

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri pelayaran merupakan kegiatan mengangkut muatan penumpang atau barang di atas kapal. Industri pelayaran memengaruhi dampak yang tinggi untuk masyarakat dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari (Purnomo, 2015). Industri pelayaran nasional menerapkan *asas cabotage* dalam rangka perkembangan pelayaran di Indonesia supaya tidak dikuasai negara asing, *asas cabotage* juga berperan untuk meningkatkan dan mendorong tumbuh industri (Alison et al., 2021). Dalam perdagangan global, banyak pihak pengirim mengirimkan muatan nya melalui jalur laut dengan kapal. Pihak eksportir memilih moda laut karena dapat mengangut muatan dengan jumlah yang banyak dan mengeluarkan biaya yang relatif murah. Transportasi laut dapat memuat berbagai jenis barang muatan seperti muatan berat, muatan beku, muatan ternak, muatan bahan kimia, muatan basah, dan masih banyak lagi. Kapal yang efisien juga dapat memengaruhi ada nya *demurrage* atau tidak pada saat kapal akan melaksanakan bongkar muat (Hidayah et al., 2023).

Kapal merupakan transportasi pengangkut jalur laut, pengangkutan laut berkembang secara luas dalam berbagai sudut kehidupan. Pengangkutan laut dilaksanakan atas dasar adanya perjanjian antara pihak jasa pengangkut dan pemakai jasa. Melalui perjanjian tersebut, timbul tanggung jawab bagi pengangkut untuk menjamin keamanan muatan selama proses pengangkutan. (Gondhokusumo, 1982). Biasanya banyak yang beranggapan bahwa pihak jasa pengangkut selalu bertanggung jawab setiap kerugian biaya yang timbul selama pengangkutan. Akan tetapi apabila pihak pengangkut dapat menunjukkan jika kerugian bukan dari kesalahannya, maka pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab membayar kerugian tersebut (Gondhokusumo, 1982). Contoh kerugian yang biasa muncul yaitu biaya tambahan kapal atau *demurrage*.

Demurrage merujuk pada batas waktu yang diberikan kepada charterer untuk melakukan bongkar muat sesuai perjanjian, agar tidak melebihi waktu yang disepakati. Kontrak umumnya mengatur waktu tertentu yang disebut *laytime*, rentang waktu yang diizinkan untuk proses bongkar muat tanpa biaya tambahan (Juliyantri et al., 2025). Apabila kegiatan bongkar muat melebihi batas waktu yang telah ditentukan, pemilik muatan akan diberi denda atau biaya tambahan yang wajib dibayarkan kepada pemilik kapal (Febriyan, 2022). Waktu bongkar muat yang sudah ditentukan merupakan bagian kelancaran untuk alur keluar masuk kapal di pelabuhan, (ketentuan waktu tersebut disebut dengan *laycan*). *Laycan* tidak hanya disepakati dari salah satu pihak saja, tetapi disepakati oleh *shipowner* dan *charterer*. Untuk menghindari biaya tambahan tersebut, tidak hanya disebabkan oleh pihak kapal itu sendiri tetapi bisa karena pihak *charterer*.

Laycan merupakan ketentuan jangka waktu kedatangan kapal di pelabuhan, *laycan* adalah klausul umum dalam kontrak *charter party*. Perjanjian *charter party* terjadi ketika penyewa kapal membuat kepastian dengan *ship owner*, di mana kapal lengkap dengan peralatan dan pelautnya disediakan untuk digunakan oleh penyewa, yang sebagai imbalannya penyewa wajib membayar sejumlah uang sewa (Widyawati & Tanti, 2020). Isi perjanjian *charter* kapal sepenuhnya untuk kebebasan para pihak. Berakhirnya perjanjian *charter* kapal menyesuaikan bagaimana hak dan kewajiban para pihak telah dijalankan sebaik-baiknya, atau sesuai dengan rumusan yang telah disepakati dalam *charter party*, bisa juga ke dua pihak mengakhiri perjanjian tersebut karena alasan tertentu (Djaja, 2015).

Dalam *charter party* memiliki sistem *chartering*, sistem yang biasa ditawarkan yaitu *time charter*, *voyage charter* dan *bareboat charter* (Plomaritou, 2014). PT Buana Lintas Lautan Tbk sebagai *ship owner* lebih menggunakan sistem *time charter*, karena hanya mengikatkan diri pada waktu-waktu khusus untuk *charterer*, yang memiliki tujuan kapal untuk digunakan dalam pelayaran di lautan yaitu untuk keperluan *charterer*, dengan pembayaran

berdasar pada harga yang terhitung pada lamanya waktu penyewaan (Mardalena & Budiman, 2020).

Berikut tabel *demurrage* yang diterima dari PT Buana Lintas Lautan beberapa kapal pada periode tahun 2024 pada *voyage* 01 :

Tabel 1. 1 Nama kapal dan tarif *demurrage*

No	Nama Kapal	Nama Charterer	Pelabuhan Sandar	Tanggal Sandar	Laytime (Jam)	Waktu Aktual (Jam)	Excess Time (Jam)	Tarif Demurrage (USD/Jam)	Total Demurrage (USD)
1	MT Capibara	PT RM	Mesir- Italia	23/04/2024	84	269,1	185,1	38.500	269.931
2	MT Nusa Merdeka	PT BVC	Baltic – Arab Saudi	07/08/2024	96	103,88	7,88	50.000	16.423
3	MT Petrosamudra	PT PLK	Singapore – Indonesia	16/03/2024	96	279,58	183,58	96.000	321.270
4	MT Bull Damai	PT STR	Baltic - India	25/01/2024	96	211,9	115,9	80.000	386.333

sumber : Data internal dari PT Buana Lintas Lautan (2024)

Berdasarkan uraian dan data dari ke empat kapal di PT Buana Lintas Lautan, diketahui bahwa seluruh kapal mengalami biaya *demurrage*. Namun pada kapal MT Bull Damai menunjukkan biaya *demurrage* yang paling tinggi, Dimana terdapat indikasi bahwa peran *ship owner* (pemilik kapal) turut mempengaruhi terjadinya biaya tersebut. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk menganalisis permasalahan ini dengan mengambil judul “ANALISIS PERAN PEMILIK KAPAL (*OWNER*) TERHADAP TIMBULNYA BIAYA TAMBAHAN (*DEMURRAGE*) KAPAL MT BULL DAMAI DI PT BUANA LINTAS LAUTAN TBK”

1.2 Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih fokus dan terarah maka batasan masalah yang diangkat adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya membahas peran pemilik kapal dalam operasional kapal yang berkaitan dengan timbulnya biaya tambahan berupa *demurrage* pada kapal MT Bull Damai.
2. Analisis difokuskan pada peran pemilik kapal dalam timbulnya biaya tambahan
3. Periode penelitian terbatas pada data dan kejadian yang terjadi pada tahun 2024
4. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, studi dokumen dan observasi, sehingga hasil penelitian lebih fokus pada pemahaman proses dan peran pemilik kapal secara mendalam.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan batasan masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran *ship owner* dalam timbulnya biaya tambahan (*demurrage*) pada MT Bull Damai?
2. Sejauh mana tanggung jawab dan keterlibatan *ship owner* dalam menanggung beban biaya *demurrage* pada MT Bull Damai?
3. Apa saja upaya atau strategi yang dilakukan *ship owner* untuk meminimalkan risiko *demurrage* dimasa yang akan datang?

1.4 Tujuan

Berdasarkan dari perumusan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Menganalisis peran *ship owner* dalam penanganan timbulnya biaya tambahan (*demurrage*) pada MT Bull Damai.
2. Menganalisis sejauh mana *ship owner* bertanggung jawab dan terlibat dalam menanggung beban biaya *demurrage* pada MT Bull Damai.

3. Menganalisis upaya atau strategi yang akan dilakukan *ship owner* untuk meminimalkan risiko *demurrage* dimasa yang akan datang.

1.5 Manfaat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

a. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk dijadikan sumber informasi dalam menjawab permasalahan-permasalahan yang terjadi, dan sebagai referensi ilmiah di bidang manajemen pelayaran, khususnya terkait hubungan antara *ship owner* dan biaya *demurrage*.

Menambah wawasan dan referensi ilmiah di bidang manajemen pelayaran, khususnya terkait hubungan antara *ship owner* dan biaya *demurrage* dalam operasional kapal tanker.

b. Manfaat Praktis

Sebagai masukan bagi

1. Bagi perusahaan *ship owner* dapat memahami faktor-faktor internal yang menyebabkan terjadinya *demurrage*. Dapat merumuskan strategi operasional yang lebih efektif, serta meningkatkan efisiensi koordinasi antara pihak-pihak terkait.
2. Bagi akademisi dan mahasiswa memberikan wawasan mendalam tentang *demurrage*, mengetahui faktor munculnya *demurrage* dari sisi *charterer* dan juga sebagai bahan studi kasus yang relevan dalam pembelajaran tentang manajemen pelayaran dan logistik maritim.
3. Bagi praktisi dapat memahami secara menyeluruh faktor *demurrage* dari sisi *charterer*, diharapkan dapat membuat perencanaan waktu lebih akurat, Menyusun jadwal sandar dan bongkar yang efisien.