

Pembebanan *Demurrage* dalam Hukum Indonesia kepada Pencarter atas Keterlambatan Pengembalian Kapal tanpa Unsur Kesalahan

Dinar Darajati Almalikazahra
Fakultas Hukum Universitas Airlangga
dinardarajati04@gmail.com

Abstract

In maritime transportation and ship chartering, there is a term known as demurrage. Demurrage is a term commonly used to refer to the costs that must be borne by the charterer due to the excess time required to carry out loading and unloading activities at the port beyond the agreed time (laytime). Potential disputes arise when demurrage occurs through no fault of the charterer. The purpose of this study is to analyze the legal concept of demurrage in sea transportation and the liability of charterers who are charged demurrage due to delays in loading and unloading without any fault on their part. The legal research method used in this study involves two approaches, namely the statute approach and the conceptual approach. The research shows that demurrage is a common practice in maritime transportation that can occur due to factors such as weather, human error, facility damage, ship maintenance, port congestion, administration, new regulations, etc. A charterer who returns a chartered vessel late and is charged demurrage that is not due to the charterer's fault should not pay full compensation. However, if the charter party agreement does not specify such an exception, the parties shall consult to determine the amount of demurrage.

Kata Kunci:

Pengangkutan laut
Perjanjian Carter Kapal
Demurrage

Abstrak

Pada pengangkutan laut dan carter kapal, dikenal istilah *demurrage*. *Demurrage* merupakan istilah yang lazim digunakan untuk merujuk pada biaya yang harus ditanggung pencarter yang disebabkan adanya kelebihan waktu yang diperlukan dalam melakukan aktivitas bongkar muat di pelabuhan dari waktu yang telah disepakati (*laytime*). Potensi sengketa terjadi ketika *demurrage* terjadi diluar kesalahan pencarter kapal. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis bagaimana konsep tentang *demurrage* dalam pengangkutan laut serta bagaimana tanggung jawab pencarter kapal yang dibebani *demurrage* karena keterlambatan bongkar muat tanpa unsur kesalahan. Metode penelitian hukum (*legal research*) yang digunakan pada pembahasan penelitian ini melalui 2 (dua) pendekatan yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Penelitian menunjukkan bahwa *demurrage* merupakan praktik umum yang dilaksanakan dalam pengangkutan laut yang dapat terjadi karena faktor cuaca, *human error*, kerusakan fasilitas, pemeliharaan kapal, pelabuhan penuh, administrasi, regulasi baru, dll. Pencarter kapal yang terlambat mengembalikan kapal carternya dan dibebankan biaya *demurrage* yang terjadi bukan karena kesalahan pencarter tidak seharusnya membayar kompensasi penuh, namun jika klausul perjanjian carter kapal tidak rinci mengatur pengecualian tersebut, maka para pihak melakukan musyawarah untuk menentukan besaran *demurrage*.

Corresponding Author:

Dinar Darajati Almalikazahra
Fakultas Hukum Universitas Airlangga
dinardarajati04@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Sektor pengangkutan laut memegang peranan penting dalam perekonomian global, tidak terkecuali di Indonesia sebagai negara kepulauan dan maritim yang menyelenggarakan pengangkutan laut, baik antarpulau maupun antarnegara. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) bersama kementerian dan lembaga terkait, jumlah pulau di Indonesia pada tahun 2024 adalah sebanyak 17.380 pulau (Badan Informasi Geospasial, 2024). Pengangkutan laut tidak diberikan definisi secara tegas dalam peraturan perundang-undangan, namun Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan definisi “angkutan di perairan” merupakan kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Pengangkutan laut juga telah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan menjadi salah satu pilihan utama bagi masyarakat luas, khususnya untuk pelaku usaha perdagangan.

Sebagian besar perdagangan bergantung pada pengangkutan laut, menjadikannya pilar dalam distribusi barang, baik domestik maupun internasional. Pada pengangkutan laut, objek pengangkutan terbagi menjadi dua macam, yakni orang dan barang. Seiring berjalannya kegiatan perdagangan, pengangkutan barang melalui laut dengan memanfaatkan armada kapal telah menjadi praktik yang umum dan sangat sering dilakukan. Keunggulan utama pengangkutan laut adalah efisiensi, khususnya dalam mengangkut barang dalam jumlah besar. Kapal laut memiliki kapasitas angkut yang jauh lebih besar dibandingkan pengangkutan melalui jalur darat dan udara (Chumaida, 2019). Mengingat peran pentingnya dalam yang krusial bagi perekonomian global, efisiensi dan ketepatan waktu dalam proses bongkar muat barang di pelabuhan menjadi faktor krusial. Kedua hal ini menjadi sangat krusial karena berdampak pada kelancaran arus barang, penghematan biaya, pengurangan waktu tunggu kapal, dan meminimalkan risiko pengenaan sanksi finansial seperti *demurrage* (Dewi & Fifaldyovan, 2025).

Tidak semua individu maupun perusahaan memiliki alat angkut sendiri untuk melakukan kegiatan pengangkutan laut. Pada praktiknya, sering kali terjadi mekanisme perjanjian carter kapal, di mana perusahaan atau pihak yang membutuhkan jasa angkut menyewa kapal dari pemilik kapal yang memang menyediakan dan mengoperasikan kapal untuk tujuan komersial tersebut. Pencarter dan tercarter menuangkan kesepakatan mengenai carter kapal antara keduanya tersebut menjadi sebuah perjanjian yang mengikat. Pemilik kapal selaku tercarter berkewajiban menyerahkan kapal yang dicarter sesuai dengan perjanjian, sedangkan pencarter berkewajiban membayarkan biaya carter kapal sesuai dengan ketentuan dalam perjanjian yang telah disepakati.

Pada pengangkutan laut dan carter kapal, *demurrage* merupakan istilah yang lazim digunakan untuk merujuk pada biaya yang harus ditanggung pencarter atau pemilik muatan yang disebabkan adanya kelebihan waktu yang diperlukan dalam melakukan aktivitas bongkar muat di pelabuhan, dari waktu yang telah disepakati (*laytime*). *Demurrage* memiliki fungsi penting sebagai mekanisme kompensasi atas kerugian yang dialami oleh pemilik kapal selaku tercarter akibat keterlambatan operasional. Namun, meskipun praktik *demurrage* telah menjadi bagian tidak terpisahkan dari kegiatan pengangkutan laut, hingga saat ini Indonesia belum memiliki regulasi yang secara komprehensif mengatur tentang *demurrage* dalam peraturan perundang-undangan nasional.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai instrumen hukum utama dalam bidang perdagangan dan pelayaran tidak memuat ketentuan khusus mengenai *demurrage*. Akibatnya, pengaturan mengenai *demurrage* sepenuhnya diserahkan kepada kesepakatan para pihak dalam perjanjian carter kapal. Pada praktiknya, hubungan hukum antara pencarter dan tercarter dalam kegiatan pengangkutan laut dituangkan dalam bentuk perjanjian. Melalui perjanjian ini, pencarter dan tercarter selaku para pihak sepakat mengenai berbagai hal yang berkaitan dengan pelayaran dan pengangkutan, termasuk waktu pemuatan dan pembongkaran barang (*laytime*) serta ketentuan mengenai kompensasi yang timbul apabila terjadi keterlambatan, salah satunya adalah *demurrage*.

Hal ini menimbulkan ketidakpastian dan potensi sengketa terutama ketika terjadi keterlambatan bongkar muat yang tidak disebabkan oleh kesalahan pencarter kapal. Pada praktiknya, keterlambatan bongkar muat dapat disebabkan oleh berbagai faktor eksternal seperti antrean panjang di pelabuhan, kerusakan alat bongkar muat, cuaca buruk, kebijakan otoritas pelabuhan, dan lain sebagainya. Ketika keterlambatan tersebut terjadi, tercarter selaku pemilik kapal tetap berhak menuntut *demurrage* berdasarkan perjanjian yang telah disepakati, sementara pencarter kapal sering kali merasa tidak adil karena keterlambatan berada di luar

kendalanya. Seperti kasus pengenaan *demurrage* pada pengangkutan beras Bulog pada tahun 2024, keterlambatan bongkar muat terjadi karena faktor dokumen kepabeanan yang tidak lengkap (Alam, 2020b).

Fenomena ini berdampak pula pada lemahnya perlindungan hukum bagi para pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut. Pencarter kapal sering kali tidak memiliki dasar hukum yang kuat untuk menolak tuntutan *demurrage* apabila keterlambatan disebabkan oleh *force majeure* atau kelalaian pihak ketiga. Di sisi lain, tercarter selaku pemilik kapal juga tidak memiliki dasar hukum yang jelas dalam menetapkan besaran dan batas waktu *demurrage*. Akibatnya, praktik *demurrage* di Indonesia cenderung bersifat kontraktual dan tidak seragam, sehingga membuka ruang bagi ketidakpastian hukum. Maka, dengan semakin meningkatnya volume perdagangan di Indonesia, urgensi pengaturan *demurrage* dalam peraturan perundang-undangan nasional menjadi semakin mendesak. Selain itu, dengan adanya dasar hukum yang tegas mengenai *demurrage*, maka para pihak akan memiliki pegangan yang jelas dalam menyusun perjanjian carter kapal serta dalam menyelesaikan sengketa yang timbul akibat keterlambatan bongkar muat. Pada jangka panjang, pengaturan yang jelas mengenai *demurrage* juga akan mendukung efisiensi dan keadilan dalam bidang hukum pengangkutan.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif (*legal research*). Pendekatan yang digunakan dalam penulisan jurnal ini, meliputi perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan memerlukan penelaahan atas peraturan perundang-undangan. Sementara pendekatan konseptual merupakan pendekatan yang beranjak dari pandangan atau doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum. Dalam melakukan analisis penelitian digunakan sumber bahan hukum primer (*primary legal sources*) yang berasal dari peraturan perundang-undangan dan sumber bahan hukum sekunder (*secondary legal sources*) yang berasal dari publikasi-publikasi ilmiah hukum. Dalam pengumpulan bahan hukum, prosedurnya dilaksanakan melalui metode studi kepustakaan (*library research*) yang mengumpulkan berbagai dokumen formal dan non-formal dalam sumber bahan hukum primer dan sekunder.

3. PEMBAHASAN

Definisi dan Ruang Lingkup *Demurrage*

Secara etimologi, *demurrage* berasal dari bahasa Prancis Kuno, “*demeurer*”, yang secara harfiah diartikan sebagai “menunda”, “terlambat”, atau “tetap tinggal”. Menurut Black's Law Dictionary, diketahui bahwa pengertian *demurrage* adalah kompensasi yang dibayarkan kepada pemilik kapal oleh pihak pengangkut karena jangka waktu pemakaian kapal yang lebih lama dari yang ditentukan sebagai akibat dari waktu bongkar muat atau berlayar yang lebih lama dari yang ditetapkan dalam perjanjian yang disepakati (Black, 1968). Kompensasi yang dibayarkan terkait *demurrage* pada dasarnya merupakan penggantian karena terdapat kerugian dari pemilik kapal akibat penggunaan kapal yang lebih lama dari jangka waktu yang telah disepakati dalam perjanjian (*laytime*).

Istilah *demurrage* lazim digunakan dalam kegiatan carter kapal, khususnya dalam pengiriman barang. Dengan adanya klausul *demurrage* pada perjanjian carter kapal, diharapkan berjalannya kegiatan pengangkutan laut lancar tanpa adanya suatu keterlambatan dan secara tidak langsung membuat pencarter kapal lebih berhati-hati dan berusaha semaksimal mungkin tepat waktu dalam mengembalikan kapal kepada tercarter untuk menghindari biaya tambahan karena keterlambatan pengembalian kapal. Selain itu, sering kali ketika jumlah hari kapal berlayar hingga pengerjaan bongkar muat di pelabuhan telah melampaui *laytime*, kapal harus meninggalkan pelabuhan, tidak peduli bahwa kegiatan bongkar muat tersebut belum selesai (Sudjatmiko, 1979). Adapun proses terjadinya *demurrage* dapat dilihat melalui bagan berikut:

Gambar 1. Bagan Proses Terjadinya *Demurrage*



Sumber: Olahan pribadi

Demurrage dapat terjadi karena berbagai hal. Banyak faktor yang menyebabkan waktu pemakaian kapal yang lebih lama dari yang ditentukan. Faktor-faktor yang dapat mengakibatkan terjadinya *demurrage* antara lain (Wandana & Rahmawati, 2025):

- 1) Faktor cuaca
Salah satu faktor utama terjadinya *demurrage* dalam kegiatan pengangkutan laut adalah cuaca yang buruk pada saat kapal berlayar maupun saat bongkar muat di pelabuhan tujuan. Kondisi cuaca buruk ini dapat berupa hujan deras, ombak tinggi, badai, angin kencang, dan kabut yang memengaruhi kelancaran berjalannya kapal. Selain itu, jika cuaca buruk tidak berhenti, maka kapal harus singgah lebih lama di pelabuhan tujuan lebih lama daripada jadwal yang semula telah disepakati karena jika proses bongkar muat tetap dilaksanakan terdapat risiko seperti kecelakaan maupun kerusakan jika tetap dilaksanakan di tengah kondisi cuaca yang buruk.
- 2) *Human error*
Demurrage juga sering kali terjadi akibat kesalahan atau kelalaian manusia itu sendiri. *Human error* dapat terjadi pada berbagai tahapan, misalnya ketidaksesuaian informasi jadwal kedatangan kapal, kesalahan koordinasi, atau kesalahan pengoperasian alat bongkar muat di pelabuhan tujuan. Faktor ini tidak hanya berdampak pada keterlambatan proses bongkar muat, namun dapat pula berpotensi terjadinya kerusakan barang maupun peralatan. *Human error* dapat pula terjadi akibat kesalahan pemilik kapal maupun pencarter kapal itu sendiri, yakni karena salah memperkirakan waktu dari mulai berjalannya kapal hingga pengembalian kapal oleh pencarter kepada tercarter.
- 3) Kerusakan fasilitas atau peralatan bongkar muat
Kelengkapan dan kondisi peralatan di pelabuhan sangat penting demi terselenggaranya proses bongkar muat yang aman dan efektif. Ketika salah satu atau beberapa peralatan tidak bekerja atau tidak dalam kondisi yang semestinya, proses bongkar muat akan terhambat. Pencarter harus menunggu adanya perbaikan peralatan sehingga sangat mungkin terjadi keterlambatan karena melampaui waktu yang telah disepakati di perjanjian.
- 4) Pemeliharaan dan pemeriksaan kapal
Selain fasilitas dan peralatan pelabuhan yang mumpuni, kondisi kapal yang mengangkut barang dari pelabuhan awal ke pelabuhan tujuan juga harus dalam kondisi baik. Namun, sering kali kapal tidak mendapatkan perawatan secara berkala yang berakibat kapal tidak memenuhi standar keamanan dan kelayakan saat beroperasi. Apabila tiba di pelabuhan tujuan dan kondisi kapal tidak layak, maka akan menambah waktu pemeriksaan dan mengakibatkan waktu sandar di pelabuhan tujuan bertambah dan berpotensi terjadinya *demurrage*.
- 5) *Delay* karena pelabuhan penuh atau padat
Ketika banyak kapal yang tiba di pelabuhan tujuan atau bongkar muat kapal-kapal sebelumnya masih belum selesai, kapasitas pelabuhan menjadi penuh atau bahkan berlebih. Hal ini terjadi akibat lonjakan arus barang dan kapal yang tiba di pelabuhan. Akibatnya, kapal-kapal yang baru tiba harus menunggu giliran lebih lama. Kondisi ini menjadi penyebab signifikan terjadinya *demurrage* yang harus ditanggung oleh pencarter kapal.
- 6) Proses administrasi
Salah satu hal penting dalam penyelenggaraan pengangkutan laut adalah kelengkapan dokumen maupun administrasi. Sering kali, dokumen kepabeanan belum selesai sehingga dapat menghambat proses bongkar muat pada pelabuhan tujuan. Dokumen bongkar muat terdiri atas dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran. Dokumen pemuatan meliputi *bill of lading*, daftar muatan (*loading list*), catatan muat (*loading tally*), tanda terima barang (*mates receipt*), serta gambar tata letak dan susunan barang. Adapun dokumen pembongkaran antara lain pemberitahuan kepada instansi bea cukai, *landing order*, *tally* bongkar, *cargo tracer*, *dangerous cargo list*, dan lain sebagainya (Muhammad, 2013).
- 7) Regulasi baru
Regulasi kepabeanan dapat berubah sewaktu-waktu. Perubahan regulasi ini dapat menghambat terlaksananya proses bongkar muat karena terkadang baik *staff* maupun pencarter kapal tidak mengetahui aturan baru yang berlaku. Oleh sebab itu, diperlukan pelatihan kepada *staff* pelabuhan terkait perubahan regulasi.

Demurrage merupakan praktik yang sangat umum dilaksanakan pada praktik carter kapal pada pengangkutan laut. Akan tetapi, hingga saat ini belum ada regulasi yang secara komprehensif mengatur rinci terkait pengaturannya, sehingga praktik dan pengaturan *demurrage* sepenuhnya tunduk pada perjanjian yang disepakati oleh para pihak. Suatu perjanjian dapat dikatakan sah apabila telah memenuhi syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 BW. Pada pembuatan dan pelaksanaan perjanjian tersebut, para pihak juga harus tunduk pada asas-asas hukum kontrak. Di sisi lain, Agus Yudha Hernoko menerangkan bahwa ada empat asas hukum kontrak yang dianggap sebagai “saka guru hukum kontrak” (Muhammad, 2013). Keempat asas tersebut antara lain:

- 1) Asas kebebasan berkontrak;
- 2) Asas konsensualisme;

- 3) Asas *pacta sunt servanda*;
- 4) Asas itikad baik.

Pengangkutan laut adalah suatu kegiatan penyelenggaraan pengangkutan yang melibatkan proses-proses kompleks dan mencakup berbagai aspek teknis dan operasional. Pada pelaksanaannya, pengangkutan laut menggunakan sejumlah istilah yang mencerminkan beragam komponen dan tahapannya. Selain *demurrage*, dikenal pula istilah-istilah lain dalam proses pengangkutan laut, khususnya dalam proses bongkar muat di pelabuhan, antara lain:

a. *Laytime*

Laytime merupakan total rentang waktu yang disepakati oleh para pihak yang melaksanakan perjanjian, yakni pencarter dan tercarter, dari proses sandar dan bongkar muat kapal di pelabuhan tujuan tanpa adanya pembebanan biaya tambahan (Girvin, 2011). Durasi *laytime* umumnya dinyatakan dalam hari atau jam (Girvin, 2011). Durasi *laytime* sangat penting untuk dituliskan secara eksplisit dalam perjanjian sebagai dasar perhitungan apabila terjadi keterlambatan dalam proses bongkar muat di pelabuhan tujuan. Pembebanan *demurrage* kepada pencarter mulai dihitung ketika proses bongkar muat di pelabuhan tujuan melebihi *laytime*.

b. *Detention*

Detention adalah biaya yang dibayarkan pencarter kapal kepada pemilik kapal karena adanya keterlambatan mengembalikan kontainer kosong dalam jangka waktu yang telah diperjanjikan. Berbeda dengan *demurrage*, *detention* terjadi ketika proses bongkar muat telah selesai. Biaya *detention* bervariasi antarperusahaan pelayaran dan pengangkut. Namun, umumnya biaya *detention* diperkirakan antara \$50 hingga \$100 per harinya (Kapal dan Logistik, 2025).

a. *Despatch*

Berlawanan dengan konsep *demurrage*, *despatch* diartikan sebagai bonus yang diberikan oleh pemilik kapal kepada pencarter kapal karena dapat memuat atau membongkar muatan lebih cepat daripada waktu yang telah diperjanjikan. *Despatch* hanya dapat dibayarkan apabila telah diperjanjikan sebelumnya (Rogers et al., 2016). Besaran nominal *despatch* umumnya adalah 50% dari tarif *demurrage* (Sudjatmiko, 1979).

Penerapan Klausul tentang *Demurrage* dalam Perjanjian Carter Kapal

Istilah *demurrage* lazim digunakan dalam kegiatan carter kapal, khususnya dalam pengiriman barang. Untuk besaran atau nominal *demurrage* pada praktiknya beragam dan tidak sama, hal ini dikembalikan kepada para pihak yang mengadakan perjanjian carter kapal. Pada perjanjian carter kapal, sesuai dengan asas kebebasan berkontrak yang terdapat dalam Pasal 1338 BW, para pihak bebas mengatur dan menentukan isi perjanjian, sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kesusilaan, dan ketertiban umum. Hal ini juga diperjelas oleh Pasal 47 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran yang menyatakan bahwa besaran tarif pelayanan jasa perantara jual beli dan/atau sewa kapal ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pihak pengguna dan perusahaan perantara jual beli dan/atau sewa kapal. Pada perjanjian carter kapal ini para pihak mengatur mengenai *demurrage*, mulai dari batasan waktu yang diberikan kepada pencarter untuk melakukan bongkar muat di pelabuhan (*laytime*), besaran *demurrage*, dan lain sebagainya.

Klausul tentang *demurrage* yang diatur dalam perjanjian carter kapal juga diatur agar memberikan kepastian hukum apabila terjadi wanprestasi. Selain membayar sejumlah biaya pembayaran carter kepada tercarter selaku pemilik kapal prestasi pencarter adalah mengembalikan kapal dalam bentuk baik seperti semula kepada tercarter sesuai dengan waktu yang telah disepakati dalam perjanjian. Wanprestasi adalah kegagalan pihak debitur dalam memenuhi prestasi, yaitu kewajiban yang telah disepakati. Adapun empat bentuk wanprestasi menurut Subekti (Subekti, 2005):

1. Tidak berprestasi sama sekali.
2. Terlambat memenuhi prestasi.
3. Memenuhi prestasi secara tidak baik atau tidak sebagaimana mestinya.
4. Melakukan sesuatu namun menurut perjanjian tidak boleh dilakukan.

Keterlambatan pengembalian kapal merupakan salah satu bentuk wanprestasi karena terjadi kegagalan untuk memenuhi prestasi, yaitu kewajiban untuk mengembalikan kapal sesuai dengan waktu yang telah disepakati dalam perjanjian. Oleh sebab itu, klausul tentang *demurrage* sebagai kompensasi atas keterlambatan pencarter kapal mengembalikan kapal kepada tercarter (pemilik kapal) sesuai dengan fungsi perjanjian carter sebagai kontrak komersial sebagaimana dikemukakan oleh J. Beatson, yakni kontrak komersial mempunyai salah satu karakteristik menjamin harapan yang telah diperjanjikan diantara para pihak akan terpenuhi, atau akan tetap ada kompensasi yang harus dibayarkan apabila salah satu pihak wanprestasi (Hernoko, 2010).

Pada praktiknya, klausul mengenai *demurrage* yang disepakati oleh para pihak dituangkan dalam bentuk pasal-pasal pada perjanjian carter kapal. Jangka waktu yang disepakati dalam perjanjian antara pencarter dan tercarter untuk melakukan bongkar-muat kapal di pelabuhan (*laytime*) digunakan sebagai dasar penentuan mulai berlakunya *demurrage*. Umumnya, besarnya pengenaan *demurrage* dihitung per hari sejak hari keterlambatan dari *laytime*. Tarif pengenaan *demurrage* berbeda-beda. Tidak ada peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai hal ini sehingga para pihak mengatur sendiri tarif yang akan disepakati.

Secara sederhana, penghitungan pengenaan *demurrage* dapat dihitung dengan cara berikut:

$$\text{Demurrage} = \text{Durasi (hari) melebihi laytime} \times \text{Tarif per hari}$$

Ilustrasi:

Perusahaan X hendak mengirimkan sejumlah barang kepada pelanggan mereka di pulau lain. Namun, karena tidak memiliki kapal sendiri, perusahaan X menyewa kapal dari Perusahaan Y, dengan rincian perjanjian sebagai berikut:

- *Laytime*: 4 hari
- Tarif *demurrage* per hari: Rp200.000

Ternyata, pada saat berjalannya proses bongkar muat di pelabuhan tujuan memerlukan waktu yang lebih lama, yakni 7 hari.

Perhitungan:

- Hari keterlambatan: $7 - 4 = 3$ hari
- Biaya *demurrage*: 3 hari $\times$ Rp200.000 = Rp600.000

Salah satu kasus nyata terjadinya *demurrage* di Indonesia adalah *demurrage* yang dikenakan pada Perum Bulog dan Badan Pangan Nasional (Bapanas) pada tahun 2024. *Demurrage* terjadi akibat masalah dalam dokumen impor yang tidak lengkap, sehingga menyebabkan biaya *demurrage* Bapanas-Bulog yang terjadi di wilayah pabean/pelabuhan Sumut, DKI Jakarta, Banten dan Jatim. Akibatnya, biaya *demurrage* yang harus dibayarkan adalah senilai Rp294,5 miliar, dengan rincian wilayah Sumut sebesar Rp22 miliar, DKI Jakarta Rp94 miliar, dan Jawa Timur Rp 177 miliar (Alam, 2020a). *Demurrage* juga dikenal dan sangat umum diberlakukan dalam pelayaran internasional. Salah satu kasus yang pernah terjadi adalah Kapal MV Ever-Given yang terjebak di Terusan Suez. Kapal seberat 200.000 ton ini terjepit di Terusan Suez akibat badai pasir pada tanggal 23 Maret 2021. Akibatnya, muatan barang bernilai \$9,6 miliar yang berlabuh antara Asia dan Eropa tertunda setiap hari karena macet (BeritaTrans, 2021). Kasus ini menjadi salah satu contoh munculnya *demurrage* sebagai konsekuensi keterlambatan pengembalian kapal.

Hubungan Hukum Para Pihak dalam Pengangkutan Laut

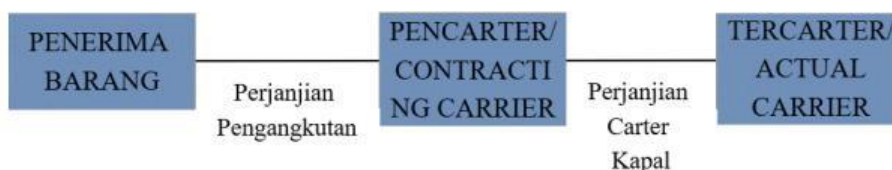
Menurut Peter Mahmud Marzuki, hubungan hukum adalah hubungan yang diatur oleh hukum (Marzuki, 2008). Dengan kata lain, hubungan yang tidak diatur oleh undang-undang tidak dianggap sebagai hubungan hukum. Ciri-ciri hubungan hukum atau unsur khususnya, yakni (Hukumonline, 2022):

- 1) Adanya orang-orang yang hak dan kewajibannya saling berhadapan.
- 2) Adanya objek yang berlaku berdasarkan hak dan kewajiban.
- 3) Adanya hubungan antara pemilik hak dan pengembang kewajiban atau adanya hubungan terhadap objek yang bersangkutan.

Perjanjian carter kapal serta perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian yang muncul dalam peristiwa *demurrage*. Kedua perjanjian ini lahir dari perikatan antara para pihak. Berdasarkan Pasal 1233 BW, perikatan lahir karena adanya perjanjian atau karena undang-undang. Oleh sebab itu, dapat disimpulkan bahwa kedua perjanjian ini lahir karena adanya perikatan yang lahir dari perjanjian antara para pihaknya.

Perjanjian carter kapal melahirkan dua pihak yakni pencarter serta tercarter, sedangkan perjanjian pengangkutan melahirkan dua pihak pula yakni pengangkut serta penerima barang (rezim pengangkutan barang) dan penumpang (rezim pengangkutan orang). Dalam hal ini, pencarter dalam perjanjian carter kapal berperan pula sebagai pengangkut (*contracting carrier*) dalam perjanjian pengangkutan. Hubungan hukum antara pencarter, tercarter, dan penerima barang dapat dilihat pada bagan berikut:

Gambar 2. Bagan Hubungan Hukum Antara Pencarter, Tercarter, dan Penerima Barang



Sumber: Olahan pribadi

Pengertian pengangkut dalam rezim pengangkutan barang melalui laut menurut Pasal 466 KUHD adalah pihak dengan persetujuan carter menurut waktu maupun menurut perjalanan, ataupun dengan

perjanjian lain, yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan. Adapun dalam Pasal 521 KUHD, diberikan definisi pengangkut dalam bab pengangkutan orang, yakni pihak yang mengikatkan diri baik melalui perjanjian carter menurut waktu, carter menurut perjalanan, ataupun perjanjian lain, untuk melaksanakan pengangkutan orang baik seluruhnya atau sebagian melalui laut.

Adapun dalam beberapa konvensi internasional, berdasarkan *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading 1924 (The Hague Rules)*, pengangkut merupakan pemilik kapal (*ship owner*) atau pengguna kapal (*carrier*) atau pencarter yang didasarkan pada perjanjian pengangkutan. *The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol, 1968 (The Hague-Visby Rules)* memberikan definisi pengangkut termasuk pemilik (*owner*) atau pencarter (*charterer*) yang melakukan perjanjian dengan pihak pengirim (*shipper*). Selain itu, *United Nation Convention on The Carriage of Goods by Sea 1978 (Hamburg Rules)* menerangkan pengertian pengangkut terbagi menjadi dua macam, yakni:

a. *Carriers*

Setiap orang untuk siapa atau untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut diadakan dengan pihak yang berkepentingan dengan barang muatan.

b. *Actual carriers*

Setiap orang yang melaksanakan pengangkutan barang atau melaksanakan sebagian pengangkutan yang telah dipercayakan padanya oleh pengangkut dan termasuk di dalamnya orang lain terhadap siapa pelaksanaannya telah dipercayakan kepadanya.

Adapun dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tidak mengatur secara khusus siapa yang disebut dengan pengangkut.

Berdasarkan beberapa definisi yang diuraikan di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa pandangan mengenai definisi dari pengangkut. Maka, perlu dibedakan siapa yang menyandang titel pengangkut sebenarnya. Pencarter kapal merupakan pihak yang hendak menyelenggarakan kegiatan pengangkutan, namun tidak memiliki alat angkut sendiri, sehingga ia mencarter kapal kepada pihak lain. Di sisi lain, tercarter kapal ialah pihak yang memiliki kapal (*ship owner*) atau perusahaan yang bergerak dan berfokus di bidang carter kapal. Perusahaan ini memiliki kapal-kapal yang memang direncanakan untuk dicarterkan kepada pihak lain. Berbeda dengan perjanjian sewa menyewa kapal yang objek sewanya hanya meliputi kapal, pada perjanjian carter kapal, kapal dan awak kapal juga ikut dicarter oleh tercarter kapal. Maknanya, awak kapal juga disediakan oleh tercarter atau pemilik kapal.

Maka, dapat disimpulkan bahwa berdasarkan The Hamburg Rules 1978, dalam perjanjian carter kapal terdapat *carrier* dan *actual carrier*. *Actual carrier* dalam perjanjian carter kapal adalah tercarter. Tercarter merupakan *actual carrier* atau pengangkut yang sesungguhnya karena secara nyata tercarterlah yang melaksanakan kegiatan pengangkutan barang yang telah dipercayakan kepadanya oleh pengangkut (*carrier*). Pada perjanjian carter kapal, penyediaan awak kapal merupakan kewajiban tercarter, yang mana berarti berjalannya kegiatan pengangkutan kapal laut secara nyata dilaksanakan oleh tercarter melalui awak kapal yang disediakan. Di sisi lain, pencarter merupakan *carrier* atau pengangkut yang bermakna pencarter merupakan pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan barang dengan pihak lain berkaitan dengan barang-barang muatan yang diangkut (penerima barang). Umumnya, pihak ini disebut juga sebagai *contracting carrier*.

Selain pihak-pihak di atas, dimungkinkan pula munculnya satu pihak lagi dalam perjanjian, yaitu perusahaan bongkar muat. Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2002 mendefinisikan perusahaan bongkar muat sebagai badan hukum Indonesia yang secara khusus didirikan untuk menyelenggarakan serta mengusahakan kegiatan muat bongkar barang dari dan ke kapal. Perusahaan ini berstatus badan hukum, baik Badan Usaha Milik Negara (persero) maupun Badan Usaha Milik Swasta (perseroan terbatas) (Muhammad, 2013). Singkatnya, perusahaan bongkar muat menjalankan bisnis dengan menyediakan jasa pemuatan barang ke kapal (*loading*) dan pembongkaran barang dari kapal (*unloading*) (Muhammad, 2013). Peran utamanya adalah menjembatani operasional antara kapal pengangkut dan terminal pelabuhan, memastikan efisiensi waktu layar dan keselamatan barang.

Perusahaan bongkar muat dapat berdiri sendiri atau dapat pula merupakan bagian dari perusahaan pelayaran. Apabila perusahaan bongkar muat merupakan bagian dari perusahaan pelayaran, maka perbuatan bongkar muat adalah perbuatan pengangkut dalam melaksanakan pengangkutan (Muhammad, 2013). Namun, apabila perusahaan bongkar muat merupakan perusahaan yang berdiri sendiri, setiap perbuatan dari perusahaan bongkar muat adalah pelaksanaan pemberian kuasa dari pengirim atau penerima barang. Seluruh perbuatan yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat tersebut tunduk kepada peraturan yang berlaku di atas kapal yang bersangkutan (Muhammad, 2013). Kedudukan perusahaan bongkar muat pada dasarnya bersifat sebagai pelaksana teknis operasional bongkar muat, yang tindakannya dapat berdampak langsung pada kelancaran atau keterlambatan proses tersebut. Dengan demikian, perusahaan bongkar muat memiliki

kontribusi signifikan terhadap timbulnya keterlambatan bongkar muat, meskipun secara hukum tidak selalu menjadi pihak utama dalam perjanjian pengangkutan laut.

Permasalahan utama yang sering timbul adalah apakah kelalaian perusahaan bongkar muat dalam melaksanakan bongkar muat dapat dibebankan kepada pencarter kapal atau pengangkut. Secara prinsip, kelalaian perusahaan bongkar muat sebagai pihak yang berdiri sendiri seharusnya menjadi tanggung jawab perusahaan itu sendiri. Namun, dalam konteks hukum kontrak dan pengangkutan laut, pembebanan tanggung jawab tersebut sangat bergantung pada konstruksi hubungan hukum dan klausula dalam perjanjian yang berlaku.

Jika perusahaan bongkar muat ditunjuk oleh tercarter, kesalahan perusahaan bongkar muat yang menyebabkan keterlambatan bongkar muat seperti *human error* atau alat rusak menjadi tanggung jawab tercarter. Alasannya, perusahaan bongkar muat dianggap seperti tangan kanan pengangkut menurut *bill of lading* (B/L), jadi pencarter tidak otomatis disalahkan, kecuali ada kesepakatan khusus di *charter party*. Sebaliknya, jika pencarter yang menunjuk perusahaan bongkar muat, kesalahan perusahaan bongkar muat menjadi kewajiban pencarter untuk membayarkan biaya *demurrage* ke tercarter.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa perusahaan bongkar muat merupakan pihak yang berperan langsung dalam pelaksanaan bongkar muat, namun tidak selalu menjadi pihak yang menanggung akibat hukum secara langsung atas keterlambatan tersebut. Analisis terhadap kelalaian perusahaan bongkar muat harus selalu dikaitkan dengan hubungan hukum yang melandasinya serta pembagian risiko yang telah disepakati oleh para pihak dalam perjanjian pengangkutan laut.

Analisis Tanggung Jawab Pencarter Kapal atas Keterlambatan Bongkar Muat tanpa Unsur Kesalahan

Wanprestasi dalam pelaksanaan perjanjian dapat terjadi karena adanya kesalahan, kelalaian, dan/atau kesengajaan (Yahman, 2016). Yang dimaksud dengan “kesalahan” wajib memenuhi dua syarat sebagai berikut (Harahap, 1986):

1. Perbuatan tersebut harus dapat dihindarkan;
2. Perbuatan tersebut dapat dipersalahkan kepada si pembuat, yakni bahwa si pembuat dapat menduga tentang akibatnya.

Kesalahan memiliki dua jenis pengertian, yakni kesalahan dalam arti sempit yang hanya meliputi kelalaian serta kesalahan dalam arti luas yakni meliputi kesengajaan dan kelalaian (Harahap, 1986). Kesengajaan merupakan tindakan yang dilakukan, diketahui, dan dikehendaki oleh pelaku tanpa diperlukan adanya maksud untuk merugikan pihak lain, sedangkan pada kelalaian pelaku mengetahui bahwa tindakannya memiliki kemungkinan adanya akibat yang merugikan pihak lain. Empat bentuk wanprestasi menurut (Subekti, 2005):

- 1) Tidak berprestasi sama sekali.
- 2) Terlambat memenuhi prestasi.
- 3) Memenuhi prestasi secara tidak baik atau tidak sebagaimana mestinya.
- 4) Melakukan sesuatu namun menurut perjanjian tidak boleh dilakukan.

Salah satu bentuk wanprestasi adalah terlambat memenuhi prestasi. Pada perjanjian carter kapal di mana terjadi keterlambatan pengembalian kapal sehingga menyebabkan *demurrage* dapat terjadi karena beberapa alasan, antara lain:

- 1) Faktor cuaca;
- 2) *Human error*;
- 3) Kerusakan fasilitas atau peralatan bongkar muat;
- 4) Pemeliharaan dan pemeriksaan kapal;
- 5) *Delay* karena pelabuhan penuh atau padat;
- 6) Proses administrasi; dan/atau
- 7) Regulasi baru.

Apabila pencarter kapal terbukti memenuhi unsur kesalahan, ia wajib memberikan kompensasi atau ganti rugi berupa sejumlah biaya *demurrage* kepada pemilik kapal akibat kesalahannya yang menyebabkan keterlambatan pengembalian kapal lebih dari waktu yang disepakati dalam perjanjian. Peningkatan biaya tambahan yang muncul di luar biaya pengangkutan yang disebabkan oleh hambatan dalam proses pengangkutan merupakan bentuk kerugian biaya (finansial) (Muhammad, 2013). Biaya ini dibebankan kepada salah satu pihak yang terlibat dan secara langsung mengurangi keuntungan yang seharusnya didapat.

Permasalahan terjadi ketika *demurrage* kemudian terjadi tanpa adanya kesalahan dari pencarter kapal. Sejalan dengan pendapat Yahya Harahap, untuk menyatakan bahwa benar-benar ada kesalahan pada pihak

pencarter maka perlu dibuktikan bahwa perbuatan tersebut harus dapat dihindarkan serta si pembuat dapat menduga tentang akibatnya. Namun, pada praktiknya sering kali terjadi hal-hal di luar kendali pencarter sehingga tak terhindarkan kapal yang dicarter tersebut singgah lebih lama di pelabuhan tujuan dan berdampak pada keterlambatan pengembalian kapal. Faktor-faktor seperti cuaca buruk, antrean panjang di pelabuhan, penundaan izin kepabeanan, kekurangan peralatan serta masalah pemeliharaan, perubahan regulasi, dan faktor-faktor lain tak jarang terjadi dan pencarter tidak dapat disalahkan atas keterlambatan tersebut. Situasi ini menimbulkan perdebatan mengenai kewajiban pencarter kapal untuk membayar biaya *demurrage* kepada pemilik kapal atau tercarter, meskipun keterlambatan tersebut bukan kesalahannya.

Pada proses perancangan perjanjian, seorang perancang (*drafter*) sepatutnya mengimplementasikan prinsip 3P atau "*The Three P's of Drafting Principles*". Ketiga prinsip ini digunakan supaya pada kemudian hari ketika pelaksanaan perjanjian para pihak terhindar dari adanya potensi sengketa. Prinsip-prinsip tersebut antara lain (Hernoko, 2010):

- 1) *Predict what may happen;*
- 2) *Provide for that contingency; and*
- 3) *Protect your client with a remedy.*

Oleh sebab itu, umumnya pada perjanjian carter kapal yang telah ditandatangani oleh para pihak, terdapat klausul pengecualian maupun *force majeure* yang dapat menjadi pelindung bagi pencarter kapal ketika terjadi hal-hal yang menyebabkan keterlambatan pengembalian kapal. Syarat *force majeure* adalah keadaan memaksa itu harus memenuhi unsur tidak terduga, tidak dapat dicegah oleh pihak yang harus memenuhi kewajiban atau melaksanakan perjanjian, dan di luar kesalahan dari pihak tersebut (Amalia, 2020).

Namun, tak jarang pula meskipun terdapat klausul pengecualian ataupun *force majeure*, klausul tersebut tidak rinci. Batasan-batasan dan pengaturan yang disediakan dalam perjanjian tidak lengkap atau menimbulkan multitafsir bagi para pihak yang terikat perjanjian. Adapun ketika dalam perjanjian carter kapal secara eksplisit disebutkan bahwa apabila keterlambatan pengembalian kapal terjadi karena faktor tertentu (misal: cuaca buruk, perubahan regulasi) dan para pihak sepakat untuk tidak membebaskan biaya *demurrage* karena faktor tersebut, maka pencarter kapal dibebaskan dari pembebanan biaya *demurrage*. Pertanyaan muncul ketika terjadinya keterlambatan pengembalian kapal tidak dapat ditanggulangi karena tidak ada atau tidak lengkapnya klausul pengecualian atau *force majeure* dalam perjanjian.

Hal ini dapat pula ditinjau berdasarkan asas proporsionalitas dalam hukum kontrak. Asas proporsionalitas tidaklah ditinjau berdasarkan konteks keseimbangan-sistematis, namun pada proses serta mekanisme pertukaran hak-kewajiban secara *fair* (Muhammad, 2013). Asas proporsionalitas tidak mempermasalahkan kesamaan atau hasil sistematis, namun menitikberatkan pada proporsi pembagian hak dan kewajiban antara para pihak yang harus layak serta patut. Peter Mahmud Marzuki juga mengemukakan bahwa asas proporsionalitas disebut pula sebagai *equitability contract* dengan unsur *justice* serta *fairness* (Muhammad, 2013). Tak dapat dipungkiri, kedudukan para pihak dalam perjanjian tidaklah selalu setara. Namun, keadaan tersebut tidak boleh dimanfaatkan oleh pihak yang lebih tinggi kedudukannya untuk memaksakan kehendak atau keinginannya kepada pihak lain.

Oleh sebab itu, pada saat terjadinya *demurrage* atau keterlambatan pengembalian kapal oleh pencarter kepada tercarter, di mana keterlambatan ini bukan merupakan kesalahan pencarter, tidaklah benar jika beban biaya *demurrage* harus dibayarkan oleh pencarter secara penuh. Pencarter kapal telah melaksanakan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundang-undangan (BW, KUHD) serta perjanjian carter kapal yang telah disepakati. Namun, ketika terjadi hal-hal atau situasi di luar kendalinya, sementara pada perjanjian carter kapal tidak disebutkan secara eksplisit mengenai keadaan yang demikian, maka perlu adanya diskusi lebih lanjut untuk menentukan proporsi pembebanan biaya *demurrage* yang harus dibayarkan oleh pencarter kapal kepada tercarter kapal. Para pihak dapat mendiskusikan lebih lanjut persentase atau besaran pengenaan *demurrage* yang harus dibayarkan oleh pencarter kapal, dengan pertimbangan adanya upaya yang telah dilaksanakan oleh pencarter agar tidak terjadi keterlambatan, penyebab keterlambatan, durasi dan dampak keterlambatan, dan lain sebagainya.

Hal ini juga cerminan dari asas itikad baik (*good faith*) yang terkandung dalam Pasal 1338 ayat (3) BW. Maknanya, perjanjian itu harus didasarkan pada kepatutan dan keadilan. Umumnya, Pasal 1338 ayat (3) BW juga dihubungkan dengan Pasal 1339 BW, yang pada intinya menyatakan bahwa selain mengikat pada isi atau klausul perjanjian, perjanjian juga harus didasarkan pada keadilan. Beranjak dari penjelasan tersebut, para pihak yang telah menyepakati perjanjian tidak boleh merugikan pihak lain serta memanfaatkan kelalaian pihak lain untuk menguntungkan dirinya. Oleh sebab itu, dalam menentukan mengenai pembebanan biaya *demurrage* kepada pencarter kapal di mana keterlambatan pengembalian kapal tersebut bukan karena kesalahan pencarter, diperlukan itikad baik dari para pihak yang terlibat, yakni pencarter dan tercarter kapal. Pencarter kapal sepatutnya beritikad baik untuk setidaknya meminta keringanan terkait besaran nominal biaya *demurrage*. Di sisi lain, tercarter kapal juga harus mempertimbangkan bahwa keterlambatan

pengembalian kapal tersebut bukanlah kesalahan pencarter dan tidak dapat dikendalikan oleh pencarter, sehingga ia tidak boleh memanfaatkan keadaan ini untuk menguntungkan dirinya.

4. KESIMPULAN

Demurrage adalah kompensasi yang dibebankan kepada pencarter kapal yang dibayarkan kepada tercarter kapal akibat pemakaian kapal yang lebih lama dari yang ditentukan. *Demurrage* secara umum telah banyak dipraktikkan dalam pengangkutan barang melalui laut dengan carter kapal. *Demurrage* dapat terjadi karena berbagai faktor, antara lain: faktor cuaca, *human error*, kerusakan fasilitas atau peralatan bongkar muat, pemeliharaan dan pemeriksaan kapal, *delay* karena pelabuhan penuh atau padat, proses administrasi, dan regulasi baru. Meskipun sudah sangat umum dilaksanakan pada praktik carter kapal, hingga saat ini belum ada peraturan perundang-undangan yang secara rinci mengatur mengenai *demurrage*. Klausul *demurrage* seyogyanya dimasukkan ke dalam perjanjian carter kapal agar menciptakan kepastian hukum bagi kedua belah pihak.

Pencarter kapal dibebani biaya *demurrage* karena keterlambatan bongkar muat yang berdampak pada terlambatnya pengembalian kapal kepada tercarter kapal. Keterlambatan pengembalian kapal ini merupakan salah satu bentuk wanprestasi. Wanprestasi dapat terjadi karena adanya kesalahan, kelalaian, dan/atau kesengajaan. Namun, perlu diperhatikan bahwa tidak semua faktor yang menyebabkan terlambatnya pengembalian kapal tersebut karena kesalahan pencarter. Faktor-faktor seperti cuaca buruk, antrean panjang di pelabuhan, perubahan regulasi, dan faktor-faktor lain tak jarang terjadi, dan pencarter tidak dapat disalahkan atas keterlambatan tersebut. Pada proses perancangan perjanjian, perancang sepatutnya membuat klausul perjanjian yang lengkap. Namun, pada praktiknya tak jarang klausul-klausul yang termuat di perjanjian tidak rinci. Oleh sebab itu, ketika keterlambatan pengembalian kapal terjadi bukan karena kesalahan pencarter dan tidak ada klausul yang secara eksplisit menyatakan terkait *force majeure* dan/atau pengecualian pembebanan *demurrage*, perlu ditinjau lebih lanjut persentase atau besaran pembebanan *demurrage* yang harus dibayarkan pencarter.

REFERENSI

- Alam, S. (2020a, Oktober 18). *KPK ungkap permasalahan demurrage impor beras bersifat rahasia*. <https://rri.co.id/lain-lain/914293/kpk-ungkap-permasalahan-demurrage-impor-beras-bersifat-rahasia>
- Alam, S. (2020b, Oktober 27). *Permasalahan demurrage diduga kuat ada unsur kesengajaan*. <https://rri.co.id/lain-lain/874360/permasalahan-demurrage-diduga-kuat-ada-unsur-kesengajaan>
- Amalia, R. (2020, January 27). *Apa saja syarat terjadinya force majeure?* <https://www.hukumonline.com/klinik/a/apa-saja-syarat-terjadinya-force-majeure-lt6888671a4645c/>
- Badan Informasi Geospasial. (2024, Desember 13). *Pulau Indonesia bertambah jadi 17.380, mengapa angkanya berubah setiap tahun?* <https://sipulau.big.go.id/news/11>
- BeritaTrans. (2021, April 14). *Harus bayar denda \$900 juta, kapal kargo MV Ever Given disita Mesir*. <https://www.beritatrans.com/artikel/208222/harus-bayar-denda-900-juta-kapal-kargo-mv-ever-given-disita-mesir/>
- Black, H. C. (1968). *Black's law dictionary* (4th ed.). West Publishing.
- Chumaida, Z. V. (2019). The implementation of unloading agreements in the port from transportation law perspectives. *Yuridika*, 34(1), 175–193.
- Dewi, K. J. S. M., & Fifaldyovan, M. I. (2025). Menelusuri demurrage: Evaluasi operasional dan administratif dalam keterlambatan bongkar muat kapal di Pelabuhan PT Krakatau Bandar Samudera, Cilegon Banten (Studi kasus pada kapal MV Hui Kang Hai). *MUARA: Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*, 8(1), 28–37.
- Girvin, S. (2011). *Carriage of goods by sea* (2nd ed.). Oxford University Press.
- Harahap, Y. (1986). *Segi-segi hukum perjanjian*. Alumni.
- Hernoko, A. Y. (2010). *Hukum perjanjian: Asas proporsionalitas dalam kontrak komersial*. Kencana.
- Hukumonline. (2022, Agustus 12). *Hubungan hukum: Pengertian, ciri-ciri, syarat, dan jenisnya*. <https://www.hukumonline.com/berita/a/hubungan-hukum-lt62f600f4ceb89/?page=all>
- Kapal dan Logistik. (2025, Mei 10). *Perbedaan demurrage, despatch, dan detention dalam shipping*. <https://www.kapaldanlogistik.com/2025/05/perbedaan-demurrage-despatch-dan-detention.html>
- Marzuki, P. M. (2008). *Pengantar ilmu hukum*. Kencana Prenada Media.
- Muhammad, A. (2013). *Hukum pengangkutan niaga*. Citra Aditya Bakti.
- Rogers, A., Chuah, J., & Dockray, M. (2016). *Cases and materials on the carriage of goods by sea* (4th ed.). Routledge.
- Subekti. (2005). *Hukum perjanjian*. Intermasa.
- Sudjatmiko, F. D. C. (1979). *Pokok-pokok pelayaran niaga*. Bhartara.
- Wandana, Y. A., & Rahmawati, N. (2025). Analisis penyebab demurrage pada proses bongkar muat material

impor proyek Kapal X dengan metode Six Sigma DMAIC (Studi kasus: PT ABC). *Jurnal Teknik Industri Terintegrasi*, 8(1), 68–76.

Yahman. (2016). *Karakteristik wanprestasi dan tindak pidana penipuan yang lahir dari hubungan kontraktual*. Kencana.