



UNIVERSITAS JAYABAYA

**PERMASALAHAN HUKUM DALAM PERJANJIAN SEWA
BELI KAPAL TANKER OLEH PERTAMINA DENGAN
TANPA AWAK KAPAL (BARE BOAT HIRE PURCHASE)**

Tesis ini diajukan sebagai salah satu syarat
untuk memperoleh gelar

MAGISTER HUKUM

N O V I R I S K A

No. Pokok : 9801026215

PROGRAM PASCA SARJANA

UNIVERSITAS JAYABAYA

JAKARTA 2000

PERMASALAHAN HUKUM DALAM PERJANJIAN SEWA BELI
KAPAL TANKER OLEH PERTAMINA DENGAN TANPA AWAK
KAPAL (BARE BOAT HIRE PURCHASE CONTRACT)

Tesis ini telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Program studi
Magister Hukum Program Pasca Sarjana Universitas Jayabaya dan
dinyatakan lulus.

Jakarta, 25 September 2000

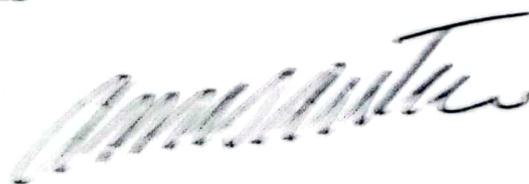
Pembimbing,



(Prof. DR. Abdul Gani, S.H)

Direktur

Program Pasca Sarjana



(H. Amir Santoso, Ph.D)



(RB. Prabowo Soedarso, S.H, MES)

Ketua Program Studi

Magister Hukum



(RB. Prabowo Soedarso, S.H, MES)

“ Sesungguhnya Allah tidak akan merubah nikmat yang ada pada suatu kaum (kecuali) bila mereka mau merubah keadaan mereka sendiri. Tetapi apabila Allah menghendaki keburukan terhadap suatu kaum, maka tidak akan ada yang dapat menolaknya, dan tidak ada pelindung bagi mereka selain-Nya”. (Ar-Ra’ad : Qs, 13 : 11)

“Demi masa, sesungguhnya manusia dalam kerugian, kecuali orang-orang yang beriman dan beramal saleh dan berwasiat dengan kesabaran”. (Al – Ashr : Qs, 103 : 1-3)

“...Allah meninggikan orang yang beriman diantara kamu dan orang-orang yang diberi pengetahuan, beberapa derajat...”.

(Al Mujaadalah ayat 11)

KATA PENGANTAR

Berkat rahmat dan karunia Allah SWT, alhamdulillah, akhirnya penulis berhasil menyelesaikan penulisan tesis yang merupakan salah satu prasyarat wajib untuk dapat menempuh ujian akhir dan memperoleh gelar Magister Hukum program Pasca Sarjana, Universitas Jayabaya, Jakarta.

Keberhasilan dalam penulisan tesis yang berjudul "PERMASALAHAN HUKUM DALAM SEWA BELI KAPAL TANKER OLEH PERTAMINA DENGAN TANPA AWAK KAPAL (BARE BOAT HIRE PURCHASE)". Hal ini tidak terlepas dari usaha, bimbingan serta dorongan yang tidak ternilai dari berbagai pihak.

Dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan penghargaan serta ucapan terima kasih yang tulus kepada :

1. Ibu Hj. Yuyun Moeslim Taher, selaku Ketua Yayasan Universitas Jayabaya.
2. Bapak Prof. DR. H.R Sri Soemantri M,S.H, selaku Rektor Universitas Jayabaya.
3. Bapak H. Amir Santoso, PhD, selaku Direktur Program Pasca Sarjana, Universitas Jayabaya.
4. Bapak Prof. DR. Abdul Gani, S.H, selaku Pembimbing utama tesis yang telah bersedia dan dengan penuh bijaksana memberikan bimbingan dalam penulisan tesis ini

5. Bapak R.B Prabowo Soedarso, S.H, MES, selaku Ketua Program studi Magister Hukum, Universitas Jayabaya dan Pembimbing tesis yang telah meluangkan waktunya memberikan petunjuk, bimbingan dan saran-saran yang sangat berharga dalam penulisan tesis ini.
6. Bapak Drs. Saiful Syam, MA. selaku Asisten Direktur I yang selalu memberikan dorongan optimis kepada penulis.
7. Bapak Drs. Denni Ramadhani, Msi, selaku Asisten Direktur II yang selalu mengingatkan dalam penulisan tesis.
8. Seluruh Dosen Pasca Sarjana Magister Hukum Universitas Jayabaya yang telah memberikan materi perkuliahan.
9. Segenap Pimpinan dan Staff Pertamina PKK bagian Diklat Pertamina, bagian hukum charter & asuransi dan bagian kontrak sewa beli kapal tanker, dan bagian keuangan yang telah banyak membantu penulis, riset di Pertamina.
10. Segenap Pimpinan dan Staff PT. Pan Maritime Wira Pawitra, yang telah memberikan kesempatan pada penulis dalam penulisan tesis ini.
11. Seluruh staff administrasi Pasca Sarjana: Mas Slamet, Mba' Yuli, Mba' Rindarti, Mas Tanto.
12. Seorang yang dikasihi penulis yang telah memberikan dorongan baik dahulu maupun sekarang.

Semoga berkat amal baik dari mereka, mendapat balasan dari Allah yang Maha Pengasih dan Penyayang.

Demikian, sampai disini akhir kata penulis, semoga tesis ini dapat bermamfaat bagi penulis khususnya dan pembaca pada umumnya.

Jakarta, 25 September 2000

Penulis

Noviriska

ABSTRAK

Noviriska (9801026215) Permasalahan Hukum Dalam Sewa Beli Kapal Tanker Oleh Pertamina Dengan Tanpa Awak Kapal (Bare Boat Hire Purchase Contract) Jumlah ; pengantar 3 halaman dan halaman berjumlah 122 halaman. Pembimbing : Prof. DR. Abdul Gani, S.H dan RB. Prabowo Soedarso, S.H, MES.

Metode penelitian yang dipergunakan, metode penelitian hukum normatif serta metode kepustakaan, penulis menyusun bahan-bahan yang diperoleh dari buku-buku atau tulisan yang berhubungan dengan tesis ini. Tempat penelitian di kantor Pertamina. Daftar acuan 29 buku.

Perjanjian sewa beli merupakan suatu ciptaan praktek (kebiasaan) yang sudah diakui sah menurut Yurisprudensi. Di negara Inggris sewa beli diatur yaitu Hire Purchase Act 1965, dan bentuk perjanjiannya menganut sistem terbuka. Latar belakang dilakukan sewa beli dalam masalah kepemilikan kapal tanker atau bare boat hire purchase ini adalah agar Pertamina yang merupakan BUMN dapat mempunyai kapal sendiri dengan sistem pembayaran pembelian kapal dengan angsuran dan beban biaya yang dikeluarkan tidak terlalu berat bila dibandingkan dengan membeli kapal tanker dengan sistem pembayaran tunai.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana praktek sewa beli kapal tanker oleh Pertamina dan pihak investor swasta, untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan perjanjian.

Dalam Surat Keputusan Menteri Perdagangan dan Industri No. 34/KP/II/80 tentang Perizinan Kegiatan Usaha Sewa Beli, jual beli dengan angsuran dan sewa diatur dalam Pasal 1 ayat 2. Pada Sewa Beli kapal tanker ini didalam ketentuan asuransi kerugian yang telah ditetapkan oleh Pertamina merupakan suatu keharusan asuransi untuk melakukan penggantian-penggantian kerugian yang ditimbulkan. Namun bagaimana hal ini terjadi bila kapal tenggelam sedangkan angsuran yang telah dibayarkan Pertamina kepada investor swasta sebagian pembayarannya telah masuk ke investor swasta apakah ada penggantian kerugian tersebut dari investor swasta ? namun antara teori dan prakteknya tidak sesuai karena ada pertimbangan-pertimbangan Pertamina mengenai hal ini. Menurut analisa penulis Pertamina tidak memperlakukan penggantian tersebut kemungkinan dikarenakan agar semakin banyak investor swasta yang menanamkan modalnya untuk pembangunan kapal tanker dan akan semakin banyak yang dapat mengikuti tender di Pertamina dengan persaingan harga yang semakin rendah. Dan bagi Pertamina sendiri akan semakin banyak pilihan dari berbagai investor swasta lainnya. Dan membebaskan penggantian pada angsuran yang sebagian telah dibayarkan tersebut adanya kemungkinan dapat memberatkan investor swasta bila harus mengganti angsuran juga investor pun mengalami kerugian yang cukup besar dikarenakan kapalnya tenggelam beserta cargo (muatan) milik Pertamina. Untuk kasus semacam itu justru membuat Pertamina yang akan dapat mengalami *total lost* (kerugian yang sangat besar) karena Pertamina tidak mendapat penggantian biaya angsuran dan peralihan kepemilikan kapal tankernya itu sendiri.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
ABSTRAK.....	iv
DAFTAR ISI.....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	10
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	11
D. Kerangka Teoritis dan Konsepsionil.....	12
E. Metode Penelitian.....	15
F. Sistematika Penulisan.....	17
BAB II Pengertian Tentang Perjanjian Sewa Beli dan Beberapa Ketentuan Hukum Yang Mengaturnya.....	19
A. Perjanjian Sewa Beli.....	19
B. Perjanjian Leasing.....	27
C. Perbedaan Perjanjian Leasing dengan Sewa Beli.....	32
D. Para pihak Perjanjian Sewa Beli.....	34
E. Proses Pelaksanaan Perjanjian Sewa Beli.....	45
F. Hak dan Kewajiban Para Pihak.....	50
BAB III Peristiwa Hukum Yang Dapat Timbul dari Perjanjian Sewa Beli Kapal Tanker.....	55
A. Kondisi Perjanjian.....	55
B. Kondisi Kapal Tanker.....	67

	C. Pemeliharaan Kapal tanker.....	71
	D. Pola Pendanaan dan Rancang Bangun Kapal Tanker.....	72
BAB IV	Analisa Permasalahan Hukum Yang Akan Timbul Dalam Perjanjian Sewa Beli Kapal Tanker.....	85
	A. Analisa Hubungan antara Pertamina dan Investor Swasta.....	85
	B. Hubungan Hukum Antara Penjual, Pembeli, dan Pembangun Kapal Tanker.....	91
	C. Peralihan Kepemilikan Sebagai Suatu Proses Hukum.....	96
	D. Asuransi Kapal Tanker.....	102
BAB V	Kesimpulan dan Saran.....	117
	A. Kesimpulan.....	117
	B. Saran.....	120

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perjanjian sewa beli merupakan suatu kebiasaan yang sudah diakui sah oleh Yurisprudensi, bahkan di negeri Belanda sudah dimasukkan dalam BW (KUHPerdato) Nederland. Di Inggris sewa beli ini juga diatur tersendiri dalam suatu undang-undang, yaitu *HIRE PURCHASE ACT. 1965* sedang di Indonesia permasalahan hukum pada perjanjian sewa beli belum diatur dalam KUHPerdato secara khusus.

Memang tidak dapat dipungkiri bahwa mengenai sewa beli pada saat ini ternyata berkembang pesat sesuai dengan tuntutan kebutuhan masyarakat Indonesia. Apalagi kegiatan sewa beli ini dalam praktek menurut KUHPerdato diperbolehkan, karena pada dasarnya hukum perjanjian dalam KUHPerdato menganut sistem terbuka.

Sistem terbuka (*open system*) yang mengandung asas kebebasan berkontrak ini diatur dalam pasal 1338 ayat (1) KUHPerdato yang berbunyi sebagai berikut :

"Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya".

Oleh karena ketentuan pasal ini bersifat terbuka, maka ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam buku III (Bab I – XVIII) KUH Perdata juga mempunyai sifat sebagai hukum pelengkap (*optimal law*) dan sama sekali tidak mengurangi kebebasan berkontrak, sehingga para pihak dapat dan diperbolehkan untuk mengesampingkan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam buku III KUHPerdata yang berisi tentang perikatan, sepanjang isinya tidak bertentangan dengan pasal 1320 KUHPerdata serta peraturan lainnya.

Dalam hal ini sangatlah berhubungan dengan tugas Pertamina , adalah untuk menyalurkan minyak/hasil produksi minyak keseluruhan Indonesia. Dalam rangka tugas Pertamina tersebut hal-hal yang diketahui bahwa :

(Nizar saleh ; 1992 : 4)

1. Indonesia terdiri dari beribu-ribu pulau.
2. Refinery (penyaluran minyak) Pertamina terletak di beberapa tempat yang bertinjang (lain pulau).
3. Daerah-daerah yang menghasilkan minyak mentah juga tersebar di beberapa pulau.

Hal-hal tersebut menyebabkan Pertamina harus menyalurkan minyak baik yang berupa *crude oil* (minyak mentah) maupun hasil produksinya dengan menggunakan kapal-kapal tanker.

Pada tahun 1975 ada suatu makalah (Diktat Pertamina;1992: 6) yang menyatakan bahwa pengangkutan minyak dengan menggunakan kereta api lebih mahal dari pada menyalurkan minyak dengan melalui pipa dan menyalurkan minyak dengan melalui pipa masih lebih mahal dari pada pengangkutan minyak dengan kapal tanker, misalnya untuk pengangkutan minyak dari Arab ke Indonesia sudah tentu jauh lebih murah dengan menggunakan kapal tanker.

Untuk pengangkutan minyak mentah serta hasil produksinya (BBM, asphal, gas, dan lain-lain) Pertamina memerlukan sejumlah tanker. Dari sejumlah tanker tersebut sebagian dimiliki sendiri oleh Pertamina dan sebagian lagi disewa dari pemilik-pemilik tanker dari dalam negeri maupun pemilik – pemilik tanker luar negeri. Dari presentasi itu (Biro statistik Operasi tanker Pertamina, 1999) dapat diketahui bagaimana caranya menghitung kebutuhan tanker yang diperlukan dan dari jumlah yang diperlukan tersebut berapa yang sudah ada/dimiliki dan kekurangannya itulah yang harus dipenuhi dengan mencharter dari pemilik lain.

Atas dasar pertimbangan dari dinas operasi armada Pertamina maka Pertamina tidak memiliki semua armada tanker yang diperlukan.

Pertimbangan-pertimbangan tersebut dari segi dana, fleksibilitas dan lain-lain. Oleh karena itu Pertamina selain memiliki sendiri tankernya juga mencharter tanker dari luar.

Pencharteran (penyewaan) kapal-kapal tanker Pertamina yang dilakukan oleh Subdit Perkapalan Pertamina dilaksanakan secara tender dengan memanggil perusahaan-perusahaan dalam negeri yang terdaftar dalam daftar rekanan Pertamina dan sesuai dengan bidang dan klasnya. Untuk pemilik luar negeri harus menawarkan kapalnya melalui perusahaan-perusahaan dalam negeri seperti tersebut. Tender dilaksanakan sesuai KEPPRES R.I No . 14 A/80 dengan perubahan-perubahannya (KEPPRES R.I No. 29/84 dan lain-lain). Setelah ada penunjukan pemenang tender maka diadakan persiapan untuk penyerahan (*delivery*) kapal dari pemilik kepada Pertamina dan selanjutnya Pertamina akan mengoperasikan tanker tersebut sampai selesai masa kontrak/sewa.

Tender dilaksanakan oleh Panitia Lelang Proyek-Proyek Operasi dan Investasi Operasi yang dibentuk dengan Surat Keputusan dan Direktur Perkapalan dan Telekomunikasi Pertamina.

Jenis charter yang berlaku didunia bisnis tanker adalah : (Nizar saleh, 1992 : 5)

1. *Time charter*

Pertamina menyewa kapal kepada pemilik kapal dengan jangka waktu tertentu. Dan biaya yang ditanggung oleh pemilik kapal adalah awak kapal, reparasi, biaya survey serta asuransi.

2. *Voyage charter*

Pencharteran kapal untuk pengangkutan muatan dari suatu pelabuhan muat tertentu ke pelabuhan bongkar. Jenis charter (sewa kapal) menurut jumlah pelayaran/perjalanan dan tarif sewa dihitung dari banyaknya muatan yang diangkut sebagaimana disepakati, sehingga sewa kapal tergantung dari banyaknya muatan yang diangkut, sehingga sering disebut dengan uang tambang.

3. *Contract of affreightment*

Suatu kontrak pengangkutan sejumlah muatan. Pertamina mengadakan kontrak dengan pemilik kapal dengan suatu jangka waktu tertentu, misalnya 1 tahun dan jumlah muatannya telah ditentukan tiap 1 bulan. Pemilik kapal tidak diharuskan memakai 1 kapal tertentu namun dapat menggunakan kapal lain, tapi dengan ukuran yang sama.

4. *Bare boat hire purchase charter*

Penyewaan kapal dengan sistem sewa beli kapal namun tanpa menggunakan awak kapalnya. Dalam cara ini kapal dibeli dengan cara angsuran tiap bulan, dalam angsuran tersebut terkandung unsur sewa dan unsur investasi dari pihak swasta.

Kontrak *charter* yang dibahas dalam penulisan ini adalah *Bare boat purchase charter*, karena penulis menguasai permasalahan hukum yang ada sewa beli kapal tanker dan bahab-bahan penulisan telah dikumpulkan penulis serta sesuai dengan bidang pekerjaan penulis. Pada *bare boat hire purchase*, yang secara garis besar hampir sama dengan *Time charter* yaitu pencharteran kapal atas dasar waktu tetapi tanpa *crew* (anak buah kapal) kapal. Dalam hal ini *crew* diadakan sendiri oleh pencharter (Pertamina). Disamping itu biaya bahan bakar, biaya oli, pemeliharaan kapal dan lain-lain, juga menjadi beban/tanggungannya penyewa.

Hire purchase atau sewa beli, kapal dibeli dengan cara cicilan/angsuran tiap bulan. Dalam cicilan tersebut terkandung unsur sewa dan unsur investasinya. Pada akhir masa kontrak kapal menjadi milik penyewa. Hak dan tanggung jawab masing-masing pihak diatur dalam kontrak tergantung bentuk sewa beli tersebut, misalnya apakah bentuknya *bare boat purchase* (tanpa *crew*) atau *hire purchase* biasa (termasuk *crew*).

Karena *Owners* (pemilik kapal) hanya menyewakan kapalnya saja, maka semua biaya-biaya eksplotasi yang timbul selama jangka waktu sewa kapal akan menjadi tanggung jawab pihak *charterers/penyewa* antara lain : biaya-biaya survey tahunan, repair, asuransi dan lain-lain.

Penyewa berkewajiban merawat kapal dengan sebaik-baiknya dan penyewa kapal mempunyai fungsi sebagai *Disponent Owners* (pengganti sementara dari pemilik kapal), karena dapat bertindak juga untuk menyewakan kapal kepada pihak ketiga, tetapi pihak ketiga ini tidak bertanggung jawab terhadap *Original Owners* (pemilik sebenarnya) dan *Disponent Owners* inilah yang bertanggung jawab terhadap pemilik kapal asli.

Biaya sewa kapal *Bare boat charter* biasanya atas dasar *Summer Deadweight Capacity* (ukuran bobot kapal) dan diangsur/dicicil tiap bulannya. *Bare boat hire purchase* ini umumnya banyak juga digunakan oleh *Industrial Carrier* (Industri kapal induk atau tanker), karena investasi modal tidak perlu sekaligus, tetapi kapal tersebut dapat dimiliki pada waktu yang ditentukan dalam perjanjian ini.

Munculnya sewa beli dalam masalah kepemilikan kapal tanker atau *Bare boat hire purchase* ini adalah agar Pertamina yang merupakan BUMN dapat mempunyai kapal sendiri dengan sistem pembayaran pembelian kapal dengan angsuran agar beban biaya yang dikeluarkan tidak terlalu berat bila membeli kapal dengan sistem pembayaran lunas. Maka dapat dikatakan dengan terbatasnya biaya yang ada, namun kepemilikan kapal tersebut harus ada demi tugas Pertamina untuk menyalurkan minyak keseluruh wilayah Indonesia.

Perjanjian sewa beli merupakan suatu ciri khusus karena barang yang menjadi objek sewa beli belum menjadi milik pembeli, apabila pembeli (debitur) belum melunasi cicilan terakhir kepada penjual (kreditur). Mengingat usaha sewa beli pada dekade terakhir ini mengalami perkembangan yang sangat pesat, maka Pemerintah melalui departemen perdagangan dan koperasi telah mengeluarkan Surat Keputusan No. 34 /KP/ II / 80 tentang perizinan kegiatan usaha sewa beli (*Hire Purchase*), jual beli dengan angsuran dan sewa (*renting*).

Perjanjian sewa beli merupakan bentuk perjanjian yang tidak dikenal didalam KUHPerdara tetapi didalam itu sendiri mengatur kebebasan berkontrak adalah : (Subekti.R,1987 : cet.XIV)

1. Kebebasan untuk membuat atau tidak perjanjian
2. Kebebasan untuk mengadakan perjanjian dengan siapa pun.
3. Kebebasan untuk menentukan bentuknya yaitu tertulis atau tidak tertulis, yang penting tidak bertentangan dengan undang-undang kesusilaan dan ketertiban umum.

Didalam surat keputusan itu ditentukan bahwa yang dapat menjadi penjual sewa beli adalah Perusahaan yang berbentuk Badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia. Di samping itu dalam pasal 1 ayat (2) ditentukan bahwa "Sewa beli merupakan jual beli barang dimana penjual melaksanakan penjualan barang yang

dilakukan oleh pembeli dengan pelunasan atas harga barang yang telah disepakati bersama dan diikat dengan suatu perjanjian ...”.

Dari ketentuan itulah dapat kita lihat bahwa sewa beli selalu disertai dengan adanya perjanjian yang dibuat antara penjual sewa beli (kreditur) dengan pembeli sewa (debitur) dan didalam ketentuan ini tidak ditentukan bentuk, isi dan syarat-syarat dalam bentuk perjanjian. Namun didalam praktek pelaksanaan perjanjian sewa beli, yang menentukan bentuk, isi dan syarat-syarat dalam perjanjian itu adalah dari pihak kreditur itu sendiri. Sedangkan dari pihak debitur tinggal menerima atau menolak perjanjian yang telah disodorkan oleh pihak kreditur. Apabila debitur menerima isi dan syarat-syarat yang telah ditentukan oleh kreditur, maka debitur dapat menandatangani, sejak penandatanganan itu maka sejak itulah perjanjian sewa beli menjadi mengikat dan dapat dipaksakan pelaksanaannya.

Ada satu syarat yang menjerat debitur dalam perjanjian yang disodorkan oleh kreditur adalah bahwa :

“Apabila debitur (pembeli) tidak melunasi cicilan berturut-turut 3 kali, maka kendaraan atau yang menjadi objek sewa beli akan ditarik secara paksa oleh pihak kreditur (penjual) dengan tanpa adanya kewajiban mengembalikan uang muka dan cicilan yang telah disetor oleh debitur”.

Jika kebutuhan kapal-kapal tanker sangat banyak diperlukan untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan minyak baik itu *Black Oil* (minyak

hitam yang digunakan untuk Industri-Industri) atau *White Oil* (minyak bersih untuk bahan bakar minyak), maka selain Pertamina melakukan sewa menyewa kapal dengan menggunakan jenis charter lain, contohnya time charter. Namun Pertamina pun sangat membutuhkan kapal yang benar-benar sangat baik keadaannya dan dengan tahun pembuatan yang baru maka Pertamina mengadakan kerjasama dengan pihak swasta/investor dengan membeli kapal tanker secara angsuran tanpa adanya awak kapal dengan mengikuti surveynya dari awal pembuatan kapal sampai kapal tersebut delivery. Jadi adanya pengawasan penuh dari Pertamina terhadap kapal tanker yang akan dibelinya secara sewa beli tsb.

B. Rumusan Masalah

Dari apa yang diuraikan di atas dan untuk memperoleh gambaran yang lebih jelas, terarah dan terperinci maka permasalahan yang akan dibahas dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana bentuk sewa beli kapal tanker tersebut ?
2. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi dari perjanjian sewa beli kapal tanker ini ?
3. Bagaimana kedudukan dan peranan Pertamina dalam sewa beli kapal tanker berhadapan dengan pihak swasta/pihak Investor ?

4. Hambatan hukum apa yang akan dihadapi dalam hal investasi kapal tanker ?
5. Bagaimana bila kapal itu tenggelam/kandas sedangkan angsuran sewa beli pembayaran kapal yang dilaksanakan Pertamina tersebut belum lunas dari pihak swasta (penjual) dan bagaimana perihal asuransi terhadap obyek sewa beli tersebut, dan mengapa harus melibatkan pihak asuransi ?
6. Masalah-masalah hukum apa yang akan dapat muncul pada perjanjian sewa beli kapal tanker tersebut ?

C. Tujuan Penelitian Dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan penelitian :

- a. Untuk mengetahui bagaimana kontrak sewa beli dan prakteknya sewa beli kapal tanker oleh Pertamina dari pihak swasta/Investor sebagai penyandang dana serta pembangunnya.
- b. Untuk mengetahui faktor-faktor non hukum yang dapat mempengaruhi pelaksanaan perjanjian sewa beli kapal tanker tersebut.
- c. Untuk mengetahui permasalahan hukum yang mungkin akan dapat timbul dalam sewa beli kapal tanker.

2. Manfaat penelitian :

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat :

- a. Berguna bagi pengembangan ilmu hukum pada khususnya.
- b. Agar dapat mengetahui bagaimana kontrak dari sewa beli kapal tanker yang dilakukan oleh Pertamina sebagai Perusahaan BUMN.

D. Kerangka Teoritis dan Konsepsionil

Menurut sistem hukum yang berlaku di Indonesia, perjanjian sewa beli (hire purchase – huurkoop) adalah suatu bentuk perjanjian campuran antara sewa menyewa dan jual beli. Kontruksinya adalah sebagai berikut :

Selama harga belum dilunasi, kedudukan pembeli sebagai penyewa yang berarti bahwa harga yang dibayarkan pada hakekatnya merupakan pembayaran atas sewa dari obyek perjanjian sewa beli tidak sama dengan jual beli.

Memang, sepintas perjanjian sewa beli mirip dengan perjanjian jual beli dengan cicilan (credit sale – koop of aftbetaling). Dalam hal ini karena pelunasan harga dibayar melalui angsuran dalam suatu periode/jangka waktu tertentu. Meskipun antara keduanya adanya perbedaan dalam konstruksi dan hukum yang ditimbulkan : (Shawalludin Rozak, 1993 : 2-3)

Unsur-unsur penting pada jual beli dengan cicilan adalah :

1. Pembayaran dari pembeli merupakan pelunasan dari harga barang.

2. Hak atas barang berpindah kepada pembeli setelah terjadi pembayaran pertama (*first installment*).

Unsur-unsur penting pada sewa beli adalah :

1. Pembayaran dari pembeli merupakan sewa atas pemakaian barang.
2. Hak beralih pada akhir pembayaran sewa (*last installment*).

Dengan adanya perbedaan dapat ditentukan saat peralihan resiko yaitu kewajiban untuk menanggung kerugian dalam hal terjadi suatu peristiwa diluar kesalahan kedua belah pihak.

Di Inggris perjanjian sewa beli dituangkan dalam *Hire Purchase Act 1965* yang antara lain menentukan :

1. Perjanjian harus dituangkan dalam bentuk tertentu dengan judul yang secara tegas menyebutkan "Sewa beli - *hire purchase*".
2. Larangan bagi pemilik barang untuk mengambil barang begitu saja kalau penyewa menunggak membayar sewa.
3. Jika angsuran telah lebih dari sepertiga harga, penuntutan kembali harus melalui putusan hakim.
4. Penegasan tentang jumlah uang pembayaran pertama sebelum perjanjian ditandatangani.
5. Penandatanganan sewa dilakukan oleh penyewa.
6. Penyewa selalu boleh mengakhiri sewanya tanpa suatu ancaman untuk memberikan ganti kerugian.

BBHP adalah pola yang digunakan Pertamina dan kapal tanker tersebut pada akhirnya akan dimiliki oleh Pertamina sendiri. Dan pada tingkat pembangunan kapal tanker tersebut diharapkan semaksimal mungkin menggunakan kandungan lokal sebesar 25 % sesuai dengan ketentuan Keppres No. 16/1994 Bab II, pasal B ayat 4. Penyerahan kapal oleh pihak swasta setelah selesai dibangun digalangan dapat diserahkan dengan tepat pada waktunya (*delivery*). Dengan pola BBHP ini, Pertamina dapat mempunyai kapal sendiri dan dianggap sebagai pola/sistim yang mempunyai keandalan paling tinggi dalam melayani transportasi minyak.

Sedangkan sistem *Bare boat Hire Purchase* (BBHP) adalah sistem sewa beli kapal tangker oleh Pertamina dengan pembayaran on hire (mulainya pelayaran) kapal secara angsuran perbulan kepada pihak swasta dan Pembangun kapal dilakukan oleh PT. Pelayaran Angkutan Laut Indonesia atau galangan kapal lainnya yang terdiri dari BUMN juga. Konsekwensi yang digunakan pada sistem ini adalah :

1. Ketentuan hukum yang diterapkan adalah kombinasi antara hukum jual beli dan sewa menyewa serta merujuk pada *hire Purchase Act 1965*.
2. Harga kapal dihitung dari akumulasi harga sewa.
3. Hak milik atas kapal beralih setelah adanya pelunasan seluruh harga sewa.

4. Selama periode sewa, resiko karena overmacht ada pada penjual.

E. Metode Penelitian

Metodologi penelitian merupakan suatu cara atau tehnik yang dalam pelaksanaannya dipersiapkan norma-norma dan aturan-aturan yang harus dipenuhi untuk mencapai hasil yang dapat dipertanggung jawabkan mutu keilmiahannya.

Dalam penulisan ini, penulis mempergunakan metode sebagai berikut :

a. Bentuk Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif dan empiris.

Penelitian hukum normatif yaitu : penelitian hukum dengan melakukan penelitian bahan pustaka atau studi dokumen. (Soekanto, 1994 ; 52).

Penelitian hukum empiris yaitu : penelitian hukum dengan melakukan survey lapangan antara lain di Perusahaan.

b. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam hal ini dilakukan dengan cara antara lain :

a) Penelitian Kepustakaan

Yaitu bertujuan untuk mengumpulkan bahan-bahan rujukan yang peneliti dapatkan dari bahan-bahan kepustakaan yang meliputi :

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mempunyai landasan hukum yang mengikat berupa peraturan perundang-undangan.
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang bisa memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer berupa tulisan - tulisan ilmiah dibidang hukum seperti : buku-buku, hasil-hasil seminar serta karya-karya ilmiah yang berhubungan dengan sewa beli kapal tanker.
3. Bahan hukum tertier, yaitu bahan hukum pelengkap terhadap analisis hasil penelitian. Bahan hukum ini berguna untuk memberikan penjelasan terhadap bahan hukum sekunder dan bahan hukum primer. Seperti buku-buku pelengkap/penunjang, ensiklopedi, kamus dan lain-lain.

b) Penelitian lapangan :

Yaitu pengumpulan data yang diperoleh di lapangan secara langsung dengan wawancara dengan pihak instansi Pertamina di Direktorat Pertamina Pusat dan Direktorat Pertamina Perkapalan Komunikasi & Kebandaran di Jakarta. Bagian Hukum Charter & Asuransi yaitu dengan Bp. Hamzah, Bp. Mas wiyoto, Bp. Syaefudin, Bp. Susanto, Bp. Djatnika, bagian kontrak sewa beli kapal tanker yaitu

Bp. Kusnan, Bp. Mandji, Bp. Putu serta bagian dari operasi perkapalan mengenai dari segi bentuk sewa belinya, sistem asuransinya serta peranan Pertamina dalam sewa beli kapal tanker dan lain-lain.

F. Sistematika Penulisan

Pada Bab I merupakan suatu Bab pendahuluan, penulis menguraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka konseptual, kerangka teoritis, metode penelitian serta sistematika penulisan.

Selanjutnya pada Bab II merupakan landasan teori mengenai pengertian tentang sewa beli dan ketentuan hukum yang mengatur yang lebih dipersempit dibahas mengenai timbulnya suatu perjanjian sewa beli, Para pihak dalam sewa beli, proses pelaksanaan sewa beli, serta hak dan kewajiban para pihak.

Sedangkan dalam Bab III yaitu dalam hal ini dibahas Peristiwa hukum yang dapat timbul dari perjanjian sewa beli kapal tanker yaitu : kondisi perjanjiannya bagaimana, Kondisi kapal tanker , pemeliharaan kapal tanker, pola pendanaan dan rancang bangun kapal tanker.

Analisa dari tesis ini akan dibahas pada Bab IV pada risetnya di PERTAMINA dari segi analisa data antara Pertamina dan Investor swasta,

hubungan antara Pertamina dengan investor swasta, hubungan hukum antara penjual, pembeli dan pembangun kapal tanker, peralihan kepemilikan sebagai suatu proses hukum, dan asuransi kapal tanker

Dalam Bab V penulis akan menyimpulkan keseluruhan dari isi pembahasan serta diberikan juga saran-saran

BAB II

PENGERTIAN PERJANJIAN SEWA BELI DAN KETENTUAN HUKUM YANG MENGATURNYA

A. Perjanjian Sewa Beli

Dalam setiap kehidupan kehidupan masyarakat, manusia akan selalu berusaha untuk dapat memenuhi kebutuhan hidupnya. Dalam usahanya untuk memenuhi kebutuhan hidup itu ia akan melakukan suatu perhubungan hukum. Salah satu macam dari kebutuhan hidup itu ialah kebutuhan akan benda atau barang yang diperlukan dalam hidup sehari-hari atau yang disebut barang konsumsi. Disamping itu juga diperlukan benda yang dipakai sebagai alat dalam proses pemenuhan kebutuhannya lebih lanjut atau yang disebut barang produksi.

Dalam masyarakat yang masih primitif, usaha untuk memenuhi kebutuhan hidup itu dalam hubungannya dengan orang lain dilakukan dengan jalan tukar menukar. Setelah masyarakat mengenal mata uang , maka terjadi suatu perhubungan hukum yang disebut jual beli.

Jual beli yaitu suatu perjanjian dimana pihak yang satu mengikatkan diri untuk menyerahkan hak milik atas barang tersebut dan

pihak lain wajib untuk membayar harga yang telah dijanjikan. Yang dijanjikan oleh satu pihak ialah menyerahkan atau memindahkan hak miliknya atas barang yang ditawarkannya, sedang yang dijanjikan oleh pihak yang lain adalah membayar harga yang telah disetujui.

Dengan berkembangnya taraf kehidupan masyarakat makin bertambah pula kebutuhan hidupnya. Seseorang akan berusaha memenuhi kebutuhannya yang semakin banyak itu, sedangkan pendapatannya terbatas. Disamping itu perkembangan perdagangan yang semakin meningkat, menyebabkan banyaknya barang produksi yang sejenis secara besar-besaran menyebabkan penjual mendapat saingan.

Sebagai usaha untuk menaikkan minat pembeli agar membeli barangnya, maka penjual menawarkan untuk membeli barangnya dengan pembayaran secara mengangsur atau mencicil. Pembeli diberi kesempatan untuk segera memperoleh, menikmati dan menguasai barang yang dibelinya, sementara pembayaran atas barang tersebut dilakukan dalam jangka waktu tertentu. Dari bentuk jual beli ini timbul suatu perjanjian yang disebut sewa beli.

Sewa beli sebagai salah satu bentuk perjanjian dalam lalu lintas hukum perdata, merupakan suatu perkembangan yang positif didalam hukum dan masyarakat moderen terutama di negara yang sudah maju. Dasar pemikiran yang melahirkan adanya perjanjian sewa beli ini adalah

yang berpegang teguh kepada suatu asas dalam hukum perjanjian yaitu kebebasan berkontrak yang didalam hukum perdata atau BW terkandung didalam ketentuan pasal 1338.

Semula sewa beli ini lahir karena kebutuhan didalam praktek, dimana didalam perundang-undangan tidak mengatur sewa beli ini, belakangan setelah dirasakan manfaatnya sangat besar terutama dalam dunia perdagangan, ekonomi dan bisnis maka sewa beli ini seakan-akan melembaga didalam praktek kehidupan hukum ditengah masyarakat. Dalam bahasa Belanda perjanjian sewa beli ini disebut "*Huurkoop*" sedangkan di Inggris menyebutkannya dengan "*Hire Purchase*"

Di Belanda tentang sewa beli ini sudah dimasukkan dalam BW sedangkan di Inggris justru diaturnya dalam suatu perundang-undangan tersendiri yaitu *Hire Purchase act tahun 1965*. Di Indonesia memang belum diatur didalam suatu perundang-undangan, akan tetapi dalam praktek kehidupan hukum justru tidak asing lagi bagi masyarakat Indonesia.

Penerapan praktek sewa beli dalam suatu perjanjian ini merupakan perluasan dari asas kebebasan berkontrak yang dianut dalam hukum perjanjian sehingga dengan berpedoman kepada ketentuan pasal 1338 BW yang berbunyi "Semua perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai UU bagi mereka yang membuatnya". Telah

membuka jalan bagi masyarakat untuk dengan bebas dan terbuka melakukan tentang apa saja asal memenuhi persyaratan dalam pasal 1320 BW tentang syarat sahnya perjanjian yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan
3. Suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal

Dalam berbagai Yurisprudensi MA RI permasalahan sewa beli ini diakui keberadaannya sebagai suatu kebutuhan yang sangat membantu didalam kehidupan lalu lintas hukum.

Sewa beli adalah jual beli barang dimana penjual melaksanakan penjualan barang dengan cara memperhitungkan setiap pembayaran yang dilakukan oleh pembeli dengan pelunasan atas harga barang yang telah disepakati bersama dan yang diikat dalam suatu perjanjian, serta hak milik atas barang tersebut baru beralih dari penjual kepada pembeli setelah jumlah harganya dibayar lunas oleh pembeli kepada penjual (Fred B.G, Tumbun, 1976 : 15)

Dalam perundang-undangan Inggris, yaitu *Hire Purchase act 1965*, dikonstruksikan sebagai suatu perjanjian sewa menyewa dengan hak opsi dari si Penyewa untuk membeli barang yang disewanya. Maksud kedua belah pihak adalah disatu pihak setuju pada persoalan

hak milik atas suatu barang, dan dipihak lain perolehan sejumlah uang sebagai imbalan (harga) .

Dalam praktek mula-mula ditimbulkan untuk menampung permasalahan bagaimanakah caranya memberikan jalan keluar apabila pihak penjual menghadapi banyak permintaan atau hasrat untuk membeli barangnya, tetapi calon-calon pembeli tidak mampu membayar harga barang-barang itu sekaligus, maka dalam hal seperti ini penjual bersedia untuk menerima bahwa harga barang tersebut dapat dibayar secara angsuran/cicilan, akan tetapi secara teknis yuridis diatur secara lebih ketat dalam suatu perjanjian dengan menyertai jaminan lain selama berlangsungnya sewa beli antara lain berupa suatu pernyataan yang menyatakan bahwa sebelum harga angsuran dibayar lunas, barangnya itu tidak akan dijual kepada pihak ketiga oleh si pembeli/penyewa-beli.

Sewa beli dirumuskan secara lebih berimbang dengan maksud melindungi kedudukan dan hak kedua belah pihak yaitu penjual dan penyewa beli, contoh : dibuat suatu perjanjian sebagai jalan keluar dimana dalam perjanjian sewa beli disebutkan bahwa harga beli belum dibayar lunas, maka status pembeli hanya sebagai penyewa akan tetapi menjadi penyewa dahulu daripada barang yang ingin dibelinya.

Harga sewa beli sebetulnya merupakan harga angsuran dari keseluruhan harga beli yang sudah ditetapkan dan disepakati kedua

belah pihak dengan perbandingan, kalau harga beli secara tunai adalah misalnya Rp. 2.000.000 (dua juta rupiah) maka sewa beli menjadi berubah berupa penambahan sebesar 30 % dengan 12 kali angsuran sehingga menjadi sekitar Rp. 2.600.000 yang harus diangsur setiap bulannya untuk masa 1 tahun atau lebih tergantung kesepakatan.

Dengan dijadikannya penyewa beli maka si penyewa ini atau si pembeli ini dapat terancam hukuman pidana berupa tindak pidana penggelapan, apabila pembeli dalam masa sewa beli berlangsung dan belum berakhir telah menjual barang yang disewanya kepada pihak lain.

Dengan ancaman pada pasal 372 KUHP yaitu :

"Barang siapa dengan sengaja melawan hukum mengaku sebagai milik sendiri (aich toeegenen) barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang lain, tetapi yang ada dalam kekuasaannya bukan karena kejahatan, diancam, karena penggelapan, dengan pidana penjara paling lama empat tahun atau denda paling banyak enam puluh rupiah".

Dengan perjanjian sewa beli ini maka sama diuntungkan karena pembeli dapat membeli secara angsuran harga yang tidak mampu membayar secara tunai dan dapat sekaligus menikmati barangnya sedangkan pihak lain si penjual merasa aman karena haknya dilindungi selama dalam jangka waktu sewa beli, barangnya tidak akan dihilangkan oleh pembeli selama belum dibayar lunas.

Apabila dalam sewa beli ini angsuran telah berakhir maka pada saat itu kepemilikan terhadap barang yang disewa beli akan beralih ketangan penyewa beli, yang dalam prakteknya dapat dilakukan cukup dengan suatu pernyataan atas perjanjian lainnya sebagai peralihan pemilikan ditangan penyewa beli (Subekti, 1979 : 79).

Agar pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian sewa beli merasa aman dari praktek-praktek penipuan dan untuk mencegah timbulnya masalah-masalah, maka perjanjian sewa beli harus dituangkan kedalam suatu perjanjian tertulis yang memuat : (Syahrizal, 1976 : No.3/VI)

- Tanggal mulai berlakunya transaksi sewa beli
- Jumlah angsurannya
- Cara pembayarannya dengan angsuran
- Berapa kali angsuran yang harus dibayar
- Jangka waktu tiap-tiap angsuran
- Penjelasan mengenai ciri-ciri keadaan/jenis barang.
- Harga barang
- Dan hal-hal lain seperti asuransi, suku bunga, pajak

Selain dari itu dalam perjanjian sewa beli ditentukan pula bahwa dalam setiap perjanjian sewa beli harus dicantumkan pula ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- a. Adanya jaminan dari pemilik bahwa si penyewa akan memperoleh serta merta menikmati barang tersebut dengan tentram.

- b. Bahwa si pemilik barang berhak menjual pada saat barang tersebut dikembalikan kepadanya.
- c. Jaminan dari pemilik bahwa barang-barang itu bebas dari biaya serta beban lainnya yang mungkin dituntut oleh pihak ketiga.

Ketentuan-ketentuan dalam suatu sewa beli jangan sampai memberatkan si pembeli, seperti ditentukan bahwa setiap tunggakan pembayaran angsuran memberikan hak kepada penjual untuk mengambil kembali barangnya dan disimpan, menahan sebagai miliknya seluruh harga jual beli yang telah dibayar sampai saat itu.

Hal-hal yang demikian tidaklah adil, terutama bila jumlah harga jual beli yang telah dibayar merupakan jumlah yang cukup besar dan bahkan hampir lunas. Kiranya lebih adil bila diperjanjikan bahwa dalam hal pembeli lalai membayar angsuran, maka ia wajib menyerahkan kembali uang yang telah diterimanya dikurangi dengan prosen dari seluruh harga jual beli sebagai uang ganti rugi.

Dalam hal ini terdapat perjanjian sewa beli yang merugikan pembeli, maka sesuai dengan maksud pasal 1338 KUHPerdara bahwa persetujuan itu harus dilaksanakan dengan itikad baik, Hakim diberikan kekuasaan untuk mengawasi pelaksanaan suatu perjanjian, sehingga jangan sampai melanggar hukum kepatutan dan keadilan.

B. Perjanjian Leasing

Perkembangan dalam suatu masyarakat terlihat pada perkembangan lembaga yang ada dalam masyarakat itu baik dibidang ekonomi, sosial, budaya dan politik. Berbagai upaya dalam menghimpun dana masyarakat telah dilakukan melalui penetapan kebijaksanaan pemerintah. Dalam hal pembiayaan dana, selain melalui sistem perbankan dan lembaga keuangan non bank juga ada sistem pembiayaan alternatif lainnya yaitu sistem leasing.

Pembiayaan investasi melalui lease kelihatannya lebih memberikan kemudahan dibandingkan pembiayaan melalui pinjaman bank. Dalam lease pengusaha tidak perlu menyediakan jaminan karena aset yang diperoleh melalui lease sekaligus merupakan jaminan bagi perusahaan leasing.

Dalam SK Menteri No. 122/ MK/ V/2/1974, No. 32/M/SK/2/1974 No. 30/Kpb/I/74 Tanggal 7 Februari 1974 pada pasal 1 menyebutkan leasing adalah "Setiap kegiatan pembiayaan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang-barang modal untuk digunakan oleh suatu perusahaan suatu jangka waktu tertentu, berdasarkan pembayaran-pembayaran secara berkala, disertai dengan hak pilih (optie) bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang-barang modal yang

bersangkutan atau memperpanjang jangka waktu leasing itu berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati bersama”.

Dalam perjanjian leasing terdapat 3 pihak yang terkait didalamnya : (Amin dan Arif, 1994 : 3-4)

1. Lessor sebagai pemilik barang atau pihak yang menyewakan.
2. Lessee sebagai pemakai barang atau pihak penyewa.
3. Supplier sebagai penjual barang dimana setiap pihak mempunyai hak dan kewajiban dengan kepentingan masing-masing.

Lessor sebagai pihak yang menyewakan barang-barang modal , sudah pasti harus adanya jaminan dari pihak lessee bahwa modal yang dikeluarkan akan dapat kembali. Hal ini untuk menjaga pihak debitur (lessee) bila melakukan ingkar janji terhadap perjanjian maka barulah berfungsi jaminan lease.

Equipment Leasing Association di London memberikan definisi sebagai berikut : (Syam'un, 1985 : 13)

“Leasing adalah perjanjian antara lessor dan lessee untuk menyewa suatu jenis barang modal tertentu yang dipilih atau ditentukan oleh lessee. Hak pemilikan atas barang modal tersebut ada pada lessor sedangkan lessee hanya menggunakan barang modal tersebut berdasarkan pembayaran uang sewa yang telah ditentukan dalam jangka waktu tertentu”.

Unsur-unsur penting dalam leasing : (Ibid hal 8)

- Pembiayaan perusahaan
- Penyediaan barang-barang modal
- Jangka waktu tertentu.
- Pembayaran secara berkala.
- Adanya hak pilih (*optie*).
- Adanya nilai sisa yang disepakati bersama.

Bentuk perjanjian leasing harus dibuat secara tertulis. dapat berbentuk akta otentik/akta Notaris maupun akta dibawah tangan. Jadi terserah kepada pihak yang bersangkutan. Menurut ketentuan pasal 1870 KUHPerdara menentukan bahwa :

"Suatu akta otentik memberikan diantara para pihak beserta ahli waris-ahli warisnya atau orang-orang yang mendapat hak dari mereka, suatu bukti yang sempurna tentang apa yang dimuat didalamnya.

Isi perjanjian leasing menurut Direktur Jenderal Moneter No. Pang-307/DJM/III.1/7/1974 adalah :

1. Obyek perjanjian financial lease
2. Jangka waktu financial lease
3. Harga sewa serta cara pembayarannya
4. Kewajiban perpajakan
5. Penutupan asuransi
6. Perawatan barang
7. Penggantian barang yang hilang/rusak.

2. Kontrak lease berdasarkan hukum perdata tidak dapat ditetapkan dibawah satu penyebutan. Maksudnya adalah bahwa seharusnya setiap perjanjian yang dinyatakan sebagai kontrak lease, menurut hukum perdata dikualifisir menurut isinya.

Dasar hukum perjanjian leasing :

a. Umum (*lex generalis*)

1. Asas Konkodansi Hukum berdasarkan pasal II Aturan peralihan UUD 1945 atas Hukum perdata yang berlaku bagi penduduk Eropa.
2. Pasal 1338 KUHPerdata mengenai asas kebebasan berkontrak serta asas-asas persetujuan pada umumnya sebagaimana tercantum dalam Bab I buku III KUHPerdata. Memberikan kebebasan, sepanjang tidak bertentangan dengan asas kesusilaan dan kepentingan umum.
3. Pasal 1548 sampai pasal 1580 KUHPerdata yang berisikan ketentuan tentang sewa menyewa. Pasal ini membahas hak dan kewajiban lessor dan lessee.

b. Khusus (*Lex specialis*)

1. SK. Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan RI No. KEP-122/MK/IV/2/1974, No. 32/M/SK/2/1974, No. 30/Kpb/I/1974 tertanggal 7 Februari 1974 tentang Perizinan Usaha Leasing.

2. SK. Menteri Keuangan RI NO. KEP.649/MK/IV/5/1974 tertanggal 6 Mei 1974 tentang Perizinan Usaha Leasing.
3. Surat Edaran Direktur Jenderal Moneter No. PENG-307/DJM/III.1/7/1974 tertanggal 8 Juli 1974 tentang tata cara perizinan, pembatasan usaha, pembukuan, tingkat suku bunga, perpajakan, pengawasan dan pembinaan.

Untuk pembuatan perjanjian leasing yang harus mengatur hak, kewajiban dan hubungan hukum antara pihak-pihak yang bersangkutan, serta asas-asas maupun ketentuan hukum yang ada di Indonesia.

C. Perbedaan Perjanjian Leasing dengan Perjanjian Sewa Beli

Dalam Keputusan Menteri Perdagangan dan Koperasi No. 34/Kp/II/80, tentang Perizinan Kegiatan Usaha Sewa Beli, Jual Beli dengan Angsuran dan Sewa tanggal 1 Februari 1980 adalah :

Sewa beli adalah "Jual beli barang dimana penjual melaksanakan penjualan barang dengan cara memperhitungkan setiap pembayaran yang dilakukan oleh pembeli dengan pelunasan atas harga barang yang telah disepakati bersama dan yang diikat dalam suatu perjanjian, serta hak milik atas barang tersebut baru beralih dari penjual kepada

pembeli setelah jumlah harganya dibayar lunas oleh pembeli kepada penjual".

Perbedaan antara perjanjian leasing dengan perjanjian sewa beli yaitu :

- a. Pada perjanjian leasing, lessor biasanya pihak yang menyediakan dana dan membiayai pembelian barang tersebut seluruhnya dan bertindak sebagai lembaga keuangan, sedangkan pada perjanjian sewa beli penjual adalah produsen atau pedagang yang berusaha menjual barangnya
- b. Masa leasing biasanya ditetapkan sesuai dengan umur kegunaan barang yang diperkirakan dan angsuran imbalan jasa disesuaikan dengan hasil usaha lessee yang diperkirakan oleh lessor, sedangkan tidak selalu demikian dengan sewa beli, dimana masa pembayaran angsuran ditetapkan berdasarkan kemampuan pembeli.
- c. Dalam sewa beli si pembeli bermaksud memiliki barang tersebut, sedangkan dalam leasing sama sekali tidak ada tujuan tersebut pada lessee. Pada akhir pada masa sewa beli, hak milik atas barang dengan sendirinya beralih kepada pembeli. Sedangkan pada leasing, lessee memutuskan apakah akan mempergunakan hak opsinya untuk membeli, memperpanjang ataupun mengembalikan barang yang bersangkutan kepada lessor dan hanya setelah

pembayaran harga pembelian hak milik atas barang tersebut beralih pada lesse.

D. Para Pihak

Salah satu syarat sahnya suatu kontrak yang dimaksud dalam pasal 1320 KUHPerdota adalah :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Dan bahwa para pihak yang ada dalam perjanjian yang bersangkutan haruslah dalam keadaan "cakap berbuat" (*bevoegd*). Siapakah yang dimaksudkan dengan orang-orang yang cakap (*kompeten*) dalam membuat perjanjian. Menurut ketentuan yang berlaku bahwa semua orang cakap (berwenang) membuat kontrak kecuali mereka yang tergolong sebagai berikut :

1. Orang yang belum dewasa;
2. Orang yang ditempatkan dibawah pengampuan;
3. Orang-orang perempuan, dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang, dan pada umumnya semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu. (pasal 1330 KUHPerdota).

Cakap membuat suatu perikatan dalam aplikasi Badan hukum yaitu Perusahaan yang dapat mengikuti tender atau lelang di Pertamina merupakan Perusahaan yang menjadi rekanan Pertamina dan terdaftar setiap tahunnya dan Perusahaan tersebut bukan merupakan Perusahaan fiktif. Namun bila hal tersebut tidak dipenuhi maka Pihak swasta tidak dapat mengikuti tender di Pertamina terutama dalam pola tender *bare boat hire purchase*.

1. Konsekuensi Yuridis

Konsekuensi Yuridis dari Para Pihak bila dalam kontrak tidak cakap berbuat adalah : (Munir Fuady, 1999 : 61)

- (a) Jika kontrak tersebut dilakukan oleh anak yang belum dewasa, maka perjanjian tersebut batal demi hukum atas permintaan dari anak yang belum dewasa, hanya karena alasan kebelum dewasaannya. Lihat pasal 1446 ayat (1) KUHPerdara juncto pasal 1331 ayat (1) KUHPerdara.
- (b) Jika perjanjian tersebut dilakukan oleh orang yang dibawah pengampuan, maka perjanjian tersebut batal demi hukum atas permintaan dari orang dibawah pengampuan, hanya karena alasan keberadaannya dibawah pengampuan tersebut.
- (c) Terhadap perjanjian yang dibuat wanita hanyalah batal demi hukum bila perjanjian tersebut melampaui kekuasaan mereka.

(d) Terhadap perjanjian/kontrak yang dibuat oleh orang yang dilarang undang-undang untuk melakukan perbuatan tertentu, maka mereka dapat menuntut pembatalan kontrak tersebut kecuali ditentukan lain oleh undang-undang.

Bila perjanjian yang dibuat oleh para pihak tidak cakap maka dapat menjadi batal, para pihak harus menempatkan seolah-olah perjanjian itu tidak pernah ada.

2. Teori Ratifikasi

Terhadap suatu perjanjian yang dibuat oleh orang dibawah umur atau oleh orang dibawah pengampuan oleh hukum dimungkinkan untuk dilakukan beberapa alternatif, dengan konsekuensi hukumnya masing-masing.

Alternatif tersebut adalah :

1. Dibiarkan apa adanya
2. Dimintakan batal
3. Diratifikasi

Yang dimaksud dengan tindakan "ratifikasi" adalah suatu tindakan pengakuan yang menguatkan kontrak yang telah dilakukan sebelumnya, dalam hal ini menguatkan perjanjian yang telah dilakukan sebelumnya oleh anak yang belum dewasa atau oleh orang dibawah pengampuan.

Ratifikasi tersebut dilakukan oleh pihak yang kompeten terhadap kontrak yang bersangkutan. Misalnya oleh anak tersebut setelah dewasa, atau oleh orang dibawah pengampuan setelah dia tidak lagi dibawah pengampuan.

Metode pelaksanaan ratifikasi atas perjanjian yang dilakukan oleh anak yang belum dewasa atau oleh orang dibawah pengampuan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Ratifikasi secara tegas
- b. Ratifikasi dengan sikap
- c. Tidak membatalkan perjanjian tersebut dalam batas waktu yang reasonable yakni waktu yang ditoleransi oleh hukum.

Pembatalan kontrak tersebut dibatasi oleh 2 faktor sebagai berikut:

1. Bila tuntutan pembatalannya belum kadaluwarsa

Suatu tuntutan hukum ada masa kedaluwarsanya. Masa kedaluwarsa yang umum adalah 30 tahun. Seperti dalam Pasal 1967 KUHPerdara menentukan bahwa :

"Segala tuntutan hukum, baik yang bersifat perbendaan maupun yang bersifat perseorangan, hapus karena daluwarsa dengan lewatnya waktu tiga puluh tahun, sedangkan siapa yang menunjukkan akan adanya daluwarsa itu tidak usah mempertunjukkan suatu alas hak, lagi pula tak dapatlah dimajukan

terhadapnya sesuatu tangkisan yang didasarkan kepada itikadnya yang buruk”.

2. Bila belum dilakukan ratifikasi

Tuntutan agar dibatalkan perjanjian yang dibuat baik oleh anak yang belum dewasa atau oleh orang dibawah pengampuan dapat dilakukan selama belum dilakukan ratifikasi. Jika tindakan ratifikasi sudah dilakukan maka dengan sendirinya perjanjian tersebut tidak dapat diganggu gugat lagi dengan alasan yuridis yaitu :

a. Ratifikasi berlaku sebagai perjanjian baru

Ratifikasi terhadap tindakan yang telah dilakukan oleh anak yang belum dewasa atau oleh orang yang dibawah pengampuan merupakan kesempatan baru, sehingga berlaku dan mempunyai kekuatan hukum sebagaimana layaknya sebuah bentuk perjanjian.

b. Penghentian masa kedaluwarsa

Menurut KUHPerdara, suatu tenggang waktu berlakunya masa kedaluwarsa dapat dihentikan oleh pihak yang mempunyai hak untuk melakukan kedaluwarsa tersebut. Penghentian masa kedaluwarsa dapat dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut :

- Dilakukan secara tegas
- Dilakukan secara diam-diam

Pada Pasal 1947 KUHPerdara menentukan bahwa :

"Tak diperkenankanlah seorang melepaskan daluwarsa, sbelum tiba waktunya, namun bolehlah ia melepaskan suatu daluwarsa yang sudah diperolehnya".

Pada Pasal 1948 KUHPerdara menentukan bahwa :

"Ada pelepasan daluwarsa yang dilakukan dengan tegas, dan ada pelepasan daluwarsa yang terjadi secara diam-diam".

c. Meminta tidak dibatalkan

Jika oleh hukum diberi kemungkinan minta di-batalkannya kontrak yang dibuat oleh anak dibawah umur atau oleh orang yang berada dibawah pengampuan (pasal 1331 KUHPerdara) maka adalah logis jika mereka juga dapat memintakan perjanjian tersebut tidak dibatalkan. Ketegasan tidak dibatalkannya perjanjian inilah yang disebut dengan "Ratifikasi".

3. Tentang anak dibawah umur

Menurut KUHPerdara, yang dianggap para pihak yang telah dewasa adalah:

1. Sudah genap berumur 21 tahun
2. Sudah kawin, meskipun belum berumur 21 tahun.
3. Sudah kawin dan kemudian bercerai meskipun belum genap berumur 21 tahun.

Dalam hukum ada teori tentang penetapan umur kedewasaan :

(Ibid hal 66-67)

a) Teori kepastian

Teori ini mengatakan bahwa kedewasaan harus dilihat dari segi umur semata-mata. Artinya jika seseorang sudah mencapai umur tertentu, seperti umur 21 dalam KUHPerdara atau umur 18 tahun menurut UU Perkawinan No. 1 tahun 1994. Jika belum mencapai umur tersebut dianggap dewasa pada umur 21 tahun maka dianggap belum dewasa walaupun umurnya 20 tahun 11 bulan.

b) Teori realitas

Teori ini mengatakan bahwa seseorang dianggap telah dewasa apabila dia dalam kenyataannya memang telah dapat dianggap dewasa, tanpa terlalu mempertimbangkan umurnya. Implementasi dari teori ini dalam praktek muncul dalam bentuk :

1. Faktor sudah kawin atau sudah pernah kawin

Seorang dewasa pada umur 21 tahun yang dimaksud dalam KUHPerdara. Tetapi KUHPerdara juga menentukan bahwa jika seseorang sudah kawin atau sudah pernah kawin sungguhpun belum berumur 21 tahun dianggap juga sudah dewasa.

2. Faktor mencar

Faktor mencar sebagai ukuran kedewasaan dianut oleh hukum adat. Dalam hal ini seseorang yang sudah kawin belum dianggap sudah dewasa oleh masyarakat sebelum dia "mencar". Yang dimaksud dengan "mencar" adalah kenyataan berpindahnya sebuah keluarga baru dari mertuanya untuk tinggal berpisah dari rumah mertuanya.

3. Bentuk pendewasaan

KUHPerdata mengenal bentuk dewasanya seseorang yang masih belum berumur 21 tahun lewat institusi yang disebut "pendewasaan". Apabila proses untuk pendewasaan dilalui maka anak tersebut sudah dianggap dewasa, sungguh pun dia belum berumur 21 tahun

4. Bentuk kebebasan hakim

Ada sistem hukum yang semata-mata memberikan kepada hakim kebebasan untuk menentukan apakah seseorang sudah dewasa untuk melakukan perbuatan tertentu, dengan melihat kematangan dalam realitanya, tanpa melihat berapa umur orang tersebut. Misalnya : keputusan-keputusan di Pengadilan USA menghadapi kasus perbuatan melawan hukum (*tort*).

F. Hak dan Kewajiban Para Pihak

Perjanjian sewa beli sebagaimana halnya juga banyak perjanjian lainnya seperti jual beli, sewa menyewa dan sebagainya adalah juga merupakan perjanjian yang timbal balik. Baik kreditur maupun debitur, masing-masing merupakan hak dan kewajiban atas prestasi yang diperjanjikan. Sehingga dapat dikatakan bahwa sebagai perjanjian timbal balik, maka perjanjian sewa beli pun masing-masing pihaknya mempunyai hak dan kewajiban.

Jadi dalam hal perjanjian sewa beli maka isi perjanjian adalah salah satu pihak menginginkan barang sedangkan pihak lainnya (dalam hal ini penjual) menginginkan uang, tetapi didalam perjanjian itu dikaitkan syarat bahwa pembayaran dilakukan dengan angsuran.

Hak dan kewajiban para pihak yang mengadakan perjanjian sewa beli ini tidak diatur secara khusus dalam KUHPerdara, maka mereka menetapkan sendiri hak serta kewajibannya.

Perjanjian sewa beli tersebut merupakan suatu bentuk jual beli dengan angsuran dimana diperjanjikan secara tegas bahwa walaupun barang yang diperjanjikan telah diserahkan dengan nyata oleh penjual

kepada pembeli, akan tetapi hak milik atas barang itu tetap berada ditangan penjual dan baru akan beralih setelah angsuran kemarin terakhir dibayar lunas.

Penyerahan yang dimaksud dalam perjanjian sewa beli adalah penyerahan nyata jadi bukan penyerahan seperti halnya penghibahan, akan tetapi dalam hal ini si Penerima barang tersebut atau pembeli (Pertamina) diberikan haknya untuk menerima barang tersebut sesuai dengan kegunaannya dan sepenuhnya, hak milik atas barang tersebut baru diserahkan kepada si pembeli setelah melunasi angsurannya tersebut.

Dengan demikian kedudukan si pembeli atau si penerima barang sebelum angsuran dilunasi, berkedudukan sebagai penyewa belaka, sedangkan si pemilik barang tersebut berkedudukan sebagai orang yang menyewakan. Anggapan si pembeli sebagai penyewa, mungkin saja akan terjadi bahwa suatu barang yang hampir dibayar penuh akan tetapi si penyewa karena sesuatu hal tidak dapat membayar angsuran terakhir sehingga si pemilik barang mempunyai hak untuk menuntut kembali barangnya tanpa berkewajiban mengembalikan semua uang yang telah diterimanya, karena pada hakekatnya semua uang yang telah diterimanya merupakan uang sewa.

Dengan terjadinya hal demikian, kepentingan si penyewa sangat dirugikan sedangkan pemilik kapal akan mendapat keuntungan.

Pada pasal 1338 ayat 3 KUHPerdara adalah :

" Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik", sehingga bila ada sengketa maka kepada hakim diberikan wewenang untuk mempertimbangkan berdasarkan pada azas keadilan.

Menurut Prof. Subekti, mengemukakan bahwa : " *Hire Purchase Act 1965* memberikan ketentuan-ketentuan untuk melindungi pihak penyewa dari penyalahgunaan kekuasaan pemilik barang, yaitu dengan menentukan bahwa bentuk perjanjian harus dibuat secara tertulis dengan judul "SEWA BELI". Dan larangan bagi pemilik barang untuk mengambil kembali barangnya begitu saja, apabila si penyewa menunggak pembayarannya pada hal si penyewa sudah mengangsur angsurannya lebih dari sepertiga dari harga barang/harga beli.

Penuntutan kembali harus dilakukan melalui putusan hakim dan penegasan mengenai pembayaran pertama dilaksanakan sebelum perjanjian ditanda tangani dan kepada si penyewa selalu diperbolehkan mengakhiri perjanjian sewanya tanpa sesuatu ancaman untuk memberikan ganti rugi dan lain-lain.

Berdasarkan maksud dari perjanjian sewa beli dapat dikatakan bahwa kewajiban Penjual adalah menyerahkan barang yang menjadi objek perjanjian tersebut kepada pembeli. Penyerahan disini ada 3 fase :

(Subekti, 1972 : 62)

1. Penyerahan kekuasaan atas barang, pada saat pembeli membayar angsuran pertamanya.
2. Menyerahkan hak milik dari barang tersebut setelah pembeli melunasi angsurannya yang terakhir.
3. Wajib menanggung ketentraman pembeli untuk menikmati barang tersebut dan cacat yang tersembunyi pada barang itu.

Dalam pasal 1473 KUHPerdara menentukan bahwa :

" Si Penjual diwajibkan menyatakan dengan tegas untuk apa ia mengikatkan dirinya; segala janji yang tidak terang dan dapat diberikan berbagai pengertian, harus ditafsirkan kerugiannya".

Kewajiban Pembeli adalah :

1. Membayar harga barang yang disewa belikan secara angsuran hingga lunas atau dengan kata lain si pembeli berkewajiban membayar setiap angsuran tepat pada waktunya hingga angsuran yang terakhir.
2. Tidak memindah tangankan barang yang disewa belikan sebelum ia melunasi angsurannya yang terakhir karena seperti diketahui bahwa dalam sewa beli hak milik atas baarang yang disewa belikan belum beralih sampai angsuran yang terakhir dapat dilunasi, sehingga apabila si pembeli memindah tangankan barang tersebut maka ia dapat dituntut berdasarkan penggelapan.
3. Pembeli wajib memelihara barana yang disewanya itu dengan baik

BAB III

PERISTIWA HUKUM YANG DAPAT TIMBUL DARI PERJANJIAN SEWA BELI KAPAL TANKER

A. Kondisi Perjanjian

Didalam perjanjian sewa beli kapal tanker (*Bare boat hire purchase*) ini terdapat kondisi perjanjian yang terdiri dari para pihak yang hubungan hukumnya adalah dua pihak ditambah dengan diikutsertakan pembangun kapal tanker. Pertamina sebagai *debitur* yaitu yang berhutang dan investor swasta sebagai *kreditur* yaitu yang berpiutang.

Didalam perikatan sewa beli kapal tanker ini haruslah ditentukan siapa yang menjadi kreditur, namun bila dalam perikatan tersebut ada pergantian kreditur dan debitur maka diperbolehkan sebelum terjadi penandatanganan perjanjian. Penggantian tersebut harus diketahui oleh para pihak. Pada perikatan haruslah diwakili oleh satu orang kreditur dan satu orang debitur.

Hak dan kewajiban para pihak pun ditentukan dalam sewa beli kapal tanker. Kewajiban dari Debitur (Pertamina) adalah :

1. Debitur wajib membayar harga sewa beli.

Membayar harga sewa beli kapal seperti yang telah disepakati harganya antara pihak debitur dan pihak kreditur. Semua pembayaran sewa beli kapal tanker dalam perjanjian ini akan dilakukan secara bulanan dalam mata uang dollar Amerika. Angsuran sewa beli kapal tanker setiap bulannya dihitung berdasarkan perkalian antara bobot mati kapal tanker dengan harga sewa beli per ton bobot mati per bulan.

Dalam hal bobot mati (ukuran berat kapal) yang sebenarnya dari kapal tanker ketika telah selesai dibangun besarnya sama atau dibawah bobot mati yang dijamin, maka besarnya angsuran sewa beli bulanan adalah hasil kali bobot mati yang sebenarnya dengan harga sewa beli perbobot mati perbulan. Apabila bobot mati sesungguhnya besarnya diatas bobot mati yang dijamin, maka angsuran sewa beli bulanan merupakan hasil perkalian dari bobot mati yang dijamin seperti dengan harga sewa beli per ton bobot mati perbulan.

Besarnya angsuran sewa beli kapal akan dituangkan kemudian dalam Berita Acara yang ditandatangani oleh debitur dan kreditur setelah kapal diserahkan. Angsuran sewa beli kapal dan tabulasi pembayaran akan dilampirkan dengan lampiran tersendiri dan dibuat setelah serah terima kapal.

Angsuran pertama sewa beli kapal tanker akan dibayar bersama dengan pembayaran harga *consumable store* yang tersisa diatas kapal pada saat penyerahan kapal. Sisa angsuran akan dibayar setelah angsuran pertama dilaksanakan kepada Kreditur dalam 143 angsuran dan angsuran terakhir harus dibayar pada akhir dari keseratus empat puluh tiga bulan sejak tanggal penyerahan Kapal kepada Kreditur.

Dalam waktu tidak lebih dari 14 hari sebelum tanggal penyerahan kapal, kedua belah pihak akan menentukan persetujuan mengenai besarnya pengenaan denda.

Setiap dan semua cicilan yang dibayar setelah penyerahan kapal akan dibayar melalui transfer oleh debitur (Pertamina) kepada Rekening Bank yang ditunjuk oleh kreditur yang akan diberikan oleh debitur sebelum penyerahan kapal kecuali diberitahukan lain oleh Kreditur pada setiap tanggal jatuh tempo.

2. Debitur wajib tidak memindahkan kepemilikan kapal tanker.

Kepemilikan kapal tanker tidak dapat berpindah kepemilikannya selama pembayaran kapal tanker belum lunas dan wajib tidak melakukan penggadaian kapal baik itu debitur maupun nahkoda kapal tidak mempunyai hak kekuasaan atau wewenang apapun. Karena kepemilikan yang berlaku selama angsuran pembayaran

belum jatuh tempo dan lunas maka kepemilikan kapal tanker itu masih dimiliki oleh pihak Kreditur.

3. Debitur wajib memelihara kapal tanker.

Memelihara kapal tanker ini maksudnya adalah selama debitur menyewa kapal tanker sampai pembayarannya lunas.

Dalam hal yang berhubungan dengan pemeliharaan kapal maka bagi debitur wajib melakukan pemeriksaan kapal untuk menentukan keadaan kapal. Apabila kreditur menemukan kesalahan atau cacat dalam operasi kapal tanker atau hal lainnya maka kreditur berhak untuk meminta debitur untuk memperbaiki hal itu atas biaya kreditur dalam waktu yang wajar.

Debitur dalam memelihara kapal tanker wajib dalam pemeliharaannya untuk tidak merubah struktural apapun juga dalam kapal tanpa persetujuan dari pihak kreditur kecuali untuk kepentingan keselamatan kapal.

Kewajiban dari Kreditur adalah :

1. Kreditur wajib melakukan penyerahan kapal tanker.

Penyerahan kapal tanker dari pihak kreditur kepada pihak debitur. Penyerahan kapal tanker akan diserahkan kepada debitur di galangan kapal. Penyerahan kapal tanker akan dilakukan dalam

waktu 24 bulan setelah tanggal berlakunya perjanjian sewa beli tersebut.

Dalam hal terjadi kelambatan dalam penyerahan kapal tanker merupakan kelambatan yang disebabkan oleh sebab-sebab perubahan atau karena terlambatnya penyerahan perlengkapan yang harus disediakan oleh debitur. Bila adanya keterlambatan penyerahan kapal tanker kepada debitur maka jangka waktu penyerahan kapal tanker akan diperpanjang demikian.

Pada waktu penyerahan kapal tanker akan dilakukan di galangan kecuali disepakati hal lain oleh pihak debitur dan kreditur. Pada waktu penyerahan kapal dilakukan dengan penandatanganan berita acara penyerahan kapal tanker oleh kreditur kepada debitur.

2. Kreditur wajib memberikan peralihan hak milik kapal tanker.

Peralihan hak milik kapal tanker berpindah kepada debitur setelah pembayaran sewa beli kapal tanker tersebut lunas oleh debitur. Pada waktu peralihan hak milik atas kapal tanker tersebut kepada debitur kapal tanker itu akan memiliki kelas dan sertifikatnya bebas dari segala rekomendasi. Setelah seluruh pembayaran yang ada dalam perjanjian dibayar lunas.

3. Kreditur wajib menanggung seluruh cacat yang ada pada kapal tanker.

Cacat yang dimaksud disini adalah bila cacat tersebut terdapat dalam pembangunan kapal tanker sebelum kapal tanker tersebut beroperasi. Pada waktu penyerahan kapal tanker, kreditur menjamin selama 12 bulan sejak penyerahan kapal tanker termasuk semua peralatan permesinan serta keseluruhan perlengkapannya tetapi tidak termasuk peralatan yang dimiliki debitur. Maka kreditur tidak mempunyai kewajiban terhadap segala cacat yang ditemukan sebelum habisnya masa jaminan kecuali pemberitahuan mengenai cacat tersebut oleh debitur selambatnya 30 hari sesudah habisnya masa itu.

Kewajiban Pembangun kapal tanker adalah :

1. Pembangun wajib memenuhi apa yang diinginkan oleh pihak debitur dan kreditur baik dari segi spesifikasi kapal, model kapal, bobot (ukuran Kapal), serta fasilitas-fasilitas yang menunjang pada bagian dalam kapal.
2. Pembangun wajib menjamin kualitas dari kerangka kapal sampai kapal tersebut dapat berlayar dengan baik.

Kewajiban dari Asuransi adalah :

Asuransi wajib mengganti segala kerugian yang disebabkan karena kerusakan pada kapal tanker akibat tabrakan, ledakan dan kebakaran, kandas serta kerusakan mesin.

Hak Debitur dalam sewa beli kapal tanker adalah :

1. Debitur berhak menerima peralihan kapal tanker.

Peralihan kapal tanker setelah debitur melunasi pembayaran-pembayaran sewa beli kapal tanker selama masa angsuran maksimal 12 tahun dengan pembayarannya diangsur tiap bulan, sampai pembayaran tersebut lunas barulah pihak kreditur memberikan peralihan kepemilikan kapal tanker dari pihak kreditur kepada pihak debitur.

2. Debitur berhak untuk melakukan pembayaran di muka.

Debitur mempunyai hak untuk membayar dimuka kepada kreditur, sisa harga perjanjian dan bunga sepenuhnya secara tunai sekaligus pada akhir setiap jangka waktu 12 bulan dalam jangka waktu perjanjian. Debitur dapat melaksanakan pembayaran dimuka untuk seluruh jangka waktu yang tersisa.

3. Debitur berhak meminta denda kepada kreditur.

Hak debitur dalam meminta denda kepada kreditur adalah bila penyerahan kapal tanker tersebut terlambat diserahkan kepada debitur. Jika kelambatan penyerahan kapal tidak melampaui 30 (tiga puluh) hari dari tanggal penyerahan sebagaimana yang telah ditetapkan.

Apabila penyerahan kapal tertunda lebih dari 30 hari, setelah tanggal penyerahan maka Kreditur akan dikenakan denda misalnya : sebesar US\$ 15.500 per hari keterlambatan. Akan tetapi pengenaan denda maksimum tidak lebih dari apabila kelambatannya mencapai 90 hari dihitung dari sejak tanggal penyerahan kapal yang ditentukan tanggalnya.

Namun jika penyerahan kapal terlambat lebih dari 120 hari dari tanggal penyerahan, maka debitur dapat membatalkan perjanjiannya setelah jangka waktu tersebut habis dengan pemberitahuan secara tertulis kepada kreditur mengenai pembatalannya.

Pembatalan tersebut akan berlaku pada hari pemberitahuan tersebut diterima kreditur. Apabila kelambatan penyerahan sudah melebihi 120 hari dari tanggal penyerahan, dan debitur belum memberitahukan tentang adanya pembatalan, kreditur dapat meminta secara tertulis kepada Pembeli agar dalam waktu 30 hari setelah Pembeli menerima permintaan tersebut, memberitahu

Penjual mengenai niatnya untuk membatalkan atau setuju menerima penyerahan kapal pada tanggal yang disetujui kedua belah pihak. Pembeli berhak untuk membatalkan dengan persyaratan yang sama seperti yang telah ditentukan sebelumnya.

Penyerahan kapal akan dianggap terlambat apabila kapal tanker tidak diserahkan sesuai tanggal penyerahan kecuali jika penundaan tanggal penyerahan ini bukan disebabkan oleh kesalahan kreditur baik secara langsung maupun tidak langsung.

Debitur pun berhak meminta denda kepada kreditur bila bobot mati dari kapal tanker yang diinginkan tidak sesuai dengan keinginan debitur, sehingga mengalami kekurangan bobot pada kapal tanker itu sendiri. Sehingga kreditur pun menjamin bobot mati yang telah ditetapkan sebelumnya. Setelah kapal selesai dibangun dan apabila bobot mati lebih kecil dari bobot mati yang ditentukan dan kekurangannya kurang dari 350 long ton, maka kreditur tidak dikenakan denda.

Namun apabila kekurangan melebihi 350 long ton dari bobot mati yang ditentukan, debitur dapat menolak kapal tanker dan membatalkan perjanjian atau dapat menerima kapal tanker dengan pengurangan harga yang besarnya disepakati bersama kedua belah pihak.

Debitur berhak meminta denda kepada kreditur juga disebabkan kecepatan perjalanan kapal tanker tidak sesuai dengan keinginan debitur. Kreditur tidak dikenakan denda apabila kecepatan yang sesungguhnya memadai.

Konsumsi bahan bakar yang berlebihan maka debitur dapat mengenakan denda kepada kreditur bila hal tersebut terjadi. Karena dengan konsumsi bahan bakar yang boros, hal ini dapat merugikan pihak debitur nanti dalam operasional pengadaan kapalnya.

Namun bila kreditur dalam pembangunan kapal tankernya membuat konsumsi bahan bakar minyak tidak berlebihan, seperti yang telah ditetapkan dan diharuskan oleh debitur maka tidak dikenakan denda. Namun bila konsumsi bahan bakarnya melebihi 3% maka debitur akan mendenda kreditur dengan jumlah pembayaran dalam dollar perbulan.

Penerapan denda-denda yang dikenakan tersebut akan dipotong dari angsuran bulanan.

Hak kreditur dalam sewa beli kapal tanker adalah :

1. Kreditur berhak menerima pembayaran dari pihak debitur.

Pembayaran yang dilakukan debitur dengan cara angsuran setiap bulannya sampai pembayaran tersebut lunas, dengan jangka waktu yang telah ditentukan dalam perjanjian. Untuk Harga sewa beli kapal

ditentukan dengan cara sistem tender kapal dengan menyebutkan bobot mati (ukuran berat kapal) dari Kapal Tanker tersebut.

2. Kreditur berhak menuntut debitur bila memindahtangankan kepemilikan kapal tanker sebelum angsurannya lunas.

Kreditur berhak menuntut kepada debitur dan dapat melaporkan kepada pihak yang berwenang atas perbuatan debitur, dapat pula dikenakan sanksi hukum tentang penggelapan pada pasal 372 KUHP yaitu :

"Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum mengaku sebagai milik sendiri (*aich toeigenen*) barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian adalah kepunyaan orang lain, tetapi yang ada dalam kekuasaannya bukan karena kejahatan, diancam, karena penggelapan, dengan pidana penjara paling lama empat tahun atau denda paling banyak enam puluh rupiah".

Hak dari pihak asuransi adalah :

1. Asuransi berhak untuk membatalkan klaim dari pihak kreditur maupun debitur bila klaim tersebut dianggap tidak sesuai dengan aturan yang ada pada asuransi yang digunakan oleh para pihak tersebut.

2. Pihak asuransi berhak untuk memeriksa kejadian/peristiwa yang berhubungan dengan kapal tankerr itu, agar dapat diketahui penggantian biaya yang akan diberikan oleh pihak asuransi.

Jaminan

Jaminan berupa *Performance Bond* akan diserahkan oleh kreditur pada saat penyerahan kapal tanker kepada debitur sebesar 5 persen dari harga sewa beli kapal tanker selambatnya 15 hari setelah dikeluarkannya *letter of intent* (surat keterangan). Jaminan akan dicairkan apabila :

- kreditur lalai dalam menandatangani perjanjian sewa beli kapal tanker setelah *letter of intent* diterbitkan.
- Kreditur selama 4 bulan setelah tanda tangan perjanjian tidak menunjukkan kearah kemajuan pelaksanaan perjanjian sewa beli kapal tanker.
- Kreditur lalai dalam menyelesaikan pembangunan kapal tanker dan menyerahkan kepada debitur tidak sesuai jadwalnya yang ditentukan.

Jangka Waktu

Untuk sewa beli kapal tanker tanpa awak ini mempunyai jangka waktu pembayaran sewa beli kapalnya adalah 12 tahun dengan

angsurannya dibayarkan dengan tiap bulan dan berlakunya perjanjian tersebut pada saat setelah penandatanganan perjanjian.

B. Kondisi Kapal Tanker

Kondisi kapal tanker yang boleh berjalan adalah kondisi kapal yang sudah memenuhi persyaratan keselamatan dan laik layar sehingga mampu melakukan pelayaran dalam cuaca yang bagaimanapun juga sesuai dengan daerah pelayaran yang diizinkan dalam sertifikat kapal.

Dan untuk kelaikan lautnya maka diperlukan suatu perijinan berupa sertifikat kapal yang dikeluarkan oleh Deperla dan Biro Klasifikasi Indonesia. Oleh Departemen tersebut dapat diketahui kondisi kapal yang boleh berlayar atau tidak, maka semua persyaratan haruslah dipenuhi oleh pemilik kapal tanker untuk memenuhi perijinan itu.

Dalam hal ini kondisi kapal tanker merupakan obyek dari perikatan perjanjian sewa beli kapal tanker. Menurut pasal 1320 KUHPerdara adalah syarat ketiga bagi sahnya perikatan adalah obyek tertentu.

kapal tanker merupakan benda bergerak menurut sifatnya pada pasal 509 KUHPerdara yaitu "Kebendaan bergerak karena sifatnya ialah kebendaan yang dapat berpindah atau dipindahkan". Pada kapal tanker sebagai suatu benda bergerak dikenal mengenai :

1. *Bezit* (kedudukan berkuasa)

2. *Levering* (penyerahan)
3. *Verjaring* (kadaluwarsa)
4. *Bezwaring* (pembebanan)

Jaminan yang merupakan kebendaan adalah berupa gadai (titel 20 buku II KUHPerdara), namun didalam sewa beli kapal tanker debitur tidak berhak melakukan gadai atau hipotek dengan alasan apapun. Ketentuannya pada pasal 1134 ayat 2 KUHPerdara bahwa "Gadai dan hipotik adalah lebih tinggi daripada hak istimewa, kecuali dalam hal-hal dimana oleh undang-undang ditentukan sebaliknya".

Cara memperoleh hak milik pada pasal 584 KUHPerdara adalah :

1. Pendakuan (*toeeigening*)
2. Ikutan (*natrekking*)
3. Kadaluwarsa (*verjaring*)
4. Pewarisan (*erfoopvolging*)
5. Penyerahan (*levering*)

Untuk kapal tanker menggunakan sistim penyerahan (*levering*). Penyerahan ini merupakan cara memperoleh hak milik yang penting dan yang paling sering terjadi dalam masyarakat. Dalam Hukum Perdata yang dimaksud dengan penyerahan adalah suatu benda oleh pemilik atau atas namanya kepada orang lain, sehingga orang lain ini memperoleh hak milik atas benda itu (kapal tanker). Sedangkan dalam sewa beli kapal tanker, penyerahan kapal terjadi pada saat

pembangunan kapal tanker telah selesai maka akan ada penyerahan dari pihak penjual kepada pihak pembeli. Dan Hak milik atas barang tersebut berpindah setelah angsuran pembayaran tersebut lunas.

Penyerahan yang dilakukan pada kapal tanker adalah penyerahan secara nyata yang jelas-jelas terlihat kapal tankernya. Untuk sahnya penyerahan pada kapal tanker memenuhi syarat-syarat tertentu :

1. Harus ada perjanjian antara penjual, pembeli dan pembangun kapal tanker.
2. Harus ada alas hak

Alas hak disini adalah adanya hubungan hukum yang mengakibatkan penyerahan atau peralihan barang. Menurut pasal 548 KUHPerdara ayat 1 bahwa " Tiap-tiap kedudukan berkuasa yang beritikad baik, memberi kepada si yang memangkunya, hak-hak atas kebendaan yang dikuasai...".

Pada kondisi kapal tanker sesuai dengan ajaran causal yang untuk sahnya penyerahan tergantung dari alas haknya, jika alas haknya sah maka penyerahannya sah begitu juga sebaliknya bila alas haknya tidak sah maka penyerahannya tidak sah. Untuk sahnya penyerahan diperlukan titel yang nyata/rill.

3. Harus dilakukan oleh orang yang wewenang menguasai benda-benda tadi.

Untuk membangun sebuah kapal tanker, diperlukan persiapan dan perencanaan dengan baik serta memenuhi ketentuan-ketentuannya. Setelah kapal selesai dibangun dan telah diadakan pemeriksaan akhir maka Pejabat Pemerintah yang berwenang akan menerbitkan sertifikat-sertifikat yang didukung dengan survey dan test yang membuktikan bahwa kapal tersebut telah memenuhi persyaratan kondisi kapal yang baik untuk berlayar dan diberikan ijin untuk beroperasi.

4. Harus ada penyerahan nyata, yaitu penyerahan kapal tanker antara penjual kepada pembeli.

Kapal tanker yang kondisinya tidak laik laut atau tidak layak untuk berlayar dapat pula dilihat dari kesiapan-kesiapannya dalam melengkapi peralatan yang diperlukan dikapal, seperti kompas, sekoci, lampu serta juga kelengkapan sertifikat kapal yang nantinya akan diperiksa oleh syahbandar untuk dapat mengawasi sampai dimana kesiapan sebuah kapal, khususnya kapal tanker untuk berlayar.

Bila kondisi kapal tidak diperhatikan sebelum berlayar maupun sesudah berlayar maka akan lebih berbahaya resikonya, apalagi dengan membawa muatan berupa minyak. Tumpahan minyak tersebut dapat munculnya pencemaran minyak dilaut seperti diatur

dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 183/AL.506/Phb-83.

Sehubungan dengan semakin meningkatnya penggunaan kapal-kapal tanker oleh Pertamina, maka risiko dalam pengoperasian kapal pun semakin tinggi antara lain dapat terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam, kandas, tabrakan, kebakaran atau meledak yang dapat mengakibatkan kehilangan jiwa manusia, kerugian materi dan pencemaran lingkungan.

C. Pemeliharaan Kapal Tanker

Pemeliharaan kapal tanker wajib dilakukan oleh pembeli, selama kapal tanker tersebut beroperasi. Baik itu sistim pemeliharaan kapal yang dilaksanakan secara tetap/berkala, teratur dan terus menerus dan harus sesuai dengan persyaratan/peraturan dari klasifikasi maupun peraturan Pemerintah.

Dari pemeliharaan yang dilakukan pembeli selama kapal tersebut dipakai beroperasi oleh pihak pembeli, namun bukan berarti pihak pembeli mempunyai hak untuk merubah spesifikasi maupun bentuk kapal yang telah ada dalam kesepakatan perjanjian sebelumnya.

Sistim pemeliharaan kapal model PMS adalah pemeliharaan kapal berencana yang berkesinambungan dengan setiap jangka waktu

5 tahun sekali. Tujuannya untuk mencapai *efisiensi* dan *efektifitas* dari operasi kapal. Dalam pemeliharaan kapal mengatur juga mengenai :

- a. Perencanaan pelaksanaan dan pengawasan pemeliharaan kapal.
- b. Harga dan biaya perbaikan.
- c. Wewenang tanda tangan surat perintah kerja.
- d. Kontrak kerja
- e. Penyerahan pekerjaan

Pemeliharaan kapal dapat berupa :

1. *Docking Repair*

Pemeliharaannya dari 1 tahun sekali sampai empat tahun sekali.

2. *Running Repair*

Yang dimaksud dengan *running repair* yaitu kegiatannya mencakup :

1. Perbaikan selama kapal dalam masa operasi.
2. *Emergency repair* diatas dock.

D. Pola Pendanaan Dan Rancang Bangun Kapal Tanker

Pola BBPHP (*Bare boat hire purchase*) adalah pola sewa beli jangka panjang tanker baru dengan spesifikasi sesuai dengan kebutuhan Pertamina, dan disewa dari pemasok kapal dalam keadaan kosong tetapi siap pakai untuk dioperasikan sendiri oleh Pertamina.

Pola BBHP merupakan alternatif dari pola pembangunan kapal sendiri dengan anggaran investasi.

Karena pola BBHP sebagai pola alternatif, dengan sendirinya mempunyai tingkat keekonomian yang lebih rendah daripada pola investasi langsung, karena pola BBHP akan melibatkan bunga dana komersial yang harus diperhitungkan dalam bentuk biaya sewa beli setiap tahun.

Dengan kata lain, pola BBHP diusulkan bukan sebagai alternatif ekonomis, tetapi sebagai alternatif pengadaan pendanaan investasi. Dengan demikian, pola BBHP dimaksudkan untuk meringankan beban investasi Pertamina.

Contoh : Pengadaan kapal ukuran 17.500 DWT memerlukan dana investasi sekitar Rp. 69.000.000.000,00 untuk nilai tukar Rp. 2.000,00/US\$ 1,00 dalam masa konstruksi dua tahun anggaran, bila dilakukan dengan dana investasi langsung.

Bila pengadaannya dilakukan dengan pola BBHP dengan masa sewa 12 tahun, dengan asumsi bunga dana sebesar 10 % per tahun, akan memerlukan pengeluaran sekitar Rp. 9.950.000.000,00 per tahun biaya sewa (*Bare boat portion*) untuk selama masa sewa.

Kapal milik usia tua yang akan diremajakan rata-rata mempunyai "Commision Days"(kekuatan waktu atau hari) yang semakin menurun, kurangnya sekitar 80 hari setiap tahun bila dibandingkan dengan kapal

charter. Bila diremajakan, diharapkan adanya peningkatan "Commission days" setiap kapal sebanyak 60 hari (tidak seluruh 80 hari dapat dicapai, karena sekitar 20 hari kelebihan "commission days" kapal charter dibanding kapal milik bersumber dari berbagai kekeluasaan birokrasi pada kapal charter).

Dengan adanya peremajaan kapal maka biaya pemeliharaan kapal untuk setidaknya 12 tahun pertama akan dapat dihemat. Dengan kata lain, peremajaan pada contoh diatas yaitu pada ukuran kapal 17.500 tersebut dengan pola BBHP akan mempunyai perkiraan profil keekonomian selama 12 tahun sebagai berikut:

1. Pengeluaran

Setara dengan biaya sewa kapal BBHP selama 60 hari per tahun selama 12 tahun sebesar Rp. 19.480.000.000,00.

2. Penghematan :

- a. Kenaikan *commission days* 60 hari per tahun untuk selama 12 tahun yang bernilai Rp. 15.750.000.000,00 (atas dasar biaya sewa)
- b. Penghematan biaya pemeliharaan kapal sekitar 404.000.000,00 per tahun (angka rata-rata) atau Rp. 4.848.000.000,00 dalam masa 12 tahun.

Mamfaat peremajaan sebenarnya lebih besar dari angka yang digambarkan tersebut diatas, karena kapal usia tua cenderung semakin banyak mengalami potensi kerusakan dan kecelakaan, yang tidak dapat dinilai secara konkrit, kecuali gangguan terhadap kelangsungan angkutan bahan bakar minyak di laut, juga tidak diperhitungkan nilai kapal yang digantikan.

Dalam kondisi yang tidak tersedianya dana investasi, pola BBHP dinilai merupakan yang terbaik dari pilihan yang ada sehingga dapat memenuhi sskebutuhan pengangkutan kapal tanker yang diperlukan dari segala ukuran.

Untuk menarik calon-calon investor, kondisi tertentu dimasukkan dalam ketentuan lelang terutama :

- a. Kebebasan memilih galangan (baik dalam negeri maupun luar negeri)
- b. Kebebasan membuat rancang bangun kapal sehingga sesuai dengan kemampuan optimal galangan .
- c. Kebebasan menghimpun pendanaan baik dalam negeri maupun luar negeri.
- d. Kebebasan memilih bendera kapal.

Pola BBHP ini harus direkayasa terutama agar dapat menarik modal asing, karena diperkirakan dana investasi didalam negeri tidak akan tersedia cukup. Kondisi-kondisi tersebut pada hakikatnya sama

dengan pola charter jangka panjang (*LITC*) yang telah cukup berhasil selama ini.

Dalam kepentingan-kepentingan yang lain pun Pertamina selalu mengupayakan pendayagunaan kemampuan dalam negeri, baik dalam hal produk maupun jasa. Hal ini juga diarahkan dalam surat Menteri Keuangan dalam menanggapi usul pola BBHP.

Namun dalam hal pola BBHP ini (dengan tingkat kemampuan produksi galangan dalam negeri dewasa ini), tidak dapat menjamin mutlak akan tercapainya partisipasi galangan dalam negeri tersebut, atas dasar pertimbangan sebagai berikut :

1. Beberapa galangan dalam negeri memang mempunyai potensi kemampuan teknis untuk membangun jenis-jenis kapal yang diinginkan, tetapi menurut statistik kinerja beberapa galangan utama dalam membangun kapal Pertamina, belum dapat membuktikan dapat menyelesaikan pekerjaan secara tepat waktu. Keterlambatan jadwal masih dinilai berlebihan.
2. Pola BBHP pada hakekatnya adalah pola untuk menarik minat investor. Termasuk modal asing, karena modal dalam negeri masih terbatas dan mempunyai bunga dana yang tinggi.

Bila keharusan penggunaan dalam negeri dijadikan persyaratan lelang yang mutlak, maka dikhawatirkan akan tidak menarik minat modal asing. Terlebih pula karena pola BBHP ini tidak didukung oleh

suatu jaminan apapun oleh Pertamina dalam hal resiko investasi, kecuali kontrak sewa beli kapal tersebut.

Dalam hal ini, kepentingan mempertahankan kredibilitas pola BBHP sebagai pola investasi untuk menarik minat modal asing lebih relevan, karena pola ini masih akan dibutuhkan jangka panjang untuk pengadaan kapal-kapal.

3. Memperhatikan hal tersebut diatas, dalam pelaksanaan BBHP bila diizinkan untuk mengikutsertakan galangan luar negeri dalam proses lelang, kami akan menentukan syarat-syarat yang memberi peluang besar bagi galangan dalam negeri dalam bentuk :
 - a. Memberikan tenggang waktu konstruksi yang cukup lama dari jadwal semestinya.
 - b. Memberikan preferensi pada galangan dalam negeri bila harga tidak melebihi 15 % dari harga terendah hasil lelang. Peluang tersebut merupakan suatu peluang yang cukup besar, meskipun tidak menjamin (dalam pola LTC, cara ini dapat memenangkan beberapa galangan dalam negeri). Dengan demikian, tidak ada keputusan untuk memenangkan galangan kapal dalam negeri atas dasar kriteria yang lain diluar persyaratan lelang tersebut, sehingga kredibilitas pola BBHP tetap terjaga dimata calon investor.

4. Bila hal tersebut tidak disetujui dan dipandang perlu untuk menempatkan kepentingan penggunaan galangan dalam negeri diatas kepentingan menjaga minat investasi modal asing, maka kemungkinan dapat dipertimbangkan pola mencari dana, seperti dalam pola "*Caraka Jaya*" dengan pendekatan sebagai berikut :
- a. Pertamina mengajukan kebutuhan kapal tankernya dengan spesifikasi yang sesuai dengan kebutuhan kepada penyanggah dana.
 - b. Penyanggah dana mencari dana dan melakukan investasi pembangunan kapal-kapal tersebut yang akan dibangun di galangan-galangan dalam negeri.
 - c. Pertamina akan melakukan sewa beli kapal-kapal tersebut dengan penyanggah dana, dengan biaya sewa yang disepakati/disetujui Pemerintah (karena dalam pola ini Pertamina tidak mengendalikan strategi pendanaannya).

Namun pada dasarnya cara mencari dana seperti pola "*Caraka Jaya*" tersebut menggunakan jenis sumber dana kredit lunak yang dijamin oleh Pemerintah, sedangkan dana itu tidak tersedianya, dana jenis tersebut.

5. Bila dana Pemerintah dapat disediakan dan Pertamina dapat menggunakannya untuk pengadaan kapal, maka Pertamina akan

dapat melakukan pemamfaatan galangan dalam negeri dengan semaksimal mungkin, dengan pendekatan :

- a. Menunjuk galangan kapal BUMN untuk membangun beberapa kapal sejenis pada satu galangan, sehingga galangan kapal dapat melakukan optimalisasi pembangunannya. Proses lelang tidak dilakukan karena kemampuan galangan-galangan di Indonesia tidak setara untuk proses lelang yang wajar.
 - b. Pengadaan kapal tidak melalui pola sewa beli, tetapi pembangunan langsung sebagai proyek investasi Pertamina.
 - c. Harga kapal dilakukan melalui negosiasi dan hasilnya disetujui oleh Pemerintah.
 - d. Dalam pendekatan ini, penggunaan potensi galangan kapal nasional akan maksimal, dengan kesediaan Pertamina menanggung dampak resiko keterlambatan jadwal.

Namun cara ini juga tidak diajukan karena adanya keterbatasan anggaran investasi yang diperlukan.
6. Ditingkatkan potensi partisipasi galangan dalam negeri, dapat dilakukan hal sebagai berikut :
- a. Proses lelang hanya diberikan kepada galangan kapal dalam negeri dan memberi kebebasan galangan kapal untuk mengupayakan investasi pengadaan kapal, termasuk membentuk *konsorsium* dengan pendanaan dan perusahaan

pelayaran, bila hal itu dipandang perlu. Pengkhususan ini disertai kondisi bahwa kapal harus dibuat digalangan dalam negeri.

- b. Namun pola demikian mengandung resiko yang harus dihadapi Pertamina, terutama tidak dapat tersedianya dana yang mencukupi dan terlambatnya pengadaan kapal.

Dalam Pembangunan kapal dengan pola BBHP ini, Pertamina hanya akan memberikan outline specification sebagai persyaratan teknis yang akan menjadi dokumen tender.

Pola rekayasa (*engineering*) dan rancang bangun (*design*) pembangunan kapal-kapal milik Pertamina dengan pola BBHP dapat merupakan beberapa kemungkinan yaitu :

- A. Galangan Pembangunan kapal dengan rekayasa dan rancang bangun kapal dipilih sendiri oleh perusahaan pemenang tender.

Salah satu alasan mendasar pengadaan kapal-kapal tanker Pertamina dengan pola BBHP adalah kelangkaan dan tidak tersedianya dana investasi yang cukup. Oleh sebab itu, perlu diupayakan terciptanya iklim yang menarik bagi investor baik domestik maupun asing untuk menanamkan modalnya.

Salah satu upaya yang dapat ditempuh adalah dengan tidak memberikan persyaratan yang terlalu ketat. Manifestasinya diwujudkan dalam bentuk kebebasan memilih galangan pembangun kapal sebagai

mitra bisnisnya (termasuk pembuatan rekayasa dan rancang bangunnya).

Setiap Perusahaan pemenang tender bebas memilih galangan kapal yang disukainya berdasarkan persyaratan teknis yang telah ditentukan oleh Pertamina. Fenomena semacam ini nampaknya paling disukai oleh para investor (terbukti pembangunan kapal-kapal LTTC yang dinilai telah berhasil memuaskan dengan pola seperti ini). Jika keadaannya demikian, rekayasa, rancang bangun dan pembuatan kapal dilakukan oleh galangan kapal yang dipilih oleh pemenang tender, baik galangan dalam negeri maupun galangan kapal luar negeri, mana yang dianggap paling menarik.

Adanya esensi daya tarik bagi investor untuk membangun kapal di galangan kapal dalam negeri yang terdapat dalam bentuk preferensi harga dan lamanya pembangunan kapal. Memang preferensi yang diberikan tidak menjamin, tetapi menjanjikan peluang yang cukup besar sementara kredibilitas pola BBHP ini tetap terjaga dimata investor.

B. Memanfaatkan peluang bina rekayasa/rancang bangun dalam negeri.

Pola semacam ini memang merupakan salah satu alternatif dalam melaksanakan pembangunan kapal pada ukuran tertentu didalam negeri sebagai proyek perintis.

Pada masa yang lalu galangan-galangan kapal didalam negeri telah mendapatkan kesempatan untuk membangun kapal-kapal tanker Pertamina yaitu tanker berukuran 3.500 long ton sampai ukuran 17.500 long ton. Tanker ukuran 3.500 long ton dan 6.500 long ton dengan status pembelian langsung (*direct purchase*) investasi Pertamina.

Rekayasa kapal tanker ukuran 3.500 long ton tersebut dibuat oleh IHI Marine Engineering (IMES), sedangkan rancang bangunnya dibuat atas kerjasama PT. PAL Indonesia dan PT. DOK & Perkapalan Kodja Bahari. Kapal tanker ukuran 17.500 long ton dapat dipilih untuk dijadikan proyek perintis, karena kapal ini merupakan ukuran terbesar yang belum pernah dibangun ditanah air, sehingga layak untuk disebut sebagai *pilot project*(proyek besar)

Bila disetujui untuk memanfaatkan kesempatan pembangunan kapal ini untuk bina rekayasa/rancang bangun, utamanya untuk kapal berukuran 17.500 long ton, dengan cara mencabut satu kapal jenis tersebut dari daftar lelang dan dijadikan *pilot project* kerjasama Pertamina dengan PT. PAL Indonesia yang perlu didukung dana investasi dari Pemerintah.

Contoh: Pengadaan Kapal yang meliputi 12 buah tanker berbagai jenis ukuran (Data Dinas Operasi Tanker, 1999)

UKURAN	JUMLAH	MENGGANTIKAN
1.500 DWT	2 UNIT	MT. Raharja III MT. Raharja V
6.500 DWT	6 UNIT	MT. Permina 15 MT. Permina 16 MT. Permina 19 MT. Bekasap/P.54 MT. Bitung/P.55 MT. Bekapai/P.56
17.500 DWT	4 UNIT	MT. Permina 27 MT. Permina 28 MT. Permina 30 MT. Permina 31

Pelaksanaan fisik pada kapal tanker dilakukan bertahap dan dikaji ulang berdasarkan statistik kinerja setiap kapal yang akan digantikan. Perkiraan unvestasi yang diperlukan adalah ekuivalen Rp. 485 Milyar (data pada tahun 1993 dari Direktorat PKK Pertamina)

Pelaksanaan peluang BBHP yang diinginkan untuk dimanfaatkan dalam rangka membina kemampuan rekayasa/rancang bangun kapal ukuran 17.500 long ton seperti yang diusulkan PT. PAL Indonesia, maka dari Pertamina pun mengusulkan untuk :

- a. Mencabut satu kebutuhan kapal ukuran 17.500 long ton dari BBHP, untuk secara tunjuk langsung diserahkan rancang bangun dan konstruksinya kepada PT. PAL Indonesia.
- b. Pelaksanaannya melalui pola kerjasama Pertamina dengan PT. PAL Indonesia, khususnya dalam aspek rekayasa dan rancang bangunnya.
- c. Pendanaan perlu disediakan oleh Pemerintah, yang dapat disalurkan melalui PT. PAL Indonesia ataupun Pertamina (sebagai anggaran investasi).
- d. Tingkat harga dilakukan melalui negosiasi antara Pertamina dan PT. PAL Indonesia dan disetujui oleh Pemerintah c.q Departemen Keuangan.

BAB IV

ANALISA PERMASALAHAN HUKUM YANG AKAN TIMBUL DALAM PERJANJIAN SEWA BELI KAPAL TANKER

A. Analisa Hubungan Antara Pertamina dan Investor Swasta

Analisa hubungan antara Pertamina dengan investor swasta adalah dalam hal ini Pertamina sebagai Pembeli (pihak pertama) kapal dengan sistim *bare hire purchase*, yaitu sewa beli kapal tanker dengan tanpa awak kapal, yaitu kapal tersebut dengan keadaan kosong tanpa *crew* kapal (anak buah kapal) dan dengan keadaan yang baru selesai dibangun oleh pihak Pembangun. Sedangkan investor swasta disini adalah sebagai penyandang dana dan membuat kapal tersebut selesai pada waktunya yang telah ditentukan untuk dapat *delivery* kapal dan dapat dikatakan sebagai Penjual (pihak kedua).

Untuk dapat melakukan hubungan antara investor swasta dengan Pertamina, maka pihak investor swasta mengikuti tender yang diadakan oleh Pertamina. Untuk dapat mengikuti tender kapal tersebut investor swasta harus mengikuti beberapa persyaratan yang diinginkan oleh

Pertamina. Maka akan diadakan lelang yang ditentukan waktu, tempat, tanggal serta pembelian dokumen lelang kapal tanker tersebut oleh Pertamina.

Syarat-syarat lelang dalam pola *bare boat hire purchase* adalah :

1. Ruang lingkup pekerjaan

a. Proyek yang dilelangkan

Proyek yang dilelangkan meliputi ruang lingkup pekerjaan pembangunan dan penyerahan kapal baru dengan cara BBHP, dengan spesifikasi seperti yang terlampir dalam dokumen lelang.

b. Jumlah penawaran yang diizinkan

Peserta lelang dapat menawarkan lebih dari satu kapal untuk satu jenis kapal.

c. Cara pengadaan kapal

Pengadaan kapal tanker tersebut dilakukan dengan pola *bare boat hire purchase* dalam jangka waktu antara 8 – 12 tahun.

d. Galangan pembangun/*Shipbuilder*

Tanker-tanker tersebut akan dibangun digalangan kapal yang telah menyatakan kesanggupannya dan dinilai mampu oleh Pertamina untuk membangun sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dalam dokumen lelang ini.

e. Pendanaan

Pembiayaan pembangunan tanker-tanker tersebut dapat dilakukan dengan dana sendiri atau mengatur dana yang dialokasikan.

f. Penyerahan kapal

Masing-masing kapal tanker tersebut harus sudah diserahkan kepada Pertamina di Galangan Pembangun dengan waktu sesuai dengan kemampuan masing-masing galangan secara bertanggung jawab, yang dinyatakan dalam jadwal pelaksanaan pembangunan dan penyerahan kapal. Untuk kapal yang dibangun digalangan dalam negeri dan dibandingkan kapal yang dibangun diluar negeri.

(Data Dinas Operasi Tanker, 1999)

Tipe kapal	Dalam negeri	Luar negeri
1.500 DWT	17 bulan	15 bulan
6.500 DWT	21 bulan	18 bulan

2. Dokumen lelang

Dokumen lelang dapat dilakukan pada waktu dan tanggal yang ditentukan dalam surat undangan lelang, setelah peserta lelang telah menyetor pembayaran pembelian dokumen lelang dengan menunjukkan tanda bukti setor.

3. Penjelasan lelang

Kepada peserta lelang dapat diberikan penjelasan lelang oleh panitia lelang dan kepada peserta lelang diberikan kesempatan untuk mengajukan beberapa pertanyaan dari segi teknis dan non teknis. Dan setelah ada penjelasan lelang diberikan berita acara penjelasan lelang bila nantinya ada perubahan-perubahan.

4. Surat penawaran

Surat penawaran harus diketik di kop perusahaan dan ditempel materi Rp. 6000,- yang terdiri dari 3 (tiga) rangkap yaitu 1 (satu) asli dan 2 (dua) rangkap copy. Dan dalam surat penawaran adanya lampiran-lampiran penawaran yaitu : laporan keuangan, daftar susunan pemilik modal, daftar susunan pengurus, copy akte pendirian perusahaan, asli daftar pengalaman kerja, copy NPWP, copy pengusaha kena pajak (PKP), asli surat keterangan Bank, copy surat jaminan penawaran (Bid Bond), copy tanda daftar rekanan (TDR).

5. Jaminan penawaran (*Bid Bond*)

Besarnya nilai jaminan penawaran untuk setiap kapal minimal 1 % dari harga sebuah kapal yang ditawarkan dalam mata uang dollars (US\$) atau Rupiah (Rp). Masa laku dari jaminan ini adalah 6 bulan terhitung sejak penutupan lelang.

6. Jaminan pelaksanaan (*Performance bond*)

Besarnya nilai dari jaminan pelaksanaan untuk setiap kapal adalah sebesar 5 % dari harga *direct purchase* setiap kapal. Masa laku dari

Jaminan adalah sejak tanggal diserahkan terimakan kapal kepada Pertamina.

7. Penilaian lelang

Penawaran yang syah dan dipandang menguntungkan bagi Pertamina dan memenuhi syarat secara teknis maupun non teknis.

8. Pengumuman lelang

Pengumuman pemenang akan disampaikan secara tertulis. Dan Pertamina akan menyampaikan Surat keputusan pemenang lelang kepada pihak investor swasta yang sebagai pemenang lelang. Namun juga disampaikan bila lelang dianggap gagal dan akan diadakan lelang ulang.

9. Kontrak sewa beli kapal

Investor swasta yang sebagai pemenang lelang akan menandatangani Kontrak sewa beli kapal tanker dengan Pertamina. Dan kontrak sebelum akan dinegosiasikan serta dibahas isinya sehingga terbentuknya kesepakatan dan barulah diadakan penandatanganan kontraknya.

Investor swastanya dari segi penyanggah dana adalah investor tersebut dapat berupa Bank maupun non Bank. Namun yang pasti Pertamina hanya menentukan dari model, spesifikasi kapal, bobot mati kapal serta hal-hal lainnya yang berupa teknis maupun non teknis dan

Pertamina pun ikut serta dalam survey dari kapal sebelum dibangun sampai kapal tersebut dapat mulai berlayar.

Investor harus mencantumkan besarnya dana yang sanggup dialokasikan, sehingga Pertamina mengetahui kemampuan dari pihak Investor. Investor juga harus berpengalaman dalam pendanaan dibidang pembangunan kapal serta membuat suatu pernyataan yang tertulis bahwa Investor memang bebar-benar sanggup untuk menjadi penyandang dana. Pertamina tidak membatasi berapa orang/badan hukum untuk menjadi investor dalam pembangunan kapalnya, namun kesanggupan tersebut haruslah dibuat tertulis. Sehingga dapat memenuhi jangka waktu pembangunan sesuai dengan jatuh tempo yang telah ditentukan.

Investor membuat suatu kesepakatan dengan Pertamina serta galangan mengenai kesanggupan dan persetujuan untuk bekerjasama dalam rangka pembangunan kapal tanker tersebut.

Namun dari hal diatas dalam analisa riset penulis sering terjadi adanya wanprestasi dari pihak Investor mengenai jangka waktu yang ditentukan serta tersendat-sendatnya dana dari pihak Investor, sehingga hal ini dapat merugikan dari pihak Pertamina. Karena dengan *on hire* (mulai berlayar kapal) kapal tiap menit serta detik telah diperhitungkan sekali oleh pihak Pertamina, karena Pertamina sangat membutuhkan kapal tersebut untuk mengangkut muatan minyak kedaerah yang dituju.

Pertamina memberlakukan denda bagi pihak investor setiap harinya bila terlambat dari waktu yang ditentukan, tapi karena investor juga menggunakan galangan kapal dari pihak BUMN maka terkadang wanprestasi yang dilakukan oleh pihak investor disangkut pautkan kepada pembuatan pembangunan kapal itu sendiri. Sehingga seperti suatu siklus lingkaran yang tidak ada henti-hentinya, dan yang pasti pihak investor tidak mau disalahkan yang memang pengerjaan pembangunan kapalnya wajib digalangan milik Pemerintah juga seperti : PT. PAL Indonesia.

B. Hubungan Hukum Antara Penjual, Pembeli dan Pembangun Kapal Tanker.

Hubungan hukum antara penjual dan pembeli ada perikatan-perikatan yang dibuat karena adanya suatu itikad baik dan tercipta pula dengan adanya kesepakatan diantara kedua belah pihak. Yang ditentukan dalam pasal 1233 KUHPerdara yaitu " Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik itu karena undang-undang".

Dalam hal ini antara Penjual dan Pembeli dalam sewa beli kapal tanker tersebut telah sepakat untuk mengikatkan diri dalam kontrak/perjanjian dengan segala ketentuan-ketentuan yang ada. Penjual telah setuju untuk menjual dengan pola sewa beli kapal tanker

dengan bobot yang telah ditentukan dari Pembeli dengan keadaan tanpa awak kapal. Dan Pembeli setuju untuk membeli kapal tanker dengan cara angsuran selama jangka waktu yang telah ditentukan.

Sedangkan untuk pihak pembangun kapal tanker adalah merupakan suatu badan usaha milik negara, agar biaya atau pendanaannya masih demi kepentingan devisa negara yaitu dibawah PT. PAL Indonesia. Pembangun kapal tanker ini dapat disebut dengan pihak ketiga yang ikut serta dalam pembuatan kapal tanker. Seperti yang ditentukan dalam pasal 1340 KUHPerdara Jo 1317 KUHPerdara yaitu pasal 1340 KUHPerdara adalah :

" Suatu perjanjian hanya berlaku antara pihak-pihak yang membuatnya.

Suatu perjanjian tidak dapat membawa rugi kepada pihak-pihak ketiga; tak dapat pihak-pihak ketiga mendapat mamfaat karenanya, selain dalam hal yang diatur dalam pasal 1317 ".

Pasal 1317 KUHPerdara adalah :

" Lagi pun diperbolehkan juga untuk meminta ditetapkannya suatu janji guna kepentingan seorang pihak ketiga, apabila suatu penetapan janji, yang dibuat oleh seorang untuk dirinya sendiri, atau suatu pemberian yang dilakukannya kepada seorang lain, memuat suatu janji yang seperti itu.

Siapa yang telah memperjanjikan sesuatu seperti itu, tidak boleh menariknya kembali, apabila pihak ketiga tersebut telah menyatakan hendak mempergunakannya”.

Pembangunannya berdasarkan segala ketentuan-ketentuan hukum yang telah diatur seperti surat pernyataan dari pembeli, penjual dan pembangun, dan spesifikasi kapal serta pelaksanaan lelang.

Penjual akan menyerahkan kapal tanker kepada Pembeli di galangan kapal. Penyerahan akan dilakukan dalam 24 bulan setelah tanggal berlakunya kontrak. Penyerahan tersebut dilakukan Penjual disertai pula dengan penandatanganan berita acara dengan penerimaannya oleh si Pembeli. Landasan hukumnya adalah pasal 612 KUHPerdata yaitu “Penyerahan kebendaan bergerak, terkecuali yang tak bertubuh, dilakukan dengan penyerahan nyata akan kebendaan itu oleh atau atas nama pemilik, atau dengan penyerahan kunci-kunci dari bangunan, dalam mana kebendaan itu berada”.

Pada saat pembangunan kapal tanker penyerahan kapal dari Penjual kepada Pembeli dapat mengalami suatu penangguhan karena sesuatu hal yang memaksa keadaan, seperti adanya perang, revolusi, kerusuhan, bencana alam dan lain-lain, maka hal tersebut diluar kekuasaan Penjual bila terjadi hal tsb. Seperti ditentukan dalam pasal 1245 KUHPerdata yaitu “Tidaklah blaya rugi dan bunga harus digantinya, apabila lantaran suatu kejadian tak disengaja si berutang beralangan

memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan terlarang”.

Harga sewa beli serta cara pembayaran sewa beli kapal tanker dengan angsuran ditetapkan dalam perjanjian tersebut dan merupakan kewajiban bagi si pembeli untuk dapat memenuhinya. Seperti yang ditentukan dalam pasal 1513 KUHPerdara yaitu “Kewajiban utama si pembeli ialah membayar harga pembelian, pada waktu dan ditempat sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian”.

Jika terjadi kelambatan pada penyerahan kapal, maka Pembeli berhak untuk membatalkan perjanjian tersebut kepada Penjual. Namun bila Pembeli menyetujui untuk dapat tidak membatalkan perjanjian dan memperpanjang waktu penyerahan sampai suatu tanggal tertentu. Dalam pasal 1266 KUHPerdara menentukan bahwa “Syarat batal dianggap selalu dicantumkan dalam persetujuan-persetujuan yang bertimbal balik, manakala salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya”. Dan pasal 1267 KUHPerdara yaitu “Pihak terhadap siapa perikatan tidak dipenuhi, dapat memilih apakah ia, jika hal itu masih dapat dilakukan, akan memaksa pihak lain untuk memenuhi perjanjian, atautkah ia akan menuntut pembatalan perjanjian, disertai penggantian biaya kerugian dan bunga”.

Pembeli berwenang memberitahukan secara tertulis kepada Penjual mengenai cacat/kerusakan. Pemberitahuan tertulis ini menjelaskan cacat/kerusakan yang ditimbulkan olehnya. Penjual akan memperbaiki cacat dari kapal tanker dan segala bagian dari peralatan yang dijamin dan perbaikan dari cacat tersebut akan dilakukan pada galangan Pembangun.

Penjual tidak akan memperbaiki cacat pada kapal tanker bila perbaikan kapal tersebut telah dilakukan oleh kontraktor lain. Ketentuan yang ada dalam pasal 1506 KUHPerdara yaitu " Ia diwajibkan menanggung terhadap cacat yang tersembunyi, meskipun ia sendiri tidak mengetahui adanya cacat itu, kecuali jika ia, dalam hal yang demikian, telah meminta diperjanjikan bahwa ia tidak diwajibkan menanggung sesuatu apapun ".

Hubungan hukum antara Penjual, Pembeli dan Pembangun pun terlihat setelah pengumuman pemenang lelang kapal tanker tersebut sampai dengan penyerahan kapalnya pihak Pembeli (Pertamina) akan berhubungan langsung dengan galangan pembangun untuk masalah-masalah survey. Selama masa pembangunan kapal tanker, Pembeli akan langsung ke tempat Pembangun (PT. PAL Indonesia) untuk melakukan pemeriksaan agar kapal yang dibangun sesuai dengan spesifikasi dan desain yang disetujui oleh Pembeli.

Ada beberapa syarat bagi Pembangun kapal tanker yaitu :

1. Pembangun kapal tanker telah berpengalaman untuk membangun kapal sejenis.
2. Tersedia fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh Pembangun untuk membangun kapal tanker.
3. Adanya kesepakatan bersama antara Penjual, Pembeli dan Pembangun dalam rangka pembangunan kapal tanker.

C. Peralihan Kepemilikan Sebagai Suatu Proses Hukum

Tentang peralihan hak milik, beberapa sistim hukum mengenalnya dengan cara yang berbeda. Seperti dalam Hukum Perdata kita yang mengambil alih dari sistim hukum perdata Belanda, mengenal perbedaan-perbedaan perpindahan hak milik ini, untuk tiap-tiap jenis atau macam benda yaitu benda bergerak, benda tidak bergerak dan piutang atas nama.

Menurut KUHPerdata, cara-cara peralihan hak milik adalah sebagai berikut :

1. Untuk benda bergerak

Penyerahan dilakukan dengan penyerahan nyata.

Hal ini diatur dalam pasal 612 ayat 1 KUHPerdata yaitu "Penyerahan kebendaan bergerak, terkecuali yang tak bertubuh, dilakukan dengan

penyerahan yang nyata akan kebendaan itu oleh atau atas nama pemilik, atau dengan penyerahan kunci-kunci dari bangunan, dalam mana kebendaan itu berada”.

2. Untuk benda tidak bergerak

Penyerahan dilakukan dengan perbuatan yang dinamakan balik nama.

Hal ini diatur dalam pasal 616 KUHPerdato Jo pasal 620 KUHPerdato Yaitu pasal 616 KUHPerdato menentukan bahwa “ Penyerahan atau penunjukan akan kebendaan tak bergerak dilakukan dengan pengumuman akta-akta yang bersangkutan dengan cara seperti ditentukan dalam pasal 620”.

Dan pasal 620 KUHPerdato menentukan bahwa “Dengan mengindahkan ketentuan-ketentuan termuat dalam tiga pasal yang lalu, pengumuman termaksud diatas dilakukan dengan memindahkan sebuah salinan otentik yang lengkap dari akta otentik atau keputusan yang bersangkutan ke kantor penyimpan hipotik, yang mana dalam lingkungannya barang-barang tidak bergerak yang harus diserahkan itu berada, dan dengan membukukannya dalam register.

Bersama-sama dengan pemindahan tersebut di atas, pihak yang berkepentingan harus menyampaikan juga kepada penyimpan

hipotik, sebuah salinan otentik yang kedua atau sebuah petikan otentik dari akta atau keputusan itu, agar penyimpan mencatat didalamnya, hari pemindahan beserta bagian dan nomor dari register yang bersangkutan”.

3. Untuk piutang atas nama

Penyerahan dilakukan dengan pembuatan suatu akta yang dinamakan CESSIE.

Hal ini diatur dalam pasal 613 KUHPerdara yaitu bahwa “ Penyerahan akan piutang-piutang atas nama dan kebendaan tak bertubuh lainnya, dilakukan dengan jalan membuat sebuah akta otentik atau dibawah tangan, dengan mana hak-hak atas kebendaan itu dilimpahkan kepada orang lain.

Penyerahan yang demikian bagi si berutang tiada akibatnya, melainkan sebuah penyerahan itu diberitahukan kepadanya, atau secara tertulis disetujui dan diakuinya.

Penyerahan tiap-tiap piutang karena surat bawa dilakukan dengan penyerahan surat itu; penyerahan tiap-tiap piutang karena surat tunjuk dilakukan dengan penyerahan surat disertai dengan endorsemen”.

Dalam perjanjian sewa beli bahwa meskipun barang yang menjadi obyek perjanjian telah diserahkan kepada si pembeli tetapi tidaklah berarti bahwa hak milik atas barang tersebut telah beralih pada saat itu juga. Penyerahan yang dilakukan hanya merupakan penyerahan kekuasaan di atas barang itu saja, sedang hak milik atas barang masih ditangan penjual.

Hak milik atas barang tersebut baru beralih kepada pembeli apabila pembeli telah melunasi seluruh jumlah angsuran yang telah diperjanjikan.

Maka dalam hal ini penyerahan hak milik itu terjadi pada saat si pembeli membayar uang angsuran yang terakhir sekali (lunas). Hal ini berbeda dengan jual beli dengan angsuran.

Dimana dalam jual beli angsuran, begitu barangnya diserahkan kepada pembeli, pada saat itu hak milik atas barang berpindah dari penjual kepada pembeli dengan harga yang boleh diangsur/dicicil. Dengan demikian si pembeli seketika sudah menjadi pemilik mutlak atas barang tersebut dan tinggal si pembeli mempunyai hutang kepada si penjual berupa harga atau sebagian dari harga barang yang belum dibayar. Dan begitu pembeli menerima barangnya begitu ia bebas menjualnya lagi karena barang itu sudah menjadi miliknya.

Berdasarkan cara perpindahan hak milik dalam sewa beli yang demikian, maka bila ditinjau dari sudut hukum adat ternyata sewa beli

tidak sesuai dengan prinsip hukum adat, setiap perbuatan yang maksudnya jual haruslah merupakan perbuatan yang bersifat terang dan tunai maksudnya adalah dengan dilaksanakan jual beli maka barang yang diperjualbelikan akan beralih hak miliknya seketika dari penjual kepada pembeli.

Untuk pengambil alihan kapal tanker segera setelah penyerahan (*delivery*) kapal tersebut. Maka pembeli akan memindahkan kapal dari galangan dalam waktu 2 minggu sesudah penyerahan dilaksanakan.

Untuk pengambil alihan hak milik kapal tanker adalah setelah pembayaran penuh sebagaimana telah ditetapkan, hak atas kapal dengan semua kelengkapannya baik yang berada diatas kapal maupun yang berada didarat akan dialihkan kepada Pembeli tanpa pembayaran tambahan kepada Penjual.

Pada waktu pengalihan hak milik atas kapal kepada Pembeli kapal tanker itu akan memiliki kelas dan sertifikat kelasnya bebas dari rekomendasi. Serta seluruh pembayaran atau pembayaran yang dipercepat sebagaimana ditentukan dalam kontrak dibayar penuh, Penjual akan segera melaksanakan atau menyuruh melaksanakan pengalihan hak atas kapal kepada si Pembeli.

Penjual akan menyediakan dan menyerahkan kepada Pembeli :

- a. Surat penjualan
- b. Berita Acara pengalihan hak milik

- c. Surat penghapusan dari Register kapal, kecuali diberitahu lain oleh Pembeli setelah pengalihan hak milik.

(Data Subdin Keuangan Pertamina, 1999)

PEMBAYARAN YANG MASIH TERUTANG SETELAH :	PRESENTASE YANG HARUS DIBAYAR
1 Tahun setelah Penyerahan	61.25 %
2 Tahun setelah penyerahan	57.88 %
3 Tahun setelah Penyerahan	54.19 %
4 Tahun setelah penyerahan	50.14 %
5 Tahun setelah Penyerahan	45.71 %
6 Tahun setelah penyerahan	40.85 %
7 Tahun setelah Penyerahan	35.52 %
8 Tahun setelah penyerahan	29.67 %
9 Tahun setelah Penyerahan	23.25 %
10 Tahun setelah penyerahan	16.21 %
11 Tahun setelah Penyerahan	8.48 %
12 Tahun setelah penyerahan	0.00 %

D. Asuransi Kapal Tanker

Asuransi atau pertanggunggunaan didalamnya selalu mengandung pengertian adanya suatu resiko. Resiko termaksud terjadinya belum pasti karena masih tergantung pada suatu peristiwa yang belum pasti pula.

Resiko tidak hanya dihadapi oleh manusia pada masa sekarang saja, namun jauh sebelumnya yaitu sejak manusia itu pada hakikatnya selalu menghadapi resiko, tetapi dengan akal budinya ia juga berusaha menghadapi resiko, bagaimana caranya menanggulangi semua macam resiko yang dihadapinya. Oleh karena itu manusia mencari jalan dan upaya bagaimana caranya agar resiko yang seharusnya ia tanggung sendiri itu dapat dikurangi dan dibagi kepada pihak lain yang bersedia menanggung resiko tersebut (Sri Rejeki, 1997 : 14-15).

Pendapat dari Robert I. Mehr Cs yang menyatakan bahwa :

"Resiko mempengaruhi asuransi, sehingga secara sederhana resiko dapat disebutkan sebagai ketidakpastian mengenai kerugian". Yang sebenarnya didalam resiko tersebut mengandung konsep dasar yaitu *ketidakpastian dan kerugian*

Hubungan antara resiko dengan asuransi merupakan hubungan yang erat satu sama lain. Yang satu akan selalu melekat dan mengikuti yang lain. Jadi tidaklah mungkin bila kita berbicara mengenai asuransi tanpa membicarakan resiko karena disitulah inti dari asuransi.

Ada pendapat Prof. Emmy Pangaribuan Simanjuntak, S.H yang menyatakan peralihan resiko dengan pertanggungan/asuransi dalam bidang usaha-usaha besar dianggap suatu cara yang paling menguntungkan.

Penanggung sebagai lembaga dalam prakteknya biasanya adalah perusahaan pertanggungan/asuransi. Oleh karena itu lembaga peralihan resiko ini merupakan satu manifestasi dari usaha manusia untuk menghindari paling sedikit mengurangi serta menyebarkan resiko yang seharusnya ditanggung sendiri kemudian dialihkan kepada pihak lain yang bersedia menerimanya melalui perjanjian asuransi atau pertanggungan.

Pada pasal 246 KUHD memberikan batasan tentang asuransi atau pertanggungan sebagai berikut:

1. Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian dimana penanggung dengan menikmati suatu premi mengikat dirinya terhadap tertanggung untuk membebaskannya dari kerugian karena kehilangan, kerugian atau ketiadaan keuntungan yang diharapkan, yang dapat diderita olehnya karena suatu kejadian yang tidak pasti (Siti Soemartini, 1986 : 81)
2. Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan

keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan diderita karenanya suatu peristiwa yang tidak tertentu.

Kedudukan pasal 271 KUHD, adalah merupakan satu-satunya pasal yang memberi hak kepada penanggung untuk mempertanggungkan lagi tanggung jawabnya kepada penanggung/penanggung-penanggung lain. Pasal 271 KUHD, pada dasarnya memberikan ketentuan bahwa : "Penanggung selalu dapat mengasuransikan lagi apa yang telah ia tanggung".

Dalam pasal ini terkandung maksud karena akhirnya penanggulah yang menerima resiko dari pihak-pihak tertanggung, sehingga sesungguhnya ia sendiri sebenarnya yang mempunyai beban resiko relatif lebih besar dari masing-masing tertanggung.

Setiap perjanjian pasti memerlukan dokumen dan mempunyai arti yang sangat penting karena berfungsi sebagai alat bukti. Pentingnya bukan hanya oleh para pihak saja, namun juga pihak ketiga yang mempunyai hubungan langsung atau tidak langsung dengan perjanjian yang bersangkutan.

Pada pasal 255 KUHD disebutkan bahwa : "Suatu tanggungan harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang dinamakan polis".

Sedangkan pada Pasal 257 ayat 1 KUHD menentukan bahwa : "Perjanjian pertanggungan diterbitkan seketika setelah ia ditutup, hak-hak dan kewajiban-kewajiban bertimbal balik dari si penanggung dan si

tertanggung mulai berlaku semenjak saat itu, bahkan sebelum polisinya ditandatangani”.

Berdasarkan ketentuan pasal 255 KUHD dan pasal 257 ayat 1 KUHD ternyata terdapat dua hal yang saling bertentangan, yang satu terhadap yang lain yaitu mengenai :

- Saat terjadinya dan saat sah nya perjanjian asuransi
- Apakah polis merupakan syarat sah nya perjanjian asuransi atau bukan?
- Apakah fungsi dari polis ?

Polis sebagai suatu akta yang formalitasnya diatur didalam undang-undang, mempunyai arti yang sangat penting pada perjanjian asuransi baik pada tahap awal, selama perjanjian berlaku dan dalam masa pelaksanaan perjanjian. Jadi polis tetap mempunyai arti yang sangat penting didalam perjanjian asuransi, meskipun bukan merupakan syarat bagi sah nya perjanjian, karena polis merupakan satu-satunya alat bukti bagi tertanggung terhadap penanggung. Sebagaimana diatur dalam Pasal 256 ayat 3 KUHD bahwa : "Polis tersebut harus ditandatangani oleh tiap-tiap penanggung”.

Dalam periode setelah penyerahan polis, alat bukti yang sangat penting ialah tulisan atau surat serta permulaan pembuktian dengan surat. Seperti yang ditentukan dalam pasal 258 ayat 1 KUHD yaitu :

"Untuk membuktikan hal ditutupnya perjanjian tersebut, diperlukan pembuktian dengan tulisan, namun demikian bolehlah lain-lain alat pembuktian dipergunakan juga, manakala sudah ada suatu permulaan pembuktian dengan tulisan".

Didalam menjalankan operasi kapal tanker Pertamina sangat memerlukan asuransi dan juga adanya kemungkinan-kemungkinan kerugian (losses).

Sesuai dengan Keputusan Presiden RI nomor 44 tahun 1975 tentang pokok-pokok organisasi PERTAMINA telah ditetapkan fungsi dari Pertamina adalah menyelenggarakan pengangkutan minyak bumi, bahan bakar dan barang-barang lainnya untuk kepentingan Pertamina. Untuk menyelenggarakan pengangkutan tadi diperlukan adanya alat-alat angkut yaitu kapal-kapal tanker serta kapal-kapal ringan sebagai penunjang pengoperasian kapal-kapal tanker tersebut. Sesuai dengan fungsinya sebagai alat angkut maka dalam pelayarannya kapal tanker dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya banyak sekali menghadapi segala resiko, seperti terjadinya tabrakan dengan kapal lain, tabrakan dengan dermaga, kandas, terbakar dan lain-lain, yang akibatnya akan sangat merugikan Pertamina.

Melalui usaha-usaha tertentu kerugian akibat terjadinya resiko dapat dikurangi tetapi resiko itu sendiri tidak dapat dihindari. Untuk

menghindari semacam itu Pertamina kemudian mengalihkan resiko tersebut dengan menggunakan asuransi.

Asuransi yang digunakan oleh Pertamina adalah asuransi PT. Tugu Pratama Indonesia. Dalam kontrak PT. Tugu Pratama berjanji akan memberikan penggantian kepada Pertamina sebagai tertanggung apabila Pertamina menderita suatu kerugian akibat dari suatu resiko. Berapa besarnya penggantian itu serta syarat-syarat apa yang harus dipenuhi kedua belah pihak diatur dalam kontrak tersebut dan kontrak tersebut yang disebut dengan POLIS.

Underwriter's Surveyor adalah merupakan suatu badan yang terpisah dari penanggung yang bertugas untuk mengadakan penyelidikan langsung mengenai sebab-sebab terjadinya kerusakan kapal, luas kerusakan yang dialami, bagian-bagian yang harus diganti dan menentukan berapa besarnya biaya perbaikan atas kerusakan tadi.

Prinsip-prinsip asuransi :

1. bahwa calon tertanggung hanya boleh menutup asuransi atas barang bila ia mempunyai kepentingan atas barang tersebut.
2. Penutupan asuransi itu baru dianggap berlaku atau syah apabila dilakukan atas dasar itikad baik.
3. Dasar penggantian kepada tertanggung dalam hal kerugian setinggi-tingginya adalah sebesar kerugian yang dideritanya.

4. Apabila tertanggung telah mendapat penggantian dari satu pihak atas dasar *indemnity*, ia tidak berhak lagi mendapat penggantian dari pihak lain walaupun pihak itu jelas bertanggung jawab atas kerugian. Penggantian dari pihak lain harus diserahkan kepada asuransi yang telah memberikan *indemnity*.

Resiko-resiko yang dialihkan oleh Pertamina meliputi resiko yang langsung dialami oleh kapal itu sendiri maupun tanggung jawab yang mungkin timbul akibat adanya kecelakaan yang dialami kapal tersebut.

Dalam *Polis Shif* kepentingan-kepentingan tadi ditutup secara *all risks*. Pengertian *all risk* dalam asuransi laut tidaklah dapat diartikan bahwa semua resiko yang timbul dijamin dalam polis, tetapi tetap ada hal-hal yang dikecualikan/tidak dijamin. Resiko-resiko yang dihadapi oleh Pertamina mengenai kecelakaan pada kapal tanker :

1. Tabrakan

- Kerusakan yang diakibatkan oleh tabrakan/benturan dengan kapal lain atau dengan benda lain.
- Tanggung jawab atas akibat dari tabrakan tersebut.

2. Ledakan dan kebakaran

Kerusakan pada kapal akibat ledakan kebakaran.

3. Cuaca buruk

Kerusakan pada kapal akibat cuaca buruk, angin topan serta ombak besar.

4. Kandas

Kerusakan pada kapal akibat kandas (ada batu karang)

5. Kerusakan mesin

Kerusakan pada mesin kapal biasanya karena kelalaian crew kapal ataupun kelalaian dari Pemandu kapal.

Seperti yang telah ditentukan dalam Instruksi No. INST.03/G 0000/83 Direktur Perkapalan dan Telekomunikasi (PERTAMINA) yaitu menginstruksikan (III) : "Kecelakaan kapal yang dimaksud adalah apabila kapal mengalami :

a. Kandas, terbakar, tenggelam

b. Tabrakan dengan kapal lain/kapal sendiri, pesawat terbang, kendaraan di darat, dok, peralatan/instalasi pelabuhan (dermaga, jetty dan lain-lain), dengan benda-benda bergerak/tidak bergerak di tengah lautan

c. Setiap kerusakan badan kapal, mesin-mesin dan perlengkapan kapal yang disebabkan karena adanya ledakan di atas kapal/di tempat lain, gempa bumi, sambaran petir, ledakan instalasi/reaktor nuklir di atas kapal ataupun di tempat lain.

Pada Pertamina terdapat dua jenis asuransi kapal tanker yaitu :

1. Asuransi rangka kapal (*Hull & Machinery Insurance*) yang memberikan jaminan atas resiko kerusakan atau kerugian kapal serta mesin dan peralatannya yang disebabkan oleh bahaya-bahaya di laut.
2. *Asuransi Protection and Indemnity (P & I)*, yang memberikan jaminan atas resiko tanggung gugat yang tidak dapat ditutup dalam asuransi rangka kapal.

Pada asuransi rangka kapal, resiko-resiko yang dijamin dalam polis meliputi resiko yang akan menyebabkan kerugian secara total (*total loss*) maupun kerugian sebagian (*partial loss*). Kerugian *total loss* meliputi *actual total loss* dan *constructive total loss*. Sedangkan *partial loss* meliputi *particular average* dan *general average*.

Kerugian *total loss*/keseluruhan kapal (klausula SIHF 1/10/70) :

a. Actual total loss

- Jika kapal tidak dapat diperoleh kembali, misalnya kapala tersebut tenggelam pada laut dalam.
- Jika kapal hancur total sehingga tidak ada lagi manfaatnya.
- Jika kapal dinyatakan hilang.

b. Constructive total loss

- Jika biaya perbaikan melebihi harga pertanggungan kapal.

Kerugian *partial loss* :

1. *Particular average*

Kerusakan sebagian terhadap rangka kapal dan mesin kapal, misalnya rusaknya mesin kapal yang disebabkan oleh crew kapal.

2. *General average*

Kapal dapat dinyatakan mengalami kerugian *general average* (kerugian umum) jika memenuhi syarat sebagai berikut :

- Kapal mengalami bahaya
- Adanya tindakan sengaja dan seharusnya nahkoda menyelamatkan kapal bila terjadi kecelakaan. Misal : kapal kandas, nahkoda memaksa menjalankan mesin untuk mengapungkan kembali sehingga baling-baling rusak.
- Adanya pengorbanan materi yang luar biasa

Sedangkan resiko-resiko yang tidak dijamin didalam Polis meliputi :

1. Resiko perang/huru-hara/pemogokan
2. Sengaja merusakkan
3. Kesalahan manajemen
4. Resiko P & I
5. Delay kapal.

P & I Club adalah usaha asuransi bersama para pemilik kapal untuk menanggulangi resiko-resiko tanggung gugat pada saat pengoperasian

kapal . Resiko tanggung gugat tersebut timbul dari tiga hal : (Akademi Maritim Indonesia, 1984 : 11)

1. *Contractual Liabilities*

Tanggung jawab yang timbul dari perikatan atau persetujuan pengangkutan.

2. *Statutory Obligation*

Peraturan-peraturan baik lokal maupun International yang harus dipatuhi oleh setiap pemilik/pengelola kapal. Bila terjadi pelanggaran terhadap ketentuan ini akan menimbulkan sanksi berupa denda, penalti, atau keharusan pembayaran ganti kerugian dll.

3. *Third Party Liabilities*

Keharusan pemilik kapal untuk memberikan ganti kerugian akibat pengoperasian kapal :

- Kapal menabrak kapal lain
- Kapal menabrak jetty
- Pemindahan bangkai kapal yang mengganggu pelayaran
- Tanggung jawab terhadap pekerja pelabuhan

Anggota dinyatakan keluar dari keanggotaan P & I karena hal-hal sebagai berikut :

1. kapal mengalami kerugian total loss
2. Kapal dijual
3. Pengelolaan kapal dialihkan

4. Apabila anggota tidak membayar iuran pada saat jatuh tempo
5. Apabila perusahaan anggota dibubarkan (bangkrut)

P & I memiliki divisi khusus untuk menangani kerugian-kerugian P & I yang dialami oleh kapal-kapal anggota dari P & I. Perwakilan P & I adalah perusahaan lokal yang memiliki pengetahuan mengenai kebiasaan, peraturan dan hukum negara setempat antara lain untuk :

- Memberikan informasi yang diperlukan oleh anggota yang berkaitan dengan aspek hukum.
- Membantu anggota dalam pelaksanaan survey kondisi kapal.
- Membantu anggota dalam penanggulangan klaim dan aspek hukum yang berkaitan dengan klaim tersebut.
- Melakukan negosiasi dengan pihak-pihak yang terkait, misal : dengan pihak cargo, perpajakan, imigrasi dan lain-lain.
- Membantu dan memberi petunjuk dalam usaha membebaskan kapal yang ditahan.

Analisisnya adalah mengapa angsuran yang telah sebagian dibayarkan Pertamina kepada investor swasta tidak diganti oleh pihak investor swasta ? Bila kapal tersebut mengalami kecelakaan sehingga kapal tersebut tenggelam. Padahal pihak swasta mempunyai asuransi. Mengapa hal semacam ini tidak dimasukkan didalam kontrak/perjanjian ?.

Karena bila kapal tersebut tenggelam Pertamina bukan hanya mengalami kerugian dari segi angsuran yang telah disetorkan setiap bulannya kepada pihak swasta, namun Pertamina mengalami kerugian juga dari segi cargonya serta dapat pula dari segi crew kapalnya (anak buah kapal) dan kerugian kerugian lainnya.

Pertamina merupakan Badan usaha milik negara yang merupakan suatu perusahaan negara yang cukup besar dan dalam hal ini pun penanganan manajemen perusahaan pun cukup baik, rekanan Pertamina /pihak swasta dari dalam maupun luar negeri. Namun mengapa justru dalam kontrak Pertamina dengan pihak swasta hal ini tidak dimasukkan dalam ketentuan-ketentuan kontrak yang mengatur didalamnya ? . Pihak Pertamina menginginkan agar investor swasta yang mengikuti tender di Pertamina khususnya pola *bare boat hire purchase* ini agar pesertanya banyak sehingga kualitas dan harga sewa beli yang mereka tawarkan dapat bervariasi serta daya saingnya dapat terlihat. Sehingga Pertamina dapat mempunyai banyak pilihan untuk mendapatkan hasil yang baik dengan harga yang murah. Persyaratan dari mengikuti tender sampai pembuatan kontrak/perjanjian kerjasamanya tidak terlalu memberatkan dari pihak swasta. Kemungkinan lain, Pertamina memperkirakan bahwa tidak harus mengambil suatu resiko yang berat jika Pertamina tetap mengadakan tender, namun dengan memilih atau memenangkan tender dari

perusahaan-perusahaan tertentu yang telah biasa bekerjasama kepada Pertamina. Hal ini dapat dikatakan bisnis monopoli, dan untuk era reformasi, ini tidak boleh dilakukan.

Hal ini tidak sesuai dengan ketentuan pasal 1445 KUHPerdara yang menyatakan " Jika barang yang terutang, diluar salahnya si berutang musnah, tak lagi dapat diperdagangkan atau hilang, maka si berutang, jika ia mempunyai hak-hak atau tuntutan ganti rugi mengenai barang tersebut, diwajibkan memberikan hak-hak dan tuntutan tersebut kepada orang yang mengutangkan padanya ".

Asuransi hanya menanggung dari segi rangka kapalnya namun angsuran yang telah dibayarkan tidak ditanggung dan dapat mengakibatkan kerugian yang sangat besar bagi Pertamina. Tapi dari segi muatan/cargonya yang hilang Pertamina mendapatkan penggantian dari asuransi.

Dalam pembahasan ini terdapat dua segi hukum yaitu lex generalis dan lex specialis. Untuk lex generalisnya, landasan hukumnya adalah kitab undang-undang hukum perdata sedangkan lex specialisnya, adalah kitab undang-undang hukum dagang.

Pembahasan masalah dari segi sewa beli kapal tanker baik itu sistem perjanjiannya, hak dan kewajiban para pihak, para pihak itu sendiri, cacat tersembunyi pada benda (kapal tanker) peralihan kepemilikan, pembayaran dan lain-lain. Yang seluruh ketentuannya

terdapat pada KUHPerdara, dan hal itu seluruhnya termasuk *lex generalis* yaitu hukum umum

Sedangkan pembahasan masalah dalam hal pertanggungjawaban/asuransi baik dari jenis-jenis asuransi, bentuk kerugiannya, resiko-resiko, polis dan lain-lain. Yang juga seluruh ketentuannya terdapat pada KUHD, dan hal itu semua termasuk *lex specialis* yaitu hukum khusus.

Pertamina seharusnya untuk menghadapi era globalisasi harus dapat lebih teliti dalam pembuatan kontrak dengan landasan-landasan hukum yang kuat. Pertamina harus dapat mengantisipasi bila terjadi kasus yang seperti ini dengan perencanaan yang sangat kedepan.

Dalam hal ini Pertamina harus lebih konsisten dalam menerapkan aspek-aspek hukumnya terutama mengenai asuransi maupun jaminan yang akan terjadi karena kapal itu tabrakan, kandas atau pembuatan pembangunan kapalnya tidak baik sehingga dari hal itu semua dapat mengakibatkan kapal itu tenggelam dilaut, dan pihak Pertamina tidak dapat berbuat apa-apa karena belum ada aturan yang menerapkan dalam segi angsuran pembayaran yang telah dilakukan Pertamina kepada pihak penjual.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Bentuk perjanjian sewa beli kapal tanker adalah merupakan bentuk perjanjian antara perjanjian sewa menyewa dan perjanjian jual beli. Yang dalam pola bare boat hire purchase yaitu pola sewa beli jangka panjang kapal tanker baru dengan spesifikasi sesuai dengan kebutuhan Pertamina dan disewa dari investor swasta atau pihak swasta. Penyewaan kapal untuk bentuk sewa beli kapal tanker dengan tanpa awak kapal, sistim pembayarannya dengan cara angsuran setiap bulannya.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi dalam perjanjian sewa beli kapal tanker ini adalah adanya hak dan kewajiban para pihak baik itu dari pihak debitur (Pertamina), pihak kreditur (investor swasta), pihak Pembangun kapal tanker serta dari pihak asuransi.
3. Kedudukan Pertamina adalah sebagai debitur (pihak pertama) dalam perjanjian sewa beli kapal tanker dan peranannya juga

sebagai pembeli. Sedangkan investor swasta berkedudukan sebagai kreditur (pihak kedua) dan berperan sebagai penjual dalam perjanjian sewa beli kapal tanker tersebut.

4. Pola bare boat hire purchase (perjanjian sewa beli kapal tanker tanpa awak) adalah pola yang tingkat ekonominya lebih rendah daripada pola investasi langsung. Maka pola ini dapat dikatakan sebagai pendanaan investasi, serta untuk dapat meringankan beban investasi Pertamina. Timbulnya hambatan hukum pada investasi kapal tanker yaitu apabila terjadi wanprestasi dari salah satu pihak. Contohnya spesifikasi kapal yang disepakati tidak sesuai dengan yang diinginkan, lewatnya jangka waktu penyerahan kapal kepada pihak Pertamina, serta bila tidak lengkapnya sertifikat-sertifikat kapal yang wajib dimiliki.
5. Apabila kapal tanker tenggelam sedangkan angsuran sebagian telah dibayarkan Pertamina kepada pihak investor swasta, pada kenyataannya angsuran tersebut tidak diganti. Mengapa Pertamina tidak mengantisipasi bila peristiwa tersebut terjadi ?, mengapa Pertamina tidak memasukkan ketentuan-ketentuan dalam kontrak yang mengatur hal itu didalamnya ?. Pertanyaan-pertanyaan semacam inilah yang menjadi suatu analisa penulis. Pada obyek sewa beli kapal tanker, asuransi sangat berperan penting bila terjadi

resiko-resiko maka asuransi akan memberikan premi untuk memberikan penggantian kerugian atas kerusakan atau kehilangan benda karena suatu peristiwa tertentu.

6. Masalah-masalah hukum yang dapat muncul dalam perjanjian sewa beli kapal tanker adalah :

- Bila terjadi wanprestasi diantara para pihak adalah karena tidak dilaksanakannya prestasi atau kewajiban sebagaimana mestinya yang telah ada dalam perjanjian. Tindakan wanprestasi tersebut, bagi pihak yang merasa dirugikan dapat menuntut ganti rugi dengan juga tuntutan penegakan hukum didalamnya.
- Bila terjadi kecelakaan kapal tanker, misalnya tabrakan kapal, kandas maupun kapal tenggelam.

7. Pola *bare boat hire purchase* (sewa beli kapal tanker tanpa awak) adalah pola yang tingkat ekonominya lebih rendah daripada pola investasi langsung. Maka pola ini dapat dikatakan sebagai pendanaan investasi, serta untuk dapat meringankan beban investasi Pertamina.

8. Dalam hal perlindungan hukum pada *bare boat hire purchase* dibandingkan dengan *time charter* adalah perlindungan hukum yang

didapatkan oleh investor swasta untuk perjanjian sewa beli kapal tanker lebih menjadi satu paket, karena penyerahan kapal pada saat perjanjian telah sepakat dengan jangka waktu antara 10 sampai 12 tahun dan pembangunan kapalnya telah jadi, maka perlindungan hukum terdapat dalam isi perjanjiannya. Sedangkan untuk time charter, kapal disewa oleh pihak Pertamina dengan jangka waktu antara 1 sampai 2 tahun dan pemilik kapal harus menyediakan anak buah kapal (ABK), biaya docking setiap tahunnya, pemeliharaan kapal, biaya operasi dan lain-lain. Tahapa-tahapan yuridisnya lebih banyak pada pola time charter. Maka baik dari segi yuridis maupun ekonomi lebih menguntungkan dengan pola bare boat hire purchase

B. Saran-saran

1. Meskipun perjanjian sewa beli adalah merupakan ciptaan praktek, akan tetapi perlu juga diatur didalam undang-undang, sehingga dapat dicegah ketentuan-ketentuan dalam perjanjian yang dibuat oleh para pihak, agar tidak merugikan salah satu pihak saja.
2. Dibuatnya suatu peraturan terutama mengenai sewa beli kapal tanker khususnya agar adanya suatu kepastian hukum didalamnya. Dan terutama para investor swasta maupun asing akan dapat

semakin tertarik dengan adanya kepastian-kepastian hukum secara hukum bisnisnya.

3. Agar adanya keseragaman dalam penerapan hukumnya sebaiknya Pemerintah dapat membuat ketentuan-ketentuan hukum mengenai perjanjian sewa beli dan khususnya sewa beli kapal tanker.
4. Dengan sistim *bare boat hire purchase* ini pada analisa ekonominya memang sangat menguntungkan, namun akan lebih menguntungkan lagi bagi negara, bila pihak Pertamina sangat memperhatikan celah-celah hukum atau strategi hukum apa yang dapat digunakan dalam mengadakan kontrak dengan pihak investor swasta. Agar tidak banyak terjadi penyimpangan-penyimpangan maupun kebocoran investasi bagi Pertamina.
5. Asuransi yang digunakan sebaiknya asuransi yang dapat menguntungkan kedua belah pihak bila adanya suatu peristiwa hukum yang tidak terduga. Maka baik dari pihak investor swasta mempunyai asuransi yang dapat diandalkan begitu juga dengan Pertamina, maka kerugian yang akan timbul akan dapat lebih diperkecil.

6. Pembangunan kapal tanker yang telah ditentukan galangan-galangan tertentu untuk membangun dapat membuka peluang untuk terjadinya monopoli usaha didalamnya, sebaiknya pembangunan pun dapat ditenderkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwari, Achmad, *Leasing Di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988.
- Andasasmita, Komar, *Serba Serbi Tentang Leasing*, Ikatan Notaris Indonesia, Bandung, 1989.
- _____. *Lembaga Leasing Teori Dan Praktek*, Ikatan Notaris Indonesia, Bandung, 1986.
- Ardiarso, *Penunjang Armada*, Diklat Pertamina, Jakarta, 1992.
- Amin & Arif, *Perjanjian Leasing*, Jakarta, 1994.
- Eddy P. Soekandi, *Mekanisme Leasing*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990.
- Fred B.G Tumbun, *Beberapa Catatan Mengenai Perjanjian Sewa Beli*, Majalah Ui, 1976.
- Indra Kartasasmita, *Asuransi Kapal Tankers Dan Smallcrafts*, Diklat Pertamina, Jakarta, 1992.
- Instruktur Pusklat, *Pemeliharaan Kapal*, Diklat Pertamina, Jakarta, 1992
- Kartini Mulyadi, *Mekanisme Leasing*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990
- M. Arief Isa, *Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Penerbit Alumni Bandung, 1979.
- Munir Fuady, *Hukum Kontrak*, PT. Citra Aditya Bakti, 1999.
- Nizar Saleh, *Chartering Dept*, Diklat Pertamina, 1992
- Paul Deighton, *Source Of Finance*, Aircraft Financing, Simon AD Hall (Editor), Euromoney Publication, 1989
- Subekti, R dan Tjtroosudiobio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1990.
- Subekti, R, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Cetakan XIV, Jakarta, 1987.

_____, *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1992.

Sri Rejeki, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, 1997.

Siti Soemartini, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang*, Yogyakarta, UGM, 1986.

Sutantio, Retnowulan, *Hukum Acara Perdata Dalam Teori dan Praktek*, Mandar Maju, Bandung, 1989.

Santoso Poedjosoebroto R.S.H, *Yurisprudensi Indonesia*, Jambatan, Jakarta, 1986

Shawalludin Rozak, *Asuransi*, Diktat Pertamina, Sub. Dinas Asuransi, Jakarta, 1993.

Soepono.S, *Pelabuhan*, Diktat Pertamina, Jakarta, 1992.

Syahrizal, *Lembaga Sewa Beli Sebagai Sarana Peningkatan Taraf Hidup Masyarakat*, Majalah Fakultas Hukum UI, 1976.

Syam'un, *Leasing*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1985.

Wiryono Prodjodikoro, *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, Penerbit Sumur Bandung, 1979.

W. P Lumintang, *Shipping Satu*, Kepala Departemen Nautika, 1967.

Yuslih Yusuf, *Chartering*, Diktat Pertamina, Jakarta, 1992.

_____, *Biro Pelabuhan*, Diktat Pertamina, Jakarta, 1992.

LAMPIRAN - LAMPIRAN



DAFTAR PENGADAAN KAPAL BARU POLA BBHP 1 & 2

Bulan : Januari 2000

Lampiran I

No	TYPE KAPAL	PEMENANG I.ELANG	GALANGAN	Nomor	Kontrak			Harga DW/Bulan (US\$)	Waktu	Progres (%)	Efektif Date	KETERANGAN
					Tanggal	Masa Penyerahan	Delivery					
1.	1.500 W *	PT. Citra NIP	PT. D.K.B.	SPP-738/C0000/97-S5	04.09.97	17 bulan	29.12.98	73.33	8 th	58.96	08.08.97	MT. PANDAN Sedang Konstruksi
2.	1.501 W *	PT. Marspec	PT. D.K.B	SPP-1323/C0000/97-S6	18.09.97	17 bulan	25.03.99	74.95	8 th	43.43	25.09.97	MT. PAMANUKAN Sedang Konstruksi
3.	6.500 B *	PT. Damar SA	PT. J.M.I	SPP-1460/C0000/96-S6	18.11.96	24 bulan	18.11.98	36.20	8 th	100	18.11.96	MT. KUANG Delivery 27 Nopember 1998
4.	6.500 B	PT. Citra MP	PT. D.P.S	SPP-0109/C0000/96-S6	02.02.96	20 bulan	01.12.97	27.24	12 th	100	01.04.96	MT. KETALING Delivery 03 April 1998
5.	6.500 W *	PT. D.P.S	PT. D.P.S	Tidak pakai nomor	24.07.97	22 bulan	03.06.99	35.96	8 th	100	03.08.97	MT. KATOMAS Delivery 31 Maret 1999
6.	6.500 W *	PT. D.P.S	PT. D.P.S	Tidak pakai nomor	24.07.97	29 bulan	03.10.99	35.96	8 th	100	03.08.97	MT. KLASOGLN Delivery 05 November 1999
7.	6.500 W *	PT. J.M.I	PT. J.M.I	Tidak pakai nomor	24.07.97	22 bulan	03.06.99	35.96	8 th	100	03.08.97	MT. KLAWOTONG Delivery 14 Juni 1999
8.	6.500 W *	PT. J.M.I	PT. J.M.I	Tidak pakai nomor	24.07.97	29 bulan	03.10.99	35.96	8 th	100	03.08.97	MT. KRASAK Delivery 12 Oktober 1999
9.	17.500 B/W	PT. Pan Maritime	PT. PAL Ind.	SPP-1405/C0000/95-S6	06.10.95	21 bulan	24.05.98	16.79	12 th	94	24.05.96	MT. PALU SIPAT / P.1025 Sedang Konstruksi
10.	17.500 B/W *	PT. Kwantu Daya P	Sasabo-Jepang	SPP-739/C0000/97-S5	04.06.97	18 bulan	30.01.99	22.50	8 th	100	30.07.97	MT. PEGADEN / 1024 Delivery 31 Agustus 1998
11.	17.500 B/W	PT. Digatama NP	PT. PAL Ind.	Tidak pakai nomor	04.09.95	21 bulan	04.09.97	17.00	12 th	-	-	Kontrak dibatalkan
12.	17.500 B/W	PT. Digatama NP	PT. PAL Ind.	Tidak pakai nomor	04.09.95	21 bulan	04.09.97	16.20	12 th	-	-	Kontrak dibatalkan

BBHP 1-2a:DATA-1

Keterangan :

* = pengadaannya dilakukan lelang ulang

ADDENDUM NO. 1

TO

BARE BOAT HIRE PURCHASE CONTRACT (BBHP) DATED OCTOBER 6, 1995 NO. SPB-1405/COOOO/95-S6, BETWEEN PT. PAN MARITIME WIRA PAWTRA, JAKARTA AS THE SELLER AND PERUSAHAAN PERTAMBANGAN MINYAK DAN GAS BUMI NEGARA (PERTAMINA) OF JAKARTA AS THE BUYER

It is hereby mutually agreed and confirmed between Seller and Buyer, that :

Notwithstanding the Bare Boat Hire Purchase Contract No.SPB-1405/COOOO/95-S6 dated October 6, 1995, Article XX the date of the Bare Boat Hire Purchase Contract shall become effective on May 24, 1996.

All other terms, conditions, hire purchase prices, exceptions and exemptions, of the above Bare Boat Hire Purchase to remain the same and unaltered

For and on behalf of Seller
PT. PAN MARITIME WIRA PAWTRA



MUCIJANTO
President Director/Direktur Utama

ADDENDUM NO. 1

PADA

KONTRAK SEWA BELI KAPAL TANPA AWAK (BBHP) TANGGAL 6 OKTOBER 1995 NO.SPB-1405/COOOO/95-S6 ANTARA PT. PAN MARITIME WIRA PAWTRA, JAKARTA SEBAGAI PENJUAL, DAN PERUSAHAAN PERTAMBANGAN MINYAK DAN GAS BUMI NEGARA (PERTAMINA), DI JAKARTA SEBAGAI PEMBELI.

PENJUAL, dan PEMBELI setuju dan sepakat bahwa :

Tanggal berlakunya secara efektif Kontrak Sewa Beli Kapal Tanpa Awak No.SPB-1405/COOOO/95-S6 tanggal 6 Oktober 1995, sebagaimana dimaksud dalam pasal XX akan berlaku pada tanggal 24 Mei 1996.

Semua syarat-syarat lain, kondisi sewa beli, pembebasan dan kekecualian yang tercantum dalam Kontrak Sewa Beli Tanpa Awak tersebut diatas tetap sama tidak berubah.

Jakarta, 31 Juli 1998

For and on behalf of Buyer
PERUSAHAAN PERTAMBANGAN MINYAK DAN GAS BUMI NEGARA (PERTAMINA)



MUCIJANTO
President Director/Direktur Utama

KONTRAK BARE BOAT HIRE PURCHASE (BBHP)

UNTUK

PEMBANGUNAN DAN PEMBELIAN
SATU (1) UNIT TANKER 17.500 DWT

ANTARA

PERTAMINA

DAN

PT. PAN MARITIME WIRA PAWITRA

DIBANGUN OLEH
PT. PAL INDONESIA

BARE BOAT HIRE PURCHASE CON-

TRACT (BBHP) FOR

THE CONSTRUCTION AND PURCHASE

OF

ONE (1) 17.500 DWT MOTOR TANKER

BY AND BETWEEN

PERTAMINA

AND

PT PAN MARITIME WIRA PAWITRA

KONTRAK SEWA BELI KAPAL KOSONG

(SBKK) UNTUK

PEMBANGUNAN DAN PEMBELIAN

SATU (1) TANKER MOTOR 17.500 DWT

OLEH DAN ANTARA

PERTAMINA

DAN

PT PAN MARITIME WIRA PAWITRA

INDEX

BARE BOAT HIRE PURCHASE
CONTRACTARTICLE I - PURPOSE AND
OBJECTIVESARTICLE II - DESCRIPTION AND
CLASS :

- | | |
|---|---|
| 1. Description | 5 |
| 2. Classification, Rules
and Regulations | 5 |
| 3. Principal Particulars
of the VESSEL | 6 |
| 4. Subcontracting | 9 |
| 5. Ship's Model | 9 |

ARTICLE III - PRICE AND TERMS
PAYMENT

- | | |
|--------------------------------|----|
| 1. Hire Purchase Price | 10 |
| 2. Terms of Payment | 10 |
| 3. Method of Payment | 12 |
| 4. Prepayment | 12 |
| 5. Suspension on Payment | 13 |
| 6. General Exception
Clause | 13 |

ARTICLE IV - PENALTY

- | | |
|---------------------------------------|----|
| 1. Delayed Delivery | 15 |
| 2. Insufficient Deadweight
Tonnage | 17 |
| 3. Insufficient Speed | 18 |
| 4. Excessive Fuel Consump-
tion | 20 |
| 5. Excessive Draft | 21 |
| 6. Application of Reduc-
tion | 22 |

INDEX

Halaman

KONTRAK SEWA BELI KAPAL
TANPA AWAK

PASAL I - MAKSUD DAN TUJUAN

PASAL II - URAIAN / DAN KELAS

- | | |
|--|---|
| 1. Uraian | 5 |
| 2. Klasifikasi, Ketentuan
dan Peraturan | 5 |
| 3. Ukuran Pokok dari -
Kapal | 6 |
| 4. Subkontrak | 9 |
| 5. Model Kapal | 9 |

PASAL III - HARGA DAN SYARAT
PEMBAYARAN

- | | |
|---------------------------------|----|
| 1. Harga Sewa Beli | 10 |
| 2. Syarat Pembayaran | 10 |
| 3. Cara Pembayaran | 12 |
| 4. Pembayaran di Muka | 13 |
| 5. Penangguhan Pembayaran | 13 |
| 6. Klausul Pengecualian
Umum | 13 |

PASAL IV - DENDA

- | | |
|---------------------------------------|----|
| 1. Penyerahan yang Ter-
lambat | 15 |
| 2. Kekurangan Bobot Mati | 17 |
| 3. Kecepatan tidak memadai | 18 |
| 4. Konsumsi Bahan Bakar
Berlebihan | 20 |
| 5. Sarat Berlobihan | 21 |
| 6. Penerapan Denda | 22 |

INSPECTION	
1. Project Officer	23
2. Appointment of the BUYER's Supervisor	23
3. Authority of the Supervisor	23
4. Facility and Acomodation	24
5. Liability of the SELLER	28
6. Salaries and Expenses	29
7. Responsibility of the Buyer	30

ARTICLE VI - MODIFICATION, CHANGES AND EXTRAS	
1. Modification	32
2. Changes in Class, Etc	34
3. Substitution of Materials	36

ARTICLE VII - APPROVAL DRAWINGS AND PLANS :	
	38

ARTICLE VIII - TRIALS	
1. Notice	40
2. How Conducted	41
3. Trials Load Draft	42
4. Method of Acceptance or Rejection	43
5. Correction of Causes for Rejection	44
6. Effect of Acceptance or Rejection	45
7. Disposition of Surplus or Rejection	46
8. Final Docking	46

PASAL V - PENGAWASAN DAN PEMERIKSAAN	
1. Pimpinan Proyek	23
2. Pengangkatan Pengawas oleh Pombeli	23
3. Wewenang Pengawas	24
4. Fasilitas dan Akomodasi	28
5. Pembatasan Tanggung Penjual	29
6. Gaji dan Biaya	30
7. Tanggung Jawab Pombeli	30

PASAL VI - MODIFIKASI, PERUBAHAN DAN TAMBAHAN	
1. Modifikasi	32
2. Perubahan Dalam Kelas Dll.	34
3. Ponggantian Material	36

PASAL VII - RENCANA DAN GAMBAR YANG PERLU PERSETUJUAN	
	38

PASAL VIII - UJI COBA	
1. Pemberitahuan	40
2. Cara Pelaksanaan	42
3. Uji-Coba Daya Angkut	42
4. Cara Penerimaan atau Penolakan	43
5. Koreksi atas sebab-sebab Penolakan	44
6. Akibat Penerimaan atau Penolakan	45
7. Pembagian Kelebihan Bekal yg Dapat Dipakai Habis	46
8. Naik Dok Terakhir	46

ARTICLE IX - DELIVERY

1. Time and Place	47
2. When and How Effected	47
3. Documents to Be Delivered to the Buyer	47
4. Possession and Removal of Vessel	48
5. Transfer of Title	49
	50

ARTICLE X - DELAYS AND EXTENSION OF TIME**(FORCE MAJEURE)**

	52
1. Causes of Delays	52
2. Notice of Delays	53
3. Definitions of Permissible Delay	55
4. Right to Cancel for Excessive Delay	55

ARTICLE XI - WARRANTY OF QUALITY

	57
1. Guarantee Period	57
2. Notice of Defects	57
3. Remedy of Defects	58
4. Extent of the Seller's Responsibility	60
5. Guarantee Engineer	63

ARTICLE XII - IDENTIFICATION OF MATERIALS

65

PASAL IX - PENYERAHAN

	47
1. Waktu dan Tempat	47
2. Bila dan Bagaimana Terpengaruh	47
3. Dokumen-dokumen yang Harus Diserahkan kepada Pembeli	48
4. Pemilikan dan Pemindahan Kapal	49
5. Pengalihan Hak Milik	50

PASAL X - PENANGGUHAN DAN PERPANJANGAN WAKTU**(FORCE MAJEURE)**

	52
1. Sebab-sebab Penangguhan	52
2. Pemberitahuan tentang Penangguhan	53
3. Definisi Penangguhan yang Diijinkan	55
4. Hak untuk Membatalkan Penangguhan yang Berlebih	55

PASAL XI - JAMINAN TERHADAP HUTU KAPAL

	57
1. Masa Jaminan	57
2. Pemberitahuan atas Cacat	57
3. Perbaikan atas Cacat	58
4. Tanggung Jawab Penjual	60
5. Tokoh Jaminan	63

PASAL XII - IDENTIFIKASI MATERIAL

65

Other Insurance Policies		PASAL XIII - ASURANSI	66
2. War Risk	66 71	1. Polis Asuransi Lambung, Mesin, Dan Lain-lain	66
ARTICLE XIV - POST DELIVERY	72	2. Risiko Porang	71
1. Registration	72	PASAL XIV - PASCA PENYERAHAN	72
2. Injurious Cargoes	73	1. Registrasi	72
3. Employment Limitation	73	2. Kargo Borbahaya	73
4. Sub-Let	74	3. Pembatasan Penggunaan	73
5. Liens against Vessel	74	4. Menyewakan Kembali	74
6. Bill of Lading	75	5. Hak Gadai atas Kapal	74
7. Inspection	77	6. Konosemen	75
8. Salvage	77	7. Pemeriksaan	77
9. Alterations	78	8. Penyelamatan	78
10. Labels	79	9. Perubahan	78
11. Notice	80	10. Tuntutan	79
ARTICLE XV - SETTLEMENT OF DISPUTES	81	11. Pemberitahuan	80
ARTICLE XVI - RIGHT OF ASSIGNMENT	83	PASAL XV - PENYELESAIAN PERSELISIHAN	81
ARTICLE XVII - TAXES AND DUTIES	85	PASAL XVI - HAK MENGALIHAN HAK	83
ARTICLE XVIII - BUYER SUPPLIED EQUIPMENT AND BUYER'S INSIGNIA	86	PASAL XVII - PAJAK DAN BEA	85
1. Buyer Supplied Equipment	86	PASAL XVIII - PERALATAN YANG DIPASOK PEMBELI DAN LOGO PEMBELI	86
2. Insignia	87	1. Peralatan yang dipasok	86
ARTICLE XIX - COMMUNICATION	88	2. Logo Pembeli	87
1. Address	88	PASAL XIX - KOMUNIKASI	88
2. Language	89	1. Alamat	88
		2. Bahasa	89

ARTICLE XX - EFFECTIVE DATE
OF CONTRACT 90

PASAL XX - TANGGAL BERLAKU-
NYA KONTRAK 90

ARTICLE XXI - PERFORMANCE
BOND 91

PASAL XXI - PERFORMANCE
BOND 91

ARTICLE XXII - INTERPRETATION 93

PASAL XXII - PENAFSIRAN 93

EXHIBIT "A" - PAYMENT
SCHEDULE

LAMPIRAN "A" - JADWAL
PEMBAYARAN

EXHIBIT "B" - PREPAYMENT
DISCOUNT

LAMPIRAN "B" - DISKON PEM-
BAYARAN DIMUKA

CHARTER BOAT HIRE PURCHASE
CONTRACT

Nomor : SPB-1405/0000/95-SC.

THIS CONTRACT, made and entered into on this Friday, 6, day of October, the year of nineteen ninetyfive, by and between :

1. PERUSAHAAN PERTAMBANGAN MI-NYAK DAN GAS BUMI NEGARA (PERTAMINA), a State enterprise organized and existing under the laws of the Republic of Indonesia No. 8 of the year 1971, having its principal office at Jalan Merdeka Timur 1A, Jakarta, Indonesia, in this case represented by F. ABDA'OE acting as the President Director by virtue of the Presidential Decree No. 102/M year of 1993 dated 12th of May 1993, thus acting for and on behalf of the above mentioned company (hereinafter referred to as the BUYER), and
2. PT Pan Maritime Wira Pawitra a limited liability company organized and existing under the laws of the Republic of Indonesia, having its registered office at Jl. Enggano 15 Blok C/6, Jakarta Utara.

KONTRAK SEWA BELI KAPAL
TANPA AWAK

Nomor : SPB-1405/0000/95-SC.

KONTRAK ini dibuat pada hari ini, Jum'at, Tanggal 06 Oktober tahun seribu sembilan ratus sembilan puluh lima antara :

1. PERUSAHAAN PERTAMBANGAN MI-NYAK DAN GAS BUMI NEGARA (PERTAMINA) yang didirikan berdasarkan Undang - Undang Republik Indonesia No. 8 tahun 1971 berkedudukan di Jalan Medan Merdeka Timur No. 1A Jakarta, dan dalam hal ini diwakili oleh F. ABDA'OE selaku Direktur Utama berdasarkan Kepros RI No. 102/M Tahun 1993 tanggal 12 Mei 1993, dengan domikian bertindak untuk dan atas nama Perusahaan tersebut diatas, selanjutnya dalam perjanjian ini disebut PEMBELI, dan
2. PT Pan Maritime Wira Pawitra suatu perusahaan yang didirikan berdasarkan hukum Republik Indonesia berkedudukan di Jln. Enggano No.15 Blok C/6, Jakarta Utara.

in this respect represented by Mugijanto as President Director, as stipulated under Notarial Deed Adam Kasdarmadji SH No. 196 dated 24th January 1995 thus acting for and on behalf of the above mentioned company (herein-after referred to as the SELLER).

In consideration of mutual covenants herein contained both parties has agreed to enter into a Bare Boat Hire Purchase CONTRACT (hereinafter referred to as the CONTRACT) upon the terms and conditions herein setforth :

ARTICLE I - PURPOSE AND OBJECTIVES

1. The SELLER agreed to cause to be built, launched and completed one (1) double hulled, single screw diesel driven crude/product oil tanker of 17.500 long tons of dead weight as more fully described in Article II hereof (hereinafter referred to as the VESSEL), to be registered by the SELLER under the flag of Panama and to be constructed by PT PAL Indonesia (Persero).

dalam hal ini diwakili oleh Mugijanto sebagai Direktur Utama berdasarkan ketentuan anggaran dasarnya dalam Akte Notaris Adam Kasdarmadji SH No. 196 tanggal 24 Januari 1995 dengan demikian bertindak untuk dan atas nama perusahaan tersebut diatas (untuk selanjutnya disebut PENJUAL)

Berdasarkan kesepakatan bersama Kedua Belah Pihak telah sepakat untuk mengikatkan diri dalam suatu KONTRAK Sewa Beli Kapal Tanpa Awak (untuk selanjutnya disebut KONTRAK) dengan ketentuan dan syarat tersebut dalam pasal-pasal berikut :

PASAL I - HAKSUD DAN TUJUAN

1. PENJUAL telah setuju untuk membangun, meluncurkan, dan menyelesaikan satu (1) buah kapal tanker minyak berlam-bung ganda, digerakkan dengan mesin utama diesel ber-baling-baling tunggal, berukuran bobot mati 17.500 longton sebagaimana diuraikan lebih lengkap dalam Pasal II KONTRAK ini (selanjutnya disebut KAPAL), didaftarkan oleh PENJUAL dibawah bendera Panama dan dibangun oleh PT PAL Indonesia (Persero).



(hereinafter referred to as the BUILDER) at its shipyard in PT PAL Indonesia Surabaya.

(hereinafter referred to as the SHIPYARD) and to deliver and sell to the BUYER and the BUYER agrees to hire purchase the VESSEL for the period of twelve (12) years from the SELLER.

2. The implementation of the construction and delivery of the VESSEL are subject to and in accordance with :

- a. Guidelines of Implementation of the Bare Boat Hire Purchase tender including its attachments;
- b. Specifications including General Arrangements and Maker's List;
- c. Construction and delivery schedule;
- d. Letter of Offer from the SELLER No.023/PH/I/94/Ext dated Januari 20, 1994.
- e. Letter of Intent from the BUYER dated November 19, 1994.
- f. BUILDER'S statement No. 214/WK/DT/J/PAL/I/1994 dated January 17, 1994.
- g. Financier's statement No.0149/I/TP/1994 dated January 12, 1994.

(selanjutnya disebut PEMBANGUN) di galangan kapal PT PAL Indonesia Surabaya.

(selanjutnya disebut GALANGAN) dan akan diserahkan serta disewabelikan kepada PEMBELI, dan PEMBELI setuju untuk membeli dengan cara angsuran selama jangka waktu 12 (dua belas) tahun.

2. Pelaksanaan pembangunan KAPAL dimaksud didasarkan kepada dan tidak menyimpang dari ketentuan sebagaimana tersebut dalam :

- a.) Petunjuk Pelaksanaan Lelang Bare Boat Hire Purchase dan lampirannya;
- b.) Spesifikasi termasuk General Arrangement dan Maker's List.
- c.) Jadwal Pembangunan Kapal.
- d.) Surat Penawaran dari PENJUAL No. 023/PH/I/94/ Ext tanggal 20 Januari 1994.
- e.) Surat Pernyataan dari PEMBELI tanggal 17 Nopember 1994.
- f.) Surat Pernyataan dari PEMBANGUN No.214/WK/DT/J/PAL/I/1994 tanggal 17 Januari 1994.
- g.) Surat Pernyataan dari Financier No.0149/I/TP/94 tanggal 12 Januari 1994.

and therefore the above mentioned documents forms are an integral part of this CONTRACT.

dan karenanya dokumen-dokumen tersebut merupakan kesatuan yang tidak terpisahkan dari KONTRAK ini.

(END OF ARTICLE I)

(AKHIR PASAL I)

ARTICLE II - DESCRIPTION AND CLASS

(1) DESCRIPTION:

The VESSEL shall have the BUILDER'S hull No. M000132 and shall be constructed, equipped and completed by the BUILDER in compliance with the Specifications, General Arrangement Plans, Cargo Piping Arrangement, Maker's List and Addendum or Addenda, if any, which are signed by both parties (hereinafter collectively referred to as the "PLANS AND SPECIFICATIONS") the PLANS AND SPECIFICATION shall be attached to this CONTRACT and made part hereof.

(2) CLASSIFICATION, RULES AND REGULATIONS:

The VESSEL shall be built to the following class: Lloyd's Register of Shipping (hereinafter referred to as LRS) by the symbol of +100A 1 "Oil Tanker" +LMC and Biro Klasifikasi Indonesia (hereinafter referred to as BKI) by the symbol of A100 1 & +SM for the hull, machinery and installation for tank ship carrying crude oil in bulk and shall

PASAL II - URAIAN DAN KELAS

(1) URAIAN:

KAPAL itu akan diberi Nomor Lambung PEMBANGUN No. M000132 dan akan dibangun, dilengkapi dan diselesaikan oleh PEMBANGUN sesuai dengan Spesifikasi, Rencana Pengaturan Umum, Pengaturan Pipa muatan, Daftar Merk dan Addendum/Addenda, jika ada, yang ditandatangani oleh Kedua Belah Pihak (selanjutnya disebut secara kolektif "RENCANA DAN SPESIFIKASI"), dimana RENCANA DAN SPESIFIKASI dimaksud akan dilampirkan di sini dan menjadi bagian dari KONTRAK.

(2) KLASIFIKASI, KETENTUAN DAN PERATURAN

KAPAL akan dibangun menurut kelas berikut: Lloyd's Register of Shipping (selanjutnya disebut LRS) dengan simbol +100A 1 "Oil Tanker" +LMC dan Biro Klasifikasi Indonesia (selanjutnya disebut BKI) dengan simbol A100 1 & +SM untuk lambung, mesin dan instalasi untuk kapal tanki yang mengangkut minyak mentah curah dan akan pula

also comply with the rules, regulations and requirements as provided for in the Specifications.

The requirements of aforesaid authorities are to include any additional rules and/or circular, issued and become effective up to the date of signing of the CONTRACT. All fees and charges incidental to Classification and to compliance with the above specified rules, regulations and requirements of this CONTRACT, as well as royalties, if any, payable on account of the construction of the VESSEL, shall be for the account of the SELLER. Decision of the said Classification Society as to compliance or noncompliance with the Classification shall be finalized and binding upon both parties hereto.

(3) PRINCIPAL PARTICULARS OF THE VESSEL

The principal particulars and dimensions of the VESSEL for hull and machinery shall be as described in the PLANS AND SPECIFICATION attached hereto:

sesuai dengan ketentuan, peraturan dan persyaratan yang ditetapkan didalam Spesifikasi.

Persyaratan yang ditentukan oleh yang berwenang tersebut di atas akan mencakup segala aturan tambahan dan /atau sirkuler, yang dikeluarkan dan berlaku sampai kepada tanggal penandatanganan KONTRAK.

Semua biaya yang ditimbulkan oleh Klasifikasi dan untuk memenuhi ketentuan, peraturan dan persyaratan diatas serta persyaratan dari KONTRAK ini, maupun royalty, jika ada, yang harus dibayar akibat pembangunan KAPAL, akan menjadi boban PENJUAL. Keputusan dari Lembaga Klasifikasi tersebut mengenai memenuhi atau tidak memenuhi syarat Klasifikasi itu merupakan keputusan yang mengikat kedua belah pihak.

(3) UKURAN POKOK DARI KAPAL

Ukuran pokok dari KAPAL untuk lambung dan mesin akan mengikuti uraian dalam RENCANA DAN SPESIFIKASI yang terlampir disini:

(a) Hull:

Length overall 160 mtr
Length, between
perpendiculars 154 mtr
Breadth, moulded 26.80 mtr
Depth, moulded 11.50 mtr
Designed load draft,
moulded 7 mtr

(b) Propelling Machinery :

The VESSEL shall be equipped in accordance with the PLANS AND SPECIFICATIONS, with one set of MAN B & W type 7S535MC diesel engine, developing a maximum continuous output of 6.650 BHP at 170 RPM at normal continuous output of 5985 BHP at 164.1 RPM.

(c) Deadweight, Guaranteed:

The VESSEL, when completed, shall be capable of carrying a total deadweight tonnage of 17.500 long tons on the draft assigned by Classification Society corresponding to International Summer Free board in sea water of 1.025 specific gravity including cargo, fuel oil, etc. as more fully specified in the PLANS AND SPECIFICATIONS.

(a) Lambung

Panjang keseluruhan 160 meter
Panjang antara dua garis
tegak 154 meter
Lebar moulded 26,80 meter
Tinggi moulded 11,50 meter
Designed load draft
moulded 7 meter

(b) Mesin Penggerak

KAPAL akan dilengkapi sesuai RENCANA DAN SPESIFIKASI, dengan satu set mesin utama merk MAN B & W tipe 7S35MC yang menghasilkan tenaga maksimum secara terus menerus sebesar 6.650 BHP dengan 170 RPM dan tenaga normal secara terus menerus sebesar 5985 BHP dengan 164,1 RPM.

(c) Jaminan Bobot mati :

KAPAL setelah selesai dibangun, harus mampu membawa total bobot mati sebesar 17.500 long ton pada syarat-syarat yang ditetapkan oleh Lembaga/Biro Klafifikasi, setara dengan International Summer Free Board dalam air laut dengan berat jenis 1.025 termasuk kargo, bahan bakar minyak, dll, sebagaimana disebutkan lebih rinci dalam RENCANA DAN SPESIFIKASI.

(a) **Speed, Guaranteed :**
The SELLER guarantees on sea trials of the VESSEL, the speed of not less than 13.00 knots at full load condition corresponding to the assigned summer full load draft and at normal continuous out put of main engine in fine weather prevailing wind force of not more than ⁽²⁾ Beaufort and at calm, open deep sea with clean bottom, the speed shall be measured as provided in the PLANS AND SPECIFICATIONS.

(a) **Fuel Oil Consumption, Guaranteed:**

The SELLER shall guarantee the fuel oil consumption rate of not exceeding 129 grams per BHP per hour at the continuous output of 5985 (HP) at sea trial with a tolerance of 3.0 percent, as mentioned in the PLANS AND SPECIFICATIONS with diesel oil having lower calorific value of 10.200 Kcal/kg. If fuel oil of different calorific value is used, the consumption rate given above shall be adjusted, based upon linear inverse ratio of fuel weight to calorific value.

(d) **Jaminan Kecepatan Uji-Coba PENJUAL** menjamin pada uji coba KAPAL di laut, kecepatannya tidak kurang dari 13,00 knot dengan keadaan muatan penuh setara dengan sarat musim panas dengan muatan penuh dan pada keluaran normal torus monorus dari mesin utama dalam cuaca baik dan ke kuat an angin tidak lebih dari ⁽²⁾ Beaufort dan dilaut dalam yang tenang dan terbuka, dengan dasar bersih, kecepatannya akan diukur menurut yang ditetapkan dalam RENCANA DAN SPESIFIKASI.

(e) **Jaminan pemakaian Bahan Bakar Minyak :**

PENJUAL akan menjamin pemakaian bahan bakar minyak tidak lebih dari 129 gram per jam dengan koluaran normal torus menerus dari mesin utama sebesar 5985 (HP) pada uji-coba di bengkel dengan toleransi 3.0 persen, seperti disebutkan dalam Spesifikasi dengan minyak diesel yang mempunyai nilai kalor lebih rendah dari 10.200 Kcal/kg. Jika bahan bakar minyak yang dipakai berbeda nilai kalornya, tingkat konsumsi yang

disesuaikan dengan linear inverse ratio dari bobot bahan bakar terhadap nilai kalor.

(4) SUBCONTRACTING :

The BUILDER may, at its sole discretion and responsibility, subcontract some portion of the construction work of the VESSEL, but not major portion, it being agreed however, that the assembly of the VESSEL shall take place at the yard of the BUILDER.

(4) SUBKONTRAK:

PEMBANGUN dapat, atas kebijaksanaan dan tanggung jawab sendiri, menaibkontrakkan sebagian dari pekerjaan pembangunan KAPAL, tetapi bukan bagian utamanya, dengan ketentuan bahwa KAPAL akan dirakit di galangan PEMBANGUN.

(5) SHIP'S MODEL:

One (1) Ship's model with scale of 1 : 150 to be delivered by the SELLER to the BUYER before the delivery of the VESSEL.

(5) MODEL KAPAL:

Satu (1) buah model Kapal dengan skala 1 : 150 harus diserahkan oleh PENJUAL kepada PEMBELI sebelum penyerahan KAPAL.

(END OF ARTICLE II)

(AKHIR PASAL II)

7

TERMS OF PAYMENT

(1) HIRE PURCHASE PRICE:

The VESSEL hire purchase rate is US\$ 16.79 (United State Dollar Sixteen and seventy nine cent) per deadweight ton per month.

(2) TERMS OF PAYMENT:

Any and all payments on the hire purchase as stipulated in this CONTRACT shall be made monthly and in the United States dollars.

The VESSEL hire purchase installment per month is calculated based on the multiplication of deadweight tonnage and the hire purchase rate per deadweight ton per month. In the event that the actual deadweight tonnage of the VESSEL when completed is the same or below the guaranteed deadweight tonnage as specified in Article II, 3(c) then the hire purchase installment shall be the actual deadweight multiplied by hire purchase rate per deadweight per month.

In the event that the actual deadweight is above the guaranteed deadweight then the monthly hire installment shall be the multiplication of

PASAL III - HARGA DAN

SYARAT-SYARAT PEMBAYARAN

(1) HARGA SEWA BELI :

Harga sewa beli kapal adalah sebesar US\$ 16,79 (Enam belas tujuh puluh sembilan sen Amerika Dollar) per ton bobot mati per bulan.

(2) SYARAT PEMBAYARAN :

Semua pembayaran sewa beli kapal dalam KONTRAK ini akan dilakukan secara bulanan dalam mata uang Dollar Amerika.

Angsuran sewa beli kapal setiap bulannya dihitung berdasarkan perkalian antara bobot mati kapal dengan Harga Sewa Beli per ton bobot mati per bulan.

Dalam hal bobot mati yang sebenarnya dari KAPAL ketika telah selesai dibangun, besarnya sama atau di bawah bobot mati yang dijamin sebagaimana yang disebut dalam Pasal II.3.(c), maka besarnya angsuran sewa beli bulanan, adalah hasil kali bobot mati yang sebenarnya dengan Harga Sewa Beli per bobot mati per bulan. Apabila bobot mati sesungguhnya besarnya di atas bobot mati yang dijamin, maka angsuran sewa beli bulanan merupakan hasil

3. (c) with Hire Purchase rate per deadweight ton per month.

The VESSEL hire purchase installment amount shall be stated in the Protocol signed by the SELLER and the BUYER or appointed official, after the delivery of the VESSEL.

The monthly Hire Purchase Installment and tabulation of payments to be made after delivery of the VESSEL of which shall be attached hereto as Exhibit "A".

The first installment as specified in Exhibit "A" hereto, shall be paid together with the price of consumable store remaining on board of the VESSEL, if any, at the time of delivery of the VESSEL as provided in Article VIII clause (7) hereof.

The balance, as further specified in Exhibit "A" shall be paid after first installment of the VESSEL to the SELLER in one hundred forty three (143) installments, and the last installment payable

yang dijamin seperti disebut dalam Pasal II.3.(c) dengan Harga Sewa Beli perton bobot mati perbulan. Besarnya angsuran sewa beli kapal akan dituangkan kemudian dalam Berita Acara yang ditandatangani oleh PENJUAL dan PEMBELI atau Pejabat yang ditunjuk, setelah kapal dicerahtorimakan. Angsuran Sewa Beli KAPAL dan tabulasi pembayaran akan ditetapkan dalam lampiran EXHIBIT "A", dan akan dibuat setelah cerah terima KAPAL.

Angsuran Pertama Sewa Beli KAPAL sebagaimana tersebut dalam EXHIBIT "A", akan dibayar bersama dengan pembayaran harga consumable store yang tersedia di atas kapal pada saat penyorahan kapal, jika ada, sebagaimana ditetapkan dalam Pasal VIII ayat (7).

Sisanya, sebagaimana ditetapkan dalam EXHIBIT "A" akan dibayar setelah angsuran pertama dilaksanakan kepada PENJUAL, dalam coratue empat puluh tiga (143) angsuran, dan angsuran terakhir harus dibayar pada

on the expire date of one hundred forty three (143) months from the date of delivery of the VESSEL to the BUYER.

Not later than fourteen (14) days prior to the scheduled delivery date of the VESSEL, the parties hereto shall execute a final agreement on all penalties.

(3) METHOD OF PAYMENT:

Any and all payable installments after delivery of the VESSEL shall be paid by telegraphic transfer by the BUYER to the bank account to be designated by the SELLER which will be given by the SELLER before delivery of the VESSEL unless otherwise notified by the SELLER on each due date as set forth in Exhibit "A" hereto.

(4) PREPAYMENT:

The BUYER shall have the right to prepay to the SELLER remaining CONTRACT price and accrued interest thereon in full in cash outright at the end of any

akhir dari ke seratus empat puluh tiga (143) bulan sejak tanggal penyerahan KAPAL kepada PEMBELI. Dalam waktu tidak lebih dari 14 hari sebelum tanggal penyerahan KAPAL, kedua belah pihak akan menentukan persetujuan mengenai besarnya pengenaan denda.

(3) CARA PEMBAYARAN:

Setiap dan semua cicilan yang dibayar setelah penyerahan KAPAL akan dibayar melalui telegraphic transfer oleh PEMBELI kepada rekening bank yang akan di tunjuk oleh PENJUAL yang akan diberikan oleh PENJUAL sebelum penyerahan KAPAL ke cuali diberitahukan lain oleh PENJUAL pada setiap tanggal jatuh tempo sebagaimana ditetapkan dalam EXHIBIT "A" di sini.

(4) PEMBAYARAN DI MUKA:

PEMBELI mempunyai hak untuk membayar di muka kepada PENJUAL sisa harga KONTRAK dan bunganya sepenuhnya secara tunai sekaligus pada akhir setiap jangka waktu dua be-

twelve (12) months period within the CONTRACT period after the first twelve (12) calendar months commencing from the delivery date of the VESSEL, in which case six (6) months prior notice of BUYER's intention is to be given to the SELLER.

The BUYER may effect the said prepayment for full unexpired period with the reduction specified in Exhibit "B" on the balance outstanding in consideration of the immediate cash settlement.

las (12) bulan dalam jangka waktu KONTRAK, setelah dua belas (12) bulan takwim pertama yang dimulai dari tanggal penyerahan KAPAL, dalam hal mana pemberitahuan 6 bulan sebelumnya mengonfirmasi niat PEMBELI itu harus disampaikan kepada PENJUAL. PEMBELI dapat melaksanakan pembayaran dimuka itu untuk seluruh jangka waktu yang tersisa dengan pengurangan yang telah ditetapkan dalam EXHIBIT "B" atas sisa pembayaran yang masih tertunggak dengan pengortian penyelesaian pembayaran dilaksanakan segera secara tunai.

(5) SUSPENSION OF PAYMENT;

In the event of actual total loss or constructive total loss of the VESSEL before transfer of title to the BUYER the CONTRACT should be suspended and, the total amount remaining to be paid to the SELLER on such time is to be settled according to Article XIII, then the CONTRACT shall be terminated.

(5) PENANGGUHAN PEMBAYARAN:

Apabila terjadi actual total loss atau constructive total loss pada KAPAL sebelum pengalihan hak kepada PEMBELI, maka KONTRAK harus ditangguhkan, jumlah seluruh sisa yang masih harus dibayar kepada PENJUAL pada waktu itu akan diselesaikan menurut Pasal XIII, kemudian KONTRAK akan dibatalkan.

(6) GENERAL EXCEPTION CLAUSE:

In the event of the nation to which the VESSEL belongs

(6) KLAUSUL PENGECEUALIAN UMUM:

Dalam hal negara pemilik KAPAL atau tempat KAPAL itu

or registered becoming engaged in war or hostilities and requiring the VESSEL to be mobilized, the payment shall be ceased during the continuance of such war and hostilities, if the BUYER finds it is impossible to employ the VESSEL in consequence. It is agreed that all detention or loss of time provided for in this clause and not paid for shall not be counted as part of the twelve (12) years payment period specified under paragraph (2) of this Article.

(End of Article III)

didaftar terlibat dalam perang atau pertikaian dan mengharuskan KAPAL untuk dimobilisasi, pembayaran akan dihentikan selama masa perang dan pertikaian tersebut, jika PEMBELI merasa tidak mungkin untuk menggunakan KAPAL sebagai akibatnya.

Tolah disetujui bahwa waktu yang hilang sebagai akibat penahanan atau kerugian sebagaimana dimaksud dalam klausul ini dan tidak dibayar, tidak akan dihitung sebagai bagian dari jangka waktu pembayaran duabelas (12) tahun yang ditetapkan menurut ayat (2) dari Pasal ini.

(Akhir Pasal III)

ARTICLE IV - PENALTY
The SELLER shall be rewarded
penalties in case of :

(1) DELAYED DELIVERY:

(a) The SELLER shall not be penalized if the VESSEL delivered within thirty (30) days of delay in delivery of the VESSEL beyond the delivery date as specified under Article IX and Article X hereof (ending at twelve o'clock midnight of the thirty (30) day of delay).

(b) If the delivery of the VESSEL is delayed more than thirty (30) days after the delivery date as determined under Article IX and Article X hereof, then beginning at twelve o'clock midnight after from the date of delivery it is required under this CONTRACT the SELLER shall be penalized in the amount of US\$ 15.500 (United State Dollar : Fifteen thousand five hundred) per day for each delay.

However, the total penalty shall not be more than would be the case

PASAL IV - DENDA
PENJUAL akan dikenakan denda
Jika terjadi hal-hal

(1) PENYERAHAN YANG TERLAMBAT :

(a) PENJUAL tidak akan dikenakan denda jika kelambatan penyerahan Kapal tidak melampaui 30 (tiga puluh) hari dari tanggal penyerahan sebagaimana ditetapkan dalam Pasal IX dan Pasal X (berakhir pada jam dua belas tengah malam dari hari kelambatan yang ke tiga puluh hari kerja).

(b) Apabila penyerahan Kapal tertunda lebih dari 30 (tiga puluh) hari, setelah tanggal penyerahan sebagaimana ditetapkan dalam Pasal IX dan Pasal X, maka mulai pukul dua belas tengah malam, setelah dari tanggal penyerahan seperti diharuskan menurut kontrak ini, maka PENJUAL dikenakan denda sebesar US\$ 15.500.- (Lima belas ribu lima ratus dolar Amerika) per hari keterlambatan.

Akan tetapi, pengenaan denda maksimum tidak lebih dari apabila kelambatannya mencapai

for the delay of 90 days counting from midnight the date of delivery required under this CONTRACT.

(c) But, if the delivery of the VESSEL is delayed more than 120 (one hundred twenty) days from the date of the delivery as required under the terms of this CONTRACT, then, in such event, the BUYER may, at its option, cancel this CONTRACT after such period is expired, by serving upon the SELLER written notice of cancellation. Such cancellation shall be effective as of the date of the receipt of the notice by the SELLER. The SELLER may, at any time after the expiration of the aforementioned after 120 (one hundred twenty) days from the date of the delivery, if the BUYER has not served notice of cancellation as above provided, demand in writing that the BUYER shall, within thirty (30) days after such demand is received by the BUYER, either notify the SELLER of its

90 (sembilan puluh) hari dihitung dari tengah malam sejak tanggal penyerahan sebagaimana ditentukan dalam KONTRAK ini.

(c) Tetapi, jika penyerahan Kapal terlambat lebih dari 120 (seratus dua puluh) hari dari tanggal penyerahan sebagaimana ditentukan dalam persyaratan KONTRAK ini, maka dalam keadaan demikian, PEMBELI dapat menurut pilihannya sendiri, membatalkan KONTRAK ini setelah jangka waktu tersebut habis, dengan mengirim pemberitahuan tertulis kepada PENJUAL mengenai pembatalannya. Pembatalan tersebut akan berlaku pada hari pemberitahuan tersebut diterima oleh PENJUAL. Apabila kelambatan penyerahan sudah melebihi batas waktu setelah 120 (seratus dua puluh) hari dari tanggal penyerahan, dan PEMBELI belum memberitahukan tentang adanya pembatalan, PENJUAL dapat meminta secara tertulis kepada PEMBELI agar dalam waktu tiga puluh (30) hari setelah

cancel, or consent the delivery of the VESSEL at an agreed future date, it being understood by the parties that if the VESSEL is not delivered by such future date, the BUYER shall have the same right of cancellation upon the same terms, as hereinafter provided.

(d) For the purpose of this Article, delivery of the VESSEL shall be deemed to be delayed when and if the VESSEL, except in case of extension of the delivery date due to causes directly or indirectly not attributable to the default of the SELLER, is not delivered by the date upon which delivery is required under this CONTRACT.

(2) INSUFFICIENT DEADWEIGHT TONNAGE:

The SELLER guarantees the deadweight tonnage stated and determined in the manner as specified in Article I (1) and II (3) of this

PEMBELI menerima permintaan tersebut, memberitahu PENJUAL mengenai niatnya untuk membatalkan, atau setuju menerima penyerahan Kapal pada tanggal yang disetujui kedua belah pihak, dengan pengertian bahwa jika Kapal tidak diserahkan pada tanggal tersebut diatas, PEMBELI berhak untuk membatalkannya dengan persyaratan yang sama, seperti yang ditentukan terdahulu.

(d) Untuk keperluan Pasal ini, penyerahan Kapal akan dianggap terlambat, apabila kapal tidak diserahkan sesuai tanggal penyerahan sebagaimana ditentukan dalam KONTRAK ini, kecuali jika penundaan tanggal penyerahan ini bukan disebabkan oleh kesalahan PENJUAL baik secara langsung maupun tidak langsung.

(2) KKKURANGAN BOBOT MATI:
PENJUAL menjamin bobot mati yang dinyatakan dan ditentukan dengan cara yang ditetapkan dalam Pasal I (1) dan II (3) dari KONTRAK ini, setelah KAPAL selesai

CONTRACT, on completion of construction the VESSEL, under the condition described in the Specifications. In the event deadweight tonnage is under the guaranteed deadweight tonnage and such deficiency in deadweight tonnage is less than 350 long tons, the SELLER shall not be penalized.

But if such deficiency is more than 350 longtons below the guaranteed deadweight, then the BUYER, at its option, may reject the VESSEL, and rescind the CONTRACT, or may accept the VESSEL at the reduction in price to be mutually agreed.

However, adjustments in the VESSEL's deadweight resulting from modifications and/or changes in the Specifications agreed later as provided for in Article VI shall not be considered as such decrease or increase. The BUYER shall not pay for any excess tonnage.

(3) INSUFFICIENT SPEED:

(a) The SELLER shall not be penalized by reason of the actual speed, as determined

dibangun, adalah sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan didalam Spesifikasi. Apabila bobot mati lebih kecil dari bobot mati yang dijamin dan kekurangan bobot mati tersebut kurang dari 350 long ton, maka PENJUAL tidak dikenakan denda. Tetapi apabila kekurangan tersebut melebihi 350 long ton dari bobot mati yang dijamin, PEMBELI atas pilihannya sendiri dapat menolak Kapal dan membatalkan Kontrak atau dapat menerima Kapal dengan pengurangan harga yang besarnya akan disepakati bersama oleh kedua bolah pihak. Akan tetapi, penyesuaian dalam bobot mati Kapal akibat modifikasi dan/atau perubahan dalam spesifikasi yang disepakati belakangan sebagaimana ditentukan dalam Pasal VI tidak akan dianggap sebagai pengurangan atau tambahan sebagaimana dimaksud diatas. PEMBELI tidak akan membayar kelebihan tonase.

(3) KECEPATAN TIDAK MEMADAI:

(a) PENJUAL tidak dikenakan denda apabila kecepatan yang sesungguhnya, seperti

by trials run, being less than the guaranteed speed of 13 knots as mentioned in Article II (3) (d), if such deficiency is not more than 2/10 of a knot.

However, if such deficiency is more than 2/10 of a knot, then the SELLER shall be penalized accordingly for such deficiency in speed as follows:

Above 0.20 up to 0.30 of a knot: The total of US\$ 3,424.-/month.

Above 0.30 up to 0.40 of a knot: The total of US\$ 6,848.-/month.

Above 0.40 up to 0.50 of a knot: The total of US\$ 10,271.-/month.

Above 0.50 up to 0.60 of a knot: The total of US\$ 13,695.-/month.

Above 0.60 up to 0.70 of a knot: The total of US\$ 17,119.-/month.

(b) If the deficiency in actual speed of the VESSEL upon said trial

ditentukan dalam uji-coba, kurang dari kecepatan yang dijamin yaitu 13 knot sebagaimana disebutkan dalam Pasal II (3) (d), jika kekurangan tersebut tidak lebih dari 2/10 knot.

Akan tetapi jika kekurangan tersebut melebihi 2/10 knot, maka PENJUAL akan dikenakan denda kekurangan kecepatan tersebut dengan perincian sebagai berikut :

Diatas 0.20 sampai 0.30 dari satu knot: Sejumlah US\$ 3.424,-/bulan.

Diatas 0.30 sampai 0.40 dari satu knot: Sejumlah US\$ 6.848,-/bulan.

Diatas 0.40 sampai 0.50 dari satu knot: Sejumlah US\$ 10.271,-/bulan.

Diatas 0.50 sampai 0.60 dari satu knot: Sejumlah US\$ 13.695,-/bulan.

Diatas 0.60 sampai 0.70 dari satu knot: Sejumlah US\$ 17.119,-/bulan.

(b) Jika kekurangan kecepatan KAPAL sesungguhnya pada uji-coba adalah lebih dari

than 0.70
of a knot below the guaranteed speed of 13 knots, then the BUYER, at its option, may reject the VESSEL and rescind the CONTRACT, or may accept the VESSEL at a reduction price to be mutually agreed. The BUYER shall not pay for any additional speed.

0.70 knot dibawah jaminan kecepatan 13 knot, maka PEMBELI atau pilihannya sendiri, dapat menolak KAPAL dan membatalkan KONTRAK, atau dapat menerima KAPAL dengan pengurangan harga yang besarnya akan disepakati bersama oleh kedua belah pihak. PEMBELI tidak akan membayar kelebihan kecepatan dari yang dijamin.

(4) EXCESSIVE FUEL CONSUMPTION:

(4) KONSUMSI BAHAN BAKAR BERLEBIHAN:

- (a) The SELLER shall not be penalized if the actual consumption as determined by the chop trial is greater than the guaranteed fuel consumption, specified and required under the provisions of this CONTRACT and attached Specifications, if such actual excess is up to 3 percent (3%) above 129 gram per BHP per hour, using fuel oil of 10,200 Kcal/kg lower calorific value.
- (b) However, if the actual consumption is in excess of more than 3 percent (3%)

- (a) PENJUAL tidak dikenakan denda jika konsumsi bahan bakar minyak sesungguhnya yang ditetapkan pada saat uji-coba di pabrik lebih besar dari pada konsumsi bahan bakar yang dijamin, yang ditetapkan dan diharuskan menurut ketentuan KONTRAK ini dan Spesifikasi terlampir, hanya jika kelebihan itu tidak melebihi 3 persen (3 %) diatas 129 gram per jam, dengan memakai bahan bakar minyak dengan nilai kalor rendah 10,200 Kcal/kg.
- (b) Akan tetapi, jika konsumsi sesungguhnya lebih besar dari 3 persen (3%)

above 129 grams per BHP per hour using fuel oil at 10,200 Kcal/kg lower calorific value on shop trial, then the SELLER shall be penalized by the sum of US dollars 4,280/month for each full one percent (1%) excess in fuel consumption above said three percent (3%) (fractions of a percent to be pro-rated).

(c) If such actual fuel consumption exceeds seven percent (7%) above the required and specified fuel consumption, the BUYER, at its option, may reject the VESSEL and rescind this CONTRACT or may accept the VESSEL at a reduction in price to be mutually agreed.

(5) EXCESSIVE DRAFT:

The SELLER guarantees that the maximum moulded assigned summer draft of the VESSEL is not more than 7.0 meters at the fully loaded cargo.

diatas 129 gram per BHP per Jam dengan memakai bahan bakar minyak yang nilai kalor rendah, yakni 10,200 kcal/kg pada uji-coba di Pabrik maka PEN JUAL dikenakan denda sebanyak US dollar 4,280/bulan per bulan untuk setiap persen (1%) penuh kelebihan konsumsi bahan bakar di atas 3 persen (3%) sebagaimana disebut diatas (pecahan satu persen akan dihitung secara prorata).

(c) Jika konsumsi bahan bakar sesungguhnya melampaui tujuh persen (7%) diatas konsumsi bahan bakar yang diharuskan dan ditentukan maka PEMBELI, atas pilihannya sendiri dapat menolak Kapal dan membatalkan KONTRAK ini atau dapat menerima KAPAL dengan pengurangan harga yang besarnya akan diepakati bersama oleh kedua belah pihak.

(5) SARAT BERLEBIHAN:

PENJUAL menjamin bahwa berat maksimum Kapal pada musim panas tidak akan lebih dari 7.0 meter dengan muatan penuh.

In the event the guaranteed maximum moulded assigned summer draft is more than 7.0 metres, then the BUYER, at its option, may reject the VESSEL, and rescind this CONTRACT, or may accept the VESSEL at a reduction in price to be mutually agreed.

- (6) APPLICATION OF PENALTY:
Any penalty/ies in this Article as stipulated in Article III Clause (1), (3) or (4) above shall be deducted from monthly hire installment.

(End of Article IV)

Apabila sarat maksimum yang dijamin pada musim panas lebih dari 7,0 meter, maka PENBELI atas pilihannya sendiri dapat menolak KAPAL dan membatalkan KONTRAK ini, atau menerima KAPAL dengan pengurangan harga yang besarnya akan disepakati bersama oleh kedua belah pihak.

- (6) PENERAPAN DENDA:
Setiap denda sesuai dengan Pasal III (1), (3), (4) diatas akan dipotong dari angsuran bulanan.

(Akhir Pasal IV)

(1) PROJECT OFFICER.

a. Acting as Project Officer for and on behalf of the BUYER shall be the Head of Maritime Infrastructure and Harbour Division or an official so designated by him (hereinafter called PROJECT OFFICER).

b. Project Officer is entitled to change or to modified the Specification as long as those changes or modification shall not affect the hire purchase price as stated in the Article III.

(2) APPOINTMENT OF THE BUYER'S SUPERVISOR:

The BUYER shall send to and maintain at the SHIPYARD a representative who shall be acceptable to the SELLER and the BUILDER, and also may send an assistant or assistants of the representative (that representative and his assistant or assis

(1) PIMPINAN PROYEK

a. Bertindak sebagai Pimpinan Proyek untuk dan atas nama PEMBELI adalah Kepala Divisi Prasarana Maritim dan Kobandaran atau Pejabat yang ditunjuk olehnya (selanjutnya disebut PIMPINAN PROYEK)

b. PIMPINAN PROYEK berwenang untuk merubah atau mengadakan modifikasi Spesifikasi sepanjang perubahan atau modifikasi tersebut tidak mempengaruhi harga sewa beli sebagaimana tersebut dalam Pasal III.

(2) PENGANGKATAN PENGAWAS OLEH PEMBELI :

PEMBELI akan mengirim dan menempatkan di galangan seorang wakilnya yang sudah disetujui oleh PENJUAL dan PEMBANGUN, serta dapat juga mengirim seorang atau beberapa asisten untuk wakilnya (wakil dan asisten atau asisten-asistennya yang akan diberi kuasa

tants are hereby and shall by separate writing be duly authorized by the BUYER and the SELLER, (hereinafter summarily referred to as the "Supervisor") to supervise and inspect adequately the construction of the VESSEL by the BUILDER, her engine and accessories during the business hours of the BUILDER at the BUYER's own cost and expense. These representative and his assistants shall obey and keep the local rules and other rules at the SHIPYARD while they are in the BUILDER'S country.

(3) AUTHORITY OF
THE SUPERVISOR

- a. The Supervisor shall, at all times until delivery of the VESSEL, have the right to attend and inspect all construction and tests of the VESSEL, machinery and equipment and materials.
- b. However, the BUYER undertakes and assures

oleh PEMBELI dan PENJUAL (selanjutnya secara ringkas disebut "Pengawas") untuk mengawasi dan memeriksa seluruh pembangunan Kapal beserta permesinan dan perlengkapannya oleh PEMBANGUN selama jam kerja PEMBANGUN, dimana semua ongkos dan biaya ditanggung oleh PEMBELI.

Wakil ini dan para assistennya akan mematuhi dan tunduk pada aturan setempat dan aturan lain di GALANGAN kapal pada waktu mereka berada di negara PEMBANGUN.

(3) WEWENANG PENGAWAS

- a. Pengawas setiap saat sampai dengan penyerahan KAPAL, mempunyai hak untuk menghadiri dan memeriksa semua pembangunan dan uji coba Kapal, mesin dan peralatan serta materilnya.
- b. Namun, PEMBELI menjamin bahwa kegiatan PENGAWAS



that his appointed Supervisor shall not, whilst carrying out his inspection as specified in this CONTRACT obstruct the BUILDER performing the construction of the VESSEL.

c. Supervisor and the BUILDER will discuss the best manner in which he will carry out inspection during the construction of the VESSEL, the Supervisor shall also have the right to inspect the work in progress, wherever such work is being done, for the purposes of determining that the VESSEL, her engines and accessories are being constructed in conformity with the terms of this CONTRACT.

d. The SELLER shall cause the BUILDER to give the Supervisor a notice reasonably in advance as to the date and time of the tests which the Supervisor is entitled to attend and inspect.

yang ditunjuknya selama melaksanakan pengawasan sebagaimana ditentukan dalam KONTRAK tidak akan menghalangi PEMBANGUN dalam membangun KAPAL

c. Pengawas dan PEMBANGUN akan membahas cara terbaik baginya untuk melaksanakan pemeriksaan selama pembangunan KAPAL, Pengawas juga akan mempunyai hak untuk memeriksa pekerjaan yang sedang berjalan, dimanapun itu sedang dilakukan, untuk maksud menentukan bahwa KAPAL, permesinan dan perlengkapannya sedang dibangun sesuai dengan ketentuan - ketentuan KONTRAK ini.

d. PENJUAL akan menyuruh PEMBANGUN untuk memberitahukan kepada Pengawas sebelumnya mengenai tanggal dan waktu uji-coba yang berhak dihadiri dan diperiksa oleh Pengawas.

Failure of the Supervisor, without proper causes, to be present after due notice to the Supervisor as above provided, shall deemed to be a waiver of his right to be present. In such case, the Supervisor shall be obliged to accept the result of such test on the basis of the BUILDER's certificate that the said result have conformed to the provisions of this CONTRACT and the attached PLANS AND SPECIFICATIONS.

In the event that the Supervisor discovers any construction or materials which he believes does not or will not conform to the requirements of the CONTRACT, PLANS AND SPECIFICATIONS, the Supervisor shall promptly give the SELLER and BUILDER a notice in writing as to such non-conformity, demanding, if any, the proper correction.

Kegagalan Pengawas, tanpa alasan yang sepatutnya, untuk hadir setelah adanya pemberitahuan yang tepat waktu kepada Pengawas, seperti yang ditentukan diatas, akan dianggap sebagai pelepasan haknya untuk hadir.

Dalam keadaan itu Pengawas harus menerima hasil uji-coba berdasarkan keterangan PEMBANGUN bahwa hasil tersebut telah memenuhi ketentuan-ketentuan dari KONTRAK ini dan Rencana dan Spesifikasi yang terlampir. Apabila Pengawas menemukannya adanya suatu pembangunan atau material yang ia percaya tidak atau tidak akan memenuhi syarat-syarat dari KONTRAK, RENCANA DAN SPESIFIKASI, maka Pengawas akan segera memberitahukan PENJUAL dan PEMBANGUN secara tertulis mengenai ketidaksesuaian tersebut, dan minta, jika ada, agar dibuat perbaikan. Dengan ketentuan pemberitahuan



Provided that such notice is received by the SELLER and the BUILDER within a reasonable time after discovery by the Supervisor of such non-conformity as aforesaid; the SELLER and BUILDER shall exercise due diligence to comply with any such demands which are not contradictory to this CONTRACT, PLANS AND SPECIFICATIONS. In the event that a difference of opinion between the parties hereto arises during construction of the VESSEL or prior to tender of delivery of the VESSEL concerning technical matters, under this Article in regard to the construction of the VESSEL, machinery and equipment, or in respect to the materials or workmanship thereof, or in respect to interpretation of the specifications, such difference of opinion shall be finally referred to the

tersebut diterima oleh PENJUAL dan PEMBANGUN dalam waktu yang wajar setelah penemuan oleh Pengawas mengenai adanya ketidaksesuaian di atas; PENJUAL dan PEMBANGUN akan berusaha dengan sungguh-sungguh memenuhi tuntutan demikian yang tidak berlawanan dengan KONTRAK, RENCANA DAN SPESIFIKASI. Apabila suatu perselisihan pendapat timbul antara para pihak selama pembangunan KAPAL atau sebelum penyerahan KAPAL, mengenai masalah teknis, dalam lingkup Pasal ini adalah dalam hubungannya dengan pembangunan KAPAL permosinun dan perlongkapan, atau dalam hal material atau pengorjaannya atau dalam penafsiran spesifikasi, maka perbedaan pendapat tersebut sebagai upaya terakhir akan diserahkan kepada Classification Surveyor yang pendapatnya mengenai soal itu



Classification Surveyor whose opinion thereon should be considered to be reasonable by the parties hereto.

harus dianggap wajar oleh kedua belah pihak.

(4) FACILITY AND ACCOMODATION:

The SELLER shall be responsible that the Supervisor is furnished with office space and such other reasonable facilities at, or in the immediate vicinity of the BUILDER's Shipyard as may be necessary to enable him to effectively carry out his work, and that, at all times, until delivery of the VESSEL he is given free and ready access during the business hours to the VESSEL, her engines and accessories, and to any other place where materials are being processed or stored, in connection with the construction of the VESSEL, including the yards, workshop, stores and offices of the BUILDER, and the premises of subcontractors of the BUILDER who are doing work or storing materials in connection.

(4) FASILITAS DAN AKOMODASI

PENJUAL akan bertanggung jawab agar bagi Pengawas disediakan ruang kantor, dan fasilitas lain yang layak di atau di sekitar galangan kapal PEMBANGUN yang mungkin perlu untuk memungkinkannya melaksanakan secara efektif pekerjaannya, dan agar, pada setiap waktu, sampai penyerahan KAPAL, ia diberikan kebebasan selama jam kerja untuk masuk ke KAPAL, mesin dan perlengkapannya dan koso-tiap tempat lain di mana material sedang diolah atau disimpan, dalam hubungan dengan pembangunan KAPAL, termasuk pekurangan, bengkel, gudang dan kantor milik PEMBANGUN. Juga halaman para subkontraktor dari PEMBANGUN yang sedang melakukan pekerjaan atau menyimpan material dalam kaitan dengan pembangunan KAPAL.

CONSTRUCTION

(5) LIABILITY OF THE SELLER:

The Supervisor engaged by the BUYER under this CONTRACT shall at all times be deemed to be employees of the BUYER.

The SELLER and/or the BUILDER shall be under no liability whatsoever to the BUYER, or to its Supervisor employees or agents or to any third party for personal injuries, including death, to such Supervisor, employees or agents or any of them during the time they, or any of them are on the VESSEL, or within premises of either the BUILDER or its subcontractors, or are otherwise engaged in and about the construction of the VESSEL unless, however, such personal injuries, including death, were caused by the gross and material negligence of the SELLER or of its employees or agents or sub-contractors.

(5) PEMBATASAN TANGGUNG JAWAB PENJUAL

Pengawas yang ditugaskan oleh PEMBELI berdasarkan KONTRAK ini akan selalu dianggap sebagai staff PEMBELI. PENJUAL dan/atau PEMBANGUN tidak mempunyai kewajiban apapun kepada PEMBELI, atau kepada Pengawasnya, karyawan, atau agen atau pihak ketiga atas kecelakaan pribadi, termasuk kematian, yang menimpa Pengawas, Karyawan atau agen atau salah satu dari mereka selama waktu mereka, atau salah satu dari mereka berada di KAPAL, atau di halaman PEMBANGUN atau subkontraktornya, atau sedang melakukan pekerjaan di dan se kitar pembangunan KAPAL kecuali, kecelakaan pribadi itu termasuk kematian disebabkan oleh kelalaian dan atau kesengajaan dari PENJUAL atau karyawannya atau wakil atau subkontraktornya. PENJUAL maupun PEMBANGUN tidak berkewajiban apapun kepada PEMBELI atau pengawas

Nor shall either the SELLER or the BUILDER be under any liability whatsoever to the BUYER or its Supervisor or employees or agent, and to any party for damage to, or loss or destruction of, the property of the BUYER in the premises either of the BUILDERS, or its Subcontractor employees or agents, unless such damage, loss or destruction was caused by the gross and material negligence of the SELLER or of employees or agents or subcontractors of the BUILDER.

(6) SALARIES AND EXPENSES:

All salaries and expenses of the BUYER's Supervisor or any other employed by the BUYER under this Article shall be for the BUYER's account.

(7) RESPONSIBILITY OF THE BUYER:

The BUYER shall undertake and assure that the Supervisor shall carry out his duties herounder in accordance with the normally shipbuilding of the BUILDER,

atau karyawan atau agennya, atau kepada pihak manapun untuk kerusakan, atau kerugian atau kehancuran harta benda milik PEMBELI, ditempat milik PEMBANGUN, ataupun Subkontraktornya, pegawainya atau agennya kecuali kerusakan, kerugian atau kehancuran demikian disebabkan oleh kelalaian (gross and material negligence) dari PENJUAL atau karyawan atau wakilnya atau subkontraktor dari PEMBANGUN.

(6) GAJI DAN ONGKOS:

Semua gaji dan ongkos Pengawas atau orang lain yang dipekerjakan oleh PEMBELI menurut Pasal ini akan menjadi beban PEMBELI.

(7) TANGGUNG JAWAB PEMBELI:

PEMBELI akan berusaha dan menjamin agar Pengawas dapat melakukan kewajibannya sesuai dengan praktek pembangunan KAPAL yang normal dari PEMBANGUN, dan

increase of construction cost, the delay in performing the construction of the VESSEL, and/or any disturbance of the construction schedule of the BUILDER.

The SELLER and/or the BUILDER has the right to request the BUYER by written notice to replace the Supervisor who is deemed unsuitable and unsatisfactory for the proper progress of the VESSEL'S construction.

The BUYER shall investigate the situation by sending its representative(s) to the SHIPYARD if necessary, and if the BUYER considers that such request is justified, the BUYER shall effect replacement as soon as conveniently arrange-able.

(End of Article V).

dengan cara demikian rupa sehingga menghindari segala kenaikan dalam biaya pembangunan yang tidak perlu, penangguhan dalam pembangunan KAPAL, dan/atau segala gangguan dalam jadwal pembangunan PEMBANGUN.

PENJUAL dan/atau PEMBANGUN berhak secara tertulis untuk meminta PEMBELI mengganti Pengawas yang dianggap tidak cocok dan tidak memuaskan bagi kemajuan pembangunan KAPAL.

PEMBELI akan menyelidiki-permasalahannya dengan mengirim wakilnya ke galangan kapal jika perlu, dan jika PEMBELI menganggap bahwa permintaan itu beralasan, PEMBELI akan melaksanakan penggantian secepat yang dapat diaturnya.

(Akhir Pasal V)

ARTICLE VI - MODIFICATION,
CHANGES AND EXTRAS

(1) MODIFICATION:

THE PLANS AND SPECIFICATION under which the VESSEL is to be constructed may be modified and changed at any time hereinafter by agreement of the parties hereto, provided, however that any reasonable modification or changes requested by the BUYER shall be effected by the SELLER, if the BUYER assent for the adjustment of hire purchase price, extension of time for delivery, and other terms of this CONTRACT, as hereinafter stipulated, provided, however, the SELLER shall be entitled to reject such request of the BUYER if compliance therewith shall be of such extent as to effect the construction schedule of the VESSEL and the building schedule at the SHIPYARD shall thereby be effected.

The SELLER hereby agrees to perform its best effort to accommodate such reasonable request of the BUYER, so that the said changes and/or

PASAL VI - MODIFIKASI,
PERUBAHAN DAN TAMBAHAN

(1) MODIFIKASI:

RENCANA DAN SPESIFIKASI yang menjadi pedoman pembangunan KAPAL dapat dimodifikasi dan diubah sewaktu-waktu atas kesepakatan kedua belah pihak, namun PENJUAL akan melaksanakan permintaan PEMBELI untuk melakukan modifikasi dan perubahan yang wajar, hanya jika PEMBELI bersedia mengadakan penyesuaian dalam harga KONTRAK, perpanjangan waktu penyerahan, dan syarat lain dari KONTRAK ini, sebagaimana ditetapkan di bawah ini, akan tetapi PENJUAL berhak untuk menolak permintaan PEMBELI jika dengan memenuhi permintaannya akan membawa akibat demikian rupa sehingga mempengaruhi jadwal pembangunan KAPAL dan sebagai akibatnya jadwal pembangunan diGALANGAN KAPAL akan terpengaruh. PENJUAL dengan ini setuju untuk melakukan upaya yang terbaik guna menampung permintaan yang wajar demikian dari PEMBELI sehingga perubahan tersebut akan

shall be made at a reasonable cost and within the shortest period of time which is reasonably possible.

Any such agreement for modifications and changes shall include an agreement as to the increase or decrease, if any, in the contract price of the VESSEL concerned, together with an agreement as to any extension or reduction in the time for delivery or any other alteration in this CONTRACT or attached PLANS AND SPECIFICATIONS occasioned by such modifications and changes.

The aforementioned agreement to modify and/or change the PLANS AND SPECIFICATIONS may be effected by an exchange of letters, Facsimile or telexes confirmed by letters manifesting such agreement.

The letters, Facsimile and telexes exchanged by the parties pursuant to the foregoing shall constitute an amendment to the PLANS AND SPECIFICATIONS under which the VESSEL shall be built, and such letters, be

dibuat dengan biaya yang pantas dan dalam jangka waktu sesingkat mungkin. Setiap kesepakatan untuk modifikasi dan perubahan akan mencakup kesepakatan untuk menambah atau mengurangi, jika ada, harga KONTRAK dari pembangunan KAPAL beserta dengan persetujuan mengenai perpanjangan atau pengurangan waktu penyerahan atau perubahan lainnya atas KONTRAK atau atas lampiran RENCANA DAN SPESIFIKASI yang diakibatkan oleh adanya modifikasi dalam perubahan tersebut.

Kesepakatan tersebut diatas untuk memodifikasi dan/atau mengubah RENCANA DAN SPESIFIKASI dapat dilaksanakan dengan pertukaran surat, atau Facsimile atau telex, yang dikonfirmasi dengan surat yang menyatakan kesepakatan dimaksud.

Surat, Facsimile dan telex yang dipertukarkan oleh kedua belah pihak sebagai mana tersebut diatas akan menjadi amandemen bagi RENCANA DAN SPESIFIKASI atas KAPAL yang akan dibangun dan surat, Facsimile

reference and made part hereof. Upon consummation of the foregoing agreement to modify and/or change the PLANS AND SPECIFICATIONS, the SELLER shall alter the construction of the VESSEL in accordance therewith including any additions to, or deductions from the work to be performed in connection with such construction.

(2) CHANGES IN CLASS, ETC.:

If, after the signing date of this CONTRACT, any requirements as to class, or as to above specified rules and regulations with which the construction of the VESSEL is required to conform are altered or changed by L.R.S, B.K.I., or any other body authorized to make such alterations or changes, the SELLER, upon notice thereof, shall transmit such information in full to the BUYER in writing. Thereupon, within twenty (20) days after receipt of said notice from

gap tersebut akan dianggap sebagai lampiran dan bagian yang tidak terpisahkan dari KONTRAK ini.

Dengan disepakatinya persetujuan di atas untuk memodifikasi dan/atau merubah RENCANA DAN SPESIFIKASI, PENJUAL akan mengubah konstruksi KAPAL sesuai dengan itu termasuk segala penambahan atau pengurangan pekerjaan yang harus dilaksanakan dalam kaitan dengan pembangunan dimaksud.

(2) PERUBAHAN DALAM KELAS, DAN LAIN-LAIN:

Jika, setelah tanggal penandatanganan KONTRAK ini, ada persyaratan mengenai kelas, atau mengenai aturan dan peraturan tertentu yang harus dipatuhi dalam pembangunan KAPAL, diubah oleh L.R.S., B.K.I., atau oleh suatu badan lain yang berwenang untuk membuat perubahan demikian, maka PENJUAL, setelah menerima pemberitahuan mengenai itu, akan mengirim informasi itu selengkapnya kepada PEMBELI secara tertulis.

Kemudian, dalam duapuluh (20) hari setelah menerima

1
A

6-

instruct the SELLER in writing as to decision or non-decision, the alterations or changes, to be made in the VESSEL by the SELLER which the BUYER shall decide consistently with such alterations or changes.

In case the SELLER has not received such notice within the above mentioned period, any alterations or changes as aforesaid shall not be made by the SELLER.

The SELLER shall comply promptly, as far as such compliance is practicable, with such alterations or changes, if any, in the construction of the VESSEL, provided that the BUYER shall first agree to any increase or decrease in the hire purchase price, extension in the time for delivery or any decrease in the deadweight tonnage that is occasioned by such compliance; and/or any other alterations of terms of this CONTRACT or of the PLANS AND SPECIFICATIONS or both, if such compliance makes alterations of the terms necessary.

pemberitahuan itu dari PENJUAL, PEMBELI akan memerintahkan PENJUAL secara tertulis mengenai hal-hal yang harus diubah atau tidak diubah oleh PENJUAL dalam pembangunan KAPAL tersebut, dengan mana PEMBELI akan memberikan keputusan yang sesuai dengan perubahan tersebut. Apabila PENJUAL belum menerima pemberitahuan itu dalam jangka waktu yang disebut diatas, segala perubahan yang disebut-di atas tidak akan dilakukan oleh PENJUAL.

PENJUAL akan segera melaksanakan perubahan atas pembangunan kapal jika ada, sepanjang perubahan tersebut dapat dilaksanakan, dengan ketentuan PEMBELI lebih dahulu sepakat dengan kenaikan dalam harga KONTRAK, perpanjangan waktu penyerahan atau pengurangan dalam tonase bobot mati yang diakibatkan oleh penyesuaian tersebut; dan/atau segala perubahan lain dalam syarat-syarat KONTRAK ini atau RENCANA DAN SPESIFIKASI atau keduanya, jika penyesuaian tersebut meny-

However, the SELLER shall be entitled to reject such an instruction by the BUYER, if such compliance of the SELLER to the BUYER's instruction would affect materially the BUILDER's working and building program at the SHIPYARD prevailing at such time of the BUYER's instruction.

(3) SUBSTITUTION OF MATERIALS:
In the event that any of the materials and/or equipment and/or machinery required by said PLANS AND SPECIFICATIONS or otherwise under this CONTRACT for the construction of the VESSEL cannot be procured in time to effect delivery of the VESSEL, or are in short supply, the SELLER may, provided the BUYER so agrees in writing, substitute with other materials and/or equipment and/or machinery of as equal available quality as practicable, capable of meeting the requirements of the class and of the rules, regulations, requirements and

babkan perubahan syarat-syarat tertentu. Namun, PENJUAL berhak untuk menolak perintah demikian oleh PEMBELI, jika penunahan perintah PEMBELI oleh PENJUAL akan mempengaruhi secara material program kerja dan program pembangunan PEMBANGUN digalangan kapal, pada waktu menerima perintah PEMBELI tersebut.

(3) PENGGANTIAN MATERIAL:
Apabila ada material dan/atau peralatan dan/atau mesin yang diperlukan oleh RENCANA DAN SPESIFIKASI atau menurut KONTRAK ini untuk pembangunan KAPAL, tidak dapat diperoleh pada waktunya sehingga mempengaruhi penyerahan KAPAL, atau sedikit persediaannya, maka PENJUAL dapat, asal PEMBELI setuju secara tertulis, mengganti dengan material dan/atau peralatan dan/atau mesin lain yang tersedia dan sama mutunya, dapat memenuhi persyaratan kelas, aturan, peraturan, syarat-syarat, dan rekomendasi yang harus dipenuhi oleh pembangunan KAPAL.

recommendations with which the construction of the VESSEL must comply with. Any agreement as to such substitution of materials and/or equipment and/or machinery shall be effected in the manner provided in paragraph (1) of this Article, and shall likewise include adjustment in the hire purchase price and other terms of this CONTRACT effected by such substitution, provided however, that there shall be no extra cost to the BUYER or extension of the date for delivery of the VESSEL by reason of any such substitution of materials and/or equipment and/or machinery unless the BUYER shall specifically agree thereto.

(End of Article VI)

Kesepakatan mengenai penggantian material dan/atau peralatan dan/atau mesin akan dilaksanakan dengan cara yang ditentukan dalam ayat (1) dari Pasal ini, dan akan juga mencakup penyesuaian dalam harga KONTRAK dan syarat lain dari KONTRAK ini yang diakibatkan oleh penggantian tersebut, asal saja tidak ada biaya tambahan bagi PEMBELI atau perpanjangan tanggal penyerahan KAPAL yang disebabkan penggantian material dan/atau peralatan dan/atau mesin kecuali PEMBELI secara tegas sepakat dengan itu.

(Akhir Pasal VI)



ARTICLE VII - APPROVAL.
DRAWINGS AND PLAN.

The SELLER shall submit to the BUYER " Plans and Drawings for BUYER'S Approval " as defined in the PLANS AND SPECIFICATIONS.

The BUYER shall make perusal thereof and return same to the SELLER with its due mark of approval or disapproval within fourteen (14) days plus mailing time after dispatching date from the SELLER, provided that the SELLER shall simultaneously airmail to the BUYER a separate letter advising of the dispatch of such plans and drawings.

In case of plans and drawings are not returned from the BUYER to the SELLER within fourteen (14) days plus mailing time after airmailing date to the

PASAL VII - RENCANA DAN GAMBAR
YANG PERLU PERSETUJUAN

PENJUAL akan menyerahkan kepada PEMBELI "Rencana dan Gambar untuk persetujuan PEMBELI" sebagaimana didefinisikan dalam RENCANA DAN SPESIFIKASI.

PEMBELI akan mempelajarinya dan mengembalikannya kepada PENJUAL dengan cacatan seperlunya - setuju atau tidak setuju - dalam empat belas (14) hari ditambah waktu pengiriman terhitung mulai tanggal pengiriman dari PENJUAL, dengan ketentuan bahwa PENJUAL pada waktu bersamaan mengirim via pos udara surat terpisah memberitahukan tentang pengiriman rencana dan gambar tersebut. Apabila rencana dan gambar tidak dikembalikan oleh PEMBELI kepada PENJUAL dalam waktu empat belas (14) hari ditambah-

BUYER the plans and drawings shall be deemed to have been approved by the BUYER.

waktu pengiriman setelah tanggal pos udara kepada PEMBELI, rencana dan gambar akan dianggap telah disetujui oleh PEMBELI.

(End of article VII)

(Akhir pasal VII)

