

BAB V

PENUTUP

1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan keseluruhan materi yang diuraikan mengenai permasalahan yang dikemukakan tentang tanggung jawab perusahaan pengangkutan melalui laut, dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

- a. Dalam pelaksanaan pengangkutan barang melalui laut, peraturan - peraturan yang digunakan PT. A dan dijadikan dasar hukum adalah Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan ketentuan - ketentuan dalam konosemen perairan. Selain itu juga dipergunakan Ketentuan Undang - Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No. 82 tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan & juga The Hamburg Rules. Dalam proses pengangkutan barang di PT. A, sebelum Bill of Loading dikeluarkan, para pihak dalam perjanjian pengangkutan menentukan klausul pertanggungjawaban yang akan dipergunakan, yaitu *froom door to door*, *froom door to port*, *from port to port*, atau *from port to door*. Selain itu, PT. A juga memberikan pilihan sistem pembayaran pengangkutan, yang terdiri dari *free in out stevendoring*, *free in liner out*, *liner in free out*, dan *liners*.
- b. Pembatasan tanggung jawab PT. A terdapat dalam Perjanjian PT. A & PT. B yang antara lain menyatakan bahwa pengangkut tidak akan bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi, apabila terdapat kejadian - kejadian di luar kekuasaan manusia (*force majeure*) yang terjadi dan juga apabila telah mengikuti instruksi yang dibuat apabila terjadi (*force majeure*) ini yang menjadi pembatasan tanggung jawab bagi pengangkut.
- c. Dalam pemeriksaan terhadap klaim, hal yang penting dan mutlak untuk diketahui adalah dokumen-dokumen pendukung klaim yang berasal dari pihak-pihak penyelenggara pengangkutan laut, yaitu pihak pelabuhan pemuatan, pihak kapal, dan pihak pelabuhan pembongkaran. Dari dokumen - dokumen inilah, PT. A dapat menentukan diterima atau tidaknya suatu klaim.

Pengajuan klaim itu sendiri dilakukan secara tertulis, dimana pihak *claimant* harus melampirkan dokumen Tanda Bukti Kerusakan/Kekurangan (TBK) yang dikeluarkan oleh pelabuhan pembongkaran, beserta nilai risiko klaim yang terjadi. Setelah diadakan pemeriksaan secara mendalam yang dilakukan oleh Biro Hukum, PT. A apabila klaim yang diajukan dinyatakan wajar untuk diberikan ganti rugi, maka hal ini akan disampaikan ke rapat direksi PT. A untuk menentukan tentang besarnya nilai ganti rugi yang akan diberikan. Setelah persetujuan secara tertulis keluar, *claimant* berhak atas pembayaran ganti rugi yang prosesnya dilakukan oleh PT. A di Cabang Asia. Jangka waktu pembayaran selama dua minggu sejak surat persetujuan klaim dikeluarkan. Dalam proses pembayaran ganti rugi ini, Tanda Bukti Kerusakan/Kekurangan (TBK) dimabil alih menjadi milik PT. A disertai dengan pembuatan surat yang ditandatangani oleh penerima barang yang menyatakan bahwa ia tidak akan melakukan penuntutan kembali.

2. Saran

Saran yang penulis berikan dalam hal tanggung jawab perusahaan pengangkutan barang melalui laut adalah sebagai berikut :

- a. PT. A seharusnya memberikan asuransi terhadap semua barang yang diangkutnya tanpa menunggu permintaan dari pengirim barang. Hal ini bertujuan untuk mencegah kemungkinan terjadinya kerugian yang sangat besar yang harus ditanggung oleh PT. A terhadap rusak atau hilangnya barang- barang yang diangkut. Dengan pemberian asuransi dan bekerja sama dengan perusahaan asuransi tertentu khusus untuk pengangkutan barang, maka kerugian besar dapat terhindar atau berkurang.
- b. PT. A sebagai perusahaan pengangkutan barang asing seharusnya dapat dijadikan contoh bagi lemahnya Undang-Undang atau Peraturan di Indonesia yang mengatur tentang pelayaran karena di Indonesia banyak sekali celah untuk melakukan kecurangan yang dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab, dan ini dapat menjadi batu yang menghambat perkembangan peraturan di Indonesia untuk menjadi negara yang kuat ekonominya dari segi perdagangan international.