

PERJANJIAN CARTER KAPAL NIAGA DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERJANJIAN DI INDONESIA

Hendra Djaja

Fakultas Hukum Universitas Merdeka Malang
Jl. Terusan Raya Dieng No. 62-64 Malang
E-mail: Hendra.Djaja@unmer.ac.id

Abstract

Law no 17 year 2008 about voyage applies a sabotage principle. This principle is significantly proven that it increases the use of ship with Indonesian flag on it in all activities in voyage sector in Indonesian law territory, so it reduces “the dependence” to the ships with foreign flags. This principle does not influence so much to the dynamics of the commerce transportation company need to rent the ships either foreign ships or Indonesian ones through the mechanism of the chartering of vessels or charter party, except if the policy of “sea toll” is really implemented. Generally there are three kinds of charter party namely voyage charter, time charter and bareboat charter. The contract content of this vessel charter fully obeys the freedom of parties. However, practically in commerce voyage, there are various kinds of charter contracts forming standard charter party (approved documents) that arrange like essential clauses or additional clause that must be understood well by the parties. This understanding is important because it has an impact for not only the parties tied to charter party but also their responsibility on the loss of transportation users.

Key Words: *Commerce Vessel Charter, Indonesian Contract Law, Standard Charter*

Abstrak

Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menerapkan asas cabotage. Asas ini secara signifikan terbukti meningkatkan penggunaan kapal berbendera Indonesia dalam seluruh aktivitas kegiatan usaha sektor pelayaran di wilayah hukum Indonesia, sehingga mengurangi “ketergantungan” terhadap kapal berbendera asing. Asas tersebut tidak terlalu berpengaruh terhadap dinamika kebutuhan perusahaan angkutan niaga untuk menyewa kapal, baik asing maupun sesama kapal niaga Indonesia melalui mekanisme the chartering of vessels atau charter party, kecuali apabila kebijakan “Tol Laut” pemerintah sekarang ini betul-betul diimplementasikan. Secara umum terdapat tiga jenis charter party yaitu voyage charter, time charter dan bareboat charter. Isi perjanjian carter kapal ini sepenuhnya tunduk pada kebebasan para pihak. Namun demikian di dalam praktek pelayaran niaga, dikenal berbagai jenis perjanjian carter yang berbentuk standard charter party (approved documents) yang mengatur antara lain klausula-klausula esential atau additional clause dan harus dipahami dengan baik oleh para pihak. Pemahaman ini penting karena berdampak tidak saja bagi para pihak yang terikat charter party, tetapi juga terhadap tanggung jawab mereka atas kerugian pihak pengguna jasa angkutan.

Kata Kunci: *Carter Kapal Niaga, Hukum Perjanjian Indonesia, Standar Perjanjian*

Pada tahun 2011 yang lalu dunia usaha sektor pelayaran nasional atau sektor maritim di Indonesia menyambut baik kebijakan pemerintah yang memberlakukan asas *cabotage*. Lahirnya asas *cabotage* ini membawa banyak harapan khususnya untuk industri pelayaran niaga nasional, karena dapat mendorong kegiatan industri maritim kita tidak lagi terlalu bergantung kepada pihak asing.

Dengan memberlakukan asas tersebut maka ada kewajiban bagi seluruh kapal angkutan laut di dalam negeri menggunakan kapal berbendera Indonesia. Asas ini memberikan hak khusus atau *privelege* yang bagi seluruh kapal yang berusaha di Indonesia untuk memakai bendera Indonesia, kapalnya harus dimiliki (saham mayoritas) oleh orang Indonesia dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia serta badan usaha yang dibentuk juga harus berupa badan hukum Indonesia.

Bahwa di dalam dunia perhubungan laut, untuk meningkatkan kelancaran penyelenggaraan pengangkutan diperlukan suatu sarana penunjangnya, yaitu sarana kapal. Salah satu penyelenggaraan angkutan laut adalah dengan mengadakan suatu perjanjian yang di namakan perjanjian carter kapal.

Maksud dari pencarteran kapal itu sendiri adalah merupakan hubungan hukum untuk penggunaan / pengoperasian kapal milik orang lain, yang sudah di perlengkap dengan alat perlengkapan kapal beserta pelautnya. Juga sudah siap untuk menjalankan kapal sesuai dengan intruksi pencarter. Untuk hal ini, makaperjanjian carter kapal ini didasarkan pada ketentuan hukum yang sudah diatur secara tertulis.

Sebagaimana disampaikan oleh H.M.N. Purwosutjipto mengartikan carter kapal adalah suatu perjanjian timbal balik antara tercarter (*Vevrater*) dengan pencarter (*Bevrachter*), dengan mana tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan kapal lengkap dengan perlengkapan serta pelautnya untuk kepentingan pencarter, dan si pencarter mengikatkan diri untuk membayar uang Charter (*Charterprijs*)".

Pengaturan di dalam Pasal 453 ayat (1) kitab UU Hukum Dagang dinyatakan bahwa "yang namakan pencarteran kapal ialah carter menurut waktu dan carter menurut perjalanan". Dari beberapa pengertian perjanjian carter kapal yang dikemukakan di atas, maka dapat digaribawahi bahwa pengertian perjanjian carter kapal adalah menggambarkan sifat perjanjian carter kapal yang sifatnya timbal balik.

Dalam hal ini adalah antara pihak tercarter dan pihak pencarter untuk menyediakan kapal lengkap dengan perlengkapannya serta pelautnya. Sedangkan pihak pencarter mengikatkan diri untuk membayar uang carter atas penggunaan kapal untuk pengangkutan barang atau tujuan lain yang sah, sesuai dengan kesepakatan. Dalam kaitan ini, operasional dikejakan sendiri oleh pencarter, dan sebaliknya jika dipersiapkan oleh tercarter.

Pada perpektif hukum pelayaran, hubungan hukum ini secara tegas diatur dalam pasal 7 dan pasal 8 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Secara filosofis sebenarnya asas ini berperan dalam menggerakkan perekonomian dan sekaligus mewujudkan kedaulatan negara di laut.

Selengkapya Pasal 8 ayat (1) Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyebutkan bahwa: "Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia" sedangkan pasal 8 ayat (2) Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyebutkan bahwa: "Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antar pulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Sebelum adanya asas *cabotage*, sebagian besar sektor angkutan laut domestik dilayani oleh kapal-kapal berbendera asing. Secara strategis, kondisi demikian itu tentu sangat tidak menguntungkan karena sebagai negara kepulauan, ke-

pentingan nasional kita telah dikuasai dan tergantung pada pihak asing.

Pemberlakuan asas *cabotage* diperbolehkan oleh ketentuan hukum laut internasional yakni berkaitan dengan kedaulatan dan yurisdiksi negara pantai atas wilayah laut teritorialnya. Dengan pemberlakuan asas ini, maka konsekuensinya seluruh kapal asing tidak boleh berada atau melintas tanpa seizin dan alasan yang jelas. Dari segi kepentingan perekonomian Indonesia, pemberlakuan asas ini dapat mendorong majunya industri pelayaran nasional.

Salah satu kendala atau hambatan yang selama ini dihadapi dalam menerapkan asas *cabotage* tersebut ialah sebagian besar perusahaan pelayaran nasional, belum seluruhnya mempunyai armada kapal sendiri atau "Armada Milik". Selama ini tampaknya mereka hanya menggantungkan usahamisalnya, pada kegiatan keagenan kapal saja.

Namun demikian menurut data terbaru dari Kementerian Perhubungan hingga bulan Februari 2014, jumlah kapal niaga nasional tercatat sebanyak 13.244 unit. Angka tersebut bertambah sebanyak 7.201 unit atau tumbuh sebesar 119 persen jika dibandingkan dengan posisi pada bulan Mei 2005 saat kebijakan *cabotage* pertama kali diberlakukan yakni sebelum Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 (Jurnal Maritim.com, diakses tanggal 14 April 2015).

Secara umum dapatlah dikatakan bahwa pemberlakuan asas *cabotage* adalah untuk mencegah dan mengurangi ketergantungan armada nasional dari kapal milik asing. Selama ini pemenuhan kebutuhan armada nasional untuk pelayaran domestik, sebagian besar dilakukan oleh perusahaan pelayaran nasional dengan cara sewa kapal milik asing sebagai "Armada Carter" atau *the chartering of vessels*.

Ketentuan Dasar dalam Hukum Dagang

Oleh karena pemenuhan moda transportasi laut lebih banyak dilakukan dengan cara menyewa

(carter) kapal asing maupun sesama kapal nasional, maka menjadi pertanyaan adalah bagaimanakah konsep normatif hukum perjanjian carter kapal tersebut sehingga perusahaan nasional lebih memilih mencarter kapal asing dibandingkan dengan memiliki armada milik sendiri?

Permasalahan berikutnya, bagaimana pula aspek hukum tanggung jawab atas kerugian yang muncul dari suatu perjanjian carter kapal tersebut karena kerugian akibat perjanjian carter ini bisa berasal dari ke dua pihak yang membuat perjanjian maupun pihak pemakai jasa angkutan?

Bahwa *charter party* di dalam Pasal 453 KUH Dagang dinyatakan bahwa *charter party* adalah penyediaan dan penggunaan penyediaan kapal menurut waktu dan penggunaan penyediaan kapal menurut perjalanan. Penggunaan kapal menurut "waktu" adalah perjanjian di mana pihak pemilik kapal (*shipowners*) mengikatkan diri untuk menyediakan kapal untuk dipergunakan oleh pencarter (*charterers*) selama waktu tertentu dengan membayar harga menurut lamanya waktu.

Untuk penggunaan kapal menurut "perjalanan" adalah perjanjian di mana pihak pemilik kapal (*shipowners*) mengikatkan diri untuk menyediakan kapal yang akan dipergunakan pihak pencarter (*charterers*), untuk seluruh ruangan atau sebagian baik untuk mengangkut orang atau barang pada satu perjalanan tertentu dengan membayar harga pengangkutan.

Mengenai bagaimana pelaksanaan perjanjian carter itu sendiri, sudah tentu perlu diketahui terkait dengan prosedur, ketentuan-ketentuan, syarat-syarat serta istilah-istilah standar (baku) yang berlaku di dalam *charter party*. Dalam praktiknya perjanjian carter ini tidak mengharuskan para pihak untuk bertemu secara langsung karena pelaksanaannya dapat dilakukan oleh wakilnya masing-masing sebagaimana ketentuan pasal 455 KUH Dagang.

Jika proses perumusan *charter party* itu oleh wakil ke dua pihak maka *chartering brokers* yang

mewakili pemilik kapal sedangkan pihak *agents* bertindak sebagai perwakilan calon pencarter. Dalam hal ini sebelum kata sepakat ditandatangani oleh ke dua perwakilan, maka perlu dirumuskan sebuah *fixing note* atau *fixing letter* atau suatu ikhtisar yang berisi hal-hal yang telah dibicarakan untuk selanjutnya disampaikan kepada para pihak berkepentingan untuk dipelajari yang kemudian memberikan persetujuannya.

Sesuai dengan ketentuan perundangan bahwa perjanjian carter bersifat konsensual, tetapi kepada para pihak diberi kebebasan untuk merumuskan sendiri isi perjanjian carter tersebut yang dirumuskan di dalam suatu akta yang disebut *charter party* sebagaimana ketentuan pasal 454 KUH Dagang. Dengan melihat ketentuan pasal 454 KUH Dagang tersebut maka *charter party* itu tidak dapat dikatakan sebagai syarat terjadinya perjanjian, tetapi hanya berfungsi sebagai alat bukti saja tentang adanya perjanjian.

Secara umum dapat dikemukakan beberapa substansi penting yang dicantumkan dalam setiap *charter party* seperti berikut: 1) Nama dan alamat pemilik kapal maupun pencarter kapal; 2) Nama kapal dan hal-hal terkait dengan kapal misalnya kecepatan, bahan bakar, bobot mati kapal dan seterusnya; 3) Tempat dan waktu pemuatan atau pembongkaran kargo; 4) Pemakaian kapal oleh pencarter untuk tujuan yang sah atau legal; 5) Jenis kargo yang diangkut; 6) Syarat-syarat pengangkutan dan tanggung jawab masing-masing pihak; 7) Pembatasan lalu lintas atau pelabuhan yang dapat disinggahi; 8) Prosedur tentang pemberitahuan kesiapan kapal untuk dipergunakan (*notice for readiness*); 9) Biaya carter kapal (*charter fee*) beserta syarat-syarat pembayarannya; 10) Syarat-syarat lain yang disepakati oleh ke dua pihak.

Sejalan dengan ketentuan perundangan serta perkembangan yang berlaku secara internasional maka pada dasarnya dapat dirumuskan tiga bentuk perjanjian carter yaitu: 1) *Voyage charter*; 2) *Time charter*; dan 3) *Bareboat charter*.

Selanjutnya ke tiga bentuk perjanjian carter kapal di atas dapat diuraikan sebagai berikut: 1. *Voyage charter*, *space charter* atau *deadweight charter* adalah perjanjian antara pemilik kapal dengan penyewa. Kapal lengkap dengan Nakhoda dan Anak Buah Kapal untuk satu kali atau lebih pelayaran. Besarnya *charter fee* akan dihitung dari banyaknya kargo atau muatan yang diangkut seperti teruang dalam perjanjiannya, sehingga "sewa kapal" sama dengan uang tambang (*sen freight*). Jenis carter ini disebut juga *space* atau *deadweight charter* karena sewa kapalnya didasarkan pada banyaknya barang kargo yang diangkut. Dengan demikian maka pihak pencarter dalam hal ini akan bertindak sebagai pengangkut (*disponen owner*).

Trayek (*line service*) yang dilayari oleh pemilik kapal harus sesuai dengan isi perjanjian carter. Pada jenis ini apakah ruang kapal dipakai seluruh atau tidak, pemilik kapal tetap dibayar sesuai dengan isi perjanjian. Akan tetapi apabila perjanjian carter tersebut merupakan jenis *Trip Voyage Charter* maka jika kapal tersebut disewa untuk berlayar dari satu atau beberapa pelabuhan pemuatan (*loading ports*) ke satu atau lebih pelabuhan bongkar (*discharging ports*), tetapi hanya untuk satu trip dan sewa kapal didasarkan pada banyaknya barang.

Pihak pencarter dalam bentuk *voyage charter* dan *trip voyage charter* tersebut, pihak pencarter bertindak sebagai *carrier* atas barang pihak ke tiga. Selain itu dapat pula menyewakan kapal bersangkutan pada pihak ke tiga, tetapi hanya untuk trayek yang disebut isi perjanjian carter.

Berikutnya adalah bentuk *Berth Charter* yaitu jenis perjanjian carter jika tidak dapat ditentukan dengan pasti banyaknya kargo yang diangkut. Banyaknya (koli) barang ditentukan pada saat kapal dilayari di dermaga (*on the berth*) yakni pada waktu pemuatan berlangsung. Sebaliknya jika pencarter tidak mampu mengisi seluruh ruangan maka akan dikenakan *deadfreight*.

Jenis lainnya ialah *Gross Charter* yaitu perjanjian carter yang menetapkan bahwa semua biaya kapal di pelabuhan, termasuk antara lain biaya bongkar muat (*stevedoring*) akan menjadi beban pemilik kapal sehingga dapat diperhitungkan dalam waktu menentukan besarnya biaya carter (*charter fee*). Selanjutnya bentuk *Net Charter* merupakan kebalikan dari *gross charter* sehingga biaya-biaya yang menjadi beban pemilik kapal, dialihkan kepada pencarter. Sedangkan beban pemilik kapal hanyalah pada biaya-biaya operasional tetap (*fix cost*).

Bentuk lain adalah *Clean Charter* adalah perjanjian carter yang mewajibkan pemilik kapal hanya memikul komisi untuk *chartering brokers* sehingga tidak dibebani komisi-komisi lain yang biasanya diberikan oleh pemilik kapal kepada pencarter atas uang tambang yang dibayarnya. *Time charter* adalah perjanjian carter yang memberikan kebebasan kepada pencarter untuk menggunakan kapalnya selama jangka waktu tertentu yang telah disepakati dalam perjanjian. Jangka waktu yang dimaksud misalnya dalam hitungan bulan atau hitungan tahun.

Dalam jenis perjanjian carter ini, pihak Nakhoda maupun Anak Buah Kapal disediakan oleh pemilik kapal termasuk biaya atau gaji mereka. Selain itu pihak pemilik kapal juga menanggung biaya lain seperti: minyak pelumas, survei kapal, biaya perbaikan kecil atas kapal (*floating repairs*) termasuk pula asuransi. Sebaliknya untuk biaya bahan bakar minyak, biaya sandar di pelabuhan, biaya bongkar muat, air tawar dan biaya eksploitasi rutin lainnya menjadi beban pencarter, kecuali jika tidak diatur dalam isi perjanjian. Biaya sewa dalam *time charter* tidak tergantung dari banyaknya kargo yang diangkut, tetapi didasarkan pada waktu yang telah disepakati sebelumnya.

Selanjutnya yang termasuk jenis *time charter* lainnya ialah *Trip Time Charter* yang terjadi apabila kapal dicarter untuk satu kali atau lebih pelayaran, tetapi biaya carter didasarkan kepada waktu.

Konsekuensinya bahwa pencarter dapat bertindak sebagai pengangkut atas barang atau kargo milik pihak ke tiga dan dapat pula menyewakan lagi kapal yang disewanya kepada pihak lain, baik secara *time charter* maupun *voyage charter*.

Seperti halnya berlaku pada *bareboat charter*, dalam *time charter* dan *trip time charter* berlaku asas "*lawfull trade in carrying lawfull merchandise*" yang artinya kapal dapat dipakai untuk kegiatan berlayar yang legal untuk mengangkut kargo yang juga legal. *Bareboat charter* adalah penyewaan kapal tanpa Nakhoda dan Anak Buah Kapal. Dengan demikian pihak pencarter harus melengkapi sendiri Nakhoda dan Anak buah Kapalnya. Selanjutnya bahwa kapal harus dalam kondisi baik atau layak laut (*sea worthy*). Dalam jenis perjanjian ini, biaya sewanya biasanya didasarkan pada setiap bobot mati musim panas (*deadweight capacity*) yang harus dibayar dimuka untuk setiap bulan (sejenis dengan *time charter*).

Seluruh biaya operasional kapal harus ditanggung oleh pencarter, termasuk biaya perbaikan serta biaya survei kapal yang dilakukan secara rutin. Ditentukan pula bahwa pencarter wajib mengembalikan kapal setelah perjanjian berakhir dalam kondisi seperti semula (*sea worthy*). Biaya asuransi kapal (*casco*) menjadi beban pihak pencarter kecuali ditentukan sebaliknya, pada saat perjanjian tersebut disepakati.

Perlu dicatat bahwa selama tenggang waktu carter tersebut belum berakhir (*time period*) maka pihak pencarter diperbolehkan untuk menyewakan kembali kepada pihak lain dan dalam hal ini pencarter bertindak sebagai pemilik kapal. Konsekuensinya pihak ketiga tidak bertanggung jawab kepada pemilik kapal asli sehingga hanya bertanggung jawab pada si pencarter (*disponent owner*).

Standard Charter Party atau Approved Documents

Di dalam praktek pelayaran internasional dikenal beberapa dokumen standar sebagai ben-

tuk perjanjian carter kapal baik yang berlaku untuk *time charter* maupun pada *voyage charter*. Sebagaimana telah diketahui bahwa dalam perjanjian carter para pihak dapat merumuskan dan memiliki kebebasan penuh apa yang dikehendaki dalam *carter party* berdasarkan kepentingannya masing-masing. Akan tetapi dalam praktek pelayaran internasional, terdapat bentuk-bentuk khusus dan "Baku" yang dapat dipergunakan oleh para pihak untuk merumuskan keinginan mereka dalam mengadakan perjanjian carter yang dikenal sebagai *Standard Charter Party*.

Tentu saja bentuk-bentuk khusus *standard party* tersebut mempunyai perbedaan antara satu dengan lainnya, sesuai dengan jenis-jenis barang atau kargo yang diangkut. Demikian pula halnya "Formulir" untuk perjanjian *time charter* berbeda dengan perjanjian *voyage charter*. Biasanya formulir untuk *time charter* tidak mempersoalkan tentang jenis-jenis barang yang diangkut, sedangkan formulir dalam *voyage charter* akan memuat tentang jenis barang yang diangkut. Hal ini dapat dimengerti karena dalam *time charter* lebih ditekankan pada unsur lamanya waktukapal dicarter, sedangkan pada *voyage charter* bahwa jenis barang atau kargo perlu disebutkan karena jenis charter memang didasarkan pada banyaknya barang yang diangkut sehingga perlu diketahui jenis barangnya. Formulir atau dokumen tersebut merupakan *Approved Documents* yang dikeluarkan oleh lembaga internasional seperti *The Chamber of Shipping*, *The Baltic Exchange* atau *New York Produce Exchange*. Dokumen-dokumen *standard charter party* yang dimaksud antara lain: 1) *Baltimex 1039* yang beberapa kali direvisi, terakhir tahun 2011; 2) *New York Produce Exchange (NYPE 93)* yang diterbitkan oleh *The Association of Ship Brokers and Agents (USA), Inc*; yang telah beberapa kali dilakukan revisi; 3) *Deep Sea Time charter 1974* yang dikeluarkan BIMCO dengan kode "*Liner time*"; d) BIMCO *standard Bareboat charter* atau dengan kode "*BARECON 2001*" (Hukum Maritim, www.maritimeworld.web.id diakses tanggal 16 April 2015).

Selanjutnya untuk kargo atau muatan yang khusus seperti muatan curah (*bulk cargo*) atau penumpang, di antaranya: 1) *Standard Ore Charter party* dengan kode "OREVOY" khusus mengangkut bijih besi; 2) *Continent Grain Charter party* dengan kode "SYNACOMEX 90" adalah khusus untuk angkutan bahan makanan berbentuk padi-padian (*grain and cereal*); 3) *The Baltic and International Maritime Council Coal Voyage Charter 1971* yang direvisi tahun 1997 dengan kode "POLCOALVOY", khusus untuk muatan batu bara; 4) *Gas Voyage Charter party to be used for Liquid Gas Except LNG*, dengan kode "GASVOY" yang dikeluarkan oleh *The Documentary Committee of the Baltic and International Maritime Conference in July 1972* yang khusus mengangkut gas alam cair selain LNG; 5) *The Baltic and International Maritime (BIMCO) Uniform Time Charter party for Container Vessels* yang diterbitkan pada Oktober 1990, dengan kode "BOXTIME" khusus untuk penyewaan bagi kapal peti kemas (*container*); 6) *North American Fertilizer Charter party 1978/1979* dengan kode "FERTIVOY 88" yang diterbitkan oleh *Canpotex Shipping Services Ltd. Vancouver*, direvisi tahun 1988 yang khusus untuk angkutan pupuk; 7) *The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter party for Vessels Carrying Chemicals in Bulk* dengan kode "BIMCHEMTIME 1984" khusus untuk angkutan bahan kimia curah (*Charter Party* dan Standar Perjanjian Penyewaan Kapal, www.maritimeworld.web.id diakses tanggal 16 April 2015).

Permasalahannya adalah apakah beralihnya hak kepemilikan kapal yang dijadikan sebagai obyek sewa akan mengakhiri perjanjian carter tersebut? Dalam kaitan ini bahwa sifat perjanjian penyewaan kapal melekat terhadap kapalnya sebagai obyek dari perjanjian penyewaan tersebut. Artinya apabila kepemilikan atas kapal beralih kepada pihak lain ketika perjanjiannya belum berakhir, maka pemegang kepemilikan yang baru tidak dapat membatalkan tersebut begitu saja, karena dirinya ada kewajiban untuk meneruskan dan me-

menuhi apa yang menjadi kewajiban pemilik kapal sebelumnya.

Ketentuan di atas sesuai dengan aturan pasal 454 KUH dagang yang menyatakan: "Dengan pemindah tanganan sebuah kapal, maka persetujuan carter kapal yang sebelumnya telah dibuat oleh pemilik kapal tersebut, tidak diputuskan karenanya. Pemilik baru, di samping yang memindah tangankan itu, diwajibkan memenuhi persetujuan tersebut". Prinsip ini selaras dengan prinsip yang diatur dalam pasal 1576 KUH Perdata.

Bagaimanakah kedudukan atas *Bill of Lading* (konosemen, B/L) di dalam perjanjian carter? Perjanjian carter atau penyewaan kapal merupakan suatu perjanjian, tetapi tidak demikian halnya dengan *Bill of lading* atau konosemen. Kedudukan *Bill of Lading* ini tidak sebagai suatu perjanjian carter tetapi berfungsi sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan barang dan berfungsi pula sebagai bukti penerimaan barang oleh pemilik kapal atau nahkoda kapal.

Bill of lading dikeluarkan atas permintaan dan diberikan kepada pihak penyewa kapal atau pengirim barang oleh pemilik kapal atau oleh operator kapal yang beroperasi dalam trayek tertentu. Ketentuan tersebut sesuai dengan ketentuan pada pasal 1 butir (7) *The Hamburg Rules* 1978 serta ketentuan pasal 504 ayat (1) KUH Dagang.

Additional Clauses

Di dalam perjanjian charter juga dikenal berbagai *additional clauses* yang dilampirkan pada charter party sehingga dianggap sebagai bagian tidak terpisah. Klausula *additional clauses* ini memang seharusnya dilampirkan sebagai bagian dari isi perjanjian carter, karena sangat terkait dengan persoalan hak dan kewajiban ke dua pihak yang pada akhirnya menyangkut pada persoalan tanggung jawab atas kerugian yang mungkin diderita oleh ke dua pihak, baik pemilik kapal maupun pihak pencarter, serta pihak ke tiga pengguna jasa

kapal. Kerugian tersebut bisa saja terjadi apabila para pihak tidak mentaati apa yang telah disepakati dalam perjanjian carter.

Beberapa bentuk *additional clauses* ini berupa berbagai istilah baku yang harus dipahami tentang maksud serta tujuannya, misalnya: 1) *Subject free* atau *Subject open*. Istilah ini muncul pada saat proses tawar menawar antara pemilik kapal dengan calon pencarter, sehingga ke dua pihak baru terikat pada penawaran (*offerte*) saja. Klausula ini penting sewaktu ada tawar menawar ruangan kapal, karena perjanjian ini umumnya melalui perantara (*chartering broker* atau *chartering agent*) sehingga dimungkinkan mereka belum mengetahui bahwa kapal atau barangnya telah diberikan pada pihak lain. Untuk menghindari penawaran dobel, digunakanlah klausula "*Subject free*" atau "*Subject open*"; 2) *Prompt ship* atau *Spot boat*.

Hal ini semata-mata didasari oleh spekulasi bahwa kapal yang menuju suatu pelabuhan tanpa adanya perjanjian pengangkutan, diperkirakan jika kapal telah sampai di tujuan tersebut akan mendapatkan muatan sehingga perjanjian charter yang dilakukan bisa dimintakan pembayaran "*charter fee*" jauh lebih tinggi; 3) *Subject to license being granted*.

Klausula ini merupakan syarat yang digunakan dalam tawar menawar dalam proses perjanjian carter dan realisasinya baru dilakukan setelah memperoleh persetujuan pihak atasan atau pemerintah. Alasannya bahwa mungkin barang muatan atau kargo itu milik pemerintah sehingga diperlukan izin terlebih dahulu atau kapal yang dicarter tersebut adalah milik pemerintah; 4) *Deadweight All Total* (DWAT). Istilah atau klausula "DWAT" di dalam perjanjian *charter party* mengandung maksud bahwa dalam *dead weight* (DWT) kapal, termasuk pula: berat muatan, berat bahan bakar, berat air tawar, *spare parts* termasuk logistik; 5) *Collect freight dan Advance freight*. Dalam *voyage charter* biasanya biayanya akan dibayar di pelabuhan bongkar (*port of discharges*) pada saat kargo diserahkan pada penerimanya (*consignee*). Namun

ada kalanya pemilik kapal menerima pembayaran lebih dahulu sebagai uang muka sebagai bagian dari uang tambang seluruhnya (*advanced freight*), apabila disetujui ke dua pihak.

Setelah kargo dimuat dan *Bill of Lading* telah ditanda tangani, maka uang muka yang telah dibayarkan tersebut dikembalikan jika terjadi “ship lost” maupun jika kargo yang dimuat ternyata tidak sesuai atau kurang seperti disebut dalam charter party; 6) *Final sailing*, klausula ini terkait dengan pembayaran uang muka tambang, baik seluruhnya atau sebagian yang ada kalanya dibayar pada saat *Bill of Lading* ditanda tangani tetapi pada waktu kapal “on final sailing” atau beberapa hari tertentu setelah “final sailing” tersebut;

7) *Full and Complete cargo*. Klausula ini menyatakan bahwa pihak yang mencarter kapal berhak menggunakan seluruh ruangan kapal yang ada dan pemilik kapal atau nahkoda tidak dapat menggunakan ruangan ruangan dan daya muat kapal untuk keperluan lain. Untuk itu mengharuskan pencarter menyediakan kargo secara penuh, karena jika tidak dimuati secara penuh maka harga carter tetap dibayar secara penuh; 8) *Misrepresentation*. Klausula ini mewajibkan adanya keterangan secara benar mengenai kondisi faktual kapal, seperti daya muat, kecepatan dan sebagainya oleh pihak pemilik kapal. Jika hal ini tidak dilakukan maka diberikan hak kepada pencarter untuk membatalkan perjanjian carter tanpa keharusan memberi ganti rugi; 9) *Demurrage, Dispath dan Damages for detention*. Di dalam *voyage charter*, lamanya waktu atau hari untuk pemuatan atau pembongkaran kargo (*Laydays*) ditentukan dalam perjanjian carter dan pihak pencarter harus memenuhi *Laydays* yang ditentukan tersebut.

Jika misalnya *Laydays* untuk pemuatan dan pembongkaran adalah 10 hari tapi ternyata pemuatan baru selesai dalam waktu 15 hari, maka untuk kelebihan waktu ini pencarter dikenakan pembayaran “demurrage” yakni uang pembayaran kelebihan waktu. Namun sebaliknya apabila pencarter terbukti lebih cepat dalam pemuatan kargo,

hal itu telah memberikan keuntungan bagi pemilik kapal sehingga pemilik kapal membayar “dispath” kepada pencarter.

Tanggung Jawab terhadap Kargo

Di dalam beberapa *standard charter party* atau *Approved documents* pada *time charter* bahwa Nakhoda dan Anak Buah Kapal bekerja untuk kepentingan pencarter, karena mereka terikat dalam “perjanjian kerja laut” yang menyebutkan: “...captain to be under the others of charterers as regards employment, agency or other arrangements. Charterers to furnish captain with all instructions and sailing directions and captain and engineer to keep full and correct logs accessible to charterers or their agents”.

Terhadap adanya kehilangan atau kekurangan kargo yang diangkut maka pemilik kapal tidak bertanggung jawab. Hal tersebut antara lain disebutkan: “owners not be responsible for shortage, mixture, marks number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise the stevedore being employed by the charterers”. Keadaan tersebut terjadi oleh karena di dalam *time charter*, pemilik kapal telah mempercayakan penggunaan kapal kepada pencarter, sehingga persoalan pemuatan maupun pembongkaran kargo menjadi tanggung jawab pihak pencarter.

Walaupun pemilik kapal tidak bertanggung jawab terhadap kargo, namun pemilik kapal dalam hal *time charter* tetap bertanggung jawab terhadap kelayakan kapal (*sea worthness*).

Terhadap kargo di dalam *time charter*, pemilik kapal hanya bertanggung jawab sebagai berikut: “owners only to be responsible for delay in delivery of the vessels or for delay during the currency of this charter and for loss or damage to goods on board, if such delay or loss has been caused by want of due dilligence on the part of the owners or their manager, in making the vessels sea worthy and fitted for the voyage or any other personel act of commission or default of owners of their manager”.

Jadi terhadap kehilangan atau kerusakan atas kargo, pemilik kapal hanya bertanggung jawab jika hilang atau rusaknya kargo disebabkan oleh kesalahan pemilik kapal sendiri, karena tidak berbuat atau tidak bertindak dengan sepatasnya untuk menjaga kelayakan kapal. Namun apabila pemilik kapal telah berbuat dengan cukup pantas (*due dilligence*) sehingga kapal menjadi layak laut, tetapi kapal tetap saja tidak layak berlayar, sehingga menyebabkan hilangnya atau rusaknya kargo, maka pemilik kapal tidak harus bertanggung jawab. Sebaliknya, jika kapal mengalami kerusakan atau hilang yang disebabkan oleh kargo yang diangkut di dalam ruang palka kapal, maka pencarter harus bertanggung jawab.

Ketentuan di atas selaras dengan ketentuan pasal 460 KUH Dagang bahwa kewajiban pemilik kapal adalah harus berbuat dengan layak (*due dilligence*), agar kondisi kapal layak laut, dilengkapi dan diawasi dengan cukup sehingga selalu siap dipergunakan pihak pencarter setiap saat sebagai diatur dalam *charter party*.

Sementara itu di dalam Pasal 460 ayat (2) KUH Dagang, telah membebani suatu tanggung jawab kepada pemilik kapal untuk menanggung kerugian akibat dari kondisi kapal yang tidak layak laut. Sebaliknya jika pemilik kapal dapat membuktikan bahwa dia telah melakukan segala upaya yang pantas agar kapal layak laut, maka dimungkinkan untuk dibebaskan atau membatasi (*limitation*) pemberian ganti rugi.

Di dalam *voyage charter*, di samping *charter party* masih dikeluarkan juga *Bill of Lading* oleh pemilik kapal. *Bill of Lading* tersebut dibuat oleh pengangkut setelah kargo diterima atau dimuat ke dalam kapal, sedangkan *charter party* sendiri dibuat dan ditanda tangani oleh ke dua pihak sewaktu perjanjian carter dibuat. Di dalam *voyage charter* ini, pemilik kapal juga berposisi sebagai pengangkut (*carrier*).

Di lihat dari aspek pertanggungan jawab atas kargo maka tanggung jawab pemilik kapal pada

voyage charter hampir tidak ada perbedaannya, dalam hal dia bertindak sebagai pengangkut. Kalaupun ada perbedaannya, perbedaan tersebut adalah sebagaimana yang telah diatur dalam *charter party* khususnya terkait dengan jenis kargo maupun kondisi pelabuhan pemuatan atau pembongkaran kargo.

Mengingat proses pengangkutan di laut selalu menghadapi berbagai kemungkinan terkait dengan kondisi alam yang berbahaya, sudah sepatutnya pertanggungan jawab pemilik kapal sebagai pengangkut juga terdapat pembatasannya yaitu apabila terjadi keadaan *force majeure*. Ini berarti pengangkut tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan, kekurangan kargo yang disebabkan oleh *force majeure*. Namun alasan seperti ini jangan sampai digunakan untuk menghindar dari tanggung jawab.

Permasalahan terakhir yang berhubungan dengan tanggung jawab yang muncul dari adanya *charter party* adalah kapankah tanggung jawab para pihak yang membuat perjanjian maupun tanggung jawab mereka atas kargo milik pengguna jasa angkutan tersebut berakhir?

Berakhirnya perjanjian charter kapal dan berakhirnya tanggung jawab para pihak, tentu saja tergantung bagaimana hak serta kewajiban para pihak telah dilaksanakan dengan sebaik-baiknya atau sesuai dengan rumusan yang telah disepakati dalam *charter party*, atau ke dua pihak sepakat mengakhiri perjanjian itu akibat pecahnya perang (Pasal 464 KUH Dagang); atau perjanjian menjadi gugur bilamana kapal karam atau rusak sedemikian rupa sehingga tidak dapat diperbaiki kembali (pasal 519 butir d KUH Dagang).

Demikian juga perjanjian carter dapat gugur, apabila seluruh kargo karena mengalami kerusakan dalam perjalanan, kargo tersebut dijual oleh pemiliknya (pasal 519 butir f KUH Dagang); demikian pula jika akibat karamnya kapal atau hilangnya kapal (pasal 462 KUH Dagang) atau jika pencarter tidak membayar *charter fee* sesuai waktu yang dijanjikan (pasal 463 KUH Dagang).

Penutup

Diberlakukannya asas *cabotage* dalam dunia maritim di Indonesia tidak saja berpengaruh terhadap berkembangnya aspek hukum publik, tetapi juga berpengaruh secara cukup signifikan terhadap peningkatan jumlah penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan pelayaran nasional khususnya pada pelayaran domestik sebagai “Armada milik” dan secara perlahan melepaskan ketergantungan kepada pelayaran berbendera asing “Armada carter”.

Meningkatnya kepemilikan kapal nasional pada dasarnya tidak terlalu berpengaruh terhadap kegiatan industri pelayaran niaga. Dalam prakteknya para perusahaan pelayaran atau pengangkutan tersebut apabila memerlukan moda angkutan laut yang sesuai dengan dinamika usahanya, pasti akan mencari alternatif dengan cara mencarter berbagai jenis kapal niaga melalui mekanisme *charter party*.

Praktek *charter party* pada dasarnya lebih banyak mengikuti ketentuan masyarakat internasional yang memberlakukan *standard charter party*. Secara umum dikenal adanya beberapa perjanjian carter yang sudah “baku” seperti *voyage charter*, *time charter* atau *bareboat charter*.

Pertanggungjawaban atas kerugian apapun yang timbul dari adanya perjanjian carter kapal

ini, tidak saja berhubungan dengan para pihak yang telah mengikatkan diri yakni pemilik kapal maupun pencarter, tetapi berdampak pula pada pihak ke tiga yaitu pengguna jasa angkutan sebagai pemilik kargo.

Daftar Pustaka

- Hukum Maritim, Charter Party dan Perjanjian Penyewaan Kapal*, www.maritimworld.web.id, diakses tanggal 14 April 2015.
- Hukum Maritim, Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Carter Kapal*, <https://lib.atmajaya.ac.id>, diakses tanggal 16 April 2015.
- Hukum Maritim, Perjanjian Pencarteran Kapal Laut*, www.share-pdf.com, diakses tanggal 16 April 2015.
- Muhammad, Abdul Kadir, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan
- Soedjono, Wiwoho, 1993, *Hukum Pertanggungjawaban Laut*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran