

BAB IV

PENUTUP

i. Kesimpulan

Dari uraian bab-bab sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Dalam proses terbentuknya perjanjian pengangkutan minyak impor bersyarat *Loco*, PT. Pertamina mengadakan tender dalam bentuk sistem pelelangan umum yang berskala internasional. Pelelangan ini diadakan langsung oleh panitia-panitia yang telah dibentuk oleh PT. Pertamina pusat dengan mengumumkan melalui internet dan media-media lainnya, memberikan penjelasan kepada para peserta, menerima pengajuan penawaran, menetapkan pemenang, mengumumkan pemenang, mempertemukan para pihak, dan diakhiri dengan menandatangani perjanjian pengangkutan yang disebut dengan akta *Charter Party*. Yang mana akta *Charter Party* tersebut menggunakan kontrak baku yang secara spesifik disyaratkan oleh pihak Pertamina. Ketentuan dan syarat-syarat pengadaan yang digunakan adalah sebagaimana yang ditentukan oleh pihak Pertamina dan berdasarkan tahapan-tahapan proses pengadaan yang dilaksanakan didalamnya.
2. Dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan minyak impor bersyarat *Loco* antara PT. Pertamina dengan Universal Terminal PTE. LTD Singapura, PT. Pertamina mencarter kapal pengangkut berdasarkan *Voyage Charter* (carter menurut perjalanan) dan *Clean Charter*

(pemilik kapal hanya memikul komisi untuk *Chartering Brokers* saja) yang mana pelaksanaannya ketika kapal pengangkut bersandar di pelabuhan Universal Terminal PTE. LTD Singapura maka disaat itu jugalah barang tersebut dimuati ke kapal, jadi dalam hal ini segala biaya angkutan darat tidak diperlukan dan pihak pengangkut bertanggungjawab atas keselamatan barang yang diangkutnya dimulai pada saat barang keluar dari gudang penjual sampai di pelabuhan yang ditunjuk oleh pihak PT. Pertamina. Berkaitan dengan itu kendala-kendala yang timbul dalam perjanjian pengangkutan minyak impor bersyarat *Loco* ini adalah :

- a) Cuaca buruk yang menyebabkan terganggunya aktifitas selama diperjalanan dan terlambatnya kapal sampai di pelabuhan tujuan. Dalam hal ini pihak pengangkut tidak dapat melaksanakan apa yang telah diperjanjikan karena adanya hal-hal yang tidak terduga, jadi dapat dikatakan hal ini merupakan suatu bentuk dari *Overmacht* (keadaan memaksa) yang bersifat mutlak
- b) Kerusakan mekanis pada peralatan kapal sehingga menyebabkan proses pembongkaran barang ini menjadi terlambat. Hal ini terjadi karena kelalaian pihak pengangkut dalam menjaga dan memastikan kondisi kesehatan kapal, jadi dapat dikatakan pihak pengangkut telah melakukan wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan ini. Oleh karena itu pihak pengangkut harus bertanggungjawab untuk memperbaiki kerusakan tersebut dan

bertanggungjawab apabila ada kerugian yang ditimbulkan atas kerusakan mekanis pada kapal tersebut.

ii. Saran

1. Dalam rangka untuk mencari pihak pengangkut, PT. Pertamina sebaiknya tidak perlu melakukan tender untuk setiap menyelenggarakan pengangkutan ini, karena pihak pengangkut yang dapat dipercaya dapat ditunjuk langsung untuk menyelenggarakan pengangkutan ini.
2. Dalam mengatasi masalah kekurangan kebutuhan minyak di Indonesia, PT. Pertamina sebaiknya segera mungkin untuk meningkatkan kemampuan produksi kilang minyak serta menambah kilang minyak baru agar produksi minyak dalam negeri bisa mencukupi kebutuhan minyak di Indonesia. Dengan begitu PT. Pertamina tidak perlu mengimpor minyak lagi sehingga bisa menghemat devisa negara.
3. Berhubungan dengan kondisi kapal, pemilik kapal seharusnya lebih memperhatikan semua kondisi mesin di atas kapal. Oleh Karena itu perlu dilakukan sistem perawatan kapal yang dilakukan secara terus menerus atau berkesinambungan untuk menjaga performa kapal dan mencegah kerusakan terhadap permesinan, peralatan dan perlengkapan kapal apakah masih dapat beroperasi dengan baik atau tidak. Hal ini sangat penting untuk memastikan bahwa kapal tidak mengalami kendala saat dioperasikan sampai selesainya pembongkaran muatan kapal di pelabuhan tujuan.