

Implementasi Peraturan Pengangkutan Laut dalam Mensikapi Petikemas yang Berwawasan Kemaritiman

Tugino[✉], Harini²

^{1,2}Universitas Ivet Semarang

DOI: <https://doi.org/10.31331/maristec.v1i1>

Info Articles

Sejarah Artikel:

Disubmit Oktober 2023

Direvisi November 2023

Disetujui Desember 2023

Keywords:

Implementasi peraturan
petikemas, dan kontainer

Abstrak

Undang-undang nomor 17 tahun 2008 menjadi rujukan pengangkutan laut dalam mensikapi petikemas dan se bagai negara kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis panatai yang Panjang sector matritim dan kelautan menjadai sangat strategis bagi Indonesia ditinjau dari aspek ekonomi dan lingkungan yang cocok untuk pengangkutan laut untuk petikemas. Pengertian container adalah alat untuk mengangkut barang seluruh/sebagian/tertutup sehingga berbentuk peti atau krat dan dimaksudkan untuk diisi barang yang akan diangkut. Dalam rangka menggalakkan ekspor nonmigas, Pemerintah melalui Departemen Perhubungan telah mengambil beberapa langkah penting dan strategis dalm keterlibatannya mencapai tujuan pengadaan kapal petikemas sehingga untuk memperlancar dan menstabilkan neraca perdagangan luar negeri, di samping untuk memperoleh muatan yang wajar. Apalagi dalam era kontainerisasi ini tidak cukup dengan membangun pelabuhan saja, tetapi perlu pula didukung oleh tenaga di lapangan sistem dan prosedur kerja serta saran dan prasarana lain yang sesuai dengan nilai dan manfaat container itu sendiri

Abstract

Working Law number 17 of 2008 is a reference for sea transportation in relation to containers and as an archipelagic country that has vast seas and long coastlines, the maritime and maritime sectors are very strategic for Indonesia in terms of the economic and environmental aspects which are suitable for sea transportation for Container. The definition of a container is a tool for transporting goods in whole/in part/closed form so that it takes the form of a crate or crate and is intended to be filled with the goods to be transported. In order to promote non-oil and gas exports, the Government through the Department of Transportation has taken several important and strategic steps in its involvement in achieving the goal of procuring container ships so as to smooth and stabilize the foreign trade balance, in addition to obtaining reasonable cargo. Moreover, in this era of containerization, it is not enough to just build a port, but it also needs to be supported by personnel in the field, work systems and procedures as well as suggestions and other infrastructure that are in accordance with the value and benefits of the container itself.

✉ Alamat Korespondensi: E-mail:
tuginoutomo8@gmail.com

PENDAHULUAN

Implementasi Undang – Undang nomor 17 tahun 2008 dan KUHD buku II pada BAB V transportasi laut memegang peranan penting karena selain sebagai alat fisik yang membawa baik penumpang maupun barang karena juga penentu harga barang maupun penumpang tersebut disamping itu Zaeni Asyhadie (2016) ditinjau dari beberapa segi pengangkutan banyak mempunyai manfaat a) dari kepentingan pengirim barang b) dari kepentingan pengangkut barang c) dari kepentingan menerima barang d) dari kepentingan masyarakat luas. Angkutan laut bergerak selaras dan serasi dengan aspek kehidupan bangsa, baik dalam aspek ideologi, politik, sosial budaya, pertahanan keamanan maupun ekonomi.

Pemerintah telah menggariskan kebijaksanaan dalam aspek ekonomi, dengan meningkatkan ekspor barang-barang hasil pertanian, industri dan kerajinan rakyat melalui langkah-langkah memperkuat daya saing barang-barang ekspor Indonesia, khususnya yang nonmigas, seyogyanya sektor angkutan laut dikembangkan agar dapat mendukung peningkatan ekspor tersebut.

Indonesia sebagai negara maritim yang kegiatan perdagangan banyak tergantung pada angkutan laut, senantiasa menaruh perhatian dan mengikuti kemajuan teknologi dan perkembangan yang terjadi pada dunia perkapalan sebagai sarana angkutan laut. Dalam hal ini sejak permulaan Rencana pembangunan lima tahunan, Indonesia sudah memulai memasuki era kontainerisasi dengan membangun fasilitas kontainer di Pelabuhan Tanjung Priok, yang kemudian diikuti pula oleh beberapa pelabuhan utama lainnya termasuk di Semarang.

Dalam rangka menunjang era kontainerisasi ini, tidak cukup hanya dengan membangun pelabuhan saja. Tetapi perlu pula didukung oleh tenaga di lapangan, sistem dan prosedur kerja serta sarana dan prasarana lain yang sesuai dengan kontainerisasi itu sendiri. Bagi pemerintah, peningkatan perkembangan sistem petikemas (*container*) di bidang angkutan laut ini, mencerminkan peranan dan fungsi pokok angkutan lain dalam melaksanakan pembangunan, sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, terutama dalam menggalakan perdagangan luar negeri.

Sebagai negara penghasil barang-barang komoditas ekspor, Indonesia harus sudah siap dengan sistem petikemas ini, karena disatu pihak sistem ini dapat menjamin pengangkutan barang-barang secara aman, cepat dan murah, di lain pihak memungkinkan pelaksanaan angkutan barang-barang dari pintu ke pintu. dan dalam rangka menggalakan ekspor nonmigas, pemerintah melalui Departemen Perhubungan telah mengambil beberapa langkah penting diantaranya adalah : keringanan tarif jasa-jasa pelabuhan bagi kapal-kapal samudra nasional pengangkutan barang-barang ekspor, keringanan tarif pergudangan bagi barang-barang ekspor dan menetapkan pelabuhan-pelabuhan Tanjung Priok, Tanjung Perak, Tanjung emas, Belawan, Palembang dan Ujung Pandang sebagai pelabuhan utama dalam pengapalan barang-barang ekspor secara langsung ke negara tujuan.

Langkah-langkah tersebut diatas tentunya harus diimbangi pula dengan penyediaan sarana angkutan laut yang aman, cepat dan murah serta mampu mengangkut barang-barang kiriman sampai ke negara tujuan. Karena itu modernisasi angkutan laut konvensional di Indonesia, harus dilakukan bersama-sama dengan meningkatkan jumlah dan kapasitas armada niaga yang ada. Tanpa itu semua, perusahaan pelayaran samudra nasional, tidak akan mampu bersaing menghadapi perusahaan pelayaran asing. Dengan adanya persaingan yang keras di bidang angkutan laut luar negeri, pelayaran nasional harus menyesuaikan diri dengan kemajuan teknologi, baik di bidang perkapalan maupun dalam teknologi bongkar muat dan sarana-sarana lainnya, tanpa mengabaikan dampak sosial yang akan ditimbulkan.

Pengadaan dan pengoperasian kapal petikemas (*container ship*) di Indonesia merupakan salah satu kebijakan Pemerintah dalam rangka modernisasi armada niaga nasional tersebut. Hal ini sesuai dengan sambutan Direktur Jendral Perhubungan Laut yang tertera dalam buku persembahan kapal petikemas K.M. Majapahit. Direktur Jendral Perhubungan Laut menyatakan bahwa, “tujuan mengadakan kapal petikemas adalah untuk mendukung kelancaran dan kestabilan neraca perdagangan luar negeri, di samping untuk memperoleh muatan yang wajar”.

METODE

Penulisan ini menggunakan metode empiris atau non doktrinal, jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder, dalam hal ini penulis telah melakukan

pengkajian melalui bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan primer dan bahan sekunder

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini menjelaskan berkaitan dengan Pengadaan dan pengoperasian kapal petikemas (*container ship*) di Indonesia merupakan salah satu kebijakan Pemerintah dan merujuk pada Undang – undang nomor 17 tahun 2008 dan dalam rangka modernisasi armada niaga nasional tersebut. Hal ini sesuai dengan sambutan Direktur Jendral Perhubungan Laut yang tertera dalam buku persembahan kapal petikemas K.M. Majapahit. Direktur Jendral Perhubungan Laut menyatakan bahwa, “tujuan mengadakan kapal petikemas adalah untuk mendukung kelancaran dan kestabilan neraca perdagangan luar negeri, di samping untuk memperoleh muatan yang wajar”.

Pemerintah menyadari bahwa kapal petikemas cukup mahal dan pengoperasiannya tidak terelakkan lagi, maka penanganan sistem angkutan dengan kapal petikemas memerlukan pemikisan yang serius dan sistem operasi yang terpadu. Untuk itu diperlukan beberapa unsur penting yang dapat menunjang kelancaran pengopersian kapal petikemas sebagai sistem angkutan laut.

Masalah-masalah pengadaan kapal petikemas di Indonesia yaitu :

1. Unsur-unsur penting apa sajakah yang diperluakan dalam menunjang pengadaan kapal petikemas tersebut, dan bagaimana persiapan pemerintah dalam rangka penyediaan unsur-unsur tersebut sampai saat ini ?
2. Bagaimanakah dampak yang ditimbulkan, dengan adanya sistem angkutan laut modern yang menggunakan kapal petikemas itu ?

Sehubungan dengan masalah tersebut di atas, dalam pembahasan penulis akan sedikit menguraikan pentingnya unsur-unsur tersebut dan dampak yang ditimbulkan dalam rangka menunjang kelancaran pengadaan kapal petikemas di Indonesia. Sehingga unsur – unsur yang menunjang sebagai kewajiban dan tanggung jawab Pemerintah di bidang angkutan laut, merupakan keharusan bagi suatu negara maritim (Gondokusumo, 1982). Pemerintah mempunyai kewajiban dan tanggung jawab untuk melakukan pembinaan terhadap penyelenggaraan angkutan laut dengan sebaik-baiknya, sehingga tercapai tujuan terselenggaranya angkutan laut yang aman, cepat dan murah.

Demikian juga penyelenggaraan angkutan laut dengan kapal petikemas ini, dilakukan berdasarkan ketentuan-ketentuan PP No. 2 Tahun 1969, tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut. Dalam pelaksanaannya, PP No. 2/1969 tersebut, dikaitkan dengan KUHD, buku ke-2 dan Undang-Undang Pelayaran Tahun 1996, sedang teknis operasi penyelenggaraan dan pengusahaan pelayaran kapal petikemas ini, dilakukan berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut, tanggal 21 Juli 1979, No. DAL 10/3/7, tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pelayaran Samudra.

Di samping itu, pengoperasian kapal petikemas, dalam pelayaran samudra diharapkan dapat menunjang kelancaran pelaksanaan keputusan Presiden No. 18 Tahun 1982, tentang Pengangkutan Barang Ekspor dan Impor Milik Pemerintah Indonesia. Sesuai dengan pengadaan kapal petikemas sebagai sarana angkutan laut, maka diperlukan beberapa unsur penting yang dapat menunjang kelancaran pengoperasian kapal petikemas tersebut. Adapun unsur-unsur penunjang yang harus tersedia agar proses pengoperasian kapal petikemas dapat berfungsi sebagaimana seharusnya, antara lain adalah sebagai berikut :

1. Unsur petikemas sebagai pembungkus barang kirman,
2. Unsur kapal petikemas itu sendiri
3. Unsur bongkar muat petikemas,
4. Unsur pelabuhan khusus petikemas,
5. Unsur pengaturan petikemas,
6. Unsur prasarana jalan dan jembatan.

1. Unsur petikemas

Pengangkutan dengan petikemas sebagai pembungkus barang-barang kiriman sejak dulu sudah dilakukan, tetapi petinya belum seragam, baik dari bahan yang dipakai, ukuran yang dibuat maupun berat dan isi petikemas tersebut, sehingga merupakan campuran muatan dengan berbagai macam ukuran, berat, isi dan bentuknya. Keadaan ini akan menimbulkan kesulitan dalam bongkar muat barang, sehingga pelaksanaannya memakan waktu lama. Akibat dari keadaan tersebut, akan membuang waktu $\pm 60\%$ di pelabuhan untuk bongkar muat dan hanya $\pm 40\%$ saja yang produktif.

Setelah perang dunia ke-2 berakhir, Maclean, seorang pemilik perusahaan ekspedisi di

Amerika Serikat, telah mempropagandakan ide penggunaan petikemas dari logam sebagai pembungkus barang-barang kiriman dengan petikemas. Dengan demikian timbullah revolusi dalam sistem pengangkutan laut yang lebih aman, cepat dan murah.

Petikemas merupakan kotak persegi yang terbuat dari logam (besi atau aluminium) maupun dari fiberglass dengan bentuk dan berat yang telah ditentukan sehingga dapat melindungi barang-barang kiriman dari kerusakan akibat cara penanganan yang sangat kasar maupun dari pencurian.

Berdasarkan pada *Custom Convension on Containers 2020*, dalam garis besar yang dimaksud dengan *container* adalah alat untuk mengangkut barang yang mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Seluruhnya atau sebagian tertutup, sehingga berbentuk peti atau kerat dan dimaksudkan untuk diisi barang yang akan diangkut,
- b. Berbentuk permanen dan kokoh, sehingga dapat dipergunakan berulang kali untuk mengangkut barang,
- c. Dibuat sedemikian rupa, sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan sesuatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar kembali,
- d. Dibuat sedemikian rupa untuk langsung dapat diangkut, khususnya apabila dipindahkan dari satu ke lain kendaraan,
- e. Dibuat sedemikian rupa, sehingga mudah diisi dan dikosongkan, dan
- f. Mempunyai isi ukuran bagian dalam sebesar 1m³ atau lebih.

International Standards Organization (ISO), telah membuat ukuran dan tipe petikemas standar yang telah disetujui oleh perusahaan pelayaran, baik di Amerika Serikat maupun di Eropa. Ukuran petikemas dari ISO tersebut antara lain meliputi :

- a. 8 x 8 x 5 (*feet*), dengan kapasitas total $\pm$ 5 ton
- b. 8 x 8 x 7 (*feet*), dengan kapasitas total $\pm$ 7 ton
- c. 8 x 8 x 10 (*feet*), dengan kapasitas total $\pm$ 10 ton
- d. 8 x 8 x 20 (*feet*), dengan kapasitas total $\pm$ 20 ton
- e. 8 x 8 x 25 (*feet*), dengan kapasitas total $\pm$ 25 ton
- f. 8 x 8 x 30 (*feet*), dengan kapasitas total $\pm$ 30 ton

Penyediaan petikemas harus sesuai dengan jenis barang yang diangkut. Untuk keperluan itu dikenal *General Purpose Containers*, *Top Loading Containers*, *Flat rack Containers*, *Refrigerated Containers* dan *Tank Containers*.

Jumlah barang impor yang masuk ke Indonesia saat ini semakin banyak menggunakan petikemas. Pada umumnya barang-barang impor yang diangkut dengan petikemas adalah barang-barang elektronik, suku cadang, peralatan listrik berat, dan sebagainya. Dewasa ini ribuan petikemas tercatat masuk tiap bulan berisi barang-barang impor kebutuhan Indonesia, sedangkan jumlah komoditas yang diangkut dengan petikemas lewat pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia mengalami peningkatan yang sangat pesat pula. Komoditas yang diekspor Indonesia dengan petikemas sebagian besar terdiri dari komoditas hasil perkebunan dan kehutanan seperti kopi, tembakau, lada, karet, rotan, plywood dan sebagainya.

Untuk mengatasi arus barang dengan sistem petikemas yang masuk maupun yang keluar Indonesia, harus diimbangi dengan pengadaan kapal petikemas dan petikemas milik sendiri, agar secara bertahap angkutan komoditas ekspor dan impor dapat ditampung kapal-kapal nasional, sebagaimana dikemukakan oleh Ketua Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia, Cabang Jakarta : kenyataan yang dihadapi Indonesia saat ini adalah masih banyaknya petikemas kosong di pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia. Hal ini ternyata tidak dapat dilepaskan dengan adanya ketidakseimbangan antara ekspor dan impor di Indonesia dari Jepang lebih banyak daripada ekspor Indonesia ke Jepang. Keadaan ini akan mengakibatkan banyak petikemas yang sudah dibongkar di pelabuhan-pelabuhan Indonesia terpaksa ada yang harus dikebalikan ke Jepang lagi dalam keadaan kosong.

2. Unsur kapal petikemas

Petikemas memiliki ukuran standar, sehingga penyusunan dan pengaturannya di atas kapal menghemat ruangan kapal. Karena itu timbullah ide pembuatan kapal khusus untuk mengangkut petikemas tersebut. Kapal khusus lebih dikenal dengan nama kapal petikemas atau *container ship*.

Sebenarnya pembuatan kapal petikemas bukanlah hal yang baru. Ide pembuatan kapal petikemas sudah ada sejak tahun 1945 tetapi baru tahun 1956, kapal petikemas penuh (*full container ship*) yang pertama di dunia berhasil diluncurkan ke laut. Kapal petikemas yang

pertama ini, dibangun dari sebuah kapal tangki yang telah dirubah konstruksinya. Kemudian pada tahun 1966, kapal petikemas modern pertama, mulai dioperasikan secara resmikan tetap oleh perusahaan pelayaran "Sea Land" dari Amerika Serikat. Kapal yang berukuran 20.000 DWT tersebut dapat mengangkut ± 500 buah petikemas ukuran 20 ton (*twenty footer*). Sejak saat itu, transportasi dengan kapal petikemas antar negara-negara industri, berkembang dengan pesat. Begitu pula dengan pembuatan kapal petikemas, mulai berkembang dengan ukuran dan kapasitas serta kecepatan yang makin meningkat. Dewasa ini sudah banyak kapal petikemas dengan berbagai ukuran yang dibangun dan operasikan oleh berbagai Negara di seluruh dunia. Negara-negara yang banyak mempunyai dan mengoperasikan kapal petikemas antara lain : Amerika Serikat, Inggris, Jerman Barat, Jepang dan sebagainya.

Di bidang angkutan laut dengan system petikemas, Indonesia masih jauh ketinggalan. Di Indonesia kapal petikemas baru digunakan untuk pelayaran samudra. Kebanyakan kapal petikemas yang beroperasi di Indonesia, milik perusahaan pelayaran asing, baik yang charter maupun yang diageni oleh perusahaan pelayaran nasional, seperti PT Gesory LIyod, PT trikora LIyod, PT Samudra Indonesia, PT Djakarta LIyod, PT Admiral line, dan PT Karana Line. Kita baru mempunyai 6 kapal petikemas. Tiga kapal semi petikemas (*semi container ship*) yaitu : KM Sriwijaya, KM Mataram dan KM Kutai. Sedangkan 3 buah, berupa kapal petikemas penuh (*full containership*) yaitu : KM Jakarta, KM Majapahit, dan KM Gowa. Keenam kapal petikemas tersebut dipesan oleh Pemerintah RI dari Jerman Barat. Semuanya sudah diopersikan oleh PT Djakarta LIyod, sebagai penyertaan modal pemerintah.

Untuk mengoperasikan kapal petikemas sebagai sarana angkutan laut dalam negeri (nusantara), memang belum dipandang perlu. Hal ini karena ada berbagai pertimbangan, diantaranya adalah :

- a. Terbatasnya kemampuan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia, banyak pelabuhan di Indonesia yang belum mempunyai terminal khusus untuk petikemas.
- b. Erbatasnya kedalaman prairan dan alur pelabuhan serta kolam pelabuhan-pelabuhan di Indonesia ($\pm 5-6$ m). Sedangkan kapal petikemas, memerlukan perairan dengan kedalaman 10-11 m.
- c. Volume muatan dengan tujuan antar pelabuhan di Indonesia, relative kecil bagi system petikemas, sehingga kurang ekonomis untuk membangun terminal petikemas di tiap pelabuhan yang ada di Indonesia. Di samping karena biaya untuk membangun terminal petikemas dan peralatannya juga mahal.

3. Unsur bongkar muat petikemas

Diawali dengan kapal-kapal petikemas, telah menunjukkan manfaat yang sangat berarti dalam meningkatkan efisiensi pelaksanaan angkutan laut. Terutama dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan, pembongkaran dan pemuatan petikemas dari dan ke kapal dapat berlangsung cepat dalam jumlah yang besar, sehingga biaya bongkar muat barang dapat ditekan. Biasanya barang-barang yang diisikan ke dalam petikemas adalah satu jenis, sehingga pemeriksaan dipelabuhan oleh petugas Bea dan Cukai dapat berjalan dengan lancar, dengan demikian pengeluaran barang dari pelabuhan pun dapat lebih cepat.

Untuk menangani bongkar muat petikemas digunakan peralatan yang bermacam-macam, seperti: *gantry crane*, *straddle carrier*, *transtainer*, *forklift*, *trailer*, truk-truk khusus dan sebagainya. Secara garis besar, ada dua cara bongkar muat petikemas yang sering dilakukan, yaitu :

- a. *Lift On Lift Off Operation* (Cara angkat), bongkar muat petikemas dari dan ke kapal, dapat dilakukan dengan memakai crane darat besar atau dengan crane angkat yang dimiliki oleh kapal petikemas itu sendiri.
- b. *Roll On Roll Off Operation* (Cara dorong), bongkar muat dari dan ke kapal, dilakukan dengan memakai forklift, trailer dan peralatan lainnya yang dapat keluar masuk ruang kapal.

Kedua cara bongkar muat tersebut, masing-masing mempunyai keuntungan dan kerugian. Misalnya, *Roll on roll off operation*, segi keuntungannya adalah tidak kehilangan biaya untuk membangun crane angkat besar. Sedang kerugiannya yaitu ruang muat dalam kapal akan berkurang. Demikian sebaliknya, jika memakai cara *lift on lift off operation*.

4. Unsur pelabuhan petikemas

Berlainan dengan dermaga untuk barang-barang biasa, maka pada pelabuhan khusus petikemas tidak memerlukan pembangunan gudang-gudang, karena petikemas itu sendiri cukup melindungi terhadap kerusakan. Bila masih diperlukan perlindungan, cukup lebar, namun di belakang dermaga harus disediakan:

- a. *Container Yard (CY)*, lapangan tempat penumpukan petikemas, baik yang baru dibongkar dari kapal maupun yang akan dimuat di kapal.
- b. *Container Freight Station (CFS)*, tempat penerimaan muatan dari berbagai pengiriman serta tempat pengisian dan pembongkaran isi petikemas.
- c. Depot, tempat penumpukan petikemas kosong.
- d. *Maintenance and repair Work Shop*, bengkel untuk perbaikan petikemas yang mengalami kerusakan.

Konstruksi pelabuhan petikemas harus lebih kuat daripada konstruksi pelabuhan biasa, karena muatan dan fasilitas yang harus dipikul juga lebih berat. Seperti petikemas itu sendiri cukup berat, kemudian masih dibebani jalur jalan *forklift*, truk-truk besar dan sebagainya.

Saat ini, Indonesia baru mempunyai 8 unit terminal khusus petikemas yang masih terus dikembangkan. Kedelapan unit terminal petikemas tersebut telah dibangun di Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Palembang, Pelabuhan Ujung Pandang dan Semarang, Tanjung Emas Semarang, Tegal dan lain-lain.

5. Unsur pengaturan petikemas

Adanya pengoperasian kapal petikemas di Indonesia, berarti barang-barang yang dikirim oleh pihak pengiriman seharusnya dapat langsung diterima oleh pihak penerima tanpa ada pembukaan barang diperjalanan. Disini factor yang perlu diperhatikan adalah mengenai pengaturan pengeluaran petikemas dari Indonesia ke luar negeri, karena memang belum ada peraturan yang khusus, maka dapat menimbulkan berbagai penafsiran dalam menerapkan peraturan yang ada yang dianggap sesuai dengan kedudukan petikemas tersebut, terutama dalam pengawasan dan penelitian isi petikemas.

Hal tersebut diatas memang dapat dimaklumi, karena pengadaan kapal petikemas itu sendiri merupakan sesuatu yang baru, sehingga tidak dapat dengan cepat didukung oleh suatu peraturan resmi yang bersifat nasional. Tetapi bagaimana pun, hal ini tidak boleh dibiarkan berlarut-larut, karena kita sudah menerima kehadiran kapal petikemas, dan ini berkaitan langsung dengan pengangkutan secara universal.

6. Unsur prasarana jalan dan jembatan

Pengoperasian kapal petikemas di Indonesia, juga berkaitan dengan langsung dengan prasarana jalan dan jembatan di daerah-daerah di Indonesia belum mampu memikul beban petikemas 10 ton ke atas, karena untuk jalan kelas I saja hanya mampu memikul beban maksimum 7 ton. Disamping itu peraturan tentang penggunaan jalan raya dan jembatan di Indonesia juga belum seragam. Di daerah tersebut dapat saja petugas lalu lintas membiarkan saja truk yang mengangkut petikemas ukuran 20 ton melewati jalan raya. Tetapi di daerah lain kejadian tersebut kemungkinan dianggap sudah melanggar. Sehingga pihak pengangkut petikemas sendiri sering bingung, jalan mana yang boleh dilewati dan tidak boleh dilewati.

Untuk mengatasi hal tersebut, maka pelayanan petikemas di Indonesia belum dapat dilakukan dengan sistem *Door to Door Service* (pelayanan dari gudang penjual sampai ke gudang pembeli). Tahap sekarang baru dapat dilakukan dengan sistem *Port to Port Service* (pelayanan dari pelabuhan pengirim ke pelabuhan tujuan). Di pelabuhan tujuan, petikemas dibongkar dan isinya diangkut dengan kendaraan yang lebih kecil digudang pembeli.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian seperti yang telah diuraikan pada bab sebelumnya dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu :Sistem petikemas sebagai pembungkus barang berikut kapal dan pelabuhan khusus serta sarana penunjang lainnya, ternyata dalam pelaksanaannya membawa dampak terhadap proses kegiatan angkutan laut di Indonesia. Baik menimbulkan dampak positif maupun dampak negatif. Dampak positif yang ditimbulkan berupa keuntungan-keuntungan tertentu, seperti :

1. Barang-barang yang dikirim lebih aman dari kerusakan dan pencurian.
2. Bongkar muat barang dapat dilakukan dengan cepat.
3. Karena bentuk persegi dan seragam, maka petikemas dapat disusun dengan teratur dan mudah baik di atas geladak kapal maupun di dalam ruang muat kapal, sehingga seluruh ruangan dapat terisi penuh dengan muatan.
4. Biaya eksploitasi relatif lebih murah, jika fasilitas penunjangnya cukup tersedia.
5. Memudahkan pengawasan, baik oleh pengirim maupun oleh penerima barang.
6. Percampuran barang dapat dihindarkan.
7. Barang dapat dikirim langsung ke tempat tujuan dengan sistem.

DAFTAR PUSTAKA

- Asyhadie, Z. 2016. Pengangkutan dan Bisnis Maritime. Sinar Grafika, Jakarta.
- Gondhokusuma, T. 2017. Pengangkutan Melalui Laut I. Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro. Semarang.
- Hartono, S.R. 2008. Hukum Pengangkutan Di Indonesia. Undip Semarang.
- Kemp, J.M. dan P.Young. 1999. Ship Construction Sketches and Notes. Stanford maritim Limited,London.
- Lawalata, H. 1990. Teknik Operasi Petikemas (*Container*) dan Perasuransianya, Pustaka Maritim Indonesia ,Jakarta.
- Nasution, S., dan M. Thomas.1964. Buku Penuntun untuk membuat Thesis, Djaja sakti, Jakarta.
- Prodjodikoro, W. 1963. Hukum Laut bagi Indonesia, Sumur Bandung. Bandung.
- Purwosutjipto, H.M,N. 1981. Pengertian pokok Hukum Dagang Indonesia, 5, Djambatan, Jakarta.
- Soediro. 2019. Diklat Pelabuhan, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro Semarang. Kontainerisasi dan bangunan penunjangnya. Pidato dies Natalis Univesitas Diponegoro ke-26, Semarang.
- Soekardono. 2019. Hukum Perkapalan Indonesia. Dian Rakyat, Jakarta.
- Undang undang no 17 tahun 2008. 2008. Sinar Grafika, Jakarta.