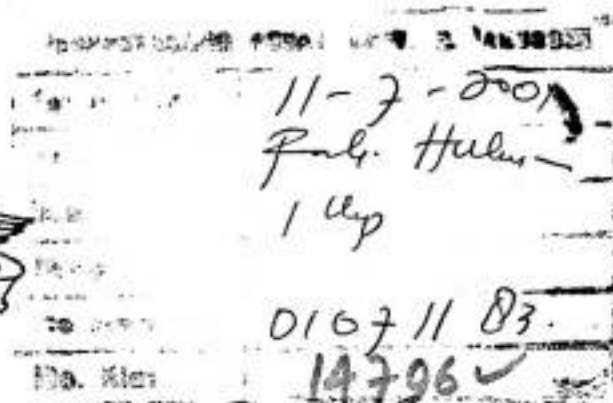


**GANTI KERUGIAN DALAM PENGANGKUTAN LAUT
PADA PT. LUMINTUSINAR PERKASA (LSP)**



Skripsi :
Diajukan sebagai syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum (SH)
Pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin

Oleh :

RIDWAN RATE

B 111 97 138

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
2001

PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Menerangkan bahwa skripsi dari :

Nama : RIDWAN RATE

Stb. : B III 97 138

Fakultas/Bagian : HUKUM/KEPERDATAAN

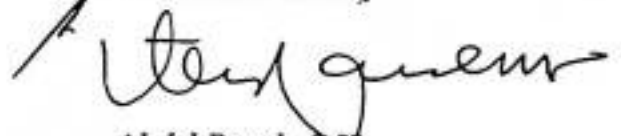
Judul : GANTI KERUGIAN DALAM PENGANGKUTAN LAUT PADA
PT. LUMINTUSINAR PERKASA (LSP)

Telah disetujui oleh para pimpinan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin untuk
diajukan dalam ujian skripsi.

Makassar, Juni 2001,

Dekan Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin

uj. Pembantu Dekan I,



Abdul Razak, S.H.
NIP. 131 287 216

PERSETUJUAN KONSULTAN

Diterangkan bahwa skripsi dari :

Nama : Ridwan Rate

Stb. : B III 97 138

Fakultas/Bagian : Hukum/Keperdataan

Judul : GANTI KERUGIAN DALAM PENGANGKUTAN LAUT PADA
PT. LUMINTUSINAR PERKASA (LSP)

Telah diperiksa dan disetujui oleh para konsultan untuk mengikuti Ujian Skripsi Fakultas
Hukum Universitas Hasanuddin.

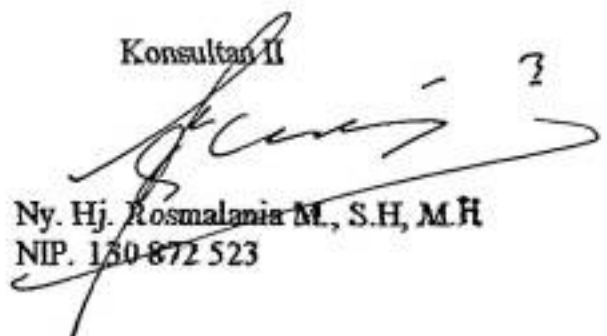
Konsultan I



DR. Ny. Hj. Badriyah Rifai, S.H.
NIP. 130 520 651

Makasassar, Juni 2001,

Konsultan II



Ny. Hj. Rosmalania M., S.H., M.H.
NIP. 130 872 523

PENGESAHAN

Nama : Ridwan Rate
Stb. : B III 97 138
Judul Skripsi : GANTI KERUGIAN DALAM PENGANGKUTAN LAUT PADA
PT. LUMINTUSINAR PERKASA (LSP)

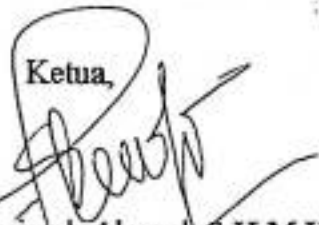
Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Sarjana dengan susunan sebagai berikut :

Ketua : Ny. Asimah Ahmad, S.H.M.H
Sekretaris : A. Suryaman M. P., S.H.M.H
Penguji : 1. U. R. Pattileuw, S.H
2. Padma D. Liman, S.H.M.H
3. Muh. Basri, S.H.M.H
4. Achmad, S.H
Konsultan : 1. DR. Hj. Badriyah Rifai, S.H
2. Hj. Rosmalania Mappiare, S.H.M.H


Makassar, 13 Juni 2001,

Panitia Ujian Sarjana

Ketua,


Ny. Asimah Ahmad, S.H.M.H
NIP. 130 240 675

Sekretaris,


A. Suryaman M. P., S.H.M.H
NIP. 132/205 467

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan kuasa-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir berupa skripsi ini sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Pada kesempatan ini penulis menghaturkan penghargaan dan terima kasih kepada orang tua tercinta, ayahanda Oei Frans Lianto dan ibunda The Ping Sing, yang selama ini dengan penuh kasih sayang telah merawat dan mendidik penulis. Juga kepada saudara-saudara penulis, Edy, Mery, dan Steven yang selalu mendukung penulis.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini dapat selesai karena bantuan dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Ibu DR. Hj. Badriyah Rifai, S.H, selaku Konsultan I, atas bantuan dan bimbingan beliau dalam mengarahkan penulis hingga skripsi ini dapat selesai.
2. Ibu Hj. Rosmalania Mappiare, S.H, M.H, selaku Konsultan II, atas bantuan dan bimbingan beliau kepada penulis hingga skripsi ini dapat selesai.
3. Bapak Prof. DR. Achmad Ali, S.H. M.H selaku Dekan, dan para Pembantu Dekan, serta seluruh dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah berperan dalam pendidikan penulis selama ini.
4. Bapak Prof. Amir Sjarifuddin, S.H selaku Ketua dan Bapak Jamhur, S.H selaku Sekretaris Bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
5. Bapak Syaifuddin S., S.E, selaku Kepala Operasional PT. LumintuSinar Perkasa, yang telah menyediakan waktu dan pikirannya bagi penelitian penulis.

6. Bapak Yan Nilus N., selaku Wakil Kepala Cabang PT. LumintuSinar Perkasa, yang turut membantu penelitian penulis.
7. Rekan-rekan mahasiswa angkatan '97, khususnya teman-teman penulis ; Monalisa, Indrawati, Fatmawaty, Arni, Erika, Eddy, dan Halim.

Penulis telah berusaha semampu mungkin dalam menyelesaikan skripsi ini, namun penulis masih mengharapkan saran dan pendapat untuk menyempurnakannya apabila terdapat ketidaksesuaian dalam skripsi ini.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan, dan dapat menjadi sumbangan yang berarti dalam dunia hukum kita.

Makassar, 11 Juni 2001,

Penulis

ABSTRAK

Ridwan Rate (B III 97 138), judul skripsi *Ganti Kerugian Dalam Pengangkutan Laut Pada PT. LumintuSinar Perkasa (LSP)*, di bawah bimbingan Ibu DR. Hj. Badriyah Rifai, S.H sebagai Konsultan I, dan Ibu Hj. Rosmalania Mappiare, S.H, M.H sebagai Konsultan II.

Sektor pembangunan yang perlu mendapat perhatian pemerintah adalah sektor pembangunan di bidang perhubungan khususnya perhubungan laut sebagai sarana transportasi antar pulau yang menunjang roda perekonomian nasional. Pengangkutan laut sebagai salah satu alternatif pengiriman barang terjadi melalui perjanjian pengangkutan antara pihak pengangkut (*carrier*) dengan pengirim barang (*shipper*) di mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dan pihak pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan. Pihak pengangkut wajib menjaga keselamatan barang-barang muatan hingga tiba di pelabuhan tujuan sehingga kerusakan ataupun kekurangan dari barang-barang muatan menjadi tanggung jawab pengangkut, dan bersedia membayar ganti kerugian atas kekurangan atau kerusakan barang tersebut apabila ada klaim dari pemilik barang.

Penelitian dalam rangka penulisan skripsi ini dilaksanakan di PT. LumintuSinar Perkasa (LSP), Makassar. Penelitian skripsi ini bertujuan untuk mengetahui prosedur/tata cara pengajuan tuntutan ganti rugi/klaim oleh pengirim barang kepada PT. LSP, dan untuk mengetahui pelaksanaan penyelesaian tuntutan ganti rugi atau klaim oleh PT. LSP. Metode pembahasan yang digunakan dalam skripsi ini adalah analisis kualitatif yang disajikan dalam bentuk deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa prosedur pengajuan tuntutan ganti rugi atau klaim pada PT. LSP didasarkan pada dokumen CCB (*Claim Constatering Bewijs*) yang dikeluarkannya. Pengeluaran CCB bukan berarti PT. LSP wajib mengakui bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang, tetapi hanya sebagai bukti acara pembongkaran barang dan PT. LSP wajib mengeluarkan CCB tersebut jika diminta oleh penerima barang (*consignee*). Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa pemberian ganti rugi oleh PT. LSP bersifat relatif, tergantung jenis barang muatan yang rusak atau hilang. Untuk barang yang mengalami kerusakan namun masih dapat diperbaiki, PT. LSP akan memberikan ganti rugi dengan membayar ongkos perbaikannya.

DAFTAR ISI

	HAL.
HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN KONSULTAN	ii
PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUH UJIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Pengertian, Sifat, dan Asas-asas Perjanjian Pengangkutan Laut	5
B. Pihak-pihak yang Terlibat dalam Perjanjian Pengangkutan Laut	10
C. Ganti Rugi (Klaim)	18
1. Cara Menentukan Ganti Kerugian dalam Angkutan Laut	19
2. Pembatasan Pemberian Ganti Rugi	20
D. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut Barang	
Melalui Laut	22
1. Kewajiban Pengangkut	22
2. Tanggung Jawab Pengangkut	22

BAB III. METODE PENELITIAN	26
A. Lokasi Penelitian	26
B. Jenis dan Sumber Data	26
C. Teknik Pengumpulan Data	27
D. Analisis Data	27
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	28
A. Prosedur Pengajuan Tuntutan Ganti Rugi/Klaim pada PT. LumintuSinar Perkasa (LSP)	28
B. Pelaksanaan Penyelesaian Tuntutan Ganti Kerugian/ Klaim Pada PT. LumintuSinar Perkasa (LSP)	42
BAB V. PENUTUP	49
A. Kesimpulan	49
B. Saran	49
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Republik Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia dengan jumlah pulau \pm 13.665 buah yang terbentang dari Sabang sampai Merauke dan merupakan satu kesatuan yang utuh dan bulat serta tidak terpisahkan. Hal ini membuat sektor perhubungan laut memegang peranan yang penting untuk menghubungkan antara satu pulau dengan pulau yang lainnya, khususnya dalam sektor perdagangan pengangkutan barang, dan jasa disamping sektor perhubungan darat dan udara.

Untuk itu perlu ditingkatkan pertumbuhan pelayaran angkutan laut untuk menunjang pertumbuhan perdagangan dan perekonomian serta kelancaran distribusi barang maka alat pengangkut, dalam hal ini kapal laut memegang peranan penting untuk mengangkut barang yang merupakan obyek perdagangan. Hal tersebut ditunjang pula oleh posisi strategis letak geografis Indonesia yang terletak diantara dua benua dan dua samudera yang merupakan jalur niaga internasional.

Pengangkutan barang melalui laut diusahakan oleh perusahaan pelayaran baik swasta maupun nasional yang bergerak dalam usaha jasa pengangkutan barang. Pengangkutan dapat terjadi apabila ada kesepakatan antara pihak

pengangkut (*carrier*) dan pihak pengirim barang (*shipper*) yang melahirkan suatu perjanjian. Perjanjian pengangkutan dapat terjadi secara langsung antara pihak pengangkut dan pihak pengirim, serta secara tidak langsung yaitu melalui pihak perantara / ekspediter yang mewakili pihak pengirim dengan pihak pengangkut. Setelah perjanjian pengangkutan dilakukan maka pengiriman barang dapat dilaksanakan.

Akibat dari perjanjian tersebut, timbullah tanggungjawab pengangkut (*carrier*) untuk menyelenggarakan pengangkutan dari tempat pengiriman ke tempat tujuan dengan selamat dan utuh sesuai pasal 468 KUHD. Telah menjadi prinsip umum bahwa setiap orang yang mengirimkan barangnya baik secara langsung maupun melalui perantara (*ekspediter*) menghendaki terjaminnya keselamatan barang sejak saat diterimanya barang tersebut oleh pengangkut sampai ke tempat tujuan. Untuk maksud itulah, maka kapal sebagai alat pengangkutan haruslah layak laut (*Sea- Worthy*).

Tetapi dalam kenyataannya seringkali barang yang diangkut tersebut setelah tiba di tempat tujuan tidak utuh lagi (*Kompas, edisi No 33 Thn ke - 38*) atau berkurang jumlahnya maupun rusak sehingga menimbulkan kerugian kepada penerima barang (*consgnee*) di tempat tujuan. Kerugian dapat pula diakibatkan oleh keterlambatan penerimaan sehingga nilai barang merosot. Pihak penerima barang (*consignee*) yang merasa dirugikan dapat mengajukan tuntutan ganti rugi (*klaim*) kepada pihak pengangkut sebagai penyelenggara pengangkutan, sesuai tanggung jawab pengangkut (Pasal 468 ayat (2) KUHD).

Dengan maraknya perdagangan yang bersifat global dan mendukung perekonomian nasional maka setiap perusahaan pelayaran khususnya perusahaan pengangkutan harus memberikan pelayanan yang baik dan memuaskan ditunjang dengan peraturan – peraturan dan perundang – undangan baik secara nasional maupun internasional meliputi kelayakan angkut, tentang kapasitas muat, biaya angkutan, tanggungjawab para pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut, serta masalah ganti kerugian atas barang – barang yang diangkut.

Berdasarkan hal tersebut di atas, penulis tertarik untuk mengkaji lebih lanjut mengenai masalah ganti kerugian dalam pengangkutan laut pada salah satu perusahaan pelayaran swasta di Kota Makassar ini yaitu PT. LumintuSinar Perkasa (LSP).

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang penulisan di atas, maka penulis merumuskan masalah tersebut sebagai berikut :

1. Bagaimanakah prosedur pengajuan tuntutan ganti rugi / klaim terhadap kerusakan barang dalam penyelenggaraan pengangkutan oleh PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) ?
2. Bagaimanakah pelaksanaan penyelesaian tuntutan ganti rugi / klaim oleh PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) ?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui prosedur / tata cara pengajuan tuntutan ganti rugi / klaim oleh PT. LumintuSinar Perkasa (LSP).
- b. Untuk mengetahui pelaksanaan penyelesaian tuntutan ganti rugi / klaim oleh PT. LumintuSinar Perkasa (LSP).

2. Manfaat Penelitian

- a. Diharapkan dapat memberi masukan bagi pengembangan ilmu pengetahuan khususnya ilmu hukum tentang ganti kerugian dalam pengangkutan laut.
- b. Sebagai bahan masukan, sumbang saran serta bahan perbandingan atas masalah ganti kerugian dalam pengangkutan laut yang dapat berguna bagi kalangan akademisi serta pihak – pihak lain yang membutuhkan pengetahuan dan informasi tentang hal tersebut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian, Sifat, Dan Asas – Asas Perjanjian Pengangkutan Laut.

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan.

Sebelum penulis mengkaji lebih lanjut mengenai perjanjian pengangkutan, terlebih dahulu penulis akan memisahkan pengertian tentang perjanjian dan pengertian pengangkutan dengan mengutip pendapat para serjana.

Pengertian perjanjian menurut Prof. R. Subekti, SH (1996 :1) adalah :

“ Bahwa suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal “.

Dalam pasal 1313 KUH Perdata, Perjanjian didefinisikan sebagai berikut:

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

Menurut Pasal 1320 KUH Perdata, Perjanjian itu sah apabila memenuhi 4

(empat) syarat, yaitu :

- a. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan.
- c. Suatu hal tertentu.
- d. Suatu sebab yang halal.

Pengertian pengangkutan menurut H.M.N. Purwosutjipto, SH. (1995 : 1)

adalah :

“Pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ketempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai”

Dan menurut Soegijatna Tjakranegara, SH. (1995 :1), pengangkutan

adalah :

“ Kegiatan transportasi memindahkan barang (*commodity of good*) dan penumpang dari suatu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain (*port of destination*)

Sedangkan Abdulkadir Muhammad (1991:20) mengemukakan bahwa :

“Pengangkutan adalah pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang yang dimuat”.

Wiwoho Soedjono (1982 :72) merumuskan bahwa :

“ Pengangkutan adalah adanya perpindahan tempat dengan menggunakan alat angkut, baik mengenai barang – barang ataupun orang dari tempat yang satu ke tempat yang lain.”

Setelah kita mengetahui pengertian dari perjanjian dan pengangkutan tersebut, penulis akan mengutip pendapat para sarjana tentang pengertian perjanjian pengangkutan.

H.M.N. Purwosutjipto, SH. (1995 : 2) merumuskan definisi perjanjian pengangkutan sebagai berikut :

“ Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim,dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat sedangkan pengirim mengikatkan diri dengan membayar angkutan.”

Prof. R. Subekti, SH (1992:69) memberikan pengertian perjanjian pengangkutan sebagai berikut :

“Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian antara satu pihak meyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak yang lain meyanggupi akan membayar ongkosnya.”

Perjanjian pengangkutan menurut Abdul Kadir Muhammad (1991:20) adalah sebagai berikut :

“Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan dengan selamat dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan”.

Beberapa definisi diatas diketahui bahwa perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan ke tempat tujuan dengan selamat dan pihak pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

2. Sifat Perjanjian Pengangkutan.

Dalam perjanjian pengangkut, kedudukan para pihak, yaitu para pengangkut dan pengirim sama tinggi atau kedudukan koordinasi. Berdasarkan hal tersebut diatas, dapat diketahui sifat perjanjian pengangkutan itu sendiri.

H.M.N. Purwosutjipto, SH. (1995:9) merumuskan sifat perjanjian pengangkutan sebagai berikut :

“ Perjanjian pengangkut bersifat campuran karena mempunyai unsur :

- a. Pelayanan berkala (melakukan pekerjaan)
- b. Unsur penyimpanan (*bewaargeving*)
- c. Unsur pemberian kuasa (*latsgeving*)

Sedangkan menurut Victor Situmorang (1993:12)

“Sifat perjanjian pengangkutan adalah pelayanan jasa, dimana pengangkut menawarkan jasa kepada pengirim dan pengirim menggunakan pelayanan jasa tersebut.”

Demikian sifat perjanjian pengangkutan bersifat campuran, yakni perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan berkala) dan penyimpanan (*bewaargeving*). Disebut “pelayanan berkala“, sebab pelayanan itu tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja bila pengirim membutuhkan pengangkutan.

3. Asas Perjanjian Pengangkutan

Abdul Kadir Muhammad (1991:23) mengemukakan 4 (empat) asas perjanjian pengangkutan, yaitu ;

a. Asas Konsensual

Menurut Sistem Hukum Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak diisyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan asal ada persetujuan kehendak (konsensus) antara para pihak. Dalam

kenyataannya perjanjian pengangkutan baik darat, laut, maupun udara dibuat secara lisan dengan persetujuan kehendak dari kedua belah pihak, tetapi selalu didukung oleh dokumen pengangkutan.

Dokumen pengangkutan sebagai bukti bahwa persetujuan antara para pihak itu ada dan bukan merupakan syarat mutlak tentang adanya perjanjian pengangkutan. Dokumen tersebut bukan merupakan unsur dari perjanjian pengangkutan tetapi hanya merupakan salah satu tanda bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan.

b. Asas Koordinasi

Asas ini mensyaratkan sejajarnya kedudukan para pihak dalam perjanjian pengangkutan, yaitu pengirim dan pengangkut sama tinggi atau kedudukan koordinasi. Pihak pengangkutan disini bukan merupakan buruh pihak pengirim, tidak seperti hubungan antara majikan dan buruh dalam perjanjian perburuhan.

c. Asas Campuran

Perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari 3 jenis perjanjian , yaitu: pemberian kuasa dari pengirim kepada pengangkut, penyimpanan barang oleh pengangkut, dan melakukan pekerjaan pengangkutan (pelayanan berkala).

d. Asas tidak Ada Hak Retensi

Pengangkut tidak mempunyai hak retensi terhadap barang – barang angkutan, yaitu hak untuk menahan barang – barang angkutan bila penerima

menolak untuk membayar uang angkutan. Pengangkut dapat menuntut melalui hakim pengadilan negeri setempat. Dalam hal ini hakim dapat memerintahkan penjualan umum atas barang – barang muatan itu secukupnya bagi pelunasan pembayaran uang angkutan. Selama persoalan itu dalam proses maka hakim dapat memerintahkan barang – barang angkutan itu dimasukkan dalam gudang umum.

B. Pihak – pihak yang Terlibat Dalam Perjanjian Pengangkutan Laut.

1. Pengangkut

Dalam Pasal 466 KUHP titel V.A. Buku II, pengangkut diartikan sebagai berikut:

“ Pengangkut dalam arti bab ini adalah barang siapa yang baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.”

Pengertian “menyelenggarakan” pengangkutan tidak hanya berarti melakukan sendiri perbuatan pengangkutan itu, tetapi juga dapat memerintahkan kepada orang lain untuk melakukan perbuatan pengangkutan itu.

H.M.N. Purwosutjipto, SH. (1993 : 188) merumuskan bahwa :

“Yang dimaksud dengan pengangkutan laut adalah orang, yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.”

Ada definisi lain mengenai pengangkut, yang terdapat dalam “ The Hague Rules 1992 ,” pasal 1, huruf a yang berbunyi “*Carrier, includes the owner or the charterer who enters in to a contract with a shipper.*” (Pengangkut, adalah pemilik kapal atau pencarter kapal yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pengirim barang).

Sedangkan menurut Wiwoho Soedjono,SH (1987 : 1) memberikan pengertian pengangkut sebagai berikut :

“Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk melakukan pengangkutan menyeberang laut. Orang disini menurut hukum dapat berupa orang pribadi (*natuurlijk persoon*) atau badan hukum (*rechts persoon*)”.

Jadi, Pengangkut (pengusaha kapal) dapat saja bukan pemilik kapal itu sendiri sehingga perlu ditegaskan bagaimana pengangkut itu mendapat kapal yang dipakai untuk mengangkut, ialah dengan cara menutup perjanjian carter kapal, baik menurut waktu (*time charter*) maupun menurut perjalanan (*voyage charter*), ataupun dengan perjanjian jenis lain.

Mengenai kewajiban dan tanggungjawab pengangkut akan dibahas lebih lanjut dalam sub bab D.

2. Pengirim Barang (*Shipper*)

Dalam Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD) tidak terdapat definisi mengenai siapa yang dimaksud pengirim tersebut. Dapat saja pengirim barang merupakan pemilik barang itu sendiri dalam kapasitasnya

sebagai pengusaha yang memakai jasa angkutan barang dan sebagai perantara barang milik orang lain.

Sedangkan Wiwoho Soedjono (1986 : 51) merumuskan definisi pengirim barang (*Shipper*) adalah sebagai berikut :

“ Pengirim barang adalah setiap orang yang untuk siapa atau untuk nama siapa perjanjian pengangkutan barang dilaut itu telah diadakan dengan pihak pengangkut, atau setiap orang untuk atas nama siapa barang muatan itu benar – benar telah diserahkan kepada pengangkut sehubungan dengan terjadinya perjanjian pengangkutan di laut itu.”

Pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan dan memberikan muatan. Tetapi bukan merupakan suatu wanprestasi bagi pengirim jikalau pengirim tidak memberi barang muatan sebab menyerahkan muatan bukanlah kewajiban baginya.

Pengirim barang dapat meminta pengangkut untuk menerbitkan konosemen tentang barang yang diangkutnya dan pengirim barang wajib memberikan keterangan lengkap tentang sifat dan wujud barang untuk pengisian konosemen tersebut (Pasal 504 KUHD).

3. Penerima Barang (*Consignee*).

Dalam perjanjian pengangkutan di laut, penerima barang adalah mereka yang namanya tercantum di dalam konosemen sebagai pihak tertentu kepada siapa barang – barang yang diangkut itu harus diserahkan oleh pengangkut.

Pasal 506 ayat (1) KUHD memberikan pengertian tentang konosemen sebagai berikut :

“ 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 disitu kepada seorang tertentu, begitu pula menerangkan dengan syarat – syarat apakah barang – barang itu akan diserahkan.”

Konosemen itu juga disebut “*Bill of Lading*”, atau disingkat *B/L*.

Soegijatna Tjakranegara,SH (1995 : 173) merumuskan tiga fungsi pokok *B/L* sebagai dokumen pengapalan barang, yaitu :

a. Sebagai tanda bukti penerimaan barang

Konosemen berfungsi sebagai tanda bukti penerimaan barang, sehingga dengan diterbitkannya konosemen tersebut pengangkut mengakui bahwa dia telah menerima barang – barang dari pengirim barang dengan baik.

b. Sebagai bukti atas pemilikan barang

Sesudah barang – barang muatan sampai di tempat tujuan, maka barang – barang itu harus diserahkan kepada pihak yang berhak dengan memperlihatkan konosemen asli sebagai bukti atas pemilikan barang.

c. Sebagai bukti perjanjian pengangkutan laut berdasarkan ketentuan undang– undang,

H.M.N. Purwosutjipto, SH (1993:208) menegaskan bahwa :

“Konosemen mempunyai kedudukan penting dalam dunia perdagangan karena konosemen tidak hanya mempunyai sifat sebagai tanda bukti penerimaan barang-barang saja tetapi juga merupakan surat berharga yang mudah dijualbelikan (pasal 507 ayat 1 dan 508 KUHD).”

Seseorang, kepada siapa barang – barang yang disebut dalam konosemen itu harus diserahkan dengan bentuk atas nama (*op naam*), atau atas pengganti (*aan order*) dan dapat juga kepada pembawa (*aan toonder*), baik dengan atau tanpa menyebutkan nama seorang tertentu di sampingnya (Pasal 506 ayat 2 KUHD). Sehingga setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut dalam konosemen di tempat tujuan, kecuali jika konosemen itu diperoleh berlawanan dengan hukum (Pasal 510 ayat 1 KUHD).

Menurut Pasal 491 KUHD, setelah barang yang diangkut diserahkan di tempat tujuan, maka penerima wajib membayar uang angkutan, dan wajib membayar bagian yang diperselisihkan jika terdapat perselisihan mengenai jumlah yang harus dibayar oleh penerima (Pasal 494 KUHD).

Adapun hak penerima barang yang terdapat dalam KUHD, yaitu :

- a. Penerima berhak meminta diadakannya pemeriksaan oleh hakim tentang keadaan barang tersebut waktu diserahkan serta menaksir besarnya kerugian yang ditimbulkan (Pasal 483 KUHD)
- b. Penerima barang berhak didahulukan atas piutang lainnya untuk penggantian kerugian (Pasal 488 KUHD).



- c. Penerima barang berhak meminta diadakannya pemeriksaan jika penerima menduga ada suatu kerusakan pada barangnya (Pasal 489 KUHD)

Menurut Pasal 1317 ayat (2) KUHPER, sejak penerima menyatakan kehendaknya untuk menerima barang – barang kiriman itu maka pada saat itu penerima mulai mendapatkan haknya sesuai dengan janji khusus dalam perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh si pengirim dan si pengangkut.

4. Ekspediter

Pengertian ekspediter diatur dalam pasal 86 ayat (1) KUHD, yaitu :

“Ekspediter adalah orang yang pekerjaannya menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang – barang dagangan dan barang – barang lainnya melalui daratan atau perairan.”

Di sini jelas, bahwa ekspediter menurut undang – undang hanya seorang perantara yang bersedia mencarikan pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang – barang yang telah diserahkan kepadanya.

Kewajiban – kewajiban dan hak – hak ekspediter adalah sebagai berikut :

- a. Sebagai pemegang kuasa (Pasal 1792 – 1819 KUHPER)
- b. Sebagai komisioner apabila ekspediter bertindak atas namanya sendiri, maka berlakulah ketentuan mengenai komisioner (Pasal 76 – 85 KUHD).
- c. Ekspediter wajib membuat register harian tentang macam dan jumlah barang yang harus diangkut, begitu pula harganya (pasal 86 ayat 2 KUHD)

- d. Ekspediter wajib menyelenggarakan pengiriman selekas – lekasnya dengan rapi pada barang – barang yang telah diterimanya dari pengirim (Pasal 88 KUHD)
- e. Ekspediter wajib menanggung kerugian apabila dapat dibuktikan bahwa kerusakan bersumber pada kesalahan atau kelalaian ekspediter (Pasal 88 KUHD)
- f. Ekspediter harus bertanggung jawab atas ekspediter antara yang jasanya dipergunakannya (Pasal 89 KUHD)

Dalam hal terjadi kerusakan atau kerugian atas barang jika ekspediter menutup perjanjian pengangkutan atas nama pengirim maka pengirim dapat langsung menuntut ganti kerugian kepada pengangkut, sebaliknya jika ekspediter menutup perjanjian pengangkutan atas namanya sendiri maka hanya ekspediter yang berhak menuntut ganti kerugian dan bukan pengirim sebab pengirim tidak mempunyai hubungan kontraktual dengan pengangkut.

5. Nahkoda (*Master / Captain*)

Nahkoda menurut Pasal 341 ayat (1) KUHD didefinisikan sebagai berikut :

“Nahkoda adalah orang yang memimpin kapal”.

Sedangkan menurut Pasal 1 ayat (12) UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran,

Nahkoda didefinisikan sebagai berikut :

“Nahkoda Kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku”.

Hak dan kewajiban bagi seorang nahkoda yang diatur dalam Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD), yaitu :

- a. Nahkoda diwajibkan bertindak dengan kecakapan dan kecermatan serta kebijaksanaan untuk melakukan tugasnya juga bertanggungjawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya (Pasal 342 KUHD).
- b. Nahkoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan dan ketentuan untuk menjamin keselamatan kapal, penumpang, dan barang muatannya (Pasal 343 KUHD dan Pasal 55 ayat (2) UU No. 21 Tahun 1992).
- c. Nahkoda berkewajiban untuk mengawasi barang – barang yang ada dalam kapalnya (Pasal 391 KUHD).
- d. Nahkoda selama dalam pelayaran berkewajiban untuk memperhatikan kepentingan pihak – pihak yang berhak atas muatan, jika perlu dia harus mengambil tindakan untuk kepentingan si pemilik muatan walaupun sampai di muka hakim (Pasal 371 ayat 1 KUHD).
- e. Dalam keadaan memaksa dan mendesak, nahkoda diberikan kewenangan seluruh atau sebagian dari muatan atau membayar pengeluaran – pengeluaran untuk keperluan muatan, ataupun meminjam uang (Pasal 371 ayat 3 KUHD).

Menurut S. 1934 – 214 Jo S. 1938 – 1 dan 2, nahkoda mempunyai kedudukan sebagai buruh utama pengusaha kapal (*reeder*). Hal ini bisa dibuktikan dalam Pasal 399 KUHD, yang mengatur tentang perjanjian perburuhan antara nahkoda dengan pengusaha kapal.

C. Ganti Rugi / Klaim

Klaim atau tuntutan pengganti kerugian timbul sebagai akibat adanya kekurangan dan / atau kerusakan pada waktu penyerahan barang dan maskapai pelayaran kepada si penerima (*consignee*).

Menurut Subandi (1992 : 1), umumnya klaim timbul sebagai akibat adanya :

- a. Kekurangan dan / atau kerusakan terhadap muatan pada waktu muatan diserahkan kepada penerima barang.
- b. Masalah lain di luar butir a, seperti :
 1. Keterlambatan penerimaan karena muatan terbongkar di pelabuhan lain sehingga nilai barang merosot atau pabrik yang memerlukan barang tersebut terpaksa berhenti berproduksi
 2. Keterlambatan karena muatan tidak termuat oleh kapal (*short-shipped*) di pelabuhan muat, sehingga muatan menjadi rusak karena sifatnya yang mudah rusak (*perishable goods*).

Setiap Maskapai Pelayaran berusaha sebaik – baiknya untuk dapat menyerahkan barang sesuai dengan jumlah dan keadaan yang tercantum pada konosemen (*Bill of Lading*), namun dalam kenyataannya tidak mungkin barang – barang selalu dapat diserahkan kepada penerima barang tanpa kekurangan atau kerusakan apapun. Kekurangan atau kerusakan dapat saja terjadi dipelabuhan muat, di atas kapal atau di gudang setelah pembongkaran dari kapal di pelabuhan tujuan.

Hal tersebut di atas akan dibahas lebih lanjut mengenai :

1. Cara Menentukan Ganti Kerugian Dalam Pengangkutan Laut.

Hal ini diatur dalam pasal 472 sampai dengan 476 KUHD, yang dapat diperinci sebagai berikut :

- a. Bila suatu barang muatan tidak dapat diserahkan kepada penerimanya, maka pengangkut harus menggantinya dengan harga barang sejenis, senilai, sekeadaan pada saat barang, yang tidak dapat diserahkan itu harus diserahkan kepada penerimanya, dikurangi ongkos – ongkos untuk membayar pajak, uang angkutan, dan biaya – biaya lain, yaitu biaya – biaya yang harus dikeluarkan oleh si penerima, seandainya barang – barang tersebut telah diterimanya dengan baik (Pasal 472 ayat (1) KUHD).
- b. Bila tidak diserahkannya barang muatan itu karena suatu sebab yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada si pengangkut, maka jumlah ganti kerugian itu diukur dengan harga barang muatan yang sejenis, senilai dan sekeadaan pada saat barang – barang muatan itu diserahkan kepada si pengangkut (Pasal 472 ayat (2) KUHD).
- c. Bila barang muatan itu rusak, maka jumlah ganti rugi itu seperti yang ditetapkan dalam pasal 472, dikurangi dengan harga barang yang rusak itu, selanjutnya dikurangi lagi dengan biaya – biaya lain, yakni pajak, uang angkutan dan ongkos – ongkos lain (Pasal 473 KUHD), yang seharusnya dikeluarkan oleh penerima, seandainya barang – barang itu telah diteima dengan utuh.

- d. Pasal 472 dan 473 KUHD itu merupakan pengkhususan lebih lanjut dari ketentuan – ketentuan pasal 1246, 1247, dan 1248 KUHPER, dimana ditetapkan bahwa yang harus diganti ialah :
- Kekayaan yang menjadi kurang
 - Tidak diterimanya keuntungan yang diharapkan, sebagai akibat langsung dari tidak terlaksananya suatu perjanjian
- e. Bila pengangkut terlambat menyerahkan barang kepada penerima, maka dia berkewajiban memberi ganti kerugian kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan itu tidak dapat dihindarkan maka dia bebas dari pembayaran ganti rugi itu (pasal 477)

2. Pembatasan Pemberian Ganti Rugi

Pembatasan jumlah ganti kerugian tersebut diatur dalam pasal 474, 475, 476 dan 477 KUHD.

Peraturan tersebut membedakan antara pengangkut yang juga menjadi pengusaha kapal dan pengangkut yang bukan pengusaha kapal. Adapun ketentuan pembatasan jumlah ganti rugi tersebut dapat diperinci sebagai berikut :

- a. Bila pengangkut adalah juga pengusaha kapal, maka kewajiban pengangkut ini untuk mengganti kerugian terbatas pada jumlah maksimum 50 “*gulden*” pada tiap – tiap meter kubik isi bersih dari kapalnya ditambah dengan isi ruangan mesin (Pasal 474 KUHD) Dengan demikian

- pengangkut atau pengusaha kapal sejak semula sudah dapat memperhitungkan resiko yang menjadi bebannya dan mengasuransikannya.
- b. Bila pengangkut bukan pengusaha kapal, maka kewajiban pengangkut untuk membayar ganti kerugian terbatas pada jumlah seperti yang telah ditentukan oleh pasal 474 KUHD, sekedar yang dapat dituntutkan kepada pengusaha kapal.
 - c. Kalau kerugian itu disebabkan karena tindakan kesengajaan atau kesalahan pengangkut, maka penggantian kerugian itu tak ada batasnya, artinya seluruh kerugian harus diganti. Segala janji yang bertentangan dengan ketentuan tersebut adalah batal (Pasal 476 KUHD).
 - d. Bila pengangkut atau pengusaha dalam suatu perkara perdata di muka hakim, ingin mempergunakan ketentuan – ketentuan dalam pasal – pasal tersebut diatas maka si pengangkut / pengusaha kapal harus menitipkan lebih dulu sejumlah uang sebanyak batas tanggungjawabnya itu kepada Kepaniteraan Pengadilan Negeri di tempat kapal itu didaftarkan, dengan permintaan agar hakim ketua mengangkat Hakim Komisaris bagi perkara perdata yang bersangkutan.

Menurut H.M.N. Purwosutjipto, SH (1993:202), “ Pembatasan jumlah ganti kerugian ini tidak berlaku bagi tiap – tiap peristiwa, tetapi bertalian dengan semua barang – barang muatan yang diangkut bersama – sama dalam kapal yang bersangkutan.

D. Kewajiban dan Tanggungjawab Pengangkut Barang Melalui Laut

1. Kewajiban Pengangkut

Kewajiban pengangkut diatur dalam pasal 468 ayat (1) KUHD dimana “Si pengangkut wajib menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut.”

Oleh karena kewajiban pengangkut adalah menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, maka segala hal yang mengganggu keselamatan barang, yang merugikan pengirim atau penerima, menjadi tanggungjawab pengangkut.

2. Tanggungjawab Pengangkut

Adapun mengenai tanggungjawab pengangkut ini diatur dalam Kitab Undang – Undang Hukum Dagang (KUHD), yaitu :

- a. Pasal 468 ayat (2) KUHD mengatur bahwa pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim apabila barang yang diangkutnya tidak dapat diserahkan atau rusak, tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena :
 1. Suatu malapetaka yang tidak dapat terhindarkan terjadinya.
 2. Sifat, keadaan, atau cacat dari barang itu sendiri.
 3. Suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.

- b. Pasal 468 ayat (3) KUHD menetapkan bahwa pengangkut juga bertanggungjawab terhadap :
1. Segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkutan itu sendiri.
 2. Segala barang (alat – alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.
- c. Pasal 469 KUHD menetapkan bahwa terhadap barang – barang yang bermilai, misalnya : emas, perak, intan, surat berharga, dan lain – lain, pengangkut hanya bertanggungjawab bila sifat dan harga barang – barang tersebut diberitahukan lebih dahulu kepadanya.

Menurut Pasal 86 ayat (1) UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran mengenai tanggungjawab pengangkut, yang berbunyi :

Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa :

- a. Kematian atau lukanya penumpang barang yang diangkut.
- b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut.
- c. Keterlambatan angkutan penumpang , dan atau barang yang diangkut.
- d. Kerugian pihak ketiga.

Saefullah Wiradipradja (Abdulkadir Muhammad, 1991 : 27) mengemukakan ada 3 (tiga) prinsip tanggungjawab pengangkut, yaitu :

1. Prinsip Tanggungjawab Berdasarkan Kesalahan (*Fault Liability*).

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus membayar ganti kerugian. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pengangkut. Hal ini berdasarkan pasal 1365 KUHPER tentang perbuatan melawan hukum.

2. Prinsip Tanggungjawab Berdasarkan Praduga (*Presumption of Liability*).

Menurut prinsip ini, pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tapi dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian jika dapat dibuktikan bahwa ia tidak bersalah. Beban pembuktian pada pengangkut, pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

3. Prinsip Tanggungjawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Menurut prinsip ini, pengangkut harus bertanggungjawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut.

Pasal 470 KUHD menentukan bahwa pengangkut itu tidak bebas untuk membatasi tanggungjawabnya. Adapun isi pasal 470 KUHD adalah sebagai berikut:

- a. Pasal 470 ayat (1) KUHD melarang pangangkut memperjanjikan tidak bertanggungjawab sama sekali, atau hanya bertanggungjawab sampai batas harga tertentu.

- b. Pasal 470 ayat(2) KUHD memeperkenankan pengangkut memperjanjikan bahwa dia tidak akan bertanggungjawab lebih dari suatu jumlah tertentu untuk sepotong barang yang diangkutnya, kecuali telah diberitahukan kepadanya tentang sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya.
- c. Pasal 470 ayat (3) KUHD memeperkenankan pengangkut memperjanjikan bahwa dia tidak akan memberikan sesuatu ganti rugi, apabila sifat dan harga barang dengan sengaja diberitahukan secara keliru.

Menurut Pasal 14 ayat (1) PP No. 2 Tahun 1969 bahwa tanggungjawab pengangkut berakhir pada saat pengangkut menyerahkan barang muatan kepada penerima barang (Consignee).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) Makassar yang telah beroperasi sejak tahun 1990 yang telah memiliki cukup pengalaman di bidang pelayaran khususnya pengangkutan barang melalui laut.

B. Jenis dan Sumber Data

Jenis Data

- a. Data primer yaitu jenis data yang penulis peroleh secara langsung melalui penelitian di lapangan.
- b. Data sekunder yaitu jenis data yang penulis peroleh secara tidak langsung melalui penelitian kepustakaan.

1. Sumber Data

- a. Data primer yaitu data yang penulis peroleh secara langsung dari Kepala Operasional PT. LumintuSinar Perkasa Bapak Syaifuddin S.,SE. dan Wakil Kepala Cabang PT. LumintuSinar Perkasa Bapak Yan Nilus. N.
- b. Data sekunder yaitu data yang penulis peroleh secara tidak langsung melalui literatur – literatur, peraturan – peraturan, serta sumber tertulis lainnya yang menunjang dan berkaitan dengan masalah yang diteliti.

C. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam memperoleh data – data adalah sebagai berikut:

- a. Teknik wawancara langsung yang diperoleh dari responden mengenai hal – hal yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini.
- b. Teknik dokumentasi dengan cara mengumpulkan data melalui dokumen – dokumen , literatur – literatur, peraturan – peraturan yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini .

D. Analisis Data

Dalam memperoleh hasil akhir yang diinginkan, maka data yang terkumpul dianalisis secara deskriptif kualitatif, dimana dengan metode tersebut pemilihan data yang diperoleh harus tepat dan sesuai dengan kenyataan di lapangan sehingga dapat dihindarkan pemakaian data yang tidak relevan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Prosedur Pengajuan Tuntutan Ganti Rugi / Klaim pada PT. LumintuSinar Perkasa (LSP).

Untuk mengetahui tentang prosedur pengajuan tuntutan ganti kerugian / klaim pada PT. LumintuSinar Perkasa (LSP), berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Syaifuddin S,S.E sebagai Kepala Operasional PT. LumintuSinar Perkasa tanggal 29 – 30 Maret 2001 yaitu :

1. Prosedur Penyerahan Muatan di Pelabuhan Tujuan

Setelah kapal tiba di pelabuhan tujuan (*port of destination*). PT. LumintuSinar Perkasa wajib melakukan penyerahan barang – barang muatan kepada penerima barang yang memegang *B/L* asli ataupun penyerahan melalui gudang dimana penerima barang (*consignee*) mengambil *D/O* (*Delivery Order*) dengan menyerahkan konosemen asli (dua lembar) pada kantor PT. LSP. *D/O* diberikan setelah penerima menyelesaikan kewajibannya yang berhubungan dengan barang – barang tersebut, misalnya membayar uang tambang (*freight*) dan biaya – biaya lain jika uang tambang dibayar sebagian atau seluruhnya di pelabuhan pembongkaran.

2. Laporan Pembongkaran

Terlepas dari persoalan apakah kekurangan atau kerusakan terjadi di pelabuhan muat, diatas kapal, atau di gudang di setiap penerimaan barang berhak mendapat surat keterangan dari maskapai pelayaran dalam hal ini PT. LumintuSinar Perkasa jika pada waktu penerimaan/ penyerahan barang pada penerima barang (*consignee*) terdapat kerusakan atau kekurangan.

a. Laporan Kekurangan (*Shortlanded List*)

Merupakan laporan tentang daftar muatan yang tidak terbongkar dari kapal di tujuan setelah prosedur pengeluaran / penerimaan barang – barang dan ternyata ada koli yang hilang atau tidak ditemukan. Laporan kekurangan ini didasarkan pada jumlah yang terdapat dalam *tally-sheet* (daftar penomoran barang-barang yang dimuat ke kapal berdasarkan merek dan jenis barang serta jumlah barang-barang tersebut) dan *manifest* (daftar muatan berdasarkan konosemen). Dari *tally-sheet* dapat diketahui bahwa ada barang yang tidak terbongkar, sebab pembongkaran didasarkan pada urutan penomoran barang,

Contoh : Pada saat pembongkaran oleh Kapal Motor Loka tanggal 28

Maret 2001 di Makassar berdasarkan *tally-sheet* 1(satu) peti spare-part dengan merek Aneka Tambang tidak ditemukan.

Maka pada Shortlanded List dicatat nama kapal yang memuat (KM Loka), tanggal kapal tiba (28 Maret 2001), dan memuat nomor konosemen, merek (Aneka Tambang) serta jenis barang

(spare-part). Selanjutnya PT. LSP memeriksa apakah barang tersebut tidak termuat di pelabuhan muat (masih terdapat di gudang) ataukah terbongkar di pelabuhan lain yang disinggahi oleh kapal. Jika barang tersebut belum ditemukan maka penerima berhak menerima Tanda Bukti Kekurangan (TBK) yang sesuai dengan Shortlanded List.

b. Laporan Kerusakan

Untuk dapat menemukan apakah kerusakan terjadi di kapal atau sewaktu terjadi pembongkaran , maka setelah pembongkaran harus diadakan *Joint Survey* (pemeriksaan bersama) oleh pihak PT. LSP (*Carrier*) dan pihak penerima barang (*Consignee*) atau wakilnya dan pihak kapal. Berdasarkan *joint - survey* yang dilakukan maka PT. LSP mengeluarkan hasil survey yang lazim di sebut CCB (*Claim Constatering Bewijs*) yang diberikan pada waktu penyerahan barang kepada penerima (*consignee*). Jika pada waktu barang - barang dikeluarkan dari gudang tidak diadakan joint survey antara pihak PT.LSP, pihak penerima barang atau wakilnya, dan pihak gudang maka barang di anggap telah diterima dalam keadaan utuh. PT. LumintuSinar Perkasa wajib melakukan *joint survey* hanya apabila keadaan bungkusan / *packing* barang tersebut rusak. Dan untuk kerusakan koli yang ada dalam CCB, PT. LumintuSinar Perkasa membuat dan menyerahkan suatu Tanda Bukti Tuntutan (TBT) kepada

penerima barang sebagai bukti yang menjelaskan kerusakan koli yang dikonstatir .

Tanda Bukti Tuntutan harus memuat :

1. Sifat kerusakan, kekurangan, kerugian atas barang - barang
2. Tingkat kerusakan, kekurangan, dan kerugian
3. Sebab – sebab kerusakan , kekurangan atas barang – barang

Contoh : Berdasarkan *Joint Survey* tanggal 29 Maret 2001 bahwa pada saat sebelum pembongkaran dari Kapal Motor Loka dengan disaksikan oleh pihak PT. LSP dan pihak kapal terdapat barang dengan merek CAT KUNING yang berjumlah 12 (dua belas) bundel dimana terdapat 3 (tiga) bundel ikatan terlepas (terhambur). Selanjutnya PT. LSP membuat *Survey Report* (CCB) dimana dicantumkan nama kapal (KM. Loka), tanggal kapal tiba (29 Maret 2001), No. *B/L*, merek barang, serta rincian kerusakan (tiga bundel ikatan terlepas) yang kemudian ditandatangani oleh pihak PT. LSP dan pihak penerima barang.

Untuk kekurangan atau kerusakan yang tidak dapat dilihat dari luar, maka si penerima hanya mendapat waktu (dua) hari sejak hari diterimanya untuk menyelidiki tentang kekurangan atau kerusakan itu, dan selambat – lambatnya pada hari ketiga penerima barang harus memberitahukan secara tertulis kepada pengangkut (Pasal 485 dan 486 KUHD) .

Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam konosemen PT. LumintuSinar Perkasa (Pasal 17 ayat 1) dimana pengajuan klaim secara tertulis harus diserahkan paling lambat 3 hari setelah pembongkaran termasuk hari Minggu dan hari libur .

c. Laporan Kelebihan

Tidak semua barang – barang yang dibongkar dari kapal sesuai dengan jumlah barang – barang yang harus dibongkar di pelabuhan tujuan menurut manifest (daftar muatan kapal berdasarkan urutan *B/L*). Hal ini disebut kelebihan bongkar (*Overlanded Cargo*).

Pihak pengangkut harus membuat daftar barang – barang yang lebih dibongkar yang disebut *Overlanded Cargo List*. Jadi, terdapat barang – barang yang dibongkar di suatu pelabuhan sesuai dengan nama pelabuhan tujuan dan merek yang tertera pada barang tersebut tetapi tidak termasuk dalam manifest pelabuhan yang bersangkutan.

Contoh : Dibongkar 16 (enam belas) bundel Besi Beton Ulir dengan merek

Cahaya Biru tanggal 28 Maret 2001 (Tujuan Makassar). *Manifest* (Daftar Muatan Kapal) Makassar hanya menyebutkan sejumlah 14 (empat belas) Bundel Besi Beton Ulir saja dari merek ini. Jadi ada 2 (dua) Bundel yang lebih dibongkar sehingga dibuat daftar kelebihan bongkar (*Overlanded Cargo List*).

3. Pengajuan Klaim

Dokumen - dokumen yang harus dilampirkan oleh penerima barang dalam mengajukan klaim tersebut antara lain :

- a. TBT / TBK sebagai bukti barangnya memang hilang atau rusak
- b. *Copy B/L* untuk memudahkan PT. LumintuSinar Perkasa mengecek apakah barangnya dimuat atau tidak, karena *B/L* merupakan kontrak pengangkutan.
- c. Faktur (*invoice*) untuk mengecek apakah jumlah tuntutan sesuai dengan harga faktur tersebut.
- d. *Packing List* , untuk mengetahui lebih mendalam tentang perincian barang, ukuran, isi, harga, dll yang tidak tercantum di dalam faktur.
- e. Bukti – bukti lain misalnya laporan kerusakan (*damage cargo list*) sebelum barang masuk ke gudang maskapai pelayaran.

Klaim dapat diajukan juga kepada perusahaan asuransi jika barangnya diasuransikan.

Surat tuntutan ganti rugi / klaim harus memuat antara lain :

- a. Keterangan mengenai pengiriman barang – barang tersebut yaitu :
 1. Partai barang - barang menurut *B/L* (daftar muatan manifest).
 2. Nama kapal pengangkut dan nama nahkoda (jika di ketahui).
 3. Nama pelabuhan pemuatan dan tanggal kapal berangkat dari pelabuhan pemuatan.
 4. Nama pelabuhan pembongkaran dan tanggal kapal tiba .

- b. Penunjukan kepada TBT / TBK dan penjelasan ringkas mengenai kekurangan barang – barang yang dikonstatir .
- c. Jumlah ganti rugi yang dituntut dan penjelasan mengenai dasar perhitungan jumlah tersebut.

Biasanya didasarkan pada harga faktur penjualan atau harga pasar barang– barang tersebut di pelabuhan pembongkaran.

Contoh : Surat klaim atas peti kemas yang jatuh ke laut oleh Firma Kali Djaja & Co tanggal 3 Maret 2001 kepada PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) disertai dengan perincian jumlah kerugian atas barang – barang tersebut (terlampir).

4. Penelitian.

Maksud dari penelitian adalah apabila kerusakan ataupun kehilangan barang tersebut berada di luar tanggungjawab pengangkut maka pengangkut dapat menolak klaim yang diajukan kepadanya.

Setelah dokumen - dokumen tersebut diatas di terima , maskapai pelayaran PT. LSP LINES bagian klaim mengadakan penelitian sebagai berikut :

a. Untuk Kehilangan Koli

Kehilangan koli berarti terdapat kekurangan dari jumlah koli yang dikirim, misalnya : PT. A mengirim 10 (sepuluh) koli barang konveksi, dimana pada saat pembongkaran hanya terdapat 9 (sembilan) koli saja

sehingga terdapat kekurangan 1 (satu) koli. Untuk itu perlu diadakan penelitian, antara lain :

- Memeriksa *tally - sheet* (daftar penalian atau penomoran barang - barang yang dimuat), apakah barang - barang itu benar - benar tidak dibongkar dari kapal . Sering terjadi menurut *tally - sheet* peti diturunkan dari kapal tapi pada waktu penyerahan ternyata tidak ada (hilang) sehingga harus di keluarkan Tanda Bukti Kekurangan (TBK).
- Meneliti dokumen - dokumen lain seperti Marine Note of Protest, untuk mengetahui kemungkinan barang - barang jatuh ke laut karena cuaca buruk atau karena barang - barang itu dibuang ke laut untuk menyelamatkan kapal dan muatan lainnya. Hal ini berdasarkan kewenangan nahkoda untuk mengambil tindakan demi keselamatan pelayaran tanpa kuatir akan adanya tuntutan (Pasal 371, 699, khususnya sub (5) dan sub (23) KUHD).
- Meneliti apakah ada kemungkinan kelalaian pihak pengirim barang (*Shipper*) atau penerima barang (*consignee*) , misalnya salah memberi merek pada barang - barang , kadaluarsa dalam pengajuan klaim, dll. Contoh : Merek barang tersebut adalah SDI tetapi dalam pengisian konosemen dicatat SIDI, maka terdapat perbedaan yang disebabkan oleh pengisian merek yang salah oleh pengirim sehingga barang tersebut tercecer atau hilang.

b. Untuk Kerusakan Koli.

Kerusakan koli berarti berarti terdapat kerusakan dalam koli tersebut dimana koli tersebut rusak atau robek sehingga isinya terhambur atau rusak. Untuk itu perlu diadakan penelitian, antara lain :

- Memeriksa *Mate's Receipt* / Resi Mualim (surat tanda bukti bagi pengirim bahwa barang – barangnya telah dimuat di kapal) jika kerusakan terjadi sebelum dimuat ke kapal di pelabuhan muatan. Sebab bila kerusakan terjadi sebelum dimuat ke kapal, maka kerusakan tersebut akan dicatat pada Resi Mualim sebagai bukti bahwa kerusakan terjadi sebelum barang dimuat ke kapal. Dan PT. LSP dapat menolak klaim yang diajukan kepadanya.
- Memeriksa *Damage Cargo List* (Daftar barang – barang yang rusak) yang mencatat kerusakan yang terjadi sebelum masuk dalam pengawasan gudang, sehingga perlu diteliti apakah hal tersebut merupakan kesalahan pihak perusahaan bongkar muat ataukah pihak pengangkut.

5. Luas Tanggungjawab PT. LSP LINES .

a. *From Tackle to Tackle*

Arti *From Tackle to Tackle* adalah tanggung jawab pengangkut dimulai sejak barang muatan sampai dimuat dilambung kapal pelabuhan muatan dan berakhir di pelabuhan tujuan .

b. From Port to Port Service.

Arti *From Port to Port Service* adalah tanggung jawab pengangkut dimulai sejak barang diterima di pelabuhan muat (*port of loading*) dan berakhir pada saat pengangkut menyerahkan barang kepada penerima barang (*consignee*) di pelabuhan tujuan (*port of destination*).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Yan Nilus N. sebagai Wakil Kepala Cabang PT. LSP Makassar Tanggal 5 April 2001 bahwa :

“Pengeluaran CCB (*Claim Constatating Bewijs*) oleh pengangkut bukan berarti pengangkut (PT. LSP LINES) wajib mengakui bertanggung jawab atas kerusakan barang, tetapi hanya sebagai bukti berita acara pembongkaran di mana ditemukan adanya kerusakan barang - barang dan pihak pengangkut (PT. LSP) wajib mengeluarkan CCB tersebut jika diminta oleh penerima barang (*Consignee*)”

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Yan Nilus N. Sebagai Wakil Kepala Cabang PT. LSP Makassar 6 April 2001 Bahwa :

“Ketentuan dalam klausula pasal 17 ayat (1) bahwa apabila ada kerusakan barang yang ditemukan maka pengajuan klaim kepada pengangkut paling lambat tiga hari tetapi sudah tidak menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran. Artinya PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) tidak menerima klaim sesudah lewat tiga hari dan PT. LSP hanya berkewajiban membantu penerima barang menyiapkan dokumen - dokumen yang dianggap penting bagi penerima, misalnya : untuk pengurusan asuransi.”

Hal ini tentu bertentangan dengan pasal 485 dan 486 KUHD serta klausula pengangkut sendiri (Pasal 17 ayat 1). Dimana pasal 485 dan 486 KUHD mengatur bahwa untuk kekurangan atau kerusakan yang tidak dapat dilihat dari luar, maka si penerima hanya mendapat waktu 2 (dua) hari sejak

diterimanya barang untuk menyelidiki tentang kekurangan atau kerusakan atas barang tersebut dan selambat – lambatnnya pada hari ketiga harus memberitahukan secara tertulis kepada pengangkut (untuk dasar pengajuan klaim kepada pengangkut). Hal ini tentu saja merugikan pihak pengirim dan penerima barang sebab untuk kerusakan yang tidak nampak dari luar, pihak pengangkut (PT. LSP) tidak memberikan kesempatan untuk pengajuan klaim kepadanya. Sehingga pemberitahuan secara tertulis 3 (tiga) hari setelah pembongkaran kepada pihak PT. LSP terbatas pada kewajiban PT. LSP untuk membantu menyiapkan dokumen – dokumen yang dianggap penting bagi kepentingan penerima barang tentang kerusakan barang tersebut. Jadi klaim hanya bisa diajukan berdasarkan *Claim Constatating Bewijs (CCB)* sebagai bukti adanya kerusakan barang sehingga *Joint Survey* merupakan dasar dari penyelesaian kerugian yang dialami penerima barang. Oleh sebab itu jika terdapat kerusakan atas barang muatan maka penerima harus meminta dibuatkan CCB, karena jika tidak maka pengangkut juga akan mendiamkannya.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Syaifuddin S,SE sebagai kepala Operasional PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) tanggal 7 April 2001 bahwa :

“ PT. LumintuSinar Perkasa tidak terpaku kepada klausula dalam konosemen yang merupakan pedoman umum bagi pelayaran. Oleh sebab itu ada kesepakatan lain diluar konosemen tersebut yang disepakati kedua belah pihak”.

Hal ini menurut penulis dapat berlaku sebab klausula di luar konosemen disepakati oleh kedua belah pihak dimana pihak pengangkut membatasi tanggungjawabnya sesuai dengan risiko yang ditanggungnya dan pihak pengirim barang juga mendapat keuntungan dari pembatasan tersebut.

Contoh : Perusahaan A ingin mengirim mobil dalam kontainer sebanyak 20 (dua puluh) buah dan meminta keringanan ongkos tambang (*freight*). Pihak PT. LSP dapat saja mengurangi ongkos dengan ketentuan risiko kerusakan menjadi tanggungjawab PT. A. Apabila PT. A menyepakati maka pengangkutan dapat dilaksanakan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Syaifuddin S,S.E sebagai Kepala Operasional PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) tanggal 9 April 2001 bahwa :

“Maskapai pelayaran (PT. LSP) tidak bertanggungjawab pada waktu proses pemuatan dan pembongkaran di pelabuhan sehingga setiap kerusakan / kehilangan barang pada saat proses pemuatan dan pembongkaran menjadi tanggung jawab perusahaan bongkar muat “.

Hal ini sesuai dengan Inpres No. 4 / 1985 yang menetapkan bahwa kegiatan bongkar muat barang dilakukan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) sehingga tidak lagi dilakukan oleh perusahaan pelayaran. Jadi, tanggungjawab perusahaan pengangkutan semakin dipersempit dengan adanya Inpres tersebut.

6. Pembatasan tanggung jawab PT LumintuSinar Perkasa (LSP)

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Syaifuddin, S. S.E sebagai Kepala Operasonal PT. LSP tanggal 12 April 2001 bahwa PT. LumintuSinar Perkasa tidak bertanggung jawab atas kerugian sebagai akibat dari :

- a. Kesalahan pengirim dalam hal penulisan merek, nomor, alamat dan nama pelabuhan tujuan.
- b. Kejadian yang tidak dapat diramalkan (*Act of God*).
- c. Kerusakan barang yang disebabkan oleh pembungkus / packing yang tidak kuat sebelum pengirim menyerahkannya kepada pengangkut (PT. LSP).
- d. Gangguan , pencurian , penjarahan , bahaya dan resiko dari laut di luar kehendak manusia walaupun telah diambil tindakan – tindakan yang di anggap perlu untuk mencegahnya .

Klausula pembatasan ini juga tercantum dalam konosemen PT. LSP (pasal 9 ayat 5), hal ini sudah sesuai dengan pasal 468 KUHD dimana pasal ini mewajibkan pengangkut mengganti segala kerugian baik sebagian maupun semuanya yang tidak dapat di serahkan atau kerusakan pada barang, kecuali dapat dibuktikan bahwa kerusakan tersebut disebabkan malapetaka yang tidak dapat dihindari, cacat dari barang tersebut atas kesalahan pengirim .

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Syaifuddin S. S.E. tanggal 14 April 2001 bahwa :

“Pengirim harus terlebih dahulu mengetahui dan menyetujui klausula yang terdapat dalam konosemen PT. LSP. Sehingga masing – masing pihak mengetahui risiko yang harus di tanggunginya dan tidak menjadi tanggung jawab pengangkut kecuali dapat dibuktikan kesalahan dari pengangkut “.

Hal ini sesuai dengan pasal 471 KUHD dimana janji – janji untuk membatasi tanggungjawab dimungkinkan kecuali apabila dapat dibuktikan adanya kesalahan pengangkut.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Yan Nilus, N Sebagai Wakil Kepala Cabang PT LSP Makassar tanggal 16 April 2001 bahwa :

“Untuk mengurangi resiko klaim dari pihak pengirim maupun penerima barang maka digunakan sistem kontainerisasi yang sistemnya lebih mudah. Sehingga selama segel kontainer tidak rusak maka dianggap barang diterima dengan baik dan utuh. Dan PT. LSP LINES tidak bertanggung jawab atas keterlambatan penerimaan barang kecuali dapat di buktikan bahwa hal itu menyebabkan kerugian bagi penerima barang (Konosemen pasal 9 ayat 2)”.

Contoh : Keterlambatan penyerahan muatan barang dapat disebabkan kapal menyimpang dari rute yang seharusnya untuk menghindari cuaca buruk, atau kapal mengalami kerusakan sehingga terlambat tiba di pelabuhan tujuan. PT. A yang mengirim barang berupa buah – buahan seperti apel, mangga dan jeruk tentu saja mengalami kerugian akibat keterlambatan tersebut sebab buah – buahan tersebut banyak yang rusak. Untuk itu PT. LSP memberikan ganti

rugi yang wajar sesuai dengan jenis barang tersebut karena keterlambatan penyerahan muatan kepada penerima barang.

Hal pembuktian ini sesuai dengan Pasal 86 ayat (2) Undang – Undang No. 21/1992 tentang Pelayaran yang menetapkan jika perusahaan pengangkutan dapat membuktikan bahwa kerugian akibat musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut, keterlambatan angkutan bukan disebabkan oleh kesalahannya, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawabnya .

B. Pelaksanaan Penyelesaian Tuntutan Ganti Kerugian / Klaim pada PT. LumintuSinar Perkasa (LSP).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Syaifuddin S,S.E sebagai Kepala Operasional PT. LumintuSinar Perkasa tanggal 20 – 22 April 2001 bahwa:

“Setelah PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) menerima surat tuntutan ganti rugi dari pemilik barang, akan diteliti dan diperiksa sampai dimana kekurangan / kerusakan barang - barang tersebut menjadi tanggungjawab PT. LSP LINES”

Adapun penyelesaian klaim oleh PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) yaitu:

1. Tuntutan Ganti Rugi Ditolak

Klaim yang diajukan pada PT. LumintuSinar Perkasa LINES dapat ditolak atas dasar :

a. Kejadian yang tidak dapat diatasi (*Force Majeur*)

Sesuai dengan klausula dalam konosemen PT. LumintuSinar Perkasa Pasal 9 ayat 5 bahwa :

Pengangkut tidak bertanggungjawab berat, ukuran, isi, kualitas, harga / nilai kecuali kalau dicantumkan dalam *B/L* pengemasan yang terlalu lemah dan keausan pengemas yang wajar, penomoran, penamaan merek serta alamat tujuan yang salah, gangguan, pencurian, malapetaka di laut, kejadian – kejadian di luar kekuasaan manusia, kebakaran, kasalahan navigasi di laut.

Pengirim yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan sendirinya tunduk dengan syarat – syarat yang tercantum dalam konosemen tersebut.

b. Merek , Nomor , dan Alamat yang Salah atau Kurang Jelas

Kesalahan pengirim barang dalam hal penulisan merek, nomor, alamat dan pengemasan barang tidak menjadi tanggungjawab pengangkut apabila terjadi kerusakan barang – barang. Sebab pengangkut menempatkan barang – barang tersebut sesuai dengan jenis barang – barang tersebut dan menjadi petunjuk untuk melakukan tingkat perlakuan atas barang – barang dan berbagai jenis.

Berbagai jenis barang mempunyai sifat – sifat tersendiri yang dapat merusak jenis barang - barang lain jika tidak diadakan pemisahan dan perlindungan yang sempurna. Akibatnya banyak di antara jenis barang

yang diangkut mengalami kerusakan, misalnya : batu kerikil digabung dengan barang pecah belah.

c. Pengemasan yang Lemah dan Keausan Pengemas yang Wajar

Pengangkut (PT. LSP) tidak bertanggungjawab atas kerusakan / kekurangan barang – barang yang diakibatkan oleh pengemas yang tidak cukup kuat atau tidak cocok untuk jenis barang yang demikian , misalnya barang – barang pecah belah dimasukkan ke dalam karung. Dan hal ini menjadi tanggung jawab yang melakukan pengemasan barang tersebut yaitu pengirim barang.

2. Tuntutan Ganti Rugi Dibatalkan

Penyebab tuntutan ganti rugi dibatalkan atau menjadi batal yaitu :

- a. Koli yang hilang (seperti yang dicatat pada *Shortlanded List* / Tanda Bukti Kekurangan) ditemukan kembali oleh pengangkut dan telah diserahkan kembali kepada penerima barang. Dengan demikian tuntutan atas kekurangan koli yang dituntut oleh pemilik barang menjadi batal. Tanda Bukti Kekurangan (TBK) dikembalikan kepada pengangkut dan diperoleh D/O (*Delivery Order*) untuk pengambilan barang tersebut.
- b. Pengangkut dapat menawarkan barang sejenis untuk mengganti barang yang rusak tersebut. Jika pemilik barang menerima tawaran barang pengganti tersebut, tuntutan ganti rugi menjadi batal. Tanda Bukti Kekurangan (TBK) dan atau Tanda Bukti Tuntutan (TBT) dikembalikan

dan diperoleh *D/O (Delivery Order)* sebagai gantinya yang digunakan untuk menerima barang tersebut.

3. Tuntutan Ganti Rugi Disetujui

Artinya pengangkut mengakui bertanggung jawab atas kerusakan dan kekurangan barang – barang tetapi jumlah uang ganti rugi belum disetujui, dimana ada negosiasi jumlah ganti rugi berdasarkan pada harga faktur bersih dimana jumlah yang dituntut melebihi tanggungjawab pengangkut sehingga di perlukan perundingan. Jumlah ganti rugi berdasarkan pada harga faktur bersih barang – barang tersebut yang tercantum dalam *B/L* sesuai dengan harga barang – barang tersebut di pelabuhan tujuan (Konosemen PT. LSP pasal 9 ayat 1)

4. Penentuan Jumlah Ganti Rugi .

Jumlah kerugian yang menjadi beban pengangkut harus ditentukan dalam batas – batas yang nyata dan wajar di mana :

- a. Jumlah ganti rugi harus sesuai dengan proporsi yang nyata dengan jumlah uang tambang (*freight*) yang diperoleh pengangkut, karena tidak pada tempatnya pengangkut mengganti kerugian yang tidak sesuai dengan uang tambang (*freight*) yang diperoleh sebagai balas jasa transportasi yang disediakan.
- b. Jumlah ganti rugi tidak memberikan keuntungan bagi pemilik barang sehingga tidak wajar mencari keuntungan dari penggantian kerugian.

Dalam pasal 9 ayat 4 konosemen PT LumintuSinar Perkasa (LSP) ditetapkan sebagai berikut :

Jika harga barang – barang muatan tidak dicantumkan dalam konosemen (B/L) maka ganti rugi minimal Rp. 600,- per koli .

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Yan Nilus N. sebagai Wakil Kepala Cabang PT. LSP tanggal 25 April 2001 bahwa :

“Ketentuan dalam konosemen pasal 9 ayat 4 tersebut bersifat relatif artinya batas ganti rugi tersebut tergantung dari kondisi dan jenis barang yang rusak karena seringkali sifat dan jenis barang diberitahukan secara keliru”.

Contohnya : Terdapat barang yang walaupun banyak dalam segi jumlah tetapi nilainya kecil, misalnya : kertas, konveksi, dan sebagainya. Jadi dalam pembayaran klaim tentu saja nilai klaimnya berbeda dengan barang yang nilainya lebih besar, misalnya : alat-alat mesin, barang-barang tambang, dan sebagainya. Dan pihak PT. LSP juga tidak mengetahui isi pasti barang-barang tersebut sehingga hanya berpatokan pada pengisian konosemen oleh pengirim. Jadi apabila keterangan tersebut tidak sesuai dengan jenis barang yang ada pada waktu kerusakan terjadi maka pengangkut tidak akan bertanggungjawab atas kerugian tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Syaifuddin S. S.E sebagai Kepala Operasional PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) tanggal 25 April 2001 bahwa :

“Untuk kerusakan barang yang dapat diperbaiki maka penyelesaian klaim terbatas pada ongkos perbaikan atas kerusakan tersebut (konosemen pasal 9 ayat 3)”

Selanjutnya hasil wawancara dengan Bapak Syaifuddin S,S.E sebagai Kepala Operasional PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) tanggal 26 April 2001 bahwa :

“PT. LSP tidak memberi jangka waktu proses penyelesaian tuntutan ganti rugi, hal ini tergantung pada kesepakatan antara pengangkut dan pemilik barang”

Dengan demikian PT. LSP LINES menyelesaikan masalah tuntutan ganti rugi yaitu dengan cara kompromi dan musyawarah mufakat yang menjadi permasalahan adalah jangka waktu penyelesaian tuntutan ganti rugi yang tidak di batasi dimana satu sisi menguntungkan dan disisi lain merugikan pihak pemilik barang maupun penerima barang. Sebab perusahaan pelayaran dapat mengulur – ulur waktu penyelesaian sehingga pemilik barang menjadi jenuh karena pengangkut selalu berusaha mengelak dari tanggungjawabnya dan akhirnya menghentikan klaimnya. Hal ini dapat berakibat reputasi perusahaan dapat jatuh dan tidak di percaya. Tidak semua kasus klaim dibayarkan di mana pengangkut juga membatasi tanggungjawabnya sesuai dengan risiko pengangkutan. Sebab jika tidak ada pembatasan, maka akibatnya tidak ada orang atau perusahaan yang sanggup menjadi pengangkut. Sehingga diperlukan pemisahan yang jelas antara tamnggungjawab pengangkut, ekspeditur atau pengirim barang, dan Perusahaan bongkar muat .

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Yan Nilus, N sebagai Kepala Cabang PT. LumintuSinar Perkasa tanggal 28 April 2001 bahwa :

“Penyelesaian klaim oleh PT. LumintuSinar Perkasa didasarkan pada keinginan untuk menjaga hubungan baik antara perusahaan dengan pelanggan yang mempergunakan jasa pengangkutan perusahaan “

Usaha yang dilakukan PT. LumintuSinar Perkasa dalam mengurangi beban resiko klaim adalah meminta agar barang yang dikirim sebelumnya di asuransikan terlebih dahulu, terutama terhadap barang – barang bernilai tinggi di mana pengangkut tidak bertanggungjawab atas resiko barang tersebut yang nilai uang tambang (freight) yang diperoleh tidak sesuai dengan resiko yang ditanggung oleh pengangkut.

Sehingga kerusakan atau kerugian yang diderita pengirim barang apabila ditolak oleh pengangkut dapat langsung mengalihkan klaim kepada maskapai asuransi, dimana pengangkut juga harus membantu dalam hal menyerapkan dokumen – dokumen yang diperlukan oleh pengirim barang. Pengirim juga harus memperhitungkan apakah barang tersebut bernilai tinggi atau tidak, apakah sesuai dengan premi yang dibayar oleh pengirim.

Menurut penulis, hal ini penting untuk meringankan pemilik barang dan mempermudah proses penyelesaian klaim sesuai dengan keinginan masing-masing pihak. Tetapi hal ini bukan berarti pengangkut membebaskan diri dari tanggung jawabnya , sekali – sekali tidak .

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Prosedur pengajuan tuntutan ganti rugi atau klaim pada PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) didasarkan pada dokumen CCB (*Claim Constatating Bewijs*) yang dikeluarkannya. Pengeluaran CCB bukan berarti PT. LSP wajib mengakui dan bertanggung jawab atas kerusakan barang , tetapi hanya sebagai bukti acara pembongkaran di mana ditemukan adanya kerusakan barang – barang. Dan PT. LSP wajib mengeluarkan CCB tersebut jika diminta oleh penerima barang (*consignee*).
2. Pemberian ganti rugi oleh PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) bersifat relatif tergantung jenis barang muatan yang rusak atau hilang tersebut. Untuk barang – barang yang mengalami kerusakan namun masih dapat diperbaiki maka PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) memberikan ganti rugi dengan membayar ongkos perbaikannya .

B. Saran

1. Hendaknya pengirim barang (*shipper*) harus mengetahui secara jelas klausula – klausula yang terdapat dalam konosemen mengenai batas tanggungjawab pengangkut sehingga apabila terjadi kerugian / kerusakan barang maka pengangkut tidak dapat menghindarkan diri dari tanggungjawab tersebut.

2. Hendaknya PT. LumintuSinar Perkasa (LSP) meningkatkan mutu pelayanan dan tanggung jawabnya sebagai pengangkut dalam memberikan ganti kerugian yang wajar sesuai dengan kondisi kerusakan barang tersebut serta memenuhi prinsip keadilan.

DAFTAR PUSTAKA

- Muhammad, Abdul Kadir, S.H. Hukum Pengangkutan Darat ,Laut,dan Udara ,PT. Citra Aditya Bakti, 1991, Bandung.
- Purba, Radiks, Angkutan Muatan Laut (Jilid 1) PT. Rineka Cipta , 1997, Jakarta.
- ,Angkutan Muatan Laut (Jilid 2) PT. Rineka Cipta , Jakarta.
- Purwosutjipto, H, M, N. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 3), Djambatan , 1995, Jakarta.
- , Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Jilid 5), Djambatan , 1993, Jakarta .
- Situmorang , Victor, Sketsa Asas Hukum Laut ,PT. Rineka Cipta , 1993 , Jakarta.
- Soedjono , Wiwoho, Hukum Perkapalan Dan Pengangkutan Laut, PT. Bina Aksara , 1982, Jakarta.
- , Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang di Indonesia , Liberty , 1986, Yogyakarta.
- , Seri Hukum Dagang , Hukum Pengangkutan Laut di Indonesia Dan Perkembangannya, Liberty , 1987, Yogyakarta .
- Subandi, Penuntun Klaim Angkutan laut , Arcan, 1992, Jakarta.
- Subekti, R, S.H, Prof, Aneka Perjanjian, PT. Citra Aditya Bakti, 1992, Bandung.
- , Aspek – Aspek Hukum Perikatan Nasional, PT. Citra Aditya Bakti, 1988, Bandung.
- , Hukum Perjanjian, PT. Intermasa, 1996, Bandung.
- Tjakranegara, Soegijatna, S.H., Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, PT. Rineka Cipta, 1995, Jakarta.
- Tjitrosudibio, R, & Subekti, R, S.H., Prof, Kitab Undang – Undang Hukum Dagang dan Undang – Undang Kepailitan, PT. Pradnya Paramita, 1994, Jakarta.
- , Kitab Undang – Undang Hukum Perdata, PT. Pradnya Paramita, 1999, Jakarta.
- Tambahan bacaan : Undang – Undang Pengangkutan 1992, Sinar Grafika, 1995, Jakarta.