

BAB 5 PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Syarat dan Prosedur Pengangkutan Barang Baik Berdasarkan Undang-Undang maupun Perjanjian Kerja Laut.

5.1.1. Baik dalam KUHD, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maupun dalam Hague Rules 1978 sudah diatur mengenai syarat dan prosedur mengenai pengangkutan barang. Namun prosedur yang telah ditentukan dalam peraturan tersebut dalam prakteknya dilanggar oleh para pihak penyelenggara pengangkutan, yaitu *shipper* (pengirim), *carrier* (pengangkut), maupun *consignee* (penerima barang). Pelanggaran tersebut terutama tentang keaslian dari *Bill of Lading (B/L)*, yakni untuk mempermudah mencairkan L/C di Bank yang mensyaratkan B/L bersih (*Clean B/L*). Oleh karena itu, meskipun seharusnya yang diterbitkan *Unclean B/L*, maka demi memenuhi tuntutan Bank tetap diterbitkan *Clean B/L*, sehingga dalam hal ini pihak pengirim barang (*shipper*) membuat *Letter of Indemnity (L/I)* yang isinya bertanggung jawab terhadap kerusakan barang selama dalam pengangkutan. Berdasarkan L/I tersebut perusahaan pelayaran bersedia mengeluarkan *Clean B/L*, sebagai pengganti "*Unclean B/L*". Sekalipun demikian surat jaminan serupa itu pada dasarnya tidak mempunyai kekuatan hukum, kecuali kepercayaan pada bonafiditas dari pengirim yang mengeluarkan surat jaminan itu. Kelemahan dari prosedur ini adalah kalau *shipper* mengingkari *indemnity* (jaminan) yang pernah diberikannya dan tidak bersedia membayar kembali kerugian yang pernah diberikannya oleh

pengangkut kepada penerima muatan. Kalau pengirim berbuat demikian, bagi pengangkut tidak terdapat saluran hukum untuk memaksa pengirim muatan memenuhi tuntutan, karena memang lembaga *Letter of Indemnity* tidak dilindungi hukum. Perangkat L/I diciptakan sebagai *gentleman agreement*, bukan perangkat hukum. Dan lebih jelas lagi bahwa prosedur demikian jelas melanggar Undang-Undang.

5.1.2. Secara normatif, baik dalam KUHD, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maupun dalam Hague Rules 1978, Nakhoda mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionya, siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah-perintah nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali; adanya pemisahan yang tegas antara wewenang Carrier dan Nakhoda terhadap kapal dan isinya.

5.1.3. Secara normatif, baik dalam KUHD, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maupun dalam Hague Rules 1978, Nakhoda bertanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya di kapal. Menurut Pasal 321 KUHD), seorang pengusaha kapal terikat oleh segala perbuatan hukum dan bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang disebabkan oleh suatu perbuatan melanggar hukum, yang dilakukan oleh mereka yang bekerja tetap maupun sementara pada kapalnya, asal perbuatan tersebut dilakukan dalam pekerjaan mereka atau dalam waktu

mereka itu sedang melakukan pekerjaan mereka. Dalam penjelasan singkat tentang lingkup tanggung jawab pengusaha kapal, nakhoda termasuk dalam tanggung jawab pengusaha tersebut. Tanggung jawab seorang nakhoda tidak terlepas dari kewenangan yang dimilikinya di atas kapal. Kewenangan seorang nakhoda itu dapat dilihat dalam perjanjian khusus yang diadakan untuk itu, seperti misalnya perjanjian pembatasan kewenangan antara nakhoda dengan pengusaha kapal yang dibuat menurut undang-undang. Perjanjian ini tidak mengurangi berlakunya peraturan pertanggungjawaban tersendiri bagi nakhoda seperti yang diatur dalam pasal 342 ayat (2) KUHD. Namun dalam prakteknya, tanggung jawab itu diserahkan kepada pihak *shipper* (pengirim) dengan membuat *Letter of Indemnity (L/I)*.

5.2.Saran

- 5.2.1. Bagi Carrier, guna menghindari pengingkaran dari Shipper, maka *Letter of Indemnity* yang dibuat oleh shipper seharusnya dijamin oleh pihak Bank.
- 5.2.2. Bagi Carrier, agar memiliki alat bukti untuk menghadapi adanya klaim; catatan tentang cacat (kerusakan) muatan pada M/R tetap ada dan tidak dihapus karena catatan tersebut merupakan *semacam statement of fact* yang mempunyai kekuatan pembuktian.
- 5.2.3. Hague Rules 1978 seharusnya segera diratifikasi oleh pemerintah Indonesia, mengingat perangkat hukum tersebut sangat diperlukan dalam pengangkutan barang.