

## BAB VI

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis diatas, peneliti dapat menarik beberapa kesimpulan, sebagai berikut :

1. Tanggung jawab perusahaan bongkar muat barang angkutan laut
  - a. Menurut Pasal 4 ayat 1 *The 1978 Hamburg Rules* tidak dijelaskan secara rinci, hanya menjelaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas barang yang diangkutnya sejak dari pelabuhan muatan hingga sampai kepada penerima barang. *The 1978 Hamburg Rules* membolehkan pihak ketiga atau badan hukum lain untuk melakukan pembongkaran dan penyerahan barang sesuai dengan aturan Undang-Undang atau perjanjian di pelabuhan bongkar muat
  - b. Menurut hukum nasional Indonesia pengaturan tanggung jawab perusahaan bongkar muat barang angkutan laut terdapat dalam Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, *The Haque Rules 1924* dan Peraturan Menteri Nomor 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke kapal. Perusahaan bongkar muat barang memiliki tanggung jawab

penuh atas kerusakan dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat barang.

2. Dalam pelaksanaan bongkar muat barang di pelabuhan oleh PT. Pelindo II Cabang Padang di Pelabuhan Teluk Bayur Sumatera

Barat sebagai barang perusahaan bongkar muat memiliki sejumlah tanggung jawab yaitu : perusahaan bertanggung jawab terhadap kerugian pada barang yang diakibatkan karena kesalahan atau kelalaian pihaknya selama menjalankan kegiatan bongkar muat di pelabuhan dengan batas tanggung jawab tertentu.

Selain itu perusahaan harus mengurangi resiko tanggung jawab serta menjamin pihak-pihak yang dirugikan, perusahaan bongkar muat wajib mengasuransikan tanggung jawabnya dan menggunakan anggota tenaga kerja bongkar muat dan koperasi tenaga kerja bongkar muat yang sudah di registrasi oleh penyelenggara pelabuhan setempat dan telah memiliki jaminan sosial.

## **B. Saran**

1. Agar di susun kembali aturan yang lebih tinggi dan lebih tegas yang mengatur mengenai perusahaan bongkar muat atau mengenai kegiatan bongkar muat barang angkutan laut yang sesuai dengan keadaan sekarang ini. Sebagai negara kepulauan terbesar Indonesia seharusnya sudah meratifikasi Konvensi-konvensi internasional

mengenai pengangkutan laut, apabila terjadi masalah antar Negara dalam pengangkutan laut konvensi internasional dapat menjadi dasar hukum dalam menyelesaikan kasus tersebut.

2. PT. Pelindo II Cabang Padang tidak hanya sebagai fasilitator tetapi juga sebagai operasional dalam kegiatan bongkar muat barang, harus mengedepankan keselamatan dan keamanan barang maupun pekerja selama proses pelaksanaan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Meningkatkan pelayanan dan memberi peluang bagi perusahaan bongkar muat swasta dalam kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan.

