* atau carter waktu dan *voyage charter* atau carter menurut perjalanan yang dapat diimbangkan sesuai kebutuhan masing-masing. Untuk melakukan proses sewa kapal atau carter maka terlebih dahulu akan dibuat berupa kontrak dengan pemilik kapal (*ship owner*) dan mesti memenuhi syarat yang telah tertera di dalam charter atau *charter party*.

Pada zaman modern sekarang ini proses sewa menyewa atau carter kapal tidak mesti harus langsung bertemu dengan pihak pemilik kapal tetapi bisa juga dilakukan interaksi dengan sistem online sehingga bisa memaksimalkan proses transaksi kedua pihak, adapun tahap yang digunakan yaitu owner mengirim email ke pencharter

mengenai spek kapal oleh pencharter atau biasa dikenal dengan istilah ship. Pencarter mengirimkan email keseluruh agen kapal maupun pemilik kapal yang ingin mencarterkan kapalnya agar digunakan pencarter sesuai kebutuhan pencarter tersebut, memiliki ukuran armada kapal, dan mempunyai *house power* sehingga dari situlah seluruh agen kapal atau *ship owner* berlomba untuk mendapatkan kesepakatan biaya harga dengan pencarter apabila kesepakatan antara pemilik kapal dan pencarter telah terjalin, kemudian dibuat perjanjian kontrak charter untuk menentukan jenis charter apa yang akan dipakai dan apa saja hal yang mesti disepakati di dalam proses pencharteran kapal. Hubungan baik antar *ship owner* dan pencarter harus terjalin agar kesepakatan yang dibuat tidak sanggup dilanggar oleh masing-masing pihak bersangkutan.

Perjanjian adalah sebuah perbuatan hukum ganda dimana suatu pihak atau lebih mengikatkan diri kepada satu pihak atau lebih lainnya mengenai suatu hal tertentu, dan perjanjian ini disebut sah apabila dalam perjanjian tersebut telah memenuhi ketentuan dan syarat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 1320 KUHP (Kitab Undang-undang Perdata).

Pasal 1320 KUHP Perdata memberitahukan bahwa untuk dinyatakan sah, suatu perjanjian harus memenuhi empat syarat yaitu kata setuju bagi mereka yang mengikatkan diri (*toestaming*), adanya percakapan agar tercapainya perikatan, terkait suatu objek tertentu, terkait kuasa yang diperbolehkan. Kesepakatan ini nantinya akan berhubungan dengan kontrak sewa carter sehingga seluruh pihak tidak dapat melanggar kontrak carter yang mereka buat.

Carter merupakan sebuah hal yang menarik untuk diteliti maupun dipahami, hal yang selalu terdengar dalam kehidupan sehari-hari ialah banyaknya orang yang mengira bahwa carter adalah proses sewa

menyewa dari seseorang ke orang lain seperti yang pasti sering dilakukan adalah sewa mobil dan motor tapi bagaimana jikalau yang di sewa adalah kapal, dalam dunia pelayaran carter kapal bukan lagi hal yang jarang bagi para pekerja di pelabuhan maupun perusahaan pelayaran. Carter sering digunakan untuk kebutuhan perusahaan pelayaran dan instansi lain yang berada di pelabuhan saat membutuhkan kapal ataupun di karenakan kapal yang ada di perusahaan mengalami kerusakan sehingga perusahaan dan instansi lain membutuhkan kapal tambahan dan biasanya kapal tersebut akan di carter apabila kargo yang ada membutuhkan kapal dengan draft dan GRT yang besar.

PT. Bintang Samudera Mandiri Lines memiliki 2 tipe kapal yang di charterkan yaitu kapal tunda (*tugboat*) dan tongkang (*barge*). Ketika akan melaksanakan perjanjian carter, pencarter harus melaksanakan trial dan *sonding* kapal agar menentukan jika kapal yang akan di charter sesuai dengan kebutuhan pencarter atau tidak. Hal ini amat penting agar dilakukan supaya pencarter mengerti batas maksimal kapal untuk berjalan ataupun pengisian tanki bahan bakar agar tahu ukuran paling penuh tanki kanan dan tanki kiri bahan bakar, selain itu pencarter mesti melaksanakan reka adengan kebakaran di dalam kapal untuk memeriksa perlengkapan safety kebakaran apakah dapat digunakan dengan baik atau tidak, seperti tabung foam untuk kebakaran, alat penyemprot air dalam kapal, adapun perlengkapan safety lainnya seperti life raft, life jacket dan lain-lain. Semua pengecekan perlengkapan safety harus dilakukan pencharter agar pada saat kapal disewa tidak terjadi hal yang tidak diinginkan sehingga membuat pencarter mengganti kapal carter.

Pada hal ini penulis akan mengulas sistem charter kapal dengan memakai jenis *time charter* dan *voyage charter*. Oleh karena itu, penulis terinspirasi untuk melaksanakan penelitian terkait: **“Pelaksanaan Perjanjian Time Charter Dan Voyage Charter Kapal Tugboat Dan Barge di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines”**

B. Rumusan Masalah

Menurut uraian diatas, adapun rumusan masalah yang akan digunakan pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pelaksanaan perjanjian carter kapal berdasarkan waktu (time charter) di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines?
2. Bagaimana pelaksanaan perjanjian carter kapal berdasarkan perjalanan (voyage charter) di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines?
3. Bagaimana tindakan PT. Bintang Samudera Mandiri Lines apabila terjadi keterlambatan dalam pembayaran kewajiban time charter dan voyage charter?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian dari skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui proses pelaksanaan perjanjian carter kapal berdasarkan waktu (time charter) di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines.
2. Untuk mengetahui proses pelaksanaan perjanjian carter kapal berdasarkan perjalanan (voyage charter) di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines.
3. Untuk mengetahui bagaimana tindakan PT. Bintang Samudera Mandiri Lines apabila terjadi keterlambatan dalam pembayaran kewajiban time charter dan voyage charter.

D. Manfaat Penelitian

Diharapkan dari penelitian yang dilakukan penulis maka akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Praktis

Diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai panduan praktis terkait proses pelaksanaan perjanjian charter kapal berdasarkan waktu dan alur perjalanannya, serta dapat memperoleh inovasi baru maupun penemuan yang bisa mempermudah proses pelaksanaan perjanjian charter kapal.

2. Manfaat Teoritis

- a. Untuk menambah wawasan penulis terkait proses pelaksanaan perjanjian charter kapal.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberi sumbangan pemikiran untuk perkembangan wawasan pada umumnya dan ilmu pengetahuan pada khususnya.
- c. Ikut berpartisipasi dalam memperkaya karya di bidang ilmu pengetahuan berdasarkan kemampuan penulis.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pencharteran Kapal

Dalam dunia pelayaran untuk mengembangkan kelancaran penyelenggara pengangkutan dibutuhkan sebuah sarana penunjang, yaitu sarana armada kapal. Salah satu penyelenggaraan pengangkutan laut ialah dengan melaksanakan suatu perjanjian yang dinamakan dengan perjanjian carter kapal. Mengenai pencharteran kapal itu sendiri adalah : Menurut H.M.N. Purwosutjipto (2000:95) “Charter kapal adalah suatu perjanjian timbal balik antara *ship owner* (*vevrater*) dengan pencharter (*bevrachter*), yang mana pihak *ship owner* mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal lengkap dengan perlengkapan maupun pelautnya untuk kepentingan pencharter, dan pihak pencharter mengikatkan diri untuk membayar uang charter (*charterprijs*)”.

Pengaturan charter kapal dalam hukum Indonesia tercantum dalam Bab V Buku Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Adapun pengertian pencharteran kapal yang dimaksud adalah pemakaian atau pengoperasian kapal milik orang lain yang sudah dilengkapi awak kapal beserta peralatannya dengan imbalan bayaran.

Dari beberapa pengertian perjanjian charter kapal yang dikemukakan di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa pengertian perjanjian charter kapal ialah merupakan sifat perjanjian charter kapal yang timbal balik antar pihak *ship owner* dan pihak pencharter untuk menyediakan kapal lengkap dengan perlengkapan maupun pelautnya. Sedangkan pihak pencharter mengikatkan diri untuk membayar biaya sewa charter atas penggunaan armada kapal untuk pengangkutan barang/muatan atau tujuan lain yang sah.

Sewa menyewa kapal tanpa awak, berasal dari hukum asing yang dalam hukum Indonesia dapat disamakan halnya dengan “menyewa” kapal yang mana pengaturannya terdapat dalam Bab VII Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Pasal 453 KUHD membagi percharteran kapal menjadi:

1. Carter kapal menurut waktu;
2. Carter kapal menurut perjalanan.

B. Charter Party

Pasal 454 KUHD ialah mengenai akta persetujuan carter yang disebut *charter party*, jika disetujui masing-masing pihak. Adapun *charter party* atau penyewaan kapal adalah dokumen perjanjian antara pemilik kapal yang menyetujui menyewakan kapalnya dengan penyewa yang menyetujui untuk menyewa kapal tersebut.

Penyewaan dapat berupa seluruh kapal maupun seluruh ruang cargo, sesuai dengan ketentuan dan syarat yang telah disetujui dalam *charter party*. Bagi orang yang kapalnya disewa perlu memahami dengan seksama dan membaca betul setiap klausa yang tertera di dalam perjanjian. Khususnya pada klausa-klausa tambahan hingga benar-benar memahaminya.

Adapun persyaratan (*clauses*) yang ditetapkan dalam charter party

:

1. Nama dari pihak yang mengikatkan diri (pencharter dan pemilik kapal);
2. Nama kapal dan “*warranty seaworthiness*” (janji kelaiklautan) dapat berbentuk “*good ship*” classed 100 AI at BKI”, yang penting adalah bahwa kapal laik laut selama charter party berlaku;
3. Ukuran kapal yang disebutkan dalam tonase kapal (bersih / kotor);

4. Pelabuhan bongkar muat yang tidak diperlukan untuk time charter, namun sebagai pengganti harus menuliskan tanggal penyerahan dan tanggal penyerahan kembali (*delivery and redelivery date*);
5. Muatan yang diangkut dalam voyage charter dirinci bersama dengan jumlah yang akan diangkut, sedangkan untuk time charter tidak diperlukan tetapi sebagai pengganti dimasukkan jarak pelayaran (*radius of trading*) misalnya *world-wide radius, ice bound ports excepted*;
6. Posisi kapal, hanya untuk voyage charter melalui sebuah pernyataan yang benar dan terinci, sesuatu yang dikemudian hari dapat dituntut oleh pencharter jika tidak benar, sedangkan untuk time charter diganti dengan tanggal dan tempat penyerahan;
7. Pembayaran bagi *voyage charter* dengan uang tambang sesuai dengan jumlah yang diangkut dan untuk *time charter* dengan sewa untuk jangka waktu perjanjian;
8. Hari labuh dan cara perhitungan (hanya untuk *voyage charter*);
9. *Brokerage clause*, menentukan tarif bagi perantara;
10. *Lien clause*, memberikan kepada pemilik kapal hak menahan muatan jika uang tambang atau hire belum dibayar;
11. *Act of god clause*, identik dengan syarat yang tertera dalam *the hague rules* (konosemen);
12. *Exemptions from liability clause*, mencakup sejumlah peristiwa dimana pemilik kapal bisa meminta pembebasan
13. *Average clause*, ialah menentukan jika terjadi general average, maka pembayaran dilakukan menurut York-Antwerp Rules;
14. *Arbitration clause*, menentukan ketentuan melakukan arbitrase jika terjadi sengketa;
15. *Penalty for non-fulfilment clause*, menyebutkan jumlah yang harus dibayar untuk penyimpangan dalam pelaksanaan kontrak charter;
16. *Sub-letting clause*, jika terjadi sub charter dalam charter party;

17. *Deviation and salvage clause* (pengaturan deviasi dan pertolongan).

C. *Time Charter dan Voyage Charter*

1. *Time Charter*

Menurut KUHD pasal 453 Percharteran menurut waktu atau time charter merupakan kontrak dimana pihak *ship owner* bertanggung jawab agar menyiapkan penggunaan armada kapal yang disetujui bagi pencharter, supaya dipakai menurut keperluannya yaitu pelayaran dilaut, serta membayar biaya yang telah dihitung berdasarkan waktunya.

Yang menjadi pokok perjanjian dalam metode time charter adalah lamanya waktu penyewaan kapal, jadi si penyewa membayar biaya sewa kapal berdasarkan lamanya kapal di sewa, bukan banyaknya muatan atau kemana rute tujuan kapal berangkat. Pada sewa menyewa jenis ini semua beban terkait dengan kapal seperti perawatan kapal, gaji ABK, perbekalan kapal dan lain-lain menjadi tanggung jawab *ship owner* sedangkan biaya-biaya pada saat sandar di pelabuhan seperti air minum, *fuel* (bahan bakar) kapal, maupun seluruh biaya menyangkut kepentingan penyewa maka seluruh beban tersebut menjadi tanggung jawab penyewa.

Adapun pokok dalam pencharteran berdasarkan waktu :

- a. Pihak pencharter mempunyai hak mencharterkan kembali kapal pada pihak ketiga (bertindak sebagai disponent owner).
- b. Penggunaan ruang sisa oleh pihak *ship owner* hanya dibenarkan seizin pencarteran.
- c. Terkait penerimaan dan pengangkutan kargo maka, nahkoda harus menuruti perintah pencarteran.

- d. Pencharteran tidak diizinkan melayarkan kapal ke tempat yang tidak bisa dimasuki kapal dan tidak aman.
- e. Perhitungan diadakan jika ada perbedaan daya muat menurut *charter party* dengan kenyataannya.
- f. Pemberlakuan KUHD (termasuk perjanjian yang diadakan di luar negeri), kecuali ada persetujuan lain.

2. ***Voyage charter***

Voyage charter adalah kontrak sewa menyewa kapal antar pemilik kapal dan penyewa dimana biaya akan dihitung berdasarkan alur perjalanan. Berdasarkan Kitab Undang-undang Hukum Dagang Indonesia (KUHD) *Voyage Charter* atau carter sesuai perjalanan adalah kesepakatan antara pihak yang satu (ship owner) dengan mengikatkan diri untuk menyediakan armada kapal tertentu, seluruhnya atau sebagian, kepada pihak lawannya (pencharter) dengan tujuan untuk mengangkut orang, barang-barang maupun muatan melalui lautan, dalam satu perjalanan atau lebih, dengan pembayaran harga pasti untuk pengangkutan ini. Surat perjanjian dalam *voyage charter* selanjutnya disebut dengan SPAL (Surat Perjanjian Angkutan Laut) merupakan hasil kesepakatan antara pihak carrier/ship owner/operator dengan pihak shipper/pemilik barang.

Adapun pokok dalam pencharteran menurut trayek perjalanan :

- a. Pihak pencarter tidak boleh melakukan perjanjian charter menurut perjalanan dengan pihak ketiga, kecuali dalam charter party di berikan hak untuk itu.
- b. Penggunaan space kapal yang tersisa.
- c. Tanggung jawab *ship owner* atas daya muat yang lebih besar dibandingkan yang tercantum dalam *charter party*.
- d. Pelabuhan bongkar muat yang aman.
- e. Penyerahan cargo yang akan dimuat.

- f. Ketetapan waktu mengerjakan kargo oleh pihak pemilik kapal.
- g. Cara memberitahu pihak pencharter tentang kesiapan kapal menerima barang.
- h. Prosedur pemutusan persetujuan oleh pihak pencharter yang tidak mampu menyediakan kargo sebagaimana yang disepakati.
- i. Ketentuan-ketentuan terkait hari labuh, hari keterlambatan, hari kecepatan maupun uang denda keterlambatan dan bonus kecepatan.
- j. Pembayaran ganti rugi terkait kurangnya muatan oleh pencharter kepada *ship owner*.
- k. Kewajiban pemilik kapal untuk mengganti rugi kepada pencarter jika kapal tidak dapat melakukan pelayaran ataupun tidak dapat digunakan “sejak permulaan”.
- l. Penyerahan barang sesuai konosemen.
- m. Pembayaran sewa kapal.
- n. Gugurnya persetujuan diakibatkan tindakan pemerintah sebuah negara, karena perang dan sebagainya.
- o. Pemberlakuan KUHD, kecuali terdapat perjanjian lain.

D. Tugboat dan Barge

1. Tugboat

Tugboat atau kapal tunda merupakan kapal yang dipakai pada proses pergerakan dalam menarik maupun mendorong kapal lain. Kapal tunda juga berfungsi untuk menarik tongkang, kapal rusak, maupun peralatan lainnya.

Konstruksi dari kapal tunda sendiri hampir sama dengan konstruksi kapal barang. Hanya saja kapal tunda tidak dilengkapi dengan palka barang besar, sehingga ukurannya lebih kecil untuk tenaga penggerak. Karena kapal tunda dibuat agar dapat melakukan berbagai macam pekerjaan seperti menarik, menunda, menggandeng dan menambatkan kapal dan alat apung lainnya

yang mempunyai kapasitas yang lebih besar. Begitu pula dengan konstruksinya dirancang agar lebih kuat untuk menahan getaran, pada tugboat dilengkapi dengan peralatan tarik seperti *towing hook*, *stabilizer guilding ring*, *towing beam*, dan juga derek tambang tarik yang terdapat di geladak tengah kapal.

Kapal tunda mempunyai kemampuan pergerakan yang tinggi, tergantung dari unit penggerakannya. Tugboat dengan penggerak konvensional terdapat baling-baling dibagian belakang yang memudahkan untuk menarik kapal dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Adapun penggerak lainnya biasa disebut dengan *Schottel propulsion system (azimuth thruster/Z-peller)* yang mana baling-baling dibagian bawah kapal dapat bergerak 360° atau sistem propulsi *Voith-Schneider* yang menggunakan semacam pisau dibagian bawah kapal yang berfungsi membuat kapal berputar 360°.

2. Barge / tongkang

Kapal tongkang atau yang bisa disebut juga dengan ponton merupakan jenis kapal pengangkut barang yang bentuknya seperti kotak besar terapung. Anda perlu mengetahui bahwa jenis kapal tersebut perlu bantuan dari kapal tunda untuk dapat melintasi samudera.

Kapal tongkang berfungsi untuk mengangkut kargo yang bermuatan barang-barang. Sebelumnya, jenis kapal tersebut juga sering digunakan untuk alat transportasi atau pengangkut mobil menyeberang pada daerah yang belum memiliki jembatan. Jika dilihat dari bentuknya yang seperti kotak terapung, kapal ini memang cocok untuk mengangkut barang. Barang-barang yang diangkut pada kapal biasanya dalam jumlah yang sangat banyak, dengan bantuan kapal tunda yang mendereknya.

3. Hal-hal yang perlu diperhatikan sebelum mengapalkan barang dengan tugboat dan tongkang

Sebelum barang-barang diangkut oleh kapal tongkang, ternyata ada beberapa hal yang tidak boleh luput dari perhatian begitu saja. Ketelitian saat hendak mengapalkan barang dengan tongkang memang tidak boleh dilupakan agar barang dapat sampai ke tujuan dengan aman. Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan yaitu :

a. Rute yang Akan Dilalui

Apabila hendak berlayar untuk mengangkut barang, maka rute yang akan dilalui oleh tongkang perlu diketahui terlebih dahulu. Pentingnya pengetahuan terhadap rute yang akan dilalui bertujuan untuk meminimalisir resiko perompakan maupun kondisi laut yang akan dilewati.

b. Sertifikasi serta Spesifikasi Kapal Tunda dan Tongkang

Hal penting berikutnya yang harus diperhatikan ketika tongkang akan digunakan adalah sertifikasi dan spesifikasi dari kapal tunda dan tongkang. Kapal yang berlayar harus sesuai dengan standar yang berlaku, mulai dari usia, kapasitas, hingga daya yang dimilikinya sekaligus konfigurasi derek tersebut.

c. Survei Kelayakan Kapal dan Perizinannya

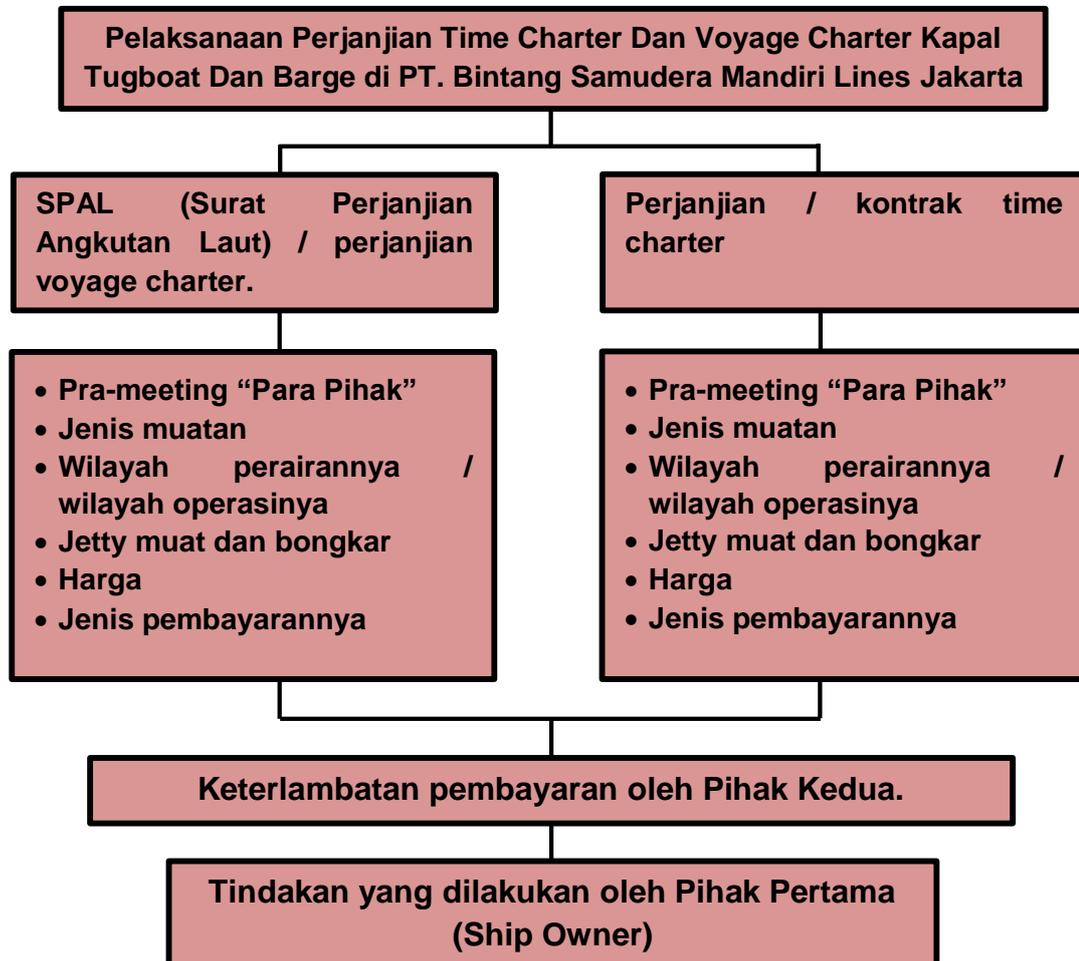
Survei kelayakan kapal dan perizinannya sangat penting untuk dilakukan agar semua yang berada pada kapal tersebut dapat berlayar dengan aman sesuai dengan rencana. Lembaga survei independen yang diakui wajib melakukan survey kelayakan kapal sekaligus perizinannya terlebih dahulu.

d. Awak Kapal yang Berpengalaman

Pada jenis kapal pengangkut barang, awak kapal yang berpengalaman juga menjadi hal yang perlu diperhatikan. Alangkah lebih baik apabila awak yang terlibat memang sudah paham betul dengan berbagai jenis kargo sehingga dapat mengatasi resiko buruk yang mungkin terjadi di perjalanan.

E. Kerangka Pikir

Gambar 2.1



F. Hipotesis

Berdasarkan deskripsi di atas maka penulis mengambil hipotesis yaitu diduga proses pelaksanaan perjanjian *time charter* dan *voyage charter* terkait tindakan PT. Bintang Samudera Mandiri Lines belum efektif.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ialah sebuah cara supaya mendapatkan, mengembangkan dan membuktikan keabsahan dari ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari bahasa Inggris yaitu *research*, beberapa orang juga menerjemahkan *research* sebagai riset. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re*, yang artinya “kembali” dan *to search* yang artinya mencari. Dengan demikian, arti kata dari *research* atau riset adalah “mencari kembali”.

Metodologi penelitian adalah usaha atau cara yang digunakan dalam sebuah penelitian. Suatu penelitian harus didasarkan pada ketentuan data yang tepat, agar supaya hasil dari penelitian tersebut dapat dipertanggungjawabkan, baik secara objektif maupun secara ilmiah dilapangan, sehingga hasil penelitian itu memiliki nilai positif.

Selain itu, fungsi daripada penelitian adalah untuk memeriksa kondisi/keadaan dari konsekuensi terhadap suatu kondisi khusus. Secara umum metode penelitian bermakna yaitu cara atau tahap ilmiah untuk memperoleh data dengan kegunaan dan tujuan tertentu.

A. Jenis Penelitian

Dalam melakukan penelitian diperlukan suatu cara, metode atau usaha sebagai tahap-tahap yang harus dilalui oleh seorang penulis dalam menyelesaikan suatu permasalahan untuk memperoleh suatu tujuan. Adapun jenis penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian adalah metode deskriptif kuantitatif. Dengan metode jenis ini penulis bermaksud mengumpulkan data historis dari PT. Bintang Samudera Mandiri Lines dan mengamati secara detail terkait aspek-aspek tertentu yang berhubungan dengan pelaksanaan perjanjian charter kapal jenis time charter dan voyage charter sehingga dapat mengumpulkan data-data yang dapat membantu penulisan laporan

penelitian. Data-data yang dikumpulkan tersebut kemudian disusun dan dianalisa terlebih dahulu dengan dasar teori yang dipelajari sehingga tercapai gambaran terkait objek tertentu dan dapat disimpulkan mengenai masalah yang akan diteliti.

B. Definisi Operasional Variabel

Variabel penelitian merupakan sebuah petunjuk, sifat atau nilai dari suatu kegiatan yang memiliki variasi tertentu dan telah ditetapkan oleh penulis untuk dipahami, dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Operasionalisasi variabel dibutuhkan untuk menguraikan variabel penelitian menjadi sebuah konsep, indikator, ukuran dan dimensi yang dikerahkan untuk mendapatkan nilai variabel lainnya. Disamping itu, kegunaannya adalah agar mempermudah deskripsi dan menghindari perbedaan pendapat dalam penelitian ini.

Pada penelitian ini variabel penelitian adalah pada proses pelaksanaan perjanjian time charter dan voyage charter perlu memperhatikan secara detail hal-hal apa saja yang menjadi hak dan tanggung jawab para pihak maupun ketentuan apa saja yang ditetapkan dalam perjanjian tersebut agar tidak terjadi sesuatu yang tidak diinginkan para pihak.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakter tertentu yang ditetapkan oleh penulis untuk dipahami dan selanjutnya ditarik kesimpulannya. Dari pengertian diatas peneliti dapat menyimpulkan bahwa populasi bukan hanya sekedar karakteristik yang ada pada obyek atau subyek yang dipelajari melainkan melingkupi seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh obyek atau subyek tersebut.

Adapun populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah seluruh pegawai PT. Bintang Samudera Mandiri Lines yang ikut dalam proses penerbitan perjanjian time charter dan voyage charter mulai dari proses pembuatan kontrak, persetujuan, hingga pelaksanaan dari perjanjian charter tersebut.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari karakteristik dan jumlah yang dimiliki oleh populasi tersebut. Adapun pengambilan sampel dalam penelitian sangat penting apabila peneliti ingin hasil penelitiannya berlaku untuk seluruh populasi. Sehingga sampel yang diambil harus dapat mewakili seluruh karakteristik dan jumlah yang terdapat pada populasi jika tidak maka kesimpulan dari penelitiannya akan bias.

Adapun sampel dalam penelitian yaitu, pada time charter penulis mengambil TB. Kolaka 1/BG. AMB Theodorus 03 dan pada voyage charter penulis mengambil TB. Nusa Peninda 1/BG. AMB Leonardus 01 sebagai sampel penelitian.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara atau tahap yang dilakukan untuk mendapatkan data dan laporan yang diperlukan dalam penelitian. Teknik pengumpulan data yang dilakukan yaitu :

1. Teknik observasi (pengamatan langsung)

Teknik observasi digunakan dengan tujuan agar memperoleh atau mendapatkan data secara langsung terkait indikasi tertentu dengan melaksanakan observasi serta menuliskan data yang berkaitan dengan rumusan masalah yang akan diteliti. pengamatan yang penulis lakukan adalah dengan melakukan pengamatan langsung pada saat penulis melakukan praktek darat di perusahaan

pelayaran. Di samping itu observasi adalah alat pengumpulan data secara langsung dan sangat penting dalam penelitian secara deskriptif. Adapun instrument penelitian dari teknik observasi adalah perjanjian time charter dan SPAL.

2. Wawancara (*Interview*)

Wawancara yaitu sebagai proses tanya jawab secara lisan yang dilakukan seseorang saling berhadapan dan saling memberi dan menerima informasi. Teknik pengumpulan data ini dengan mengadakan tanya jawab langsung dengan para pegawai khususnya pegawai dibagian marketing yang bertanggung jawab atas kontrak time charter dan SPAL.

3. Studi dokumentasi

Studi dokumentasi adalah metode pengumpulan data dengan cara mempelajari, mencari, mengutip data dari buku-buku yang berhubungan dalam penelitian ini. Selain itu penulis juga melakukan penelitian dengan mengumpulkan data berupa dokumen yang berkaitan dengan kontrak time charter dan SPAL.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan adalah Teknik deskriptif kualitatif, yaitu pengolahan data kualitatif yang telah diperoleh melalui gambaran fakta-fakta atau karakteristik yang sebenarnya.

Setelah diperolehnya data dari hasil wawancara dan observasi lalu dipelajari, setelah itu pengadaaan reduksi data yaitu usaha untuk membuat rangkuman terkait data dan memilah hal-hal penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan tersebut.

Langkah selanjutnya yaitu dengan menyajikan data. Penyajian data adalah menyampaikan informasi berdasarkan data laporan yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dalam memberikan kesimpulan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tentang PT. Bintang Samudera Mandiri Lines

PT. Bintang Samudera Mandiri Lines (BSML) didirikan pada tahun 2012 dan berlokasi di Jakarta Selatan. Perusahaan ini merupakan perseroan yang bergerak dalam bidang usaha jasa yang memberikan pelayanan angkutan moda laut dan penyediaan jasa logistik, dengan integritas dan profesionalisme dengan mengutamakan pelayanan prima.

Pada awal beroperasi sejak pendirian, Perseroan merupakan perusahaan jasa angkutan laut yang hanya memberikan layanan jasa menggunakan armada kapal milik partner usaha. Seiring perkembangan usaha, dibawah kepemilikan dan manajemen baru, pada tahun 2017, perusahaan mulai memiliki armada kapal milik sendiri dengan mengoperasikan 2 (dua) pasang kapal tunda (tug boat) dan tongkang (barge) ukuran 300 ft. Secara bertahap, jumlah armada kapal yang dimiliki dan beroperasi semakin berkembang hingga saat ini memiliki 7 (tujuh) unit kapal tunda (tug boat) dan 7 (tujuh) unit kapal tongkang.

Jasa layanan moda angkutan laut yang dilayani saat ini adalah angkutan barang dengan komoditi tambang seperti batu bara dan nikel. Angkutan barang infrastruktur seperti semen, pasir, pipa, alat konstruksi, serta komoditas lain seperti pupuk dan klinker. Area operasi armada kapal di kawasan perairan Indonesia seperti Kalimantan, Jawa, dan Sulawesi.

Dengan pengalaman yang kami miliki, PT. BSML memiliki komitmen dan keyakinan untuk dapat selalu memberikan kualitas layanan terbaik pada pelanggan. Didukung oleh sumber daya manusia

yang andal, kami berkomitmen untuk memberikan solusi terbaik dalam pengangkutan kargo dan logistik.

Daftar kapal PT. Bintang Samudera mandiri Lines:

Tabel 4.1

No.	Daftar Kapal	
	Tugboat	Barge
1.	TB. AMPENAN 1	BG. AMB THEODORUS 01
2.	TB. KOLAKA 1	BG. AMB THEODORUS 03
3.	TB. MELAK 1	BG. AMB CATHERINE 01
4.	TB. FLORES 1	BG. AMB CATHERINE 02
5.	TB. NUSA PENINDA 1	BG. AMB LEONARDUS 01
6.	TB. NUNUKAN 1	BG. AMB LEONARDUS 02
7.	TB. JENEPONTO 1	BG. AMB LEONARDO 01

Sumber : PT. Bintang Samudera Mandiri Lines

B. Visi dan Misi Perusahaan

1. Visi

Menjadi Perusahaan Pelayaran Nasional dan Logistik Terkemuka, yang menyediakan jasa layanan Prima, Terintegrasi, Profesional, dan berkesinambungan.

2. Misi

Adapun misi perusahaan PT. Bintang Samudera Mandiri Lines :

- a. Menyediakan layanan yang professional, berkualitas dan dapat diandalkan kepada *customers* untuk menjaga kepercayaan dan keunggulan serta senantiasa menjadi top of mind dalam market.
- b. Mengintegrasikan aneka layanan jasa transportasi laut dan logistik yang terpercaya dengan pelayanan terbaik untuk mendukung industri nasional.

- c. Mengedepankan keamanan dan keselamatan kerja.
- d. Menjunjung tinggi reputasi dan etika bisnis serta taat azas.
- e. Mewujudkan nilai perusahaan yang optimal bagi seluruh *stakeholders*.
- f. Menjadi perusahaan dengan iklim kerja terbaik bagi seluruh *stakeholders*, mengutamakan integritas dan kebanggaan pribadi bagi semua karyawan perusahaan.

C. Pengenalan Pihak Pertama dan Pihak Kedua

Para pihak dalam perjanjian ini atau disebut dengan subjek, yaitu setiap orang yang terlibat dengan perjanjian subjek harus mampu untuk melaksanakan perbuatan hukum yang ditetapkan oleh Undang-Undang. Disamping manusia perorangan, Badan Hukum juga harus bertindak dalam hukum dan mempunyai hak-hak, tanggung jawab, dan perhubungan hukum terhadap orang lain atau badan lain.

Dalam perjanjian carter kapal, para pihak yang terkait dengan perjanjian ini adalah pihak *ship owner* yang mencarter kapal dimana pihak *ship owner* ini adalah perusahaan pelayaran dan didalam perjanjian disebut "PIHAK PERTAMA". Adapun pihak pencarter selaku pihak pemakai jasa angkutan, didalam perjanjian disebut "PIHAK KEDUA".

Pihak Pertama dan Pihak Kedua selanjutnya disebut "PARA PIHAK". Para pihak dalam kapasitasnya diatas, terlebih dahulu menerangkan hal-hal sebagai berikut :

1. Bahwa Pihak Pertama adalah badan usaha yang bergerak dibidang Jasa Angkutan Laut (Pelayaran) yang dalam hal ini memiliki/menguasai Armada Kapal untuk dapat disewa kepada Pihak Kedua berdasarkan kesepakatan dalam Perjanjian ini.
2. Bahwa Pihak Kedua adalah pihak yang dalam hal ini mampu menyediakan muatan (cargo) atau pemilik muatan. Dan karenanya berdasarkan Perjanjian ini PIHAK KEDUA menyatakan

kebenarannya bahwa dirinya telah terikat dalam perjanjian, selanjutnya muatan akan diangkut dan dibawa dengan menggunakan Armada Kapal milik atau yang dikuasai PIHAK PERTAMA.

3. Terhadap konsideran point 1 diatas, PIHAK KEDUA bermaksud untuk menunjuk dan menyewa serta menggunakan Armada Kapal milik PIHAK PERTAMA guna mengangkut dan membawa muatan yang disediakan oleh PIHAK KEDUA dengan tanggung jawab penuh atas keberadaan dan legalitas muatan yang akan dibawa serta diangkut itu. Selanjutnya Armada Kapal milik PIHAK PERTAMA cukup disebut "Kapal".
4. Bahwa PARA PIHAK sepakat, dengan disetujuinya Perjanjian ini merupakan sebagai bentuk dasar kesepakatan serta sebagai bentuk adanya kebutuhan penggunaan Kapal milik PIHAK PERTAMA yang akan disewa oleh PIHAK KEDUA, dengan tetap mengacu pada syarat dan ketentuan yang diatur dalam Perjanjian ini.

Para Pihak saling sepakat untuk menuangkan kesepakatan-kesepakatannya dalam Perjanjian ini dengan ketentuan yang telah diatur di dalam perjanjian.

D. Maksud dan Tujuan / Ruang Lingkup Perjanjian

Ruang lingkup perjanjian ini adalah terkait dengan penyediaan muatan oleh PIHAK KEDUA untuk selanjutnya dibawa dan diangkut dengan menggunakan kapal milik PIHAK PERTAMA, dengan menggunakan skema Sewa Menyewa Kapal selama validitas yang disepakati berdasarkan Perjanjian ini.

Selain mengacu pada keberlakuan ruang lingkup perjanjian diatas, perjanjian ini juga mengatur mengenai hal-hal terkait dengan pengoperasian kapal, penentuan muatan (*cargo*) yang tidak boleh melebihi draft pada kapal, muatan yang hanya dapat dibawa dan atau

diangkut dalam kapal serta termasuk muatan yang dilarang oleh ketentuan dan atau oleh Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku, validitas dokumen-dokumen yang diperlukan dan atau yang ditentukan untuk itu, penentuan wilayah atau perairan yang hanya dapat dilalui oleh Kapal, kewajiban penyediaan copy Cargo Manifest berikut insurance atas cargo oleh PIHAK KEDUA, dan hal-hal lain yang ditetapkan dalam Perjanjian ini.

E. Pelaksanaan Perjanjian Time Charter

1. Proses Perjanjian Time Charter

Kegiatan pencharteran kapal dengan menggunakan jasa PT. Bintang Samudera Mandiri Lines dapat dilakukan dengan kontrak jenis time charter atau voyage charter sesuai dengan keinginan dari calon pencarter. Ketika akan melaksanakan dan membuat perjanjian carter kapal diawali dengan adanya pra meeting atau pertemuan rapat antara kedua belah pihak untuk saling mengutarakan informasi mengenai kebutuhan pencarter atau pencarter dengan spesifikasi kapal yang dimiliki oleh pemilik kapal. Ketika membuat perjanjian carter setelah pra meeting, adapun proses atau tahapan yang perlu dilalui yaitu :

a. Tahap Pertama

Pada tahap pertama, akan diterimanya Letter of Intent (LOI) / surat agar melakukan kerja sama carter kapal dimana yang dicetuskan oleh pihak pencarter dengan menuliskan spek kapal beserta kondisi armada kapal, kargo yang dimuat, jenis perjanjian serta lama waktunya. Kemudian dari pihak pemilik kapal yaitu PT. Bintang Samudera Mandiri Lines menerbitkan surat penawaran harga berdasarkan tipe kontrak yang diinginkan oleh pencarter serta menuliskan term of payment yang ditentukan.

Setelah itu, pihak ship owner akan menangani proses administrasi lainnya seperti meminta agar pihak pencarter untuk memberikan identitas diri SIM atau KTP, alamat yang jelas, bersedia mengikuti dan memenuhi peraturan yang berlaku serta mengisi formulir yang tersedia. Syarat administrasi tersebut untuk membantu dan meyakinkan bahwa perjanjian kapal tersebut atas dasar suatu sebab yang halal seperti yang tertuang dalam pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, yaitu “Adanya kesepakatan di antara para pihak, kecakapan untuk membuat perjanjian, suatu hal tertentu dan suatu sebab (causa) yang halal”.

b. Tahap Kedua

Di tahap ini dilaksanakan penerbitan dokumen kontrak carter kapal berdasarkan menurut kesepakatan di tahap pertama. Hal ini sebagai salah satu sahnya syarat sebuah perjanjian yang berisi berbagai ketentuan-ketentuan maupun syarat dalam kontrak yang akan diterapkan kedua pihak. Secara umum ketentuan-ketentuan dalam kontrak sewa kapal berdasarkan time charter, yaitu :

- 1) Penyediaan kapal oleh ship owner dengan menuturkan kecepatan, ukuran/daya muat, persediaan bahan bakar dan pemakaian bahan bakar yang ada di kapal;

Gambar 4.1

Perhitungan Pemakaian Bahan Bakar

Untuk Pemakaian Bahan Bakar Adalah sebagai Berikut :

- a) Pada saat Kapal dalam pelayaran pemakaian adalah 115 ltrs/jam (Termasuk Pemakaian Generator)
Dengan Speed 4 knot pada saat membawa muatan dan speed 5 pada saat kosong.
- b) Pada saat kapal Standby Pemakaian Generator 7 ltrs/Jam (168 ltrs/Hari)

Sumber : PT. Bintang Samudera Mandiri Lines

- 2) Pelabuhan dimana akan dilaksanakannya penyerahan kapal dan waktu penyerahan kepada pencarter;
- 3) Tidak melawan hukum saat pengoperasian kapal dan melakukan kegiatan perdagangan, serta memasuki pelabuhan yang aman untuk navigasi agar kapal dapat sandar dengan aman;
- 4) Keharusan membayar gaji crew kapal, premi asuransi kapal, perbekalan, oleh ship owner dan berjanji atas pemeliharaan kapal sepenuhnya secara efisien;
- 5) Pencarter menyediakan dan membayar *fuel*, membayar uang labuh dan uang sandar, dan membayar biaya bongkar/muat barang;
- 6) Pencarter menyetujui untuk membayar sejumlah uang sewa kapal yang sudah disepakati;
- 7) Ketentuan terkait penyerahan kembali kapal;
- 8) Nakhoda berada dibawah perintah pencharter;
- 9) Daftar resiko yang dikecualikan dari bahaya laut;
- 10) Ganti rugi kepada ship owner atas kerugian atau kerusakan kapal karena kelalaian pada waktu bongkar muat barang dari kapal.

Berdasarkan data dari PT. Bintang Samudera Mandiri Lines, selanjutnya perlu menyepakati tanggung jawab dari kedua belah pihak.

c. Tahap Ketiga

Di tahap terakhir maka diselesaikan dan disepakatinya kontrak carter kapal, maka ini berarti adanya penyatuan atau persamaan pendapat terkait sewa harga. PT. Bintang Samudera Mandiri Lines selaku ship owner dan PT. EPS Global Link Indonesia sebagai pencarter mesti mendapatkan persetujuan akan harga sewa sesuai dengan ketentuan pembayaran. Setelah ditanda tangannya kontrak carter kapal bagi keduabelah pihak artinya kontrak tersebut dinyatakan sah dan armada dapat diberikan kepada pihak berwenang dan kargo akan siap dibawa menuju pelabuhan yang akan dituju.

2. Ketentuan Pembayaran Pada Time Charter

Harga Sewa Kapal yang akan digunakan oleh Pihak Kedua yaitu :

- a. Para Pihak setuju bahwa Harga Sewa Kapal adalah sebesar Rp 750.000.000,- (Tujuh Ratus Lima Puluh Juta Rupiah) per bulan termasuk PPH Final (1,2%) namun tidak termasuk PPN.
- b. Pelaksanaan pembayaran Harga Sewa Kapal untuk Bulan Pertama (diluar ppn) disesuaikan dengan Berita Acara On Hire tidak lebih dari 3 (tiga) hari dan Deposit saat Kapal berlayar tidak lebih dari 3 (tiga) hari masing-masing sebesar Rp 750.000.000,- atau total sebesar Rp 1.500.000.000 (belum termasuk ppn) wajib dilakukan oleh PIHAK KEDUA disesuaikan dengan Berita Acara On Hire.
- c. Jatuh tempo Tagihan untuk Sewa Bulan Kedua dan seterusnya dalam kurun waktu 30 (tiga puluh) hari kalender terhitung sejak tanggal ON-HIRE Kapal. Dan selanjutnya tanggal ON HIRE itu

akan dijadikan patokan bagi PARA PIHAK untuk menerbitkan invoice dari PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA guna dilakukannya pembayaran Harga Sewa Kapal Bulanan.

- d. Keterlambatan atas setiap pembayaran Harga Sewa Kapal Bulanan sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian ini, dapat diberikan toleransi selama 3 (tiga) hari dengan tetap mengedepankan kewenangan/hak pihak pertama untuk menggunakan hak hukumnya termasuk namun tidak terbatas melakukan keputusan sepihak termasuk menggunakan kewenangannya sebagaimana diamanatkan dalam Perjanjian ini.
- e. Apabila PIHAK KEDUA lalai atas kewajibannya atau tidak melakukan pembayaran sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Perjanjian ini, maka PIHAK PERTAMA berhak menarik Kapal beserta Muatan yang berada di dalamnya dengan memberikan pemberitahuan terlebih dahulu kepada PIHAK KEDUA. Segala kerugian yang timbul akibat kelalaian PIHAK KEDUA tersebut mutlak menjadi beban PIHAK KEDUA dan PIHAK PERTAMA dibebaskan dari segala tuntutan ganti rugi dari pihak manapun. Selain tindakan itu, PIHAK PERTAMA diberikan kewenangan untuk menggunakan hak hukumnya guna menjaga kepentingannya atas kelalaian dari PIHAK KEDUA atau dari pihak lainnya.
- f. Setiap pembayaran dilakukan dengan TT (*Telegraphic Transfer*) ke rekening pihak pertama sebagaimana yang dicantumkan dalam invoice pihak pertama.
- g. Pengembalian uang deposit oleh pihak pertama kepada pihak kedua selambat-lambatnya 7 hari setelah kontrak berakhir atau kapal tidak disewa kembali.
- h. Pengembalian uang deposit dilakukan secara TT (*Telegraphic Transfer*) ke rekening pihak kedua.

Dalam hal ini PT. Bintang Samudera Mandiri Lines selaku pemilik kapal dan PT. EPS Global Link Indonesia dari PihakKedua belum dilaksanakan maka Pihak Pertama dapat menarik armada kapal dimanapun berada tanpa meminta persetujuan dari Pihak Kedua dan atas penarikan armada tersebut apabila terjadi resiko kerugian maka PT. Bintang Samudera Mandiri Lines, tanpa adanya pengecualian, PIHAK KEDUA wajib melakukan setiap pembayaran sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian ini.

PIHAK PERTAMA berhak untuk menggunakan seluruh hak hukumnya termasuk namun tidak terbatas menunda atau menghentikan setiap kegiatan (termasuk menahan Muatan dan atau melakukan segala tindakan terhadap Muatan tersebut) atau melakukan seluruh tindakan-tindakan yang menurut PIHAK PERTAMA perlu dilakukan dan atau melakukan kewenangan lainnya yang diamanatkan untuk itu atau melakukan tindakan lainnya yang diperlukan selama setiap atau seluruh atau sebagian dari pembayaran belum dilaksanakan/belum diselesaikan oleh PIHAK KEDUA.

Apabila terjadi ketidaksesuaian atau keterlambatan pembayaran, maka : Sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian ini, maka pembayaran Sewa Kapal harus dibayar langsung, seketika dan lunas oleh PIHAK KEDUA setiap bulannya sebelum jatuh tempo atau maksimal pembayaran wajib dilakukan saat jatuh tempo terhadap pembayaran sewa setiap bulan tersebut.

Apabila jatuh tempo pembayaran atas sewa Kapal, maka pembayaran tersebut tetap wajib dilakukan oleh PIHAK KEDUA kepada PIHAK PERTAMA sebelum hari/tanggal jatuh tempo di hari kerja atau maksimal setelah hari / tanggal jatuh tempo di hari kerja.

Dalam waktu 7 hari apabila PIHAK KEDUA lalai dalam melaksanakan kewajibannya, maka PIHAK PERTAMA berwenang untuk membatalkan Perjanjian ini secara sepihak dengan tetap

membebaskan seluruh kerugiannya kepada PIHAK KEDUA termasuk namun tidak terbatas PIHAK PERTAMA berhak sepenuhnya mendapat pengganti kerugian sebagaimana yang dideritanya termasuk menggunakan kewenangannya untuk melakukan pembuangan atau penjualan seluruh muatan yang sedang dibawa atau diangkut pada Kapal. Apabila dilakukan penjualan seluruh muatan tersebut, maka hasil dari penjualan muatan itu akan dijadikan kompensasi sebagai bentuk pembayaran sewa Kapal. Dan atas itu semua, PIHAK KEDUA setuju dan menundukan diri sepenuhnya atas ketentuan-ketentuan tersebut dengan tetap membebaskan sepenuhnya PIHAK PERTAMA dari seluruh tuntutan, klaim, ganti rugi, gugatan (baik Perdata ataupun PIDANA) dan atau hal-hal lainnya yang dapat mempengaruhi PIHAK PERTAMA atas itu. Selanjutnya PIHAK KEDUA menyatakan dirinya juga melepaskan seluruh hak-hak hukumnya untuk itu semua.

Dalam hal PIHAK KEDUA lalai dalam melakukan kewajiban sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian ini, maka PIHAK PERTAMA, dengan kewenangannya, berhak memberitahukan secara tertulis terlebih dahulu sebelum memutuskan secara sepihak Perjanjian ini maksimal 1 (satu) hari setelah tanggal jatuh tempo pembayaran.

Keterlambatan atas setiap pembayaran Harga Sewa Kapal Bulanan sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian ini, dapat diberikan toleransi selama 3 (tiga) hari dengan tetap mengedepankan kewenangan/hak pihak pertama untuk menggunakan hak hukumnya termasuk namun tidak terbatas melakukan pemutusan sepihak termasuk menggunakan kewenangannya sebagaimana diamanatkan dalam Perjanjian ini.

Apabila PIHAK KEDUA lalai atas kewajibannya atau tidak melakukan pembayaran sesuai dengan ketentuan yang diatur

dalam Perjanjian ini, maka PIHAK PERTAMA berhak menarik Kapal beserta Muatan yang berada di dalamnya dengan memberikan pemberitahuan terlebih dahulu kepada PIHAK KEDUA. Segala kerugian yang timbul akibat kelalaian PIHAK KEDUA tersebut mutlak menjadi beban PIHAK KEDUA dan PIHAK PERTAMA dibebaskan dari segala tuntutan ganti rugi dari pihak manapun. Selain tindakan itu, PIHAK PERTAMA diberikan kewenangan untuk menggunakan hak hukumnya guna menjaga kepentingannya atas kelalaian dari PIHAK KEDUA atau dari pihak lainnya.

3. Hak dan Tanggung Jawab Para Pihak

Berdasarkan data dari PT. Bintang Samudera Mandiri Lines, disepakati hak dan tanggung jawab dari kedua belah pihak (pihak pertama dan pihak kedua), yaitu sebagai berikut :

a. Hak dan Tanggung Jawab Pihak Pertama

- 1) PIHAK PERTAMA harus selalu memastikan bahwa tenaga kerja cukup tersedia dan peralatan dirawat agar dapat memberikan layanan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ada dalam Perjanjian ini;
- 2) PIHAK PERTAMA harus memastikan telah memiliki jumlah awak kapal terlatih dan teruji yang cukup agar dapat memberikan layanan dan menjalankan kewajiban-kewajibannya yang diatur dalam Perjanjian ini termasuk dan tidak terbatas pada yang dipersyaratkan oleh Hukum yang Berlaku;
- 3) PIHAK PERTAMA harus memastikan telah memiliki peralatan komunikasi yang cukup untuk berkomunikasi dengan PIHAK KEDUA dan kapal melalui panggilan suara, faksimile, email, ataupun data selama dua puluh empat (24) jam sehari;

- 4) PIHAK PERTAMA hanya akan menanggung suku cadang, perawatan, insurance Kapal dan gaji crew;
- 5) PIHAK KEDUA, wajib berkoordinasi dengan PIHAK PERTAMA, pada rute yang dilarang dan apabila tetap mengoperasikan tanpa persetujuan PIHAK PERTAMA, maka PIHAK PERTAMA berhak memberhentikan kapal sampai tercapai kesepakatan.

b. Hak dan Tanggung Jawab Pihak Kedua

- 1) Melakukan Pembayaran Harga Sewa Bulanan secara tepat waktu dan sesuai jadwal berdasarkan Perjanjian ini;
- 2) Menyediakan dokumen-dokumen dan perijinan yang sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku atas Muatan yang diangkut dalam layanan ini termasuk apabila ada perizinan lainnya yang dibutuhkan untuk kerjasama ini;
- 3) Menyediakan perlindungan dari Asuransi terhadap seluruh Muatan yang diangkut pada Kapal termasuk dokumen-dokumen terkait yang diperlukan untuk itu. Seluruh dokumen asuransi tersebut wajib diinfokan kepada pihak PERTAMA melalui email;
- 4) Wajib menanggung biaya bahan bakar, air tawar, keagenan, seluruh premi crew dan atau biaya-biaya lainnya yang timbul selama keberlakuan Perjanjian ini, dengan tetap mengacu pada ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian ini;
- 5) Melaksanakan dan atau menundukan diri terhadap seluruh ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian ini;
- 6) Memberikan informasi secara tertulis mengenai jumlah Ton Bunker setiap pengisian BBM dan tujuan Kapal;
- 7) Tidak diperkenankan bagi PIHAK KEDUA untuk membawa Kapal kedaerah perairan Wilayah perairan Irian Jaya, perairan disekitar daerah Padang, perairan disekitar daerah

Bengkulu, perairan disekitar daerah Pacitan, perairan disekitar daerah Selatan Jawa, perairan disekitar daerah Cilacap, perairan Aceh atau sekitarnya atau sekitarnya dan daerah-daerah lainnya yang dianggap oleh PIHAK PERTAMA dapat menyebabkan Kapal tidak dapat beroperasi, kandas atau kondisi-kondisi lainnya yang dapat menyebabkan kerusakan pada Kapal atau yang membahayakan atau menyebabkan Kapal tidak dapat beroperasi secara normal.

- 8) Melekat dan menjadi kewajiban PIHAK KEDUA, untuk tidak memuat Muatan melebihi kapasitas yang telah ditentukan berdasarkan draft Kapal. Apabila terjadi segala sesuatu atau kondisi yang diakibatkan karena kelebihan Muatan, maka seluruh kerusakan pada Kapal atau kerugian yang dialami PIHAK PERTAMA, mutlak menjadi tanggung jawab PIHAK KEDUA;
- 9) PIHAK KEDUA dalam mengoperasikan kapal berkewajiban untuk memenuhi seluruh standar keamananan pengoperasian Kapal diantaranya ketertiban dokumen, keamanan cuaca, perizinan operasi, dll;
- 10) PIHAK KEDUA dilarang membawa atau mengoperasikan kapal untuk membawa / menarik cargo atau kapal lain atau kapal yang berisikan cargo yang tidak memenuhi ketentuan perundangan-undangan yang berlaku. Segala pelanggaran hukum atas penarikan kapal lain/ cargo/ kapal berisi cargo tersebut sepenuhnya menjadi tanggung jawab PIHAK KEDUA dan PIHAK PERTAMA dibebaskan atas tuntutan hukum dari pihak manapun atas kelalaian PIHAK KEDUA tersebut;
- 11) Disepakati pula, selama validitas Perjanjian ini PIHAK KEDUA tidak diperkenankan untuk menyewakan atau

- mengalihkan atau dalam bentuk lainnya terhadap Kapal itu kepada pihak lain, tanpa alasan apapun juga;
- 12) Menunjuk, mempersiapkan dan bertanggung jawab sepenuhnya atas Tenaga Kerja Bongkar Muat pada setiap terminal muat maupun terminal bongkar dengan biaya sepenuhnya tanggung jawab PIHAK KEDUA;
 - 13) Wajib memberikan copy Cargo Manifest berikut asuransinya kepada PIHAK PERTAMA. Apabila PIHAK KEDUA tidak dapat memberikan copy Cargo Manifest dan asuransi, maka PIHAK PERTAMA berwenang menahan Kapal untuk tidak berlayar dan atau berwenang mengangkut Muatan yang akan diangkut/dibawa;
 - 14) Bertanggung jawab sepenuhnya atas segala kerugian yang diderita PIHAK PERTAMA termasuk kerusakan atau kehilangan pada Kapal;
 - 15) Seluruh akibat, implikasi, tanggung jawab serta akibat lainnya, yang timbul karena adanya hubungan hukum antara PIHAK KEDUA dengan pemilik muatan, atau antara PIHAK KEDUA dengan pihak lainnya, maka mutlak menjadi tanggung jawab sepenuhnya PIHAK KEDUA. Dan karenanya PIHAK KEDUA membebaskan sepenuhnya PIHAK PERTAMA dari akibat hukum yang timbul atas itu semua.

4. Tindakan atas Keterlambatan Pembayaran

Apabila terjadi keterlambatan atau ketidaksesuaian pembayaran, maka : Sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian ini, maka pembayaran Sewa Kapal harus dibayar langsung, seketika dan lunas oleh PIHAK KEDUA setiap bulannya sebelum jatuh

tempo atau maksimal pembayaran wajib dilakukan saat jatuh tempo terhadap pembayaran sewa setiap bulan tersebut.

Apabila jatuh tempo pembayaran atas sewa Kapal, maka pembayaran tersebut tetap wajib dilakukan oleh PIHAK KEDUA kepada PIHAK PERTAMA sebelum hari/tanggal jatuh tempo di hari kerja atau maksimal setelah hari / tanggal jatuh tempo di hari kerja.

Dalam waktu 7 hari apabila PIHAK KEDUA lalai dalam melaksanakan kewajibannya, maka PIHAK PERTAMA berwenang untuk membatalkan Perjanjian ini secara sepihak dengan tetap membebaskan seluruh kerugiannya kepada PIHAK KEDUA termasuk namun tidak terbatas PIHAK PERTAMA berhak sepenuhnya mendapat pengganti kerugian sebagaimana yang dideritanya termasuk menggunakan kewenangannya untuk melakukan pembuangan atau penjualan seluruh muatan yang sedang dibawa atau diangkut pada Kapal. Apabila dilakukan penjualan seluruh muatan tersebut, maka hasil dari penjualan muatan itu akan dijadikan kompensasi sebagai bentuk pembayaran sewa Kapal. Dan atas itu semua, PIHAK KEDUA setuju dan menundukan diri sepenuhnya atas ketentuan-ketentuan tersebut dengan tetap membebaskan sepenuhnya PIHAK PERTAMA dari seluruh tuntutan, klaim, ganti rugi, gugatan (baik Perdata ataupun PIDANA) dan atau hal-hal lainnya yang dapat mempengaruhi PIHAK PERTAMA atas itu. Selanjutnya PIHAK KEDUA menyatakan dirinya juga melepaskan seluruh hak-hak hukumnya untuk itu semua.

Apabila PIHAK KEDUA lalai atas kewajibannya atau tidak melakukan pembayaran sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Perjanjian ini, maka PIHAK PERTAMA berhak menarik Kapal beserta Muatan yang berada di dalamnya dengan memberikan pemberitahuan terlebih dahulu kepada PIHAK KEDUA. Segala kerugian yang timbul akibat kelalaian PIHAK

KEDUA tersebut mutlak menjadi beban PIHAK KEDUA dan PIHAK PERTAMA dibebaskan dari segala tuntutan ganti rugi dari pihak manapun. Selain tindakan itu, PIHAK PERTAMA diberikan kewenangan untuk menggunakan hak hukumnya guna menjaga kepentingannya atas kelalaian dari PIHAK KEDUA atau dari pihak lainnya.

Pada studi kasus TB. Kolaka 1/BG. AMB Theodorus 03 dimana PT. Bintang Samudera Mandiri Lines selaku pihak pertama dan ship owner dan PT. EPS Global Link Indonesia selaku pihak kedua dan pencharter. Pada perjanjian TC No. 002/TC/BSML-EGLI/III/2021 masa sewa bulan III (periode 9 Juni - 8 Juli 2021) dimana pihak kedua mengajukan permohonan kelonggaran pembayaran paling lambat tanggal 20 Juni 2021 kepada pihak pertama dikarenakan adanya kendala dengan pihak shipper yang mana pemuatan tidak dapat dilakukan pada bulan Mei 2021.

Gambar 4.2

Isi Surat Pemberitahuan PT. EPS Global Link Indonesia

SURAT PEMBERITAHUAN

Dengan Hormat,

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : WENG MINGFU

Bagian : Direktur

Bersama dengan surat ini, kami mohon kepada PT BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES agar dapat memberikan kelonggaran pembayaran untuk *Time Charter TB KOLAKA periode 09 Juni – 08 Juli 2021* ,yang akan di bayarkan paling lambat 20 Juni 2021.

Sehubungan dengan adanya kendala kami dengan pihak shipper yang mana pemuatan tidak dapat dilakukan pada bulan mei 2021

Atas kebijakan yang diberikan PT BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES, kami ucapkan banyak terima kasih.

Sumber : PT. Bintang Samudera Mandiri Lines

Adapun balasan dari pihak pertama yaitu memberikan keringanan / toleransi pembayaran kepada pihak kedua, tetapi tetap memberikan batasan waktu pembayaran pada tanggal 11

Juni 2021 dan apabila belum terbayarkan pada tanggal tersebut maka akan dilakukan penarikan unit armada. Kemudian pihak kedua kembali menjawab surat dari pihak pertama dan mengajukan kembali permohonan dispensasi pembayaran dikarenakan beberapa kendala.

Gambar 4.3

Isi Surat dari PT. EPS Global Link Indonesia

Dengan Hormat,

Menjawab surat dari PT. Bintang Samudera Mandiri Lines tentang penarikan unit armada. Dapat Kami informasikan bahwa, PT. EPS Global Link Indonesia akan memenuhi kewajiban kepada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines, tetapi ada beberapa kendala yang Kami :

1. Cuaca buruk di seputaran perairan Halmahera Utara sesuai dengan laporan BMKG pada bulan Juli 2021
2. Kondisi produksi menurun karena Sebagian besar karwayan tambang terkena pandemic COVID-19 sehingga mengakibatkan produksi menurun & pengapalan berkurang.
3. Akibat PPKM yang di terapkan di Sebagian besar wilayah Indonesia terutama Jakarta menyebabkan pembayaran piutang oleh pihak pemilik cargo menjadi tertunda.
4. Pada saat ini kami PT. EPS Global Link Indonesia sudah melakukan perencanaan pembayaran pada bulan Agustus 2021 secara bertahap.

Demikian surat jawaban ini kami sampaikan, sebagai bahan pertimbangan PT. Bintang Samudera Mandiri Lines agar dapat memberikan waktu dispensasi. Kami PT. EPS Global Link Indonesia memohon maaf atas keterlambatan yang terjadi dimana keterlambatan ini juga tidak kami harapkan. Atas pengertian dan kerjasama yang sudah terjalin dengan baik selama ini, Kami ucapkan terima kasih.

Sumber : PT. Bintang Samudera Mandiri Lines

Selama ini pihak pertama telah memberikan kelonggaran maupun toleransi pembayaran yang cukup lama, akan tetapi pihak kedua tidak memenuhi komitmen yang telah disepakati dan hal ini sangat berdampak pada kondisi keuangan dan kelancaran usaha pihak pertama. Demi menyelamatkan kelancaran usaha, maka pihak pertama melakukan penarikan unit armada yang disewa dan menginstruksikan kepada crew kapal untuk tidak melakukan olah gerak apapun selama pihak kedua belum menyelesaikan kewajiban pembayaran dan pihak kedua dikenakan penalty.

F. Pelaksanaan Perjanjian Voyage Charter

1. Proses Perjanjian Voyage Charter

Adapun hal yang perlu diperhatikan dalam proses perjanjian voyage charter yaitu:

- a. Jenis muatan, perlu memperhatikan jenis muatannya karena laba rugi dihitung juga berdasarkan muatannya.
- b. Wilayah perairan / wilayah operasinya, apakah jetty muat dan bongkarnya aman atau tidak.
- c. Harga, terkait harga apakah ada untung atau tidak
- d. Proses pembayarannya

2. Ketentuan dan Syarat dalam Voyage Charter

Adapun ketentuan umum dalam voyage charter :

- a. Penyedia / Operator Kapal berhak dan dibenarkan memuat angkutan milik Penyewa dengan segala resiko mutlak menjadi beban dan tanggung jawab Penyewa/Shipper dengan batas kapal dalam keadaan laik laut (Sea Worthy), dengan ketentuan tambahan:
 - 1) Penyedia/Operator tidak dibebankan biaya Assist Tug atau penambahan armada lain di lokasi Bongkar/Tujuan (POL dan POD).
 - 2) Penyedia/Operator tidak bertanggung jawab atas cargo yang tumpah, hilang, rusak, dan/atau berkurang karena sebab apapun juga pada saat dan waktu berada dipelabuhan muat/bongkar atau termasuk dalam proses muat/bongkar atau termasuk pada saat Kapal sedang berlayar atau sedang berlabuh.
 - 3) Perijinan atas muatan/cargo yang dimuat serta proses muat/bongkar menjadi tanggung jawab Penyewa/ shipper.
 - 4) Penyedia/operator berhak menahan ataupun menjual cargo apabila pembayaran freight dari penyewa /shipper tidak

dilunasi sesuai yang tertulis dalam perjanjian agar menutupi rugi yang muncul sebab proses pelaksanaan pengangkutan.

- 5) Demurrage wajib sepenuhnya dibayar sebelum membongkar/minimal harus ada jaminan pembayaran berupa Cek/BG yang harus disiapkan dananya pada saat jatuh tempo.
 - 6) Apabila terjadi keterlambatan pembayaran yang disepakati dalam ketentuan, maka pihak penyewa / shipper dikenakan penalty sebesar 1% per hari atas outstanding pembayaran sampai dengan pelunasan dan dijamin dengan Cek/BG atau sampai dengan diselesaikannya pembayaran yang dimaksud tersebut.
 - 7) Apabila jumlah cargo lebih dari yang tertulis dalam kontrak ini, maka pemilik muatan/Penyewa/Shipper wajib menambah uang tambang dengan prorata (sesuai jumlah kelebihan muat) untuk Penyedia/Operator.
-
- b. Ditempat-tempat dangkal dan membahayakan crew kapal dan kapal, maka Penyedia/Operator Kapal berhak menolak atau berhak untuk memilih tempat aman dan yang terdekat untuk bongkar muat cargo demi keselamatan crew kapal dan kapal.
 - c. Terkait dengan proses muat (loading) dan bongkar (discharging), maka Penyewa menjamin untuk memberikan atau menjadikan Set Kapal milik Penyedia, untuk diprioritaskan guna melakukan proses muat (loading) dan bongkar (discharging) terhadap Muatan yang akan dimuat serta diangkut. Namun bila pada periode yang ditentukan terjadi keterlambatan, maka hal itu akan dijadikan kompensasi untuk dikemudian hari agar Set Kapal milik Penyedia diberikan prioritas dalam melakukan proses muat (loading) dan bongkar (discharging);

- d. Apabila sesuatu atau hal lain terjadi keterlambatan menyangkut teknis yang mengakibatkan kapal yang ditugaskan mengangkut terjadi keterlambatan/hambatan, adapun Penyedia/Operator Kapal diharuskan untuk menggantikan dengan kapal/armada lain yang sama ukurannya.
- e. Asuransi cargo, lashing atau unlashing persediaan Marine cargo Surveyor, EMKL, Kran darat, OPP/OPT, serta papan penyangga maupun hal teknis yang berkaitan dengan kargo menjadi tanggung jawab dan beban pihak penyewa / shipper.
- f. Penyewa wajib bertanggung jawab sepenuhnya terhadap tindakan pembersihan (clean up cost) apabila terjadi suatu kondisi baik disengaja ataupun tidak disengaja yang menyebabkan muatan tumpah atau hilang atau berkurang baik di darat maupun di laut. Dan atas itu, Pemilik Kapal tidak dapat dituntut atas ganti rugi, klaim, dan atau tuntutan dalam bentuk apapun.
- g. Terkait dengan ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian ini, Pemilik Kapal dibebaskan sepenuhnya terhadap seluruh tuntutan, klaim, ganti rugi dan maupun berbagai jenis apapun baik dari Penyewa maupun dari pihak lainnya.
- h. Menyimpang namun masih terkait, menjadi kewajiban bagi Penyewa untuk memberikan upaya terbaiknya apabila terjadi kondisi Kapal tidak dapat melanjutkan perjalanan dalam membawa Muatan tersebut. Dan karenanya Penyewa dengan biayanya sendiri, wajib melakukan pembongkaran dan atau tindakan-tindakan lainnya yang diperlukan atas itu.
- i. Force Majeur dalam kontrak ini : Gempa bumi, pasang surut, sengatan petir, ombak besar, badai, luapan temporer terhadap pemerintah maupun hal yang bersifar diluar kemampuan dari akal manusia (Act of God).

- j. Jika terdapat General Average maka wajib menuruti undang/undang atau York Anwerp 1974 yang diberlakukan di Indonesia dan freight dan Dead Freight tidak bisa di kumpulkan terhadap General Average tersebut.
- k. Adapun hal tidak tertulis dalam kontrak ini akan dirapatkan bersama kemudian ditambahkan setelah adanya kesepakatan sebagai Adendum.
- l. Penyewa menanggung seluruh jumlah Tonase/Kubikasi cargo dan apabila diragukan maka Penyedia/Operator Kapal berhak memilih Pihak Ketiga Surveyor agar kembali mengecek cargo. Biaya Surveyor ditanggung Penyedia/Operator Kapal dan Penyewa wajib melunasi uang tambang berdasarkan hasil pengecekan dari Pihak Surveyor.
- m. Jikalau pada hari selanjutnya terjadi beda pendapat dalam memaknai kontrak ini maka kedua pihak berhak melakukan meeting/bermusyawarah, dan jika tidak tercapai kesepakatan maka kedua pihak wajib menetapkannya di pengadilan negeri.
- n. Dengan ditandatanganinya Surat Perjanjian Angkutan Laut oleh kedua pihak maka isinya berlaku mengikat Penyedia/Operator dengan Penyewa/Shipper. Apabila Surat Perjanjian Angkutan Laut ini dibatalkan sepihak oleh pihak penyewa maka pihak penyewa dikenakan Penalty sebesar 25 % dari total freight yang telah disepakati termasuk biaya-biaya lainnya yang telah dikeluarkan oleh Penyedia/Operator.

Ketentuan ini telah menjadi suatu kesatuan dan bagian yang tidak bisa dipisahkan dengan Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL).

Syarat-syarat tambahan yang disepakati kedua pihak (pihak pertama dan pihak kedua) yaitu:

- a. Demurrage ditetapkan disetiap penambahan Time Sheet diluar waktu dari bongkar muat biaya *lashing* dan *unlashing* atau biaya lainnya ditanggung oleh pemilik barang.
- b. N.O.R. diberlakukan 12 Jam setelah informasi kedatangan kapal di Pelabuhan Muat / Bongkar di informasikan oleh agen kapal.
- c. Dasar pembebanan Demurrage diajukan berpedoman pada Statement of Fact yang dikeluarkan oleh agen dipelabuhan Muat dan Bongkar.
- d. Tahapan Pembayaran wajib diselesaikan sesuai ketentuan cara pembayaran.
- e. Biaya-biaya yang timbul terkait kerjasama ini termasuk bila ada penambahan *Assist Tug & Barge*, mutlak menjadi tanggung jawab Shipper / Penyewa.

3. Ketentuan Pembayaran Pada Voyage Charter

Ketentuan atas perhitungan pembayaran pada voyage charter yaitu sebagai berikut :

- 1) Nilai freight/angkutan diperhitungkan dari minimal angkutan atau Dead Freight dikali harga muatan pervolume.
- 2) Apabila terjadi kelebihan muatan/cargo yang diangkut dari minimal Dead Freight, maka atas kelebihan tersebut diperhitungkan biaya kelebihan sebesar selisih lebih atas aktual muatan/cargo yang diangkut dari minimal Dead Freight dikali harga muatan per volume.
- 3) Pembayaran nilai kelebihan wajib diselesaikan paling lambat 5 (lima) hari setelah bongkar.

Adapun cara pembayaran dalam voyage charter yaitu :

- a. 50% wajib dibayarkan saat Armada tiba di Pelabuhan Muat;
- b. 50% wajib dibayarkan saat Armada tiba di Pelabuhan Bongkar sebelum bongkar;

Dan pembayaran dikirimkan ke rekening yang ditentukan oleh *ship owner*.

4. Tindakan atas Keterlambatan Pembayaran

Apabila terjadi keterlambatan atau ketidaksesuaian pembayaran, maka :

- a. Penyedia/Operator Kapal berwenang sepenuhnya membatalkan perjanjian dengan sepihak ataupun membatalkan pengangkutan muatan atau berhak sepenuhnya menahan Muatan termasuk namun tidak terbatas menggunakan hak hukumnya terhadap Muatan tersebut (selama belum diselesaikan pembayaran) serta biaya-biaya yang timbul mutlak menjadi beban pihak Penyewa Ruang Kapal sesuai Time Sheet yang dikeluarkan oleh Pemilik Kapal.
- b. Penyedia/operator berwenang untuk menjual dan menahan cargo jika pembayaran dari uang tambang pihak penyewa belum dilunasi berdasarkan yang tertulis dalam perjanjian agar kerugian yang muncul dapat tertutupi sebab pelaksanaan dari pengangkutan.
- c. Jikalau adanya keterlambatan atas pembayaran yang sudah menyimpang/disetujui dari ketentuan pembayaran, maka pihak penyewa / shipper dikenakan penalty sebesar 1% per hari atas outstanding pembayaran sampai dengan pelunasan dan dijamin dengan Cek/BG atau sampai dengan diselesaikannya pembayaran yang dimaksud tersebut.

Berdasarkan studi kasus pada TB. Nusa Peninda 1/BG. AMB Leonardus 01 yang disewa oleh PT. Rimba Energi Sejahtera. PT. Rimba Energi Sejahtera selaku pencharter meminta toleransi / keringanan waktu dalam pembayaran dikarenakan adanya kendala. Namun PT. Bintang Samudera Mandiri Lines selaku ship owner tidak dapat memenuhi permintaan yang diajukan oleh pihak

pencharter dikarenakan sehubungan dengan keadaan cash flow perusahaan yang kurang baik disebabkan oleh pengeluaran cash selama hari raya idul fitri serta penjadwalan pembayaran-pembayaran lainnya yang sudah diatur. Dengan ini PT. Bintang Samudera Mandiri Lines melakukan penahanan muatan sebagaimana tercantum dalam poin "b" diatas yaitu apabila terjadi keterlambatan pembayaran maka pihak penyedia / operator kapal berhak menahan muatan sampai waktu yang ditentukan kedua belah pihak. Adapun penyelesaian dalam kasus ini yaitu PT. Bintang Samudera Mandiri Lines tidak membongkar muatan melainkan muatan tersebut tetap berada diatas kapal sampai pihak PT. Rimba Energi Sejahtera melakukan pembayaran sesuai ketentuan dan tetap dikenakan denda penalty sebesar 1% atas keterlambatan pembayaran selama 1 hari.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Pada pembahasan dari hasil penelitian, penulis bisa menyimpulkan beberapa simpulan, yaitu sebagai berikut:

1. 3 tahap utama dalam pelaksanaan *time charter*, yang pertama kesepakatan atas keputusan antara *ship owner* dengan pencharter, kedua membuat perjanjian carter kapal dan terakhir keputusan terkait harga carter sewa kapal agar selanjutnya kapal bisa diberikan kepada pencarter serta muatan kargo bisa diangkut menuju pelabuhan tujuan.
2. Hal yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan voyage charter sebelum mencharterkan kapal yaitu jenis muatan, wilayah perairan / wilayah operasinya, harga, maupun proses pembayaran.
3. Tindakan yang dilakukan PT. Bintang Samudera Mandiri Lines ketika terjadi keterlambatan pembayaran yaitu sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang telah disebutkan pada poin tindakan atas keterlambatan pembayaran diatas.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang ditulis oleh peneliti, maka saran yang diutarakan yaitu sebagai berikut:

1. Sebelum melakukan proses perjanjian jual beli, penyewa kapal sebaiknya membaca secara teliti dan detail isi dari perjanjian serta mematuhi dan memenuhi aturan yang tertulis dalam perjanjian tersebut dan untuk pemilik kapal sebaiknya menjalani segala kewajiban yang semestinya dilakukan dalam kontrak yang sudah disetujui bagi masing-masing pihak.

2. Masing-masing pihak mesti memperhatikan dan mematuhi aturan dalam perjanjian serta menjalani kewajiban yang harus dilakukan dalam perjanjian tersebut.
3. Terkait keterlambatan pembayaran oleh pihak pencharter, diharapkan pihak pencharter dapat memastikan kondisi terkait hal-hal dalam perjanjian sudah maksimal sebelum melaksanakan persetujuan kontrak, adapun jika terjadi kendala harap diselesaikan secepat dan semaksimal mungkin.

DAFTAR PUSTAKA

- Charter Party PT. Bintang Samudera Mandiri Lines. 2021.
- D.A. Lasse. Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Carter, dan Jurnal Sainara Vol 4 No. 2 Maret 2020 13 Klaim. 2015. PT. Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- F.D.C Sudjatmiko. (1995). Pokok-Pokok Pelayaran Niaga. Jakarta: Bharata Karya.
- Kallista Charter Party Dan Standar Perjanjian Penyewaan Kapal. Online, [http://www.maritimeworld.web .id/2013/11/](http://www.maritimeworld.web.id/2013/11/)
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang [Wetboek van Koophandel]. Diterjemahkan oleh Subekti dan R. Tjitrosudibio. Jakarta: Pradnya Paramita, 2002.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata [Burgerlijk Wetboek]. Diterjemahkan oleh Subekti dan R. Tjitrosudibio. Jakarta: Pradnya Paramita, 2008.
- PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk.* (n.d.). Retrieved from <https://bsmlines.com/>
- Rosita Ida. (2011). Perjanjian Carter Dalam KUHD. Diakses dari: [//https://www.scribd.com/doc/ 32366923/kumpulan-penelitian](https://www.scribd.com/doc/32366923/kumpulan-penelitian), 10 Juni 2018.
- Solaena Eggi. (2011). Charter Party. Diakses dari: [//https://www.scribd.com/doc/42366921/kumpulanpenelitian](https://www.scribd.com/doc/42366921/kumpulanpenelitian), 10 Juni 2018.
- Surat Perjanjian Angkutan Laut / SPAL PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Dengan PT. Rimba Energi Sejahtera, 2021.

Surat Perjanjian Time Charter PT. Bintang Samudera Mandiri Lines
Dengan PT. EPS Global Link Indonesia, 2021.

Zamzimi, Padlan. (2010). Perjanjian Carter Kapal Dalam Prakteknya
Antara PT. Sabang Raya Indah Dengan Penyewa Di Kota Jambi.
Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi Vol.10 No.3 Tahun
2010. Online [https://media.neliti.com/media/publications/225549-
perjanjiancartermkapal-dalam-prakteknya3e8c0ea3](https://media.neliti.com/media/publications/225549-perjanjiancartermkapal-dalam-prakteknya3e8c0ea3), diakses 13
Januari 2020.

LAMPIRAN



PT. BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES

Rasuna Office Park No. ER - 03

Jl. Taman Rasuna Timur,
Menteng Atas, Setiabudi,
Jakarta Selatan 12960

INVOICE

No: 054/FIN.INV-TC.KLK.BSML.EGLI/VI/21
Tanggal : 7 Juni 2021

NPWP : 02.693.531.2-064.000

Kepada Yth.:

Divisi Keuangan

PT. EPS GLOBAL LINK INDONESIA

Gading Bukit Indah RB 17

Kelapa Gading - Jakarta Utara 14240

Dengan hormat,

Mohon dilakukan pembayaran, dengan perincian sebagai berikut :

No.	Keterangan	TOTAL
1.	Pembayaran perjanjian sewa kapal (<i>time charter</i>) TB. Kolaka 1 dan BG. AMB Theodorus 03 sesuai surat perjanjian nomor 002/TC/BSML-EGLI/III/2021 tanggal 18 Maret 2021 dan Berita Acara On Hire tanggal 9 April 2021. Masa Sewa Bulan III Periode 9 Juni – 8 Juli 2021 PPN 10 %	Rp. 750.000.000,- Rp. 75.000.000,-
	Total	Rp. 825.000.000,-

Terbilang : **Delapan Ratus Dua Puluh Lima Juta Rupiah.**

Pembayaran dapat dilakukan dengan pemindahbukuan melalui rekening :

Atas nama : PT. Bintang Samudera Mandiri Lines
Bank : Mandiri - Cabang Jakarta Epicentrum
Nomor : 1240007899843

Hormat kami,

PT. BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES



David Winowod
Direktur



PT. EPS GLOBAL LINK INDONESIA

Jl. Gading Bukit Indah Blok RB/17, Kelapa Gading, Jakarta Utara 14240

Telp. 021-22457276/021-22455219

Email: acct-ind@epslogistics.com ; marlin@epslogistics.com ;

marlinho_32@yahoo.com

Nomor : 005/EPS/VII/2021

Perihal : Jawaban Atas Surat No. 258/FIN.BSML/VII/2021

Kepada Yth.

DIREKTUR

PT. BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES

Rasuna Office Park No. ER-03

Jl. Taman Rasuna Timur, Menteng Atas,

Setiabudi, Jakarta Selatan 12960

Dengan Hormat,

Menjawab surat dari PT. Bintang Samudera Mandiri Lines tentang penarikan unit armada. Dapat Kami informasikan bahwa, PT. EPS Global Link Indonesia akan memenuhi kewajiban kepada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines, tetapi ada beberapa kendala yang Kami :

1. Cuaca buruk di seputaran perairan Halmahera Utara sesuai dengan laporan BMKG pada bulan Juli 2021
2. Kondisi produksi menurun karena Sebagian besar karwayan tambang terkena pandemic COVID-19 sehingga mengakibatkan produksi menurun & pengapalan berkurang.
3. Akibat PPKM yang di terapkan di Sebagian besar wilayah Indonesia terutama Jakarta menyebabkan pembayaran piutang oleh pihak pemilik cargo menjadi tertunda.
4. Pada saat ini kami PT. EPS Global Link Indonesia sudah melakukan perencanaan pembayaran pada bulan Agustus 2021 secara bertahap.

Demikian surat jawaban ini kami sampaikan, sebagai bahan pertimbangan PT. Bintang Samudera Mandiri Lines agar dapat memberikan waktu dispensasi. Kami PT. EPS Global Link Indonesia memohon maaf atas keterlambatan yang terjadi dimana keterlambatan ini juga tidak kami harapkan. Atas pengertian dan kerjasama yang sudah terjalin dengan baik selama ini, Kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,



Weng Mingfu

Direktur



PT EPS GLOBAL LINK INDONESIA

Jl Gading Bukit Indah blok RB /17, Kelapa Gading - Jakarta Utara. 14240
Telp. 021-22457276 / 021-22455219 Email : info.epsglobal@gmail.com

SURAT PEMBERITAHUAN

Dengan Hormat,

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : WENG MINGFU

Bagian : Direktur

Bersama dengan surat ini, kami mohon kepada PT BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES agar dapat memberikan kelonggaran pembayaran untuk *Time Charter TB KOLAKA periode 09 Juni – 08 Juli 2021*, yang akan di bayarkan paling lambat 20 Juni 2021.

Sehubungan dengan adanya kendala kami dengan pihak shipper yang mana pemuatan tidak dapat dilakukan pada bulan mei 2021

Atas kebijakan yang diberikan PT BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES, kami ucapkan banyak terima kasih.

Jakarta, 07 Juni 2021



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nur Syahidah Nur, Lahir di Bulukumba pada tanggal 22 Januari 2001 dari kedua orang tua yang luar biasa bernama Abdul Hafid Yusuf dan Nurwaisyah dan merupakan putri sulung dan satu-satunya perempuan dari tiga bersaudara yakni Nur Khaerul Mubarak dan Nur Wafiq As-Siddiq.

Pertama kali penulis menempuh pendidikan yaitu di TK Ananda dan pada tahun 2007 penulis melanjutkan sekolah dasar di SD 171 Loka selama 6 tahun. Kemudian pada tahun 2012 penulis melanjutkan pendidikan di MTS Babul Khaer selama 3 tahun lalu masuk di MA Babul Khaer dengan mengambil jurusan IPA dan lulus ditahun 2018.

Pada tahun 2018 penulis masuk di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Ditahun 2020 bulan agustus sampai dengan agustus 2021 penulis melaksanakan kewajiban sebagai taruna/i sebagai salah satu syarat wajib pendidikan yaitu praktek darat di salah satu perusahaan pelayaran yaitu PT. Bintang Samudera Mandiri Lines yang berlokasi di Jakarta Selatan.

September 2021 penulis kembali masuk kampus sebagai taruna semester VII dan VIII untuk menyusun skripsi dan mengambil judul “Pelaksanaan Perjanjian Time Charter dan Voyage Charter Kapal Tugboat dan Barge di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Jakarta” sampai dengan penulis dinyatakan lulus dan menyandang gelar sarjana terapan pelayaran dikampus tercinta Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.