

MILIK PERPUSTAKAAN
UNIV TRUNOJOYO - MADURA

**PERJANJIAN BONGKAR MUAT DENGAN SARANA
CONTAINER (PETI KEMAS) DI LINGKUNGAN
PELABUHAN**

(STUDY DI PT. FILADO UTAMA CONTAINER SHIPPING)

SKRIPSI

Di ajukan Untuk Memenuhi Syarat Mencapai Gelar Sarjana Hukum

Pada Fakultas Hukum

Universitas Trunojoyo Madura

DEPARTMEN PENDIDIKAN NASIONAL
Oleh PERPUSTAKAAN UNIV TRUNOJOYO - MADURA

Diterima tgl : 16-4-2002

No. Induk : 10015/UM/FH/02

No. Induk : 343.093 2/ari/p

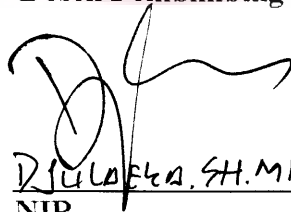
HUSNI ARIANTO

Nrp. 019 310 718

NIRM. 93.7.049.12000.13286

Di setujui

Dosen Pembimbing



R. Sulastra, SH. MHum
NIP.

UNIVERSITAS TRUNOJOYO MADURA

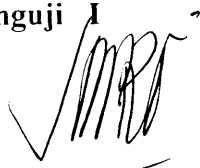
FAKULTAS HUKUM

2002



TIM PENGUJI :

Penguji I


MURAH. SH. M HUN
NIP :

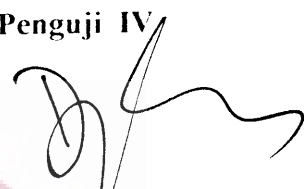
Penguji II


NUNUK NUSWARDANI. SH. MM
NIP :

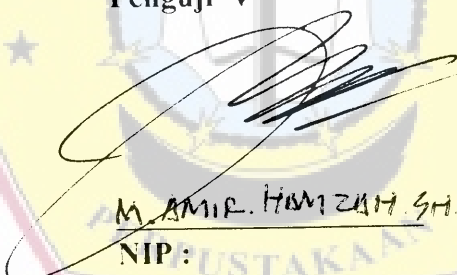
Penguji III


YUDI. W HARIMURTI. SH. MM
NIP :

Penguji IV

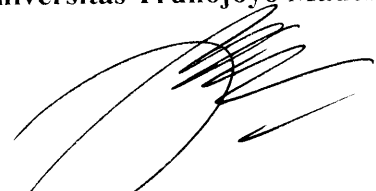

DJULIKA. SH M HUN
NIP :

Penguji V


M. AMIR. HAMZAH SH. MM
NIP :

Menyetujui :

**Dekan Fakultas Hukum
Universitas Trunojoyo Madura**


M. AMIR HAMZAH SH. MM
NIP :

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan rasa syukur kepada ALLAH s.w.t. karena atas rahmatnya dan hidayah yang telah di berikan kepada saya. Sehingga dapat menyelesaikan tugas akhir di dalam menyusun SKRIPSI ini.

Harapan penulis dalam menyusun tulisan ini akan banyak bermanfaat bagi pembaca dan khususnya memberikan sumbang pikir di dalam bidang Ilmu Pengetahuan Hukum.

Dan taklupa menyampaikan banyak terima kasih kepada Dosen Pembimbing dan P.T. Filado Utama Container Shipping, yang telah banyak membantu di dalam menyelesaikan dan menyempurnakan tulisan ini.

Surabaya, 26-03-2002

Penulis

PERJANJIAN BONGKAR MUAT DENGAN SARANA CONTAINER (PETI KEMAS) DI LINGKUNGAN PELABUHAN

I. Pendahuluan

1. Permasalahan : Latar belakang dan Rumusannya
2. Penjelasan Judul
3. Alasan Pemilihan Judul
4. Tujuan Penulisan
5. Metodologi
6. Pertanggung Jawaban Sismematika

II. Prosedur Perjanjian Bongkar Muat dengan Container

1. Fungsi Container Di Pelabuhan
2. Perjanjian Sewa Container
3. Hak dan Kewajiban Para Pihak

III. Penundaan Penggunaan Container

1. Kedudukan Container Setelah Di Sewa
2. Penundaan Pembongkaran Dan Pemuatan Barang

IV. Resiko Kerusakan Barang Selama Bongkar Muat dengan Container

1. Tanggung jawab Siapakah Apabila Ada Kerusakan Barang Pada Waktu Bongkar Muat
2. Tindakan Hukum Apakah Apabila Pihak Pembeli Mengetahui Bahwa Barangnya Rusak

V. Penutup

1. Kesimpulan
2. Saran

Daftar Bacaan

BAB I

PENDAHULUAN

I. Permasalahan : Latar balakang dan Rumusannya.

Di dalam meningkatkan kesejahteraan kehidupan perniagaan maka di perlukan peningkatan pembangunan di segala sektor perniagaan itu juga, baik pembangunan segi manusianya maupun pembangunan sarana dan prasarana.

Oleh karena itu upaya para pengusaha untuk meningkatkan pendapatan dan memperlancar arus barang di harapkan dapat meningkatkan produktivitas perekonomian serta perdagangan. Di harapkan ini dapat membawa kesejahteraan masyarakat. Untuk menunjang hal tersebut di perlukan sarana pengangkutan yang memadai agar segala aktivitas kerja dan kelancaran penyampaian produksi dapat berjalan dengan cepat dan aman tanpa ada gangguan.

Pada dewasa ini, terutama di lingkungan pelabuhan, banyak para pengusaha yang menggunakan sistem bongkar muat barang dengan alat atau sarana container (peti kemas). Hal ini di karenakan kepraktisannya, di mana pengusaha mencari sarana apa yang sekiranya lebih efisien dan tepat untuk memperlancar arus barang.

Dalam kenyataan dewasa ini, dengan semakin majunya teknologi, semakin banyak sistem alat angkutan yang canggih. Sehingga di rasakan sistem angkutan secara konvensional terasa kurang memadai lagi. Atau dengan kata lain kurang memenuhi tuntutan jaman. Hal ini terasa pada barang-barang yang wujud nya terlalu

besar, berat dan panjang dalam arti bahwa barang tersebut kurang praktis apabila di angkut atau di muat dengan sistem konvensional sehingga akan mengalami hambatan. Sebagaimana di katakan oleh Sukirman sebagai berikut :

Di mana kini cara-cara pengepakan modern yang trampil dapat menghemat biaya sedemikian rupa di mana di mungkinkan seorang eksportir dapat bersaing,apabila jika barang-barang itu berukuran dan beratnya luar biasa,sangat panjang atau menghendaki alat angkut berat.¹

Untuk keperluan itu para pengusaha mulai memikirkan langkah yang tepat dalam mengatasi kelancaran perdagangan. Maka di rasa perlu untuk mencari cara pemecahan dengan jalan menggunakan sistem angkut muat yang lebih maju. Para pengusaha pada akhirnya merasa lebih cocok apabila menggunakan sarana container dalam hal memuat dan membongkar barangnya, baik dari atau ke kapal dan dari atau ke angkutan darat seperti truk.

Jadi penggunaan sarana container dalam upaya bongkar muat di lingkungan pelabuhan, oleh para Pengusaha di anggap sebagai alternatif dari sistem ataupun sarana konvensional yang menjadi semakin penting dan perlu untuk di gunakan. Hal ini telah di sadari para pengusaha, baik itu Pengirim (penyewa container) maupun Pengangkut, mengingat efisien dan praktisnya dari sarana container itu sendiri.

Namun demikian, pengguna sarana container sebagai alat atau wadah bagi barang untuk di angkut muat, sampai saat ini masih terbatas. Hanya Pihak-pihak tertentu saja, atau bagi pengusaha barang tertentu saja yang mau menggunakan sarana container ini sebagai alat muat.

¹ Sukirman, Ekspedisi Muatan, Alumni, Bandung, 1985. H.6.

Berbicara masalah bongkar muat dengan sarana container, sudah tentu akan melibatkan beberapa pihak yang tersangkut yaitu Pengangkut, Pengirim (penyewa container), dan Pengusaha yang bergerak di bidang jasa Sewa Alat Container tersebut. Hubungan yang terjadi antara pengangkut dengan pihak pengirim/pemakai container tersebut, biasanya tertuang dalam perjanjian bongkar muat barang dengan sarana container.

Dengan pula tata cara yang ada sampai saat ini dalam masalah bongkar muat barang, terutama yang menggunakan sarana container masih berbagai rupa dan cara yang di pergunakan. Disamping itu, bahwa tehnik pengoperasian atau bongkar muat dengan container ini merupakan bagian yang baru dalam sejarah lalu lintas perniagaan melalui perairan di Indonesia, khususnya di pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia. Dengan meningkatnya arus barang yang masuk ke Indonesia maupun yang keluar, maka pihak-pihak yang berkepentingan dengan arus barang tersebut merasa perlu untuk menggunakan alat angkut atau alat muat yang cepat, tepat, dan teratur dengan menggunakan container.

Sebagaimana yang telah di ketahui, bahwa selama ini, khususnya di Indonesia, cara pengiriman atau pemuatan barang masih ada yang menggunakan alat muat konvensional, Yaitu Truk ataupun Kapal-kapal Cargo biasa, di mana semua barang di masukkan ke dalam PALKA kapal dan masing-masing jenis barang saling bertumpukan dan bercampur.

Cara-cara demikian seringkali menimbulkan kerusakan atas barang karena cara pemuatan maupun pengepakan yang salah, sehingga satu sama lainnya bergesek

atau saling bentur. Ada kalanya barang yang lebih berat di susun di atas barang yang agak ringan yang tidak tahan tekanan berat. Begitu pula pada waktu pemuatan dan pembongkarannya kurang hati-hati, sehingga sering menimbulkan kekecewaan Penerima barang sendiri, sebagai akibat dari barang-barangnya banyak yang rusak atau hilang.

Di dalam pelaksanaan pembongkaran ataupun pemuatan barang dengan menggunakan sarana container ini, baik dari atau ke kapal, termasuk perjanjian bongkar muat yang mempunyai aspek-aspek hukum. Baik yang menyangkut segi syarat-syarat sebelum maupun sesudah bongkar muat itu di laksanakan, masalah risiko dan tanggung jawab yang di bebaskan kepada salah satu pihak, apabila ada kerusakan barang serta prosedur bongkar muat itu sendiri. Juga mengenai kedudukan, fungsi container di saat di pakai ataupun setelah container itu mengalami masa tunggu untuk waktu berikutnya, maupun Hak-hak dan kewajiban masing-masing pihak.

Dengan bertitik tolak dari latar belakang permasalahan sedemikian itu, Penulis mengambil dan merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana Prosedur Perjanjian bongkar muat barang yang di lakukan dipelabuhan dengan container ?
2. Siapa yang harus menanggung risiko apabila ada penundaan bongkar muat barang
3. Bagaimana kalau barang yang sedang di bongkar muat dengan container itu jatuh dan rusak, Siapa yang harus menanggung risiko ?

II. Penjelasan Judul

Sebagaimana dengan judul yang Penulis susun dalam Skripsi ini, Penulis bermaksud untuk menguraikan masalah bongkar muat dengan menggunakan sarana container (peti kemas) di lingkungan pelabuhan.

Bongkar muat dengan menggunakan sarana container adalah tehnik pemuatan barang yang dengan menggunakan semacam alat tertentu atau pengepakan sebagai sarana muatnya itu berupa peti kemas. Dengan sarana ini barang yang akan di muat akan bebas dari gangguan, baik gangguan dari barang yang sejenis maupun dari luar kondisi barang itu sendiri.

Container atau peti kemas merupakan tempat atau wadah untuk memuat suatu barang atau dengan kata lain bahwa peti kemas merupakan gudang mini yang dapat berjalan. Karena dalam sistem ini barang yang akan di muat di masukkan ke dalam suatu peti besar yang terbuat dari logam yang kuat dan kokoh, yang dapat di pindahkan dari suatu tempat ke tempat lain sebagai akibat dari adanya pengangkutan. Seperti di katakan oleh Sujatmiko bahwa :

Peti kemas,yang secara umum dapat di gambarkan sebagai gudang kecil berjalan yang di gunakan untuk mengangkut barang,merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen dari pada sistem pengangkutan.²

Sedangkan di dalam perjanjian bongkar muat di lingkungan pelabuhan tersebut, baik bongkar muat dari atau ke kapal dan dari atau ke truk untuk di angkut dengan menggunakan sarana container akan melibatkan beberapa pihak, di antaranya

² Sudjadmiko, Pokok-pokok pelayaran niaga, Akademi Pressindo, Jakarta, 1985. H.145.

adalah Pengirim (penyewa container) tersebut dan pihak Pengangkut. Hubungan demikian ini akan terjadi manakala pembongkaran muatan barang yang bersangkutan terjadi, sehingga akan dapat menimbulkan Hak-hak dan Kewajiban bagi masing - masing pihak.

III. Alasan Pemilihan Judul

Dengan semakin berkembangnya dunia perdagangan dewasa ini, maka akan menuntut para pedagang untuk menggunakan berbagai sarana yang di rasa sangat efisien dan tepat serta mampu untuk dapat mewujudkan kegiatan perdagangan, mengingat pada saat ini sarana yang paling tepat yang selalu di cari serta di gunakan oleh pedagang agar barang dagangannya bisa terangkut ataupun termuat, sehingga sampai di tujuan dengan selamat. Apabila pada barang yang sifatnya mudah rusak,terbakar,mencair dan aus serta pada barang yang tidak sejenis yang dapat mengganggu barang lainnya. Hal tersebut di khawatirkan akan dapat menimbulkan kerusakan yang tidak di inginkan apabila tidak di muat secara sendiri-sendiri atau dengan istilah di Peti Kemas.

Oleh karena itu sebagai upaya yang paling cocok dalam memuat barang tersebut adalah dengan container atau peti kemas. Hal itu merupakan langkah yang sangat tepat bagi pedagang dalam melaksanakan kegiatan perdagangannya.

Apabila di amati pada saat ini peranan peti kemas di Indonesia makin berkembang sesuai dengan berkembangnya perdagangan baik Impor, Ekspor maupun Perdagangan di dalam Negeri. Bahkan peti kemas juga telah banyak memberikan

Andil di masa Pembangunan Negara dewasa ini, dalam usahanya mempercepat gerak lalu lintas barang dari satu tempat atau Negara ketempat Negara lain.

Namun demikian pemakaian sarana peti kemas sampai saat ini masih sangat terbatas dalam kalangan para pedagang tertentu saja yang menggunakan sarana peti kemas tersebut sebagai alat muat yang serbaguna untuk melaksanakan segala aktivitas dagangannya.

Oleh sebab itu mengingat peti kemas di Indonesia ini masih merupakan suatu sarana yang belum begitu memasyarakat, maka penulis berhasrat sekali menulis mengenai Perjanjian bongkar muat dengan menggunakan sarana container di lingkungan pelabuhan.

IV. Tujuan Penulisan

Di dalam Penulisan skripsi ini, Penulis mempunyai tujuan yang di capai dari penelitian ini adalah :

- a. Untuk memenuhi persyaratan dalam mencapai gelar sarjana dalam bidang Ilmu Hukum pada Universitas Trunojoyo Madura.
- b. Untuk mengetahui dan meneliti mengenai sistem bongkar muat dengan menggunakan container, karena sistem ini pada saat ini sangat terbatas dan belum begitu banyak di pergunakan di kalangan Niaga.
- c. Agar dapat memberikan gambaran yang jelas tentang perjanjian bongkar muat dengan menggunakan sarana container di lingkungan pelabuhan.

V. Metodologi

Di dalam rangka untuk memperoleh data-data yang di perlukan guna penyusunan skripsi ini, Penulis menggunakan penelitian Diskriptip dengan pendapat Winarno Surahmad, Yaitu :

Metode penelitian yang menuturkan dan menafsirkan data yang ada, misalnya tentang situasi yang dialami, satu hubungan kegiatan, pandangan, sikap yang nampak atau suatu proses yang sedang muncul, kecenderungan yang nampak, pertentangan yang meruncing dan sebagainya.³

Pada prinsipnya metode penelitian diskriptip merupakan suatu cara guna memecahkan sesuatu masalah dengan cara menyusun, memilih, mengumpulkan, mengelola atau serta menyimpulkannya.

Adapun untuk memperoleh data, Penulis memakai metode :

a. LIBERARY RESEARCH.

Adalah metode untuk memperoleh data-data yang di dapat dari teori-teori dengan cara mempelajari keterangan-keterangan ilmiah yang Relevansinya dengan obyek yang sedang di teliti dan penelahan kepustakaan yang ada.

b. FIELD RESEARCH

Adalah metode yang penulis gunakan, guna memperoleh data-data yang di perlukan melalui cara mengadakan penelitian di lapangan terhadap obyek yang di teliti. Adapun cara atau alat yang di pergunakan guna mengumpulkan data melalui keterangan di peroleh secara langsung

³ Winarno Surahmad, Dasar dan teknik pengantar metodologi ilmiah, Tarsito, Bandung, 1980. H.139.

serta mempunyai hubungan dengan masalah yang akan di bahas dalam penulisan skripsi ini melalui wawancara yang di tujukan kepada :

Pimpinan P.T. Filado Utama Container Shipping.

Adapun cara penganalisaan dalam penulisan skripsi melalui cara " Apabila data-data telah terkumpul secara lengkap dari hasil penelitian lapangan, kemudian di bandingkan dan di hubungkan dengan teori-teori yang ada dalam kepustakaan dan di analisa serta di tuangkan dalam skripsi ini ".

VI. Pertanggung jawaban Sistematika.

Di dalam penulisan skripsi ini, Penulis membuat sistematika, Penulis yang terbagi kedalam beberapa BAB.

Untuk memudahkannya setiap pembaca dalam memahami dan mengetahui setiap Karya Tulis Ilmiah. Maka di sini penulis mulai bab I yang merupakan bab pendahuluan dari penulisan skripsi yang meliputi permasalahan : Latar belakang dan rumusannya, kemudian di pertegas dengan penjelasan judul, langkah penulis berikutnya dengan menempatkan alasan pemilihan judul. Demikian pula sebagai sasaran setiap penulis yang hendak di capai, Penulis menggunakan tujuan penulisan dan untuk memperoleh data-data yang di inginkan ataupun dalam memecahkan suatu masalah, Penulis membuat metodologi serta pertanggung jawaban sistematika penulisan.

Di dalam bab II ini penulis beri judul prosedur perjanjian bongkar muat dengan container. Yang akan penulis bedakan dalam beberapa sub bab : Pertama mengenai fungsi container di pelabuhan, kemudian penulis rangkai dengan perjanjian sewa container serta hak dan kewajiban para pihak.

Dalam bab II ini merupakan bab yang membahas mengenai penundaan penggunaan container, yang merupakan pertanggung jawaban, yang akan di bebaskan kepada salah satu pihak apabila ada penundaan bongkar muat barang. Di mana dalam bab ini penulis tempatkan dua sub bab, antara lain : Pembongkaran dan Pemuatan Barang.

Bab IV ini juga merupakan pembahasan pula mengenai tanggung jawab atau risiko terhadap barang yang rusak pada saat bongkar muat dengan container. Adapun isi dari bab ini mengenai tanggung jawab siapakah apabila ada kerusakan barang pada waktu bongkar muat, kemudian tindakan Hukum apakah apabila pihak pembeli mengetahui bahwa barangnya rusak.

Demikian pula tidak lengkap sekiranya apabila setiap karya ilmiah tidak di akhiri oleh sebuah bab penutup. Di mana dalam bab V ini penulis tempatkan bab penutup, yang merupakan penutup dari keseluruhan penulisan yang berupa kesimpulan dari keseluruhan bab-bab terdahulu dan di rangkai dengan saran dari penulis.

BAB II

Prosedur Perjanjian Bongkar Muat Dengan Container

1. Fungsi Container Di Pelabuhan.

Sebelum membahas fungsi container itu sendiri, maka ada baiknya bila penulis kemukakan apa sebenarnya pengertian container itu sendiri. Container adalah semacam Peti Kemas yang terbuat dari bahan logam tertentu dari beberapa macam Ukuran dan Type. Sebagaimana di katakan oleh Radiks Purba : "Container (peti kemas) adalah semacam alat pengemas yang kuat dan kokoh dan terbuat dari logam baja serta dapat di gunakan terus menerus selama beberapa tahun."⁴

Oleh karena itu container adalah peti kemas dengan demikian tidak akan bisa lepas dari keterkaitannya dengan barang yang di angkutnya. Sehingga bisa di katakan bahwa container adalah alat angkut suatu barang yang dapat di gerakkan dari satu tempat ke tempat lain karena adanya suatu pengangkutan atau dengan kata lain bahwa container adalah merupakan suatu wadah angkut atau gudang kecil yang dapat berjalan dari satu tempat ke tempat lain.

Mengamati keadaan yang demikian itu bisa penulis katakan bahwa fungsi container adalah : Melayani angkutan barang atau mengoperasikan suatu barang agar barang tersebut aman sampai di tempat tujuan serta bebas dari segala gangguan.

⁴ RadiksRadiks Purba, Angkutan muatan laut, Jilid 3 Bhratara, Jakarta, 1981. H.139.

Sedangkan fungsi container di pelabuhan juga tidak jauh berbeda dengan fungsi container itu sendiri hanya saja pengertian di sini menitik beratkan pada lingkungan pelabuhan, Yaitu : Melayani angkutan barang baik dari atau ke kapal dan dari atau ke truk yang ada di lingkungan pelabuhan.

Di dalam tugas container itu sendiri untuk dapat mengantarkan barang muatannya agar bisa sampai di tempat tujuan di kenal adanya beberapa cara yang di pergunakan. Oleh karena di dalam sistem angkut dengan sarana container ini tergantung dari cara yang di pergunakan atau sistem apa yang di pergunakan, Dengan demikian bisa di pastikan dan di perhitungkan sampai sejauhmana peranan dan tugas yang akan di lakukan oleh container tersebut dalam mengangkut barang-barang pengirim untuk bisa sampai di tangan penerima.

Di antaranya tugas container tersebut di kenal adanya sistem CY to CY (container yard to container yard) atau dari pelabuhan ke pelabuhan. Di dalam sistem ini tugas dari pada container adalah memuat barang dari gudang Pengirim (SHIPPER) kemudian di angkut oleh truk container ke pelabuhan untuk selanjutnya di bongkar ke kapal untuk di angkut dan sebagai sasaran terakhir adalah mengangkut menuju ke gudang Consignee (PENERIMA) di mana Stripping akan barang-barang tersebut di lakukan.

Sebagaimana tulis Sujadmiko sebagai berikut :

Dalam sistem CY to CY (container yard to container yard) ini,peti kemas berangkat dari container yard di pelabuhan pemuatan dan mengakhiri perjalannya pada container yard di pelabuhan tujuan atau pelabuhan pembongkarannya.Di mana container membawa muatan dari gudang Eksportir baik sudah Distuffing dalam container tersebut maupun masih

dalam kemasan biasa, di container yard yang ada di kawasan pelabuhan dan setibanya di pelabuhan tujuan, container yang bersangkutan segera di timbun di container yard menunggu kedatangan Consignee, bila consignee telah menyelesaikan Prosedur Dokumen muatan maka akan di Stripping kemudian di bawahnya, ke gudang Consignee.⁵

Di samping adanya sistem CY to CY juga di kenal adanya sistem CFS to CFS (container freight station to container freight station) pada sistem ini tugas dari pada container adalah menjemput barang atau muatan di terminal depo atau instalasi yang di tunjuk oleh Forwarder, kemudian container yang bersangkutan terus di bongkar muat ke kapal untuk selanjutnya di antar ke tempat tujuan, Yaitu Terminal Depo atau Pelabuhan Pemuatan di mana Siconsignee menerima barang. Demikian tulis Sujadmiko :

Dalam cara CFS TO CFS (container freight station to container freight station) maka muatan di jemput di CFS pelabuhan pemuatan setelah peti kemas yang membawa tiba di pelabuhan tujuan (pembongkaran), segera menuju CFS setempat untuk menstripping muatan tanpa menunggu consignee.⁶

Bukan hanya ke dua cara itu saja yang merupakan tugas container untuk mengantar ataupun mengangkut barang agar sampai di tempat tujuan. Ada juga perpaduan dari ke dua cara tersebut di atas, Yaitu : CFS to CY dan CY to CFS.

Apabila cara yang di pakai CFS to CY maka pada awalnya atau pada Stuffing barang ke container, di sini container hanya menunggu di Terminal Depo pelabuhan, untuk kemudian di bongkar muat ke kapal serta menuju ke tempat tujuan, Yaitu pada gudang Consignee, Tulis Sujadmiko :

⁵ Sujadmiko, OP.CIT, H.162-162.

⁶ IBID

Dalam cara CFS to CY ini maka muatan di Stuffing di CFS pelabuhan pemuatan dan sesampainya di pelabuhan tujuan (pembongkaran), Peti Kemas yang bersangkutan di timbun di container yard untuk di Stripping setelah Consignee selesai mengurus formalitas dokumen muatan.⁷

Adapun sistem atau cara CY to CFS adalah kebalikannya di mana pada saat menstuffing barang ke dalam container, di sini stuffing tersebut di lakukan di gudang Shipper (pengirim atau penjual) kemudian bongkar muat ke kapal untuk selanjutnya di angkut menuju ke consignee di terminal depo, tulis Sujadmiko :

Dalam cara CY to CFS maka container berangkat dari container yard pelabuhan pemuatan dan sesampainya di pelabuhan tujuan (pembongkaran) segera di bawa ke CFS dan muatan tersebut segera pula di stripping ke dalam CFS tersebut tanpa memberitahukan Consignee.⁸

Jadi pada dasarnya fungsi container di pelabuhan, Yaitu : Melayani bongkar muat barang baik dari atau ke truk. Demikian pula bila di katakan melayani angkutan barang atau mengantarkan (mengirim) dari barang yang bersangkutan dari dan ke sistem Transportasi Angkutan Darat untuk kemudian menuju ke gudang consignee (penerima) serta menyimpan untuk sementara waktu barang-barang yang di kirim tersebut untuk sampai kepada consignee dengan aman.

2. Perjanjian Sewa Container

Di dalam Perjanjian sewa container ini akan melibatkan Pihak Penyewa dan yang Menyewakan container tersebut. Pihak Penyewa lazimnya di sebut sebagai LESSEE sedangkan Pihak yang Menyewakan di sebut sebagai LESSOR. Sebagaimana di katakan oleh Herman A.C. Lawalata :

⁷ IBID

⁸ IBID

Container dapat di sewakan kepada para peminta/penyewa dan dapat di sewa dengan perhitungan Sewa Harian,Bulanan atau Tahunan.Para penyewa ini di sebut Lesse dan sebaliknya penyewa container di sebut Lessor.Kontrak persewaan perlu di lakukan dengan cara persewaan tahunan atau harian.⁹

Adanya keterkaitan dalam perjanjian sewa tersebut, adalah Pihak Shipper yang dalam melakukan pengangkutan barang kepada Lessor Agent (pengusaha container) yang menyewakan alat-alat container tersebut, sedangkan pengangkut hanya menyediakan kapal yang siap angkut. Namun demikian perlu di ketahui bahwa adakalanya Pihak Lessor Agentpun merangkap menjadi Forwarder serta menyediakan kapalnya sekali sebagai alat angkutnya. Adapula sebagai Forwarder hanya menyediakan Container saja, sedangkan kapal pengangkutnya menggunakan kapal milik pelayaran lain. Ada juga Forwarder yang hanya menyediakan kapal pengangkutnya saja, sedangkan container menyewa. Di samping itu ada yang hanya sebagai Forwarder tanpa menyediakan container maupun kapal pengangkut. Dalam hal ini yang demikian itu maka pihak yang terkait dalam kontrak perjanjian sewa itu akan berbeda.

Adapun yang Penulis teliti adalah P.T. Filado Utama Container Shipping, di mana P.T ini sebagai Lessor Agent (pengusaha container) yang menyewakan alat-alat container juga sebagai Forwarder, hanya saja tidak menyediakan kapal pengangkut sendiri akan tetapi menggunakan kapal milik pelayaran lain. Oleh sebab itu yang terkait di sini adalah Pihak Lesse dengan Pihak Lessor di sisi lain sebagai Shipper dengan Pihak Forwarder.

⁹ Herman A.Carel Lawalata, Teknik Operasi Peti Kemas dan Peransuransiannya, Aksara Baru, Jakarta,

Dalam melaksanakan ataupun mengoperasikan suatu container harus melalui suatu tahapan dahulu. Dalam hal ini adalah Persewaan Container itu sendiri, sebagaimana di jelaskan oleh Herman A.C.Lawalata :

Secara Proseduril, maka tehnik pengoperasian container harus melalui suatu permohonan persewaan container kepada Agent Perusahaan Container, yang mana untuk selanjutnya suatu pengarahan perlu di berikan kepada Lesse, Agar tidak banyak menimbulkan Claim atas container tersebut yang di pakai, sehingga antara Lessor dan Lesse di buatlah suatu Perjanjian Persewaan Container.¹⁰

Dengan demikian telah nyata bahwa di dalam persewaan tersebut apabila para pihak sepakat untuk mengikatkan diri dalam suatu kontrak sewa, maka tahapan selanjutnya adalah Penanda Tanganan Perjanjian Sewa antara Lesse dengan Lessor Agent dalam ikatan Perjanjian Sewa Container. Dengan penanda tanganan perjanjian itu berarti kedua belah pihak telah mengikatkan diri satu sama lain dan otomatis akan melahirkan adanya Hak dan Kewajiban yang di punyai oleh kedua belah pihak sebagai akibat atau atas kesepakatan bersama akan isi perjanjian yang mereka buat.

Biasanya bentuk dari pada Perjanjian Sewa Container ini adalah di buat secara tertulis dengan harapan sebagai alat pembuatan yang baik apabila terjadi sesuatu yang tidak di inginkan oleh para pihak, di samping dapat dengan jelas dan terperinci kewenangan dan tanggung jawab para pihak dengan lahirnya perjanjian tersebut.

Sedangkan sistem Perjanjian Sewa Container di kenal ada 2 macam-macam yaitu :

- a. PICK - UP DROP - OFF atau ONE WAYTRIP LEASED.

¹⁰ IBID, H.36.

b. LONG LEASE TERMS AGREEMENT.

Ad. a. PICK - UP DROP - OFF atau ONE WAYTRIP LEASED.

Sistem Pick-up Drop-off ini merupakan sistem perjanjian sewa container yang berjangka waktu pendek atau dengan kata lain sistem ini hanya berlaku sekali jalan saja. Dalam sistem ini apabila ada seorang Shipper yang hendak mengirim suatu barang dengan menggunakan sarana angkut container, kemudian menyewa container, dengan sistem perjanjian sewa pick-up drop-off, maka kondisi perjanjian sewa tersebut hanya berlaku di saat mengirim menstuffing barangnya ke dalam container sampai barang tersebut di angkut menuju ketangan Consignee setelah barang tersebut di stripping dari container maka pada saat ini perjanjian sewa container di anggap OFF HIRE (berakhir).

Ad.b. LONGLEASE TERMS AGREEMENT.

Berbeda dengan sistem Pick-up Drop-off, di dalam sistem Long Lease Terms Agreement ini para pihak terikat dalam jangka waktu yang lama. Sebagaimana biasanya sampai beberapa bulanan ataupun beberapa tahunan jangka waktunya. Demikian pula dalam sistem ini apabila ada seorang Pengusaha yang hendak mengangkut barang produksinya dengan menggunakan sarana container kemudian menyewa container kepada Lessor Agent dengan sistem Long Lease Agreement, maka kondisi perjanjian sewa tersebut tetap berlaku selama belum habis masanya, di samping itu bagi Penyewa di kenakan syarat Wear and Tear (dalam keadaan baik) sebagaimana saat menyewanya demikian pula saat pengembaliannya.

Di dalam Perjanjian Sewa Container lazimnya di tentukan oleh beberapa syarat, di mana syarat itu peruntukkan agar para pihak sadar akan kedudukan dirinya sebagai pihak yang terkait baik sebagai Lesse maupun sebagai Lessor untuk dapatnya melaksanakan perjanjian itu dengan sempurna. Sebagaimana di katakan oleh Herman A.C.Lawalata, Sebagai berikut :

Sesuatu Leasing Compay yaitu Perusahaan yang menyewakan container akan menyodorkan suatu persyaratan yang di tuangkan dalam bentuk "Master Lease Agreement" atau semacamnya di mana di dalamnya kedua Pihak Lessor dan Lesse bersepakat untuk :

1. Lessor menyerahkan kepada Lesse container dalam kondisi Wear And Tear dan sebaliknya ; Setelah selesai masa persewaan, Lesse harus segera menyerahkan kembali container yang di sewanya kepada Depo Container dari Lessor atau Agent yang mengurusnya.
2. Membayar sejumlah sewa tertentu atas container yang di perhitungkan berdasarkan masa persewaan, X tarip persewaan perhari atau secara Long Lease Terms yaitu persewaan untuk suatu jangka waktu tertentu.
3. Pembayaran sewa di lakukan 10 hari setelah di terima faktur penagihan, jika lewat 10 hari, akan di kenakan denda yang telah di sepakati bersama dari jumlah faktur.
4. Biaya-biaya lainnya seperti Pick-up Drop-off Chargers yaitu Sewa Truk (hauling) dan Grunding Fees yaitu untuk biaya sewa alat mekanis Forklif di depo, di bebaskan kepada Lesse.

5. Semua container yang di kembalikan Lesse harus dalam keadaan Sound And Good Condition, seperti saat di terimanya pada waktu akan memulai persewaan, jika terdapat kerusakan yang ternyata dalam survey waktu di terima di Depo Agent Lessor, maka biaya reparasi di bebaskan kepada penyewa.
6. Persewaan container di nyatakan di mulai sejak Hari,Tanggal,Jam Survey di lakukan oleh Surveyor in Sound And Good Condision dan akan berakhir pada saat Completion Of Repair yaitu rampungnya perbaikan, maka container akan yang di sewakan di nyatakan Off-Hire.
7. Bahwa Lesse tidak akan menggunakan container yang di sewanya untuk mengangkut barang/bahan padat/cair kimiawi yang merusak container dan akan memperhatikan bukan saja kerusakan container tetapi juga agar container tidak sampai hilang, jika perlu Lesse mengasuransikan angkutan muatan dengan container tersebut.
8. Lesse tidak akan merubah kontruksi, Warna maupun Nama dari container.
9. Jika Lesse bangkrut, maka Hak Sewa di cabut Lessor dan Lessor dapat menyewakan kembali kepada lain Lesse.
10. Kedua pihak dapat memutuskan kontrak persewaan yaitu 30 hari setelah di terima surat permintaan batal, namun tanggung jawab Lesse atas container terus berlangsung sampai dengan container di terimakan di depo oleh Lessor.

11. Apabila terdapat sengketa, kekeliruan atau kesalahpahaman, maka akan ditunjuk bersama Lessee dan Lessor seorang Arbiter untuk menyelesaikan atau memutuskannya.¹¹

3. Hak dan Kewajiban Para Pihak.

Dalam lazimnya suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak jelas akan melahirkan adanya hak dan kewajiban yang dimiliki oleh para pihak yang timbul sebagai akibat dari lahirnya perjanjian tersebut.

Demikian pula yang terjadi pada perjanjian bongkar muat barang yang telah disepakati oleh para pihak itu menimbulkan adanya hak dan kewajiban dari pihak tersebut.

Hak dan kewajiban yang dimiliki oleh para pihak di dalam perjanjian bongkar muat adalah timbul sejak disepakatinya perjanjian bongkar muat tersebut. Di mana Hak dan Kewajiban ini juga diatur dalam KUHD, meskipun hanya sedikit sekali pengaturan secara tegas pada perjanjian bongkar muat itu, khususnya dalam hal pengangkutan di laut.

Namun demikian bahwa hak dan kewajiban dari para pihak yang diatur dalam ketentuan KUHD hanyalah yang bersifat pokok saja sebagai pedoman dalam pembuatan perjanjian bongkar muat barang, hanya saja masalah container atau penggunaan sarana container dalam bongkar muat barang di KUHD memang tidak

¹¹, H.36-37.

di atur, tetapi mengingat perjanjian yang di gunakan adalah bongkar muat dan lagi masalah ini akan melibatkan antara pengangkut, Pengirim dan Penerima maka tidak akan bisa lepas dari keterkaitannya dengan ketentuan pengangkut dalam lingkup bongkar muat barang di lingkungan pelabuhan, baik dari atau ke kapal dan dari atau ke truk, di mana di dalamnya akan mewujudkan hak dan kewajiban bagi para pihak.

Yang jelas dan paling utama hak yang lahir dari adanya penanda tangan perjanjian bongkar muat adalah Sipengirim berhak memperoleh jaminan kepastian bahwa barang-barang yang di bongkar muat akan terjaga dengan baik, sedangkan Hak Sipengangkut memperoleh atau menuntut pembayaran sejumlah uang atas barang yang di angkutnya itu. Mengenai kewajiban yang utama dari Pengirim adalah menyiapkan barang-barang untuk menjadi siap angkut di samping itu pula adalah membayar sejumlah uang atas harga yang telah di sepakati dari perjanjian bongkar muat tersebut, sebagai imbalannya maka Pihak Pengangkut diwajibkan untuk dapat melaksanakan atau menyelenggarakan pengangkutan ataupun bongkar muat barang tersebut dengan aman dan baik tanpa adanya kerusakan.

Itulah hak dan kewajiban yang utama dari lahirnya suatu perjanjian bongkar muat barang, tetapi mengenai hak dan kewajiban yang lainnya yang timbul dari adanya perjanjian bongkar muat itu terdapat pada isi perjanjian yang di tanda tangani oleh para pihak serta akan di atur lebih lanjut dengan di sesuaikan oleh keadaan yang ada.

Untuk memperoleh sesuatu hak haruslah di penuhi kewajiban terlebih dahulu. Untuk perjanjian bongkar muat kewajiban dan hak itu sudah mulai tampak sejak

prosedur sebelum perjanjian sampai dengan penanda tangan dan pelaksanaan perjanjian bongkar muat tersebut.

Lebih lanjut dalam perjanjian bongkar muat barang oleh P.T. Filado Utama Container Shipping di atur tentang kewajiban dari Pihak Pengangkut untuk menjaga keselamatan barang baik selama menstripping maupun setelah menstripping agar tetap terjaga dengan baik. Terutama untuk pengangkutan atau bongkar muat barang dengan sarana container, adalah menyediakan atau menyiapkan container yang laik angkut, dengan begitu barang-barang yang akan di angkutnya akan aman dan cepat segera sampai pada tujuan. Di samping itu pula menyiapkan sarana maupun prasarana yang berkaitan dengan bongkar muat dengan container tersebut, agar dapat memperlancar bongkar muat itu sendiri baik dari atau ke kapal dan dari atau ke truk.

Untuk menghindari adanya Klaim dari Pihak Penerima (pembeli) atas kerugian yang menimpa barang yang di angkutnya, maka Pengirim (penjual) barang mewajibkan kepada pengangkut untuk menhindarkan segala tindakan atau perbuatan dalam melakukan pengangkutan maupun bongkar muat yang dapat timbul sehingga merusak barang, maka segala akibatnya menjadi tanggung jawab dari pengangkut.