

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1 Profil PT XYZ

PT XYZ merupakan perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang beroperasi di bidang industri pupuk dan bahan kimia. Dalam menjalankan peran dan tanggung jawabnya, perusahaan ini mendistribusikan pupuk ke seluruh penjuru Indonesia, baik berupa pupuk subsidi, maupun pupuk non-subsidi yang diproduksi untuk kebutuhan pasar domestik dan ekspor. PT XYZ menunjukkan komitmennya terhadap peningkatan kesejahteraan petani Indonesia dengan menyediakan pupuk berkualitas tinggi. Produk pupuk yang dihasilkan terdiri dari berbagai jenis dengan kandungan dan fungsi yang beragam untuk menunjang kesuburan tanah. Secara garis besar, produk pupuk PT XYZ diklasifikasikan menjadi dua kategori, yaitu pupuk subsidi dan pupuk non-subsidi, berdasarkan tujuan penggunaannya.

Produk Pupuk Subsidi :

Produk pupuk yang dipasarkan oleh PT XYZ disuplai oleh sejumlah anak perusahaan, yakni PT Petrokimia Gresik, PT Pupuk Kujang, PT Pupuk Kalimantan Timur, PT Pupuk Iskandar Muda, serta PT Pupuk Sriwidjaja Palembang. Dalam hal produksi pupuk, perusahaan ini mengelola dua segmen utama, yaitu pupuk subsidi yang disalurkan sesuai program pemerintah, dan pupuk non-subsidi (komersial) yang dipasarkan secara bebas untuk memenuhi kebutuhan konsumen di dalam maupun luar negeri.

1. UREA

Pupuk dengan kandungan N sebesar 46% ini berfungsi membuat tanaman lebih hijau, mempercepat pertumbuhan tanaman, dan meningkatkan kandungan protein tanaman. Pupuk yang diproduksi oleh seluruh entitas anak produsen pupuk ini dipasarkan untuk sektor subsidi maupun komersial.

2. NPK

Pupuk majemuk yang mengandung unsur N, P, K dan unsur mikro dengan komposisi yang variatif disesuaikan dengan permintaan pasar. Pupuk NPK berfungsi meningkatkan hasil panen, membuat tanaman lebih hijau dan meningkatkan daya tahan tanaman terhadap serangan hama penyakit dan kekeringan. Pupuk yang diproduksi oleh entitas anak produsen pupuk ini juga dipasarkan untuk sektor subsidi maupun komersial.

3. SP-36

Pupuk SP-36 memiliki kandungan P sebesar 36%, berfungsi memacu pertumbuhan akar dan bunga serta masakny buah dan biji. Pupuk ini diproduksi oleh PT Petrokimia Gresik dan dipasarkan untuk sektor subsidi maupun komersial.

4. ZA

Pupuk ZA memiliki kandungan N sebesar 21% dan Sulfur 24% yang berfungsi meningkatkan produksi, meningkatkan kualitas hasil panen serta meningkatkan ketahanan tanaman terhadap hama. Secara spesifik unsur S dalam ZA dapat meningkatkan rendemen pada tebu, kualitas aroma tembakau

serta kualitas umbi bawang merah dan putih. Pupuk ini diproduksi PT Petrokimia Gresik dan dipasarkan untuk sektor subsidi maupun komersial.

5. ZK

Pupuk ZK memiliki kandungan K₂O sebesar 50% dan sulfur 17%, berfungsi untuk meningkatkan unsur hara tanah, membuat tanaman lebih tegak dan kokoh, serta memperbaiki warna, aroma, dan rasa. Pupuk ini diproduksi oleh

Produk Pupuk Non-Subsidi

1. Urea Nitrea

Urea Nitrea adalah produk urea retail non subsidi dengan kandungan nitrogen 46%, berwarna putih dengan bentuk prill dan granulasi. Manfaat utamanya adalah memasok unsur nitrogen yang sangat dibutuhkan tanaman terutama dalam pembentukan tanaman hijau daun.

2. NPK Phonska

NPK Phonska Pus 16-16-16 adalah pupuk dengan kandungan nitrogen, fosfor, dan kalium. Pupuk NPK sangat dibutuhkan untuk merangsang pertumbuhan buah, serta memperkuat batang dan akar.

4.1.2 Sejarah Singkat PT XYZ

PT XYZ beroperasi di berbagai sektor, termasuk industri pupuk, logistik, *Engineering Procurement Construction* (EPC), utilitas, pangan, dan perdagangan. Perusahaan ini sebelumnya dikenal sebagai PT Pupuk Sriwidjaja (Persero) sebelum akhirnya mengalami transformasi menjadi PT XYZ pada 3 April 2012. Transformasi ini mengubah perusahaan dari strategic holding menjadi activist

holding, yang memperkuat perannya sebagai induk perusahaan dalam ekosistem industri pupuk nasional.

Sejarah perjalanan PT XYZ dapat dibagi menjadi dua fase utama. Pada fase pertama (1959–1997), perusahaan beroperasi sebagai entitas bisnis independen di bawah nama PT Pupuk Sriwidjaja. Fase kedua dimulai setelah diterbitkannya Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 28 pada 7 Agustus 1997, yang secara resmi menetapkan PT Pupuk Sriwidjaja (Persero) sebagai Holding Company yang membawahi sejumlah anak perusahaan.

Berikut adalah perkembangan penting dalam sejarah PT XYZ :

1. 1959

PT Pupuk Sriwidjaja Palembang didirikan berdasarkan Akta No. 177 tanggal 24 Desember 1959, menjadi pelopor industri pupuk urea di Indonesia.

2. 1979-1980

Perusahaan membentuk kerja sama dengan negara-negara ASEAN melalui PT Asean Aceh Fertilizer (AFF) dan PT Asean Bintulu Fertilizer (ABF) untuk memperkuat industri pupuk di kawasan.

3. 1997-1998

Dengan diterbitkannya PP No. 28 Tahun 1997 dan PP No. 34 Tahun 1998, PT Pupuk Sriwidjaja (Persero) resmi menjadi Holding Company yang membawahi lima anak perusahaan, yaitu: PT Petrokimia Gresik, PT Pupuk Kujang Cikampek, PT Pupuk Kalimantan Timur, PT Pupuk Iskandar Muda PT Mega Eltra (saat ini dikenal sebagai PT Pupuk Indonesia Niaga)

4. 2010

PT Pupuk Sriwidjaja (Persero) berubah menjadi strategic and investment holding serta mendirikan PT Pupuk Sriwidjaja Palembang berdasarkan Akta No. 5 tanggal 24 Desember 2010.

5. 2012

PT Pupuk Sriwidjaja (Persero) secara resmi berganti nama menjadi PT XYZ berdasarkan Akta No. 3 tanggal 3 April 2012.

4.1.3 Visi dan Misi Perusahaan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan, PT XYZ menetapkan visi dan misi sebagai pedoman utama dalam menjalankan operasional perusahaan. Visi dan misi ini berfungsi sebagai arah strategis yang menjadi dasar dalam pengambilan keputusan serta pengembangan bisnis perusahaan. Selain itu, visi dan misi juga menjadi standar evaluasi dalam meningkatkan kualitas layanan dan memastikan kepuasan pelanggan. Dengan adanya visi dan misi yang jelas, PT XYZ berkomitmen untuk terus berinovasi, memperkuat daya saing, serta meningkatkan efisiensi dan efektivitas dalam distribusi pupuk di seluruh Indonesia.

1. Visi PT XYZ

”Perusahaan nasional berkelas dunia untuk nutrisi tanaman dan solusipertanian yang berkelanjutan serta mampu memberikan dampak ekonomi dan sosial secara nasional.”

Visi PT XYZ adalah menjadi perusahaan nasional berkelas dunia dalam bidang nutrisi tanaman dan solusi pertanian yang berkelanjutan, serta mampu memberikan dampak ekonomi dan sosial secara nasional. Visi

ini mencerminkan komitmen PT XYZ untuk tidak hanya berfokus pada pasar domestik, tetapi juga bersaing di tingkat global dengan menerapkan standar internasional dalam produksi, distribusi, dan inovasi produknya. Sebagai perusahaan yang bergerak di sektor pertanian, PT XYZ berupaya menyediakan nutrisi tanaman berkualitas tinggi dan menawarkan solusi pertanian yang lebih efisien dan ramah lingkungan guna mendukung keberlanjutan ekosistem pertanian.

2. Misi PT XYZ

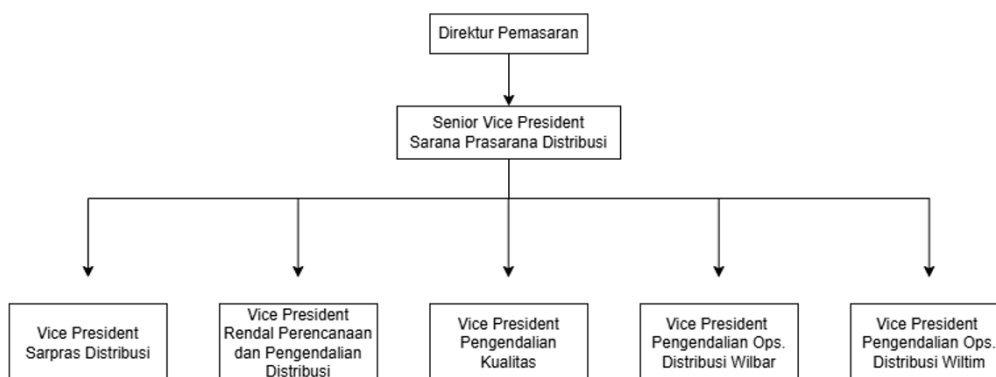
1. Menyediakan produk nutrisi tanaman yang kompetitif dan solusi pertanian sesuai dengan kebutuhan konsumen melalui ekosistem pertanian yang berkelanjutan di seluruh wilayah Indonesia.
2. Memaksimalkan circular economy sehingga memberikan manfaat serta nilai tambah ekonomi dan sosial untuk Indonesia.
3. Mendukung program ketahanan dan kedaulatan pangan nasional.
4. Menjalankan bisnis dengan menerapkan teknologi terkini yang mengedepankan keselamatan kerja dan kelestarian lingkungan hidup dengan prinsip tata kelola yang baik dengan manajemen risiko yang efektif dan didukung oleh SDM yang profesional.
5. Menciptakan culture yang inovatif, kolaboratif, dan high performing untuk menjamin perusahaan yang berkelanjutan.

Melalui misi ini, PT XYZ berkomitmen untuk menjadi perusahaan yang inovatif, berdaya saing, dan bertanggung jawab secara sosial serta lingkungan, guna mendukung pertumbuhan sektor pertanian yang lebih

maju, berkelanjutan, dan berkontribusi pada kesejahteraan masyarakat serta ketahanan pangan nasional.

4.1.4 Struktur Organisasi Perusahaan

Sebuah perusahaan pastinya memiliki sebuah struktur perusahaan dengan tujuan untuk mengalokasikan tanggung jawab serta wewenang setiap divisi agar mengetahui peran dan hubungannya dengan peran lain. PT XYZ khususnya kompartemen distribusi memiliki struktur organisasi perusahaan dimana kepemimpinan tertinggi dipimpin oleh direktur, kemudian direktur memiliki senior vice president yang menaungi beberapa bagian dibawahnya. Secara umum struktur organisasi PT XYZ dapat dilihat sebagai berikut:



Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT XYZ

Sumber : Data Peneliti, 2025

Pada struktur diatas dapat dilihat struktur organisasi PT XYZ menaungi beberapa divisi yaitu : Sarana Prasarana Distribusi, RENTAL Perencanaan dan Pengendalian Distribusi, Pengendalian Kualitas Distribusi, Pengendalian Ops. Distribusi Wilbar, Pengendalian Ops. Distribusi Wiltim.

Deskripsi tugas dari struktur diatas dapat dijabarkan dengan:

1. Direktur Pemasaran

Bertanggung jawab untuk:

- a) Menyusun perencanaan dan mengoptimalkan kinerja seluruh divisi untuk mencapai target perusahaan.
- b) Merancang pemanfaatan sumber daya perusahaan secara efektif.
- c) Mengatur dan meningkatkan efisiensi distribusi pupuk bersubsidi maupun non-subsidi sesuai kebijakan pemerintah.
- d) Memaksimalkan pengendalian terhadap operasional distribusi
- e) Merancang dan mengoptimalkan seluruh proses distribusi dan pengemasan pupuk.
- f) Melakukan pengawasan terhadap seluruh aktivitas kompartemen agar terlaksana secara efisien.

2. *Senior Vice President* Sarana Prasarana Distribusi

Bertanggung jawab untuk:

- a) Memastikan seluruh divisi menjalankan tugas sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.
- b) Melakukan peninjauan terhadap kesalahan yang muncul selama pelaksanaan pekerjaan di tiap divisi.
- c) Memberikan masukan kepada divisi-divisi terkait pelaksanaan tugas, serta melakukan evaluasi secara berkala.
- d) Mengoordinasikan pekerjaan antar divisi agar berjalan selaras dan terintegrasi dengan baik.

- e) Mengatur penggunaan anggaran distribusi agar sesuai dengan rencana keuangan .
- f) Menyusun strategi operasional jangka pendek dan jangka panjang untuk setiap divisi di bawah tanggung jawabnya.

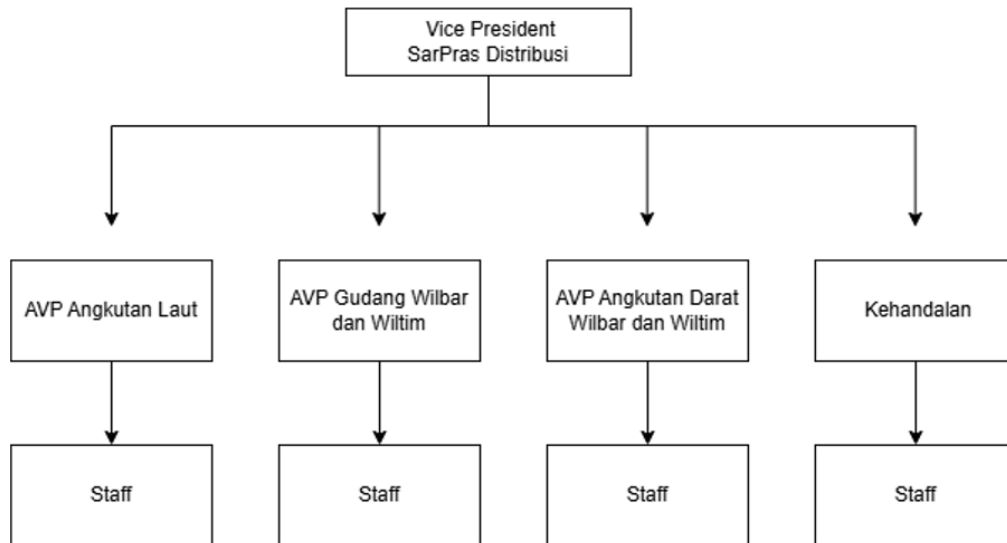
3. *Vice President*

Bertanggung jawab untuk:

- a) Mengatur dan menyelaraskan perencanaan serta pengajuan berbagai layanan distribusi, termasuk angkutan laut dan darat, sewa gudang, jasa stockholder, bongkar muat, jasa surveyor, pengantongan, serta layanan distribusi lainnya.
- b) Mengkoordinasi evaluasi terhadap jumlah dan kapasitas sarana serta prasarana distribusi guna menjaga efisiensi operasional.
- c) Mengarahkan proses evaluasi dan pembaruan seluruh kontrak terkait jasa distribusi, sarana, prasarana, dan pengantongan pupuk. Mengelola koordinasi penyusunan anggaran untuk pendistribusian pupuk bersubsidi dan non-subsidi.

Kemudian dalam Sarana Prasarana Distribusi memiliki struktur organisasi yang lebih merinci untuk dapat melihat secara lebih jelas pembagian tugasnya, yaitu sebagai berikut :

Gambar 4. 2 Struktur Organisasi Sarana Prasarana Distribusi



Sumber : Data Peneliti, 2025

Berdasarkan struktur organisasi diatas dapat dijabarkan:

1. Asistant VP Angkutan Laut

Bertanggung jawab untuk:

- a) Menyusun rencana moda transportasi laut serta jalur distribusi yang tepat sebelum pendistribusian dilakukan.
- b) Melakukan evaluasi terhadap perhitungan Harga Perkiraan Sendiri (HPS) berdasarkan kebutuhan masing-masing rute angkutan laut.
- c) Mengendalikan aspek-aspek kontraktual, perjanjian, dan seluruh proses tender dengan pihak vendor sebelum menjalin kerja sama dalam pengangkutan laut.
- d) Memastikan bahwa sarana dan prasarana distribusi laut berada dalam kondisi andal dan siap digunakan.

- e) Mengawasi pelaksanaan tugas staf yang menangani sarana dan prasarana distribusi laut agar sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

2. Asistant VP Angkutan Darat Wilbar dan Wiltim

Bertanggung jawab untuk:

- a) Menyusun rencana moda transportasi darat serta jalur distribusinya secara tepat sebelum kegiatan distribusi dimulai.
- b) Melakukan evaluasi terhadap perhitungan Harga Perkiraan Sendiri (HPS) berdasarkan kebutuhan tiap rute angkutan darat.
- c) Mengendalikan proses kontraktual, termasuk perjanjian kerja dan seluruh tahapan tender dengan vendor sebelum menjalin kerja sama angkutan darat.
- d) Memastikan bahwa sarana dan prasarana distribusi darat dalam kondisi yang andal dan siap digunakan. Mengawasi pelaksanaan tugas staf yang menangani sarana dan prasarana distribusi darat agar berjalan sesuai rencana yang telah ditetapkan.

3. Asistant VP Gudang Wilbar dan Wiltim

Bertanggung jawab untuk:

- a) Merancang perencanaan fasilitas pergudangan yang akan digunakan untuk penyimpanan pupuk selama proses distribusi berlangsung.
- b) Mengelola dan mengawasi kontrak kerja, perjanjian, serta seluruh proses tender dengan vendor sebelum menjalin kerja sama dalam bidang pergudangan.

- c) Memastikan bahwa sarana dan prasarana distribusi di fasilitas gudang berfungsi dengan baik dan dapat diandalkan.
- d) Mengawasi pelaksanaan tugas staf yang menangani sarana dan prasarana pergudangan agar sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.
- e) Menjamin proses pengantongan serta kegiatan bongkar muat pupuk di gudang dilakukan sesuai dengan standar operasional yang berlaku.

4. Officer Kehandalan

Bertanggung jawab untuk:

- a) Melakukan inspeksi dan monitoring rutin terhadap kondisi sarana dan prasarana distribusi, baik di moda angkutan laut, darat, maupun pergudangan.
- b) Menganalisis dan melaporkan potensi risiko kerusakan atau kegagalan sistem yang dapat menghambat kelancaran distribusi.
- c) Mengembangkan dan menerapkan standar kehandalan operasional, termasuk SOP pemeliharaan alat dan infrastruktur.
- d) Berkoordinasi dengan divisi terkait untuk penjadwalan perawatan berkala dan perbaikan sarana distribusi.
- e) Mengumpulkan data performa dan melakukan evaluasi untuk meningkatkan efisiensi dan keandalan sistem distribusi.
- f) Memberikan rekomendasi teknis atas perbaikan atau penggantian fasilitas distribusi yang sudah tidak layak.

- g) Menjamin ketersediaan dukungan teknis dalam situasi darurat atau gangguan operasional distribusi.

4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.2.1 Identifikasi parameter performance metrics dalam kontrak pengangkutan laut PT XYZ untuk *Benchmarking* dengan standar kontrak internasional (BIMCO)

4.2.1.1 Penguatan kewajiban asuransi pada kontrak pengangkutan laut

Dalam kegiatan pengangkutan laut, risiko terhadap kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan barang merupakan hal yang melekat dan tidak dapat dihindari sepenuhnya. Oleh karena itu, kewajiban asuransi menjadi elemen penting dalam kontrak pengangkutan laut, baik dari sisi pemilik barang maupun penyedia jasa angkutan laut. Penguatan kewajiban asuransi dalam kontrak dimaksudkan untuk memberikan perlindungan hukum dan finansial terhadap para pihak yang terlibat apabila terjadi insiden selama proses pengangkutan.

Menurut informan Q2 mengatakan bahwa,

“Penguatan klausul asuransi dalam kontrak pengangkutan laut bertujuan agar baik pihak pengangkut maupun penyewa kapal memiliki kewajiban yang seimbang untuk mengasuransikan setiap potensi risiko yang mungkin timbul selama proses pelayaran, seperti risiko kehilangan (*loss*), kerusakan barang (*damage*), atau tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga, dalam hal ini carrier diwajibkan untuk memiliki perlindungan melalui asuransi *P&I* (Protection and Indemnity Insurance)”. (Wawancara, 14 Mei 2025)

Seperti yang sudah dijelaskan diatas menekankan pentingnya penguatan klausul asuransi dalam kontrak pengangkutan laut sebagai upaya untuk menciptakan pembagian tanggung jawab yang adil antara pihak *carrier*

dan *charterer*. Dalam praktik pengangkutan laut, terdapat berbagai potensi risiko seperti kehilangan muatan, kerusakan barang, hingga tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga yang dapat menimbulkan kerugian besar jika tidak diantisipasi dengan perlindungan asuransi yang memadai.

Menurut informan Q5,

“Kami sebagai vendor wajib memiliki asuransi *P&I* untuk perlindungan risiko hukum selama pelayaran. Tapi idealnya, kedua belah pihak harus sama-sama punya kewajiban asuransi agar tanggung jawabnya seimbang jika terjadi insiden di laut.” (Wawancara, 14 Mei 2025)

Dari pernyataan tersebut bisa diperkuat dengan informan Q1

sebagai Asisten *Vice President* yang menegaskan,

“Dalam kontrak internasional seperti BIMCO, pembagian kewajiban asuransi sudah jelas *carrier* wajib punya *P&I Insurance* untuk risiko hukum, dan *charterer* mengasuransikan muatan. Pola seperti ini penting agar tanggung jawab masing-masing pihak tidak tumpang tindih saat terjadi insiden.” (Wawancara, 14 Mei 2025)

Penguatan kewajiban asuransi dalam kontrak pengangkutan laut ini juga sejalan dengan teori prinsip yang diatur dalam *Hague-Visby Rules*, khususnya pada Pasal IV ayat 2, yang menyebutkan bahwa pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab atas kerugian tertentu jika telah menjalankan kewajibannya secara wajar, termasuk penyediaan perlindungan melalui asuransi. Kewajiban asuransi pada kontrak juga bertujuan, mengendalikan ketidakpastian guna melindungi nilai bagi pemangku kepentingan (Gurtu & Johny, 2021). Dengan demikian, pembagian tanggung jawab asuransi antara *carrier* dan *charterer* menjadi landasan penting untuk menciptakan

perlindungan hukum yang seimbang serta meminimalisir sengketa dalam praktik pengangkutan laut internasional.

Tabel 4. 1 *Benchmarking* Kontrak PT XYZ terhadap Kontrak BIMCO

Parameter Penilaian	Kontrak PT XYZ	Kontrak Internasional (BIMCO)	Perbedaan	Dampak
Kewajiban Asuransi pada Kontrak Pengangkutan Laut	Tidak dijelaskan secara eksplisit	Clause 26 (a): Kontrak tunduk pada <i>Hague-Visby Rules</i> , yang membebaskan pengangkut dari tanggung jawab atas kerugian tertentu asalkan kewajiban telah dijalankan secara wajar, termasuk perlindungan melalui asuransi seperti <i>P&I</i>	PT XYZ tidak mencantumkan klausul tanggung jawab atau asuransi secara eksplisit, sehingga menimbulkan ambiguitas dalam hal siapa yang bertanggung jawab jika terjadi kerusakan. Sementara BIMCO menunjukkan tanggung jawab pemilik kapal, yang dalam praktiknya mendorong adanya kewajiban asuransi untuk menutup risiko tersebut	a) Ketidakjelasan tanggung jawab atas kerusakan muatan b) Meningkatkan risiko finansial bagi pengirim barang c) Memicu potensi sengketa antar pihak d) Tidak ada perlindungan memadai seperti dalam kontrak BIMCO

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025

Berdasarkan hasil *Benchmarking* antara kontrak pengangkutan laut PT XYZ dengan standar internasional BIMCO, khususnya terkait kewajiban asuransi, ditemukan bahwa kontrak PT XYZ belum mencantumkan secara eksplisit klausul mengenai tanggung jawab atau kewajiban asuransi. Hal ini berbeda dengan kontrak BIMCO yang secara tegas tunduk pada *Hague-Visby Rules* dan mendorong adanya perlindungan melalui asuransi seperti *P&I*.

Perbedaan ini berdampak pada ketidakjelasan tanggung jawab atas kerusakan barang, meningkatnya risiko finansial bagi pengirim, potensi sengketa antar pihak, serta ketiadaan perlindungan yang memadai sebagaimana diatur dalam kontrak internasional. Oleh karena itu, pencantuman klausul asuransi secara eksplisit dalam kontrak PT XYZ menjadi penting guna memperkuat kepastian hukum dan perlindungan risiko dalam proses pengangkutan laut.

4.2.1.2 Nilai barang tidak tercantum di B/L sehingga klaim tidak maksimal

Terselenggaranya pengangkutan karena adanya perjanjian pengangkutan yaitu antara pengangkut dengan pengirim atau pemakai jasa. Sebagai tanda buktinya adalah dokumen pengangkutan yang disebut konosemen atau *Bill of Lading*. *Bill of Lading* juga merupakan tanda pengiriman barang-barang yang diberikan pengangkut (*carrier*) kepada pengirim barang atau *shipper*. Isinya menyatakan bahwa barang tersebut telah diterima dan disetujui oleh pengangkut untuk diangkat ke pelabuhan tujuan dan diserahkan kepada penerima barang yang ditunjuk oleh pengirim barang. Surat muatan atau konosemen atau *Bill of Lading* diatur dalam KUHD, The *Hague Visby Rules* dan *The Hamburg Rules*.

Adapun pengertian dari *Bill of Lading* adalah dokumen pengangkutan barang yang didalamnya memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian *freight*, dan cara pembayarannya, nama penerima atau pemesan, jumlah B/L yang harus ditandatangani, dan tanggal penandatanganan.

Menurut Informan Q3,

“Dalam *Bill of Lading* tidak dicantumkan nilai barang karena fungsinya hanya sebagai bukti penerimaan dan pengangkutan barang. Yang tercantum hanya kuantitas muatan, seperti jumlah atau volume barang hasil pemuatan kapal”. (Wawancara 14 Mei 2025)

Hal ini serupa dengan hasil wawancara informan Q4 selaku AVP

Pergudangan Wilayah 1 sebagai berikut,

"Tidak, hanya kuantum hasil pemuatan saja yang tercantum dalam *Bill of Lading*. Nilai barang biasanya tidak dicantumkan karena fokus utama dalam dokumen ini adalah pada jumlah atau volume barang yang dimuat". (Wawancara 14 Mei 2025)

Ketidaktercantuman nilai barang di B/L menjadi kelemahan administratif yang berdampak pada efisiensi penyelesaian klaim. Hal ini dapat mengurangi akurasi perhitungan kerugian dan memperlambat proses ganti rugi dari pihak asuransi atau penyedia jasa. Maka dari itu informan Q2 menyarankan sebagai berikut,

“Saya menyarankan agar nilai barang dicantumkan dalam *Bill of Lading* untuk memudahkan proses klaim asuransi dan meningkatkan transparansi antar pihak terkait. Namun, pencantuman ini harus tetap memperhatikan kebijakan perusahaan”. (Wawancara 14 Mei 2025)

Oleh karena itu, ketidaktercantuman nilai barang dalam *Bill of Lading* tidak hanya melemahkan posisi administratif dalam proses klaim, tetapi juga secara hukum membatasi besaran tanggung jawab carrier sebagaimana diatur dalam Pasal IV ayat 5(a) *Hague-Visby Rules*, yang menyatakan bahwa

tanggung jawab carrier atas kerusakan atau kehilangan barang dibatasi kecuali jika nilai barang telah dinyatakan dan dicantumkan dalam *Bill of Lading*.

Menurut (Fomenko & Vyshnia, 2019) cargo shortage sering kali menjadi sumber sengketa antara pengirim dan pengangkut, terutama jika tidak ada bukti yang cukup untuk menentukan pihak yang bertanggung jawab atas kehilangan tersebut. Hal ini mempertegas pentingnya pencantuman nilai barang dalam dokumen pengangkutan untuk mengoptimalkan perlindungan risiko dan nilai klaim dalam praktik pengangkutan laut.

Berdasarkan kondisi tersebut, maka perlu dilakukan *Benchmarking* terhadap ketentuan dalam kontrak pengangkutan laut PT XYZ dan standar internasional seperti kontrak BIMCO, guna menilai sejauh mana praktik pencantuman nilai barang dalam *Bill of Lading* telah diterapkan dan bagaimana pengaturannya dapat memengaruhi efektivitas penyelesaian klaim. Perbandingan tersebut disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 4. 2 Benchrking Kontrak PT XYZ dan Kontrak BIMCO

Parameter Penilaian	Kontrak PT XYZ	Kontrak Internasional (BIMCO)	Perbedaan	Dampak
Pencantuman nilai barang dalam <i>Bill of Lading</i>	Tidak dicantumkan, menurut wawancara hanya kuantum muatan saja	Clause 4: Nakhoda kapal, atas permintaan tertulis dari penyewa, wajib menerbitkan <i>Bill of Lading</i> dalam format yang tercantum pada kontrak ini. <i>Bill of</i>	PT XYZ tidak mengakomodasi pencantuman nilai barang dalam B/L, sehingga melemahkan dasar hukum klaim ganti rugi. Sementara standar internasional (seperti BIMCO) justru memberi ruang dan mekanisme formal agar nilai barang	a) Klaim ganti rugi jadi terbatas karena tidak ada nilai resmi dalam dokumen b) Timbul potensi sengketa terkait nilai kerugian c) Posisi hukum pengirim

		<i>Lading</i> tersebut harus ditandatangani sebagaimana disajikan, tanpa mengurangi ketentuan dalam kontrak ini	dicantumkan dan dijadikan dasar klaim, yang memperkuat posisi hukum pengirim dan mempercepat penyelesaian klaim.	lebih lemah tanpa dukungan dari B/L
--	--	---	--	-------------------------------------

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025

Hasil *Benchmarking* menunjukkan bahwa kontrak pengangkutan laut PT XYZ belum mengakomodasi pencantuman nilai barang dalam dokumen *Bill of Lading*. Hal ini berbeda dengan standar kontrak internasional seperti BIMCO yang secara tegas memberikan ruang bagi pencantuman nilai barang sebagai dasar dalam proses klaim kerugian. Ketiadaan nilai barang dalam *Bill of Lading* pada kontrak PT XYZ berpotensi melemahkan dasar hukum dalam pengajuan klaim ganti rugi, membatasi kompensasi yang dapat dituntut, serta menimbulkan potensi sengketa antar pihak. Selain itu, posisi hukum pengirim menjadi lemah karena tidak memiliki bukti nilai barang yang sah secara tertulis. Oleh karena itu, pencantuman nilai barang dalam *Bill of Lading* perlu direkomendasikan agar proses penyelesaian klaim dapat berlangsung lebih cepat, jelas, dan berlandaskan hukum yang kuat.

4.2.1.3 Kewajiban adanya *surveyor independent* dalam kontrak

Keterlibatan *surveyor independent* sangat penting untuk memastikan kondisi kapal yang sedang atau akan dilibatkan dalam suatu operasi, baik itu untuk transportasi barang, sewa kapal, atau keperluan lainnya. *Surveyor independen* akan melakukan inspeksi secara obyektif dan memberikan laporan

yang tidak memihak, sehingga dapat menjadi dasar keputusan yang tepat bagi semua pihak yang terkait, termasuk perusahaan asuransi, pemilik barang, dan pemilik kapal.

Berdasarkan hasil pengumpulan data primer dari informan Q2, diketahui bahwa,

“*Surveyor* diwajibkan untuk angkutan PTPS Curah, sedangkan untuk muatan inbag tidak diwajibkan. *Tally* dilakukan oleh pihak PBM dan kapal secara mandiri”.
(Wawancara 14 Mei 2025)

Kondisi ini menunjukkan bahwa penggunaan *surveyor independent* belum menjadi kewajiban universal dalam semua jenis pengangkutan, hanya terbatas pada muatan curah. Hal ini menyebabkan potensi risiko dan ketidaktepatan dalam proses pencatatan muatan, terutama jika *tally* hanya dilakukan secara internal oleh operator kapal dan PBM.

Maka dari itu *surveyor independent* menjadi masalah lanjutan di dalam kontrak PT XYZ dengan diperkuat hasil wawancara oleh informan Q1,

“Menurut saya, *surveyor independen* wajib ada dalam kontrak agar pengawasan barang berjalan transparan dan adil, sehingga menghindari konflik antara pihak terkait.”.
(Wawancara 14 Mei 2025)

Diperkuat kembali dengan informan Q5 selaku vendor yang menyatakan,

“Penunjukan *surveyor independen* seharusnya diwajibkan dalam kontrak, termasuk untuk muatan inbag, agar data muatan lebih akurat dan klaim tidak diperdebatkan. Selama ini masih banyak yang hanya mengandalkan *tally* internal, padahal itu berisiko menimbulkan selisih data.”
(Wawancara 14 Mei 2025)

Kontrak internasional seperti BIMCO GENCON dan FERTICON 2007 secara umum merekomendasikan atau bahkan mensyaratkan keterlibatan surveyor independen untuk menjaga transparansi dan perlindungan terhadap semua pihak. Sementara itu, dalam *Hague-Visby Rules* mewajibkan *carrier* untuk menangani barang dengan cara yang layak, yang secara praktik diinterpretasikan mencakup penunjukan surveyor untuk memverifikasi keadaan barang dan pelaksanaan pemuatan dengan benar.

Keuntungan mewajibkan *surveyor independent* dalam kontrak tercantum sebagai berikut :

Tabel 4. 3 Aspek Keuntungan

Aspek	Keuntungan
Hukum	Memperkuat posisi hukum saat terjadi sengketa atau klaim
Operasional	Menjamin keakuratan kuantitas dan kualitas barang secara objektif
Perlindungan Nilai	Menjadi dasar dalam proses klaim asuransi dan evaluasi nilai kerugian

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025

Kewajiban keterlibatan *surveyor independen* juga dapat dikaitkan secara normatif dengan Pasal III ayat 2 *Hague-Visby Rules*, yang menyatakan bahwa *carrier* wajib menangani, mengangkut, dan menjaga barang dengan cara yang layak dan hati-hati. Dalam praktiknya, prinsip ini sering diinterpretasikan mencakup pelibatan pihak ketiga yang netral, seperti *surveyor independen*, guna memastikan bahwa barang dimuat, ditangani, dan dicatat dengan benar sesuai standar. Didukung dengan teori menurut (Saputri et al., 2021) prinsip

dasar dalam tanggung jawab pengangkut adalah due diligence, di mana pengangkut harus melakukan upaya maksimal untuk menjaga keselamatan barang dari prlabuhan muat hingga tujuan akhir.

Tabel 4. 4 *Benchmarking* Kontrak PT XYZ dengan Kontrak BIMCO

Parameter Penilaian	Kontrak PT XYZ	Kontrak Internasional BIMCO)	Perbedaan	Dampak
Kewajiban adanya surveyor independen dalam kontrak	Tidak dijelaskan secara eksplisit	Clause 12 : Mengatur bahwa pemuatan dan pembongkaran dilakukan di bawah pengawasan Nakhoda. Setiap kerusakan harus dilaporkan segera, dan penyewa memiliki hak untuk menunjuk surveyor independen.	PT XYZ membatasi penggunaan surveyor independen, sementara BIMCO mendorong keterlibatan mereka secara luas.	a) Potensi data muatan tidak akurat karena hanya dilakukan oleh pihak internal b) Memperlemah posisi klaim asuransi akibat minimnya bukti obyektif c) Meninngkatkan risiko sengketa antara pengirim, pengangkut, dan penerima barang

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025

Tabel ini membandingkan kontrak PT XYZ dengan kontrak standar BIMCO terkait kewajiban penggunaan surveyor independen dalam proses bongkar muat. Kontrak PT XYZ tidak menjelaskan secara eksplisit hal ini, sementara BIMCO secara tegas memberikan hak kepada penyewa untuk menunjuk surveyor independen dan mengatur pengawasan oleh nahkoda.

Akibat perbedaan tersebut, kontrak PT XYZ berisiko menghasilkan data muatan yang tidak akurat, memperlemah klaim asuransi karena kurangnya bukti objektif, dan meningkatkan potensi sengketa antara pihak-pihak terkait dalam rantai logistik.

4.2.1.4 Cakupan *Despatch* dan *Demurrage* dalam kontrak pengangkutan laut PT XYZ

Dalam kontrak pengangkutan laut, klausul *Despatch* dan *Demurrage* berperan penting sebagai instrument pengendalian efisiensi waktu bongkar muat. *Despatch Demurrage* Merupakan denda atau biaya tambahan yang dikenakan kepada ship owner maupun charterer jika mereka tidak bisa menyelesaikan bongkar muat kargo dalam waktu yang telah disepakati.

Penelitian ini menemukan klausul dalam kontrak PT XYZ tentang *Despatch Demurrage* masih belum dijelaskan secara detail, maka dari itu berdasarkan hasil wawancara informan Q3 menunjukan

"Sampai saat ini, dalam kontrak yang kami gunakan untuk pengangkutan laut, belum ada klausul *Despatch Demurrage* yang secara spesifik mengatur denda atau kompensasi jika terjadi keterlambatan dalam proses bongkar atau muat." (Wawancara 14 Mei 2025)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, narasumber menyatakan bahwa dalam kontrak pengangkutan laut yang digunakan saat ini, belum terdapat klausul *Despatch Demurrage* yang secara spesifik mengatur tentang denda atau kompensasi apabila terjadi keterlambatan dalam proses bongkar atau muat barang.

Jika dibandingkan dengan hasil wawancara menurut informan Q5 yaitu vendor maka akan mendapatkan jawaban,

"Kalau klausul seperti ini belum ada namun dijelaskan dalam berita acara, bisa timbul persepsi bahwa waktu pelabuhan adalah tanggung jawab bersama tanpa batas, padahal dalam industri pelayaran waktu adalah aset mahal. Kami lebih nyaman dengan kontrak yang punya pengaturan waktu yang ketat."

Pernyataan tersebut menunjukkan pentingnya pengaturan waktu secara eksplisit dalam kontrak pengangkutan laut, khususnya terkait kegiatan di pelabuhan seperti proses bongkar dan muat.

Ketiadaan klausul *Despatch* dan *Demurrage* yang jelas dalam kontrak PT XYZ tidak hanya berimplikasi pada efisiensi waktu, tetapi juga berpotensi bertentangan dengan prinsip-prinsip pengangkutan laut internasional, sebagaimana diatur dalam *Hague-Visby Rules*. Dalam Pasal IV ayat (5) *Hague-Visby Rules*, ditegaskan bahwa tanggung jawab pengangkut terhadap kerugian atau kerusakan barang dapat dibatasi kecuali jika dapat dibuktikan adanya keterlambatan atau kelalaian yang disengaja.

Oleh karena itu, memasukkan klausul *Despatch* dan *Demurrage* secara eksplisit dalam kontrak tidak hanya penting untuk meningkatkan efisiensi, tetapi juga untuk menyelaraskan kontrak PT XYZ dengan standar konvensi internasional yang telah diakui secara luas di dunia maritim. Dengan demikian, hasil wawancara ini mendukung perlunya penyesuaian atau penguatan klausul waktu dalam kontrak PT XYZ agar selaras dengan praktik terbaik internasional. Berikut tabel *Benchmarking* antara kontrak PT XYZ dan kontrak BIMCO:

Tabel 4. 5 *Benchmarking* Kontrak PT XYZ dengan Kontrak BIMCO

Parameter Penilaian	Kontrak PT XYZ	Kontrak Internasional BIMCO)	Perbedaan	Dampak
Cakupan <i>Despatch Demurrage</i> dalam kontrak pengangkutan laut	Tidak dijelaskan secara eksplisit	Clause 11 : Apabila kapal mengalami keterlambatan melebihi waktu yang disepakati untuk kegiatan pemuatan dan/atau pembongkaran, maka pihak Charterers wajib membayar kompensasi <i>Demurrage</i> kepada pihak <i>Owners</i> berdasarkan tarif harian atau perhitungan proporsional (pro rata). Sebaliknya, apabila kegiatan tersebut selesai lebih cepat dari waktu yang dialokasikan, maka pihak <i>Owners</i> akan membayar <i>Despatch money</i> kepada	Dalam BIMCO, <i>Despatch Demurrage</i> diatur secara rinci, termasuk tarif per hari, waktu mulai perhitungan setelah Notice of Readiness (NOR), serta kewajiban dokumentasi. Sementara itu, kontrak PT XYZ tidak mencantumkan klausul <i>Demurrage</i> secara eksplisit, sehingga berpotensi menimbulkan ketidakpastian dan risiko sengketa	a) Tidak ada acuan jelas saat terjadi keterlambatan bongkar muat b) Mudah menimbulkan perselisihan antara pemilik kapal dan PT XYZ c) Tidak diaturnya <i>Despatch Demurrage</i> membuat ambiguitas liquidated damages

		Charterers. Nilainya adalah setengah dari tarif <i>Demurrage</i>		
--	--	---	--	--

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025

Kontrak PT XYZ tidak mencantumkan klausul *Despatch* dan *Demurrage* secara eksplisit, berbeda dengan kontrak BIMCO yang secara jelas mengaturnya dalam Clause 11. BIMCO menetapkan bahwa charterer wajib membayar *Demurrage* jika terjadi keterlambatan, dan sebaliknya, berhak atas *Despatch* jika kegiatan selesai lebih cepat. Akibat ketiadaan pengaturan ini dalam kontrak PT XYZ, berpotensi menimbulkan ketidakpastian hukum, memperbesar risiko perselisihan, dan membuat kerugian akibat keterlambatan tidak dapat ditagih secara sah.

4.2.2 Menyusun rancangan klausul kontrak pengangkutan laut dengan merujuk pada hasil analisis parameter performance metrics

4.2.2.1 Klausul kewajiban asuransi

1. Pihak Pengangkut wajib memiliki polis asuransi *P&I (Protection and Indemnity Insurance)* yang aktif dan mencakup risiko hukum, pencemaran, dan kerusakan pihak ketiga.
2. Pihak Penyewa wajib mengasuransikan muatan dengan *polis Marine Cargo Insurance* yang mencakup risiko kehilangan atau kerusakan selama pengangkutan laut.

3. Bukti kepemilikan polis asuransi oleh masing-masing pihak wajib diserahkan kepada pihak lainnya sebelum kegiatan pengangkutan dimulai.
4. Dalam hal terjadi insiden, masing-masing pihak bertanggung jawab atas klaim yang sesuai dengan jenis asuransi yang mereka tanggung.

Tabel 4. 6 Matriks Rancangan Klausul

No	Aspek	Uraian	Sudah Terpenuhi	Penjelasan
1	Identifikasi Para Pihak	Menyebut secara eksplisit siapa yang bertanggung jawab atas asuransi (<i>Carrier</i> & <i>Charterer</i>)	✓	<i>Carrier</i> dan <i>Charterer</i> disebut jelas sebagai pemegang tanggung jawab asuransi
2	Jenis Asuransi	Menyebut nama dan cakupan polis (<i>P&I</i> untuk <i>Carrier</i> , <i>Marine Cargo</i> untuk <i>Charterer</i>).	✓	Jenis asuransi disebut lengkap dan sesuai praktik industri pelayaran.
3	Waktu Penyerahan Bukti	Menentukan kapan bukti polis harus diserahkan.	✓	Disebut "sebelum kegiatan pengangkutan dimulai" untuk menjamin validitas awal proteksi risiko.
4	Cakupan Risiko	Menjelaskan risiko utama yang dilindungi dalam masing-masing asuransi	✓	<i>P&I</i> dan <i>Marine Cargo</i>

5	Kewajiban Tanggung Jawab	Mengaitkan klausul dengan efektivitas operasional dan perlindungan terhadap gangguan	✓	Menunjukkan kontribusi pada <i>risk mitigation</i> dan efisiensi penyelesaian klaim
---	--------------------------	--	---	---

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025

Berdasarkan matriks diatas diperkuat dengan jawaban informan Q3 yang membahas,

“Kami ingin mulai menyesuaikan kontrak kami dengan standar praktik internasional seperti BIMCO. Di sana, pengaturan kewajiban asuransi sudah sangat rinci, dan itu membantu mengurangi potensi konflik saat proses klaim. Oleh karena itu, penguatan klausul asuransi jadi sangat penting”. (Wawancara 14 Mei 2025)

Pernyataan ini menunjukkan adanya kesadaran dari pihak perusahaan untuk meningkatkan kualitas kontrak melalui penyesuaian dengan standar internasional, seperti yang ditetapkan oleh BIMCO. Fokus utama yang disoroti adalah perlunya pengaturan kewajiban asuransi yang lebih rinci untuk mencegah konflik saat terjadi klaim. Hal ini mengindikasikan bahwa salah satu kelemahan kontrak saat ini terletak pada aspek pengelolaan risiko, khususnya dalam penanganan asuransi, sehingga diperlukan penguatan klausul agar proses klaim dapat berjalan lebih efisien.

4.2.2.2 Klausul pencantuman nilai barang pada *Bill of Lading*

1. Pengirim (*Shipper*) wajib mencantumkan nilai muatan secara jelas dan akurat dalam dokumen *Bill of Lading* sebelum pemuatan dilakukan.
2. Nilai barang yang tercantum akan menjadi dasar penghitungan klaim dalam hal terjadi kerusakan atau kehilangan muatan.

3. Jika nilai barang tidak dicantumkan, maka kompensasi yang diberikan atas kerugian terbatas pada batas tanggung jawab minimum sesuai ketentuan umum pengangkutan laut.

Tabel 4. 7 Matriks Rancangan Klausul

No	Aspek	Uraian	Sudah Terpenuhi	Penjelasan
1	Identifikasi Para Pihak	Menyebut pihak yang memiliki kewajiban pencantuman nilai (<i>Shipper</i>).	✓	Klausul secara eksplisit menyebut <i>Shipper</i> sebagai pihak yang bertanggung jawab mencantumkan nilai.
2	Kewajiban Substantif	Mengatur kewajiban mencantumkan nilai muatan dalam B/L sebelum pemuatan dilakukan.	✓	Waktu dan tindakan yang harus dilakukan jelas disebutkan dalam klausul.
3	Tujuan Pencantuman Nilai	Menjelaskan bahwa nilai yang tercantum digunakan sebagai dasar untuk klaim kerugian.	✓	Memastikan nilai barang menjadi referensi utama dalam perhitungan kompensasi jika terjadi insiden.
4	Kejelasan Prosedural	Menunjukkan kapan dan di mana nilai harus dicantumkan (sebelum pemuatan, di B/L).	✓	Prosedur dan waktu pelaksanaan ditulis jelas dalam klausul.
5	Dampak terhadap	Berkontribusi terhadap aspek transparansi,	✓	Nilai barang yang jelas mempercepat

	Performance Metrics	efisiensi klaim, dan pengendalian risiko hukum.		penyelesaian klaim dan mengurangi potensi sengketa.
--	---------------------	---	--	---

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025

Berdasarkan rancangan klausul dan matriks diatas diperkuat oleh pendapat informan Q4,

“Saya setuju jika ke depan nilai barang dicantumkan dalam *Bill of Lading*. Ini dapat meningkatkan transparansi dan memperjelas akuntabilitas antar pihak, terutama saat ada perbedaan data antara muatan yang diterima dan dokumen”.
(Wawancara 14 Mei 2025)

Dengan mencantumkan nilai barang secara eksplisit dalam B/L, hal ini dapat memperjelas tanggung jawab masing-masing pihak dan memudahkan proses verifikasi apabila terjadi ketidaksesuaian antara jumlah atau kondisi barang yang diterima dengan yang tercantum dalam dokumen. Transparansi ini juga akan memperkuat posisi hukum dalam penyelesaian sengketa serta menjadi landasan yang lebih jelas dalam proses klaim, terutama dalam kasus kehilangan, kerusakan, atau penyusutan barang selama pengiriman. Pernyataan ini mempertegas perlunya perbaikan dokumentasi dalam kontrak pengangkutan laut PT XYZ agar selaras dengan praktik dokumentasi internasional.

4.2.2.3 Klausul kewajiban penggunaan surveyor independent

4. Semua kegiatan pemuatan dan pembongkaran wajib dilakukan di bawah pengawasan pihak independen (*surveyor*) yang disepakati bersama oleh *Carrier* dan *Charterer*.
5. Biaya surveyor ditanggung bersama kecuali disepakati lain.

6. Laporan dari *surveyor independen* digunakan sebagai dokumen resmi dalam penilaian klaim kerusakan, susut, atau kehilangan.

Tabel 4. 8 Matriks Rancangan Klausul

No	Aspek	Uraian	Sudah Terpenuhi	Penjelasan
1	Identifikasi Para Pihak	Menyebut pihak yang wajib melibatkan surveyor dan yang menyepakati penunjukannya	✓	<i>Carrier</i> dan <i>Charterer</i> disebut sebagai pihak yang wajib menyepakati dan melibatkan <i>surveyor independen</i>
2	Kewajiban Substantif	Mengatur bahwa kegiatan pemuatan dan pembongkaran harus diawasi oleh <i>surveyor independen</i>	✓	Klausul menetapkan kewajiban pengawasan sebagai bagian dari prosedur operasional standar.
3	Biaya dan Tanggung Jawab	Menjelaskan pembagian tanggung jawab atas biaya jasa surveyor.	✓	Secara adil menyebut bahwa biaya ditanggung bersama, kecuali ada kesepakatan lain.
4	Dokumen Hasil Surveyor	Menyebut bahwa laporan surveyor digunakan sebagai dasar resmi untuk penilaian klaim.	✓	Mengukuhkan kedudukan laporan surveyor sebagai bukti sah untuk kerusakan, susut, atau kehilangan muatan.
5	Dampak terhadap	Meningkatkan transparansi, akurasi pencatatan muatan,	✓	Surveyor independen memperkuat

	Performance Metrics	dan validitas dokumen pendukung klaim.		sistem verifikasi dan klaim, serta meningkatkan kepercayaan antarpihak.
--	---------------------	--	--	---

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2025

Berdasarkan rancangan klausul dan matriks diatas diperkuat oleh jawaban hasil wawancara terhadap informan Q1,

“Menurut saya, *surveyor independen* wajib ada dalam kontrak agar pengawasan barang berjalan transparan dan adil, sehingga menghindari konflik antara pihak terkait”.
(Wawancara 14 Mei 2025)

Pentingnya keberadaan surveyor independen dalam kontrak pengangkutan laut. Keberadaan surveyor independen dipandang sebagai elemen krusial untuk memastikan bahwa proses pemeriksaan, penimbangan, atau pengawasan barang dilakukan secara objektif, adil, dan transparan. Hal ini penting untuk mencegah konflik kepentingan antara pemilik barang, pemilik kapal, maupun pihak ketiga lainnya. Dengan adanya pihak netral, potensi sengketa atas selisih jumlah, kerusakan, atau kehilangan barang dapat diminimalkan karena hasil pengawasan dapat dijadikan acuan bersama.

4.2.2.4 Klausul *Despatch Demurrage*

1. Pihak Charterers diberi waktu tertentu untuk menyelesaikan proses pemuatan dan/atau pembongkaran di pelabuhan yang telah ditetapkan. Waktu ini dihitung berdasarkan hari kerja selama 24 jam berturut-turut, dimulai setelah *Notice of Readiness (NOR)* diterima secara sah.

2. Apabila kegiatan muat atau bongkar tidak dapat diselesaikan dalam waktu yang telah dialokasikan, maka pihak Charterers wajib membayar *Demurrage* kepada pihak *Owners* sebesar Rp [nilai] per hari atau proporsional untuk bagian hari (pro rata), sebagai kompensasi atas waktu tunggu tambahan kapal.
3. Sebaliknya, jika kegiatan muat atau bongkar selesai lebih cepat dari waktu yang dialokasikan, maka pihak *Owners* wajib membayar *Despatch* money kepada Charterers sebesar 50% dari tarif *Demurrage* per hari atau secara proporsional.
4. Perhitungan *Demurrage* dan *Despatch* akan didasarkan pada dokumen pendukung seperti Notice of Readiness, Statement of *Facts*, dan *Laytime* Calculation yang ditandatangani kedua belah pihak di pelabuhan.

Tabel 4. 9 Matriks Rancangan Klausul

No	Aspek	Uraian	Sudah Terpenuhi	Penjelasan
1	Identifikasi Para Pihak	Menjelaskan pihak yang bisa bertanggung jawab atas keterlambatan	✓	Klausul menyebutkan bahwa tanggung jawab dibebankan kepada pihak yang menyebabkan keterlambatan.
2	Konsekuensi Keterlambatan	Menjelaskan bahwa keterlambatan akan dikenakan biaya <i>Demurrage</i>	✓	Memberikan insentif finansial untuk efisiensi dan pengendalian waktu

3	Imbalan atas efisiensi	Menjelaskan pemberian <i>Despatch</i> bila proses selesai lebih cepat	✓	Klausul menetapkan <i>Despatch</i> sebagai penghargaan atas efisiensi, dibayarkan oleh pemilik kapal kepada penyewa
3	Kejelasan Prosedural	Prosedur dan parameter perhitungan <i>Despatch</i> dan <i>Demurrage</i>	✓	Memberikan mekanisme penghitungan berbasis waktu (per hari atau pro rata), serta didukung dokumen: NOR, Statement of <i>Facts</i> , dan <i>Laytime</i> Statement.
4	Dampak terhadap Performance Metrics	Meningkatkan efisiensi logistik, pengendalian waktu pelabuhan, dan biaya operasional	✓	Klausul ini mendukung kinerja pengangkutan laut berbasis waktu, efisiensi, dan kontrol tanggung jawab

Sumber : Olahan Data Peneliti, 2025

Berdasarkan hasil rancangan klausul dan matriks diatas maka selaras dengan jawaban informan Q1,

“Tanpa klausul *Laytime*, *Despatch* dan *Demurrage* yang jelas, kami kesulitan mengendalikan efisiensi di pelabuhan. Keterlambatan bongkar muat bisa terjadi tanpa konsekuensi yang tegas, sehingga menimbulkan biaya tambahan tidak langsung dan mengganggu jadwal distribusi”. (Wawancara 14 Mei 2025)

Begitupun pendapat informan Q4,

“Mekanisme penalti atau kompensasi seperti *Demurrage* dan *Despatch* perlu dicantumkan untuk mengendalikan risiko keterlambatan”. (Wawancara 14 Mei 2025)

Dua informan menekankan pentingnya adanya klausul *Despatch*, dan *Demurrage* dalam kontrak pengangkutan laut. Tanpa klausul tersebut, perusahaan kesulitan mengendalikan efisiensi di pelabuhan dan berisiko mengalami keterlambatan bongkar muat, yang dapat menimbulkan biaya tambahan dan mengganggu jadwal distribusi.

4.3 Output Penelitian Terapan

Sebagai hasil akhir dari proses analisis dan benchmarking terhadap kontrak pengangkutan laut PT XYZ dengan standar internasional BIMCO, penelitian ini menghasilkan suatu rancangan klausul kontrak yang dapat dijadikan sebagai rekomendasi perbaikan. Rancangan ini disusun berdasarkan temuan lapangan serta parameter performance metrics yang relevan, seperti tanggung jawab pengangkut, prosedur klaim, dan pengaturan asuransi. Tujuan utama dari penyusunan klausul ini adalah untuk meningkatkan efektivitas kontrak dalam meminimalkan klaim susut dan kehilangan pupuk selama pengangkutan laut, sekaligus memperkuat aspek perlindungan hukum bagi perusahaan.

Rancangan ini disajikan dalam bentuk tabel untuk memudahkan pemahaman, serta menunjukkan perbandingan antara klausul yang saat ini digunakan oleh PT XYZ dengan klausul yang disarankan berdasarkan praktik terbaik internasional. Berikut adalah output penelitian terapan yang dihasilkan:

**KONTRAK PENGANGKUTAN LAUT PT XYZ
KLAUSUL KLAIM PUPUK SUSUT DAN HILANG**

PT XYZ	PERJANJIAN JASA ANGKUTAN LAUT PORT TO DOOR SERVICE IN BAG	Tgl. Disahkan		
		Tgl. Revisi		
		Tgl. Diberlakukan		
		Disahkan Oleh		
SYARAT DAN KETENTUAN UMUM PERJANJIAN TENTANG JASA ANGKUTAN LAUT PORT TO DOOR SERVICE IN BAG				
No	PT XYZ	BIMCO	Rekomendasi Klausul	Sudah Sseuai
➤ Klausul Kewajiban Asuransi				
1	Dalam kontrak pengangkutan laut PT XYZ, kewajiban asuransi tidak dijelaskan secara eksplisit, yang dapat menimbulkan ambiguitas dalam pelaksanaan tanggung jawab hukum atas risiko kerusakan	Clause 26 (a): Kontrak tunduk pada <i>Hague-Visby Rules</i> , yang membebaskan pengangkut dari tanggung jawab atas kerugian tertentu asalkan kewajiban telah dijalankan	a. Pihak Pengangkut wajib memiliki polis asuransi <i>P&I</i> (Protection and Indemnity Insurance) yang aktif dan mencakup risiko hukum, pencemaran, dan kerusakan pihak ketiga. b. Pihak Penyewa wajib mengasuransikan muatan dengan	✓

	dan kehilangan barang selama proses pengangkutan	secara wajar, termasuk perlindungan melalui asuransi seperti <i>P&I</i>	polis Marine Cargo Insurance yang mencakup risiko kehilangan atau kerusakan selama pengangkutan laut. c. Bukti kepemilikan polis asuransi oleh masing-masing pihak wajib diserahkan kepada pihak lainnya sebelum kegiatan pengangkutan dimulai. d. Dalam hal terjadi insiden, masing-masing pihak bertanggung jawab atas klaim yang sesuai dengan jenis asuransi yang mereka tanggung.	
No	PT XYZ	BIMCO	Rekomendasi Klausul	Sudah Sesuai
➤ Klausul Pencantuman Nilai Barang Pada <i>Bill of Lading</i>				
2	<i>Bill of Lading</i> yang digunakan dalam kontrak PT XYZ tidak mencantumkan nilai barang, melainkan hanya memuat	Clause 14: Konosemen harus diterbitkan sesuai dengan Mate's Receipts	a. Pengirim (Shipper) wajib mencantumkan nilai muatan secara jelas dan akurat dalam dokumen <i>Bill</i>	✓

	kuantitas muatan. Ketidakhadiran informasi nilai barang ini dapat berdampak terhadap efektivitas pembuktian kerugian dan perhitungan kompensasi dalam hal terjadi kerusakan atau kehilangan selama proses pengangkutan	dan ditandatangani oleh Nakhoda. Jika penandatanganan dilakukan oleh agen, harus ada kuasa tertulis dari pemilik kapal. Untuk menjamin kejelasan tanggung jawab dan mempermudah proses klaim jika terjadi kehilangan atau kerusakan, disarankan agar nilai barang dicantumkan dalam konosemen atas persetujuan para pihak	<i>of Lading</i> sebelum pemuatan dilakukan. b. Nilai barang yang tercantum akan menjadi dasar penghitungan klaim dalam hal terjadi kerusakan atau kehilangan muatan. c. Jika nilai barang tidak dicantumkan, maka kompensasi yang diberikan atas kerugian terbatas pada batas tanggung jawab minimum sesuai ketentuan umum pengangkutan laut	
No	PT XYZ	BIMCO	Rekomendasi Klausul	Sudah Sesuai
➤ Klausul Kewajiban Penggunaan Surveyor Independent				
3	Dalam kontrak PT XYZ, kewajiban penunjukan surveyor independen tidak dijabarkan secara eksplisit, sehingga dapat	Clause 4: Ketentuan dalam FERTICON 2007 menunjukkan pentingnya	a. Semua kegiatan pemuatan dan pembongkaran wajib dilakukan di bawah pengawasan pihak independen	✓

	menimbulkan potensi ambiguitas dalam pelaksanaan pengawasan distribusi	peran surveyor independen sebagai pihak netral untuk menyelesaikan perselisihan teknis mengenai kelayakan ruang muat kapal, dengan ketentuan pembiayaan berdasarkan hasil keputusan	(surveyor) yang disepakati bersama oleh Carrier dan Charterer. b. Biaya surveyor ditanggung bersama kecuali disepakati lain. c. Laporan dari surveyor independen digunakan sebagai dokumen resmi dalam penilaian klaim kerusakan, susut, atau kehilangan.	
No	PT XYZ	BIMCO	Rekomendasi Klausul	Sudah Sesuai
➤ <i>Klasusul Despatch Demurrage</i>				
4	Ketiadaan penjabaran rinci mengenai <i>Demurrage</i> dalam kontrak PT XYZ menunjukkan lemahnya pengaturan terhadap risiko biaya akibat keterlambatan operasional kapal	Clause 11 : Apabila kapal mengalami keterlambatan melebihi waktu yang disepakati untuk kegiatan pemuatan dan/atau pembongkaran, maka pihak Charterers wajib membayar	a. Pihak Charterers diberi waktu tertentu untuk menyelesaikan proses pemuatan dan/atau pembongkaran di pelabuhan yang telah ditetapkan. Waktu ini dihitung berdasarkan hari kerja selama 24 jam berturut-turut, dimulai setelah <i>Notice of Readiness (NOR)</i> diterima secara sah.	✓

		kompensasi <i>Demurrage</i> kepada pihak <i>Owners</i> berdasarkan tarif harian atau perhitungan proporsional (pro rata). Sebaliknya, apabila kegiatan tersebut selesai lebih cepat dari waktu yang dialokasikan, maka pihak <i>Owners</i> akan membayar <i>Despatch money</i> kepada Charterers. Nilainya adalah setengah dari tarif <i>Demurrage</i>	b. Apabila kegiatan muat atau bongkar tidak dapat diselesaikan dalam waktu yang telah dialokasikan, maka pihak Charterers wajib membayar <i>Demurrage</i> kepada pihak <i>Owners</i> sebesar Rp [nilai] per hari atau proporsional untuk bagian hari (pro rata), sebagai kompensasi atas waktu tunggu tambahan kapal. c. Sebaliknya, jika kegiatan muat atau bongkar selesai lebih cepat dari waktu yang dialokasikan, maka pihak <i>Owners</i> wajib membayar <i>Despatch money</i> kepada Charterers sebesar 50% dari tarif <i>Demurrage</i> per hari atau secara proporsional. d. Perhitungan <i>Demurrage</i> dan <i>Despatch</i> akan didasarkan pada dokumen pendukung seperti Notice	
--	--	---	--	--

			of Readiness, Statement of <i>Facts</i> , dan <i>Laytime</i> Calculation yang ditandatangani kedua belah pihak di pelabuhan	
--	--	--	--	--

Berdasarkan hasil perbandingan antara kontrak pengangkutan laut PT XYZ dengan standar internasional BIMCO, ditemukan beberapa klausul penting yang belum diatur secara eksplisit dalam kontrak PT XYZ, seperti kewajiban asuransi, pencantuman nilai barang dalam *Bill of Lading*, penggunaan surveyor independen, dan pengaturan *Despatch Demurrage*. Ketidakhadiran pengaturan ini dapat menimbulkan ketidakpastian hukum dan risiko finansial dalam pelaksanaan distribusi.

Oleh karena itu, penyesuaian kontrak dengan standar internasional diperlukan guna memperkuat perlindungan hukum serta efisiensi operasional dalam pengangkutan laut. Sebagai bentuk tindak lanjut dari temuan tersebut, peneliti merekomendasikan penambahan klausul-klausul tersebut ke dalam kontrak pengangkutan laut PT XYZ agar selaras dengan praktik terbaik internasional.