

BAB IV

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan seluruh pemaparan pada bab-bab sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa:

- a. *Bill of Lading Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02 merupakan suatu perjanjian yang mengikat sebagaimana undang-undang terhadap para pihak yang memiliki hubungan hukum di dalamnya, sehingga ketentuan-ketentuan di dalam *Bill of Lading Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02 tersebut dapat dijadikan sebagai dasar untuk menentukan dan memintakan pertanggungjawaban Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (*Carrier*) terhadap PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (*Consignee*) apabila terjadi kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut;
- b. Tanggung jawab Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (*Carrier*) berdasarkan *Bill of Lading Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02 diantaranya:
 - Pengangkut (*Carrier*) **bertanggungjawab** atas kehilangan atau kerusakan Barang apabila hal tersebut terjadi diantara waktu saat dilakukannya pemuatan Barang oleh Pengangkut (*Carrier*) di Pelabuhan Muat dan saat dilakukannya pembongkaran oleh Pengangkut (*Carrier*) di Pelabuhan Bongkar. Pada saat hal tersebut terjadi, hukum yang berlaku ialah Hukum Jerman, sehingga ketentuan dalam *The Hague-Visby Rules* secara wajib berlaku untuk *Bill of Lading* ini. Kemudian, penerapan Hukum Jerman yang memberlakukan *The Hague-Visby Rules* juga berlaku apabila *Bill of Lading* mencakup pengiriman ke atau dari Jerman;
 - Pengangkut (*Carrier*) **tidak akan** bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan Barang, apabila kerugian atau kerusakan Barang

- tersebut terjadi saat belum dilakukannya pemuatan atau setelah dilakukannya pembongkaran dari Kapal. Namun, jika terdapat pengaturan yang mengatur sebaliknya, maka Pengangkut (*Carrier*) akan diberikan keuntungan dari hak, pertahanan, pembatasan, dan kebebasan dalam *The Hague-Visby Rules*, bahkan jika kerugian atau kerusakan memang terjadi sebelum dilakukannya pemuatan atau setelah pembongkaran dari Kapal. Dalam hal ini, *Bill of Lading* mencakup pengiriman ke atau dari Amerika Serikat, namun COGSA akan berlaku sebelum Barang dimuat dan setelah dibongkar dari Kapal;
- Oleh karena Pengangkut (*Carrier*) tidak bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan Barang yang terjadi saat sebelum dilakukannya pemuatan atau setelah dilakukannya pembongkaran dari Kapal, **namun apabila** kehilangan atau kerusakan Barang tersebut telah diberitahukan secara tertulis kepada Pengangkut (*Carrier*) atau Agennya di Pelabuhan Bongkar sebelum atau pada saat pemindahan Barang ke dalam pengawasan orang yang berhak untuk mengirimkannya berdasarkan Kontrak Pengangkutan **atau** apabila kehilangan atau kerusakan Barang tersebut tidak terlihat dalam jangka waktu tiga (3) hari sejak telah dilakukannya pemindahan, **maka keadaan tersebut menjadikan** Pengangkut (*Carrier*) bertanggungjawab atas kehilangan atau kerusakan Barang yang terjadi pada saat itu. Kendati demikian, Pedagang tetap harus membuktikan bahwa kehilangan atau kerusakan Barang tersebut terjadi sebelum dilakukannya pengiriman Kontainer atau Wadah, yakni ketika Kontainer atau Wadah tersebut belum berada dalam penguasaan Pedagang;
 - c. Oleh karena *Bill of Lading Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02 berkedudukan sebagai suatu perjanjian yang mengikat sebagaimana undang-undang terhadap para pihak yang memiliki hubungan hukum di dalamnya, maka tanggung jawab para pihak dalam hal terjadinya sengketa akan terbatas pada ketentuan yang telah tercantum dalam *Bill of Lading Transport or Port to Port Shipment* No.

RCK1261PHLJKT02 tersebut. Mengingat bahwa dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut ini Barang yang diangkut oleh Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (*Carrier*) ialah Barang yang dikirim dari atau ke AS, maka batasan maksimum ganti kerugian Pengangkut (*Carrier*) atas kehilangan atau kerusakannya tidak boleh melebihi batasan maksimum ganti kerugian yang telah diatur dalam COGSA, yakni sebesar \$ 500 (lima ratus dollar AS) per unit. Dalam hal ini Barang yang dilakukannya pengangkutan ialah sebanyak 1 unit, maka penghitungannya akan dilakukan dengan cara $1 \times \$ 500 = \$ 500$ dimana dollar tersebut dapat dikonversikan pada nilai mata uang yang diinginkan. Hal mana ketentuan tersebut merupakan pilihan hukum yang telah dipilih oleh para pihak dalam *Bill of Lading Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02;

- d. Upaya hukum yang dapat dilakukan oleh PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (*Consignee*) terhadap Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG selaku perusahaan pelayaran yang berkedudukan sebagai Pengangkut (*Carrier*) untuk memintakan ganti kerugian akibat terjadinya kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut ialah dengan cara:
- Melakukan pemberitahuan secara tertulis kepada Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (*Carrier*) atau Agennya di Pelabuhan Bongkar sebelum atau pada saat pemindahan Barang ke dalam pengawasan orang yang berhak untuk mengirimkannya berdasarkan Kontrak Pengangkutan, bahwa Barang yang diangkut oleh Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (*Carrier*) telah hilang atau rusak pada saat diantara waktu dilakukannya pemuatan Barang di Pelabuhan Muat dan pada waktu dilakukannya pembongkaran di Pelabuhan Bongkar;
 - Apabila kehilangan atau kerusakan Barang tersebut tidak terlihat dalam jangka waktu tiga (3) hari sejak telah dilakukannya pemindahan, maka PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (*Consignee*) dapat juga melakukan pemberitahuan secara tertulis

kepada Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (*Carrier*) sebagaimana di uraikan pada poin sebelumnya tersebut di atas;

- Dalam hal tidak digubrisnya pemberitahuan tersebut oleh Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG sebagai Pengangkut (*Carrier*), PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (*Consignee*) dapat melakukan gugatan wanprestasi yang didasarkan pada *Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02 melalui Pengadilan Hamburg.
- e. Dalam hal melakukan upaya hukum melalui Gugatan Wanprestasi, PT. Fajar Mas Murni sebagai Penerima (*Consignee*) dapat mengajukan Gugatan Wanprestasi tersebut melalui Pengadilan Hamburg dengan tunduk pada ketentuan hukum Republik Federal Jerman. Hal tersebut dikarenakan oleh kedudukan dari *Bill of Lading Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02 itu sendiri sebagai suatu perjanjian yang mengikat sebagaimana undang-undang terhadap para pihak yang memiliki hubungan hukum di dalamnya. Oleh karena itu, menjadi tidak sesuai apabila pengajuan ganti kerugian didasarkan pada Gugatan Perbuatan Melawan Hukum dan tidak diajukan melalui Pengadilan Hamburg, dimana hal tersebut seolah menunjukkan bahwa terdapat upaya untuk menghindari ketentuan mengenai batasan maksimum ganti kerugian yang tercantum dalam *Bill of Lading Transport or Port to Port Shipment* No. RCK1261PHLJKT02;

4.2. Saran

Berdasarkan Kesimpulan tersebut di atas, berikut ialah saran-saran yang berkaitan dengan pembahasan sebelumnya:

- a. Dalam hal memintakan pertanggungjawaban atas kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut oleh Penerima (*Consignee*) terhadap Pengangkut (*Carrier*), maka *Bill of Lading* merupakan dokumen yang sangat penting dan dibutuhkan oleh Penerima (*Consignee*). Hal tersebut dikarenakan oleh kedudukan dari *Bill of Lading* itu sendiri yang berkedudukan sebagai suatu perjanjian yang mengikat

sebagaimana undang-undang terhadap para pihak yang memiliki hubungan hukum di dalamnya. Oleh karena itu, maka akan menjadi janggal apabila ketentuan dalam *Bill of Lading* yang telah mengatur mengenai tanggung jawab dari Pengangkut (*Carrier*) apabila terjadi kerusakan barang menjadi dihindari oleh Penerima (*Consignee*) karena terdapat ketentuan mengenai batasan maksimum ganti kerugian yang mungkin dianggap memiliki nominal jauh lebih kecil dibandingkan harga barang yang dilakukannya pengangkutan. Penghindaran tersebut dapat dilakukan dengan cara melakukan Gugatan Perbuatan Melawan Hukum, padahal telah diketahui bahwa terjadinya kerusakan barang merupakan perbuatan yang melanggar perjanjian dalam *Bill of Lading* dan mengenai pertanggungjawabannya juga telah diatur dalam *Bill of Lading*. Dengan demikian, seharusnya apabila Penerima (*Consignee*) ingin memintakan pertanggungjawaban terhadap Pengangkut (*Carrier*) melalui gugatan dalam hal terjadinya kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut, diajukan dengan melakukan Gugatan Wanprestasi dengan didasarkan pada *Bill of Lading*;

- b. Dalam hal dilakukannya gugatan oleh Penerima (*Consignee*) terhadap Pengangkut (*Carrier*) akibat terjadinya kerusakan barang dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan barang melalui laut, maka pengajuan gugatannya harus sesuai dengan pilihan hukum dan cara penyelesaian sengketa yang telah diatur dalam *Bill of Lading*. Terkait dengan hal tersebut, apabila Penerima (*Consignee*) mengajukan gugatan di tempat kedudukan Penerima (*Consignee*) karena menganggap bahwa hal tersebut dapat mempermudah penyelesaian perkara, maka seharusnya Majelis Hakim mempertimbangkan bahwa ketentuan dalam *Bill of Lading* mengikat para pihak sebagaimana undang-undang sehingga Majelis Hakim harus menolak untuk mengadili perkara tersebut apabila perkara diajukan di tempat yang bukan merupakan kewenangannya untuk menyelesaikan perkara sebagaimana diatur dalam *Bill of Lading*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, Hukum Perdata Indonesia, Cet. I, Citra Adytia Bakti, Bandung, 1993.
- Agus Yudha Hernoko, Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial, Kencana, Jakarta, 2011.
- Bambang Sunggono, Metodologi Penelitian Hukum, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003.
- Capt.R.P.Suyono, Shipping Pengangkutan Intermodal Elspor Impor Melalui Laut, Jakarta, PPM, 2003.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Cetakan ketujuh Edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996.
- H.M.N. Purwosutjipto, SH, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid III, Djambatan, Cetakan II, 1984.
- Hamdani, Seluk Beluk Perdagangan Ekspor-Import, Yayasan Bina Usaha Niaga Indonesia, Jakarta, 2003.
- Johnny Ibrahim, Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif, Edisi Rev. 295, Bayumedia Publishing, Malang 2012.
- Lawalatta, Konosemen Dan Masalah Tanggung Jawab Pengangkut, Kumpulan Aspek-Aspek Problem Maritim Niaga, Aksara Baru, Jakarta, 1982.
- M.A. Moegni Djojodirjo, Perbuatan Melawan Hukum, Pradnya Paramita, Jakarta, 2006.
- Muchtarudin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemen Pengangkutan, Lembaga penerbitan FE UI, Jakarta, 1981.
- Munir Fuady, Hukum Kontrak (dari Sudut Pandang Hukum Bisnis), Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999.

- Munir Fuady, Konsep Hukum Perdata, Cetakan Pertama, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014.
- R. Soekardono, SH., Hukum Dagang Indonesia, CV Rajawali, Jakarta, 1981.
- R. Subekti, Aneka Perjanjian, Alumni, Bandung, 1979.
- R. Subekti, Hukum Perjanjian, Cet. 20, Intermedia, Jakarta, 2004.
- R. Subekti, Hukum Perjanjian, Cet.17, Intermedia, Jakarta, 1998.
- Ridwan Khairandy, S.H., M.H., Mochsun Tabroni, S.H., M.HUM., Ery Arifuddin, S.H., M.H., Djohari Santoso, S.H., S.U., Pengantar Hukum Dagang Indonesia, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999.
- Ronny Hanitijo Soemitro, Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1988.
- Sentosa Sembiring, Hukum Pengangkutan Laut, Nuansa Aulia, Bandung, 2019.
- Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, UI Press, Jakarta, 1996.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mahmudji, Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003.
- Wirjono Prodjodikoro (a), Asas-Asas Hukum Perjanjian, cet. Ke- 10, Bale Bandung, Jakarta, 1986.
- D&B Business Directory, Rickmers-Linie GmbH & Cie.KG, https://www.dnb.com/business-directory/company-profiles.rickmers-linie_gmbh_cie_kg.b253ae8ac41809aec63a40320127713d.html , (terakhir diakses 9 Juli 2021).
- Museum Kepresidenan, Sejarah Wilayah Indonesia, <https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/muspres/sejarah-wilayah-indonesia/>, (terakhir diakses 28 Maret 2021)
- PT. Fajar Mas Murni, Tentang Kami, <http://en.fajarmasmurni-official.co.id/about>

, (terakhir diakses 9 Juli 2021).

RTDrill, Quality Drilling Equipment, Your Drilling Equipment Company, <https://rtdrill.com/your-drilling-equipment-company/> , (terakhir diakses 9 Juli 2021).

Bill of Lading Multimodal Transport or Port to Port Shipment No. RCK1261PHLJKT02, diterbitkan oleh RICKMERS-LINIE GmbH & Cie, KG, Hamburg.

Wawancara dengan Setiadharna S.H., S.I.P., M.H., tanggal 18 April 2021 selaku pihak dari Legal Department di PT. Samudera Indonesia Tbk.