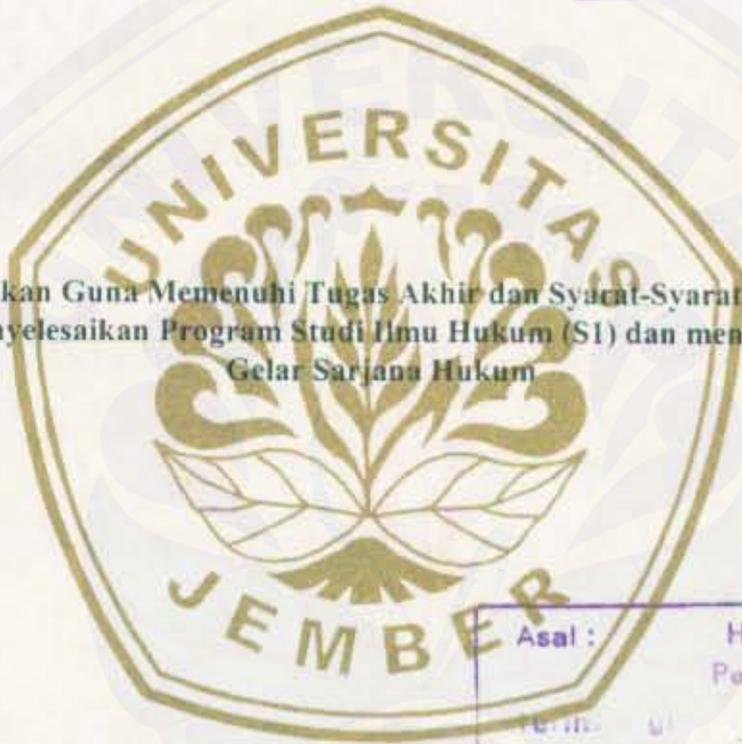


**PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DENGAN SISTEM
HANDLING CONTAINER ANTARA PT. TERMINAL
PETIKEMAS SURABAYA DENGAN
PT. MANDIRI ABADI SENTOSA**

SKRIPSI



Diajukan Guna Memenuhi Tugas Akhir dan Syarat-Syarat Untuk
Menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum (S1) dan mencapai
Gelar Sarjana Hukum



Disusun Oleh :

TISHA ANANDA
NIM. 010710101170

Asal :	Hadiah	Klass 288.04 ANA P C.
	Perubahan	
Peris. ul		
Per. revisi :		
Pengkatalog :	<i>Ju</i>	

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2005**

**PERJANJIAN BONGKAR MUAT BARANG DENGAN SISTEM
HANDLING CONTAINER ANTARA PT TERMINAL
PETIKEMAS SURABAYA DENGAN
PT MANDIRI ABADI SANTOSA**

SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Tugas Akhir dan Syarat-Syarat Untuk
Menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum (S1) dan Mencapai
Gelar Sarjana Hukum**

Disusun Oleh :

TISHA ANANDA

NIM : 010710101170

Pembimbing

DR. M. KHOIDIN, S.H.,M.Hum.,C.N.

NIP. 131 759 760

Pembantu Pembimbing

ISWI HARIYANI, S.H.

NIP. 131 759 755

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM**

2005

Judul Skripsi :

**Perjanjian Bongkar Muat Barang dengan Sistem *Handling Container* antara
PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa**



Motto :

**“ ANGER MAKES YOU SMALLER, WHILE
FORGIVENESS FORCES YOU TO GROW
BEYOND WHAT YOU WERE ”
(CHERIE CARTER - SCOTT)***

**AMARAH MEMBUATMU LEBIH KECIL,
SEDANGKAN KEMAUAN UNTUK MEMAAFKAN
AKAN MEMBERIMU KEKUATAN UNTUK
BERKEMBANG MELEBIHI DARI DIRIMU
SELAMA INI**

* *Kawanku Edisi Mei 2003*

PERSEMBAHAN

Skripsi ini dengan penuh kerendahan hati kupersembahkan kepada :

- 1. Yang terhormat kedua orang tuaku*
- 2. Alma Mater tercinta Universitas Jember*

PERSETUJUAN

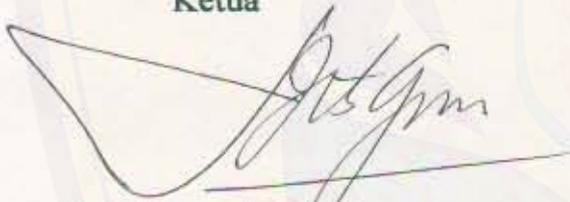
Dipertahankan di hadapan Panitia Penguji pada :

Hari : Senin
Tanggal : 8 (delapan)
Bulan : Agustus
Tahun : 2005

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember.

Panitia Penguji

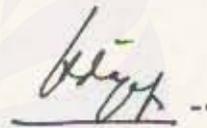
Ketua



Hi. Soenarijati, S.H.

NIP. 130 350 760

Sekretaris



Hidajati, S.H.

NIP. 130 781 336

Anggota Panitia Penguji

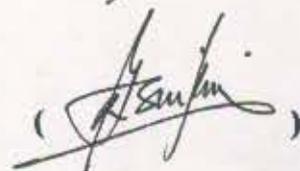
1. **Dr. M. Khoidin, S.H., M.Hum., C.N.**

NIP. 131 759 760



2. **Iswi Hariyani, S.H.**

NIP. 131 759 755



PENGESAHAN

Disahkan skripsi dengan judul :

Perjanjian Bongkar Muat Barang dengan Sistem *Handling Container*
Antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi
Santosa

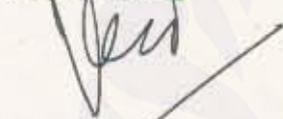
Disusun Oleh :

TISHA ANANDA

NIM : 010710101170

Menyetujui

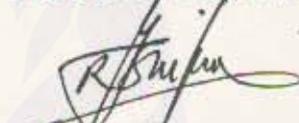
Pembimbing



DR. M. KHODIN, S.H., M.HUM., C.N

NIP. 131 759 760

Pembantu Pembimbing



ISWI HARIYANI, S.H.

NIP. 131 759 755

MENGESAHKAN

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL REPUBLIK INDONESIA

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

DEKAN,



KOPONG PARON PIUS, S.H., S.U.

NIP. 130 808 985

KATA PENGANTAR

Berkat rahmat Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang, sampailah penulis pada suatu kebahagiaan karena usaha keras dan pertolongan-Nya penulis dapat menyelesaikan tugas penulisan skripsi yang berjudul : “Perjanjian Bongkar Muat Barang dengan Sistem *Handling Container* Antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa”.

Penulis mengucapkan terimakasih dan penghormatan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. M. Khoidin, S.H., M.Hum., C.N., selaku dosen pembimbing yang telah memberikan pengarahan serta bimbingan untuk sempurnanya skripsi ini ;
2. Ibu Iswi Hariyani, S.H., selaku dosen pembantu pembimbing yang telah mengarahkan serta memberikan bimbingan dalam penulisan skripsi ini ;
3. Ibu Hj. Soenarjati, S.H., selaku ketua penguji atas kesediaannya meluangkan waktu dalam pengujian skripsi ini ;
4. Ibu Hidajati, S.H., selaku sekretaris penguji atas kesediaannya meluangkan waktu dalam pengujian skripsi ini ;
5. Bapak Kopong Paron Pius, S.H., S.U., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember, beserta Pembantu Dekan I, II, dan III ;
6. Bapak Edy Sriono, S.H., selaku dosen pembimbing akademik yang telah memberikan dorongan serta dukungannya ;
7. Bapak FL. Rusmidi, S.H., selaku Legal and General Affair PT Terminal Petikemas Surabaya yang telah meluangkan waktu untuk menerima konsultasi skripsi ;
8. Bapak Drs. Djujuk Darmanto, selaku Training Assistant Manager PT Terminal Petikemas yang telah memberikan kesempatan penulis melakukan penelitian di PT Terminal Petikemas Surabaya ;

9. Kedua orang tuaku, Bapak Edy Yuwono, S.Sos dan Ibu Rr. Sri Wahyuni yang telah memberikan segala-galanya dalam motivasi dan doa yang selalu menyertai perjalanan hidup ;
10. Kakakku Kharisma Abadi, S.H, yang telah memberikan motivasi, bantuan dan dukungan selama penulis menyelesaikan skripsi ;
11. Rahmad Pramono, atas kesetiaan dan bantuan yang tulus ikhlas selama penulis menyelesaikan skripsi ;
12. Seluruh saudara-saudaraku di Surabaya atas doa dan motivasinya ;
13. Sahabat-sahabatku yang memberikan keceriaan di Jember, Mbak Uwie, Yesi, Rita, Mbak Inyo, Ame Kecil, dan seluruh temen-temen kost Jawa IIB/28 ;
14. Sahabat sekaligus kawan seperjuangan di Jember, Rusty, Phiephien, Sari, Mbak Nophie, Widhi & Mas Wahab, Yanne, Wina, Ninik, Detha, Andre & Listy, Nunuk, Ulfa, Rika, Hartini, Johan, Munir, Arif, Purba, Sahrul, atas segala bantuannya ;
15. Rental Tiara, yang selalu siap sedia dikala penulis ingin mengerjakan skripsi ;
16. Seluruh rekan-rekan di Fakultas Hukum Angkatan 2001, serta semua pihak yang tak mungkin penulis sebutkan satu per satu, yang membantu selesainya skripsi ini ;

Semoga Allah SWT senantiasa membalas dengan yang jauh lebih baik kepada beliau dan mereka semua yang tersebut di atas.

Akhirnya penulis berharap agar hasil penulisan skripsi ini bermanfaat bagi siapa saja yang membacanya.

Jember, Agustus 2005

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN MOTTO	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR LAMPIRAN	x
RINGKASAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Ruang Lingkup.....	3
1.3 Rumusan Masalah.....	3
1.4 Tujuan Penulisan.....	3
1.5 Metode Penelitian	5
1.5.1 Tipe Penelitian.....	6
1.5.2 Pendekatan Masalah	6
1.5.3 Sumber Bahan Hukum.....	6
1.5.4 Analisis Bahan Hukum	7
BAB II FAKTA, DASAR HUKUM, DAN KERANGKA TEORI	
2.1 Fakta	8
2.2 Dasar Hukum	10
2.3 Kerangka Teori	15
2.3.1 Pengertian Perjanjian.....	15
2.3.2 Pengertian <i>Handling Container</i>	17
<i>a.</i> Pengertian <i>Container</i>	17

b. Tiga Macam <i>Container</i> Berdasarkan Jenis Muatan	18
c. Jenis Pengelompokan <i>Container</i> Menurut ISO	18
d. Ukuran-ukuran <i>Container</i>	18
2.3.3 Pengertian Perjanjian Bongkar Muat	20
2.3.4 Pengertian <i>Wanprestasi</i>	22
2.3.5 Pengertian Kesalahan	23
2.3.6 Pengertian <i>Force Majeure</i>	23
2.3.7 Pengertian Ganti Rugi	25
2.3.8 Pengertian Pembuktian	26

BAB III PEMBAHASAN

3.1 Jenis Perjanjian <i>Handling Container</i> yang Dilakukan PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa	27
3.2 Faktor-faktor yang Menyebabkan Kesalahan <i>Handling Container</i> Oleh Petugas Operator Alat Bongkar Muat PT Terminal Petikemas Surabaya	31
3.3 Upaya Penyelesaian Ketika Terjadi Sengketa Antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa	36
3.3.1 Tanggung Jawab PT Terminal Petikemas Surabaya Jika Terjadi Kesalahan <i>Handling Container</i>	36
3.3.2 Pengajuan dan Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi / Klaim	40

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan	47
4.2 Saran	48

DAFTAR PUSTAKA	xiii
-----------------------	------

LAMPIRAN	xi
-----------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Surat Pengantar Konsultasi Fakultas Hukum Universitas Jember;
- Lampiran 2 : Surat Keterangan dari PT Terminal Petikemas Surabaya;
- Lampiran 3 : CEIR (*Container and Equipment Interchange Receipt*);
- Lampiran 4 : Ukuran dan Kapasitas *Container*;
- Lampiran 5 : *Notice To Claim* PT Mandiri Abadi Santosa;
- Lampiran 6 : Estimasi Biaya Perbaikan *Container*;
- Lampiran 7 : *Damage Report*;
- Lampiran 8 : *Incident Report*;
- Lampiran 9 : Permohonan *Joint Survey*;
- Lampiran 10 : Surat Persetujuan PT Terminal Petikemas Surabaya untuk melakukan pembayaran.

RINGKASAN

PT Terminal Petikemas Surabaya merupakan sebuah anak perusahaan dari sebuah Badan Usaha Milik Negara (Badan Usaha Milik Negara) terkemuka di Indonesia yaitu PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III yang telah mengalami privatisasi dalam rangka perbaikan struktur perekonomian. Sejak bekerjasama dengan Paninsuler & Orient (P&O) Port Australia Pty.Ltd, PT Terminal Petikemas Surabaya semakin mengembangkan sayapnya dalam dunia lalu lintas perdagangan internasional. Perusahaan yang bergerak di bidang kegiatan bongkar muat petikemas kapal laut ini memiliki beberapa jenis kegiatan. Salah satu kegiatan tersebut adalah *handling container* yang merupakan kegiatan dalam bongkar muat yang berkaitan dengan sistem (peralatan). Dalam pelaksanaan kegiatan tersebut terdapat hubungan hukum antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan para pengguna jasanya, sehingga penulis tertarik mengupas kegiatan *handling container* dengan menuangkan dalam skripsi yang berjudul : “ **Perjanjian Bongkar Muat Barang dengan Sistem *Handling Container* Antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa**”.

Berdasarkan judul di atas, penulis merumuskan permasalahan tentang jenis perjanjian yang dilakukan PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa, yaitu faktor-faktor yang menyebabkan kesalahan *handling container* oleh petugas operator alat bongkar muat PT Terminal Petikemas Surabaya, dan upaya penyelesaian ketika terjadi sengketa antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa. Untuk mendapatkan sumber bahan hukum sebagai penyelesaian masalah tersebut, penulis melakukan penelitian hukum normatif dengan metode pendekatan masalah berupa pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konsep (*conceptual approach*).

Berdasarkan hasil penelitian maka kegiatan bongkar muat barang dengan sistem *handling container* yang dilakukan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya dengan seluruh pengguna jasanya dapat digolongkan

sebagai perjanjian timbal balik, di mana perusahaan bongkar muat mengikatkan diri untuk memberikan jasa berupa penyelenggaraan bongkar muat barang dari dan ke dalam kapal dengan baik, sedangkan perusahaan pelayaran atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang sebagai imbalan jasanya. Perjanjian timbal balik yang dilakukan PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa adalah perjanjian melakukan pekerjaan dan diatur dalam pasal 1601 KUHPerdara.

Kesalahan *handling* sendiri disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu faktor alat, faktor manusia dan faktor petikemas itu sendiri. Dalam kasus ini, telah ditentukan oleh *surveyor independent* (PT Marina Delta Mentari) melalui pemeriksaan bersama (*joint survey*) yang dihadiri oleh pihak PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa, bahwa kesalahan *handling* ini disebabkan oleh kurangnya ketelitian dari operator alat bongkar muat dalam perhitungan *handling*. Kesalahan yang menimbulkan pertanggungjawaban dari PT Terminal Petikemas Surabaya ini digolongkan dalam wanprestasi yaitu PT Terminal Petikemas Surabaya melaksanakan prestasi namun tidak sesuai dengan diperjanjikan. Maka dari itu PT Terminal Petikemas Surabaya sebagai perusahaan yang membawahi karyawan-karyawannya wajib membayar ganti kerugian yang diderita pengguna jasa yang dalam hal ini adalah PT Mandiri Abadi Santosa (pasal 1243 KUHPerdara).

Disarankan pihak PT Terminal Petikemas Surabaya mampu memberikan transparansi kepada masyarakat mengenai sistem dan prosedur bongkar muat barang. Maka dari itu hendaknya perusahaan mampu menyediakan tingkat pelayanan yang terjamin dan berorientasi pada kepuasan pengguna jasa PT Terminal Petikemas Surabaya, sehingga pengguna jasa dapat memahami konsekuensi yuridis dari perjanjian timbal balik yang mereka lakukan terkait dengan hak dan kewajiban masing-masing pihak.

BAB I

PENDAHULUAN



1.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang dan giat-giatnya melaksanakan pembangunan di segala bidang, baik secara ekonomi, politik, sosial dan budaya demi mencapai masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Namun, tantangan pembangunan yang kita hadapi sekarang ini adalah bahwa kenyataannya keberhasilan pembangunan belum merata ke seluruh wilayah Indonesia sehingga masih terjadi ketimpangan dan kesenjangan pembangunan antara daerah satu dengan yang lainnya.

Ketimpangan tersebut dapat diatasi dengan menetapkan kebijaksanaan yang tepat dalam bidang ekonomi dan penegakan supremasi hukum yang mengikat dan mengatur perdagangan serta aktifitas ekonomi antar wilayah satu dengan wilayah lainnya. Kebijaksanaan perdagangan bertujuan untuk meningkatkan ekspor, meningkatkan produksi dalam negeri dan untuk menaikkan tingkat pendapatan masyarakat. Untuk memenuhi kebijaksanaan tersebut diperlukan adanya sarana dan prasarana yang menunjang lalu lintas barang dan jasa dalam negeri yaitu berupa penyediaan fasilitas pelabuhan petikemas. Kebijaksanaan tersebut perlu dilengkapi dengan perangkat hukum yang mengikat seluruh aparat pelabuhan agar tidak terjadi hal-hal yang dapat merugikan negara. Salah satu wujud kebijaksanaan yang dilakukan pemerintah dalam hal ini adalah melalui lembaga yang telah ditunjuk yaitu PT Terminal Petikemas Surabaya. PT Terminal Petikemas Surabaya sebagai lembaga yang mendistribusikan barang-barang dari dan keluar pelabuhan baik secara domestik maupun internasional untuk mensukseskan pembangunan khususnya di wilayah Indonesia Timur.

Sebagai wujud kebijaksanaan, PT Terminal Petikemas Surabaya menerapkan pengaturan dan pelaksanaan perundang-undangan melalui birokrat yang terorganisir berdasarkan sistem hukum yang ada. Sistem adalah susunan yang teratur dari pandangan teori atau asas, sehingga sistem hukum merupakan

suatu kesatuan yang terdiri dari unsur-unsur yang mempunyai interaksi satu sama lain dan bekerja sama untuk mencapai tujuan kesatuan tersebut. Kesatuan tersebut diterapkan terhadap kompleks unsur-unsur yuridis seperti peraturan hukum, asas hukum dan pengertian hukum (Mertokusumo, 1996:108). Dari sistem hukum yang ada maka dapat diketahui mengenai elemen-elemen sistem yaitu sistem pembuatan akta, penyelesaian sengketa, penerimaan dan pengiriman barang serta tindakan hukum yang lainnya.

Kegiatan - kegiatan yang dilakukan oleh PT Terminal petikemas Surabaya dengan para pengguna jasanya merupakan hubungan hukum yang timbul dari perjanjian. Hubungan hukum tersebut akan menimbulkan akibat hukum yang disebabkan dari adanya hak dan kewajiban yang dipikul masing-masing pihak. Di antara kegiatan-kegiatan operasional dari PT Terminal Petikemas Surabaya adalah pengembangan sistem angkutan laut dengan menggunakan petikemas (*container*). Sistem ini memang baru dikenal sekitar pertengahan abad ke-20, namun sistem ini mengalami perkembangan yang pesat yang tidak hanya menyangkut negara-negara maju, namun juga mendorong negara-negara berkembang untuk mengikuti sistem transportasi ini.

Berbeda dengan angkutan barang sebelumnya yang menggunakan sistem konvensional, pada angkutan barang dengan sistem petikemas di samping persyaratan-persyaratan umum yang diatur dalam KUHD, masih diperlukan syarat-syarat lain seperti standarisasi petikemas yang meliputi bentuk, ukuran, bahan pembuatannya, juga dermaga dan lokasi penumpukan petikemas. Ini berpengaruh pada sistem pelayanan bongkar muat barang (*handling*), di mana dalam bongkar muat barang dengan sistem petikemas dipergunakan alat bantu berupa peralatan *handling* yang modern yaitu *Container Crane* (alat yang digunakan untuk membongkar / menurunkan barang dari dan ke dalam kapal) dan *Rubber Tyred Gantry* atau *Container Stocking Crane* yang digunakan untuk mengangkat dan menurunkan petikemas dari dan ke atas *trailer* (truck khusus petikemas) dan juga dipergunakan untuk menumpuk petikemas di lapangan penumpukan khusus petikemas (*Yard*). Untuk mengangkut petikemas dari dermaga ke lapangan penumpukan yang berjauhan tersebut digunakan *trailer*

yakni kendaraan angkut bermotor sejenis truck yang telah dimodifikasi untuk mengangkut khusus petikemas.

Keuntungan dari sistem angkutan barang dengan petikemas selain kecepatan pelaksanaan bongkar muat, juga keselamatan terhadap barang yang terdapat dalam petikemas lebih terjamin dan dari segi biaya dapat ditekan lebih rendah karena pengangkutannya dilakukan secara berkelompok dalam satu petikemas. Namun demikian, terdapat pula kelemahan dari sistem ini yaitu diantaranya perlu investasi yang cukup besar dan ditunjang pula dengan suatu organisasi yang profesional serta manajemen yang memadai dengan tenaga-tenaga terampil di bidang petikemas.

Melihat berbagai divisi-divisi yang ada dalam struktur keorganisasian di PT Terminal Petikemas Surabaya maka segala langkah-langkah operasionalnya selalu ditentukan dengan peraturan-peraturan berupa Peraturan Pemerintah dan Keputusan Menteri. Di dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan operasionalnya tersebut maka setiap bagian atau divisi tidak lepas dari permasalahan yang menimbulkan klaim atau tuntutan yang membutuhkan suatu penyelesaian agar jalan kegiatannya tidak terganggu.

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk membahas masalah tersebut dalam bentuk skripsi dengan judul **“Perjanjian Bongkar Muat Barang dengan Sistem *Handling Container* Antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa”**.

1.2 Ruang lingkup

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah diuraikan tersebut, maka untuk membatasi ruang lingkup agar tidak terjadi kesimpang siuran pengertian yang terlalu meluas dan kabur serta memudahkan pencapaian sasaran maka penulisan skripsi ini hanya mengenai kajian yuridis terhadap jenis perjanjian yang dilakukan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa, dan faktor-faktor yang menyebabkan kesalahan *Handling Container*.

Pembahasan lain yang akan diuraikan disini adalah mengenai upaya penyelesaian jika terjadi sengketa antara PT Terminal Petikemas Surabaya

dengan PT Mandiri Abadi Santosa yaitu tentang tanggung jawab PT Terminal Petikemas Surabaya dan aspek-aspek yuridis yang terdapat dalam penyelesaian klaim / tuntutan ganti rugi kepada pengguna jasa dari PT Terminal Petikemas Surabaya yang diakibatkan karena kesalahan *handling container* oleh petugas operator alat bongkar muat.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan ruang lingkup tersebut di atas, maka dirumuskan permasalahan yang akan dibahas sebagai berikut:

1. Tergolong dalam jenis perjanjian apakah yang dilaksanakan PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa ?
2. Faktor-faktor apa sajakah yang dapat menyebabkan kesalahan *Handling Container* oleh petugas operator alat bongkar muat PT Terminal Petikemas Surabaya ?
3. Bagaimana upaya penyelesaian jika terjadi sengketa antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa ?
 - a. Bagaimana tanggung jawab PT Terminal Petikemas terhadap PT Mandiri Abadi Santosa ketika terjadi kesalahan *handling container* ?
 - b. Bagaimana pengajuan dan penyelesaian tuntutan ganti rugi / klaim oleh PT Terminal Petikemas Surabaya terhadap PT Mandiri Abadi Santosa selaku pengguna jasa ?

1.4 Tujuan Penulisan

Penulisan skripsi ini agar dapat memperoleh sasaran yang jelas dan sesuai dengan tujuan yang dikehendaki maka perlu kiranya ditetapkan suatu tujuan penulisan. Tujuan penulisan ini dibagi menjadi dua yaitu tujuan umum dan tujuan khusus.

1.4.1 Tujuan Umum

1. Merupakan tujuan yang bersifat akademis, yaitu guna memenuhi salah satu syarat akhir dalam mencapai gelar kesarjanaan (S1) pada Fakultas Hukum Universitas Jember.
2. Merupakan suatu sumbangan pemikiran bagi ilmu pengetahuan, khususnya pada bidang hukum perdata yang diperoleh dari perkuliahan yang bersifat teoritis dan membandingkan dengan praktek.
3. Untuk mengembangkan pemikiran dan pengetahuan yang berguna bagi kalangan umum, khususnya mahasiswa Fakultas Hukum dan alma mater tercinta Universitas Jember.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengkaji dan menganalisis jenis perjanjian yang dilaksanakan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa.
2. Untuk mengkaji dan menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan kesalahan *Handling Container* oleh petugas operator alat bongkar muat.
3. Untuk mengkaji dan menganalisis upaya penyelesaian jika terjadi sengketa antara PT Terminal Petikemas Surabaya terhadap PT Mandiri Abadi Santosa selaku perusahaan pelayaran / pengguna jasa.

1.5 Metode Penelitian

Hal yang paling penting dalam setiap karya tulis ilmiah adalah langkah-langkah ilmiah yang dinamakan metode penelitian karena ini merupakan cara untuk menemukan, mengembangkan, menguji kebenaran dan menjalankan prosedur yang benar serta dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Metode penelitian adalah cara atau jalan atau proses pemeriksaan atau penyelidikan yang menggunakan cara penalaran dan berpikir yang logis-analitis (logika) berdasarkan dalil-dalil, rumus-rumus dan teori-teori suatu ilmu (atau beberapa ilmu) tertentu,

untuk menguji kebenaran (atau mengadakan verifikasi) suatu hipotesis atau teori tentang gejala-gejala atau peristiwa alamiah, peristiwa sosial atau peristiwa hukum tertentu (Hartono, 1994:105).

1.5.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah penelitian hukum normatif, yang bertujuan untuk dapat menjelaskan atau menerangkan kepada orang lain tentang apakah dan bagaimanakah hukumnya mengenai peristiwa atau masalah tertentu. Jadi dalam penelitian *hukum normatif* selain harus menguasai aspek-aspek teoritis, juga harus memahami aspek historis dan filsafat dari masalah-masalah hukum yang diterangkan. Sedangkan bagi seorang penyuluh hukum perlu untuk lebih memperhatikan aspek-aspek praktis dan penerapan kaidah-kaidah hukum itu terhadap suatu peristiwa atau masalah hukum di dalam suatu lingkungan masyarakat tertentu.

1.5.2 Pendekatan Masalah

Metode pendekatan masalah yang dipergunakan adalah berupa peraturan perundang-undangan yang berlaku atau lazim disebut sebagai pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) terutama yang berhubungan dengan permasalahan serta pendekatan konsep (*conceptual approach*).

1.5.3 Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum primer yaitu merupakan bahan hukum utama yang berupa studi kepustakaan yang diperoleh dari memahami peraturan perundang-undangan ataupun putusan pengadilan yang berkaitan dengan permasalahan skripsi ini (Soemitro, 1990:97).

Sumber bahan hukum sekunder yaitu merupakan studi kepustakaan yang diperoleh dari mempelajari makalah-makalah, buku-buku yang ditulis oleh para ahli, karangan berbagai panitia pembentuk hukum tersebut dan sebagainya.

Sumber bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan hukum yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang dalam hal ini penulis dapatkan dari internet dan majalah (Soemitro, 1990:12).

Sumber bahan hukum penunjang yaitu diperoleh secara langsung dari keterangan dan penjelasan dari orang-orang yang berwenang. Ini diperoleh secara langsung dari hasil wawancara penulis dengan pihak PT Terminal Petikemas Surabaya yaitu dengan Divisi *Legal and General Affair* mengenai masalah-masalah yang terkait dengan perjanjian bongkar muat barang dengan sistem *handling container*.

Berdasarkan sumber bahan hukum yang diperoleh tersebut kemudian dikumpulkan dengan menggunakan metode pengumpulan bahan hukum yang berupa studi kepustakaan dari bermacam-macam sumber bahan hukum yang terdapat di ruangan perpustakaan dan studi lapangan yang bertujuan untuk memecahkan masalah-masalah praktis dalam masyarakat (Mardalis, 2002:28). Sehingga setelah seluruh bahan hukum terkumpul, kemudian dapat digunakan untuk melaksanakan analisa bahan hukum.

1.5.4 Analisis Bahan Hukum

Berdasarkan semua bahan hukum yang telah terkumpul tersebut maka dianalisis agar dapat dipergunakan sebagai bahasan yang bersifat *deskriptif* yaitu bahasan yang memberi gambaran secara lengkap dan jelas mengenai apa permasalahan yang terjadi dan dibandingkan dengan berbagai teori dan praktek yang ada di lapangan. Dalam analisis bahan hukum seperti ini maka dalam skripsi ini penulis memakai metode *deskriptif kualitatif* yaitu cara memperoleh gambaran singkat suatu permasalahan yang tidak didasarkan pada angka-angka bilangan statistik melainkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Soemitro, 1990:98).

BAB II

FAKTA, DASAR HUKUM DAN KERANGKA TEORI

2.1 Fakta

PT Terminal Petikemas Surabaya sebelumnya adalah sebuah unit usaha PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III Surabaya (selanjutnya disebut dengan Pelindo III) yang bernama Unit Terminal Peti Kemas (UTPK) Tanjung Perak yang berlokasi di Jl. Tanjung Mutiara No. 1 Surabaya. Sejalan dengan kemajuan teknologi dan dengan adanya krisis ekonomi yang melanda Indonesia, maka pemerintah melalui Kantor Pendayagunaan BUMN, melakukan program privatisasi beberapa BUMN dengan tujuan untuk menyehatkan struktur perekonomian di Indonesia. Program privatisasi beberapa BUMN tersebut diantaranya adalah UTPK Tanjung Perak. Untuk menunjang program tersebut, Direksi PT (PERSERO) Pelindo III menyambut baik dengan merubah badan hukum UTPK Tanjung Perak yang semula merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan PT (PERSERO) Pelindo III menjadi anak perusahaan dengan nama PT Terminal Petikemas Surabaya. Pada tanggal 22 April 1999 dilaksanakan realisasi privatisasi yakni dengan masuknya Paninsuler & Orient (P&O) Port Australia Pty.Ltd ke dalam PT Terminal Petikemas Surabaya yang diikat dengan *Sale and Purchase Agreement* antara PT (PERSERO) Pelindo III dengan P&O Port Australia Pty.Ltd. Privatisasi ini sendiri telah diatur dalam pasal 1 angka 12 Undang-undang RI No.19 tahun 2003 tentang BUMN. Dengan demikian sejak tanggal tersebut di atas PT Terminal Petikemas Surabaya merupakan perusahaan patungan antara PT (PERSERO) Pelindo III dengan P&O Port Australia dengan komposisi modal 51% PT (PERSERO) Pelindo III dan 49% P&O Port Australia Pty.Ltd.. Ini juga sesuai dengan pasal 1 angka 2 Undang-undang RI No.19 Tahun 2003 tentang BUMN yang menyebutkan bahwa saham yang harus dimiliki oleh perusahaan perseroan negara Republik Indonesia adalah minimal 51% dengan tujuan mengejar keuntungan.

Pedoman pelaksanaan kegiatan PT Terminal Petikemas Surabaya adalah Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan dan

Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal.

Salah satu kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya adalah proses penanganan petikemas mulai saat diturunkan dari kapal dan ditempatkan di lapangan penumpukan sampai pada pengangkut (untuk petikemas impor) ataupun dari pengangkut sampai dengan dinaikkan ke kapal (untuk petikemas ekspor). Kegiatan inilah yang sering disebut dengan *handling*.

Fakta yang terjadi adalah pada tanggal 30 Desember 2004 kegiatan bongkar muat petikemas impor dilaksanakan seperti biasa dan lokasi kejadiannya adalah di lapangan penumpukan PT Terminal Petikemas Surabaya (*Yard Block XP Slot 049*). Ketika itu RTG (*Rubber Tyred Gantry*) No.49 yang dioperatori oleh Bapak Misnan menabrak petikemas dengan identitas DNAU 2227222 / 20' (milik PT Mandiri Abadi Santosa) dan menjatuhkan petikemas lain di bawahnya dengan identitas MSCU 1968739 / 20' (milik perusahaan lain) yang akhirnya keduanya mengalami kerusakan (*incident report* terlampir). Dengan adanya peristiwa tersebut maka PT Mandiri Abadi Santosa selaku perusahaan pelayaran dan pengguna jasa mengalami kerugian karena petikemasnya rusak dan membutuhkan perbaikan. Maka dari itu PT Mandiri Abadi Santosa mengajukan klaim kepada PT Terminal Petikemas Surabaya agar memberikan ganti kerugian terhadap biaya perbaikan petikemas miliknya. Berhubung muatan yang ada dalam petikemas tersebut tidak mengalami kerusakan maka PT Mandiri Abadi Santosa mengajukan klaim guna perbaikan (*repairing*) petikemas yang rusak saja.

Peristiwa ini mengakibatkan PT Terminal Petikemas Surabaya bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita PT Mandiri Abadi Santosa dan bersedia mengganti kerugian tersebut sesuai dengan peraturan yang ada dan batas keuangan yang tersedia. Total biaya perbaikan petikemas tersebut adalah US\$ 1.891 dan *Repair Description*nya telah diserahkan kepada PT Terminal Petikemas Surabaya (lampiran 5). Sesuai peraturan yang ada, di mana petikemas PT Mandiri Abadi Santosa berjenis 20' *dry container*, maka ganti rugi yang diberikan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya adalah sebesar US\$ 1.000.

2.2 Dasar Hukum

Berdasarkan fakta yang telah diuraikan penulis tersebut di atas maka dapat ditetapkan dasar hukumnya yaitu berupa peraturan perundang-undangan, diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata)

a. Pasal 1234, yang menyatakan :

“Tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu”.

b. Pasal 1243, yang menyatakan :

Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya

c. Pasal 1313, yang menyatakan :

“Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”.

d. Pasal 1320, yang menyatakan :

Untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

1. sepakat mereka yang mengikatkan dirinya
2. kecakapan untuk membuat suatu perikatan
3. suatu hal tertentu
4. suatu sebab yang halal.

d. Pasal 1338, yang menyatakan :

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

e. Pasal 1347, yang menyatakan :

“Hal-hal yang menurut kebiasaan selamanya diperjanjikan, dianggap secara diam-diam dimasukkan dalam perjanjian, meskipun tidak dengan tegas dinyatakan”.

f. Pasal 1366, yang menyatakan :

“Setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga kerugian yang disebabkan karena kelalaian atau kurang hati-hatinya”.

g. Pasal 1601, yang menyatakan :

Selainnya persetujuan-persetujuan untuk melakukan sementara jasa-jasa, yang diatur oleh ketentuan-ketentuan khusus untuk itu dan oleh syarat yang diperjanjikan, dan jika itu tidak ada oleh kebiasaan, maka pihak yang satu mengikatkan dirinya melakukan pekerjaan bagi pihak yang lainnya dengan menerima upah : persetujuan perburuhan dan pemborongan pekerjaan.

2. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)

a. Pasal 468

- (1) Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut.
- (2) Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau karena terjadi kerusakan pada barang itu kecuali apabila dibutuhkannya bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat pada barang tersebut atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya.
- (3) Ia wajib bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka, yang dipkerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan pengangkutan tersebut.

b. Pasal 472, yang menyatakan :

Kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut yang disebabkan karena barang yang diangkut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, harus dihitung menurut harganya barang dan jenis dan keadaan yang sama di tempat penyerahan, pada saat barang tadi sedianya harus diserahkan dengan potongan apa yang telah terhemat dalam soal bea, biaya dan upah pengangkutan, karena tidak diserahkan barang tadi.

c. Pasal 473, yang menyatakan :

Dalam hal adanya kerusakan, haruslah diganti jumlah yang diperoleh dengan mengurangi jumlah termaksud dalam pasal 472 dengan harga barang yang telah dirusak, dan mengurangi lagi jumlah ini dengan apa karena adanya kerusakan tersebut dapat dihemat dalam bea, biaya dan upah pengangkutan.

d. Pasal 506 ayat (1), yang menyatakan :

Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan, bahwa ia telah menerima barang-barang tersebut untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya di situ kepada seseorang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkan.

3. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN

Pasal 1

angka (2) : Perusahaan perseroan yang selanjutnya disebut persero, adalah BUMN yang berbentuk perseroan terbatas yang modalnya terbagi dalam saham yang seluruh atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh negara Republik Indonesia yang tujuan utamanya mengejar keuntungan.

angka (12) : Privatisasi adalah penjualan saham persero, baik sebagian maupun seluruhnya pada pihak lain dalam rangka meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan, memperbesar manfaat bagi negara dan masyarakat, serta memperluas kepemilikan saham oleh masyarakat.

4. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan

a. Pasal 1

angka (1) : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

angka (2) : Kepelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang

kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

- angka (4) : Pelabuhan Daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum.

b. Pasal 71

- ayat (1) : Setiap orang dan/atau Badan Usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya.
- ayat (2) : Ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi perbaikan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang bersangkutan.
- ayat (3) : Pemilik dan / atau operator kapal yang mengakibatkan kerusakan dan / atau tidak berfungsinya bangunan dan / atau fasilitas pelabuhan umum wajib meninggalkan jaminan untuk pelaksanaan ganti rugi sebelum kapal berlayar.

c. Pasal 72, yang menyatakan :

“Besarnya jaminan ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam pasal 71 ayat (3) ditentukan berdasarkan tingkat kerusakan yang ditimbulkan”.

d. Pasal 74

- a. Penyelenggara pelabuhan umum bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan.
- b. Besarnya ganti rugi sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (1) ditentukan berdasarkan kerugian yang nyata diderita.

5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Dalam Kapal

a. Pasal 1

angka (1) : Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving / delivery* di pelabuhan.

angka (5) : *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari/kapal ke dermaga/tongkang/truck atau memuat barang dari dermaga /tongkang/truck ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.

angka (6) : *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.

angka (7) : *Receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

b. Pasal 2, yang menyatakan :

“Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang dilakukan melalui dermaga, gudang dan lapangan penumpukan di pelabuhan”.

c. Pasal 7 ayat (1), yang menyatakan :

Perusahaan bongkar muat nasional atau Badan Hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia dapat melakukan kerjasama dengan perusahaan bongkar muat asing, Badan Hukum Asing atau Warga Negara Asing, dalam bentuk usaha patungan (*joint venture*) dengan membentuk perusahaan bongkar muat nasional.

d. Pasal 13

ayat (1) : Kecuali telah diatur secara khusus dalam suatu perjanjian antara pihak-pihak terkait, perusahaan bongkar muat bertanggung jawab terhadap :

- a. fasilitas pelabuhan yang digunakan; dan
- b. bagian dari kapal dan peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam kegiatan operasional.

ayat (2) : Perusahaan bongkar muat bertanggung jawab terhadap kerugian jiwa atau cedera, dan kerugian dari akibat hilang atau kerusakan harta benda milik pihak ketiga karena kesalahan dan atau kelalaian dalam melaksanakan kegiatannya.

e. Pasal 14, yang menyatakan :

“Untuk mengurangi resiko tanggung jawab serta menjamin pihak-pihak yang dirugikan, Perusahaan Bongkar Muat dapat mengasuransikan tanggung jawabnya”.

6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 50 Tahun 2003 tentang Jenis, Struktur dan Golongan Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan untuk Pelabuhan Laut

Pasal 2 ayat (1), yang menyatakan :

“Jenis tarif pelayanan jasa kepelabuhanan merupakan suatu pungutan atas setiap pelayanan yang diberikan oleh Penyelenggara Pelabuhan Laut kepada pengguna jasa kepelabuhanan”.

2.3 Kerangka Teori

2.3.1 Pengertian Perjanjian

Ketentuan mengenai perjanjian terdapat dalam pasal 1313 KUHPerdara. Sementara itu, beberapa pakar hukum perdata memberikan definisi mengenai perjanjian, antara lain :

“Suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal” (Subekti, 2004:1).

“Perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan” (Muhammad, 1990:79).

Menurut Rutten, definisi perjanjian adalah perbuatan hukum yang terjadi sesuai dengan formalitas-formalitas dari peraturan hukum yang ada, tergantung dari persesuaian pernyataan kehendak dua atau lebih orang-orang yang ditujukan untuk timbulnya akibat hukum demi kepentingan salah satu pihak atas beban pihak lain atau demi kepentingan dan atas beban masing-masing pihak secara timbal balik. Sedangkan menurut J.Van Dunne, perjanjian dapat ditafsirkan

sebagai suatu hubungan hukum penawaran dari satu pihak dan perbuatan hukum penerimaan dari pihak lain (dalam Patrik, 1994:47).

Berdasarkan rumusan tersebut diatas, maka dapat disimpulkan bahwa dalam suatu perjanjian akan terdapat konsensus antara pihak-pihak, dimana pihak yang satu setuju dan pihak lainnya juga setuju untuk melaksanakan sesuatu.

Perjanjian dapat berbentuk kata-kata secara lisan dan dapat pula secara tertulis (akta) yang biasanya diperlukan dalam hal pembuktian. Dari rumusan tersebut, maka ditemukanlah unsur-unsur perjanjian, yaitu :

- a. Ada pihak-pihak, sedikit-dikitnya dua orang

Pihak-pihak ini disebut subyek perjanjian yang dapat berupa manusia pribadi dan badan hukum.

- b. Ada persetujuan antara pihak-pihak

Persetujuan ini diawali dengan perundingan yang umumnya mengenai syarat-syarat dan mengenai objek perjanjian.

- c. Ada tujuan yang akan dicapai

Tujuan diadakan perjanjian adalah untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan pihak-pihak itu dan tidak boleh bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan dan tidak dilarang oleh undang-undang.

- d. Ada prestasi yang akan dilaksanakan

Dari adanya persetujuan, maka timbul kewajiban untuk melaksanakan suatu prestasi sesuai dengan syarat-syarat perjanjian. Prestasi ini disebut dengan istilah "*consideration*".

- e. Ada bentuk tertentu

Suatu perjanjian akan mempunyai kekuatan mengikat dan kekuatan bukti apabila dibuat dalam bentuk lisan ataupun tertulis.

- f. Ada syarat-syarat tertentu

Syarat-syarat ini adalah isi dari perjanjian yang menyebutkan hak-hak dan kewajiban-kewajiban para pihak (Muhammad, 1990:79).

Berdasarkan unsur-unsur tersebut di atas maka pasal 1320 KUHPerdara telah merumuskan tentang syarat-syarat sah perjanjian, yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;

2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal (Muhammad, 1990:88).

2.3.2 Pengertian *Handling Container*

a. Pengertian *Container*

Container yang ada di Indonesia dikenal dengan nama "petikemas" yang dalam prakteknya merupakan peti yang terbuat dari bahan logam yang terdiri dari berbagai macam ukuran dan jenis. *Container* dapat dikatakan sebagai gudang ukuran kecil yang bergerak dari satu tempat ke tempat lain sebagai akibat adanya angkutan baik darat, laut maupun udara. *Container* ini dibuat untuk dapat memuat semua jenis barang produksi industri maupun agraria, dan mempunyai daya tampung muatan dalam satu container yang cukup tinggi volumenya (lampiran 4). *Container* selain dapat digunakan untuk mengangkut muatan kering, dapat juga mengangkut muatan curah, cair dan dingin yang disebut dengan *bulk container*, *tank container* dan *reefer container*. Tujuan digunakannya *container* adalah :

1. Untuk memperkecil *laydays in port* (penyandaran di pelabuhan);
2. Untuk mempertinggi produktivitas bongkar muat;
3. Untuk memperkecil resiko rusaknya barang-barang selama proses angkutan;
4. Untuk mempersingkat transit time dari *shippers premises* ke *consignee premises* (Sunarto, 1986:02).

Berdasarkan tujuan tersebut di atas maka beberapa sarjana memberikan beberapa pengertian mengenai container, diantaranya :

"*Container* ialah berupa sebuah peti empat persegi panjang, kulit harus mampu menahan terhadap cuaca, harus kokoh dan memberi perlindungan terhadap isinya" (Soedjono, 1987:14).

Berdasarkan pengertian di atas terdapat pula pengertian yang sering digunakan oleh Dunia Perniagaan Internasional, yaitu :

Container ialah berupa sebuah peti empat persegi panjang terbuat dari besi, aluminium, plastik fiberglass atau kayu yang berpintu dan dilengkapi dengan alat-alat kemudahan pada keempat sudut atau pada atapnya untuk

mengangkutnya dan digunakan untuk mengepak atau mengkemas barang-barang guna dapat diangkut melalui laut (dalam Soedjono, 1987:16).

Menurut International Standart Organization (ISO), *container* adalah :

Suatu benda yang digunakan sebagai alat angkutan yang :

- a. Bersifat permanen, dan oleh karena itu cukup kuat dan sesuai untuk digunakan berulang-ulang
- b. Dibuat secara khusus untuk memudahkan angkutan barang, sehingga dapat digunakan untuk berbagai cara pengangkutan tanpa melalui penanganan ulang.
- c. Dilengkapi dengan alat-alat untuk memungkinkan bongkar muat (*handling*), terutama jika dipindahkan dari satu cara pengangkutan ke cara pengangkutan lain.
- d. Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan.
- e. Mempunyai luas dalam 1 M³ atau lebih (dalam Soedjono, 1994:14).

b. Tiga macam *container* menurut penggolongan jenis muatan, yaitu :

- a. *Container* untuk muatan kering (*dry container*);
- b. *Container* untuk muatan cair dan muatan bulk (*liquid bulk & dry bulk cargo*);
- c. *Container* untuk muatan khusus yang memerlukan perlindungan.

c. Jenis pengelompokan *container* menurut ISO :

1. *General Cargo Container*,
2. *Thermal Container*,
3. *Tank Container*,
4. *Bulk Container*,
5. *Platform C*,
6. *Platform Based C*,
7. *Airmode*.

d. Ukuran-ukuran *Container*

Ada bermacam-macam ukuran *container* yang disesuaikan dengan sistem pelayaran serta trayek atau jurusan yang harus ditempuh oleh komoditi yang dikapalkan. Berdasarkan ketentuan yang telah ditetapkan oleh ISO bahwa standar ukuran *container* baik ukuran dalam, kapasitas,ruangan, dan lain-lain dibagi dalam beberapa type dari type 1A s/d 1F. Dari berbagai ukuran *container* tersebut yang lazim digunakan dalam dunia perdagangan internasional adalah *container*

dengan ukuran 20' (*feet*) dan 40' (*feet*) (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 4 April 2005). Adapun ukuran dan kapasitas selengkapnya telah terlampir (lampiran 4).

Istilah *handling container* merupakan istilah yang kerap digunakan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya dalam menangani keluar masuknya petikemas di pelabuhan. Pengertian *handling container* tidak jauh dari pengertian bongkar muat, hanya saja *handling* lebih ditekankan pada suatu sistem. Sistem-sistem *handling* berarti berkaitan dengan jenis peralatan yang digunakan. Secara garis besar sistem *handling container* yang lazim digunakan PT Terminal Petikemas Surabaya antara lain :

1. *System Chassis*

Dalam sistem ini *container* tetap berada di atas *chassis* (sejenis truck/trailer) sejak tiba di kawasan terminal, diangsur ke lapangan penumpukan, sampai meninggalkan terminal baik melalui laut maupun darat sampai kepada pemilik barang. Pada sistem ini tidak diperlukan adanya alat angkat di lapangan.

2. *System Van Carrier / Straddle Carrier*

Van Carrier adalah alat untuk mengangkat dan mengangkut *container* baik di dermaga maupun lapangan. *Container* yang diangkat berada diantara kedua roda kanan dan kiri, oleh karena alat ini menyusun maksimal 3 Teir (susun). Pada sistem ini tidak diperlukan *chassis*, *trailer* maupun alat angkut lain.

3. *System Transtainer*

Transtainer dipergunakan untuk mengangkat dan menumpuk *container* di lapangan penumpukan (*container yard*). Untuk mengangkut *container* diantara dermaga dan lapangan digunakan *chassis / trailer*.

4. *System Fork Truck*

Fork Truck dipergunakan untuk mengangkut *container* di lapangan. Harganya lebih murah daripada *transtainer*, namun gerak *fork truck* membutuhkan ruang yang luas serta kemampuan yang terbatas dari *transtainer* sehingga menjadikan sistem ini kurang efisien ditinjau dari daya guna tanah.

5. *System Kombinasi*

Sistem ini menggunakan gabungan dari sistem-sistem yang ada, sesuai situasi dan kondisi guna memperoleh daya guna dan hasil guna yang lebih baik. (Rumladi, 1987:25).

Jadi dapat disimpulkan bahwa *handling container* adalah suatu kegiatan penanganan petikemas mulai dari diturunkannya petikemas dari kapal laut menuju lapangan penumpukan dan diangkut kepada pemilik barang (untuk petikemas import) ataupun sejak petikemas berada dalam lapangan penumpukan sampai diangkut ke dalam kapal (untuk petikemas ekspor) (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 4 April 2005).

2.3.3 Pengertian Perjanjian Bongkar Muat

Pengertian bongkar muat secara umum adalah suatu proses mengangkat dan menurunkan barang dari dan ke dalam kapal atau dari dan ke dalam alat angkut pada umumnya yang meliputi *stevedoring, cargodoring, dan receiving / delivery* di pelabuhan (pasal 1 Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 14 Tahun 2002).

Berdasarkan penjelasan tersebut di atas maka dalam penulisan skripsi ini pengertian bongkar muat dibatasi hanya khusus bongkar muat barang dengan petikemas di PT Terminal Petikemas Surabaya. Sudah barang tentu pengertian bongkar muat di sini adalah bongkar muat petikemas dari dan ke dalam kapal termasuk pengangkutannya di dermaga ke lapangan penumpukan petikemas dan kegiatan mengangkat dan menurunkan peti dari dan ke atas alat angkut, serta kegiatan penumpukan yang khusus diperuntukkan untuk menumpuk petikemas.

Pelaksanaan bongkar muat barang dengan petikemas digolongkan menjadi dua yaitu :

1. Bongkar muat barang dengan petikemas

Adalah bongkar muat barang dari dan ke dalam petikemas yang dilakukan di gudang (*Container Freight Station-CFS*) yang telah disediakan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya. Ini biasa dilakukan terhadap petikemas yang di dalamnya terdapat barang-barang yang pemiliknya tidak hanya satu orang

melainkan beberapa orang dan yang bersangkutan menghendaki dibongkar atau dimuat melalui gudang PT Terminal Petikemas Surabaya.

2. Bongkar muat petikemas

Adalah kegiatan mengangkat atau menurunkan petikemas baik isi maupun kosong dari dan ke kapal atau dari dan ke atas trailer untuk diangkut ke dermaga atau sebaliknya ke lapangan penumpukan.

Jadi dalam bongkar muat petikemas tidak mempermasalahkan isi petikemas tersebut karena yang dibedakan adalah petikemas isi atau kosong, sebab dari hal itu diberlakukan tarif yang berbeda pula atas petikemas isi dan kosong (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 4 April 2005).

Kegiatan bongkar muat yang merupakan salah satu penunjang terlaksananya pengangkutan barang baru dianggap ada setelah tercapai kesepakatan antara perusahaan bongkar muat dengan pihak yang menunjuknya (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 2 Mei 2005).

Berdasarkan penjelasan tersebut di atas maka dapat dikatakan bahwa perjanjian bongkar muat tersebut timbul berdasarkan penunjukan. Hal ini dijelaskan dalam pasal 4 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 yang menyebutkan :

Apabila di suatu pelabuhan umum tidak terdapat Perusahaan Bongkar Muat, maka kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal keagenan umum asing (*General Agent*) maupun keagenan kapal nasional, dapat dilakukan oleh perusahaan bongkar muat di pelabuhan umum terdekat berdasarkan penunjukan perusahaan angkutan laut nasional yang mengageni.

Berdasarkan pengertian di atas, maka perjanjian bongkar muat tersebut dititikberatkan pada segi penunjukan, sehingga perjanjian bongkar muat merupakan perjanjian timbal balik antara perusahaan pelayaran atau pemilik barang dengan Perusahaan Bongkar Muat di mana Perusahaan Bongkar Muat mengikatkan diri untuk memberikan jasa berupa penyelenggaraan bongkar muat barang dari dan ke dalam kapal dengan baik, sedangkan perusahaan pelayaran atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar uang sebagai imbalan jasanya (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 2 Mei 2005).

2.3.4 Pengertian Wanprestasi

Para pihak dalam melaksanakan perjanjian dibebani suatu kewajiban yang masing-masing harus memenuhinya. Kewajiban dalam memenuhi sesuatu dalam perjanjian disebut dengan prestasi. Prestasi merupakan kewajiban yang harus dipenuhi oleh debitur dalam setiap perikatan (Muhammad, 1990:17).

Menurut ketentuan pasal 1234 KUHPerdara, setiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu. Dengan demikian wujud prestasi itu adalah memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu (Muhammad, 1990:17).

Wanprestasi berasal dari istilah dalam bahasa Belanda "*wanprestatie*" yang artinya tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam perikatan, baik perikatan yang timbul karena perjanjian maupun perikatan yang timbul karena undang-undang. Tidak dipenuhinya kewajiban ada dua kemungkinan :

1. Karena kesalahan debitur, baik karena kesengajaan maupun kelalaian.
2. Karena keadaan memaksa (*force majeure*), jadi di luar kemampuan debitur, debitur tidak bersalah (Muhammad, 1990:20).

Wanprestasi (kelalaian dan kealpaan) seorang debitur dapat berupa empat macam, yaitu :

1. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya;
2. Melakukan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan;
3. Melaksanakan apa yang dijanjikannya tetapi terlambat;
4. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya (Subekti, 2004:45).

Terhadap hal tersebut di atas maka terdapat sanksi bagi pihak yang wajib melakukan sesuatu (debitur), yaitu :

- a. Membayar kerugian yang diderita oleh kreditur atau dengan singkat dinamakan ganti rugi.
- b. Pembatalan perjanjian.
- c. Peralihan resiko.
- d. Membayar biaya perkara kalau sampai diperkarakan di depan hakim (Subekti, 2004:45).

2.3.5 Pengertian Kesalahan

Unsur kesalahan termaktub dalam perbuatan melawan hukum yaitu dalam pasal 1365 KUHPerdara. Kesalahan dapat diartikan sebagai kelalaian. Dalam istilah bahasa Belanda disebut "*nalagtigheid*" atau "*onvoorzigtigheid*" (kurang hati-hati) (Muhammad, 1990:142). Dalam hal ini seseorang baru dapat dikatakan bersalah jika terhadapnya dapat disesalkan bahwa ia telah melakukan / tidak melakukan sesuatu perbuatan yang seharusnya dihindarkan (Muhammad, 1990:147).

Perbuatan yang seharusnya dilakukan / tidak dilakukan itu tidak terlepas dari dapat tidaknya hal itu dikira-kirakan yang harus diukur secara obyektif, artinya manusia normal dapat mengira-ngirakan dalam keadaan tertentu itu perbuatan seharusnya dilakukan / tidak dilakukan. Sedangkan secara subyektif, orang itu dalam kedudukannya dapat mengira-ngirakan bahwa perbuatan itu seharusnya dilakukan / tidak dilakukan.

Menurut Vollmar, adanya kesalahan dipengaruhi oleh :

1. Kesalahan dalam arti subyektif atau abstrak, yaitu apakah orang yang bersangkutan umumnya dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya itu atau tidak.
2. Kesalahan dalam arti obyektif atau konkrit, yaitu apakah ada keadaan memaksa (*overmacht, force majeure*) atau keadaan darurat (*noodoestand*). Dalam hal ini perbuatan orang itu dapat dipertanggungjawabkan namun karena ada keadaan memaksa maka tidak ada kesalahan (dalam Patrik, 1994:82).

2.3.6 Pengertian *Force Majeure*

Istilah *force majeure* dan *overmacht* sebenarnya adalah sama yaitu disebut dengan keadaan memaksa. Dalam keadaan memaksa ini debitur tidak dapat disalahkan, karena keadaan ini timbulnya di luar kemauan dan kemampuan pihak debitur.

Keadaan memaksa yang menimpa benda obyek perikatan bisa menimbulkan kerugian sebagian, bisa juga menimbulkan kerugian total. Sedangkan keadaan memaksa yang menghalangi perbuatan debitur memenuhi

prestasi itu bisa bersifat sementara maupun bersifat tetap (Muhammad, 1990:27). Dari penjelasan tersebut dapat diambil suatu pengertian bahwa keadaan memaksa ialah keadaan tidak dapat dipenuhinya prestasi oleh debitur karena terjadi suatu peristiwa bukan karena kesalahannya, peristiwa mana tidak dapat diketahui atau tidak dapat diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan (Muhammad, 1990:27). Terdapat pula pengertian lain mengenai keadaan memaksa, yaitu :

“Keadaan memaksa dalam hukum adalah keadaan yang menyebabkan bahwa suatu hak atau suatu kewajiban dalam suatu perhubungan hukum tidak dapat dilaksanakan” (Projodikoro, 1981:63).

Unsur-unsur yang terdapat dalam keadaan memaksa adalah :

- a. Tidak dipenuhinya prestasi karena suatu peristiwa yang membinasakan atau memusnahkan benda yang menjadi obyek perikatan, ini selalu bersifat tetap.
- b. Tidak dapat dipenuhinya prestasi karena suatu peristiwa yang menghalangi perbuatan debitur untuk berprestasi, ini bersifat tetap atau sementara.
- c. Peristiwa itu tidak dapat diketahui atau diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan baik oleh debitur maupun oleh kreditur, jadi bukan karena kesalahan pihak-pihak khususnya debitur (Projodikoro, 1981:63).

Berdasarkan pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara dapat disimpulkan :

Keadaan memaksa adalah bahwa debitur terhalang dalam mempengaruhi prestasinya karena suatu keadaan yang tidak terduga lebih dulu dan tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, maka debitur dibebaskan untuk mengganti biaya rugi dan bunga (dalam Patrik, 1994:19).

2.3.7 Pengertian Ganti Rugi

Ganti rugi adalah salah satu akibat dari wanprestasi maupun perbuatan melanggar hukum. Ganti rugi sering diperinci dalam tiga unsur yaitu biaya, rugi dan bunga (*kosten, schaden en interesten*). Biaya adalah segala pengeluaran untuk perongkosan yang nyata-nyata sudah dikeluarkan oleh satu pihak. Rugi adalah kerugian karena kerusakan barang-barang kepunyaan kreditur yang diakibatkan oleh kelalaian si debitur. Sedangkan bunga adalah kerugian yang berupa kehilangan keuntungan (*wintsderving*) yang sudah dibayangkan atau dihitung oleh kreditur (Subekti, 2004:47). Ganti kerugian karena tidak dipenuhinya suatu

perikatan, barulah mulai diwajibkan apabila debitur setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya (Muhammad, 1990:39).

Pengganti kerugian untuk kerugian yang disebabkan oleh wanprestasi menurut pendapat umum hanya dapat diganti dengan uang, karena uang adalah bentuk pengganti kerugian yang paling sedikit menimbulkan perselisihan (Patrik, 1994:14).

Sesuai dengan pasal 1247 dan 1248 KUHPerdara maka terdapat pembatasan kerugian, yaitu :

- a. Kerugian yang dapat diduga ketika membuat perikatan,
- b. Kerugian sebagai akibat langsung dari wanprestasi.

Persyaratan "dapat diduga" tidak hanya ditujukan kepada kemungkinan timbulnya kerugian saja, melainkan juga meliputi batas yang dapat diduga, maka kelebihan yang melampaui batas itu tidak boleh dibebankan kepada debitur kecuali debitur ternyata telah melakukan tipu daya seperti dimaksudkan dalam pasal 1247 KUHPerdara (Muhammad, 1990:42).

Ada dua sifat dari kerugian yaitu berupa kerugian materiil dan immateriil. Dalam undang-undang hanya mengatur pengganti kerugian yang bersifat materiil yaitu berupa uang. Sedangkan kerugian immateriil dapat digolongkan sebagai kerugian yang tidak berujud, moril, idiil, tidak dapat dinilai dengan uang, tidak ekonomis yaitu berupa sakitnya badan, penderitaan batin, rasa takut dan sebagainya. Kerugian immateriil ini dapat didasarkan pada pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melanggar hukum (Patrik, 1994:15).

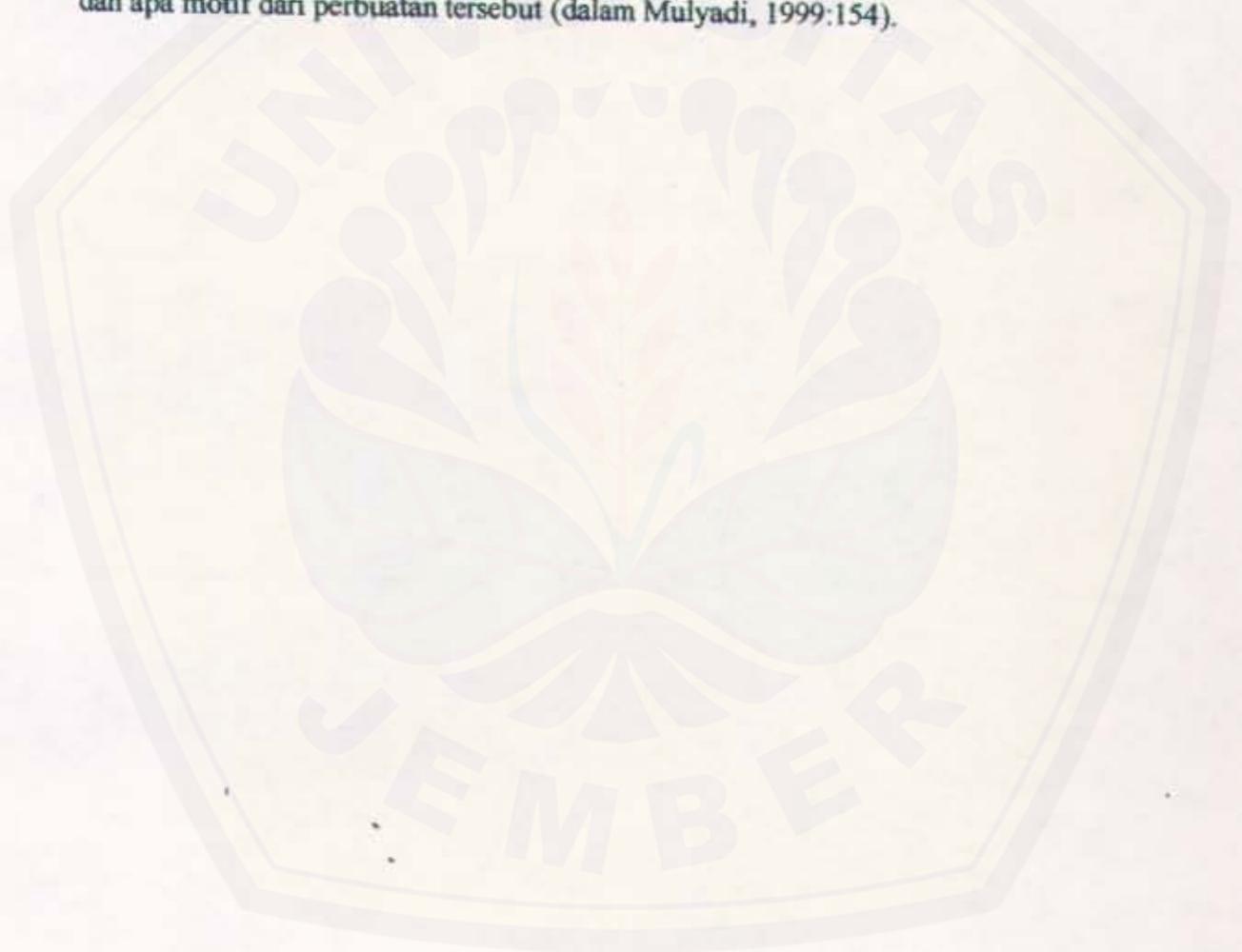
2.3.8 Pengertian Pembuktian

Pembuktian diperlukan dalam menentukan apakah debitur telah melakukan wanprestasi dan menimbulkan kerugian pada kreditur. Ini merupakan inisiatif dari kreditur yang menuntut pengganti kerugian agar faktor-faktor yang menyebabkan kerugian itu dapat terbukti dan dapat dimusyawarahkan besar ganti kerugiannya. Kreditur tidak perlu mengemukakan bahwa tidak ada *overmacht*, melainkan

debiturlah yang harus membuktikan bahwa wanprestasi itu adalah *overmacht* yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya (Patrik, 1994:22).

Berdasarkan pasal 1865 KUHPerdara, maka setiap orang yang mendalilkan bahwa ia mempunyai suatu hak, atau guna meneguhkan - membuktikan ialah meyakinkan Hakim tentang kebenaran dalil atau dalil-dalil yang dikemukakan dalam suatu persengketaan. Pembuktian hanyalah diperlukan dalam persengketaan atau perkara di muka Hakim atau pengadilan (Subekti, 2001:1).

Menurut para praktisi (hakim), pembuktian adalah memberi suatu kepastian yang layak menurut akal, apakah perbuatan itu sungguh / benar terjadi dan apa motif dari perbuatan tersebut (dalam Mulyadi, 1999:154).



BAB III PEMBAHASAN

3.1 Jenis Perjanjian Bongkar Muat Barang dengan Sistem *Handling Container* yang Dilakukan PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa

Sesungguhnya antara *handling container* dengan bongkar muat adalah saling terkait karena dua kegiatan ini merupakan satu kesatuan dari kegiatan operasional kepelabuhanan. Pada dasarnya *handling* dan bongkar muat adalah kegiatan yang sama yaitu untuk menangani alur petikemas dalam lingkungan kepelabuhanan. Namun seperti yang telah dijelaskan dalam kerangka teori bahwa *handling* lebih dititikberatkan pada sistem peralatannya sedangkan bongkar muat adalah keseluruhan kegiatan operasional petikemas. Jadi kegiatan *handling* adalah salah satu dari bentuk keseluruhan kegiatan bongkar muat. Sehingga apabila perjanjian bongkar muat ini digolongkan dalam salah satu jenis perjanjian dalam KUHPerdara maka dapatlah disimpulkan bahwa perjanjian bongkar muat adalah perjanjian timbal balik dan perjanjian pelayanan berkala. Dalam pelaksanaannya pun perjanjian bongkar muat barang tidak diatur dalam KUHPerdara dan undang-undang lainnya, sehingga perjanjian bongkar muat barang ini digolongkan sebagai perjanjian tidak bernama.

Seperti yang kita ketahui, bahwa kegiatan bongkar muat merupakan salah satu penunjang terlaksananya pengangkutan barang, baru dianggap ada setelah tercapai kesepakatan antara Perusahaan Bongkar Muat dengan pihak yang menunjuknya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa perjanjian bongkar muat tersebut timbul berdasarkan penunjukan. Hal ini ditunjang dengan adanya pasal 4 Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal, yang merumuskan bahwa kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal keagenan umum asing maupun keagenan kapal nasional dapat dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat yang ada di pelabuhan terdekat berdasarkan

penunjukkan perusahaan angkutan laut nasional yang mengageni. Maka bila dilihat dari pengertian penunjukkan, perjanjian bongkar muat merupakan perjanjian timbal balik antara perusahaan pelayaran atau pemilik barang dengan perusahaan bongkar muat dimana perusahaan bongkar muat mengikatkan diri untuk memberikan jasa berupa penyelenggaraan bongkar muat dari dan ke dalam kapal dengan baik, sedangkan perusahaan pelayaran atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang sebagai imbalan jasanya. Oleh karena itu perjanjian ini sifatnya tidak tetap, melainkan hanya kadangkala saja. Perjanjian semacam ini dapat dikategorikan sebagai perjanjian pelayanan berkala (pasal 1601 KUHPPerdata). Pasal ini mengatur tentang persetujuan untuk melakukan jasa secara sementara dengan mana pihak yang satu mengikatkan diri untuk melakukan pekerjaan bagi pihak yang lainnya dengan menerima upah (wawancara dengan Bpk FL.Rusmidi 18 April 2005).

Perusahaan pelayaran / pengguna jasa baik impor maupun ekspor harus menyiapkan dokumen-dokumen yang akan diperlukan untuk mengetahui status petikemas, tujuan, jenis, jumlah, nama kapal, dan sebagainya, antara lain :

1. Dokumen Import

- a. *Master Cable*
- b. *Import Summary List (ISL)*
- c. *Bay Plan Bongkar*
- d. *Stowage Plane Bongkar*
- e. *C.V.I.A*
- f. *Dangerous Cargo List*
- g. *Reefer List*
- h. *Crane Sequence List (CSL)*
- i. *Manifest*

2. Dokumen Ekspor

- a. *Export Summary List (ESL)*
- b. *Bay Plan Bongkar*
- c. *Stowage Plane Muat*
- d. *C.V.I.A*

- e. *Dangerous Cargo List*
- f. *Reefer List*
- g. *Special Cargo List* (Rumladi, 1987:14).

Dokumen-dokumen yang harus disediakan oleh PT Mandiri Abadi Santosa selaku pengguna jasa adalah sebagai berikut :

1. *Shipping Order*

Adalah surat perintah yang dikeluarkan perusahaan pelayaran atau agennya yang ditujukan kepada Nakhoda atau Perwira kapal untuk memuat barang yang tertera pada *shipping order* tersebut.

2. *Cargo Manifest*

Adalah dokumen yang mencantumkan semua muatan yang berada di atas kapal baik yang akan dibongkar, maupun yang akan diteruskan untuk pelabuhan lain.

3. *Bill of Lading (B/L)*

Di Indonesia disebut konosemen (pasal 506 KUHD), yaitu berupa dokumen atau surat berharga (*waarde papier*) karena si pemegang konosemen dapat menuntut agar diserahkan kepadanya barang-barang yang tersebut dalam konosemen itu di pelabuhan tujuan.

4. *Mate Receipt*

Adalah surat tanda terima sementara yang oleh pengirim barang harus ditukarkan dengan tanda terima yang sah berupa *Bill of Lading* di kantor perusahaan pelayaran.

5. *Delivery Order*

Penerima barang dapat menerima barangnya setelah menukarkan *delivery order* dengan *Bill of Lading* dari perusahaan pelayaran pemilik kapal (Soewedo, 1987:11).

Setiap penerima (*consignee*) barang yang diangkut sesuatu kapal yang tiba di pelabuhan harus membuktikan pemilikannya dengan *Bill of Lading* yang dikeluarkan oleh pengusaha kapal atau agennya yang mengangkut barang yang bersangkutan di pelabuhan pemuatan. Fungsi dari *Bill of Lading* ialah :

- a. Sebagai tanda terima yang sah barang di kapal, di pelabuhan pemuatan.
- b. Sebagai perjanjian pengangkutan antara pengirim dan pengangkut sebagai syarat-syarat yang tercantum di dalam *Bill of Lading* tersebut. Lazimnya ditanda tangani oleh semua pihak yang membuat perjanjian, tetapi *Bill of Lading* hanya ditandatangani pihak pengangkut.
- c. Sebagai bukti pemilikan (*ownership*) (Soewedo, 1987:11).

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka *Bill of Lading* adalah perjanjian yang diadakan oleh perusahaan pelayaran dengan agen kapal yang mengangkut *container* tersebut ke tempat tujuan. Dalam kasus ini PT Mandiri Abadi Santosa mengadakan perjanjian dalam bentuk *Bill of Lading* dengan agen kapalnya yang bernama Dongnama Shipping yang berdomisili di China untuk mengangkut *containernya* menuju Surabaya.. PT Terminal Petikemas tidak berwenang untuk membuat *Bill of Lading* karena sudah memberi kuasa dan menunjuk perusahaan pelayaran (PT Mandiri Abadi Santosa) untuk bertindak dalam kontrak tersebut (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 4 Mei 2005).

Kegiatan / transaksi bongkar muat untuk pengambilan barang sehari-harinya di lingkungan PT Terminal Petikemas Surabaya adalah dengan mengisi dokumen yang berupa CEIR (*Container and Equipment Interchange Receipt*) (lampiran 3). CEIR ini adalah blanko / formulir yang harus diisi oleh perusahaan pelayaran / pengguna jasa yang digunakan untuk mengambil *container* dari kapal menuju ke lapangan penumpukan untuk dibawa kepada pengangkut (untuk petikemas impor) dan untuk mengantar / memasukkan *container* ke dalam kapal (untuk petikemas ekspor). CEIR yang diberikan kepada PT Mandiri Abadi Santosa oleh PT TPS adalah CEIR impor, karena PT Mandiri Abadi Santosa akan mengambil *container* yang berisi muatan *Aluminium Re-rollede Coil* yang diimpornya dari China. CEIR baru diterbitkan apabila sudah ada permohonan *receiving / stacking* petikemas oleh pengguna jasa dan sudah mencukupi warkat penyediaan dana. Setelah itu diterbitkanlah *Loading Job Slip* yang diserahkan kepada sopir *head truck* untuk ditunjukkan dan diserahkan kepada petugas *tally* dermaga agar dilakukan pemuatan oleh operator *container crane*.

Berdasarkan alur / proses pelayanan di atas, maka dapat kita simpulkan bahwa PT Terminal Petikemas Surabaya dan para pengguna jasa melakukan pernyataan yang dilakukan secara diam-diam, dalam arti bahwa PT Terminal Petikemas Surabaya dan pengguna jasa sudah saling mengetahui hak dan kewajibannya masing-masing tanpa harus membuat suatu akta perjanjian. Ini seperti juga perikatan diam-diam yang sering dilakukan dalam kehidupan kita sehari-hari yaitu sewaktu seseorang naik bus, secara diam-diam telah terjadi suatu perjanjian yang meletakkan kewajiban pada kedua belah pihak (*wederkerige overeenkomst*), yaitu pihak si penumpang untuk membayar harga karcis menurut tarif dan pihak kondektur yang bertindak atas nama maskapai bus untuk mengangkut penumpang itu dengan aman sampai ke tempat yang hendak ditujunya (Subekti, 1995:135). Di sini terbukti juga bahwa perjanjian antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan para pengguna jasa itu tetap sah karena syarat kemauan yang bebas dalam perjanjian telah dilakukan tanpa paksaan (*dwang*), kekhilafan (*dwaling*), atau penipuan (*bedrog*).

3.2 Faktor-faktor yang Menyebabkan Kesalahan *Handling Container* Oleh Petugas Operator Alat Bongkar Muat

Proses penyelenggaraan bongkar muat petikemas di lingkungan PT Terminal Petikemas Surabaya dilakukan sesuai dengan jenis dan kondisi petikemas yang terkait yaitu petikemas dalam kondisi :

1. FCL (*Full Container Load*)

Yaitu suatu kondisi angkutan di mana muatan *container* adalah seluruhnya milik satu *shipper* (perusahaan pelayaran) yang ditujukan / dikirim kepada satu *consignee* (pemilik barang) tertentu.

2. LCL (*Less Container Load*)

Yaitu suatu kondisi angkutan di mana isi dari satu *container* terdiri dari banyak *shipper* yang ditujukan kepada masing-masing *consignee* di satu tempat tujuan (Latief, 1986:5).

Berdasarkan kondisi *container* tersebut di atas, baik petikemas FCL maupun LCL selama dalam proses bongkar muat, termasuk di dalamnya *delivery*, *stacking*, dan *shifting*, sejak diterimanya petikemas sampai dengan selesainya dimuat di atas kapal, keselamatan barang / petikemas adalah menjadi tanggung jawab penuh PT Terminal Petikemas Surabaya

Mengenai tanggung jawab PT Terminal Petikemas Surabaya selaku perusahaan bongkar muat telah diatur dalam pasal 74 ayat (1) Peraturan Pemerintah RI Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan yaitu penyelenggara pelabuhan umum harus bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan. Selain itu, secara jelas tercantum dalam pasal 13 ayat (1) dan (2) Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Dalam Kapal yaitu perusahaan bongkar muat dalam hal ini PT Terminal Petikemas Surabaya harus bertanggung jawab terhadap :

- a. Fasilitas pelabuhan yang digunakan; dan
- b. Bagian dari kapal dan peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam kegiatan operasional bongkar muat.
- c. Kerugian jiwa atau cedera, dan kerugian dari akibat hilang atau kerusakan harta benda milik pihak ketiga, karena kesalahan dan atau kelalaian dalam melaksanakan kegiatannya.

Kegiatan yang meliputi tanggung jawab PT Terminal Petikemas Surabaya adalah yang meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving*. Apabila pemuatan petikemas ke atas kapal menggunakan derek kapal, maka tanggung jawab PT Terminal Petikemas Surabaya akan berakhir dan beralih kepada pihak pengangkut pada saat alat tersebut mengkait petikemas di dermaga dan siap untuk diangkat ke atas kapal. Jadi pada prinsipnya penyelenggaraan bongkar muat petikemas ekspor maupun impor adalah sama, yang membedakan adalah pada persyaratan dokumen, tanggung jawab PT Terminal Petikemas Surabaya terhadap keselamatan petikemas yaitu apabila dalam petikemas ekspor PT Terminal Petikemas Surabaya bertanggung jawab sampai petikemas berada di atas kapal

maka dalam bongkar muat petikemas impor PT Terminal Petikemas Surabaya bertanggung jawab atas keselamatan petikemas sampai barang / petikemas berada di lapangan penumpukan atau gudang dan siap untuk diambil pemilik (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 18 Mei 2005). Seperti yang telah dijelaskan dalam fakta, jatuhnya container milik PT Mandiri Abadi Santosa masih dalam lingkungan PT Terminal Petikemas Surabaya dan atas kesalahan operator PT Terminal Petikemas Surabaya pula, sehingga secara otomatis merupakan tanggung jawab PT Terminal Petikemas Surabaya untuk mengganti kerugian.

Berdasarkan penjelasan di atas, yang menjadi dan dapat menimbulkan permasalahan adalah apabila penggunaan alat bongkar muat sebagian menggunakan alat yang melekat pada kapal dan dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat terjadi kecelakaan, maka haruslah ada yang bertanggung jawab. Sesuai dengan pasal 4 Keputusan Menteri Perhubungan No.KM 14 Tahun 2002, perusahaan pelayaran tidak diperkenankan untuk melakukan bongkar muat sendiri melainkan harus menunjuk Perusahaan Bongkar Muat. Seharusnya berdasarkan itu tanggung jawab terhadap segala kerusakan barang / petikemas selama dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat adalah menjadi tanggung jawab PT Terminal Petikemas Surabaya . Namun mengingat alat yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat tersebut merupakan alat yang melekat di kapal, maka sesuai dengan pasal 468 KUHD, pengangkut bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka yang dipekerjakannya dan untuk semua benda yang dipakai dalam penyelenggaraan pengangkutan tersebut.

Sesuai dengan yang telah dijelaskan di muka bahwa kegiatan bongkar muat dari dan ke dalam kapal adalah merupakan bagian dari pengangkutan laut pada umumnya, maka dengan mendasarkan ketentuan pasal 468 ayat (3) KUHD tersebut, perusahaan bongkar muat yaitu PT Terminal Petikemas Surabaya dapat mengajukan pembagian tanggung jawab terhadap kerusakan barang / petikemas pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat dari dan ke atas kapal. Namun, apabila pengangkut / pihak kapal tidak dapat menunjukkan sertipikat kelaikan alat tersebut, maka pihak PT Terminal Petikemas Surabaya dapat mengelak dari tanggung jawab. Sehingga apabila dalam hal ini masing-masing pihak bersikeras

pada pendiriannya, maka untuk penyelesaian masalah tersebut akan memakan waktu yang lama dan hal ini akan sangat merugikan baik bagi pengangkut maupun perusahaan bongkar muat itu sendiri. Pada kenyataannya proses pengajuan klaim sampai dibayarkannya ganti kerugian tersebut oleh PT Terminal Petikemas Surabaya kepada pengguna jasanya maksimal tiga bulan. Maka apabila persyaratan tidak dilengkapi maka waktu yang lebih lama tersebut tentunya adalah lebih dari tiga bulan tersebut (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 18 Mei 2005).

Tuntutan ganti rugi / klaim dapat terjadi karena kerusakan atau kekurangan baik petikemas maupun isi petikemas. Klaim kerusakan dapat terjadi karena gerakan-gerakan dari alat pengangkutan, misalnya gerakan kapal atau akibat gerakan alat bongkar muat, dan sebagainya. Klaim kerusakan dapat pula terjadi karena kesalahan pada waktu pemuatannya, sedangkan klaim kekurangan dapat terjadi karena kesalahan dalam proses pembongkaran ataupun pemuatan atau juga kesalahan hitung pada saat membongkar atau memuat petikemas, sehingga dapat menyebabkan pelabuhan yang satu terjadi *overlanded* (jumlah petikemas yang diturunkan lebih banyak), dan pelabuhan yang lainnya mengalami *shortlanded* (kekurangan jumlah petikemas). Dalam penulisan skripsi ini akan ditekankan mengenai penyelesaian klaim mengenai kerusakan barang atau petikemas akibat kelalaian atau kesalahan PT Terminal Petikemas Surabaya .

Kerusakan barang atau petikemas yang disebabkan oleh pelayanan bongkar muat sangat dipengaruhi oleh :

1. Faktor Alat

Karena sistem bongkar muat petikemas di PT Terminal Petikemas Surabaya sudah menggunakan peralatan yang hampir seluruhnya adalah peralatan berat dan digerakkan secara elektronik, maka peranan kesiapan alat sangat dominan dalam kelancaran dan keselamatan dalam pelaksanaan bongkar muat. Sehingga apabila alat-alat *handling* itu dalam kondisi tidak siap (stabil) maka bisa menyebabkan *accident* (kecelakaan) yang tidak hanya menimpa *container* sehingga mengakibatkan kerusakan, namun dapat juga membahayakan orang-orang yang berada di sekitar area bongkar muat.

2. Faktor Manusia

Kerusakan barang atau petikemas dapat pula terjadi akibat kelalaian / kecerobohan manusia yang melaksanakan kegiatan bongkar muat petikemas itu sendiri. Hal ini sangat mungkin sekali, karena walaupun peralatan semua sudah menggunakan sistem elektronik, namun operator dari semua peralatan itu adalah manusia yang serba terbatas kemampuannya. Di samping itu, faktor yang mempengaruhi manusia melakukan kesalahan adalah adanya sistem pembagian jam kerja yang terlalu padat atau kemungkinan jam istirahat khususnya bagi tenaga-tenaga operasional dan operator peralatan dirasa kurang cukup. Jam kerja untuk pegawai operasional (lapangan) terdiri dari tiga shift, yaitu Shift I adalah pukul 08.00-16.00, Shift II adalah pukul 16.00-24.00, Shift III adalah pukul 24.00-08.00. Pembagian jam kerja tersebut bisa mempengaruhi jam istirahat dan berakibat buruk pada kesehatan bagi pegawai yang kurang bisa mengatur pola hidup.

3. Faktor Petikemas Itu Sendiri

Faktor ini adalah akibat pemaksaan penggunaan petikemas yang sudah tidak laik digunakan namun tetap dipaksakan untuk tetap digunakan. Misalnya kondisi petikemas yang sudah berkarat ataupun keropos sehingga petikemas tersebut tidak menjamin lagi terhadap perlindungan atas barang-barang yang berada di dalamnya baik oleh adanya gerakan-gerakan pada saat bongkar muat ataupun oleh orang-orang yang tidak bertanggung jawab.

Praktek penyelesaian tuntutan ganti rugi sesungguhnya masih memerlukan penyelesaian yang cukup panjang, karena pihak yang berkewajiban untuk membayar ganti rugi tidak begitu saja mau menerimanya sebelum dibuktikan bahwa kerusakan-kerusakan / kehilangan tersebut memang benar-benar terjadi pada saat pelaksanaan bongkar muat. Apabila memang dapat dibuktikan bahwa kerusakan kehilangan barang / petikemas itu merupakan kesalahan PT Terminal Petikemas Surabaya , maka sudah selayaknya PT Terminal Petikemas Surabaya yang berkewajiban untuk membayarnya (wawancara dengan Bpk FL.Rusmidi).

3.3 Upaya Penyelesaian yang Dilakukan Jika Terjadi Sengketa Antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa

3.3.1 Tanggung Jawab PT Terminal Petikemas Surabaya Jika Terjadi Kesalahan *Handling Container*

Seperti diketahui bahwa sistem pengangkutan barang dengan container adalah cara yang paling baik untuk menghindarkan terjadinya kerusakan barang yang diangkutnya. Demikian pula dengan sistem angkutan barang dengan container tersebut memudahkan pula dalam pelaksanaan bongkar muatnya, walaupun untuk menuju kemudahan itu memerlukan investasi yang cukup besar. Maka dari itu, walaupun telah ditempuh cara yang paling aman dalam angkutan barang dengan petikemas, tetap tidak menutup kemungkinan terjadinya kehilangan / kerusakan barang dalam petikemas ataupun kerusakan pada petikemas itu sendiri selama dalam proses pengangkutan maupun bongkar muat di pelabuhan yang dapat menimbulkan tuntutan ganti rugi / klaim dari pengguna jasa.

Apabila terjadi kerusakan petikemas maka haruslah ditelusuri terlebih dahulu kejadiannya, karena PT Terminal Petikemas Surabaya hanya bertanggung jawab terhadap kerusakan petikemas yang benar-benar diakibatkan kelalaian operator PT Terminal Petikemas Surabaya. Oleh karena itu tetap harus dilakukan pembuktian dengan cara pemeriksaan bersama (*joint survey*). Dalam kasus yang dialami oleh PT Mandiri Abadi Santosa, *joint survey* dilakukan oleh pihak PT Terminal Petikemas Surabaya selaku pengelola terminal bersama PT Mandiri Abadi Santosa selaku pengguna jasa dengan melibatkan *surveyor independen* yang berkompeten di bidang penentuan kerusakan petikemas yaitu PT Marina Delta Mentari Surveyor (lampiran 9). *Surveyor independen* ini ditunjuk oleh PT Terminal Petikemas Surabaya untuk memeriksa kerusakan dan menentukan siapa dan apa yang menyebabkan terjadinya kesalahan *handling container*. Pada dasarnya PT Terminal Petikemas Surabaya memiliki beberapa perusahaan *surveyor* yang siap apabila ditunjuk sewaktu-waktu diperlukan. Tidak semua pemeriksaan bersama (*joint survey*) dilakukan bersama *surveyor independen*, melainkan apabila diperlukan saja atau atas dasar permintaan pengguna jasa

(pihak yang dirugikan). Apabila pengguna jasa tidak mengajukan permohonan *surveyor independen*, maka *joint survey* hanya akan dilaksanakan oleh pihak PT Terminal Petikemas Surabaya dan pengguna jasa saja. Tujuan ditunjuknya *surveyor independen* adalah untuk menghindari adanya saling menuduh antara para pihak, sehingga harus dilibatkan pihak yang berwenang dan sesuai dengan bidangnya dalam menentukan kesalahan yang mengakibatkan kerusakan atau kerugian dan hasil pemeriksaan tersebut dapat dijadikan alat bukti (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 28 Juni 2005).

Tanggung jawab PT Terminal Petikemas Surabaya untuk petikemas ekspor adalah dari saat petikemas masuk ke lapangan penumpukan (*Yard*) sampai diangkat ke atas kapal. Apabila terjadi *accident* di lapangan penumpukan PT Terminal Petikemas Surabaya tetapi petikemas masih dalam angkutan trailer pengangkut maka bukanlah menjadi tanggung jawab PT Terminal Petikemas Surabaya untuk mengganti kerugian. Begitu pula untuk petikemas impor, PT Terminal Petikemas Surabaya bertanggung jawab dari saat petikemas diturunkan dari kapal sampai menuju lapangan penumpukan dan dimasukkan dalam gudang (CFS). Apabila terjadi *accident* saat petikemas masih berada di lapangan penumpukan sedangkan sudah berada dalam trailer pengangkut maka PT Terminal Petikemas Surabaya terlepas dari tanggung jawab. Perlu diketahui bahwa trailer pengangkut adalah trailer yang dikirim oleh PT Mandiri Abadi Santosa untuk mengambil atau mengantar *container* karena PT Terminal Petikemas Surabaya tidak menyediakan trailer pengangkut.

Kesalahan *handling container* yang disebabkan oleh kelalaian petugas operator alat bongkar muat PT Terminal Petikemas Surabaya mengakibatkan kerugian secara materi bagi PT Mandiri Abadi Santosa. Kejadian pada tanggal 30 Desember 2004 di lapangan penumpukan (*yard*) PT Terminal Petikemas Surabaya telah mengakibatkan kerusakan pada *container* milk PT Mandiri Abadi Santosa dengan identitas DNAU 2227222 / 20' yaitu lubang pada bagian bawah dan bentuk yang tidak lagi sempurna dan laik digunakan untuk sebuah *container*. Estimasi biaya perbaikan *container* yang diajukan PT Mandiri Abadi Santosa kepada PT Terminal Petikemas Surabaya adalah sebesar US\$ 1.891 (seribu

delapan ratus sembilan puluh satu dolar). Pemeriksaan telah dilakukan oleh masing-masing pihak yaitu pihak PT Terminal Petikemas Surabaya bersama pihak PT Mandiri Abadi Santosa termasuk oleh pihak *surveyor independen* (PT Marina Delta Mentari Surveyor) dan telah terbukti bahwa kerusakan tersebut tidak diakibatkan oleh keadaan *force majeure* melainkan karena kesalahan operator PT Terminal Petikemas Surabaya yang telah mengakibatkan kerugian bagi PT Mandiri Abadi Santosa. *Force Majeure* yang dimaksud dalam perjanjian PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa (termasuk dengan pengguna jasa lainnya) sehingga menyebabkan PT Terminal Petikemas Surabaya tidak perlu bertanggungjawab terhadap kerugian ialah yang berupa :

1. Kematian atau cedera seseorang atau kerugian atau kerusakan atas kapal, bangunan, peralatan, petikemas, barang yang disebabkan oleh :
 - a. Badai, petir, angin ribut, banjir, takdir alam, perang, perang sipil, kerusakan, terorisme ;
 - b. Kebakaran atau ledakan yang tidak disebabkan oleh pengelola terminal ;
 - c. Tindakan kriminal atau kesalahan oleh seseorang baik diketahui atau tidak diketahui selain pengelola terminal, pegawainya, agennya, sub-kontraktornya ;
 - d. Kekacauan yang disebabkan oleh berat *bulk* yang berlebihan, cacat tersembunyi, kondisi barang yang memburuk secara alamiah ;
 - e. Segala kegagalan atau kerusakan petikemas pendingin, peralatan pendingin dan pendingin dalam bentuk gas ;
 - f. Kegagalan pengiriman, kesalahan pengiriman, keterlambatan pengiriman, atau kesalahan penyerahan, keterlambatan penyerahan, yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran ;
 - g. Kelalaian oleh perusahaan pelayaran atau pemilik petikemas atau barang atau pegawainya, agennya, sub-kontraktornya ;
 - h. Kerusakan atau kemacetan *twist locks* milik perusahaan pelayaran ;
 - i. Kelalaian petugas perencanaan kapal pengelola terminal dalam mempersiapkan rencana urutan atau perhitungan stabilitas untuk pemuatan atau pembongkaran petikemas atau barang ;

- j. Tindakan pemerintah atau pelabuhan, semi-pemerintah, atau pihak pemerintahan resmi lainnya ;
 - k. Keadaan lain di luar kemampuan pengelola terminal, yang mana pengelola terminal tidak dapat meramalkan tindakan pencegahannya.
2. Kerugian atau kerusakan atas petikemas atau barang atau keterlambatan sehubungan dengan kapal atau barang atau pengirimnya atau penahan kapal, petikemas atau barang sebagai akibat dari tindakan perindustrian atau tindakan lain yang dilakukan berdasarkan tindakan perindustrian, termasuk tanpa adanya prasangka keadaan umum yang sebelumnya, pemogokan, pelarangan, pemberhentian dan penahanan tenaga kerja, pelarangan dan pembatasan tenaga kerja, perselisihan batas pemisah, dan peraturan kerja (*go-slow*), maka operator harus memberitahukan kepada perusahaan pelayaran mengenai keadaan perselisihan tersebut dan membantu dalam mengambil tindakan-tindakan untuk meringankan masalah perusahaan pelayaran sebagai akibat kejadian-kejadian tersebut.
 3. Segala cedera atau kematian atas seseorang atau kerugian atau kerusakan atas properti kecuali dalam keadaan-keadaan dan dengan jumlah yang tidak melebihi batas yang tercantum secara berturut-turut dalam klausula pertanggungjawaban, dan tanpa prasangka kepada keadaan umum yang sebelumnya, segala cedera atau kematian seseorang yang disebabkan oleh suatu bangunan, mesin atau peralatan yang dimiliki atau dioperasikan oleh perusahaan pelayaran, pegawainya, agennya, atau sub-kontraktornya.
 4. Kerugian langsung atau akibat dari keadaan alami atau sejenisnya dan terjadi terus menerus (www.tps.co.id).

Kesalahan / kelalaian yang dilakukan oleh petugas operator tersebut dapat digolongkan dalam perbuatan melanggar hukum namun jika pertanggungjawaban diserahkan pada PT Terminal Petikemas Surabaya maka secara langsung kejadian ini digolongkan dalam wanprestasi yaitu PT Terminal Petikemas Surabaya selaku perusahaan bongkar muat melakukan apa yang dijanjikannya namun tidak sebagaimana yang dijanjikannya disebabkan oleh kelalaian / kealpaan murni (Subekti, 2004:45). Oleh karena itu PT Terminal

Petikemas Surabaya sebagai perusahaan yang membawahi karyawan-karyawannya wajib membayar ganti kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dalam hal ini adalah PT Mandiri Abadi Santosa (pasal 1366 KUHPperdata). Kewajiban PT Terminal Petikemas Surabaya dalam hal ini adalah mengganti kerugian tersebut secara penuh sebesar 100% dengan tidak melebihi batas keuangan yang ada.

3.3.2 Pengajuan dan Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi / Klaim

Berdasarkan penelitian penulis, saat ini pedoman / sistem dan prosedur untuk pengajuan tuntutan ganti rugi / klaim khusus kerusakan atau kehilangan barang / petikemas yang terjadi di PT Terminal Petikemas Surabaya diatur dalam Peraturan Pemerintah RI Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, yaitu dalam pasal 74 yang digunakan sebagai dasar para pengguna jasa untuk mengajukan klaim apabila terjadi kesalahan operasional dari PT Terminal Petikemas Surabaya yang mengakibatkan kerugian terhadap pengguna jasa, yaitu :

Pasal 74 :

- a. Penyelenggara pelabuhan umum bertanggung jawab terhadap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan.
- b. Besarnya ganti rugi sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (1) ditentukan berdasarkan kerugian yang nyata diderita.

Pasal 71 sampai dengan pasal 72 Peraturan Pemerintah RI Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan adalah dasar bagi PT Terminal Petikemas Surabaya apabila mengajukan klaim kepada pengguna jasa yang karena kegiatannya telah atau kealpaannya mengakibatkan kerusakan fasilitas milik PT Terminal Petikemas Surabaya termasuk kerugian yang ditimbulkan.

Pasal 71:

- Ayat (1) : Setiap orang dan/atau Badan Usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya.
- Ayat (2) : Ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi perbaikan pada bangunan dan / atau fasilitas pelabuhan yang bersangkutan.
- Ayat (3) : Pemilik dan / atau operator kapal yang mengakibatkan kerusakan dan / atau tidak berfungsinya bangunan dan / atau fasilitas pelabuhan

umum wajib meninggalkan jaminan untuk pelaksanaan ganti rugi sebelum kapal berlayar.

Pasal 72 :

“Besarnya jaminan ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam pasal 71 ayat (3) ditentukan berdasarkan tingkat kerusakan yang ditimbulkan”.

Tata cara pengajuan tuntutan ganti rugi / klaim terhadap kerusakan petikemas atau barang yang ditimbulkan karena kesalahan atau kekeliruan dalam penanganan bongkar muat di PT Terminal Petikemas Surabaya adalah sebagai berikut :

- a. Pengajuan tuntutan ganti rugi / klaim terhadap kerusakan petikemas ekspor impor.
- b. Tuntutan ganti rugi / klaim terhadap kerusakan / kehilangan barang di gudang penumpukan (CFS) baik impor maupun ekspor.

Berdasarkan dua sistem ganti rugi tersebut di atas, maka di lingkungan PT Terminal Petikemas Surabaya dikenal dua jenis klaim yaitu :

- a. Klaim A

Yaitu klaim yang diajukan PT Terminal Petikemas Surabaya kepada pengguna jasa yang karena kelalaiannya telah merugikan fasilitas PT Terminal Petikemas Surabaya. Klaim ini merupakan wewenang dari Divisi *Legal and General Affair* (Hukum dan Perundang-undangan) yang ditujukan ke Divisi *Finance* (Keuangan) untuk penetapan besarnya ganti rugi yang harus dibayar pengguna jasa.

- b. Klaim B

Yaitu klaim yang diajukan pengguna jasa kepada pihak PT Terminal Petikemas Surabaya yang karena kelalaiannya telah merugikan pihak pengguna jasa baik berupa kehilangan barang, kerusakan barang, ataupun kerusakan *container*. Pengguna jasa mengajukan *Notice To Claim* (Surat Pernyataan Klaim) kepada Divisi *Marketing and Commercial Officer* dan dilanjutkan kepada Divisi *Finance* untuk menetapkan besar ganti rugi yang akan diberikan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya kepada pengguna jasa yang dirugikan tersebut.

Pelaksanaan penanganan tuntutan ganti rugi / klaim terhadap kerusakan petikemas dan barang yang ditimbulkan karena kesalahan atau kekeliruan di dalam penanganan bongkar muat (*handling*) adalah dengan mengambil langkah-langkah penanggulangan agar tidak mengganggu kegiatan operasional, dan ditindak lanjuti dengan tata administrasi sebagai berikut :

a. Untuk Petikemas Ekspor

1. Petugas yang bersangkutan membuat Berita Acara Kejadian, ditandatangani oleh semua yang terkait dan diketahui oleh Kepala Satuan Pelaksana (lampiran 8).
2. *Container Damage Report* (CDR) ditandatangani oleh petugas yang menangani dan mengetahui kejadian (lampiran 7).
3. Kepala Satuan Pelaksana yang bersangkutan segera melaporkan kejadian tersebut kepada atasan langsung atau koordinator jaga, dan koordinator jaga yang menerima laporan segera memberitahukan hal tersebut kepada Divisi Operasi dan pengguna jasa.
4. Pengguna jasa segera mengambil keputusan sebelum kapal berangkat apakah petikemas tersebut tetap dimuat atau ditangguhkan untuk diadakan pemeriksaan.
5. Apabila pengguna jasa memutuskan untuk dimuat, maka semua resiko menjadi tanggung jawab pengguna jasa.
6. Apabila pengguna jasa tidak memberikan jawaban sebagaimana dimaksud pada butir 4 di atas, maka PT Terminal Petikemas Surabaya berhak menentukan bahwa petikemas tersebut tidak atau tetap dimuat dan segala resiko menjadi beban dan tanggung jawab pengguna jasa.

b. Untuk Petikemas Import

1. Petugas yang bersangkutan membuat Berita Acara Kejadian, ditandatangani oleh semua yang terkait dan diketahui oleh Kepala Satuan Pelaksana (*incident report* terlampir).
2. *Container Damage Report* (CDR) ditandatangani oleh petugas yang menangani dan mengetahui kejadian.

3. Kepala Satuan Pelaksana yang bersangkutan segera melaporkan kejadian tersebut kepada atasan langsung atau koordinator jaga, dan koordinator jaga yang menerima laporan segera memberitahukan hal tersebut kepada Divisi Operasi dan pengguna jasa.
4. Dalam waktu paling lambat 5 x 24 jam terhitung sejak kejadian, pengguna jasa harus sudah memberikan keputusan apakah petikemas tersebut diadakan pemeriksaan atau langsung dikeluarkan dari unit PT Terminal Petikemas Surabaya tanpa pemeriksaan.
5. Apabila pengguna jasa memutuskan petikemas langsung dikeluarkan tanpa perlu diadakan pemeriksaan maka semua resiko terhadap petikemas tersebut sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengguna jasa.
6. Apabila pengguna jasa tidak memberikan jawaban sebagaimana dimaksud pada butir 4 di atas, maka PT Terminal Petikemas Surabaya berhak menentukan bahwa petikemas tersebut tidak atau tetap dimuat dan segala resiko menjadi beban dan tanggung jawab pengguna jasa (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H tanggal 2 Mei 2005).

Pemeriksaan bersama terhadap kerusakan petikemas atau barang tersebut dapat dilakukan oleh pihak PT Terminal Petikemas Surabaya dan pengguna jasa ataupun dengan melibatkan pihak-pihak *independen (surveyor)* yang dapat digunakan sebagai pengajuan tuntutan ganti rugi. PT Terminal Petikemas Surabaya tidak bertanggung jawab terhadap kerusakan yang tidak kelihatan, ataupun kehilangan / kekurangan yang tidak jelas. Namun dalam praktek, kerusakan yang demikian itu tidak pernah dijumpai di PT Terminal Petikemas Surabaya.

Pengajuan tuntutan ganti rugi / klaim dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran atau pemilik barang atau pihak asuransi yang menanggung semua resiko terhadap barang / petikemas sampai ke tangan penerima, yang karena akibat kerusakan barang / petikemas yang dengan nyata dapat dilihat dengan nyata, misalnya *container* terjatuh pada saat pelaksanaan bongkar muat sehingga barang yang ada di dalamnya mengalami kerusakan. Dapat pula karena gesekan antara alat dan petikemas sehingga mengakibatkan rusaknya

petikemas, dan sebagainya. Dalam hal kekurangan barang yang ada di dalam petikemas, pengguna jasa tidak bisa mengajukan klaim ke PT Terminal Petikemas Surabaya karena PT Terminal Petikemas Surabaya tidak bertanggung jawab atas kebenaran isi petikemas, melainkan pelayanan yang diberikan dalam bongkar muat hanya dilihat dari sisi luarnya saja, dalam arti hanya melihat jumlah box-nya saja. Tarif imbalan jasanya pun tidak melihat berapa nilai barang yang ada di dalamnya, namun hanya dibedakan antara petikemas isi atau kosong dan ukuran petikemas itu sendiri.

Pertanggungjawaban PT Terminal Petikemas Surabaya dalam kasus kerugian atau kerugian fisik petikemas, antara lain petikemas serta perlengkapan milik perusahaan pelayaran dengan nilai setelah penyusutan, atau biaya perbaikan yang layak, tidak melebihi subyek sampai batas-batas berikut (www.tps.co.id) :

1. Untuk jenis 20' petikemas kering (*dry*) maksimal ganti rugi adalah US\$ 1.000 (seribu dolar);
2. Untuk jenis 40' petikemas kering (*dry*) maksimal ganti rugi adalah US\$ 2.000 (dua ribu dolar);
3. Untuk jenis 20' petikemas *reefer* maksimal ganti rugi adalah US\$ 8.000 (delapan ribu dolar);
4. Untuk jenis 40' petikemas *reefer* maksimal ganti rugi adalah US\$ 10.000 (sepuluh ribu dolar).

Prosedur tata administratif untuk tuntutan ganti rugi / klaim kehilangan barang di lapangan penumpukan atau di gudang tidak jauh berbeda dengan tata administratif untuk tuntutan ganti rugi / klaim kerusakan petikemas. Hanya saja dalam melakukan pemeriksaan barang harus diawasi oleh Divisi Operasi Bea dan Cukai karena berkaitan dengan keabsahan / legal tidaknya barang yang diperiksa. Selain itu pengajuan tuntutan ganti rugi / klaim atas kehilangan barang oleh pemilik barang juga dilampiri oleh data-data pendukung, yaitu :

1. Laporan Kejadian (Berita Acara Kejadian),
2. Berita Acara Pemeriksaan Barang,
3. Berita Acara Pengeluaran Petikemas (kalau sudah keluar),

4. Copy Surat Penyerahan Petikemas (SP2 – kalau barang sudah keluar dari lapangan),
5. Copy B/L,
6. Copy Invoice,
7. Copy Packing List (Soewedo, 1987:24).

PT Terminal Petikemas Surabaya akan mengevaluasi klaim tersebut dan apabila data pendukung lengkap dan hasil evaluasi terhadap klaim tersebut wajar dan benar, maka akan diproses pembayarannya sesuai ketentuan berlaku.

Klaim kasus kerusakan petikemas yang dialami oleh PT Mandiri Abadi Santosa karena kesalahan pihak PT Terminal Petikemas Surabaya adalah termasuk klaim B, di mana PT Mandiri Abadi Santosa sebagai pengguna jasa mengajukan tuntutan ganti rugi / klaim atas kerusakan petikemas akibat jatuh dari RTG (*Rubber Tyred Gantry*). Maka dari itu PT Mandiri Abadi Santosa mengajukan tuntutan ganti rugi kepada Divisi *Marketing and Commercial Officer* PT Terminal Petikemas Surabaya dengan melengkapi data-data yang diperlukan yaitu berupa :

1. *Notice To Claim* (Surat Pemberitahuan Klaim),
2. Estimasi biaya perbaikan untuk kerusakan petikemas,
3. *Incident Report* (Berita Acara Kejadian),
4. *Damage Report* (Berita Acara Kerusakan),
5. Permohonan *Joint Survey* (pemeriksaan bersama-tidak harus),
6. *Settlement of Claim* (Surat Pernyataan Klaim),
7. Copy B/L,
8. Copy Invoice (wawancara dengan Bpk FL.Rusmidi 18 April 2005).

Setelah data terlengkapi, maka dilaksanakanlah tata administratif untuk petikemas impor seperti yang tertera dalam halaman sebelumnya. Setelah klaim tersebut diterima dan diteliti kelengkapan data pendukungnya maka PT Terminal Petikemas Surabaya mengajukan permohonan persetujuan dari Direksi, dan apabila disetujui maka dilakukanlah pembayaran ganti rugi tersebut oleh Divisi *Finance* melalui *Marketing and Commercial Officer*.

Sesuai dengan kerusakan *container* milik PT Mandiri Abadi Santosa yaitu pecahnya bagian bawah *container* dan kerusakan lain serta biaya perbaikan terlampir adalah sebesar US\$ 1.891 (seribu delapan ratus sembilan puluh satu dolar), maka PT Terminal Petikemas Surabaya tetap berpedoman pada ketentuan batas maksimal keuangan yang ada untuk perbaikan *container*. Menurut laporan yang ada, muatan yang berada dalam *container* yaitu berupa *aluminium re-rollede coil* tidak mengalami kerusakan. Oleh karena itu PT Terminal Petikemas Surabaya hanya berkewajiban mengganti kerugian dari biaya perbaikan *container* saja. Berhubung *container* yang dimiliki oleh PT Mandiri Abadi Santosa adalah 20' *dry container* maka maksimal ganti kerugian yang dapat diberikan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya adalah US\$ 1.000 (seribu dolar) dan PT Mandiri Abadi Santosa menyetujuinya. Dari pengalaman yang ada selama ini, tidak pernah ada pengguna jasa yang tidak menyetujui prosedur ganti rugi ini, karena ganti rugi yang sudah diatur oleh PT Terminal Petikemas Surabaya tersebut sudah mengikuti prosedur yang berlaku secara internasional (wawancara dengan Bpk.FL.Rusmidi, S.H 18 Mei 2005). Dengan demikian dari keseluruhan pengajuan klaim yang ada, maka PT Terminal Petikemas Surabaya akan memberikan ganti kerugian sesuai dengan klaim atas kerugian para pihak sebesar 100%, dengan catatan tidak melebihi batas keuangan yang ada.

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

1. Sistem *Handling Container* sebagai salah satu bagian dari perjanjian bongkar muat apabila ditinjau berdasarkan jenis perjanjian dalam KUHPerdata adalah termasuk perjanjian timbal balik, karena kegiatan bongkar muat dilaksanakan berdasarkan adanya penunjukan di mana perusahaan bongkar muat mengikatkan diri untuk memberikan jasa berupa penyelenggaraan bongkar muat dari dan ke dalam kapal dengan baik, sedangkan perusahaan pelayaran atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar sejumlah uang sebagai imbalan jasanya. Sedangkan dalam pelaksanaannya, perjanjian yang dilakukan PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa digolongkan dalam perjanjian tidak bernama dikarenakan perjanjian tersebut tidak diatur dalam KUHPerdata dan undang-undang lainnya.
2. Faktor yang menyebabkan kesalahan *handling* adalah karena tidak siapnya peralatan, kelalaian / kecerobohan petugas operator, dan juga karena tidak laiknya petikemas itu sendiri untuk digunakan.
3. Upaya penyelesaian akibat sengketa antara PT Terminal Petikemas Surabaya dengan PT Mandiri Abadi Santosa adalah dilaksanakannya pertanggungjawaban dari PT Terminal Petikemas Surabaya untuk mengganti kerugian yang diderita PT Mandiri Abadi Santosa. Pertanggung jawaban ini adalah mengganti kerugian secara penuh sebesar 100% dengan tidak melebihi batas keuangan yang ada. Sesuai dengan akibat hukum yang ditimbulkan, bahwa PT Mandiri Abadi Santosa berhak memperoleh ganti rugi atas kerusakan *container* dan PT Terminal Petikemas Surabaya wajib untuk melakukan prestasinya yang berupa ganti kerugian sebesar US\$ 1.000 (seribu dolar).

4.2 Saran

1. Disarankan pihak PT Terminal Petikemas Surabaya mampu memberikan transparansi kepada masyarakat mengenai sistem dan prosedur bongkar muat barang, sehingga pengguna jasa dapat memahami konsekuensi yuridis dari perjanjian timbal balik dan tidak bernama yang mereka lakukan terkait dengan hak dan kewajiban masing-masing pihak. Terkait dengan kewajiban pengguna jasa untuk melakukan penunjukan perusahaan bongkar muat, maka perusahaan bongkar muat yang ditunjuk haruslah yang memenuhi syarat-syarat untuk melakukan kegiatan bongkar muat bongkar muat petikemas dari dan ke dalam kapal termasuk pengangkutannya di dermaga ke lapangan penumpukan petikemas dan kegiatan mengangkat dan menurunkan peti dari dan ke atas alat angkut, serta kegiatan penumpukan yang khusus diperuntukkan untuk menumpuk petikemas.
2. Diharapkan PT Terminal Petikemas Surabaya mampu mempertahankan produktivitas alat-alat bongkar muat yang ada dan ada kalanya unsur pimpinan di pelabuhan dapat memantau langsung dan melakukan evaluasi, sehingga dapat segera diambil langkah bila masih dibutuhkan adanya penyempurnaan dan perbaikan lanjutan untuk mencegah terjadinya kesalahan *handling container* baik karena faktor alat, petugas operator maupun petikemas itu sendiri.
3. Wujud pertanggungjawaban dari PT Terminal Petikemas Surabaya untuk melayani klaim pengguna jasa harus dapat dipertahankan dengan baik agar pengguna jasa tidak segan untuk mengadakan kerjasama kembali. Ganti rugi sebesar 100% dengan tidak melebihi batas keuangan yang ada dianggap layak diberikan kepada pengguna jasa (PT Mandiri Abadi Santosa) karena ketentuan ini sudah diterapkan secara internasional. Oleh karena itu pengguna jasa harus dapat menerima konsekuensi yuridis apabila terjadi kesalahan yang mengakibatkan salah satu pihak harus memberikan ganti kerugian.

DAFTAR PUSTAKA

**Buku-buku**

- Adji, Usman, dkk, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta : Rineka Cipta.
- Camelia, 2005, "Capai Handling 1 Juta Teus TPS Berkembang Terus". Dalam *Dermaga*. (Februari). No.76. Surabaya : PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III. p.26-27
- Hartono, Sunaryati, 1994, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad Ke-20*, Bandung : Alumni.
- Latief, Amriel, 1986, *Sistem Peti Kemas*, Surabaya : Departemen Perhubungan Perum Pelabuhan III.
- Mardalis, 2002, *Metode Penelitian : Suatu Pendekatan Proposal*, Jakarta : Bumi Aksara.
- Mertokusumo, Sudikno, 1996, *Mengenal Hukum*, Yogyakarta : Liberty.
- Muhammad, Abdulkadir, 1990, *Hukum Perikatan*, Bandung : PT.Citra Aditya Bakti.
- Patrik, Purwahid, 1994, *Dasar-dasar Hukum Perikatan (Perikatan yang lahir dari Perjanjian dan dari Undang-undang)*, Bandung : Mandar Maju.
- Projodikoro, R.Wirjono, 1981, *Asas-asas Hukum Perdata*, Bandung : Sumur Bandung.
- Rumladi, 1987, *Pengetahuan Dasar Operasional Lapangan Peti Kemas*, Surabaya : Departemen Perhubungan Perum Pelabuhan III.
- Subekti, R & R.Tjitrosudibio, 1994, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Undang-undang Kepailitan*, Jakarta : Pradnya Paramintha.
- _____, 1996, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata : Burgerlijk Wetboek : dengan tambahan Undang-undang Pokok Agraria dan Undang-undang Perkawinan*, Jakarta : Pradnya Paramitha.
- Subekti, R, 1995, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Jakarta : Intermedia.
- _____, 2001, *Hukum Pembuktian*, Jakarta : Pradnya Paramita

_____, 2004, *Hukum Perjanjian*, Jakarta : Intermasa.

Soedjono, Wiwoho, 1986, *Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia*, Yogyakarta : Liberty.

_____, 1987, *Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia dan Perkembangannya*, Yogyakarta : Liberty.

Soemitro, Ronny Hanitijo, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Juri Metri*, Jakarta : Ghalia Indonesia.

Soewedo, Hananto, 1987, *Shipping Praktis*, Surabaya : PT Djakarta Lloyd.

Sunarto, 1986, *Latar Belakang Peti Kemas*, Surabaya : Departemen Perhubungan Perum Pelabuhan III.

Widyaprakosa, Simanhadi, dkk, 1998, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, Jember: Badan Penerbit Universitas Jember.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 tentang *Badan Usaha Milik Negara (BUMN)*.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001 tentang *Kepelabuhanan*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 tentang *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal*.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 50 Tahun 2003 tentang *Jenis, Struktur dan Golongan Tarif Pelayanan Jasa Kepelabuhanan untuk Pelabuhan Laut*.

Internet :

www.tps.co.id

www.google.com



DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM

Jl. Kalimantan 37 Kampus Tegalboto Kotak Pos 9 Jember 68121
☎ (0331) 335462 – 330482 Fax. 330482

Nomor : 1252 /J25.1.1/PP.9/ 2005
Lampiran :
Perihal : K O N S U L T A S I

Jember, 18 April 2005

Yth. Pimpinan PT Terminal Petikemas Surabaya
di -
S U R A B A Y A

Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember bersama ini dengan hormat
menghadapkan kepada Saudara seorang mahasiswa :

Nama : TISHA AMANDA
NIM : 010710101170
Program : S1 Ilmu Hukum
Alamat : Jl. Jawa II-B No. 28 Jember.
Keperluan : Konsultasi tentang Masalah

"PELAKSANAAN HANDLING CONTAINER DAN AKIBAT HUKUMNYA
APABILA TERJADI KERUGIAN ANTARA PT. TERMINAL PETI-
KEMAS SURABAYA DENGAN PT. MANDIRI ABADI SANTOSA".

Schubungan dengan hal tersebut diatas kami mohon bantuan secukupnya,
Karena hasil dari konsultasi ini digunakan untuk melengkapi bahan
penyusunan Skripsi.

Atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terimakasih.



Dekan.

HOPONG PARON PIUS, S.H., S.U.

NIP. 130 808 985

Tembusan Kepada :
• Yth. Ketua Bagian Mejur, Perdata.
• Yang bersangkutan



PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA

Jl. Tanjung Mutiara 1 Surabaya 60177

Indonesia

Phone 62 31 328 3265 - 70

Fax 62 31 329 1628

ISO 9002 KEMA CERT.NR.79903 DUTCH COUNCIL FOR ACCREDITATION

SURAT - KETERANGANNomor : *KP.0.03/1/5/TPS-2005*

1. Bersama ini disampaikan bahwa Mahasiswi Universitas Jember Fakultas Hukum :

N A M A : TISHA ANANDA NIM : 010710101170

JURUSAN : HUKUM

telah selesai melaksanakan penelitian pada PT. Terminal Petikemas Surabaya selama 2 (dua) minggu mulai tanggal 09 s/d 20 Mei 2005 guna untuk menyelesaikan tugas-tugas di Perguruan tinggi tersebut.

2. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Surabaya, **31 MAY 2005**

DIREKSI PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA

An. DIREKTUR UTAMA

PILIH HUMAN RESOURCES MANAGER



[Signature]
DJOKO SAMPURNO



PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA



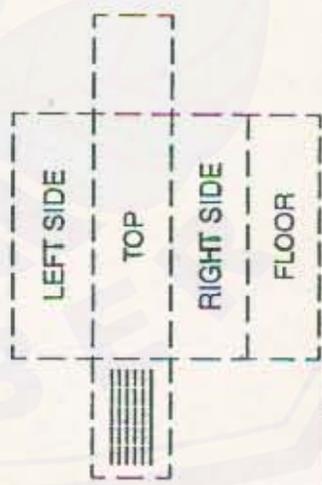
DATE :
TIME :

CONTAINER & EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT

No. :

PLEASE MARK CLEARLY ALL DAMAGES AND DEFICIENCIES
IF NO EXCEPTION USE CHECK MARK

C - CUT, B - BRUISE, H - HOLE, M - MISSING, BR - BROKEN, D - DENT, R - RUSTY



EXPORT / IMPORT	
STACK	/ TO /
APPROVED BY :	
NOTE :	

NOTE:
THE CLAIM FOR DAMAGES OR DETERIORATION OF GOODS OR CONTAINER ARE ACCORDING TO THE
SAC DIRECT PT. PELJARAN II, NO. 100/SAKPTS, TK. 237P/B - 93
FOR CONTAINER PORT TERMINAL
(SHIPPING COMPANY) THIS CONTAINER HAS BEEN RECEIVED/DELIVERED
IN GOOD ORDER AND CONDITION, EXCEPT AS NOTED ABOVE

FORMAT : QF/0901,01/TPS

GATE PASS STAMP
CONT. GATE IN / OUT
DATE

FOR HAULAGE CONTRACTOR
(CARRIER, THIS CONTAINER HAS BEEN RECEIVED / DELIVERED IN GOOD ORDER AND CONDITION
EXCEPT AS NOTED ABOVE, SUBJECT TO THE SHIPPING COMPANY'S INTERCHANGE
AGREEMENT, IF ANY.
J. Tanjung Mas, No. 1 Surabaya 60137
Telp. 3220411 323284081 Fax. 3291113

**UKURAN CONTAINER BERDASARKAN STANDAR YANG DITETAPKAN
INTERNATIONAL STANDART ORGANIZATION (ISO)**

TYPE	PANJANG	LEBAR	TINGGI	KAPASITAS
1A	40 FEET	8 FEET	8 FEET	30 TON
1AA	40 FEET	8 FEET	8 FEET 6 INCH	30 TON
1B	30 FEET	8 FEET	8 FEET	25 TON
1BB	30 FEET	8 FEET	8 FEET 6 INCH	25 TON
1C	20 FEET	8 FEET	8 FEET	20 TON
1CC	20 FEET	8 FEET	8 FEET 6 INCH	20 TON
1D	10 FEET	8 FEET	8 FEET	10 TON
1E	7 FEET	8 FEET	8 FEET	7 TON
1F	5 FEET	8 FEET	8 FEET	5 TON

UKURAN DAN KAPASITAS CONTAINER 20 FEET DAN 40 FEET

NO	JENIS UKURAN	20		40	
		MINIMUM	MAKSIMUM	MINIMUM	MAKSIMUM
1	PANJANG	5,89	5,93	12,05	12,06
	LEBAR	2,33	2,35	2,34	2,36
	TINGGI	2,25	2,26	2,37	2,39
2	LEBAR	2,34	2,34	2,30	2,33
	TINGGI	2,13	2,15	2,26	2,27
3	KAPASITAS RUANG (M ³)	30,0	31,0	66,5	68,1
4	KAPASITAS MUAT (KG)	18.000	18.720	27.070	27.580



PT. MANDIRI ABADI SANTOSA 42
DONGNAMA SHIPPING AGENCY DIVISION

NOTICE TO CLAIM
No. 001/OPR/MAS-DNA/NC/05

Ref No.: 001/OPR/MAS-DNA/NC/05
Subject : Damage Container DNAU2227222

Surabaya, 20 January 2005

To.
PT. Terminal Petikemas Surabaya
Jl. Tanjung Mutiara No. 01
Surabaya

Attn. Mr. Iwan Sabatini

Dear Sir,

Refer to the above matter and as per your " Statement of Fact " on dated December 30, 2004 when your RTG Operator No.49 move the RTG at CY block XY049 has accident to our container and the result is our container fall down and heavy damage incurred to our container.

In the future, if owner of cargo propose claim and repair cost of container will be under responsible of PT.Terminal Petikemas Surabaya. First of all, we would like to propose our container repair cost as attached. Please confirm your agreeable and advice us your payment schedule by return.

We would be grateful for your urgent attention to this matter.

Thank you,



Hari S. Nugroho
Operation Coord.

- Cc :
- DNA Rep.
 - Branch Manager
 - Logistic & Marketing Team.

UNDER T+C

MAX CLAIM US \$1,000
SEND APPROPRIATE LETTER
FOR THEM TO SIGN ACCEPTING
OFFER.

[Handwritten Signature]
2-2-05

PT. INTERCON SILATAMA PACIFIC
 Jl. Margomulyo 44 Blok G-21, Surabaya 60183
 Phone : 62-31-7490038, 62-31-7490085, 62-31-7481228
 Fax : 62-31-7490737

EOR
No : 0002

Estimate of Repair (EOR)

PT MANDIRI ABADI SANTOSA MASPION		EIR date : 19-Jan-05	EIR No : 0002 / MAS / I - 05	
		EOR date : 19-Jan-05	EOR No : 0002	
MATERIAL / OWNER : DONGNAMA		INTERCH. LOCATION PT INTERCON SILATAMA PACIFIC		Prev. OH Loc & Doc :
Customer Code & Name :		REPO : Yes No	Cont. Size & Type 20'DC	Material Type : * CSC exp. Date : Oct-02
		Prefix : DNAU		Serial : 222722
		ACEP : Yes No		CD 2
				Mtr. Loc & Date :

REPAIR DESCRIPTION	Acct.	Labour : USD 1.50		Material Cost USD	Line TOTAL USD
		Hours	Cost USD		
PANEL DISTORTED 240CMX120CMX5PCS RENEW		25.00	37.50	475.00	512.50
FAN VENTILATOR 2PCS REMOVE REFASTEN		1.50	2.25	10.00	12.25
PREFIX NBR 11PCS+COUNTRY CODE 4PCS REPLACE		0.75	1.13	14.00	15.13
DECALS IC 61+HEIGHT MARKING 2,6. 81/2 REPLACE		0.50	0.75	9.00	9.75
OWNER LOGO "DONGNAMA" REPLACE		-	-	-	N/A
TOP RAIL BENT 500CM STR		5.00	7.50	80.00	87.50
FRONT CORNER POST DENT 1PC RENEW		12.00	18.00	375.00	393.00
BOT. RAIL UPPER FLANGE DENT 500CM INSERT		18.00	27.00	180.00	207.00
ENT HEADER EXT. PLATE DENT 200CMX30CM STR		2.50	3.75	20.00	23.75
TOP PANEL DISTORTED 120CMX240CMX3PCS+70CMX240CM REPLACE		19.25	28.88	345.00	373.88
TOP PANEL SECT. 1 DENT 3CRGT STR		1.50	2.25	16.50	18.75
FLOOR BROKEN 110CMX120CM+90CMX120CM SECTION		5.00	7.50	145.00	152.50
LIFT POCKET SIDE No.3,4 DENT 120CMX2PCS INSERT+STR		6.00	9.00	45.00	54.00
LIFT POCKET TOP PLATE DENT 200CMX40CM STR		2.75	4.13	15.00	19.13
NO. 9 DENT 120CM STRWELD		1.25	1.88	10.00	11.88

Checked by :	Ex. Vessel & Voyage : BUX CROWN V.414	Total Cost	151.50	1,739.50	1,891.00
		TAX :			0.00
APPROVED by :	For DEPOT :	Total Cost+Tax		USD	1,891.00
Signature & Company Stamp		Amount USD	Principal A/C :	DPP A/C :	Lessee / Custr. A/C

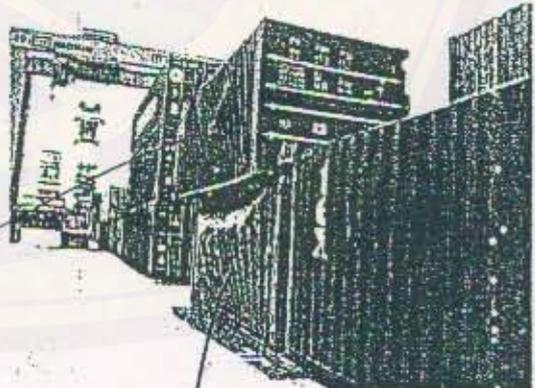
mas usf 1.00

Format No. : QF/14.04.01/TPS
 Rev No. : 01
 Date : 14 November 2001

TPS
 Page 1 of 2

INCIDENT REPORT

2 0 1 2 0 4
 Ref No. Month Year

Security Personnel : <i>Satu'in</i>		Position : <i>Commander</i>		Group : <i>B</i>		NIPP: <i>3.560402153</i>									
Incident Location : <i>International Container Yard</i>															
Time	Date : <i>30 December 2004</i>		Type	<input type="checkbox"/> Lost	<input type="checkbox"/> Fire	<input type="checkbox"/> Other :									
	Day : <i>Thursday</i>			<input checked="" type="checkbox"/> Accident	<input type="checkbox"/> Riot										
	Time : <i>10:30</i>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
Type of Injury (TI)	A <input type="checkbox"/>	Death	C <input type="checkbox"/>	Major Injury	E <input type="checkbox"/>	No Injury, need medical check up									
	B <input type="checkbox"/>	Unconscious	D <input type="checkbox"/>	Minor Injury	F <input type="checkbox"/>	Other									
Identification of Operator, Equipment, Victim, and Injury <input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> None															
No.	Name/Status of Operator, Driver, Tally		Name/No. of Equipment or Vehicle		Name & Address of Victim		TI								
<i>1.</i>	<i>Misnan (RTG Operator)</i>		<i>RTG-49</i>												
<i>2.</i>	<i>Eko Priyono (Tally Clerk)</i>		<i>TBI</i>												
Identification of Lost /Damaged Goods <input checked="" type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> None															
No.	Ref No. of Container	Name of Goods		Total	Remarks										
<i>1.</i>	<i>DNAU 2227222/20'</i>	<i>Container</i>		<i>1</i>	<i>Damaged</i>										
<i>2.</i>	<i>MSCU 1968739/20'</i>	<i>Container</i>		<i>1</i>	<i>Damaged</i>										
Identification of Damaged/Lost Equipment/Facility (including permanent Facility) <input type="checkbox"/> Yes <input checked="" type="checkbox"/> None															
No.	No. of Equipment	Name of Equipment Component (Facility)		Total	Remarks										
Damaged Part of Container				Damaged Part of Equipment											
<table border="1"> <tr><td></td><td>KIRI</td></tr> <tr><td></td><td>ATAS</td></tr> <tr><td>PINTU</td><td>KANAN</td></tr> <tr><td></td><td>BAWAH</td></tr> </table>					KIRI		ATAS	PINTU	KANAN		BAWAH				
	KIRI														
	ATAS														
PINTU	KANAN														
	BAWAH														
<p>Give X mark to the container drawing above as per the damaged part.</p> <p><i>DNAU</i></p>				<p>Give X mark to the drawing above as per the damaged part.</p> <p><i>MSCU</i></p>											

Format No. : QP/14.04.01/TPS
 Rev No. : 01
 Date : 14 November 2001



INCIDENT REPORT

2 0 1 2 0 4
 Ref No. Month Year

Course of Event	
Chronological Order	Sketch/Drawing
<p>On Thursday, 30 December 2004, at approximately 10:30, an accident has occurred at the International Container Yard Block XP Slot 049. Spreader of RTG-49, operated by Mr. Misnan when moving backward, it hit the container No. DNAU 2227222/20' at Row 3 Tier 03. The container fell down and hit the upper part of container No. MSCU 1968739/20' at Row 2 Tier 1.</p> <p>As the result, the container No. DNAU 2227222/20' and container No. MSCU 1968739/20' were damaged. The damage to the content was still unknown.</p> <p>The information received from Mr. Misnan (RTG Operator), Mr. Eko Priyono (Tally Clerk), and Mr. Arifin (Volvo-169 Driver) are :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mr. Misnan stated that before the accident, he has served delivery at Block XP Slot 046. the RTG moved to Slot 049 to serve 2 containers discharged from MV. Kota Prabu. After stacking 1 container at Row 7 Tier 1, the spreader was released and lifted up. When RTG was moving backward the spreader hit the container No. NAU 2227222/20' at Row 3 Tier 3. • Mr. Eko Priyono stated that before the accident, RTG-49 has stacked container at Row 07/01. When the spreader was moving backward, it hit container No. DNAU 2227222/20' at Row 03/03. Then the container fell down on another container No. MSCU 1968739/20' at Row 02/01. • Mr. Arifin stated that Volvo-169 has transported 4x20' containers discharged from MV. Kota Prabu at Block XP Slot 049. Volvo-160 then was taken to the workshop for AC repairing. He did not know for sure about what happened. 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center;">Drawing I</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">Drawing II</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 5px; font-size: small;"> Container No. DNAU 2227222/20' hit by RTG 49, it fell down onto Container No. MSCU </div> </div>
Position	Name
1 Shift Manager	Suparman
2 Security Superintendent	Satu'in
3 Security Personnel	bdulS alam
4 First Aid Personnel	-
5 Management	-
6 TPS Operator	Misnan
7 TPS Driver	Arifin
8 Tally Clerk (TBI)	Eko Priyono
9 Witness	
10	
	Signature
1	6
2	7
3	8
4	9
5	10



PT. MANDIRI ABADI SANTOSA
DONGNAMA SHIPPING AGENCY DIVISION

Surabaya, 7 Januari 2005

Ref. No. : 893/OPR/MAS-DNA/I/05

Kepada Yth.
Marketing Officer
Terminal Petikemas Surabaya
Jl. Tanjung Mutiara No. 1
Surabaya

Up. Bp. Iwan Sabatini

Perihal : Permohonan Joint Survey TPS

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan kejadian yang menimpa container kami ex. kapal MV. Buxcrown Voy. 413S sehingga container kami lubang bagian bawah dan menyebabkan kerusakan container dan juga kemungkinan kerusakan barang milik importir, maka dengan ini kami mengajukan permohonan **Joint Survey** didalam area TPS antara pihak importir, TPS, dan pelayaran. Adapun nomor nomor yang akan di survey adalah sebagai berikut :

DNAU 2227222 20'DRY ALUMINIUM RE-ROLLED COIL

Demikian permohonan kami, atas perhatian serta kerjasama bapak kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. Mandiri Abadi Sentosa



001.331.026 b99

Jatuh dari ker 3 ru 3, by R649
Plat 49 x P.

Blok XP (Estimasi)

Head Office
Jl. Jamsostek (3rd floor)
Gatot Subroto No. 38
Phone : 62-21-5296 2234

Medan Branch
Jl. Krakatau No. 199 C
Phone : 62-61-663 9183-84
Fax : 62-61-663 9185

Surabaya Branch
Jl. Tanjung Perak Timur No. 214
Phone : 62-31-328 6535-38
Fax : 62-31-328 6714

Terminal Office Tg. Priok
Gedung Yos Sudarso Kav I, Blok B-1
Jl. Yos Sudarso No. 1
Phone : 62-21-435 6866
Fax : 62-21-4391 0267

Iwan Sabatini

From: P.T. Marina Deltamentari (Sby) [mdmsby@indo.net.id]
 Sent: Friday, January 14, 2005 11:02 AM
 To: Iwan Sabatini
 Subject: Re: MV "Bux Crown" V.413 arrd at Surabaya 25/12/2004 - alleged damage

----- Original Message -----

From: Iwan Sabatini
 To: 'MAS SUB / Hari SN'; 'mdmsby@indo.net.id'
 Cc: Agung Sarwono; E.G.Kim; Mr.SJ.Lee; GM Mas - Dna; MAS JKT - OPR MGR; Branch Manager SUB; DOC Coord - SUB; ilt@dnal.co.kr
 Sent: Friday, January 14, 2005 7:50 AM
 Subject: RE: MV "Bux Crown" V.413 arrd at Surabaya 25/12/2004 - alleged damage

Dear Pak Hari,

We noted what occurred of DNAU2227222 was TPS fault, we've pointed to PT Marina Delta Mentari Surveyor for joint survey when you able to send me the claim letter in two cases; for damage container and damage the cargoes also the survey report from surveyor & photograph

Thank You
 Regards,
 Iwan Sabatini

-----Original Message-----

From: MAS SUB / Hari SN [mailto:hari_sn@mas-dna.com]
 Sent: Friday, January 14, 2005 2:11 AM
 To: iwan.sabatini@tps.co.id
 Cc: Agung Sarwono; E.G.Kim; Mr.SJ.Lee; GM Mas - Dna; MAS JKT - OPR MGR; Branch Manager SUB; DOC Coord - SUB; ilt@dnal.co.kr
 Subject: MV "Bux Crown" V.413 arrd at Surabaya 25/12/2004 - alleged damage

To : TPS Marketing Dept - mr. Iwan Sabatini
 Cc : TPS Operation Manager - mr. Agung Sarwono
 Cc : dna/sel/ilt - ms. E.G.Kim
 Cc : dna/jkt/rep - mr. S.J.Lee
 Cc : mas/jkt - all concern
 Cc : mas/sub - all concern
 Fm : mas/sub - hari s.nugroho

Re : MV "Bux Crown" V.413 arrd at Surabaya 25/12/2004
 B/L No. DNALPUS041200589, Cntr. No. DNAU2227222
 Alleged damage

Dear Sirs,

This refers to above subject, said cargo found damage during stevedoring at TPS terminal with detail asf :

Cont no. : Dnau2227222/20'
 Volume : 1x20'dry

Vessel : mv. Buxcrown voy.413s
Cgnee : pt. alumindo light metal industry

We assume this severe damage to container would be affected to the cargoes inside and the container it self. Due to this incident happen at your area, we would like to propose your kind permission to held joint survey with related dept. involved.

In addition, we do believe that you will take full responsibility to cover all expenses as far as the incident was occurred during stevedoring arrangement.

Looking forward to hearing good news from your side.

Best regards,
Hari



PT. MANDIRI ABADI SANTOSA
SURABAYA BRANCH

This email is intended only for the use of the individual or entity named above and may contain information that is confidential and privileged. If you are not the intended recipient you are hereby notified that any dissemination, distribution or copying of this e-mail is strictly prohibited. When addressed to our clients the contents are subject to the TPS terms and conditions for e-mail transmissions which can be viewed on our web site www.tps.co.id.

If you have received this e-mail in error please notify us immediately by return e-mail and destroy the original message, Thank You

PT Terminal Petikemas Surabaya
Jalan Tanjung Mutiara 1,
Surabaya, East Java,
Indonesia

February 2005

TPS Ref: _____

Settlement of Claim

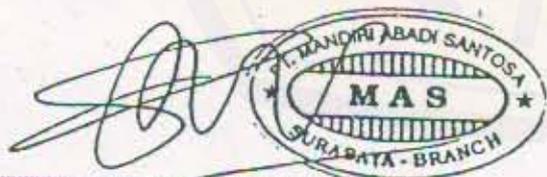
DNAU2227222/20'

We P.T. Mandiri Abadi Santosa in our capacity as General Agents for Dongnama Shipping Co., Ltd. confirm we accept the amount of US\$ 1.000 (One thousand US Dollars) from PT Terminal Petikemas Surabaya in full and final settlement and absolute extinguishment of all claims, counter claims, demands of whatsoever scope and value however deriving, from, arising out of related to the alleged damage to the Container DNAU2227222/20' incident at the terminal on 25 December 2004 whilst the container was discharging from MV. Buxcrown.

Furthermore, we agree to hold PT Terminal Petikemas Surabaya harmless and fully indemnified in the total amount of US\$ 1.000 against all claims whatsoever deriving from, arising out of or related to the alleged loss or damage stated in the preceding paragraph and confirm that neither we nor insurers or any other party have any further claim against PT Terminal Petikemas Surabaya their underwriters, subcontractors or any party whatsoever and we release all such parties from any further liabilities hereby guaranteeing that we are and were the only party entitled to bring the said claim.

Further, this final release shall not be construed to be an admission of liability by PT Terminal Petikemas Surabaya; moreover PT Terminal Petikemas Surabaya enters into the final release with an express denial of liability, responsibility or fault whatever and/or the existence of any circumstances creating a liability whether under contract, tort or in any other well.

This final release shall be construed and performance thereof shall be determined by the law of Indonesia and any claim or dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the Courts of the State of Indonesia and no other Court.



Signature of Claimant

BUDI HARTONO

Full Name of Claimant

BRANCH MANAGER

Company Position

FEBRUARY 15TH, 2005

Date



PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA
 Jl. Tanjung Mutlara 1 Surabaya 60177
 Indonesia
 Phone 62 31 328 3265 - 70
 Fax 62 31 329 1628

ISO 9001 KEMA CERT.NR. 79903 DUTCH COUNCIL FOR ACCREDITATION

Nomor : UT 4.05/1/9/TPS-2005
 Klasifikasi : Biasa
 Lampiran : -
 Perihal : Claim DNAU2227222/20'

Surabaya. 22 FEB 2005

Kepada

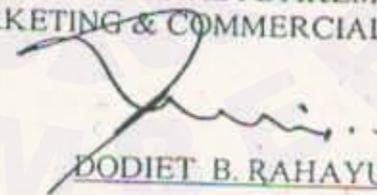
Yth. PT. MANDIRI ABADI S.
 (DONG NAMA SHIPPING)

Di -

SURABAYA.

1. Menunjuk surat Saudara No. 001/OPR/MAS-DNA/NC/05 tgl. 20/01/2005 perihal tersebut diatas, dengan ini dapat disampaikan bahwa Claim tersebut akan kami lakukan pembayaran sebesar US\$ 1.000,- (Seribu US Dollars) dan akan di-transfer ke PT. Mandiri Abadi Santosa melalui Bank Mandiri Cab Tg Perak, dengan No rekening A/C 140.000.228.3795 (USD)
2. Selanjutnya Saudara akan mendapatkan informasi dari Finance TPS setelah dilakukan pembayaran claim tsb.
3. Demikian atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

An.DIREKSI PT.TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA
 MARKETING & COMMERCIAL MANAGER


DODIET B. RAHAYU

Tembusan :
 Quality Assurance Manager

Claim42



PT. MANDIRI ABADI SANTOSA
DONGNAMA SHIPPING AGENCY DIVISION

Surabaya , 15 February 2005

To : TPS (Legal Section & Insurance)
Attn : Mr. Iwan Sabatini
Ref : 991/OPR/MAS-DNA/II/05

Re : Claim on repairing cost of container DNAU2227222

Dear Sir,

Replying your email dated. February 15, 2005 regarding the above matter , and so that you are agree to paid amounting USD 1,000.00 for repairing cost of container DNAU2227222. And for settlement that claim please transfer to our company account number asf:

PT. Mandiri Abadi Santosa
A/C : 140.000.228.3795 (USD)
Bank Mandiri Cab. Pelabuhan Tg. Perak Surabaya

Thank you for your kind cooperation.

Best regards



Hari S. Nugroho
Operation Coord

Cc :

- Mr. S.J.Lee / DNA Rep
- Mr. Budi H / Branch Manager
- Ms. Nancy / F & A Coord
- Files



PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA
Jl. Tanjung Mutlara 1 Surabaya 601



Indone
Phone 62 31 328 3265 -
Fax 62 31 329 16

ISO 9002 KEMA CERY, NR. 40003 DUTCH COUNCIL FOR ACCREDITATI

Nomor : AK.1.05/16/2/TPS-2005
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : -
Perihal : Transfer Uang.

Surabaya, 28 Pebruari 2005

Kepada :

Yth. Bank Mandiri (Ex.Exim)
Cabang Pelabuhan Tg Perak
Di

SURABAYA

1. Dengan ini diharap bantuan Saudara untuk mentransfer Uang Sebesar US\$. 1.000,-- (Seribu US. Dollar)
Dari Rekening PT. Terminal Petikemas Surabaya
Nomor : 140.0099050.743. (US.\$)

Kepada :

PT. MANDIRI ABADI SANTOSA.
Bank Mandiri Cabang Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
Nomor rekening : 140.000.2283.795.

Untuk pembayaran claim container DNAU 2227222/20'.
Biaya yang timbul menjadi beban PT. Terminal Petikemas Surabaya

2. Demikian atas pelaksanaannya disampaikan terima kasih.

DIREKSI PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA
WAKIL DIREKTUR UTAMA,

DIREKTUR UTAMA,

BANK MANDIRI (PERSERO), Tbk.
SURABAYA
KABUPATEN TANJUNG PERAK

DAVID P. MONTGOMERY

ADJI PAMUNGKAS

Tembusan :

PT. Mandiri Abadi Santosa.

Jl. Tanjung Perak Timur 214 Surabaya, Tlp. 3286535-38 Fax. 3286714.

008659/JKK/2005



** MARKETING & COMMERCIAL DEPARTMENT

NOTA DINAS

No. : 66 /ND/TPS/MC/II/2005

Kepada : Yth. Finance Manager.

Dari : Marketing & Commercial Manager

Perihal : Pembayaran Claim DNAU2227222/20'

1. Menunjuk disposisi Wakil Direktur Utama pada berkas Claim PT. Mandiri Abadi Santosa/ Dongnama Shipping, yaitu kerusakan Cntr DNAU2227222 dengan ini mohon bantuan proses pembayaran Claim sebesar **US\$ 1.000,-** (Seribu US Dollars) kepada PT.Mandiri Abadi Santosa, melalui transfer pada Bank Mandiri Cabang Tg Perak, dengan nomor rekening sbb :

A/C : 140.000.228.3795 (USD)

2. Demikian atas perhatian dan kerjasama yang baik diucapkan terima kasih.

22 FEB 2005

Surabaya,
MARKETING & COMMERCIAL MANAGER

DODIET BRAHAYU

Claim42

Tembusan :

- Quality Assurance Manager