

**PENYERAHAN *NOTICE OF READINESS* OLEH  
NAKHODA KEPADA PENCARTER KAPAL**

**(STUDI *TIME CHARTER* KM CARAKA JAYA NIAGA  
III-20 ANTARA PT SEMEN PADANG DENGAN  
PT PAGARUYUNG PRASETYA LINES)**

**SKRIPSI**

*Diajukan guna memenuhi sebahagian persyaratan  
untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum*

Oleh

**ERATHONI AGUNG SARI PRAJA**

No. BP : 02140074

Program Kekhususan : Hukum Ekonomi (PK II)



**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ANDALAS**

**PADANG**

**2006**

## PENYERAHAN *NOTICE OF READINESS* OLEH

### NAKHODA KEPADA PENCARTER KAPAL

(STUDI *TIME CHARTER* KM CARAKA JAYA NIAGA  
III-20 ANTARA PT SEMEN PADANG DENGAN  
PT PAGARUYUNG PRASETYA LINES)

(Erathoni Agung Sari Praja, 02140074, Fakultas Hukum  
Universitas Andalas, vi + 66 hal, 2006)

### Abstrak

*Notice Of Readiness* (NOR) dalam pemahaman teknisnya dapat dicerna sebagai pemberitahuan tertulis kesiapan kapal oleh nakhoda untuk melaksanakan klausula substansial perjanjian pencarteran kapal kepada pihak pencarter. Penyerahan NOR merupakan suatu keharusan administrasi dalam praktek pencarteran kapal oleh karena memiliki kedekatan emosional dengan kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang (*loadingrate and dischargingrate*) dan seterusnya tentu menimbulkan efek domino terhadap beban sewa carter. Landasan yuridis atas keharusan penyerahan NOR ini diamanatkan oleh redaksional teks Pasal 518q Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). NOR harus diserahkan pada waktu jam kerja kantor, kecuali atas kesepakatan kedua belah pihak dengan berbagai pertimbangan komersil dapat diserahkan di luar waktu jam kerja kantor.

Rumusan masalah yang menjadi titik tolak penelitian ini adalah : bagaimanakah prosedur penyerahan NOR oleh nakhoda kepada pencarter kapal, bagaimanakah penuntutan ganti rugi oleh pencarter apabila kapal mengalami keterlambatan/kelalaian dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang, serta bagaimanakah penuntutan ganti rugi oleh pihak yang mencarterkan kapal apabila pencarter wanprestasi dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang.

Untuk memperoleh data yang optimal dan tercapainya sasaran sesuai rumusan masalah yang telah dipetakan, diputuskan untuk menggunakan metode pendekatan masalah yuridis sosiologis. Ini berarti pendekatan masalah yang dipakai mengacu pada ketentuan-ketentuan hukum positif dan menelusuri implementasinya dalam praktek yang tampak nyata di lapangan. Penarikan sampel pada penelitian ini didasarkan pada teknik *non probability sampling* dengan teknik rancangan penelitian *purposive sampling*. Data yang diperoleh kemudian diolah dengan proses *editing* dan *coding* serta dianalisa secara kualitatif.

Begitu kapal merapat di pelabuhan dan telah memenuhi syarat sebagai kapal tiba (*arrived ship*), nakhoda harus menyegerakan untuk menyerahkan NOR sebagai pertanda kesiapan kapal melaksanakan kegiatan pengapalan atau pembongkaran barang. Dengan telah disetujuinya NOR ini oleh pencarter kapal ataupun perwakilannya, maka lazimnya *laytime* akan langsung mulai berputar pada jam 08.00 waktu setempat keesokan harinya atau lusanya jika pada hari

tersebut bertepatan dengan hari libur nasional/hari besar. Apabila kapal yang dicarter karena sesuatu dan lain hal, bukan karena kesalahan pencarter sehingga tidak dapat memulai kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang dengan segera, maka pihak kapal seketika itu harus menerbitkan sertifikat *off hire* dan menyerahkan salinannya kepada pencarter. Dalam keadaan ini sebagaimana kebijaksanaan Pasal 462 KUHD, beban sewa carter dapat dikurangi sedikitnya berdasarkan formulasi perhitungan *off hire* yang telah disepakati para pihak sebelumnya.

## BAB I PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan (*archipelago state*) yang terdiri atas ribuan pulau, yang terletak horizontal di sepanjang untaian garis khatulistiwa. Kondisi geografis ini semakin strategis tatkala dikepung dari delapan penjuru mata angin oleh dua benua dan dua samudera yang maha luas. Keadaan ini memuarakan Indonesia berada pada posisi potensial yang amat komersil dan mahal, khususnya dalam dunia perniagaan baik perniagaan antar daerah maupun antar bangsa.

Guna memberdayakan keuntungan yang demikian, kapal sebagai salah satu moda transportasi tidak dinafikan lagi amat dibutuhkan oleh masyarakat niaga Indonesia oleh karena karakteristiknya yang mampu melakukan pengangkutan secara massal, menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan dan dengan biaya yang relatif terjangkau. Agar sejumlah muatan angkut tersebut dapat dibawa dari suatu daerah ke lain daerah atau dari suatu negara ke lain negara, maka masyarakat niaga yang membutuhkan jasa angkutan laut tersebut terlebih dahulu mengadakan kesepakatan kesepahaman dengan pemilik kapal (*shipowners*) untuk mencarter kapal yang akan digunakannya.

Pasal 453 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) lebih lanjut menjabarkan, carter atas kapal ini timbul dari dua bentuk persetujuan carter, yakni:

(1) Pencarteran menurut waktu (*time charter*)

Yakni, perjanjian di mana pihak yang satu (yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk menyediakan penggunaan sebuah kapal yang ditunjuk bagi pihak lainnya (pencarter), agar digunakan untuk keperluannya guna pelayaran di laut, dengan membayar suatu harga yang dihitung menurut lamanya waktu itu.

(2) Pencarteran menurut perjalanan (*voyage charter*)

Yakni, perjanjian di mana pihak yang satu (yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk menyediakan penggunaan sebuah kapal yang ditunjuk untuk seluruhnya atau untuk sebagian bagi pihak lainnya (pencarter), agar baginya dapat diangkut orang atau barang melalui laut dengan satu perjalanan atau lebih dengan membayar harga tertentu untuk pengangkutan ini.

Dari uraian di atas, dapat dipahami bahwa pencarteran kapal menurut waktu di sini banyak persamaannya dengan persetujuan sewa menyewa biasa, pemilik kapal menyerahkan kepada penyewa sebuah kapal yang dalam keadaan *in running well* lengkap dengan anak buah kapal dan perlengkapan berlayar tetapi tanpa bahan bakar dan persediaan air tawar, dalam hal ini persediaan bahan bakar dan air tawar menjadi tanggungan penuh pencarter.<sup>1</sup> Sementara dalam hal pencarteran kapal menurut perjalanan, terdapat pengarah yang lebih jelas tentang penggunaan kapal yang disewa, jadi lebih tegas maksud dan pemakaian kapal.<sup>2</sup>

Lazimnya dalam standar perjanjian carter kapal yang dituangkan dalam suatu akta yang dikenal dengan istilah *charter party*, baik pencarteran menurut waktu maupun pencarteran menurut perjalanan, tertera kapan semestinya nakhoda

<sup>1</sup> G. Kartasapoetra dan Dannie. R, *Segi-Segi Hukum Dalam Masalah Charter Kapal dan Asuransi Laut*, Bandung : Armico, 1982, hal. 12

<sup>2</sup> *ibid.* hal. 13

kapal menyerahkan *Notice Of Readiness* -seterusnya disingkat NOR- kepada pencarter kapal. Penyerahan NOR merupakan suatu hal yang *urgent* mengingat kaitan eratnya dengan kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang di atas kapal yang seterusnya tentu menimbulkan efek domino terhadap beban sewa carter. Penyerahan NOR ini lebih lanjut diamanatkan oleh Pasal 518q KUHD bahwasanya yang mencarterkan kapal diminta untuk memberitahukan kepada pencarter secara tertulis perihal kesiapan kapal untuk memuat dan membongkar barang kepunyaan pencarter.

NOR secara sederhana dapat dipahami sebagai pemberitahuan tertulis kesiapan kapal oleh nakhoda untuk melaksanakan klausula perjanjian pencarteran kapal kepada pihak pencarter baik mengenai kegiatan pemuatan maupun pembongkaran barang. Dalam prakteknya dikenal ada dua jenis NOR, yakni :

- (1) NOR di pelabuhan pemuatan, yang menyatakan bahwa kapal telah tiba dan siap untuk melakukan pemuatan barang.
- (2) NOR di pelabuhan pembongkaran, yang menyatakan bahwa kapal telah tiba dan siap untuk melakukan pembongkaran barang.<sup>3</sup>

Selanjutnya, mengenai apa dan bagaimana detilnya prosedur yuridis serta hal-hal penting lainnya yang berkenaan dengan penyerahan NOR ini, kiranya positif untuk diteliti mengingat vitalnya peran NOR apalagi dengan semakin riuh rendahnya keramaian alur laut Kepulauan Indonesia dewasa ini oleh hiliran mudik kapal-kapal berbendera multibangsa. Keadaan ini tentu turut memicu adrenalin

---

<sup>3</sup> Radiks Purba, *Angkutan Mucian Laut 2*, Jakarta : Rineka Cipta, 1997, hal. 357

kajian disiplin ilmu hukum untuk mengapungkan diri menata keteraturan rutinitas aktifitas perairan laut Indonesia. Hal ini sejalan dengan adagium hukum klasik *ubi societas ubi ius*, yang tak lebih bermakna : di mana berlangsung kehidupan, di sana senantiasa kaedah hukum memayunginya. Hal ini terasa semakin berfaedah ketika dihadapkan dengan relatif sedikitnya literatur-literatur dan karya-karya tulis ilmiah yang dengan gamblang mengupas tuntas persoalan ini.

Untuk mendapatkan hasil penelitian yang ilmiah dan berdayaguna, penelitian ini tidak lalah hanya manut berdasarkan literatur-literatur yang telah ada, akan tetapi dicoba telaah mengenai realita objektif yang tampak nyata di lapangan. Guna memudahkan penelitian, ditetapkan sampel berdasarkan *time charter* KM Caraka Jaya Niaga III-20 antara PT Semen Padang dengan PT Pagaruyung Prasetya Lines. Hal ini ditarik mengingat keberadaan PT Semen Padang sebagai bahagian masyarakat niaga Indonesia yang barang tentu *contienne* membutuhkan jasa pengangkutan laut untuk distribusi produknya dan salah satunya via jasa KM Caraka Jaya Niaga III-20 yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran PT Pagaruyung Prasetya Lines.

Semoga dengan kegiatan penelitian ini, kiranya dapat setidaknya memperkaya khasanah ilmu pengetahuan peneliti dan bisa mengisi etalase kosong literatur-literatur ilmu pengetahuan hukum di perpustakaan intelektual. Berangkat dari deskripsi singkat uraian latar belakang masalah di atas, peneliti berusaha dengan segenap kemampuan ilmu untuk melakukan penelitian yang berjudul :

**"PENYERAHAN NOTICE OF READINESS OLEH NAKHODA KEPADA PENCARTER KAPAL (STUDI TIME CHARTER KM CARAKA JAYA**

## **NIAGA III-20 ANTARA PT SEMEN PADANG DENGAN PT PAGARUYUNG PRASETYA LINES)”**

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, guna efektifitas dan keilmiahn penelitian ini, perlu dipetakan rumusan masalah yang hendak ditelaah dalam penelitian ini, yakni :

1. Bagaimanakah prosedur penyerahan NOR oleh nakhoda kepada pencarter kapal.
2. Bagaimanakah penuntutan ganti rugi oleh pihak pencarter apabila kapal mengalami keterlambatan/kelalaian dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang.
3. Bagaimanakah penuntutan ganti rugi oleh pihak yang mencarterkan kapal apabila pihak pencarter wanprestasi dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang.

### **C. Tujuan Penelitian**

Kegiatan penelitian ini dilakukan guna :

1. Mengetahui bagaimana prosedur yuridis penyerahan NOR oleh nakhoda kepada pencarter kapal.
2. Mengetahui bagaimana tata laksana penuntutan ganti rugi oleh pihak pencarter apabila kapal mengalami keterlambatan/kelalaian dalam pelaksanaan kegiatan pemuatan dan pembongkaran barang.



## BAB IV

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berangkat dari uraian menyeluruh tentang NOR di atas, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Prosedur penyerahan NOR dalam praktek pencarteran kapal diawali dengan penyerahan NOR itu sendiri oleh Nakhoda KM Caraka Jaya Niaga III-20 ataupun agen kapal (*owners agent*) kepada pihak PT Semen Padang selaku pencarter baik dalam jam kerja maupun atas kesepakatan para pihak dapat menyerahkannya di luar jam kerja kantor. Sebelum pencarter menyetujui NOR, pihaknya diharuskan sudah memiliki bukti dan berkas-berkas adm yang menyatakan bahwa kapal sudah tiba (*arrived ship*) di pelabuhan. Ketentuan atas kapal tiba ini merupakan prasyarat menjelang disetujuinya NOR oleh pencarter. Agar kapal dapat dianggap sebagai kapal tiba, nakhoda harus melampirkan surat izin dari dokter pelabuhan yang mengatakkan bahwa kapalnya telah bebas dari karantina. Kemudian, kapal telah melego jangkarnya di pelabuhan. Sebagai pertanda kapal telah bersandar, biasanya pada waktu siang akan terlihat bola jangkar bundar berwarna hitam berkibar pada tiang kapal. Sedangkan pada malam harinya, kapal menembakkan lampu putih dari deknya. Adapun ketentuan terakhir, dengan telah diserahkannya NOR ini, tentu kapal telah siap untuk memulai pengapalan atau pembongkaran semen.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku-Buku

1. Kartasapoetra, G dan Dannie, R. *Segi-Segi Hukum Dalam Masalah Carter Kapal dan Asuransi Laut*. 1982. Bandung : Armico.
2. Purba, Radiks. *Angkutan Muatan Laut Jilid 2*. 1997. Jakarta : Rineka Cipta.
3. Purwosutjipto, HMN. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Jilid 5*. 1989. Jakarta : Djambatan.
4. Soedjono, Wiwoho. *Hukum Dagang*. 1982. Jakarta : Bina Aksara.
5. Soebekti dan Tjitrosudibyo, R. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Burgerlijk Wetboek*. 1976. Jakarta : Pradya Paramita.
6. Soekanto, Soedjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. 1986. Jakarta : UI Press.
7. Suparni, Niniek. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Kepailitan*. 2003. Jakarta : Rineka Cipta.
8. Booklet PT Semen Padang Tahun 2004.

### B. Arsip-Arsip/Dokumen

1. Surat Perjanjian No.402/PJJ/DELOG/05.04 Antara PT Semen Padang Dengan PT Pagaruyung Prasetya Lines Tentang Time Charter KM Caraka Jaya Niaga III-20.
2. NOR di Pelabuhan Pemuatan Teluk Bayur, Padang tertanggal 19 Maret 2006.