

PROSES PENYELENGGARAAN DAN TUNTUTAN GANTI RUGI (*CLAIM*) ATAS KERUSAKAN BARANG ANGKUTAN LAUT DI PERUSAHAAN PELAYARAN PT. MERATUS LINE CABANG BELAWAN

R. Aby Iskandar, Murdani
Akademi Maritim Belawan

ABSTRAK

Perusahaan pelayaran haruslah hati-hati serta teliti dalam menangani masalah *claim* apabila petugas dari perusahaan pelayaran dalam bidang ini menyelesaikan masalah *claim* ini dengan tidak hati-hati dan tidak teliti maka akan menimbulkan kerugian yang besar bagi perusahaan pelayaran seperti kehilangan kepercayaan *shipper* dan *consignee* terhadap layanan sehingga dapat mengakibatkan kurangnya relasi dalam bidang angkutan laut di perusahaan pelayaran tersebut. Adapun yang menjadi tujuan penulisan laporan tugas akhir ini adalah: 1) Untuk mengetahui bagaimana proses penyelesaian *claim* dan jenis *claim* yang terjadi. 2) Untuk mengetahui bagaimana pengaruh *claim* terhadap perkembangan perusahaan. 3) Untuk mengetahui penentuan *claim* dan dasar-dasar penolakan *claim*. Tanggung jawab penanggung terhadap *claim* dalam asuransi untuk memberikan perlindungan terhadap hak-hak tertanggung yang telah diperjanjikan pada saat pengiriman barang yang dibuat dengan kata lain penanggung bertanggung jawab untuk memberikan tuntutan ganti rugi (*claim*) kepada penanggung karena suatu kerusakan, kerugian dan kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tidak tertentu.

Kata Kunci : Proses penyelenggara, Kerusakan Barang

PENDAHULUAN

Pada saat taruna melaksanakan praktek darat (PRADA) terdapat ketidak seimbangan terhadap proses penyelenggaraan tuntutan ganti rugi (*claim*) yang diamati kurang berjalan sesuai dengan prosedur sehingga terjadilah ketidak sesuaian yang menyebabkan kerugian. Didalam perusahaan pelayaran yang menjadi salah satu perhatian adalah proses penyelesaian *claim*, karena *claim* dalam perusahaan pelayaran dapat menentukan suatu kesuksesan perusahaan pelayaran dalam memberikan jasa pelayanan kepada *customer* dan oleh sebab itu memerlukan perhatian yang sangat penting sekali karena *claim* merupakan tuntutan ganti rugi yang diajukan oleh *consignee* akibat dari risiko yang terjadi di laut dan merasa dirugikan atas barangnya.

Jika diperhatikan pekerjaan dibidang *claim* ini merupakan bidang yang sangat rumit, dikarenakan untuk mendapatkan penyelesaiannya dalam mencari dan menentukan pihak-pihak yang berasal dalam angkutan muatan. Jika terdapat muatan yang rusak atau kekurangan pada saat diserahkan mereka harus mencari sebab dan akibatnya, dimana terjadinya, dan pihak-pihak mana yang bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan barang tersebut.

Jadi perusahaan pelayaran haruslah hati-hati serta teliti dalam menangani masalah *claim* apabila petugas dari perusahaan pelayaran dalam bidang ini menyelesaikan masalah *claim* ini dengan tidak hati-hati dan tidak teliti maka akan menimbulkan kerugian yang besar bagi perusahaan pelayaran seperti kehilangan kepercayaan *shipper* dan *consignee* terhadap layanan sehingga dapat mengakibatkan kurangnya relasi dalam bidang angkutan laut di perusahaan pelayaran tersebut.

Adapun yang menjadi tujuan penulisan laporan tugas akhir ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana proses penyelesaian claim dan jenis claim yang terjadi.
2. Untuk mengetahui bagaimana pengaruh claim terhadap perkembangan perusahaan.
3. Untuk mengetahui penentuan claim dan dasar-dasar penolakan claim.

TUNJAUAN PUSTAKA

Pengertian dan Jenis-jenis *Claim*

Menurut Subandi dalam buku Penuntutan Klaim Angkutan Laut (1996,1) *Claim* adalah tuntutan pengganti kerugian timbul sebagai akibat dari adanya kekurangan dan/atau kerusakan pada waktu penyerahan barang dari maskapai pelayaran kepada si penerima (*consignee*)

Menurut Suyono dalam buku Shipping (2007,242) *claim* adalah kehilangan atau kerusakan barang dalam pengangkutan di laut menimbulkan *claim* terhadap pengangkut.

1. Jenis-jenis *claim*

Menurut Lasse (2015:379-385), *Claim* yang bisa diajukan kepada pengangkut adalah:

a. *Claim* Kekurangan

Claim kekurangan adalah *claim* yang diajukan oleh penerima (*consignee*) kepada pengangkut barang (*carrier*) karena kekurangan jumlah barang yang dibongkar atau barang yang diserahkan oleh carrier dalam keadaan tidak dalam jumlah yang semestinya (*short delivery*).

b. *Claim* kerusakan, yaitu *claim* yang diajukan oleh penerima (*consignee*) kepada pengangkut barang (*carrier*) karena barang yang diterima dalam keadaan rusak (*damaged*).

c. *Claim* kelebihan, dibedakan karena barang dibongkar pada pelabuhan semestinya namun tidak tercantum dalam manifest pelabuhan setempat dan barang yang ikut terangkut ke pelabuhan lain akibat tidak dibongkar di pelabuhan yang semestinya.

Dokumen-Dokumen Pengurusan *Claim*

Menurut Lasse, (2015:387), untuk mengajukan *claim*, pengaju *claim* (*claimant*) harus menyertakan dokumen pendukung. Dokumen pendukung yang penting tersebut antara lain:

1. Bukti kekurangan atau kerusakan
2. *Copy B/L*
3. *Packing List*
4. *Invoice* pembelian barang
5. Polis asuransi
6. Surat tuntutan yang menyebutkan besarnya tuntutan

Asuransi

Menurut Wahyu dalam buku Aneka Produk Asuransi dan Karakteristiknya (2000,18) yang mengutip KUHD pasal246 Asuransi adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri pada tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu”.

Menurut Radiks dalam buku Asuransi Angkutan Laut (1998,1) Asuransi angkutan laut adalah satu perjanjian pertanggung antara penanggung dan tertanggung atas kepentingan yang berhubungan dengan kapal sebagai alat pengangkut dan barang sebagai

muatan kapal dari kemungkinan resiko kerusakan atau kerugian yang di akibatkan oleh bahaya-bahaya laut atau bahaya lain yang berhubungan dengan bahaya laut.

Menurut Radiks dalam buku Asuransi Angkutan Laut (1998,118-119) Asuransi pengangkutan barang adalah satu upaya atau bentuk pertanggungan yang memberikan jaminan terhadap kerugian maupun kerusakan atau kehilangan keuntungan yang terjadi atas barang-barang yang dikirim.

Internasional Commercial Terms (INCOTERMS) 2000

Menurut Suyono dalam buku Shipping (2007,463) Incoterms adalah kodefikasi dari peraturan internasional untuk keseragaman interpretasi pasal-pasal kontrak perdagangan internasional.

Tujuan dan Ruang lingkup Incoterms

a. Tujuan Incoterms

Menyediakan seperangkat peraturan internasional untuk memberikan penafsiran atas sejumlah istilah perdagangan yang biasa dipakai dalam perdagangan luar negeri.

b. Ruang Lingkup Incoterms

Pada Ruang lingkup terbatashanya pada pihak-pihak yang terkait dalam kontrak jual-beli (*sales contract*) dari barang yang di perdagangan.

2. Struktur Incoterms 2000

INCOTERMS 2000

Group E Pemberangkatan

EXW *Ex Works*

Group F Angkutan Utama belum dibayar

FCA *Free Carrier*

FAS *Free Along Ship*

FOB *Free On Board*

Group C Angkutan Utama Dibayar

CFR *Cost and Freight*

CIF *Cost Insurance and Freight*

CPT *Carriage Paid to*

CIP *Carrier and Insurance Paid to*

Group D Sampai Tujuan

DAF *Delivered At Frontier*

DES *Delivered Ex Ship*

DEQ *Delivered Ex Quay*

DDU *Delivered Duty Unpaid*

DDP *Delivered Duty Paid*

Sesuai struktur Incoterms 2000 diatas, syarat perdagangan dibagi dalam:

1. Group E

Kewajiban penjual hanya menempatkan barang ke tangan pembeli di tempat yang sudah disepakati bersama. Biasanya tempat penjual di kantor atau pabriknya. Penjual dapat membantu pembeli untuk memuat barang-barang yang dipersiapkan.

2. Group F

Kewajiban penjual adalah menyerahkan barang kepada pengangkut sesuai instruksi pembeli bila tempat penyerahannya tempat kediaman penjual, maka penyerahan dianggap selesai bila barang-barang ditempatkan dalam kewenangan pembeli dalam keadaan belum dibongkar dari kendaraan yang disediakan oleh penjual.

3. Group C

Syarat perdagangan ini mewajibkan penjual mengadakan kontrak angkutan dengan syarat-syarat yang ada atas biaya penjual. Sampai titik mana penjual harus membayar ongkos angkutan perlu dijelaskan di belakang persyaratan perdagangan yang dipakai.

4. Group D

Dalam hal ini, penjual bertanggung jawab atas sampainya barang di tempat yang disepakati bersama. Dalam persyaratan ini kecuali dalam syarat DDP, penjual tidak diwajibkan untuk menyerahkan barang-barang yang sudah selesai formalitas impornya di negara tujuan. Dalam syarat DEQ, mengalami perubahan karena yang mengurus formalitas impor di negara tujuan adalah pembeli. Pembeli dianggap lebih mengetahui di negaranya. Penjual disarankan untuk tidak mempergunakan syarat DDU di negara-negara yang ada kemungkinan terjadi kesulitan dalam pengurusan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Secara umum penyerahan dianggap telah terjadi ketika perusahaan penjual telah memindahkan risiko secara signifikan dan telah memindahkan manfaat kepemilikan barang kepada perusahaan pembeli. Untuk menentukan *point of delivery* dalam perdagangan internasional perlu memahami *International Commercial Terms* (Incoterm) yang merupakan definisi standard perdagangan Internasional. *Incoterms* menetapkan secara jelas tanggung jawab dan risiko serta hak dan kewajiban bagi pihak pembeli maupun pihak penjual. *Incoterms* telah dianut oleh kebanyakan negara dalam pembuatan kontrak penjualan (*sales contract*) atas transaksi Ekspor-Import.

Dengan mempertimbangkan perubahan-perubahan yang dilakukan pada *Incoterm* dari waktu ke waktu, penting untuk menjamin bahwa pihak-pihak dalam kontrak penjualan mereka yang jelas selalu dibuat pada versi *Incoterm* yang ada. Kelalaian dalam mengacu suatu versi yang ada mungkin bisa berdampak perselisihan berkaitan dengan apakah pihak itu ingin mencantumkan versi itu atau sebelumnya sebagai bagian dari kontraknya. Para pedagang yang bermaksud menggunakan *Incoterm* 2000 oleh karenanya bisa secara jelas menyebutkan bahwa kontrak mereka diatur oleh *Incoterm* 2000 tersebut.

Penting sekali bagi Eksportir dan Importir untuk mempertimbangkan hubungan yang amat praktis antara berbagai kontrak yang diperlukan untuk menampilkan suatu transaksi penjualan Internasional, bukan hanya kontrak penjualan saja yang dibutuhkan namun juga kontrak mengenai pengangkutan, asuransi, dan pendanaan *Incoterm*.

Incoterm diterapkan dengan suatu jumlah kewajiban yang dikenal dan ditetapkan pada pihak-pihaknya, seperti misalnya kewajiban penjual untuk menetapkan barang pada tempat yang ditentukan pembeli, atau menyerahkan suatu barang itu untuk segera diadakan pengangkutan atau mengantar barang ke suatu tujuan serta dengan distribusi risiko diantara para pihak yang terkait dalam perjanjian pengangkutan.

Resiko hilang atau kerugian pada barang, sebagaimana kewajiban untuk mengeluarkan ongkos berkaitan dengan barang, beralih dari penjual kepada pembeli ketika *consignee* telah memenuhi kewajibannya dalam menyerahkan barang. Karena pembeli tidak boleh diberikan kemungkinan untuk menunda penyampaian risiko dan ongkos dapat terjadi bahkan sebelum pengapalan.

Consignee membayar semua ongkos dan biaya pengapalan yang perlu untuk mengangkut barang sampai ke pelabuhan tujuan yang telah ditetapkan, tetapi risiko kehilangan dan kerusakan barang *consignee* juga wajib asuransi laut terhadap risiko kehilangan atau kerusakan barang yang mungkin diderita *shipper* selama dalam perjalanan. Berdasarkan hal tersebut, *consignee* melakukan pembayaran premi asuransi. *Shipper* juga perlu mengetahui bahwa berdasarkan ketentuan yang di sepakati *consignee* diwajibkan menutup asuransi dengan syarat yang berhubungan minimum. Jika *shipper*

ingin mendapatkan perlindungan penutupan yang lebih luas, maka *shipper* harus menyetujuinya dengan *shipper* secara jelas.

Dalam Incoterm kontrak asuransinya adalah *consignee* menutup atas biaya sendiri asuransi muatan sebagai mana disepakati dalam kontrak, bahwa *shipper* atau siapapun yang berkepentingan terhadap asuransi, barang yang bersangkutan akan berhak untuk mengajukan tuntutan secara langsung ke perusahaan asuransi ataupun pelayaran. Asuransi ini disepakati oleh kedua belah pihak dengan penanggung dan tertanggung.

Claim adalah suatu tuntutan ganti rugi, yang dimaksud disini adalah tuntutan ganti rugi angkutan laut. Jadi jelasnya *claim* timbul sebagai akibat adanya kekurangan atau kerusakan yang diterima oleh penerima barang (*consignee*) kepada pengangkut (*carrier*). Disebabkan oleh barang-barang yang diterima di pelabuhan pembongkaran atau tujuan dalam keadaan rusak atau kurang dari jumlah yang seharusnya.

Setelah mengambil kesimpulan apa yang dimaksud dengan pengertian *claim* maka persoalan *claim* harus menjadi suatu perhatian khusus bagi perusahaan tersebut. Apabila disuatu perusahaan pelayaran sering terjadi *claim*, hal ini dapat merugikan perusahaan tersebut. Jadi perlu diperhatikan bagi petugas yang bekerja dibidang *claim* ini harus benar-benar ahli dan bertanggung jawab dalam tugasnya. Agar keputusan yang diambil dapat diterima oleh *claimant* serta dapat menjadi keputusan yang dapat dipertanggung jawabkan seandainya terjadi perdebatan dalam persoalan *claim*.

Tetapi bila petugas di bidang *claim* ini tidak bijaksana dalam mengambil suatu keputusan dapat mengakibatkan kerugian-kerugian besar dan memungkinkan perusahaan pelayaran tersebut tutup ataupun gulung tikar. Persoalan *claim* memang sangat rumit sekali karena itu pekerjaan dari *claim* juga berfungsi untuk mencari keadilan, maksudnya mereka mencari dan menetapkan pihak-pihak mana yang bertanggung jawab atas persoalan-persoalan yang timbul.

Dalam angkutan laut setelah barang-barang dimuat diatas kapal berdasarkan Resi Muatim (*Mate Receipt*) dan akan dikeluarkan pula *Bill of Lading* (B/L) kepada penerima barang (*consignee*) di pelabuhan tujuan atau pelabuhan pembongkaran guna mendapatkan hak sebagai bukti bahwa *consignee* mempunyai barang diatas kapal yang diangkut *carrier* yang dikirim oleh *shipper*.

Apabila suatu barang rusak atau hilang maka sudah tentu *consignee* merasa dirugikan dan dapat menuntut ganti rugi atas kerusakan atau kehilangan barang-barangnya kepada perusahaan pelayaran.

Tuntutan yang diajukan kepada petugas *claim* di perusahaan pelayaran harus segera di proses, untuk menyelidiki sebab-sebab terjadinya kerusakan atau kehilangan barang-barang itu dan menentukan pihak mana yang harus bertanggung jawab atas terjadinya *claim* tersebut. Setelah memperoleh data-data dan mengambil suatu kesimpulan maka semua keterangan dan data-data yang diperoleh petugas akan dijelaskan kepada *claimant*.

Dalam keadaan yang terjadi di lapangan mengenai keputusan petugas *claim* ini para *claimant* tidak selalu menerima begitu saja keputusan dari pihak Perusahaan Pelayaran, tetapi sering mengadakan penolakan dengan mengajukan fakta-fakta serta berdasarkan hukum yang tertulis sehingga dapat memungkinkan petugas *claim* perusahaan pelayaran dapat mempertimbangkan kembali *claim* tersebut. Penolakan suatu *claim* harus beralasan yang cukup dan kelak harus dapat dipertanggung jawabkan atau dipertahankan di pengadilan jika pemilik barang (*consignee*) membawa ke pengadilan.

Jika kerusakan itu terjadi masih dalam batasan tanggung jawab pengangkut atau pihak perusahaan pelayaran, maka *claim* harus dibayarkan. Meskipun *claim* yang diterima dan dibayar, masih juga harus diselidiki apakah yang menanggung seharusnya perusahaan tersebut, atau masih harus dituntut kembali dari pihak yang seharusnya

bertanggung jawab, misalnya *stevedore* atau perusahaan pelayaran lain yang turut dalam pengangkutan.

Claim (ganti rugi) banyak timbul disebabkan oleh beberapa faktor berikut ini :

1. Karena kerusakan terhadap barang (*Cargo Damage*) sering terjadi kerusakan terhadap barang diantaranya :
 - a. *Stowage Plan* yang tidak baik waktu penyusunan barang dalam palka harus diperhatikan jangan sampai barang yang ringan ditindih barang yang berat, dan mengakibatkan kerusakan terhadap barang yang ditindih.
 - b. *Rough Handling* perlakuan yang kasar pada waktu mengerjakan barang oleh buruh/*stevedoring* kapal misalnya pemakaian *whichdriver* yang kurang ahli sehingga yang mengakibatkan barang terbentur atau jatuh dan rusak. Pembongkaran yang mestinya pakai *forklift* ternyata tidak memakai dan hanya ditarik begitu saja mengakibatkan barang rusak, atau kurang teliti dalam pemasangan *sling* pada barang sehingga pada area pembongkaran barang dapat jatuh/lepas dari *sling*.
 - c. *Packing* yang kurang kuat walaupun sudah mengikuti prosedur yang sudah ada, tetapi masih banyak *shipper* belum memenuhi peraturan ini, misalnya untuk barang *packing* kurang kuat, atau menggunakan *packing* bekas.

2. Karena Kehilangan

Untuk menghindari kehilangan barang kita harus mengadakan penjagaan yang ketat petugas dari darat yang biasanya adalah *security* di tempatkan pada tempat yang rawan seperti diatas kapal dan di dermaga sekitaran kapal sandar.

3. Karena Kelebihan

Pekerjaan *Tally* tidaklah susah namun harus memerlukan ketelitian dan ketekunan. Karena kesalahan sedikit dapat mengakibatkan masalah misalnya, barang yang seharusnya bongkar di Pelabuhan Tanjung Priok tetapi di bongkar di pelabuhan Belawan.

Untuk menghindari kesalahan petugas *Tally* hendaknya, petugas *Tally* berada disekitaran palka kapal sehingga dapat mengecek sebelum barang berada dipalka. Untuk membantu supaya dengan mudah dapat mengetahui sifat dan jenis barang yang akan dimuat, sebaiknya telah disusun kode khusus barang yang akan di muat (*Marking Code*) pada setiap barang.

Tuntutan *claim* atas kerugian atau kerusakan barang diajukan di pelabuhan tujuan. Begitu pula proses penyelesaian tuntutan ganti rugi (*claim*) itu dalam tahap pertama dilakukan di pelabuhan tujuan, hal ini disebabkan karena semua dokumen barang tersebut dan akan dipergunakan dalam proses penyelesaian *claim* berada di pelabuhan tujuan.

Setelah *claim* di proses pada tahap pertama akan diperoleh kesimpulan bahwa letak tanggung jawab berada pada si pengangkut. Operasional perusahaan pelayaran di pelabuhan tujuan meminta wewenang untuk membayar ganti rugi ini ke kantor pusatnya, atau akan memeriksa kembali keputusan dan kesimpulan yang telah dibuat oleh pimpinan operasional cabang tersebut untuk membayar *claim* yang bersangkutan.

Kantor pusat sangat penting untuk memeriksa kembali karena mungkin pimpinan operasional perusahaan cabang melakukan penilaian berdasarkan dokumen atau data yang kurang lengkap, sehingga jumlah ganti rugi yang dihitungnya dan yang dibayarkan ditetapkan terlalu tinggi ataupun terlalu rendah. Maka dari itu tidak jarang terjadi bahwa perincian kerugian yang dibuat oleh pimpinan operasional perusahaan cabang tidak disetujui oleh kantor pusat dan membuat perincian perhitungan baru yang menetapkan jumlah ganti rugi yang lebih benar.

Ketentuan ini juga perlu untuk mendapat penetapan yang adil dan benar dalam melakukan pembayaran ganti rugi yang dituntut dalam proses *claim* itu kalau pimpinan operasional wewenang untuk membayar *claim*, akan mudah menimbulkan berbagai kecenderungan dengan cara misalnya, pimpinan operasional perusahaan membayar setiap *claim* yang diajukan padahal kalau dipertimbangkan secara wajar *claim* itu harus ditolak.

Kenyataan yang terjadi di lapangan biasanya kantor pusat memberi wewenang kepada perusahaan cabang untuk membayar ganti rugi dengan jumlah batasan tertentu. Hal ini untuk melancarkan pembayaran *claim* kepada pelanggan. Sebenarnya fungsi *claim* bukan hanya merupakan antara pengangkut dengan pemilik muatan, tetapi juga merupakan iklan. Pertimbangan penyelesaian *claim* harus adil dan tidak memihak, dan pembayaran *claim* yang diajukan tersendiri kepada pelanggan.

Penyelesaian suatu tuntutan *claim* didasarkan kepada *Bill of Lading* (B/L) dan *manifest* muatan yang di dalamnya diajukan tuntutan *claim*. Jika *Bill of Lading* benar sesuai muatan, *claim* diakui dan selanjutnya akan diproses bagi penetapan apakah kerusakan atau kehilangan muatan memang menjadi tanggung jawab pengangkut. Terkadang juga *Bill Of Lading* bersih dari catatan cacat barang tersebut tetapi resi muatim menunjukkan adanya catatan cacat barang sewaktu barang dimuat di pelabuhan pemuatan, pengangkut dapat mengalihkan tuntutan ganti rugi itu kepada pengirim, biasanya kepada penuntut *claim* dibayarkan jumlah kerugian yang dituntutnya.

Perlu diketahui bahwa B/L bersih dari catatan cacat barang, hal ini tidak di tolak oleh pengangkutmkalo kerusakan atau kerugian atas barang telah terjadi karena :

1. Kejadian yang tidak dapat dikuasai oleh manusia, dalam hal ini kejadian yang diakui ialah kejadian atau tindakan yang tidak dapat dihindari dengan tindakan yang wajar oleh manusia.
2. Keadaan barang yang membusuk sendiri dari dalam misalnya pada buah-buahan, bawang, kentang dan lain-lainnya. Kecuali kebusukan karena kapal terlalu lama di perjalanan, dalam hal ini pengangkut tidak dapat membebaskan diri dari tanggung jawab untuk menggantikan kerugian.
3. Kelalaian pengirim/penerima muatan dalam hal ini memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :
 - a. Pembungkus kurang baik
 - b. Merk dan nomor peti kemas kurang jelas karena cat pada peti kemas luntur sehingga tidak terbaca pada saat bongkar.

Sebaliknya pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya untukmengganti kerugian atau kerusakanatau kehilangan barang yang terjadi karena :

1. Alat-alat kapal kurang sempurna penggunaannya dan pemeliharannya.
2. Kurang sempurna cara bekerjanya alat bongkar muat di dermaga
3. Penjagaan kurang baik sehingga mengakibatkan kerusakan atau kehilangan akibat pencurian.

Pada saat penerimaan muatan diketahui terdapat kerusakan pada muatan yang bersangkutan maka kerusakan itu harus disaksikan oeh pengangkut dan penerima (*consignee*) atau yang ditunjuk oleh *consignee*. Setelah proses pemeriksaan barang sudah disaksikan oeh pihak-pihak yang bersangkutan maka dibuatlah dokumen mengenai hasil pemeriksaan kepada *consignee*.

Dengan menerima dokumen yang di tanda tangani perusahaan pelayaran ini berarti *consignee* menyatakan akan mengajukan tuntutan ganti rugi (*claim*). Inilah yang di maksud dengan pernyataan akan dituntut *claim* (*notice of claim*)ssedangkan tuntutan *claim* yang sesungguhnya baru akan di ajukan di kemudian hari. Biasanya besar ganti

kerugian yang dituntut oleh *consignee* atau pemilik muatan dihitung berdasarkan perhitungan yang dibuat sebelumnya dalam dokumen pemeriksaan awal.

Seperti dalam penjelasan diatas tuntutan ganti rugi (*claim*) diajukan melalui beberapa tahap. Tahap pernyataan akan menuntut *claim* dan tahap tuntutan *claim* yang sebenarnya. Pemberitahuan klaim (*notice of claim*) harus diberikan sebelum atau pada waktu dilakukan penyerahaan muatan dari tangan pengangkut atau operasional perusahaan pelayaran setempat ketangan *consignee* dalam praktek penyerahaan itu pada waktu barang hendak di angkut dari gudang pelabuhan.

Kalau pada waktu penyerahan barang diketahui bahwa barang kerusakan pada saat itu juga *consignee* harus memberitahukan kepada pengangkut apakah akan mengajukan tuntutan ganti rugi atau tidak. Kalau pemberitahuan tidak dilakukan hak tuntutan ganti rugi ,dinyatakan dan pemberitahuan tidak dilakukan hak tuntutan ganti rugi (*claim*) dan barang dianggap telah diterima tanpa tuntutan ganti rugi (*claim*).

Seperti telah diketahui bahwa pemberitahuan tentang akan menuntut *claim* harus dibuat pada saat dilakukan penyerahaan barang. Mengenai kerusakan barang yang akan di lakukan *claim* jangka waktunya 3 hari setelah barang diterima.dasar pertimbangan dari jangka waktu 3 hari itu adalah bahwa jangka waktu 3 hari tersebut dianggap kerusakan barang sudah diketahui.

Upaya-upaya untuk Pencegahan Claim

Didalam suatu perusahaan pelayaran sering terjadi *claim*, maka masalah *claims* sangat erat kaitannya dengan kegiatan yang dilakukan oleh para pelaksana bongkar muat maka untuk mencegah timbulnya *claim* kepada perusahaan pelayaran perlu diperhatikan beberapa ketentuan.

1) Penyerahan muatan

Pada saat pembongkaran barang itu langsung ke *truck*. Terhadap pembongkaran dengan cara *truck lossing*, pihak *consignee* yang diberi kuasa harus menandatangani surat perjanjian dan penyerahan secara *truck lossing*, dimana pelaksanaan bongkar muat pada prinsipnya dibebaskan dari resiko kekurangan atau kerusakan muatan.

2) Muatan barang berbahaya

Pemilik muatan harus menempelkan tanda-tanda atau label khususnya sesuai syarat yang menyatakan barang bersangkutan golongan barang berbahaya dan juga sifat barang berbahaya tersebut. Apabila pemilik barang tidak memberitahukan hal yang berhubungan dengan sifat barang tersebut dan tidak mencantumkan dokumen sebagai mana mestinya, maka terjadilah suatu resiko yang mengandung bahaya kepada pihak perusahaan bongkar muat sesuai dengan peraturan bekerja sama dengan cabang perusahaan pelayaran dan segera mengambil tindakan pengamanan dengan cara apaun dengan resiko dan biaya yang timbul menjadi tanggung jawab pemilik muatan.

3) Muatan dalam Container

Fasilitas *container* di pelabuhan masih sangat terbatas sehingga dalam pengoperasian *container* belum sepenuhnya dapat di laksanakan secara baik, demikian juga *stripping* muatan masih di depo. Oleh karena itu pelaksanaan pelayanan *container* yang menyangkut kepada tanggung jawab perusahaan bongkar muat adalah sebagai berikut :

- a. Untuk setiap *container* harus dibuatkan dokumen *Equipment Interchange Receipt* (EIR).
- b. Jika suatu *container* terdapat rusak akibat suatu kejadian sebelumnya penyerahan kepada *consignee* maka pada waktu *stripping* muatan perlu dilakukan pengecekan akibat kerusakan *container*.
- c. Untuk muatan *container yard* (CY)

Terkecuali muatan CY to CY adalah jenis pengiriman barang dimana pengirim barang mengantar barang ke gudang ekspedisi dan ketika barang tiba di tempat tujuan, barang akan disimpan di gudang ekspedisi tanpa dilakukan pengantaran kepada penerima. Perusahaan tidak bertanggung jawab terhadap isi *container* selama keadaan *container* tersebut masih di segel dan terlihat tidak adanya kelainan akibat suatu kejadian yang diakibatkan oleh kelalaian dari petugas perusahaan.

Dalam pelaksanaan *stuffing* atau *strippingcontainer* perlu diperhatikan beberapa ketentuan antara lain :

1) *Stuffing Container*

- a. Pengirim barang dapat menolak menggunakan *container* yang akan di *stuffing* apabila *container* tersebut tidak layak muat dan meminta kepada perusahaan pelayaran untuk menggantinya dan meminta pernyataan dari pelayaran.
- b. Pemuatan barang harus seimbang agar tidak terjadi kerusakan pada *container* dan muatan tidak terganggu.
- c. Untuk muatan didepan pintu *container* diberikan pengaman agar tidak terganggu pada saat membua pintu yang menimbulkan muatan rusak.

2) *Stripping Container*

- a. Sebelum melakukan *stripping* perlu diperhatikan kondisi *container* dan segel serta dicocokkan dengan EIR *container* yang bersangkutan dan dibuatkan berita acara pembukaan segel *container*.
- b. Muatan yang di *stripping* harus dibuat *tally sheet* yang mencatat jumlah berat dan kondisi muatan *stripping*, yang disaksikan oleh petugas perusahaan pelayaran apabila tidak memungkinkan.

KESIMPULAN

Tanggung jawab penanggung terhadap *claim* dalam asuransi untuk memberikan perlindungan terhadap hak-hak tertanggung yang telah diperjanjikan pada saat pengiriman barang yang dibuat dengan kata lain penanggung bertanggung jawab untuk memberikan tuntutan ganti rugi (*claim*) kepada penanggung karena suatu kerusakan, kerugian dan kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tidak tertentu.

REFERENSI

- Suyono,R.P, 2007. Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi Keempat.Jakarta Pusat : Percetakan Argya Putra.
- Purba, Radiks, 1998. Asuransi Angkutan Laut. Bekasi : Penerbit Rineka Cipta.
- Lasse, D.A, 2016. Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan. Depok : PT. Rajagrafindo Persada.
- Lasse, D.A, 2015. Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Carter, dan Klaim. Depok : PT. Rajagrafindo Persada.
- Subandi, 1996. Penentuan Klaim Angkutan Laut. Jakarta : Penerbit Arcan.
- Prihantoro, Wahyu, 2000. Aneka Produk Asuransi dan Karakteristiknya. Yogyakarta : Penerbit Kanisius.
- Bram, Djafar Al, 2011. Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku II): Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, dan Incoterm. Jakarta Selatan : PKIH FHUP