MUARA : Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional
Vol 1, No 1, Oktober 2018
ISSN : xxxx-xxxx ; http://jurnal.apn-surakarta.ac.id/index.php/muara

SISTEM *VOYAGE CHARTER* DALAM PENGADAAN KAPAL LAUT DI PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

Shinta Mardiana Dewi, Arif Muhammad Tri Nugroho
Akademi Pelayaran Nasional Surakarta.

ABSTRAK

Pencharteran kapal laut merupakan suatu cara yang baik untuk mengatasi terbatasnya armada kapal yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran. Disamping itu, dengan carter kapal, barang dapat diangkut dengan aman, cepat dan relatif lebih murah Tujuan penelitian ini adalah untuk menjelaskan sistem *voyage charter* dalam pengadaan angkutan kapal laut di PT Pupuk Indonesia Logistik

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Penelitian dilaksanaakan di PT Pupuk Indonesia Logistik. Teknik Pengumpulan data yang digunakan yaitu dengan cara wawancara, observasi,dan studi dokumentamsi. Sementara keabsahan data diuji dengan menggunakan teknik trianggulasi data Sedangkan informan yang dijadikan penelitian adalah *manager marketing* dan pegawai PT Pupuk Indonesia Logistik.

Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa proses pengadaan Surat Perjanjian Kerja kapal Laut dengan menggunakan *voyage charter*, sudah sesuai dengan ketentuan dalam standar charter kapal maupun ketetntuan internal operasional dan administrasi kapal *charter* dari perusahaan. Namun, masih ditemukan beberapa permasalahan terkait dengan monitoring perusahaan yang kurang maksimal. Permasalahan terutama terjadi pada adminitrasi dokumen yang disebabkan karena kurang tanggapnya *ship broker* atau agen yang ditunjuk untuk mengurusi kapal saat pemuatan atau pembongkaran sehingga menghambat proses monitoring terhadap perkerjaan pada kapal *charter*

Kata Kunci: *voyage charter*, pen-*charteran* kapal, keagenan

PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara agraris atau negara yang tumbuh dari sektor pertanian. Pengadaaan pupuk sangatlah penting untuk mendukung suburnya lahan pertanian, sehingga dapat menunjang majunya Indonesia pada sektor pertanian. Untuk melakukan penyebaran atau distribusi pupuk dalam jumlah besar tentunnya diperlukan alat transportasi yang dapat memuat muatan dalam jumlah besar. Angkutan menggunakan kapal adalah solusinya, selain dapat mengangkut muatan dalam jumlah basar angkutan kapal juga memiliki harga yang lebih ekonomis dibandingkan moda transportasi angkutan yang lain.

Pengangkutan kapal di Indonesia memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri, karena adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari daerah produksi ke konsumen, sehingga kebutuhan konsumen dapat terpenuhi. Hal tersebut dapat terlihat pada perkembangan saat ini jasa pengangkutan di Indonesia mulai menunjukkan kemajuan, terbukti dengan ditandai banyaknya perusahaan industri yang percaya untuk menggunakan jasa pengangkutan.

PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) adalah anak perusahaan dari PT Pupuk Indonesia *Holding Company* (PIHC) yang bergerak di bidang pelayaran dan jasa angkutan laut. Perusahaan ini merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa pengangkutan laut khususnya pengangkutan pupuk untuk didistribusikan keseluruh Indonesia dan bahan bakunya untuk dikirimkan ke pabrik-pabrik yang dimiliki oleh perusahaan BUMN yang tergabung dalam grup PT Pupuk Indonesia (Persero)

PT Pupuk Indonesia Logistik sendiri memiliki 9 kapal, akan tetapi hanya 8 kapal yang beroperasi dikarenakan kapal Otong Kosasi mengalami kecelakaan kebakaran pada 20 September 2015.

Dikarenakan kapal milik tidak dapat memenuhi target muatan maka PT Pupuk Indonesia Logistik akhirnya memutuskan untuk menyewa kapal guna sebisa mungkin memenuhi target muatan yang telah ditetapkan. Pencarteran kapal laut merupakan

suatu cara yang baik untuk mengatasi terbatasnya armada kapal yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran.

Di samping itu, dengan carter kapal, barang dapat diangkut dengan aman, cepat dan relatif lebih murah. Kapal dapat dicarter atas dasar perjalanan (*voyage charter*) dan jika kapal diperlukan selama suatu waktu tertentu, penyewa kapal dapat dilakukan atas dasar *charter* waktu (*times charter*).

PT Pupuk Indonesia Logistik memilih *voyage charter* sebagai pilihan untuk menyewa kapal atas pertimbangan penyesuaian dengan ketersediaan muatan yang akan diangkut. Pada saat kapal *charter* digunakan perusahaan akan terus melakukan monitoring harian, agar pelaksanaan pengangkutan tidak melenceng dari jadwal yang sudah ditetapkan. Monitoring pelaksanaan pengangkutan harus dilakukan agar proses pelaksanaan pengangkutan muatan menggunakan kapal *charter* dapat berjalan dengan baik dan bagi penyewa dapat melaksanaan kewajiban mengembalikan kapal sesuai dengan yang tertuang dalam perjanjian.

Kurang tanggapnya perusahaan bongkar muat ataupun agen yang ditunjuk untuk mengurusi kapal terkadang menghambat proses *monitoring* harian kapal. Lamanya proses dalam melengkapi dokumen yang dibutuhkan untuk melakukan pembayaran kepada pihak pemilik kapal juga menghambat proses administrasi.

Jika percarteran guna pengangkutan barang-barang maupun orang telah selesai dikerjakan oleh pencarter kapal, maka akan dilanjutkan dengan pengembalian kapal beserta alat perlengkapannya kepada pihak pengusaha pengangkutan sesuai dengan tanggal dan waktu yang telah diperjanjikan.

Beberapa penelitian mengenai charter kapal sudah banyak dilakukan terkait dengan dasar hukum pencharteran kapal, tanggung jawab dan kewajiban dari masing-masing pihak, maupun proses pelaksanaan charter itu sendiri (Rakhmayanti, 2010 ; Zamzimi, 2010 ; Djaja, 2015). Namun penelitian yang khusus mengenai *vovage charter* sangat jarang ditemukan. Berdasarkan hal tersebut, maka penelitian ini fokus pada charter kapal dengan sistem *Voyage Charter* dalam pengadaan angkutan kapal laut di PT Pupuk Indonesia Logistik dengan segala permasalahaan yang ada didalamnya.

Pengangkutan laut carter menggunakan kapal dengan sistem *charter*. Kapal yang dimaksud disini adalah kapal laut niaga untuk mengangkut barang melalui laut dengan pembayaran. Percharteran kapal di atas dalam kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia sebagai berikut :

a. Pasal 453-465 KUHD: *charter* menurut waktu, *charter* menurut perjalanan.
b. Pasal 518 dan 518a-118g KUHD: *charter* menurut waktu.
c. Pasal 518h-518z, 519, 520, dan 520a-520f KUHD: *charter* menurut perjalanan.
d. Pasal 533n-533p KUHD ; *charter* menurut waktu untuk pengangkutan penumpang.
e. Pasal 533q-533u KUHD : *charter* menurut perjalanan untuk pengankutan penumpang.

Purwosutjipto mendifinisikan "*charter* kapal" sebagai perjanjian dimana ter-*charter* mengikatkan diri untuk menyediakan kapal lengkap dengan alat perlengkapan serta pelautnya bagi kepentingan pencarter, sedangkan pen-*charter* mengikatkan diri untuk membayar biaya *charter* beliau menggunakan istilah "ter-*charter* sebagai terjemahan aslinya *bevrachter*. Radiks Purba menggunakan istilah pemilik kapal atau pengusaha kapal untuk pihak ter-*charter*.

Amir M.S mendefisinikan perjanjian *charter* sebagai perjanjian tertulis antara pemilik kapal (*ship owner*) dan penyewa kapal yang disebut *charter party*. Selanjutnya, Amir M.S menyatakan dalam praktik pengangkutan laut ada 3 (tiga) macam *charter party*, yaitu: *bareboat charter*, *time charter*, dan *voyage charter*.

Bareboat Charter, adalah perjanjian sewa kapal dimana nama penyewa (pencarter) kapal bertanggung jawab penuh atas seluruh kapal, yang berarti harus menyediakan awak kapal serta membayar upah dan gajinya. Selain itu, juga harus membayar sewa biaya reparasi kapal dan *service*, bea-bea pelabuhan, dan ongkos lainnya. Pendeknya penyewa (pen-*charter*) bertindak seolah-olah sebagai pemilik kapal. *Bareboat Charter* biasanya ditentukan minimum 1 tahun. Pencharteran semacam ini biasa dilakukan oleh pemerintah suatu negara

untuk mengisi suatu kekurangan ruangan kapal dalam keadaan yang genting dan mendesak, misalnya dalam keadaan perang dan untuk mengatasi masalah kongesti barang-barang di pelabuhan.

Time Charter, adalah penyewaan kapal untuk satu jangka waktu tertentu, misalnya, untuk beberapa bulan, setahun, dan sebagainya. Harga sewa didasarkan atas pertimbangan mengenai lamanya jangka waktu sewa, ukuran dan tipe kapal yang disewa, pemakaian bahan bakar kapal, kapal baru atau kpal tua, serta kapal lambat atau kapal cepat. Pada time charter, penyewa (pencarter) kapal itu bertanggung jawab atas biaya bahan bakar dan biaya-biaya lain yang berhubungan dengan muatan. Sebaliknya, pemilik kapal masih bertanggung jawab atas pembayaran gaji dan upah awak kapal, penutupan asuransi kapal, serta biaya reparasi dan service.

Voyage Charter, adalah perjanjian penyewaan kapal untuk mengangkut barang dari suatu pelabuhan ke pelabuhan-pelabuhan lain untuk satu kali jalan. Biaya pengangkutan ditentukan sendiri antara pemilik kapal dan penyewa. Dalam hal ini, penyewa (*charterer*) hanya semata-mata sebagai pengirim (*shipper*) tanpa dibebani tanggung jawab lainnya. (Purba, 1997: 257-259).

Dalam surat perjanjian carter menurut perjalananan dicantumkan ketentuan-ketentuan yang mengikat kedua belah pihak dengan jelas dan terperinci sedemikian rupa sehingga perbedaan atau salah satu tafsir dapat dihindarkan. Juga tercantum mengenai sewa carter dan syarat-syarat pembayarannya, demikian juga mengenai penggantian (uang) atas *demurage* dan *damage of detection serta despatch*. (Purba, 1997: 260)

Syarat-syarat pemuatan dan pembongkaran dicantumkan dalam perjanjian *voyage carter*. Demikian juga mengenai biaya bongkar muat, apakah biaya *stuador* yang bekerja di atas kapal dipikul oleh pemilik kapal atau pen-*charter*. Hal ini ditetapkan bersama dengan istilah-istilah sebagai berikut :

1). *Free in*, menetapkan bahwa pen-*charter* atau pengirim menanggung biaya *cargo handling* sampai barang kiriman masuk/ naik dan berada diatas kapal. Operator kapal (*owner*) menarik ongkos (*freight*) sejak dari pelabuhan pemuatan sampai pelabuhan pembongkaran.
2). *Free in and Out (*FIO*),* Pen-*charter*/ Pengirim/ Penerima barang kiriman masing-masing mambayar biaya *cargo* handling dipelabuhan pemuatan dan di pelabuhan pembongkaran. Operator kapal (*ship owner*) menarik ongkos (*freight*) sejak dari pelabuhan pemuatan sampai pelabuhan pembongkaran.
3). *Free In, Out, and Stowed* (FIOS), Pengirim (*shipper*) membayar biaya pemuatan dan pemadatan barang diatas kapal dipelabuhan pemuatan; dan penerima (*consignee*) membayar biaya pembongkaran di pelabuhan tujuan. Syarat FIOS dipakai untuk muatan dalam kemasan yang membutuhkan ruang "*bale space*". Pengangkut menarik *freight* dari pelabuhan pemuatan samapai pelabuhan pembongkaran.
4). *Free In, Out, and Trimmed* (FIOT), Pengirim (*shipper*) membayar biaya pemuatan di pelabuhan pemuatan sedangkan penerima (*consignee*) membayar biaya pembongkaran di pelabuhan tujuan. Syarat FIOT dipakai untuk muatan tanpa kemasan (*bulk cargoes*) yang membutuhkan "*grain space*". Operator kapal (*owner*) memungut *freight*. (Lasse, 2015: 349)

Berbagai ketentuan yang dimasukkan di dalam Surat Perjanjian Charter Kapal menurut perjalanan (*voyage charter*) adalah sebagai berikut:

1). Seluk beluk kapal yang akan disewa
2). Pelabuhan pemuatan dan pembongkaran serta lamanya kapal berlabuh dipelabuhan pemuatan dan di pelabuhan pembongkaran (*time allowed*)
3). Jumlah dan banyaknya koli (untuk barang-barang potongan) dan jenis barang yang akan diangkut.
4). *Laydays , reporting day, cancelling date*.
5). Prosedur penyodoran *Notice Of Readines* (NOR).
6). Kecepatan pemuatan dan kecepatan pembongkaran tiap hari.
7). *Demurage, despacth* , dan *damage for detection*.

8). Mengenai *workable hatches* dan *winches breackdown* yang merupakan syarat tambahan (*additional clause*).
9). Dan lain-lain syarat tambahan, termasuk lampiran-lampirannya (*back letter*) yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pekerjaan *charter*. Syarat-syarat tambahan dan lampiran-lampiran yang membingungkan pen-*charter*.

Terkait dengan perspektif hukum, maka hak dan kewajiban *owner* dan *charterer* merupakan hal yang paling utama. Berikut adalah kewajiban-kewajiban *owner* yang tercantum dalam perjanjian *charter* kapal, yaitu:

a. Menyediakan kapal dengan memberitahukan posisi, kapasitas atau daya angkut kapal yang biasanya ditentukan dalam ukuran *deadweight tonnage (DWT)*, dan dimana kapal tersebut dikelaskan
b. Menyiapkan kapal menjadi laik laut dan tanggung-jawabnya atas kerugian pencharteran sebagai akibat tidak laik lautnya kapal
c. Pemilik kapal mengganti kerugian kepada pencharter jika kapal tidak dapat melaksanakan pelayaran atau tidak dapat digunakan "sejak permulaan"

Di sisi lain, hak *owner* adalah menerima pembayaran termasuk ganti rugi untuk kerugian atau kerusakan kapal karena ketidak hati-hatian sewaktu memuat atau membongkar barang dari kapal

Sementara itu, kewajiban *charterer* sendiri adalah menyediakan dan membayar bahan bakar, membayar uang labuh dan uang sandar, mengatur dan membayar biaya bongkar/muat barang. Di sisi lain Hak *Charterer*, antara lain adalah:

a. Pihak pen-*charter* mengadakan pemeriksaan akhir sebelum pemakaian kapal;
b. Pihak pen-*charter* berhak mencharterkan kembali kapal kepada pihak ketiga (bertindak sebagai *disponent owner*);
c. Pen-*charter* dapat membatalkan perjanjian penyewaan bila kapal tidak sampai pada waktu dan pelabuhan tertentu yang telah disepakati

Sebelum penandatanganan tanda persetujuan atas perjanjian *charter party* oleh kedua belah pihak, berlangsung tawar menawar antara wakil-wakilnya, yakni *chartering brookers* mewakili pemilik kapal (*ship owner*) dan *charterers* masing–masing bertindak sebagai (1) wakil *ship owner* mencari penyewa kapal (*charterers*); dan (2) sebagai wakil *charterers* mencari ruangan kapal untuk mengangkut muatan.

Selain *chartering brookers* yang memfasilitasi kepentingan *owners* dan *charterers* dalam negosiasi C/P, kedua belah pihak juga difasilitasi oleh (1) *Owner Agents* yang bertugas memberikan asistensi kepada nahkoda kapal dan mengurus keperluan-keperluan kapal dipelabuhan muat atau pelabuhan bongkar, serta mengawasi realisasi segala ketentuan dalam C/P, dan (2) *Charterers Agents* yang bertugas mengurus kepentingan *Charterers* di pelabuhan muat dan/ atau pelabuhan bongkar, serta mengawasi pelaksanaan segala ketetuan dalam C/P.

Proses tawar-menawar diakhiri dengan pembuata nota yang disebut *Fixture Note* (FN), yakni ikhtisar dari syarat-syarat yang telah mereka sepakati untuk kemudian diterbitkan sebagai klausul-klausul dalam *charter party* oleh *principal*.

Fixture Note bertujuan mempercepat proses *bussines* dan merupakan dokumen yang dapat dianggap sama seperti C/P, karena *fixture note* mempunyai kekuatan hukum mendahului terbitnya asli C/P yang butuh/ memerlukan waktu panjang, karena harus diteliti secara cermat. *Fixture Note* ditandatangani oleh *chartering brookers* mewakili kedua pihak (*principal*-nya masing-masing) dengan ketentuan bahwa *brookers* dan/ atau *agents* menyatakan siapa *principal* yang berkepentingan jika tidak, maka *brookers* yang bersangkutan yang bertanggung jawab.

Serangkaian syarat-syarat penting yang lazim disepakati di dalam *fixture note* dapat di kemukakan berikut:

a. *Subject Free* atau *Subject Open*, adalah penawaran dimana *Shipowner* baru terikat pada penawaran yang diberikan kalau pada waktu penawaran diterima *charterer* kapal yang ditunjuk tidak dalam *employment* pihak pen-*charter* lain.
   Contoh: "MV Trisakti *offered for a time delivery* ± April 17, 2012 , *subject free*"
   Penawaran seperti ini kurang memberikan

kepastian hari/ tanggal bagi kepentingan *charterer*.

b. *Subject to Stem dan Free Stem*, maksudnya realisasi *charter party* tergantung pada ketersediaan muatan yang cukup bagi pencanter dipelabuhan pemuatan. Selama muatan belum cukup atau belum tiba untuk dimuat, pencarter belum terikat pada C/P dalam arti biaya-biaya operasi kapal dibayar *ship owner*. Untuk meringankan beban biaya yang ditanggung *ship owner*, pen-*charter* semestinya menginformasikan bilamana muatan tersedia dan siap dimuat.

c. *Subject to Liciense Being Granted*, penawaran dimana realisasi *charter party* efektif setelah setelah terbit izin dari penguasa (pemerintah). Pada penawaran semacam ini sangat mungkin kapal dan muatannya adalah milik penguasa (pemerintah).

d. *Prompt Ship*, adalah penawaran dimana kapal yang ditunjuk akan siap diserahkan setelah penandatanganan C/P (biasanya ≤ satu minggu).

e. *Spot Boat*, maksudnya adalah setelah penandatanganan C/P kapal siap diserahkan dan siap melakukan pemuatan. Klausul *Spot Boat* dan *Promt Ship* tawaran yang mewajibkan *owner* menyediakan kapal segera; karenanya sewanya lebih mahal.

f. *Substitute Ship*, maksudnya jikalau kapal yang ditunjuk semula tidak siap atau karena alasan lain tidak dapat digunakan tepat waktu, maka kapal lain yang kapasitas sewa, dan tanggal mulai digunakan sama dengan kapal yang pertama disediakan *owner*.

g. *Surf Clause*, adalah penawaran yang menyatakan bahwa selama bendera biru dikibarkan, maka *laydays* tidak dihitung. Bendera biru dikibarkan atas instruksi syahbandar setempat, menandakan swemua kegiatan bongkar muat dihentikan karena terjadi badai gelombang yang membahayakan kapal.

h. *Full Reach and Burden* , adalah penawaran seluruh ruangan yang biasanya dipakai untuk muatan, disediakan bagi pen-*charter*; bahkan pen-*charter* dapat memuat di atas geladak sepanjang lazim dilakukan.

i. *Trading Limits and Cargoes*, adalah penawaran yang memberikan kebebasan bagi pencharter memuat muatan apasaja dan berlayar kemana saja, kecuali jenis muat dan pelabuhan tujuan tertentu yang disebutkan secara jelas.

j. *Both Ends*, adalah penawaran *charter* dengan syarat-syarat yang berlaku di pelabuhan pemuatan maupun di pelabuhan bongkar, antara lain kecepatan muat bongkat dan pengangkatan agen.

k. *Deadweght Charter*, adalah *charter* berdasarkan kapasitas DWT. Dengan penawaran ini sewa *charter* ditentukan menurut DWT. Meskipun muatan kurang dari jumlah *Cargo Deadwight* kapal, pencharter tidak berhak meminta pengurangan sewa.

l. *Lumpsum Charter*, adalah *charter* cara borongan. *charter* macam ini biasanya agar kapal tidak kosong dalam perjalanan pulang.

m. *Gross Charter*, adalah *Charter* dimana biaya-biaya eksploitasi, muat barang , tally dan disbursement ditanggung oleh *owner*.

n. *Nett Charter*, adalah lawan *Gross Charter*. Pen-*charter* membayar biaya-biaya bongkat, *tally*, dan *disbursement*; kecuali biaya-biaya eksploitasi kapal.

o. *Advance Freight* , adalah cara pembayaran *freight* dalam *voyage charter* dimungkinkan bagi *owner* menerima pembayaran di muka meskipun biasanya pembayaran dilakukan di pelabuhan pembongkran (*Port of Discaharge)* konsekuensi dari pembayaran di muka seperti ini adalah jika terjadi kerugian di laut "*ship lost*" maka *freight* yang telah dibayarkan tidak dikembalikan kepada *charterers* melainkan menjadi milik *owner*.

p. *Distance Freight*, adalah ketentuan yang meberikan hak kepada *owner* mengenakan tarif tambahan yang dibayar *charteres* jika karena sesuatu alasan keselamatan , kapal harus membongkar muatan dipelabuhan la in dari pada yang disepakati dalam C/P. Pelabuhan alternatif tersebut berlokasi pada jarak

melebihi 100 mil laut, sehingga wajar bagi *owner* memungut tambahan biaya.

q. *Final Sailing*, adalah kesepakatan yang menetapkan bahwa pembayaran *freight* bukan pada saat B/L ditandatangani *(On Signing Bill of Lading)* , akan tetapi pada waktu kapal mengakhiri pelayaran (*On Final Sailing*) atau beberapa hari tertentu setelah itu dengan menambahkan ketentuan "*Days after Final Sailing*".

METODE PENELITIAN

Pengumpulan data dalam penelitian ini diperoleh dengan menggunakan wawancara kemudian dicek keabsahan data dengan menggunakan triangulasi. Triangulasi dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Selain dengan wawancara, peneliti juga mencari data melalui observasi. Perbedaan-perbedaan data yang didapat peneliti diolah kembali untuk memastikan data mana yang dianggap valid/ absah.

Wawancara dilakukan terhadap 3 (tiga) orang informan yang dianggap representatif terhadap objek masalah dalam penelitian. Pemilihan sampel penelitian didasarkan pada kepemilikan informasi tentang proses pelaksanaan pengadaan angkutan kapal *charter* untuk memenuhi alokasi muatan pupuk yang telah ditetapkan, sedangkan jumlah sampel penelitian disesuaikan dengan kebutuhan data informasi dan tujuan dari penelitian.

Data yang diperoleh dari wawancara berupa jawaban informan atas pertanyaan yang diajukan oleh peneliti melalui wawancara yang dilakukan secara tatap muka langsung dengan informan, yang kemudian data jawaban tersebut disajikan dalam bentuk jawaban hasil wawancara. Jawaban hasil wawancara tersebut memaparkan jawaban informan yang beragam mengenai proses pelaksanaan pengadaan angkutan kapal charter untuk memenuhi alokasi muatan pupuk yang telah ditetapkan, sehingga dapat menjawab rumusan masalah terbukti.

HASIL PEMBAHASAN

Proses pengadaaan kapal angkutan kapal *charter* di PT Pupuk Indonesia Logistik berawal dari target alokasi muatan yang telah ditetapkan setiap bulannya sesuai dengan Rencana Kerja Anggaran Perusahaan (RKAP). Berdasarkan jumlah muatan dari Rencana Kerja Anggaran Perusahaan (RKAP) tahun 2018 sebesar 2.033.400 ton, yang terdiri dari: (1) Angkutan Urea sebesar: 1.368.800 ton; (2) Angkutan amoniak sebesar: 286.000 ton; (3) Angkutan lainnya sebesar; 378.000 ton. Mengingat dari terbatasnya kapal yang dimiliko opleh PT Pupuk Indonesia Logistik, maka menyewa kapal perlu dilakukan untuk memenuhi target dari RKAP perusahaan.

PT Pupuk Indonesia Logistik memiliki armada yang terbatas, maka mencharter perlu diperlukan untuk memaksimalkan pendapatan perusahaan dan untuk memenuhi target muatan perusahaan. Pencharteran kapal dalam rangka memenuhi target perusahaan tersebut, memperhatikan beberapa prinsip yaitu: kepastian hukum, efektif dan efisien, transparan, kehati-hatian, serta terdokumentasi dan akuntabel.

Kepastian hukum adalah pelaksanaan pengadaan charter mengutamakan landasan peraturan ketentuan ekternal dan internal yang berlaku. Efektif dan efisien maksudnya mempertimbangkan keberlangsungan penge-lolaan, peraturan operasional, dan tanggung jawab masing-masing unit kerja pada perusahaan. Transparan maksudnya seluruh data dan sumber informasi ini dapat diketahui oleeh semua pihak yang berwenang sepanjang itu diperlukan. Kehati-hatian yakni memperhitungkan dampak atau resiko yang terkecil bagi perusahaan dan/ atau pejabat/ personil terkait.

Pelaksanaan pengadaan angkutan kapal *charter* dilakukan dengan menggunakan *voyage charter* yaitu percharteran/ penyewaan kapal berdasarkan hitungan perjalanan. Penyewaan kapal menggunakan *voyage charter* didasarkan pada pedoman Prosedur Pengadaan Jasa Kapal *charter* yang telah ditetapkan oleh peusahaan. Sehingga pengadaan kapal menggunakan *voyage charter* tidak menyimpang dari aturan yang ditetapakan, dan dapat terlaksana dengan baik efektif dan efisien.

Alasan pemilihan *voyage* atau *freight charter* karena pada prinsipnya perusahaan melihat tentang ada tidaknya muatan yang akan diangkut. Kelebihannya dibanding

dengan sistem lain, misalnya *time charter* adalah jika tidak ada muatan, maka perusahaan tidak perlu menyewa kapal. Berbeda halnya jika menggunakan *time charter* perusahaan harus membayar sewa charter kapal baik kapal digunakan maupun tidak digunakan

Proses pengadaan kapal tersebut dilkukan dengan pedoman yang telah dibuat oleh perusahaan. Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dalam memilih kapal yang akan dicharter adalah *ship particular* kapal itu sendiri, Nama kapal , Tahun pembuatan kapal, Status kapal (milik atau keagenan/charter), Bendera, *GRT/NRT,DWT (Dead weight ton),* Kapasitas muat dll.

Berikut proses pelaksanaan pengadaan kapal charter untuk memenuhi target alokasi muatan yang telah ditetapkan , adalah sebagai berikut :

Proses pengadaan kapal menggunakan sistem *voyage charter* pada PT Pupuk Indonesia Logistik, diawali dari kebutuhan ruang muat kapal. Kebutuhan ini untuk keperluan, antara lain:

1. Pemenuhan kontrak angkutan perusahaan dengan produsen pupuk group perusahaan, mengingat keterbatasan ruang muat kapal milik.
2. Pemenuhan permintaan *spot* oleh produsen di group perusahaan yang tidak dapat terlayani oleh kapal milik.
3. Permintaan pemilik muatan lain untuk jasa angkutan spot atau rutin dengan pola *freight* dan atau kombinasi paket multimoda pengangkutan.

Atas dasar kebutuhan pengangkutan tersebut Departermen Pemasaran membuat perhitungan Harga Perkiraan Sendiri/ *Owner Estimate* biaya *Freight Charter*. Sebagai pedoman harga pembelian dengan pertimbangan :

1). Profitable Perusahaan
2). Waktu ketersediaan dan lokasi kandidat kapal yang akan dipergunakan
3). Kesesuaian jenis kapal, kapasitas dan kelayak lautan kapal.
4). Flexibilitas termin pembayaran.
5). Momen memperoleh pendapatan Perusahaan

Selanjutnya, atas dasar HPS/OE dan pertimbangan tersebut, Departemen Pemasaran melakukan penjajakan dan penawaran kepada pemilik kapal , *ship broker* atau penyedia atau pihak penyedia kapal melalui sarana email, telepon, dan surat.

Apabila pemilik kapal, *ship broker* atau penyedia kapal lainnya telah memberikan *feedback* ketersediaan kapal, harga *freight* dan kesiapan pengangkutan dengan kombinasi paket multimoda, selanjutnya bersama-sama dengan Departemen Ship Manajemen atau Dapertemen Pemeliharaan kapal melakuakan evaluasi atas *feedback* dari pemillik kapal, *ship broker*, atau pihak penyedia kapal lainnya berupa:

1). Dokumen Kapal (*Particular*, Surat Ukur, *Load Line*, Asuransi Kapal apabila diperlukan)
2). Fisik Kapal
Kondisi kandidat kapal yang ditawarkan dengan mempelajari pada status klas, konfirmasi dengan penyedia atau sumber informasi lain meliputi :
   a. Kekedapan ruang muat, *tank* top, sekat dinding pembatas (*bulk head)*
   b. Kemampuan operasional peralatan bongkar muat .
   c. Kondisi ruang muat, penutup palka, dan lain-lain.
3). Apabila terdapat ketidaksesuaian dengan salah satu atau lebih pertimbangan diatas, maka Departemen Pemasaran meminta kepastian dan jaminan penggunaan kapal darii pemilik kapal, *ship broker* atau pihak penyedia kapal atau pihak penyedia kapal lainnya bahwa kandidat kapal yang ditawarkan dapat memenuhi persyaratan pengangkutan.

Apabila berdasarkan evaluasi dan hasil negosiasi, kandidat kapal dinyatakan layak, maka selanjutnya Departemen Pemasaran mengusulkan kepada GM Operasional untuk persetujuan kandidat kapal tersebut agar dapat digunakan oleh perusahaan dengan pola *freight* atau *voyage charter* ataupun pengkombinasian dengan moda angkutan lain berupa paket pengangkutan.

Berdasar pada hal tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa kewajiban *owner* kapal untuk menyediakan data-data kondisi kapal, maupun kewajiban menyediakan kapal yang laik laut sudah berjalan sesuai dengan pedoman yang berlaku pada Hukum

Pencharteran Kapal Pasal 453-465 Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

Disisi lain, kewajiban dari *owner* kapal adalah menjadi hak dari *charterer* untuk mendapatkan informasi yang lengkap tentang kapal yang akan disewa/ *charter*. Selanjutnya, pihak pen-*charter* mengadakan pemeriksaan akhir sebelum pemakaian kapal.

Apabila General Manager Operasional menyetujui usulan hasil negosiasi, maka proses selanjutnya dilakukan pembuatan draft Surat Perjanjian Angkuatan Laut. Namun, apabila usulan kandidat kapal ditolak, maka dilakukan negosiasi ulang atau mencari kandidat penyedia kapal lainnya.

Draft Perjanjian Angkutan laut yang disiapkan oleh Departemen Pemasaran, selanjutntya didistribusikan Departemen Ship Managemen Akuntansi dan Keuangan serta Staf Legal dari Sekretaris perusahaan untuk dilakukan koreksi dan perbaikan sebelum disahkan oleh Direksi atau Pejabat Perusahaan sesuai otorisasi.

Surat Perjanjian Laut yang telah difinalisasi selanjutnya dikirim ke penyedia kapal dengan rangkap 2 (dua) dan diberi materai yang cukup pada masing-masing pihak sebagai pedoman pengangkutan.

Ketersediaan kebutuhan ruang muat kapal bukan kapal milik yang diperoleh dari mekanisme pengadaan penyediaan kapal *charter* dan tata kelola pengaturan operasional serta administrasi pengangkutannya diatur sebagai berikut:

1) Surat Perintah Kerja/ *Shipping Instruction* yang diterbitkan oleh produsen di group perusahaan atau pemilik barang lainnya, selanjutnya Departemen Pemasaran menerbitkan kembali Surat Perintah/ *Shipping Instruction* kepada pemilik kapal, *Ship Broker* atau pihak penyedia kapal lainnya yang ditunjuk oleh pemilik kapal untuk melaksanakan pengangkutan.
2) Monitoring pelaksanaan pekerjaan dan *kompilator* kelengkapam admi-nistrasi muatan dan pengapalan sebagaimana tertuang dalam kontrak perjanjian angkutan *spot* atau Surat Perjanjian Angkutan Laut. Selan-jutnya dokumen kelengkapan persyaratan tagihan yang telah diterima, Departemen Pemasaran melaksanakan:
   a) Administrasi Penagihan
      - Menverifikasi kelangkapan dan kesesuaian dokumen muatan dan pengapalan sebagaimana tertuang dalam kontrak perjanjian angkutan spot atau Surat Perjanjian Angkutan Laut dengan pihak pemilik kapal
      - Menerbitkan memo internal kepada Departemen Akuntansi dan Keuangan guna penagihan kepada produsen di group Perusahaan atau pemilik barag lainnya disertai dengan perhitungan realisasi muatan yang terangkut dan dilampirkan persyaratan tagihan yang ditentukan oleh produsen group pupuk atau pemilik barang lainnya.
   b) Administrasi Pembayaran
      - Atas dasar point di atas, selanjutnya menerbitkan memo internal kepada Departemen Akuntansi dan Keuangan guna pembayaran jasa angkutan kapal *charter* kepada pemilik kapal, ship broker atau pihak penyedia kapal lainnya disrtai dengan perhitungan realisassi muatan yang terangkut dan dilampirkan persyaratan tagihan yang ditentukan sebagaimana ter-tuang dalam kontrak perjanjian angkutan *spot* atau Surat Perjanjian Angkutan Laut dengan pemilik kapal, *ship broker* atau pihak penyedia kapal lainnya.
      - Atas dasar poin di atas, selanjutnya Departemen Akuntansi dan Keuangan.
        - Menerbikan *Invoice* Tagihan Pembayaran Jasa angkutan laut digroup Perusahaan atau pemilik barang lainnya dilampirkan persyaratan kelengkapan tagihan yangtertuang dalam surat Perintah Kerja/ Surat Perjanjian Angkutan Laut.

- Membayar tagihan jasa angkutan dari pemilik kapal , *ship broker* atau pihak penyedia kapal lainnya sesuai dengan aturan dan ketentuan Perusahaan.

Dalam suatu pekerjaan apapun tentu saja yang diharapkan semua pihak bagi pekerja sendiri maupun perusahaan adalah suatu keberhasilan dan efektivitas kerja. Semua pasti ada hambatan dan kendala yang terjadi pada saat pelaksanaannya, sehingga mengakibatkan kegagalan ataupun hal-hal yang tidak diinginkan dari perkerjaan tersebut. Pelaksanaan pengadaan kapal *charter* juga demikian, sering terjadinya hambatan atau kendala yang mengakibatkan terjadinya keterlambatan penyerahaan kapal *charter*.

Hambatan pertama adalah pada proses monitoring. Pelaksanaan pekerjaan pengang-kuttan menggunakan kapal *charter* selalu di awasi/ dimonitoring setiap harinya. Monitoring pelaksanaan pekerjaan dan kompilator kelengkapam administrasi muatan dan pengapalan sebagaimana tertuang dalam kontrak perjanjian angkutan spot atau Surat Perjanjian Angkutan Laut. Namun, kurang tanggapnya perusahaan bongkar muat, *ship broker*, atau agen yang ditunjuk menjadi salah satu kendala dalam monitoring pelaksanaan pekerjaan pengangkutan menggunakan kapal charter.

Permasalahan tersebut berakibat pada lamanya waktu dalam melengkapi dokumen pembayaran. Pembayaran dilakukan jika dokumen yang dibutuhkan sesuai dengan yang tertuang ddidalam *charter party* sudah lengkap. Lamanya melengkapi dokumen ini disebabkan oleh *ship broker* atau agen yang ditunjuk lama dalam mengirimkan dokumen ke perusahaan.

Penelitian ini memperlihatkan bahwa monitoring kapal dan masa berlaku Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) harus selalu diperhatikan, sehingga kapal yang akan akan di-*charter* siap untuk digunakan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian menjelaskan tentang pengadaan angkutan kapal charter di PT Pupuk Indonesia Logistik dilakukan dengan menggunakan *voyage charter* yaitu percharteran/penyewaan kapal berdasarkan hitungan perjalanan. Proses pengadaan kapal tersebut dilakukan dengan pedoman yang telah dibuat oleh perusahaan serta aturan *charter party* sesuai KUHD. Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dalam memilih kapal yang akan dicharter adalah *ship particular* kapal itu sendiri Nama kapal , Tahun pembuatan kapal, Status kapal (milik, keganan/charter), Bendera, GRT/NRT,DWT *(Dead weight ton)*, dan Kapasitas muat.

Terkait dengan hal tersebut, maka perusahaan melakukan pengawasan/ monitoring secara komprehensif dari berbagai aspek, mulai dari perencanaan kebutuhan ruang muat, menjaga hubungan baik dengan pihak pemilik kapal atau *broker charter* terkait dengan ketersediaan kapal sampai dengan pada kegiatan pelaksanaan bongkar muatan. Hal tersebut bertujuan agar pengadaan kapal *charter* dengan efektif dan efisien.

Walaupun demikian, hambatan masih dihadapi dalam pengadaan kapal *charter* seperti, masih kurang tanggapnya bongkar muat, *ship broker*, atau agen yang ditunjuk perusahaan untuk mengurusi kapal. Hal ini berakibat pada lamanya proses melengkapi dokumen yang digunakan untuk pembayaran kapal *charter* yang menjadi kewahiban dari *charterer*

Berdasarkan kesimpulan dan pemba-hasan bab-bab yang telah diuraikan sebelumnya, maka saran dari penelitian ini adalah PT Pupuk Indonesia Logistik harus segera melakukan suatu sistem monitoring agar kegiatan operasional, khususnya proses penyelesaian dokumen kapal dapat berjalan dengan efektif dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

Ali,Mohammad dan Mohammad Asrori. 2014. *Metodologi dan Aplikasi Riset Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Lasse. 2015. *Manajemen Bisnis Transportasi Laut,Charter, dan Klaim.* Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.

Muhammad Abdulkadir. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga.* Bandung: PT Citra Aditya Bakti.

Purba, Radiks. 1997. *Charter Kapal*. Jakarta: PT Rineka Cipta.