

Perjanjian Kerjasama Antara PT. Pelabuhan Indonesia I (PERSERO) Belawan *International Container Terminal* (BICT) Dengan PT.prima indonesia logistik tentang kerjasama pengelolaan dan pengoperasian Peralatan *reach stacker* di terminal BICT

Noviza Amalia
Magister Kenotariatan, Universitas Sumatera Utara
amalia.noviza@yahoo.com

ABSTRACT

Reach stacker is a flexible device used for the smoothness of container loading-unloading. It is used to serve lift on/lift off containers from and/or to ships and from inside and/or outside BICT terminal to Container Yard. Cooperative Agreement between PT Pelindo I of Belawan International Container Terminal (BICT) and PT. Prima Indonesia Logistic on cooperation in Managing and Operating Reach Stacker at BICT terminal is made to smooth goods traffic. However, there are many deficiencies in its procedure and standard so that there is imbalance for both parties. The research used the theory of freedom to enter into contracts, the theory of balance, and the theory of legal certainty. The mechanism of making the design of cooperative agreement between PT Pelindo I of Belawan International Container Terminal (BICT) and PT. Prima Indonesia Logistic on cooperation in Managing and Operating Reach Stacker at BICT terminal is made based on negotiation. This agreement should meet the requirements as stipulated in Article 1320 of the Civil Code, and its implementation does not give any balance between right and obligation since the First Party has more portion of right than the Second Party, while it has less responsibility than the Second Party does. In practice, the clause of the agreement which often makes the Second Party default is about "providing backup device at least 1x24 (one times twenty four) hours when there is damage which can cause the delay in lift on/lift off service or one day after it damages, and all costs will be imposed on the Second Party." In reality, the repairmen cannot be done in 24 hours plus the absence of backup device. In consequence, receiving and delivery activities cannot be served.

Keywords: Cooperative Agreement, Reach Stacker, Responsibility

ABSTRAK

*Reach stacker merupakan alat fleksibel untuk kelancaran bongkar muat Container. Pemanfaatan Reach stacker ini adalah untuk melayani lift on/lift off peti kemas dari kegiatan bongkar/muat dari dan ke kapal serta kegiatan lift on/lift off peti kemas dari dalam dan/atau dari luar terminal BICT ke ContainerYard. Demi menunjang kelancaran lalu lintas barang, maka dibuatlah Perjanjian Kerjasama antara PT. Pelindo I Belawan *International Container Terminal* (BICT) dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama Pengelolaan Dan Pengoperasian Peralatan *Reach stacker* Di Terminal BICT. Prosedur dan standar perjanjian kerjasama ini masih banyak terdapat kekurangan. Dalam perjanjian kerjasama tersebut tidak ada keseimbangan bagi para pihak. Teori yang digunakan dalam Tesis ini adalah teori kebebasan berkontrak, teori keseimbangan dan teori kepastian hukum. Mekanisme pembuatan rancangan perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I Belawan *International Container Terminal* (BICT) dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama*

Pengelolaan dan Pengoperasian Peralatan *Reach stacker* di terminal BICT yaitu dibuat berdasarkan negosiasi. Dalam hal terjadinya kesepakatan antara para pihak untuk melakukan perjanjian kerjasama ini harus sesuai dengan persyaratan perjanjian sebagaimana yang diisyaratkan dalam Pasal 1320 KUHPerdara. Pelaksanaan perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I BICT dengan PT. Prima Indonesia Logistik masih belum memberikan keseimbangan antara hak dan kewajiban dikarenakan hak yang ada pada pihak pertama lebih banyak dibandingkan hak yang ada pada pihak kedua. Sedangkan kewajiban yang ada pada pihak pertama lebih sedikit dibandingkan hak yang ada pada pihak kedua. Salah satu klausul dalam perjanjian kerjasama mengenai kewajiban pihak kedua yang sering terjadi *wanprestasi* dalam prakteknya adalah mengenai “menyediakan alat pengganti apabila terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terhentinya pelayanan *lift on/lift off*, selambat-lambatnya 1 x 24 jam (satu kali dua puluh empat jam) atau 1 (satu) hari setelah alat rusak dan seluruh biaya menjadi tanggung jawab pihak kedua”. Tetapi jika terjadi kerusakan alat pengoperasian *Reach stacker* sering sekali perbaikannya tidak siap dalam 1x24 jam dan tidak ada ketersediaan alat pengganti, sehingga tidak dapat melayani kegiatan *receiving/delivery*.

Kata Kunci : Perjanjian Kerjasama, Reach stacker, Pertanggung jawaban

1. Pendahuluan

a. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan salah satu pelayanan pemerintahan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas dan distribusi barang dan penumpang. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan Pasal 1 ayat 1 menyebutkan bahwa :

“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan

penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.”

Peranan pelabuhan sebagai bagian dari sektor perhubungan laut dalam hal ini merupakan penunjang dan pendorong perkembangan pengangkutan laut dan ekonomi negara. Peranan pelabuhan yaitu :

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian;
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi;
4. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
5. Tempat distribusi, produksi dan konsolidasi muatan atau barang;
6. Mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan negara.¹

PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) selanjutnya disebut sebagai PT. Pelindo, mempunyai tugas pokok menyediakan dan

¹ Suranto, *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Terminal Peti Kemas Pasca UU No. 17 Tahun*

2008 Tentang Pelayaran, (Medan : Gema Ind, 2011), Hal. 52

mengusahakan jasa kepelabuhanan. PT. Pelindo menyelenggarakan keamanan dan ketertiban dalam lingkungan kerja pelabuhan.² PT. Pelindo adalah suatu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi tugas untuk mengoperasikan dan pengelolaan pelabuhan-pelabuhan yang diusahakan di seluruh Indonesia. Pelabuhan sebagai tumpuan tatanan kegiatan ekonomi dan kegiatan pemerintahan merupakan sarana untuk menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan dalam menunjang penyelenggaraan angkutan laut.³

PT. Pelindo terbagi 4 (empat) berdasarkan wilayah kerjanya. Untuk Sumatera Utara merupakan wilayah operasi dari PT. Pelindo I. Wilayah operasi PT. Pelindo I meliputi Sumatera bagian utara dan timur meliputi provinsi Aceh, Sumatera Utara, Riau, dan Kepulauan Riau.

PT. Pelindo I mempunyai beberapa cabang pelaksana sebagai pendukung terlaksananya peran pelabuhan, salah satu cabang pelaksana PT. Pelindo I yaitu Belawan *International Container Terminal* yang selanjutnya akan disebut BICT. BICT merupakan salah satu cabang pelaksana PT. Pelindo I yang menyediakan jasa bongkar muat peti kemas kepada pengguna jasa.

BICT merupakan operator terminal peti kemas yang memberikan jasa bongkar muat peti kemas Internasional dengan kegiatan ekspor, impor dan antar negara. Unit BICT yang menjadi pelabuhan utama berlokasi di Kota Medan Provinsi Sumatera Utara.

Usaha bongkar muat merupakan salah satu usaha penunjang angkutan laut untuk kelancaran proses kegiatan angkutan laut.

Usaha penunjang angkutan laut umumnya ditujukan untuk menunjang kelancaran proses perpindahan barang dari pengirim ke penerima barang.⁴

PT. Prima Indonesia Logistik merupakan anak perusahaan PT. Pelindo I yang bergerak di bidang jasa depo peti kemas dan jasa logistik lainnya dengan pelayanan prima. PT. Prima Indonesia Logistik yang selanjutnya akan disebut PT. PIL. Komposisi kepemilikan PT. PIL terdiri dari 99% dipegang oleh PT. Pelindo I dan 1% dipegang oleh PT. Koperasi Karyawan Pelabuhan Unit Usaha Terminal Peti kemas Kota Medan. PT. PIL merupakan *spin off* dari salah satu cabang PT. Pelindo I, yakni Belawan *Logistic Center*. PT. PIL didirikan pada tahun 2014 untuk pengembangan usaha logistik bagi kalangan bisnis dan industri. Kegiatan usaha dari PT. PIL sendiri yaitu :

1. Penunjang perseroan yang meliputi pengurusan transportasi, pergudangan, konsolidasi muatan dan penyediaan ruang muatan;
2. Penyediaan fasilitas dan pelayanan jasa pembersihan/pencucian, perawatan dan perbaikan peti kemas;
3. Penyediaan jasa *stuffing/stripping* kontainer;
4. Penyediaan fasilitas dan pelayanan jasa penyimpanan/penumpukan peti kemas;
5. Penyediaan fasilitas dan pelayanan jasa pemindahan;
6. Penyediaan fasilitas dan pelayanan jasa *lift on/lift off* secara mekanik;
7. Penyediaan fasilitas dan pelayanan jasa CFS (*Container Freight Station*);

² Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut* (Medan : Pustaka Bangsa Press, 2005), hal. 190

³ *Ibid.*,

⁴ *Ibid.*,

8. Penyediaan fasilitas dan pelayanan jasa *Reefer Container*;
9. Penyediaan fasilitas dan pelayanan jasa bongkar muat;
10. Penyediaan fasilitas dan pelayanan jasa lainnya yang berhubungan dengan jasa logistik, maupun jasa kepelabuhan dan jasa lainnya;
11. Angkutan multimoda dan bertanggung jawab terhadap kegiatan.⁵

Perjanjian kerjasama, prinsip utama terbentuknya suatu perjanjian adalah kebebasan berkontrak. Kebebasan berkontrak merupakan kebebasan para pihak yang terlibat dalam suatu kontrak untuk mengadakan atau tidak mengadakan perjanjian, kebebasan untuk menentukan dengan siapa mengadakan perjanjian, kebebasan untuk menentukan isi perjanjian dan kebebasan untuk menentukan bentuk perjanjian.⁶ Tiap orang bebas membuat perjanjian apa saja dengan ketentuan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPdata menjadi dasar dari kebebasan membuat perjanjian bagi siapa saja yang akan mengikatkan dirinya dalam perjanjian. Konsekuensi hukum dari Pasal 1338 ayat (1) KUHPdata dinyatakan bahwa “setiap orang atau pihak yang telah mengikatkan dirinya ke dalam suatu perjanjian harus mematuhi perjanjian tersebut karena telah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang telah menandatangani”.

Pembahasan mengenai perjanjian kerjasama tersebut adalah sebagai dasar pelaksanaan kerjasama pengoperasian

peralatan *reach stacker*. Maksud dari perjanjian kerjasama ini adalah sebagai dasar pedoman dalam pelaksanaan kerjasama pengoperasian peralatan *reach stacker* milik atau yang dikuasai oleh pihak PT. PIL di terminal BICT. Tujuannya adalah untuk menunjang kelancaran *handling* bongkar muat peti kemas untuk kegiatan *haulage* yang diselenggarakan oleh pihak BICT di terminal BICT, sehingga dapat meningkatkan kuantitas dan kualitas pelayanan di terminal BICT.

Reach stacker merupakan alat fleksibel untuk kelancaran bongkar muat *container*. *Reach stacker* memiliki jenis dan ukuran yang berbeda-beda sesuai dengan fungsi dan kebutuhannya. Peralatan *reach stacker* ini milik atau yang dikuasai oleh pihak PT. PIL yang telah disepakati sebanyak 1 (satu) unit dengan kapasitas dapat mengangkat beban seberat 45 (empat puluh lima) ton. Pemanfaatan *reach stacker* ini adalah untuk melayani *lift on/lift off* peti kemas dari kegiatan bongkar/muat dari dan ke kapal serta kegiatan *lift on/lift off* peti kemas dari dalam dan/atau dari luar terminal BICT ke *Container Yard*.



Gambar 1 : Reach stacker

Sumber

:[https://www.google.co.id/search=reach stacker](https://www.google.co.id/search=reach+stacker), Diakses pada tanggal 12 Oktober 2018, 15.24 WIB

⁵ Prima Indonesia Logistik, *Halaman Utama*, www.primaindonesialogistik.com, diakses pada tanggal 8 Juli 2018. 19.39 WIB

⁶ Ridwan Khaidandy, *Itikad Baik dalam Kebebasan Berkontrak*, (Jakarta : Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hal. 38

Prosedur dan standar perjanjian kerjasama ini masih banyak terdapat kekukurangan. Dalam perjanjian kerjasama tersebut tidak ada keseimbangan bagi para pihak. Perjanjian kerjasama tersebut mengenai hak dan kewajiban bagi para pihak yang tidak seimbang, yaitu mengenai isi hak para pihak lebih sedikit dibandingkan dengan kewajiban para pihaknya. Pembagian hak dan kewajiban diantara para pihak dirasakan belum berimbang dan adil, dikarenakan dalam perjanjian kerjasama tersebut tidak diatur mengenai kewenangan operasional kerja dan keputusan kebijakan yang seharusnya dilaksanakan dan dirumuskan secara bersama-sama, selanjutnya dalam perjanjian kerjasama juga tidak ada pengaturan mengenai wanprestasi di dalam pasal perjanjian itu.

Keseimbangan dalam perjanjian kerjasama ini seharusnya dilangsungkan sejak awal pembentukan perjanjian sampai kepada terlaksananya tujuan perjanjian yang berimbang dan mengakomodir kepentingan kedua belah pihak.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas, maka yang menjadi permasalahan dalam tesis ini yaitu :

1. Apakah perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I Belawan International Container Terminal (BICT) dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama Pengelolaan Dan Pengoperasian Peralatan *Reach Stacker* Di Terminal BICT sudah sesuai dengan kaidah menurut KUHPerdara?

2. Bagaimana penerapan asas keseimbangan dalam perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I Belawan *International Container Terminal* (BICT) dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama Pengelolaan Dan Pengoperasian Peralatan *Reach Stacker* di Terminal BICT?
3. Bagaimana pertanggung jawaban yang dilakukan PT. Pelindo I Belawan *International Container Terminal* (BICT) dan PT. Prima Indonesia Logistik sebagai para pihak apabila terjadinya wanprestasi?

C. Metode Penelitian

Metode (Inggris: *method*, Latin: *methodus*, Yunani: *methodos-meta* berarti sesudah, diatas, sedangkan *hodos*, berarti suatu jalan, suatu cara). Mula-mula metode diartikan secara harfiah sebagai suatu jalan yang harus ditempuh, menjadi penyelidikan atau penelitian berlangsung menurut suatu rencana tertentu.⁷

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya, disamping itu juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahannya yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan.⁸

Adapun untuk mendapatkan data yang diperlukan, pengumpulan data dilakukan melalui tahap-tahap penelitian yaitu

⁷Tampil Anshari Siregar, *Metodologi Penelitian Hukum Penulisan Skripsi*, (Medan : Pustaka Bangsa Press, 2005), hal. 15

⁸Suratman dan Philips Dillah, *Metode Penelitian Hukum*, (Bandung : Alfabeta, 2013), hal. 31.

melakukan penelitian studi dokumen/pustaka atau penelitian pustaka (*library research*) yaitu dengan cara mengumpulkan semua peraturan Perundang-undangan, dokumen-dokumen hukum dan buku-buku yang berkaitan dengan rumusan masalah penelitian serta melakukan wawancara yang menggunakan pedoman wawancara (*interview guide*) pada beberapa informan yang dijadikan sebagai sumber informasi pengumpulan data dalam penelitian ini, yaitu pihak PT. Pelindo I BICT dan PT. Prima Indonesia Logistik.

II. Hasil dan Penelitian

A. Perjanjian Kerjasama Antara PT. Pelindo I Belawan International Container Terminal (BICT) dengan PT. Prima Indonesia Logistik Tentang Kerjasama Pengelolaan dan Pengoperasian Peralatan Reach Stacker di Terminal BICT Sudah sesuai dengan Kaidah Menurut KUHPerdara

Hukum kontrak merupakan bagian hukum privat. Hukum ini memusatkan perhatian pada kewajiban untuk melaksanakan kewajiban sendiri (*self imposed obligation*). Dipandang sebagai hukum privat, karena pelanggaran atas kewajiban-kewajiban yang ditentukan dalam kontrak, murni menjadi urusan pihak-pihak yang berkontrak. Kontrak dalam bentuk yang paling klasik, dipandang sebagai ekspresi kebebasan manusia untuk memilih dan mengadakan perjanjian.⁹

Sumber pengaturan hukum kontrak adalah sistem terbuka. Artinya bahwa setiap orang bebas untuk mengadakan perjanjian, baik yang sudah diatur maupun yang belum

diatur dalam undang-undang. Hal ini dapat disimpulkan dari ketentuan yang tercantum dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara yang berbunyi “semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.¹⁰

Ketentuan Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara memberikan kebebasan kepada para pihak untuk :

1. Membuat atau tidak membuat perjanjian;
2. Mengadakan perjanjian dengan siapa pun;
3. Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan dan persyaratannya dan;
4. Menentukan bentuknya perjanjian yaitu tertulis atau lisan.

Mengenai bentuk suatu perjanjian tidak ada ketentuan yang mengikat, karena itu perjanjian dapat dibuat secara lisan maupun tertulis. Dalam hal dibuat secara tertulis, perjanjian mempunyai makna sebagai alat bukti bila pihak-pihak dalam perjanjian itu mengalami perselisihan. Untuk perjanjian tertentu, undang-undang menentukan bentuk tersendiri sehingga bila bentuk itu diingkari maka perjanjian tersebut tidak sah.¹¹

Terminologi perancangan dalam hukum kontrak disebut juga *legal drafting*, yaitu merancang atau membuat suatu konsep kontrak. Substansi suatu kontrak bisnis pada dasarnya tergantung pada isi dan substansi transaksi bisnis yang melatarbelakanginya. Menurut Niewenhius, sepanjang prestasi yang diperjanjikan bertimbang balik mengandaikan kesetaraan (posisi para pihak), maka apabila terjadi ketidakseimbangan, perhatian akan

⁹ Jelly Leviza, *Perancangan dan Analisis Kontrak*, Materi disampaikan dalam Pendidikan Khusus Profesi Advokat (PKPA) di Fakultas Hukum UISU Medan 2015, hal. 2

¹⁰Ricardo Simanjuntak, *Teknik Perancangan*

Kontrak Bisnis, (Jakarta : Gramedia, 2006), hal. 27

¹¹ I Ketut Oka Setiawan. *Hukum Perikatan*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2016), hal. 43

ditikberatkan pada kesetaraan yang terkait dengan cara terbentuknya kontrak dan tidak pada hasil akhir dari prestasi dimaksud. Karena itu orang dapat menarik kesimpulan bahwa dari substansinya, semakin banyak jenis transaksi yang dibuat orang dalam praktek bisnis dan perdagangan, semakin banyak pula dapat dijumpai jenis kontrak yang satu sama lain berbeda dari segi substansi dan jenis prestasi yang diaturnya.¹²

Demi menunjang kelancaran *handling* bongkar muat peti kemas untuk kegiatan *haulage* di terminal BICT sehingga dapat meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan di terminal BICT, maka dibuatlah suatu perjanjian kerjasama.

Perjanjian kerjasama tersebut adalah Perjanjian Kerjasama Antara PT. Pelindo I BICT dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama Pengelolaan dan Pengoperasian Peralatan *Reach Stacker* di Terminal BICT Nomor UM.xx/xx/16/BICT-16 dan Nomor US.xx/7/xx/PIL-16, dibuat dan ditandatangani pada hari Senin, tanggal 3 Oktober 2016 oleh dan antara General Manager PT. Pelindo I Belawan *International Container Terminal* (BICT) selanjutnya disebut sebagai pihak pertama dengan Direktur PT. Prima Indonesia Logistik yang selanjutnya disebut sebagai pihak kedua. Diatur secara umum dalam KUHPerdota mengenai hal terjadinya kesepakatan antara para pihak untuk melakukan perjanjian kerjasama tersebut harus sesuai dengan persyaratan perjanjian sebagaimana yang diisyaratkan dalam Pasal 1320 KUHPerdota yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
Kesepakatan merupakan unsur mutlak terjadinya perjanjian kerjasama. Kesepakatan dapat terjadi dengan berbagai cara, namun yang paling penting adalah adanya penawaran dan penerimaan atas penawaran tersebut. Sehingga dapat dikatakan bahwa kesepakatan ialah persesuaian pernyataan kehendak antara para pihak. Perjanjian kerjasama ini dibuat haruslah ada kesesuaian pendapat tentang apa yang diatur di dalam perjanjian tersebut. Dalam perjanjian kerjasama ini pihak yang menyediakan pengoperasian peralatan *reach stacker* adalah pihak PT. PIL.
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
Pihak yang melakukan kontrak haruslah orang yang oleh hukum memang berwenang membuat kontrak tersebut. Sebagaimana Pasal 1330 KUHPerdota menentukan "bahwa setiap orang adalah cakap untuk membuat perikatan, kecuali undang-undang menentukan bahwa ia tidak cakap. Dalam perjanjian kerjasama ini para pihak telah cakap untuk membuat perjanjian. Subjek dalam perjanjian ini adalah badan hukum yang juga dapat memiliki hak-hak dan melakukan perbuatan-perbuatan hukum seperti halnya apa yang dilakukan manusia. Badan hukum tersebut adalah PT. Pelindo I didirikan berdasarkan akta pendirian nomor 1 tanggal 1 Desember 1992 oleh Notaris Imas Fatimah, S.H di

¹² Munir Fuadi, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 2007),

Jakarta. PT. Pelindo memiliki cabang pelaksana yaitu BICT yang dioperasikan pada tahun 1987 dan PT. Pelindo I mengelola 6 (enam) anak perusahaan yang salah satunya adalah PT. Prima Indonesia Logistik yang dioperasikan pada tahun 2014.¹³

3. Suatu hal tertentu;
Perihal objek tertentu yang dimaksud adalah suatu kontrak haruslah berkenaan dengan hal yang tertentu, jelas dan dibenarkan oleh hukum. Dalam perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I BICT dengan PT. PIL objek yang di perjanjikan adalah alat berat pengoperasian yaitu *reach stacker*. *Reach stacker* merupakan peralatan mekanis berikut perlengkapannya yang digunakan untuk proses kegiatan bongkar/muat peti kemas di lapangan penumpukan/ *Container Yard (CY)*.
4. Suatu sebab yang halal
Maksudnya adalah bahwa suatu kontrak haruslah dibuat dengan maksud atau alasan yang sesuai hukum yang berlaku. Kontrak tidak boleh dibuat bertentangan dengan hukum. Dan isinya tidak dilarang oleh undang-undang atau tidak bertentangan dengan kesusilaan, ketertiban umum. Perjanjian juga dibuat tanpa sebab atau dibuat karena suatu sebab yang palsu atau terlarang adalah tidak mempunyai kekuatan hukum. Perjanjian kerjasama ini telah memiliki suatu sebab yang halal dikarenakan tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum. Maksud dan tujuan dibuatnya

perjanjian kerjasama ini adalah sebagai pedoman dalam pelaksanaan kerjasama pengoperasian peralatan *reach stacker* milik atau yang dikuasai oleh pihak Kedua di terminal BICT untuk saling menunjang bisnis para pihak dengan prinsip saling menguntungkan. Tujuannya adalah untuk menunjang kelancaran *handling* bongkar muat peti kemas untuk kegiatan *haulage* yang diselenggarakan oleh pihak Pertama di terminal BICT sehingga dapat meningkatkan kuantitas dan kualitas pelayanan di terminal BICT.

Kontrak atau perjanjian harus memenuhi syarat sahnya perjanjian, yaitu kata sepakat, kecakapan, hal tertentu dan suatu sebab yang halal sebagaimana tercantum dalam Pasal 1320 KUHPdata. Dalam praktiknya di lapangan terdapat 3 (tiga) tahapan dalam membuat perjanjian yaitu :

1. Tahap *pra-contractual* :
yaitu tahapan dimana adanya penawaran dan penerimaan. Ada 4 tahap yang harus diperhatikan yaitu :
 - a. Identifikasi para pihak;
 - b. Penelitian awal aspek terkait;
 - c. Pembuatan MoU (*Memorandum of Understanding*);
 - d. Negosiasi.

Dalam tahap prakontraktual seringkali ditandai dengan adanya berbagai proses seperti negosiasi serta pembuatan berbagai dokumen pendahuluan. Negosiasi merupakan tahapan paling penting dalam proses prakontraktual, negosiasi merupakan proses sebelum terjadinya sebuah kontrak nyata yang memuat pertukaran hak dan kewajiban para pihak secara proporsional.

¹³ Pelabuhan Indonesia I, *Visi Misi Pelindo I*
<https://www.pelindo1.co.id/id/Default.aspx> diakses
tanggal 18 Januari 2019 pada pukul 21.00 WIB.

1. Tahap *contractual* :

yaitu tahapan dimana adanya penyesuaian pernyataan kehendak antara para pihak yang mengadakan perjanjian.

Contractual ini terdiri dari:

- a. Penulisan naskah awal;
- b. Perbaikan naskah;
- c. Penulisan naskah akhir;
- d. Penandatanganan.

2. Tahapan *post-contractual* :

yaitu tahapan dimana pelaksanaan perjanjian. Sedangkan *post contractual* terdiri dari:

- a. Pelaksanaan;
- b. Penyelesaian sengketa.¹⁴

Perjanjian Kerjasama Antara PT. Pelindo I BICT dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama Pengelolaan dan Pengoperasian Peralatan *Reach Stacker* di Terminal BICT Nomor UM.xx/xx/16/BICT-16 dan Nomor US.xx/7/xx/PIL-16, dibuat berdasarkan tahap negosiasi. Negosiasi kontrak menurut *BLACK'S LAW DICTIONARY* adalah "*Negotiation is process of submission and consideration of offers until acceptable offer is made and accepted....*", yaitu proses untuk menyerahkan dan mempertimbangkan penawaran-penawaran sampai suatu penawaran diterima. Sifat negosiasi kontrak, yaitu :

1. Positif

Negosiasi yang kooperatif, jika para pelaku negosiasi hendak mencapai suatu kontrak yang bersifat kerjasama dengan demikian sifat positif itu diperoleh dari maksud orang untuk memulai

sesuatu yang baru dan menghasilkan sesuatu yang bermanfaat.

2. Negatif

Negosiasi yang kompetitif, jika para pelaku negosiasi hendak mencapai suatu perdamaian suatu negosiasi untuk mencapai perdamaian bersifat negatif karena melalui negosiasi itu orang hendak mengakhiri sesuatu yang negatif, yaitu perselisihan atau sengketa itu.¹⁵

Kode etik dan perilaku untuk membuat negosiasi terdiri dari :

1. *Win-Win Attitude*;

Suatu sikap yang dilandasi oleh itikad bahwa negosiasi kontrak itu sedapat mungkin pada akhirnya akan menghasilkan suatu kontrak yang menguntungkan secara tim-bal balik.

2. *Right or Wrong My Client/ Gaya Soviet*;

Umumnya dilakukan oleh orang berpekara, walaupun cara ini sebaiknya dihindari, alasannya dengan cara seperti ini siapa yang mau berhadapan dengan orang yang hanya mau menang sendiri, yang membuat orang enggan untuk bernegosiasi lebih lanjut.¹⁶

Stategi dasar dalam membangun teknik negosiasi adalah :

1. Membangun kepercayaan.
2. Memenangkan *commitment*
3. Mengelola tantangan.
4. Mengkompromikan jalan keluar

Hasil kesepakatan dari negosiasi tersebut dalam Perjanjian Kerjasama Antara PT. Pelindo I BICT dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama Pengelolaan dan Pengoperasian Peralatan

¹⁴ Jelly Leviza, *Op.Cit.*, hal.9

¹⁵ Suhaidi, *Perancangan Kontrak*, <https://Suhaidiusu.com>, diakses tanggal 14 Februari 2019 pada pukul 15.41 WIB

¹⁶ *Ibid.*,

Reach Stacker di Terminal BICT, yaitu memuat 12 pasal :

1. Pasal 1 tentang dasar hukum;
2. Pasal 2 tentang pengertian;
3. Pasal 3 tentang maksud dan tujuan;
4. Pasal 4 tentang lokasi kegiatan dan pemanfaatan peralatan *reach stacker* ;
5. Pasal 5 tentang ruang lingkup dan tarif kerjasama;
6. Pasal 6 tentang hak dan kewajiban para pihak;
7. Pasal 7 tentang jangka waktu perjanjian;
8. Pasal 8 tentang *force majeure*;
9. Pasal 9 tentang perselisihan;
10. Pasal 10 tentang pajak-pajak;
11. Pasal 11 tentang addendum;
12. Pasal 12 tentang penutup.¹⁷

B. Penerapan asas keseimbangan dalam perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I Belawan *International Container Terminal (BICT)* dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama Pengelolaan Dan Pengoperasian Peralatan *Reach Stacker* di Terminal BICT

Perjanjian yang dibuat secara sah, menurut Pasal 1338 KUHPerdara berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Demikian halnya jika melanggar suatu perjanjian maka seperti melanggar suatu undang-undang yang mempunyai suatu akibat hukum tertentu berupa sanksi-sanksi seperti yang telah ditetapkan pada undang-undang.¹⁸

Hak adalah wewenang yang diberikan hukum objektif kepada subjektif hukum untuk melakukan segala sesuatu yang

dikehendakinya sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan. Sedangkan yang dimaksud dengan kewajiban adalah beban yang diberikan oleh hukum kepada subjek hukum.¹⁹

Antara hak dan kewajiban terdapat hubungan yang sangat erat. Yang satu mencerminkan adanya yang lain. Kita mengatakan bahwa si A mempunyai suatu kewajiban untuk melakukan sesuatu, apabila perbuatan si A itu ditujukan kepada orang tertentu, yaitu si B. Dengan melakukan suatu perbuatan kepada B itu, A telah menjalankan kewajibannya. Sebaliknya, karena adanya kewajiban pada B itulah, A mempunyai suatu hak. Hak itu berupa kekuasaan yang bias diterapkannya terhadap B, yaitu berupa tuntutan untuk melaksanakan kewajibannya itu.²⁰

Untuk tercapainya keadilan, dalam suatu perjanjian harus ada keselarasan dari seluruh asas-asas hukum perjanjian antara lain : asas kebebasan berkontrak, asas konsensualisme, asas kepastian hukum (*pacta sunt servanda*), asas itikad baik, asas keprinsipdian, asas kepercayaan, asas persamaan hukum, asas keseimbangan, asas moral, asas kepatutan, dan asas perlindungan. Keseluruhan asas ini saling berkaitan satu sama lainnya, tidak dapat dipisahkan, diterapkan secara bersamaan, berlangsung secara proporsional dan adil, dan dijadikan bingkai mengikat isi perjanjian tersebut.

Dalam praktiknya, pembuatan dan pelaksanaan perjanjian sering tidak mencerminkan keadilan sehingga sering

¹⁷ Wawancara dengan Manager Sumber Daya Manusia BICT PT. Pelindo I, tanggal 6 Desember 2018 di Kantor BICT

¹⁸ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Perjanjian*, (Bandung: Mandar Maju, 2011) Hal. 38

¹⁹Ade Didik Irawan, *Hukum Kontrak Perancang Kontrak*, (Jakarta : RajaGrafindo Persada, 2010), hal. 68

²⁰ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum Cetakaan Keenam* 2006, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006), hal. 54

menimbulkan masalah hukum. Dalam merumuskan isi perjanjian haruslah memperhatikan kepentingan kedua belah pihak dan tidak merugikan satu sama lain. Apabila terjadi sengketa maka penegak hukum harus mengutamakan prinsip keadilan. Adil dalam hal ini bukanlah 1 : 1, namun harus sesuai dengan proporsi dari masing-masing pihak berdasarkan kepentingannya.

Karakteristik kontrak komersial menempatkan posisi para pihak pada kesetaraan, sehingga tujuan para kontrakan yang berorientasi pada keuntungan bisnis akan terwujud apabila terdapat pertukaran hak dan kewajiban yang fair (proporsional).²¹ Makna asas proporsionalitas dalam suatu perjanjian harus dicari dengan beranjak dari makna filosofis keadilan. Hal ini dapat ditelusuri dalam berbagai pendapat serta pemikiran para filsof dan sarjana. Aristoteles misalnya menyatakan bahwa "*justice consist in treating equals uqually and unequally, in proportion to their inequality*" (bahwa prinsip yang sama diperlakukan secara sama dan yang tidak sama diperlakukan tidak sama secara proporsional).²²

Dasar hukum perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I BICT dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama Pengelolaan dan Pengoperasian Peralatan *Reach Stacker* di Terminal BICT Nomor UM.xx/xx/16/BICT-16 dan Nomor US.xx/7/xx/PIL-16, Maksud dan tujuan dibuatnya perjanjian kerjasama ini adalah sebagai pedoman dalam pelaksanaan kerjasama pengoperasian peralatan *reach stacker* milik atau yang dikuasai oleh pihak

kedua di terminal BICT untuk saling menunjang bisnis para pihak dengan prinsip saling menguntungkan, sedangkan tujuannya adalah untuk menunjang kelancaran *handling* bongkar muat peti kemas untuk kegiatan *haulage* yang diselenggarakan oleh pihak pertama di terminal BICT sehingga dapat meningkatkan kuantitas dan kualitas pelayanan di terminal BICT.

Bentuk perjanjian kerjasama mengenai *reach stacker* adalah PT. PIL menyediakan peralatan *reach stacker* untuk melayani kegiatan *lift on/lift off* peti kemas dari kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal serta kegiatan *lift on/lift off* peti kemas dari dalam atau dari luar terminal BICT ke *Container Yard*. Peralatan merupakan milik dari PT. PIL yang dioperasikan oleh PT. PIL dan atas pengoperasian *reach stacker* yang dilaksanakan oleh PT. PIL tersebut, BICT membayar tarif yang disepakati atas pengoperasian *reach stacker* berdasarkan hitungan per box peti kemas. PT. PIL menanggung semua biaya yang dibutuhkan dalam pengoperasian *reach stacker* tersebut, termasuk biaya tenaga kerja dan biaya perawatan alat *reach stacker*.²³

Reach stacker merupakan salah satu pengangkat dimaksudkan untuk keperluan mengangkat dan memindahkan barang dari suatu tempat ketempat yang lain yang jangkauannya relatif terbatas. *Reach stacker* merupakan peralatan pemindah bahan yang paling flexibel yang dioperasikan pada terminal pelabuhan kecil maupun sedang. *Reach stacker* dapat mengangkut *container* dalam jarak dekat dengan relatif cepat dan juga dapat menyusun kontainer pada

²¹ Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit.*, hal. 84

²² *Ibid.*,

²³ Wawancara dengan Manager Sumber Daya Manusia BICT PT. Pelindo I, tanggal 6 Desember 2018 di Kantor BICT

berbagai posisi tergantung ruang gerak yang ada.

Perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I BICT dengan PT. Prima Indonesia Logistik tentang Kerjasama Pengelolaan dan Pengoperasian Peralatan *Reach Stacker* di Terminal BICT Nomor Nomor UM.xx/xx/16/BICT-16 dan Nomor US.xx/7/xx/PIL-16, dalam Pasal 6 menyebutkan tentang hak dan kewajiban para pihak;

1. Hak Pihak Pertama :

- a. Merencanakan dan menetapkan pengoperasian serta pengusahaan seluruh peralatan bongkar/muat peti kemas untuk proses pelaksanaan jasa pelayanan peti kemas maupun non peti kemas;
- b. Mengatur setiap blok di lapangan penumpukan baik muatan maupun bongkaran berdasarkan pemilik *container* atau *shipping line*.

2. Kewajiban dari Pihak Pertama yaitu :

- a. Menyediakan lapangan penumpukan yang dimiliki dan menyediakan blok untuk peti kemas bongkaran dan peti kemas muatan di *Container Yard (CY)*;
- b. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian operasi seluruh peralatan bongkar/muat peti kemas milik pihak kedua;
- c. Menyediakan tenaga supervisi di dalam proses pengoperasian dan pengawasan seluruh peralatan bongkar/muat peti kemas tersebut;
- d. Membayar kepada pihak kedua perbulannya dengan besaran tarif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) perjanjian ini

berdasarkan realisasi jumlah produksi pemakaian peralatan *reach stacker* ;

e. Pembayaran sebagaimana dimaksud ayat (2) butir d, pasal ini sekurang-kurangnya melampirkan :

- 1) Berita acara pencocokan dan penelitian terhadap dokumen-dokumen realisasi jumlah produksi pemakaian peralatan *reach stacker* yang ditandatangani oleh para pihak;
 - 2) Kuitansi pembayaran.
3. Hak Pihak Kedua, yaitu :
- Menerima pembayaran dari pihak pertama atas pengoperasian peralatan bongkar/muat peti kemas sebagaimana dimaksud Pasal 6 atar (2) butir d perjanjian ini.
4. Kewajiban Pihak Kedua, yaitu :
- a. Menyediakan atau mempersiapkan peralatan *reach stacker* dan berikut supervisi/penanggungjawab kesiapan alat, tenaga operator, *tally* serta mekanik yang terdidik dan terlatih agar senantiasa dalam keadaan siap operasi apabila sewaktu-waktu akan digunakan;
 - b. Mengasuransikan seluruh peralatan yang dioperasikan mencakup kerugian pihak ketiga termasuk asuransi operator alat;
 - c. Menjamin tingkat kesiapan alat minimal 90% (sembilan puluh persen);
 - d. Menjamin waktu perbaikan alat apabila mengalami kerusakan paling lambat 2 (dua) minggu untuk kerusakan mesin;

- e. Berkordinasi dengan pihak pertama untuk pelaksanaan perawatan peralatan bongkar/muat yang dilakukan secara berkala;
- f. Membuat dan menyampaikan laporan harian/bulanan kesiapan alat bongkar/muat;
- g. Menyediakan alat pengganti apabila terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terhentinya pelayanan *lift on/off*, selambat-lambatnya 1 x 24 jam (satu kali dua puluh empat jam) atau 1 (satu) hari setelah alat rusak dan seluruh biaya menjadi tanggung jawab pihak kedua;
- h. Setiap terjadi kerusakan alat dan setelah selesai perbaikan alat, membuat berita acara kerusakan alat yang ditandatangani para pihak;
- i. Memasang logo perusahaan pihak pertama pada peralatan *reach stacker* yang dioperasikan;
- j. Bertanggung jawab terhadap segala resiko yang timbul dari dan akibat pengoperasian peralatan *reach stacker* milik atau yang dikuasai pihak kedua kecuali akibat *force majeure*;
- k. Mematuhi seluruh peraturan dan ketentuan yang berlaku di terminal peti kemas BICT antara lain peraturan Dinas Tenaga Kerja setempat, Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Sistem Manajemen Lingkungan dan peraturan yang berlaku secara umum lainnya.

Makna asas keseimbangan dalam kontrak harus beranjak dari makna filosofis keadilan dimana kontrak yang ideal seharusnya mampu memwadahi pertukaran kepentingan para pihak secara *fair* pada setiap fase tahapan kontrak. Namun dalam kenyataannya, dalam kewajiban bagi para pihak juga tidak terlihat seimbang. Kewajiban yang ada pada pihak pertama terdiri dari 5 (lima) poin, sedangkan kewajiban yang ada pada pihak kedua terdapat 11 (sebelas) poin. Kewajiban yang ada pada pihak pertama lebih sedikit dibandingkan kewajiban yang ada pada pihak kedua. Selanjutnya di dalam poin kewajiban pada pihak kedua hanya memuat mengenai pengaturan mengasuransikan seluruh peralatan yang dioperasikan mencakup kerugian pihak ketiga, tetapi di dalam perjanjian kerjasama ini tidak terlihat adanya pemberian asuransi bagi para pekerja *reach stacker* nya. Seharusnya para pekerja pengoperasian *reach stacker* juga di asuransikan. Kemudian dikatakan tidak seimbang juga dikarenakan apabila terjadinya *wanprestasi*, maka tidak ada sanksi yang tegas yang dimuat di dalam klausul perjanjian kerjasama tersebut. Dalam pembuatan perjanjian tersebut dapat dilihat juga, bahwa perjanjian kerjasama tersebut belum mencerminkan keadilan bagi para pihak. Seharusnya dalam merumuskan dan melaksanakan isi substansi perjanjian harus memperhatikan kepentingan semua pihak untuk semata-mata dilindungi.²⁴

²⁴ Wawancara dengan General Manager PT. Prima Indonesia Logistik, tanggal 13 November 2018 di Kantor PT. Prima Indonesia Logistik

C. Pertanggung jawaban yang dilakukan PT. Pelindo I Belawan *International Container Terminal* (BICT) dan PT. Prima Indonesia Logistik sebagai para pihak apabila terjadinya wanprestasi

Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku bagi undang-undang bagi mereka yang membuatnya". Ketentuan tersebut diatur dalam Pasal 1338 KUHPerduta. Dari ketentuan tersebut dapat diketahui bahwa dalam perjanjian terkandung suatu asas mengikat. Terikatnya para pihak pada perjanjian itu tidak semata-mata terbatas pada apa yang diperjanjikan akan tetapi juga terhadap beberapa unsur lain sepanjang dikehendaki oleh kebiasaan dan kepatutan serta moral. Demikianlah sehingga asas-asas moral, kepatutan, dan kebiasaan yang mengikat para pihak.²⁵ Sesuai dengan ketentuan Pasal 1339 KUHPerduta yaitu : "Suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan di dalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan, atau undang-undang".

Menurut Undang-undang ada tiga hal yang harus dipenuhi untuk adanya keadaan memaksa, yaitu :

1. Tidak memenuhi prestasi,
2. Ada sebab yang terletak di luar kesehatan debitur,
3. Faktor penyebab itu tidak terduga sebelumnya dan tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur.

Adapun maksud dari masing-masing pihak untuk mengikatkan dirinya dalam sebuah kontrak adalah untuk mencapai tujuan

dalam bentuk keuntungan yang telah direncanakan. Ketika suatu kontrak yang telah disepakati tidak berjalan

dengan semestinya, tentu saja ini akan memberikan potensi kerugian pada pihak yang terkena *wanprestasi* tersebut. Sebab, dengan adanya pelanggaran kontrak pasti akan membuyarkan seluruh rencananya untuk mendapatkan keuntungan dari pelaksanaan kontrak, baik di masa sekarang ataupun di masa yang akan datang.

Setelah terjadi pelanggaran kontrak atau apabila pelanggaran mengakibatkan satu pihak tidak dapat memperoleh hampir semua manfaat dari perjanjian, maka pihak yang menderita kerugian dapat memilih untuk mengakhiri perjanjian. Namun terdapat pilihan lain, yaitu ganti kerugian atas apa yang diderita sebagai akibat langsung dari adanya pelanggaran kontrak. Ganti rugi secara kontraktual akan diberikan kepada pihak yang menderita kerugian dalam bentuk uang sebagai pengganti kerugian uang yang timbul sebagai akibat dari *wanprestasi*.²⁶

Tanggung jawab hukum dalam hukum perdata berupa tanggung jawab seseorang terhadap akibat perbuatannya yang menimbulkan kerugian bagi pihak lain. Untuk melindungi dan memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan bukan karena kesalahannya maka ada ketentuan tentang perbuatan melawan hukum yang diatur dalam pasal 1367 KUHPerduta.²⁷

Bentuk perjanjian kerjasama adalah PT. PIL menyediakan peralatan *reach stacker* untuk melayani kegiatan *lift on/lift off* peti kemas dari kegiatan bongkar muat dari dan ke

²⁵ Mariam Darius Badrulzaman, dkk., *Op.Cit.*, hal. 88

²⁶Wawancara dengan General Manager PT. Prima Indonesia Logistik, tanggal 13 November 2018 di Kantor PT. Prima Indonesia Logistik

²⁷ Ahmadi Miru & Sakka Pati, *Hukum Perikatan (penjelasan Makna 1233-1456 Bw)*, (Jakarta : Rajawali Pers, 2011), hal. 97

kapal serta kegiatan *lift on/lift off* peti kemas dari dalam atau dari luar terminal BICT ke *Container Yard*. Peralatan merupakan milik dari PT. PIL yang dioperasikan oleh PT. PIL dan atas pengoperasian *reach stacker* yang dilaksanakan oleh PT. PIL tersebut BICT membayar tarif yang disepakati atas pengoperasian *reach stacker* berdasarkan hitungan per box peti kemas. PT. PIL menanggung semua biaya yang dibutuhkan dalam pengoperasian *reach stacker*. Jika dalam perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I BICT dengan PT. Prima Indonesia Logistik, dalam hal ini PT. Pelindo I BICT sebagai pihak pertama adalah pihak yang menggunakan jasa dan PT. Prima Indonesia Logistik sebagai pihak kedua yang menyediakan jasa pengoperasian peralatan *reach stacker* untuk melayani *lift on/lift off* peti kemas dari kegiatan bongkar/muat, tidak melakukan kewajiban-kewajiban dalam perjanjian yang telah disepakati atau apabila pihak yang menyediakan jasa melanggar perjanjian atau melakukan *wanprestasi*, dan sebaliknya juga maka para pihak dapat melakukan suatu tindakan hukum sesuai dengan isi perjanjian kerjasama tersebut.²⁸

Suatu perjanjian dalam pelaksanaannya ada kemungkinan tidak sesuai dengan yang diperjanjikan atau mungkin dapat dilaksanakan karena adanya hambatan-hambatan dalam pelaksanaannya. Hambatan-hambatan tersebut dapat terjadi berupa *wanprestasi* dan keadaan memaksa. Salah satu klausul dalam perjanjian kerjasama mengenai kewajiban pihak kedua yang sering terjadi *wanprestasi* perjanjian

kerjasama ini diatur dalam Pasal 7 ayat (2) yang menyatakan :

Masa berlaku perjanjian ini dapat sewaktu-waktu berakhir sebelum kurun waktu yang telah ditetapkan apabila :

- a. Adanya Peraturan Pemerintah yang bertentangan dengan isi perjanjian;
- b. Adanya pencabutan izin operasi oleh Pemerintah kepada salah satu pihak atau perusahaannya dinyatakan kebangkrutan/pailit;
- c. Adanya pelanggaran yang dilakukan oleh salah satu pihak yang telah terbukti menyimpang dari isi perjanjian (*ingkar/wanprestasi*) dan tidak mengindahkan peringatan tertulis yang disampaikan sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan.

Dalam prakteknya adalah mengenai “menyediakan alat pengganti apabila terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terhentinya pelayanan *lift on/lift off*, selambat-lambatnya 1 x 24 jam (satu kali dua puluh empat jam) atau 1 (satu) hari setelah alat rusak dan seluruh biaya menjadi tanggung jawab pihak kedua”. Tetapi jika terjadi kerusakan alat pengoperasian *reach stacker* sering sekali perbaikannya tidak siap dalam 1x24 jam dan tidak ada ketersediaan alat pengganti, sehingga tidak dapat melayani kegiatan *receiving/delivery* serta membuat peti kemas menjadi menumpuk di terminal BICT.

Bentuk pertanggungjawaban dalam hal terjadinya *wanprestasi* yang disebutkan di atas adalah PT. Prima Indonesia Logistik memberikan ganti kerugian dengan cara tarif

²⁸ Wawancara dengan Manager Sumber Daya Manusia BICT PT. Pelindo I, tanggal 6 Desember 2018 di Kantor BICT

yang dibayarkan oleh PT. Pelindo I BICT hanya berdasarkan pada produksi box peti kemas yang di *handle* oleh *reach stacker* tersebut. Apabila *reach stacker* tidak berproduksi maka pembayaran yang dilakukan oleh BICT hanya sejumlah produksi peti kemas dari *reach stacker*. Selanjutnya setiap yang tidak melakukan kewajibannya oleh para pihak, maka yang akan dilakukan adalah berdasarkan Pasal 9 tentang perselisihan yaitu segala bentuk perselisihan yang timbul dari dan atau ada hubungannya dengan perjanjian ini akan diupayakan penyelesaiannya secara musyawarah oleh kedua belah pihak. Musyawarah tersebut adalah kedua belah pihak sepakat untuk membicarakan baik-baik agar menemukan kata sepakat dan nantinya tidak ada pihak yang dirugikan. Selanjutnya akan melakukan peninjauan kembali terhadap perjanjian kerjasama tersebut.

Perjanjian kerjasama ini juga mengatur mengenai keadaan memaksa (*force majeure*) yaitu dalam Pasal 8 “Apabila terdapat kejadian yang di akibatkan oleh *force majeure* seperti kebijakan umum pemerintah, gempa bumi, air bah, bencana alam dan kejadian lainnya yang berada diluar kekuasaan para pihak, maka salah satu pihak wajib memberitahukan kepada pihak lainnya secara tertulis selama 7 (tujuh) hari setelah terjadinya *force majeure* sehingga pihak yang satu tidak dapat menuntut pihak yang lainnya”.²⁹

III. Kesimpulan

Perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I Belawan *International Container Terminal* (BICT) dengan PT. Prima Indonesia Logistik

tentang Kerjasama Pengelolaan dan Pengoperasian Peralatan *Reach Stacker* di terminal BICT sudah sesuai dengan kaidah menurut hukum perdata yaitu dibuat berdasarkan negosiasi. Dalam hal terjadinya kesepakatan antara para pihak untuk melakukan perjanjian kerjasama ini harus sesuai dengan persyaratan perjanjian sebagaimana yang diisyaratkan dalam Pasal 1320 KUHPerdata. Perjanjian kerjasama antara PT. Pelindo I BICT dengan PT. Prima Indonesia Logistik yang dibuat berdasarkan tahapan negosiasi antara para pihak menghasilkan 12 pasal yang telah sesuai dengan faktor perancangan kontrak. Perjanjian tersebut masih belum memberikan keseimbangan antara hak dan kewajiban karena pengaturan perihal hak dan kewajiban dalam perjanjian kerjasama tersebut tidak adil. Dikarenakan hak yang ada pada pihak pertama lebih banyak dibandingkan hak yang ada pada pihak kedua. Sedangkan kewajiban yang ada pada pihak pertama lebih sedikit dibandingkan hak yang ada pada pihak kedua. Bentuk pertanggungjawaban dalam hal terjadinya wanprestasi di atas adalah PT. Prima Indonesia Logistik memberikan ganti kerugian dengan cara tarif yang dibayarkan oleh PT. Pelindo I BICT hanya berdasarkan pada produksi box peti kemas yang di *handle* oleh *reach stacker* tersebut. Apabila *reach stacker* tidak berproduksi maka pembayaran yang dilakukan oleh BICT hanya sejumlah produksi peti kemas dari *reach stacker*.

²⁹ Wawancara dengan General Manager PT. Prima Indonesia Logistik, tanggal 13 November 2018 di Kantor PT. Prima Indonesia Logistik

DAFTAR PUSTAKA

- Badruzaman, Mariam Darus , dkk., 2001, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Bandung, Citra Aditya Bakti.
- Fuadi, Munir, 2007, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Bandung, Citra Aditya Bakti.
- Irawan, Ade Didik, 2010, *Hukum Kontrak Perancang Kontrak*, Jakarta, Rajagrafindo Persada
- Khaidandy, Ridwan, 2003, *Itikad Baik dalam Kebebasan Berkontrak*, Jakarta Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Leviza, Jelly, *Perancangan dan Analisis Kontrak*, Materi disampaikan dalam Pendidikan Khusus Profesi Advokat (PKPA) 2015 di Fakultas Hukum UISU Medan.
- Pati, Ahmadi Miru dan Sakka , *Hukum Perikatan (penjelasan Makna 1233-1456 Bw)*, 2011, Jakarta Rajawali Pers.
- Pelabuhan Indonesia I, *Visi Misi Pelindo I* <https://www.pelindo1.co.id/id/Default.aspx> diakses tanggal 18 Januari 2019 pada pukul 21.00 WIB.
- Philips Dillah, Suratman, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung, Alfabeta.
- Prima Indonesia Logistik, *Halaman Utama*, www.primaindonesialogistik.com, diakses pada tanggal 8 Juli 2018. 19.39 WIB
- Prodjodikoro, Wirjono, 2011, *Asas-asas Hukum Perjanjian*, Mandar Maju, Bandung.
- Purba, Hasim, 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan, Pustaka Bangsa Press.
- Raharjo, Satjipto, 2006, *Ilmu Hukum Cetakaan Keenam 2006*, Bandung, Citra Aditya Bakti
- Reach *stacker*, <https://www.google.co.ig/search=reach stacker>, Diakses pada tanggal 12 Oktober 2018, 15.24 WIB
- Setiawan, I Ketut Oka, 2016, *Hukum Perikatan*, Jakarta, Sinar Grafika.
- Simanjuntak, Ricardo, 2006, *Teknik Perancangan Kontrak Bisnis*, Jakarta, Gramedia.
- Siregar, Tampil Anshari, 2005, *Metodologi Penelitian Hukum Penulisan Skripsi*, Medan, Pustaka Bangsa Press.
- Suhaidi, *Percancaangan Kontrak*, <https://Suhaidiusu.com>, diakses tanggal 14 Februari 2019 pada pukul 15.41 WIB
- Suranto, 2011, *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Terminal Peti Kemas Pasca UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*, Medan, Gema Ind.