PERBANDINGAN *VOYAGE CHARTER* DAN *TIME CHARTER* DALAM PENGOPERASIAN KAPAL NIAGA

Fitria Munisha Azka[1], Syarifur Ridho[2]
[1,2]Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia
Email: fitriamunishaazka32@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan membandingkan *voyage charter* dan *time charter* sebagai dua bentuk perjanjian carter yang paling lazim digunakan dalam pengoperasian kapal niaga, ditinjau dari aspek komersial, operasional, pembagian biaya, risiko, dan hukum. Metode yang digunakan adalah studi kepustakaan dengan pendekatan kualitatif deskriptif-komparatif terhadap buku dan artikel jurnal nasional yang relevan. Hasil kajian menunjukkan bahwa pada voyage charter pemilik kapal menanggung biaya pelayaran dan risiko waktu tempuh dengan imbalan uang tambang (freight), sedangkan pada time charter pengendalian komersial kapal, biaya pelayaran, dan risiko keterlambatan beralih kepada pencarter dengan imbalan sewa (hire) per satuan waktu. Pemilihan keduanya bergantung pada pola muatan, kondisi pasar, kemampuan manajerial, dan toleransi risiko para pihak. Kejelasan klausul perjanjian terbukti penting untuk mencegah wanprestasi dan sengketa.

Kata Kunci: Voyage Charter, Time Charter, Kapal Niaga, Perjanjian Carter, Pengoperasian Kapal.

Abstract

This study aims to compare voyage charter and time charter, the two most common forms of charter party in the operation of merchant ships, in terms of commercial, operational, cost allocation, risk, and legal aspects. The method is a literature study with a descriptive-comparative qualitative approach to relevant books and national journal articles. The findings show that under a voyage charter the shipowner bears voyage costs and the risk of voyage duration in exchange for freight, whereas under a time charter commercial control of the vessel, voyage costs, and the risk of delay shift to the charterer in exchange for hire paid per unit of time. The choice between them depends on cargo patterns, market conditions, managerial capability, and the risk tolerance of the parties. Clear contractual clauses prove important in preventing default and disputes.

Keywords: *Voyage Charter, Time Charter, Merchant Ship, Charter Party, Ship Operation.*

A. PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara kepulauan yang kegiatan ekonominya sangat bergantung pada angkutan laut. Distribusi komoditas seperti hasil perkebunan, pertambangan, semen, bahan bakar, dan barang konsumsi antarpulau maupun antarnegara sebagian besar dilakukan menggunakan kapal niaga. Namun, tidak setiap perusahaan yang membutuhkan jasa angkut laut memiliki kapal sendiri, dan tidak setiap pemilik kapal memiliki muatan yang cukup untuk memanfaatkan seluruh kapasitas armadanya. Kondisi tersebut melahirkan praktik carter kapal (*chartering*), yaitu perjanjian yang mempertemukan kebutuhan pemilik kapal untuk memperoleh pendapatan dengan kebutuhan pengguna jasa untuk memperoleh ruang angkut tanpa harus menanggung beban investasi kapal (Stopford, 2009; Sudjatmiko, 1979).

Di antara berbagai bentuk carter, *voyage charter* dan *time charter* merupakan dua bentuk yang paling sering digunakan dalam pengoperasian kapal niaga. Dalam *voyage charter*, kapal disewa untuk satu atau beberapa pelayaran tertentu dan pencarter membayar uang tambang (*freight*). Dalam *time charter*, kapal disewa untuk jangka waktu tertentu dan pencarter membayar sewa (*hire*) menurut satuan waktu. Perbedaan dasar ini tampak sederhana, tetapi membawa akibat yang luas terhadap siapa yang menanggung biaya bahan bakar dan biaya pelabuhan, siapa yang menanggung risiko keterlambatan, serta siapa yang memegang kendali atas penggunaan kapal. Kesalahan memilih bentuk carter dapat membuat perusahaan menanggung biaya operasional yang tidak efisien atau terjebak dalam sengketa kontraktual yang berkepanjangan.

Urgensi kajian ini terlihat dari banyaknya sengketa dalam praktik carter kapal di Indonesia yang bersumber dari ketidakjelasan hak dan kewajiban para pihak. Wanprestasi pencarter terhadap pemilik kapal dalam perjanjian carter waktu dapat menimbulkan kerugian materiil dan immateriil (Tobing & Ratnawati, 2024), dan perusahaan pelayaran merupakan pihak yang rentan menjadi korban wanprestasi sehingga dalam praktik mereka mencantumkan klausul hak retensi dan klausul penjualan muatan (Marasabessy & Ramadhani, 2023). Temuan-temuan itu menegaskan bahwa pemahaman yang tepat mengenai karakteristik tiap bentuk carter bukan hanya persoalan efisiensi biaya, tetapi juga persoalan kepastian hukum dalam pengoperasian kapal. Persoalan serupa tampak pada pengingkaran pembayaran sewa kapal tugboat dan tongkang (Louis Halomoan S dkk., 2025), sengketa *demurrage* akibat keadaan kahar dalam pengangkutan batubara (Silalahi & Kantikha, 2026), serta tanggung jawab perusahaan pengangkutan laut atas keterlambatan pengiriman barang (Mariyah dkk., 2025).

Berdasarkan uraian tersebut, tujuan penelitian ini adalah membandingkan *voyage charter* dan *time charter* dalam pengoperasian kapal niaga dari segi pengertian, sistem pembayaran, pembagian biaya, pengendalian operasional, risiko, dan aspek hukumnya, serta merumuskan pertimbangan dalam memilih di antara keduanya. Kontribusi penelitian ini bersifat praktis bagi pemilik kapal, operator, dan pengguna jasa angkut dalam mengambil keputusan carter, serta bersifat akademik sebagai bahan ajar bagi taruna dan mahasiswa program studi kemaritiman.

B. TINJAUAN PUSTAKA

Carter kapal pada dasarnya adalah perjanjian penyewaan kapal atau ruang kapal yang dituangkan dalam suatu *charter party*. Dalam pelayaran niaga dikenal beberapa sistem carter yang dibedakan menurut dasar penyewaannya, yaitu carter menurut perjalanan, carter menurut waktu, dan carter kapal kosong (*bareboat*; Sudjatmiko, 1979). Pada carter menurut perjalanan dan carter menurut waktu, kapal tetap berada dalam penguasaan pemilik kapal, dan nakhoda serta awak kapal tetap merupakan pegawai pemilik kapal, sedangkan pada *bareboat charter* penguasaan kapal beralih kepada penyewa. Dalam kerangka hukum nasional, kegiatan angkutan laut diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, sementara hubungan keperdataan para pihak tunduk pada asas kebebasan berkontrak sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Dari sisi ekonomi pelayaran, biaya kapal dapat dikelompokkan menjadi biaya operasi (*operating costs*) seperti awak kapal, pemeliharaan, perbekalan, dan asuransi; biaya pelayaran (*voyage costs*) seperti bahan bakar, biaya pelabuhan, dan terusan; biaya modal (*capital costs*); serta biaya penanganan muatan (*cargo handling costs*; Stopford, 2009). Pengelompokan ini penting karena pembagian jenis biaya tersebut antara pemilik kapal dan pencarter itulah yang membedakan satu bentuk carter dari bentuk lainnya. Keputusan carter dipengaruhi oleh kondisi pasar angkutan, yakni bahwa pada saat tarif angkut berubah, posisi tawar pemilik kapal dan pencarter turut berubah (Stopford, 2009). Kajian ekonomi dan keuangan di

Indonesia memperkuat hal ini. Ketidakpastian pasar, tarif angkut, kemampuan keuangan, dan struktur biaya memengaruhi biaya carter armada menurut tinjauan pustaka sistematis (Soekirman, 2026). Kelayakan finansial kapal milik dan kapal sewa pada skema *voyage charter* dan *time charter* dalam pengangkutan batubara menunjukkan bahwa skema yang paling layak berbeda antara kedua jenis kapal tersebut (Hidayatullah dkk., 2026; Sandora & Hidayatullah, 2026). Carter tidak memerlukan belanja modal, tetapi memiliki margin terendah dan risiko tertinggi sehingga hanya sesuai untuk kebutuhan jangka pendek (Septiyahardi & Silvianita, 2026).

Penelitian terdahulu di Indonesia lebih banyak menyoroti aspek hukum dari pelaksanaan perjanjian carter. Wanprestasi pencarter dalam perjanjian carter kapal berdasarkan Pasal 1238 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menunjukkan bahwa kelalaian membayar kewajiban dapat menimbulkan tuntutan ganti rugi (Tobing & Ratnawati, 2024). Dalam perlindungan hukum bagi perusahaan pelayaran atas wanprestasi pencarter, pengangkut dapat memutus perjanjian secara sepihak tanpa menghilangkan haknya menuntut penggantian biaya, kerugian, dan bunga (Marasabessy & Ramadhani, 2023). Dalam konteks pengadaan kapal, kontrak yang disusun tidak cermat membuka peluang wanprestasi sehingga pemenuhan prinsip dasar perjanjian oleh para pihak menjadi kunci (Aspan, 2023). Jenis-jenis carter, termasuk *time charter* dan *voyage charter*, telah diuraikan ketika membahas permasalahan hukum sewa beli kapal tanker tanpa awak kapal (Noviriska, 2022). Dari sisi tanggung jawab pengangkut, pengangkut wajib menjaga keselamatan barang yang diangkutnya dan mengganti kerugian menurut ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang serta Undang-Undang Pelayaran (Hamid dkk., 2022; Harto, 2023; Tan dkk., 2023). Kajian-kajian tersebut belum secara khusus membandingkan karakteristik komersial dan operasional *voyage charter* dengan *time charter*, sehingga penelitian ini mengisi celah tersebut.

C. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kepustakaan (*library research*) yang bersifat deskriptif-komparatif. Data yang digunakan adalah data sekunder berupa buku teks pelayaran niaga dan ekonomi maritim serta artikel jurnal nasional terbitan 2021 sampai 2026 yang membahas perjanjian carter, wanprestasi, dan kontrak kapal. Sumber jurnal dipilih berdasarkan relevansi topik dan ketersediaan *Digital Object Identifier* (DOI) yang dapat diakses secara daring agar dapat ditelusuri kembali oleh pembaca.

Teknik analisis dilakukan dengan mengidentifikasi unsur-unsur pokok dalam setiap bentuk carter, yaitu pengertian, dasar pembayaran, pembagian biaya, pengendalian operasional kapal, risiko keterlambatan, dan akibat hukum wanprestasi. Unsur-unsur tersebut kemudian dibandingkan secara sistematis, disajikan dalam bentuk tabel perbandingan, dan diinterpretasikan secara naratif untuk menarik kesimpulan mengenai kelebihan, keterbatasan, dan kesesuaian masing-masing bentuk carter dengan kebutuhan pengoperasian kapal niaga.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil kajian menunjukkan bahwa perbedaan paling mendasar antara kedua bentuk carter terletak pada objek yang disewa dan cara imbalan dihitung. Dalam *voyage charter*, yang diperjanjikan adalah pengangkutan muatan tertentu dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar dalam satu atau beberapa pelayaran, sehingga imbalannya berupa uang tambang yang lazim dihitung per ton muatan atau sebagai jumlah tetap (*lumpsum*). Dalam *time charter*, yang diperjanjikan adalah penggunaan kapal untuk jangka waktu tertentu, sehingga imbalannya berupa sewa harian atau bulanan yang lazim dibayar di muka pada interval yang ditentukan dalam perjanjian. Pada kedua bentuk tersebut, kapal tetap berada dalam

penguasaan pemilik, yang tetap mempekerjakan nakhoda dan awak kapal serta bertanggung jawab atas aspek teknis dan kelaikan kapal (Sudjatmiko, 1979).

Perbedaan berikutnya ialah pembagian biaya. Pada *voyage charter*, pemilik kapal pada umumnya menanggung seluruh biaya operasi dan biaya pelayaran, termasuk bahan bakar dan biaya pelabuhan, sehingga ia harus menghitung tarif uang tambang dengan cermat agar menutup biaya dan menghasilkan laba. Biaya penanganan muatan di pelabuhan bergantung pada syarat yang disepakati, dan pencarter menanggungnya bila disepakati demikian. Pada *time charter*, pemilik kapal menanggung biaya operasi dan biaya modal, sedangkan pencarter menanggung biaya pelayaran berupa bahan bakar, biaya pelabuhan, dan biaya penanganan muatan di samping sewa yang dibayarkan (Stopford, 2009). Dengan demikian, semakin lama kapal berlayar atau menunggu di pelabuhan, semakin besar pula beban biaya yang ditanggung pencarter pada *time charter*, sedangkan pada *voyage charter* beban tersebut menjadi risiko pemilik kapal kecuali keterlambatan di pelabuhan telah diatur melalui klausul waktu bongkar muat. Temuan ini sejalan dengan kajian yang menempatkan struktur biaya dan tarif angkut sebagai penentu biaya carter armada (Soekirman, 2026).

Aspek pengendalian operasional juga berbeda secara tegas. Dalam *voyage charter*, pemilik kapal menentukan rute dan kecepatan kapal sepanjang tujuan pelayaran terpenuhi, sedangkan pencarter pada pokoknya hanya berkewajiban menyediakan muatan, menyerahkannya tepat waktu, dan membayar uang tambang. Dalam *time charter*, pencarter memperoleh hak memberikan instruksi mengenai pelabuhan tujuan, jenis muatan yang diangkut, dan jadwal kapal dalam batas daerah pelayaran serta ketentuan yang disepakati, sedangkan pemilik kapal tetap memegang kendali navigasi dan manajemen teknis. Pembagian ini membuat *time charter* cocok bagi pengguna yang memiliki aliran muatan rutin dan kemampuan mengatur penjadwalan, sementara *voyage charter* lebih cocok bagi pengguna yang hanya memiliki muatan sesekali atau musiman dan tidak ingin terlibat dalam manajemen pengoperasian kapal.

Dari sisi risiko, *voyage charter* dan *time charter* mengalokasikan risiko keterlambatan dengan cara yang berlawanan. Pada *voyage charter*, risiko waktu tempuh pelayaran berada pada pemilik kapal, sedangkan keterlambatan bongkar muat di pelabuhan diatasi melalui mekanisme waktu bongkar muat (*laytime*) dan denda keterlambatan (*demurrage*), yaitu kompensasi yang dibayar pencarter bila kapal tertahan melebihi waktu yang disepakati, serta insentif (*despatch*) bila pekerjaan selesai lebih cepat. Pada *time charter*, risiko keterlambatan sepenuhnya berada pada pencarter karena sewa terus berjalan selama kapal digunakan, kecuali dalam keadaan tertentu seperti kerusakan kapal atau kehilangan waktu yang disebabkan pihak pemilik, yang lazim diatur melalui klausul *off-hire* sehingga sewa tidak dibayar selama kapal tidak dapat dipakai (Stopford, 2009). Dengan demikian, pencarter *time charter* juga menanggung risiko pasar karena bila tarif angkut turun di bawah biaya sewa dan biaya pelayaran, ia tetap wajib membayar sewa. Dalam praktik pengangkutan batubara, *demurrage* atas keterlambatan dapat menjadi objek sengketa ketika terjadi keadaan kahar, sehingga klausul pengecualian perlu dirumuskan dengan tegas (Silalahi & Kantikha, 2026).

Dari sisi hukum, kedua bentuk carter sama-sama tunduk pada asas kebebasan berkontrak sehingga isi perjanjian sangat ditentukan oleh klausul yang disepakati para pihak. Praktik di lapangan menunjukkan bahwa wanprestasi pada umumnya muncul dari kelalaian pembayaran sewa atau uang tambang, keterlambatan penyerahan muatan, dan ketidaksesuaian pelaksanaan dengan isi perjanjian. Dalam perjanjian carter waktu, pencarter yang tidak memenuhi kewajiban pembayaran dapat dikenai ketentuan Pasal 1238 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan wajib mengganti kerugian yang timbul bagi pemilik kapal (Tobing & Ratnawati, 2024). Perusahaan pelayaran juga melindungi kepentingannya melalui klausul hak retensi dan klausul penjualan muatan, dan penyelesaian awal sengketa umumnya ditempuh melalui musyawarah (Marasabessy & Ramadhani, 2023). Penyusunan

kontrak kapal yang tidak memperhatikan prinsip dasar perjanjian berpotensi menimbulkan pembatalan dan sengketa (Aspan, 2023). Temuan-temuan ini mengisyaratkan bahwa pada *time charter* klausul sewa, penarikan kapal, dan *off-hire* perlu dirumuskan tegas, sementara pada *voyage charter* klausul *laytime*, *demurrage*, dan syarat pembayaran uang tambang menjadi titik krusial. Pengingkaran pembayaran sewa kapal menimbulkan akibat hukum bagi penyewa dan penyelesaian sengketanya bertumpu pada asas *pacta sunt servanda* (Louis Halomoan S dkk., 2025). Ketentuan tanggung jawab pengangkut atas kerusakan, kehilangan, dan keterlambatan barang (Hamid dkk., 2022; Harto, 2023; Mariyah dkk., 2025; Tan dkk., 2023) juga menjadi latar yang perlu diperhitungkan para pihak ketika menyusun klausul carter.

Ringkasan perbandingan unsur-unsur tersebut disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Perbandingan Karakteristik Voyage Charter dan Time Charter

Aspek	Voyage Charter	Time Charter
Objek sewa	Pengangkutan muatan untuk satu atau beberapa pelayaran	Penggunaan kapal untuk jangka waktu tertentu
Imbalan	Uang tambang (freight) per ton atau lumpsum	Sewa (hire) harian atau bulanan, dibayar di muka
Biaya pelayaran	Ditanggung pemilik kapal	Ditanggung pencarter
Biaya operasi dan modal	Ditanggung pemilik kapal	Ditanggung pemilik kapal
Pengendalian kapal	Pemilik kapal menentukan rute dan kecepatan	Pencarter mengarahkan penggunaan komersial kapal; pemilik memegang navigasi dan teknis
Risiko keterlambatan	Pemilik; keterlambatan bongkar muat diatur melalui laytime dan demurrage	Pencarter; sewa berhenti hanya pada kondisi off-hire
Cocok untuk	Muatan sporadis atau musiman	Muatan rutin dengan rute relatif tetap

Sumber: diolah penulis (Stopford, 2009; Sudjatmiko, 1979)

Berdasarkan perbandingan pada Tabel 1, pemilihan bentuk carter dalam pengoperasian kapal niaga sebaiknya didasarkan pada beberapa pertimbangan utama. Pertama, pola muatan: bila muatan bersifat sporadis, jumlahnya bervariasi, atau rute berubah-ubah, *voyage charter* lebih fleksibel karena pencarter hanya membayar untuk pelayaran yang benar-benar dibutuhkan. Bila muatan stabil dan berkelanjutan pada rute yang relatif tetap, *time charter* lebih menguntungkan karena memberi kepastian ketersediaan ruang angkut dan kendali jadwal. Kedua, kemampuan manajerial: *time charter* menuntut pencarter memiliki keahlian mengelola pelayaran, memperkirakan konsumsi bahan bakar, mengatur agen pelabuhan, dan mengoptimalkan pemanfaatan kapal, sedangkan pada *voyage charter* beban tersebut sebagian besar ada pada pemilik kapal. Ketiga, kondisi pasar: pada saat tarif angkut diperkirakan naik, *time charter* dapat memberi keuntungan bagi pencarter, sebaliknya pada saat tarif turun pencarter lebih aman menggunakan *voyage charter*. Pertimbangan finansial ini didukung oleh temuan pada kasus pengangkutan batubara bahwa kapal milik lebih layak diusahakan dengan *voyage charter*, sedangkan kapal sewa lebih efisien dengan *time charter* (Hidayatullah dkk., 2026; Sandora & Hidayatullah, 2026); hasil tersebut bersifat kasuistis dan tidak dapat digeneralisasi. Dari sisi pengguna jasa, skema carter tidak memerlukan belanja modal tetapi berisiko tinggi dengan margin terendah sehingga lebih cocok untuk kebutuhan jangka pendek (Septiyahardi & Silvianita, 2026).

Dari sudut pandang pemilik kapal, *voyage charter* memberi peluang memperoleh keuntungan lebih besar bila ia mampu menekan biaya pelayaran dan memilih muatan

berimbalan tinggi, tetapi menghadapkannya pada ketidakpastian harga bahan bakar, kemacetan pelabuhan, dan kebutuhan mencari muatan balik. *Time charter* memberi pendapatan yang lebih pasti dan manajemen pelayaran yang lebih sederhana, tetapi membatasi potensi keuntungan ketika pasar sedang naik. Oleh karena itu, banyak perusahaan pelayaran mengombinasikan kedua bentuk tersebut dalam armadanya untuk menyeimbangkan kepastian pendapatan dan peluang keuntungan (Stopford, 2009).

Terlepas dari bentuk carter yang dipilih, kecermatan penyusunan perjanjian merupakan faktor yang menentukan kelancaran pengoperasian kapal. Para pihak perlu mencantumkan secara jelas identitas dan spesifikasi kapal, daerah pelayaran, jenis muatan, dasar perhitungan uang tambang atau sewa, pembagian biaya, ketentuan waktu bongkar muat atau *off-hire*, tanggung jawab atas kerusakan muatan, serta mekanisme penyelesaian sengketa. Penggunaan formulir standar *charter party* yang dikenal dalam praktik internasional dapat membantu, tetapi klausul tambahan tetap harus disesuaikan dengan kondisi operasi agar tidak menimbulkan penafsiran ganda. Kejelasan perjanjian ini sejalan dengan temuan bahwa sengketa carter sering berawal dari pemenuhan kewajiban yang tidak sesuai dengan perjanjian tertulis (Marasabessy & Ramadhani, 2023; Tobing & Ratnawati, 2024). Klausul pilihan forum penyelesaian sengketa juga menentukan pengadilan yang berwenang memeriksa perkara (Manurung dkk., 2023).

E. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil kajian dapat disimpulkan bahwa *voyage charter* dan *time charter* berbeda secara mendasar dalam dasar pembayaran, pembagian biaya, pengendalian operasional, dan alokasi risiko. Pada *voyage charter*, pemilik kapal menerima uang tambang dan menanggung biaya serta risiko waktu pelayaran, sedangkan pencarter cukup menyediakan muatan. Pada *time charter*, pemilik kapal menerima sewa per satuan waktu, sedangkan pencarter menguasai penggunaan komersial kapal dan menanggung biaya pelayaran serta risiko keterlambatan dan pasar. Tidak ada bentuk yang selalu lebih unggul, karena pilihan yang tepat bergantung pada pola muatan, kondisi pasar, kemampuan manajerial, dan toleransi risiko para pihak.

Dari sisi hukum, kejelasan klausul perjanjian, khususnya mengenai pembayaran, waktu bongkar muat atau *off-hire*, dan penyelesaian sengketa, merupakan syarat penting untuk mencegah wanprestasi. Keterbatasan penelitian ini terletak pada penggunaan data sekunder dan jumlah sumber yang terbatas sehingga belum memuat analisis perhitungan biaya kasus nyata. Penelitian selanjutnya disarankan menggunakan data operasional atau studi kasus perusahaan pelayaran untuk membandingkan efisiensi biaya kedua bentuk carter secara kuantitatif.

DAFTAR PUSTAKA

Aspan, H. (2023). Strategi pemerintah dalam menekan wanprestasi dalam pengadaan kapal. *Public Service and Governance Journal, 4*(1), 83–92. https://doi.org/10.56444/psgj.v4i1.809

Hamid, P. A., Herlina, S., & Tilani, V. P. (2022). Tanggung jawab pengangkut kapal atas rusaknya barang muatan berdasarkan prinsip tanggung jawab pengangkutan laut. *Samudera Hukum, 1*(1), 85–92. https://doi.org/10.31629/samuderahukum.v1i1.5350

Harto, H. (2023). Tanggung jawab pengangkut mengenai pengangkutan barang melalui laut. *Jurnal Syntax Transformation, 4*(4), 57–67. https://doi.org/10.46799/jst.v4i4.720

Hidayatullah, M. S., Gafur, A., & Sandora, R. (2026). Evaluasi kelayakan bisnis operasional kapal milik dan sewa berbasis voyage charter atau time charter dalam pengangkutan batubara. *CMEA, 8*(1). https://doi.org/10.33863/cmea.v8i1.3997

Louis Halomoan S, M., Nursyamsuddin, & Syafrida. (2025). Pengingkaran pembayaran dalam perjanjian sewa kapal Tb. Elisabeth 2T dan barge (tongkang) SS 2303 (studi kasus: Putusan perkara No: 977/Pdt.G/2019/PN.Tng). *Jurnal Surya Kencana Dua: Dinamika Masalah Hukum dan Keadilan, 12*(1), 121–138. https://doi.org/10.32493/SKD.v12i1.y2025.52086

Manurung, C. T. B., Sirait, N. N., Siregar, M., & Sukarja, D. (2023). Kewenangan mengadili dalam sengketa wanprestasi pada perjanjian joint venture dalam kegiatan usaha pengangkutan laut. *Locus Journal of Academic Literature Review, 2*(3), 219–234. https://doi.org/10.56128/ljoalr.v2i3.139

Marasabessy, Z., & Ramadhani, D. A. (2023). Perlindungan hukum terhadap perusahaan pelayaran atas wanprestasi pencarter dalam perjanjian pengangkutan. *Mimbar Keadilan, 16*(1), 55–66. https://doi.org/10.30996/mk.v16i1.7797

Mariyah, N., Handayati, N., & Prawesthi, W. (2025). Pertanggungjawaban perusahaan pengangkutan laut terhadap keterlambatan pengiriman barang berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. *COURT REVIEW: Jurnal Penelitian Hukum, 5*(4), 9–17. https://doi.org/10.69957/cr.v5i04.1969

Noviriska. (2022). Permasalahan hukum dalam perjanjian sewa beli kapal tanker dengan tanpa awak kapal (bare boat hire purchase). *Krtha Bhayangkara, 16*(2), 339–348. https://doi.org/10.31599/krtha.v16i2.1339

Sandora, R., & Hidayatullah, M. S. (2026). Optimizing charter scheme selection for coal transport vessels through capital budgeting indicators. *Tibuana: Journal of Applied Industrial Engineering, 9*(1), 44–53. https://doi.org/10.36456/tibuana.9.1.11124

Septiyahardi, I., & Silvianita, S. (2026). A comparative study of ship acquisition projects through new shipbuilding, second-hand, and charter schemes: A case study of PT ZZZ. *Journal of Research in Social Science and Economics Management, 5*(10). https://doi.org/10.59141/jrssem.v5i10.1467

Silalahi, A. F., & Kantikha, I. M. (2026). Denda dalam keadaan kahar akibat wanprestasi pada perjanjian pengangkutan. *Khatulistiwa: Jurnal Pendidikan dan Sosial Humaniora, 6*(1), 823–837. https://doi.org/10.55606/khatulistiwa.v6i1.10483

Soekirman, A. (2026). Factors affecting fleet charter costs: Analysis of market uncertainty, shipping rates, financial capability, and cost structure. *Siber Nusantara of Economic and Finance Review, 2*(2), 173–184. https://doi.org/10.38035/snefr.v2i1.682

Stopford, M. (2009). *Maritime economics*. London: Routledge.

Sudjatmiko, F. D. C. (1979). *Pokok-pokok pelayaran niaga*. Jakarta: Bhratara.

Tan, A. M., Lie, G., & Putra, M. R. S. (2023). Pertanggung jawaban pengangkut atas kerusakan yang ditimbulkan akibat pengangkutan barang melalui jalur laut. *Jurnal Pendidikan Tambusai, 7*(1). https://doi.org/10.31004/jptam.v7i1.6086

Tobing, R., & Ratnawati, E. (2024). Bentuk kerugian atas terjadinya wanprestasi dalam perjanjian carter. *Jurnal Reformasi Hukum Trisakti, 6*(4), 1823–1834. https://doi.org/10.25105/refor.v6i4.21628