

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

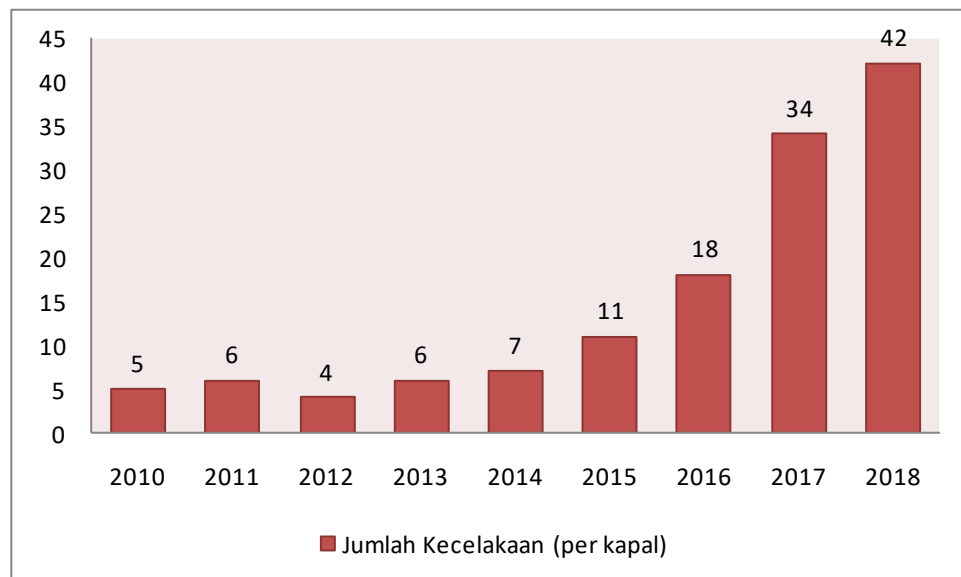
Indonesia adalah negara kepulauan dengan pulau sebanyak 17.499 dengan total wilayah sebesar 7,81 juta km² yang mana terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)¹. Indonesia juga merupakan negara yang memiliki lokasi strategis karena berada di daerah ekuator, letak geografis yang strategis yaitu benua Asia dan Australia dan diantara dua samudera yaitu Pasifik dan Hindia, dan paling tidak 70% laut dari Eropa, Timur Tengah dan Asia selatan ke wilayah Pasifik dan sebaliknya harus melalui perairan Indonesia². Moda transportasi laut juga saat ini lebih banyak dipilih daripada angkutan lainnya karena harganya yang lebih murah dibandingkan menggunakan moda lain. Kelebihan lainnya adalah moda tersebut dapat menjangkau beberapa macam daerah yang padat penduduknya hingga daerah terpencil sekalipun. Moda ini juga dapat mengangkut muatan yang besar³.

¹Kementerian Kelautan dan Perikanan, (diakses melalui <http://www2.kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa> diakses pada 25 Agustus 2019)

² Chairil Anwar Pohan, *Manajemen Pajak Korporat Kemaritiman*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2019, hlm.6.

³ Info Transportasi, (diakses dari <https://infotransportasi.com/blog/kelebihan-transportasi-laut-dibandingkan-dengan-jalur-lainnya>, diakses pada tanggal 5 Juli 2020)

Melihat peran dan fungsi dari kapal yang begitu vital serta lokasi Indonesia sendiri yang sangat strategis, maka akan semakin meningkat pula intensitas pelayaran di wilayah perairan Indonesia yang melibatkan kapal-kapal berbendera Indonesia maupun asing. Peningkatan intensitas tersebut juga dapat menimbulkan potensi peningkatan kecelakaan kapal dalam pelayaran. Berdasarkan data dari Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), kecelakaan kapal di wilayah perairan Indonesia masih sering terjadi bahkan bertambah setiap tahunnya sesuai dengan data berikut :



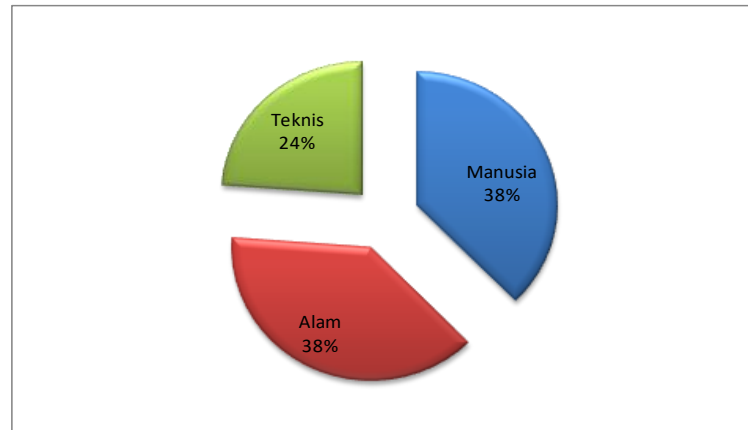
Gambar 1. 1 Jumlah Kecelakaan Kapal dari tahun ke tahun⁴

⁴Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia, (diakses dari <http://202.61.104.235/>, diakses pada tanggal 25 Agustus 2019)

Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan kapal laut yaitu kapasitas muatan yang berlebih, baik dari segi penumpang maupun barang karena kelalaian pengawasan pelabuhan, faktor teknis seperti desain kapal yang tidak sesuai dengan peraturan atau perawatan (*maintenance*) yang tidak rutin untuk dilakukan, pengelolaan lalu lintas yang kurang tertib sehingga terjadi keterlambatan untuk kedatangan maupun keberangkatan kapal, human error dan faktor alam. Faktor alam ini sering dikaitkan dengan cuaca yang buruk seperti tingginya gelombang, kabut maupun badai.⁵ Kecelakaan kapal⁶ disebut dengan musibah kapal yang dapat terjadi akibat dari kesalahan manusia atau (*human error*), kerusakan pada kapal dan mesinnya, faktor eksternal atau internal, contohnya terjadi tubrukan (*collision*) atau kebakaran (*firing*), alam atau cuaca yang dihadapi kapal dan campuran dari semua penyebab tersebut. Terdapat data berdasarkan dari faktor-faktor penyebab kecelakaan kapal yaitu :

⁵Penyebab kecelakaan kapal, (diakses dari <https://media.iyaa.com/article/2016/03/Ini-5-penyebab-utama-terjadinya-kecelakaan-transportasi-laut-3436446.html>, diakses pada tanggal 9 September 2019)

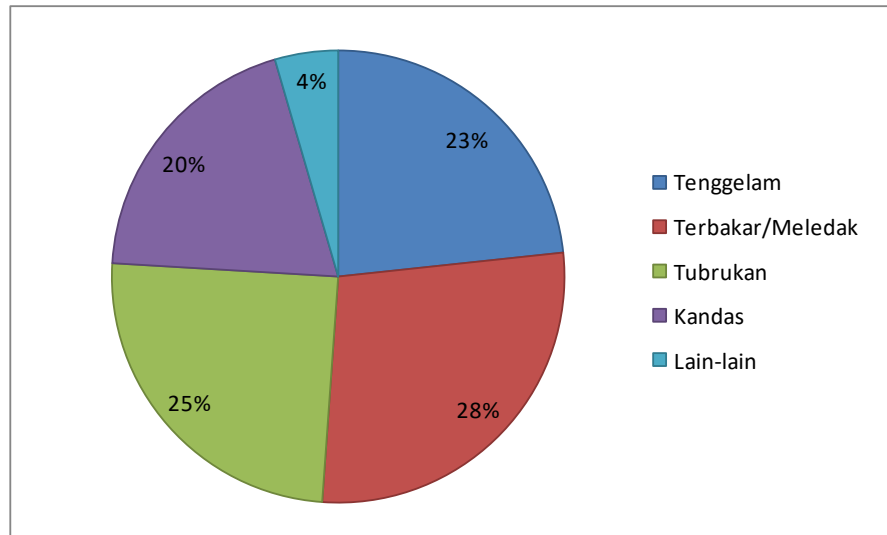
⁶ Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, edisi ketiga, PPM, Jakarta, 2005, hlm.167.



Gambar 1. 2 Faktor penyebab kecelakaan kapal tahun 2003-2008⁷

Data tersebut menjelaskan bahwa faktor utama penyebab kecelakaan kapal adalah karena manusia dan alam yaitu sebesar 38% dan faktor teknis kapal itu sendiri sebesar 24%. Pasal 245 Undang Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa jenis dari kecelakaan pada suatu kapal tersebut adalah kapal mengalami insiden tenggelam, kapal mengalami insiden terbakar, kapal mengalami insiden tubrukan dan kapal mengalami insiden kandas. Berikut adalah data jenis kecelakaan kapal yang terjadi pada rentang waktu 2010-2018 berdasarkan data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Republik Indonesia :

⁷ Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia, diakses dari (http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/Laut/Publications/Laporan%20Analisis%20Trend%20Kecelakaan%20Laut%202003-2008.pdf) diakses pada 9 April 2020)



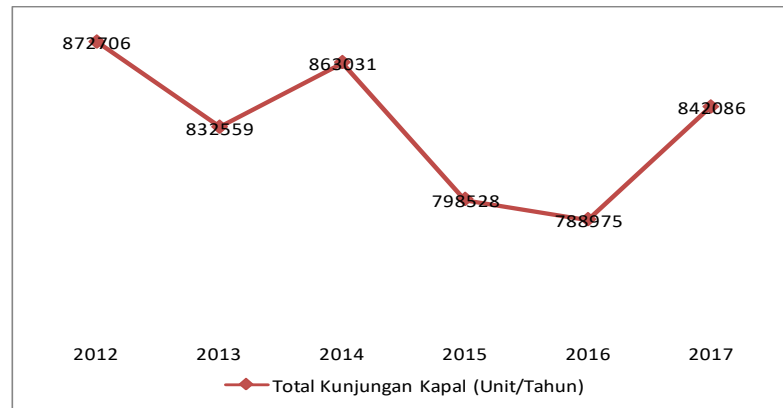
Gambar 1. 3 Penyebab Kecelakaan Kapal⁸

Data tersebut menjelaskan bahwa jenis kecelakaan kapal terbesar adalah kapal mengalami kebakaran atau meledak dengan presentase 28%, jenis kedua yang sering terjadi adalah kapal mengalami tubrukan baik dengan kapal lain atau dengan benda selain kapal dengan presentase sebesar 25%. Jenis lain dari kecelakaan kapal yang sering terjadi adalah kapal tenggelam/karam dengan presentase sebesar 23%, kapal kandas yaitu sebesar 20% dan terdapat faktor lain yaitu dengan presentase 4%.

Sebagian besar kecelakaan kapal terjadi di luar lingkungan pelabuhan akan tetapi tidak menutup kemungkinan terdapat kecelakaan kapal di dalam lingkungan pelabuhan. Kecelakaan di area pelabuhan tersebut dapat menyebabkan rusaknya fasilitas pelabuhan seperti fender, dermaga atau bahkan crane. Semakin banyak kapal yang berkunjung maka semakin besar pula peluang terjadinya suatu

⁸ *Ibid.*

kecelakaan. Berikut adalah data kunjungan jumlah kapal ke pelabuhan-pelabuhan di Indonesia setiap tahunnya:



Gambar 1. 4 Kunjungan Kapal dari tahun ke tahun⁹

Data diatas menunjukkan bahwa jumlah kunjungan kapal tertinggi pada tahun 2012 yaitu sebanyak 872.706 unit kapal sedangkan kunjungan kapal terendah yaitu pada tahun 2016 dengan jumlah 788.975 unit kapal, total kunjungan kapal di tahun tersebut lebih rendah daripada tahun 2015 yaitu berjumlah 798.528 dan kunjungan kapal ke pelabuhan di Indonesia kembali mengalami kenaikan pada tahun 2017 dengan jumlah 842.086 unit kapal.

Setiap pelabuhan yang akan dikunjungi oleh kapal-kapal baik berasal dalam maupun luar negeri memiliki karakter lingkungan yang berbeda satu sama lain. Karena perbedaan tersebut maka pengetahuan nahkoda akan hal tersebut terbatas. Nahkoda memerlukan panduan dari orang lain yang mengetahui tentang

⁹

Badan Pusat Statistika, (diakses dari <https://www.bps.go.id/statictable/2009/03/06/1418/jumlah-kunjungan-kapal-di-pelabuhan-yang-diusahakan-dan-tidak-diusahakan-tahun-1995-2017.html>, diakses pada 10 September 2019)

kondisi pelabuhan seperti arus, arah angin, pasang surut dan rintangan lainnya untuk mengurangi resiko terburuk yaitu timbulnya kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian pada kapal milik sendiri, kapal milik pihak yang lain dan juga pihak pelabuhan. Pengertian pandu adalah seseorang selain awak kapal yang memiliki tugas untuk memberi tuntunan terhadap kapal untuk melewati sebuah sungai, sebuah terusan, atau bahkan sedang menuju atau meninggalkan pelabuhan terutama karena sangat mengerti kondisi perairan setempat. Pernyataan tersebut diperkuat dengan pernyataan bahwa setiap orang yang bukan termasuk dari awak kapal yang memberi tuntunan terhadap suatu kapal.¹⁰ Pandu tersebut akan mengawasi, memandu, menjaga keselamatan suatu kapal saat memasuki atau meninggalkan pelabuhan. Pelayanan pelabuhan tersebut dimulai ketika kapal mulai memasuki wilayah suatu pelabuhan. Kapal-kapal wajib memenuhi syarat-syarat tertentu agar dapat memasuki atau meninggalkan pelabuhan dengan panduan kapal-kapal pandu.

Salah satu contoh kasus kecelakaan kapal adalah kecelakaan kapal *MV Soul of Luck* yang sedang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Emas yang berlokasi di Semarang, Jawa Tengah pada hari Minggu sore (14/7). Kapal tersebut hendak merapat ke dermaga dan memutar arah dengan diarahkan oleh kapal pandu akan tetapi hal tersebut tidak berjalan lancar lantaran kapal yang seharusnya mundur justru maju tidak terkendali. Pandu memberi klarifikasi bahwa terdapat gangguan

¹⁰ D.A. Lasse , *Keselamatan Pelayaran di Lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014, hlm. 3.

dari sistem mesin penggerak kapal tersebut sehingga kapal pandu yang seharusnya menarik ujung kapal dengan tali tidak mampu berlutut dan kapal menabrak crane di pelabuhan tersebut. Tabrakan itu juga menyebabkan 3 unit head truck dan 14 kontainer tertimpa juga kerusakan pada 1 bolder dan 6 fender. Kerugian diperkirakan mencapai Rp 60 miliar termasuk berhentinya kegiatan bongkar muat selama 3 jam.¹¹

Insiden robohnya crane akibat rusaknya mesin *MV Soul of Luck* menimbulkan pertanyaan perihal siapa yang seharusnya bertanggung jawab dan bagaimana bentuk pertanggung gugatan pada kecelakaan tersebut. Hal ini menjadi suatu ketertarikan bagi penulis untuk meneliti masalah tersebut lebih jauh dalam bentuk tesis yang berjudul **“Tanggung Gugat Pemilik Kapal Terhadap Kecelakaan Kapal *MV Soul of Luck*”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan diatas, rumusan permasalahan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana penerapan peraturan kecelakaan kapal di Indonesia?

¹¹ Detik.com, (diakses dari <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-4625682/sialnya-soul-of-luck-tabrak-crane-raksasa-di-pelabuhan-semarang>, diakses pada tanggal 6 Oktober 2019, pukul 09:35)

2. Bagaimana tanggung gugat pada insiden kecelakaan kapal *MV Soul of Luck*?

1.3 Tujuan

Tujuan yang akan dicapai pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengkaji dan menganalisis peraturan kecelakaan kapal di Indonesia
2. Mengkaji dan menganalisis tanggung gugat pada insiden kecelakaan kapal di area pelabuhan

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Perkembangan dalam Ilmu Hukum

Penelitian perihal kecelakaan pada kapal ini diharapkan dapat membantu, memberi serta menambah pengetahuan dalam perkembangan ilmu hukum terutama mengenai pengangkutan laut .

2. Bagi Pemerintah

Penelitian perihal kecelakaan pada kapal ini diharapkan dapat berguna untuk pemerintah dalam segi pengawasan dalam pelaksanaan berlayar suatu kapal sehingga dapat mengurangi kecelakaan kapal.

3. Bagi Pelaku Usaha

Penelitian perihal kecelakaan pada kapal ini diharapkan menambah wawasan dalam hal pertanggung jawaban saat terjadinya kecelakaan kapal.

4. Bagi Masyarakat

Penelitian perihal kecelakaan pada kapal ini diharapkan dapat memberi pengetahuan tentang ilmu hukum khususnya hukum pelayaran apabila terjadi permasalahan akibat kecelakaan suatu kapal.

1.5 Tinjauan Pustaka

1.5.1 Pelayaran

Jenis-jenis kegiatan pada pelayaran dibagi menjadi tiga yaitu pelayaran dalam negeri, pelayaran luar negeri dan pelayaran khusus. Bentuk-bentuk usaha pelayaran terbagi menjadi dua yaitu menurut luas wilayah operasi kapal dan menurut sifat usaha pelayaran.

1.5.1.1 Jenis-jenis Kegiatan Pelayaran

Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 menjelaskan tentang jenis-jenis dari pelayaran yaitu :

1. Pelayaran Dalam Negeri

Pelayaran dalam negeri merupakan suatu kegiatan kapal berlayar yang wilayahnya berada di dalam perairan Indonesia. Pelayaran dalam negeri dibagi menjadi 5 jenis yaitu pelayaran nusantara, pelayaran lokal, pelayaran rakyat, pelayaran pedalaman, terusan dan sungai dan pelayaran penundaan laut. Pelayaran nusantara adalah usaha pengangkutan barang atau penumpang antar

pelabuhan Indonesia tanpa melihat tujuan yang ditempuh. Pelayaran lokal merupakan suatu kegiatan pelayaran yang usaha pengangkutannya antar pelabuhan di Indonesia dengan tujuan untuk menunjang kegiatan pada pelayaran nusantara dan juga pelayaran luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal yang memiliki ukuran dibawah 500 m³. Pelayaran rakyat merupakan kegiatan pelayaran yang memanfaatkan perahu layar. Pelayaran pedalaman, terusan dan sungai merupakan pelayaran yang melakukan suatu kegiatan usaha di perairan yang berlokasi di pedalaman, terusan dan sungai sedangkan pelayaran penundaan laut adalah pelayaran nusantara yang memanfaatkan tongkang yang ditarik oleh kapal tunda.

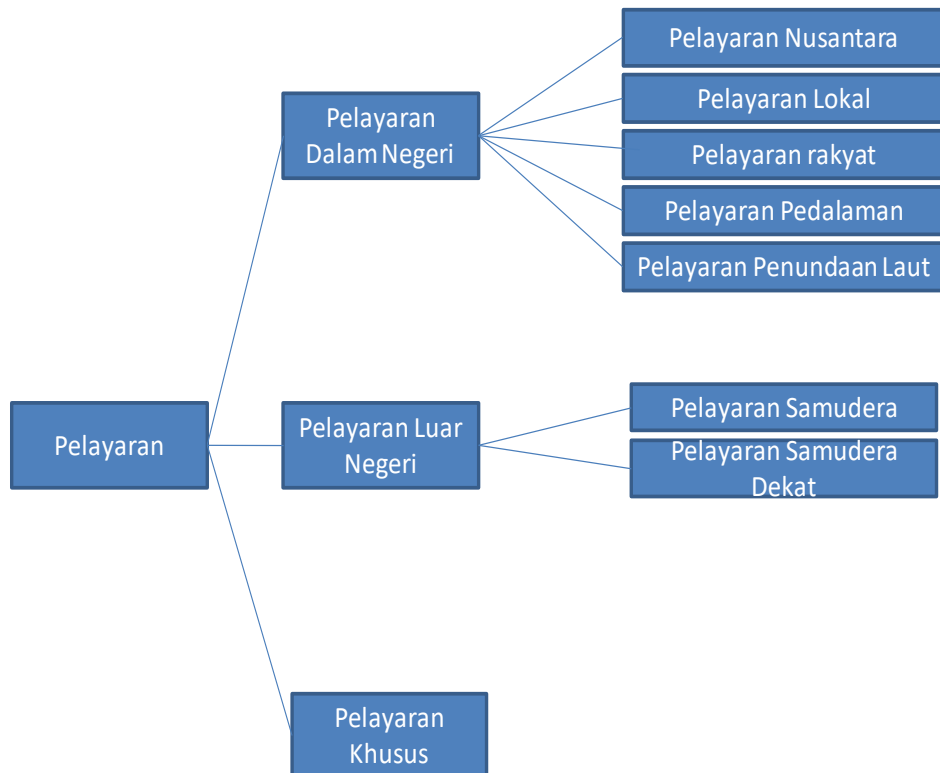
2. Pelayaran Luar Negeri

Pelayaran ini terbagi menjadi 2 yaitu pelayaran samudera dekat dan pelayaran samudera. Pelayaran samudera dekat merupakan aktivitas pelayaran yang radius berlayarnya tidak lebih dari 3000 mil laut dari pelabuhan terluar negaranya sedangkan pelayaran samudera adalah kegiatan pelayaran menuju atau meninggalkan negeri selain pelayaran samudera dekat.

3. Pelayaran Khusus

Pelayaran khusus merupakan suatu jenis kegiatan pelayaran baik yang berasal dari dalam maupun luar negeri yang memanfaatkan

kapal pengangkut khusus untuk mengangkut hasil pertambangan, industri dan hasil-hasil usaha lainnya yang memiliki sifat khusus.



Gambar 1. 5 Skema Jenis Kegiatan Pelayaran

1.5.2 Kapal

Kapal merupakan benda yang dapat terapung yang memiliki fungsi sebagai alat transportasi di wilayah perairan untuk melakukan kegiatan pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

1.5.2.1 Jenis-jenis Kapal

Kapal yang sering digunakan untuk berlayar adalah kapal niaga. Berikut merupakan jenis-jenis dari kapal niaga :¹²

1. Jenis Kapal ditinjau dari sarana penggeraknya

Peninjauan kapal sesuai sarana penggeraknya dapat dibagi menjadi 5, yaitu kapal motor, kapal uap, kapal layar, kapal yang digandeng dan kapal nuklir. Kapal motor merupakan kapal yang digerakkan dengan motor atau mesin diesel sebagai alat penggerak utama dan kapal tersebut tidak digandeng/sedang digandeng dengan alat lain. Kapal uap adalah kapal yang menggunakan tenaga uap sebagai penggerak utamanya. Kapal layar merupakan kapal yang digerakkan oleh suatu layar sebagai alat penggerak utamanya. Kapal yang digandeng merupakan kapal yang sedang digandeng dan tidak menggunakan alat penggerak sendiri sedangkan kapal nuklir adalah kapal yang dilengkapi dengan instalasi tenaga nuklir sebagai sumber kekuatan penggeraknya.

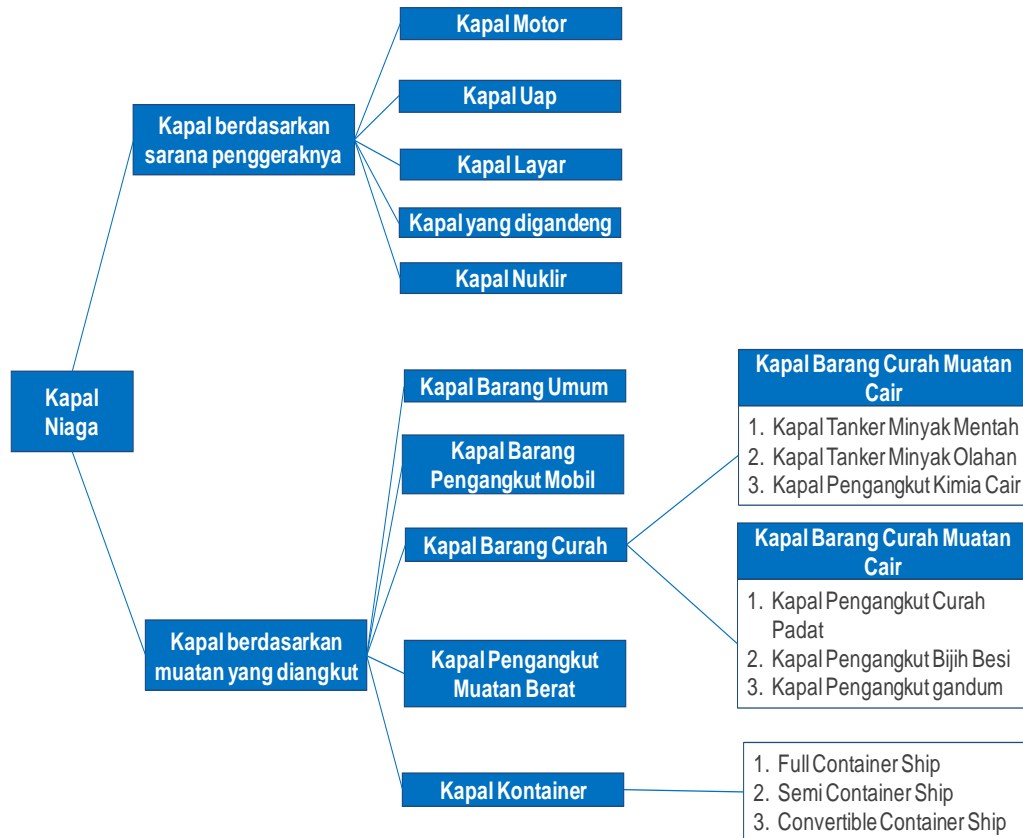
2. Jenis kapal berdasarkan muatan yang diangkutnya

Kapal yang tergolong berdasarkan muatan yang diangkut adalah kapal penumpang dan kapal barang. Kapal Penumpang (*passanger ship*) dibagi menjadi dua yaitu kapal

¹² A.N. Pramono, "Perkapalan", *Diktat Kuliah Hukum Laut STIP*, hlm.28.

penumpang umum yang mana kapal tersebut hanya membawa orang dan kapal penumpang dan mobil (*ro-ro pasanger ship*) yaitu jenis kapal yang dapat memuat penumpang dan mobil atau alat kendaraan lain. Kapal Barang atau freighter dibagi menjadi 5 kapal yaitu kapal barang umum (*general cargo*), kapal barang pengangkut mobil, kapal barang curah baik curah cair (*liquid bulk carrier*) atau curah kering (*dry bulk carrier*), kapal pengangkut muatan berat (*semi submersible heavy load vessel*) dan kapal kontainer (*container ship*). Kapal barang umum (*general cargo ship*) adalah semua kapal yang dapat mengangkut barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan menuju ke pelabuhan lain. Jenis kapal ini pada umumnya dilengkapi dengan crane dan alat bongkar muat lainnya. Kapal barang pengangkut mobil (*car carrier*) merupakan kapal yang khusus untuk mengangkut muatan berupa mobil. Kapal barang curah (*bulk carrier*) merupakan suatu kapal yang digunakan mengangkut muatan curah atau unpackaged seperti batu bara, semen, biji-bijian dll. Pengangkutan muatan untuk kapal tersebut dapat berupa muatan cair dan muatan kering. Pengangkutan muatan cair menggunakan kapal tanker minyak mentah (*crude oil tanker ship*), kapal tanker minyak olahan (*product oil tanker ship*), kapal pengangkut gas cair (*gas tanker ship*) dan kapal pengangkut bahan kimia cair (*chemical tanker ship*). Kapal barang curah muatan kering (*dry bulk carrier*)

menggunakan kapal pengangkut curah padat (*bulk solid cargoes*), kapal pengangkut bijih besi (*bulk ore carrier*) dan kapal pengangkut muatan gandum (*bulk grain carrier*). Kapal pengangkut muatan berat (*semi submersible heavy load vessel*) adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut barang yang ukurannya superbesar melebihi ukuran yang dapat diangkut kapal umum. Barang yang diangkut dapat berupa kapal pesiar atau peralatan kilang minyak atau mungkin kapal besar lainnya. Kapal pengangkut ini dapat menenggelamkan sebagian besar tubuhnya. Kapal Kontainer (*container ship*) adalah kapal yang digunakan khusus untuk mengangkut peti kemas. Kapal kontainer terbagi menjadi 3 jenis yaitu *full container ship* atau *cellular ship*, *partial* atau *semi container ship* dan *convertible container ship*.



Gambar 1. 6 Skema Jenis-jenis Kapal Niaga

1.5.3 Pelabuhan

Terdapat dua lingkungan penting yang terdapat di pelabuhan yaitu lingkungan kerja pelabuhan yang terdiri dari luas suatu perairan yang meliputi batas-batas perairan pelabuhan dan luas suatu daratan yang memiliki fungsi untuk keperluan terminal dan lingkungan kepentingan pelabuhan. Pasal 75 Ayat (3) Undang undang Nomor 17 Tahun 2008 menjelaskan bahwa Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan terdiri dari wilayah daratan yang memiliki fungsi sebagai kegiatan fasilitas pokok dan fasilitas penumpang dan wilayah

perairan yang memiliki fungsi untuk kegiatan berlabuh, alur pelayaran pada kapal, kolam pelabuhan yang memiliki fungsi untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal, tempat alih muat antar kapal, tempat perbaikan kapal dan kegiatan lainnya yang sesuai dengan kebutuhan untuk kegiatan pemanduan. Pasal 75 Ayat (4) menjelaskan tentang Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang wilayahnya berada di luar Daerah Lingkungan Kerja perairan dan memiliki fungsi untuk alur pelayaran menuju atau keluar pelabuhan, pengembangan pada pelabuhan dalam jangka waktu panjang, keperluan keadaan darurat, percobaan berlayar pada kapal, kegiatan pemanduan pada kapal, penempatan kapal mati, fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal. Daratan dan perairan yang termasuk Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan dikuasai oleh negara yang mana diatur oleh penyelenggara pelabuhan akan tetapi terdapat pula hak untuk mengelola tanah dan perairan pada Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan sesuai peraturan perundang-undangan. Pasal 76 Ayat (1) menjelaskan bahwa Rencana Induk Pelabuhan (RIPN) dan Daerah Lingkungan Kerja serta Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan pada pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul dapat ditetapkan oleh Menteri setelah mendapatkan rekomendasi dari Gubernur dan Bupati/Walikota akan kesesuaiannya dengan tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota sedangkan untuk pelabuhan pengumpan maka diperlukan penetapan dari Gubernur atau Bupati/Walikota. Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan

Kepentingan Pelabuhan untuk pelabuhan sungai dan danau ditetapkan oleh Bupati atau Walikota sesuai dengan peraturan yang tertera pada Pasal 76 Ayat (2).

1.5.3.1 Jenis-jenis Pelabuhan

Pelabuhan terbagi menjadi 3 jenis yaitu pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan. Tiap-tiap pelabuhan tersebut memiliki fungsi yang berbeda sesuai dengan keterangan sebagai berikut:

1. Pelabuhan Utama

Pelabuhan utama memiliki fungsi pokok yaitu memberi pelayanan terhadap kegiatan angkutan laut baik berasal dari dalam negeri maupun kancan internasional. Pelabuhan ini berfungsi untuk alih muat angkutan laut dalam jumlah yang besar dan juga sebagai tempat *origin destination* penumpang maupun barang, serta merupakan angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

2. Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan pengumpul merupakan suatu pelabuhan yang fungsi utamanya adalah memberi pelayanan hanya pada kegiatan angkutan laut dari dalam negeri. Pelabuhan ini berfungsi untuk alih muat angkutan laut dalam negeri dengan jumlah sedang dan juga sebagai tempat *origin destination* penumpang maupun barang juga

merupakan angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi

3. Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan pengumpan merupakan pelabuhan yang berfungsi untuk melakukan kegiatan pelayanan pada angkutan dari dalam negeri dengan jumlah yang terbatas. Pelabuhan ini merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul. Pelabuhan ini juga sebagai tempat *origin destination* penumpang maupun barang dan angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.¹³

1.5.3.2 Instansi dan Perusahaan di Pelabuhan

Pasal 7 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2002 tentang Kepelabuhan Nasional menjelaskan bahwa untuk mewujudkan peran pelabuhan, pelabuhan melaksanakan fungsi pemerintahan dan perusahaan jasa kepelabuhan. Instansi-instansi yang berada di suatu pelabuhan adalah sebagai berikut:

1. Instansi Pemerintah

Pasal 79 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan fungsi dari instansi pemerintahan di

¹³ H. Zaeni Asyhadie dan Budi Sutrisno, *Pokok-pokok Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Depok, 2018, hlm. 180.

Pelabuhan yaitu melakukan suatu pengaturan dan pembinaan, pengendalian serta pengawasan terhadap kegiatan-kegiatan yang ada di pelabuhan, keselamatan dan keamanan pelayaran, kepabeaan, keimigrasi dan kekarantinaaan. Instansi-instansi pemerintah yang terdapat di pelabuhan adalah sebagai berikut :

- a. Otoritas Pelabuhan atau Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Kementerian Perhubungan secara sah telah melakukan transformasi nonmeklatur terhadap UPT atau yang memiliki kepanjangan Unit Pelaksana Teknis yang ada di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Transformasi tersebut adalah Kantor Administrator Pelabuhan yang secara sah telah memiliki nama pengganti yaitu Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).

Pasal 1 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama menjelaskan bahwa Kantor Kesyahbandaran Utama merupakan unit Pelaksana Teknis lingkungan Kementerian perhubungan yang berada di bawah naungan dan bertanggung jawab kepada direktur Jenderal perhubungan laut. Pemimpin dari Kantor Kesyahbandaran Utama ini adalah seorang Kepala yang mempunyai tugas yaitu

melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta koordinasi kegiatan pemerintahan di suatu pelabuhan. Fungsi dari Kantor Kesyahbandaran Utama dijelaskan secara rinci pada Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama yaitu *“Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan terhadap kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal, pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (Search and Resuce/SAR), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan*

pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim, pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat”. Dalam mengemban tugas-tugas tersebut terdapat empat Organisasi pada Kantor Kesyahbandaran utama yaitu bagian tata usaha, status hukum dan sertifikasi kapal, keselamatan berlayar dan bidang penjagaan, patroli dan penyidikan. Pasal 5 menjelaskan bahwa Bagian tata usaha memiliki fungsi melaksanakan urusan tentang perencanaan, keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan. Pasal 9 menjelaskan bahwa Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal memiliki tugas untuk melaksanakan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan kapal serta penetapan status hukum kapal. Pasal 13 menjelaskan bahwa Bidang Keselamatan Berlayar mempunyai tugas melaksanakan

pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Pasal 17 menjelaskan bahwa Bidang Penjagaan, Patroli dan Penyidikan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, pengisian bahan bakar, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, salvage dan pekerjaan bawah air, pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue/SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan, pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim, pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code/ISPS-Code*), pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal, penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

b. Bea Cukai

Direktorat Bea Cukai berada di bawah naungan Departemen Keuangan dan mengatur serta mengawasi kepabean seluruh Indonesia. Instansi Bea dan Cukai yang ada di Pelabuhan mempunyai beberapa fungsi yaitu mengadakan pemeriksaan terhadap masuk maupun keluarnya suatu barang, melakukan pemeriksaan terhadap barang-barang yang di muat di kapal maupun di gudang, melakukan penetapan terhadap besarnya bea yang masuk sesuai dengan tarif untuk jenis barang. Hal tersebut merupakan ketetapan pemerintah. Bea Cukai juga bertugas untuk mengawal barang yang belum terkena bea masuk dari pelabuhan ke pintu masuk pelabuhan atau sebaliknya dan juga mengawal barang di kawasan pedalaman yang dinyatakan menjadi daerah bea cukai ke pelabuhan atau sebaliknya.

c. Imigrasi

Imigrasi di pelabuhan memiliki beberapa fungsi yaitu melakukan pengawasan terhadap keluar dan juga masuknya orang sesuai dengan ketentuan dari keimigrasian, melakukan pemeriksaan terhadap penumpang serta awak kapal juga penumpang asing yang akan masuk maupun keluar dari daerah hukum Indonesia, melakukan pemeriksaan paspor penumpang

asing, melakukan pemeriksaan paspor ABK dan memberikan *immigration clearance*.

d. Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan

Tugas dari dinas karantina di wilayah Pelabuhan berdasar KM Nomor 26 Tahun 1998 adalah melakukan pelayanan kesehatan, pemeriksaan dan meneliti buku kesehatan, *derrating certificate*, daftar awak kapal dan penumpang, memberikan *health certificate* dan *health clearance*. Dinas karantina juga harus mengawasi tumbuh-tumbuhan dan hewan yang masuk dan keluar melalui kapal serta apabila diperlukan juga melakukan karantina. Sedangkan tugas dari dinas kesehatan juga hampir sama dengan dinas karantina yaitu melakukan pelayanan kesehatan, meneliti dan memeriksa buku kesehatan, *derrating certificate*, daftar awak kapal dan penumpang serta memberikan *health certificate* dan *health clearance*.

2. Perusahaan Swasta

a. Perusahaan Pelayaran

Merupakan suatu perusahaan yang mengoperasikan kapal-kapal untuk aktifitas berlayar.

b. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Perusahaan bongkar muat adalah suatu perusahaan yang menjalankan fungsinya untuk melakukan bongkar maupun muat suatu barang baik menuju maupun meninggalkan kapal.

c. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) & *Freight Forwarder*

Perusahaan ini menawarkan pelayanan jasa untuk pengurusan barang-barang yang berada di Bea Cukai, pelayaran maupun angkutan.

d. Perusahaan Angkutan Bandar

Perusahaan ini menyediakan jasa angkutan terhadap barang dan manusia antara kapal dan daratan.

e. Perusahaan Angkutan Darat

Perusahaan ini menyediakan jasa angkutan barang yang dapat dibongkar atau dimuat di kapal.

f. Perbankan

Perusahaan yang menyediakan jasa untuk pelabuhan berupa transaksi ekspor dan impor barang

g. Surveyor

Perusahaan yang melakukan survey tentang mutu suatu keadaan dan juga kapal

h. Jasa Konsultan

Jasa konsultan menyediakan jasa berupa saran atau nasihat perihal cara menyelesaikan permasalahan

i. Perusahaan Persewaan Peralatan

Perusahaan yang memberikan jasa berupa sewa terhadap peralatan bongkat dan juga muat.

1.5.3.3 Penyelenggara Pelabuhan

Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut menjelaskan tentang fungsi dari penyelenggara pelabuhan adalah fungsi memberikan pengaturan dan pembinaan, pengendalian serta memberikan pengawasan terhadap kegiatan di pelabuhan. Terdapat dua macam penyelenggara pada suatu pelabuhan yaitu :

1. Otoritas Pelabuhan atau Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Otoritas Pelabuhan atau Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan merupakan penyelenggara suatu pelabuhan yang telah diusahakan secara komersial. Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 menjelaskan tentang beberapa fungsi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yaitu melakukan tindak pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, melaksanakan koordinasi kegiatan

pemerintahan di pelabuhan, menyediakan lahan baik di daratan maupun di perairan pelabuhan, menyediakan serta memelihara penahan gelombang, kolam pada pelabuhan, alur pelayaran, dan jaringan jalan. KSOP juga harus menyediakan dan memelihara SBNP, menjamin terciptanya keamanan dan ketertiban di pelabuhan, menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan yang ada di pelabuhan, menyusun Rencana induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, mengusulkan tarif yang atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan menjamin kelancaran arus barang. Selain fungsi tersebut Otoritas Pelabuhan atau Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan juga menyediakan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

2. Unit Penyelenggara Pelabuhan

Unit Penyelenggara Pelabuhan merupakan penyelenggara pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. UPP bertanggung jawab kepada Menteri untuk UPP Pemerintah dan bertanggung jawab kepada Gubernur atau Bupati/Walikota bagi UPP Pemerintah Daerah. Beberapa tugas dan tanggung jawab Unit

Penyelenggara Pelabuhan adalah menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, dan alur pelayaran, menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan, menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan, menyusun Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, menjamin kelancaran arus barang dan menyediakan fasilitas pelabuhan.

1.5.3.4 Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan

Terdapat beberapa kegiatan pada pengusahaan di pelabuhan yang berupa penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang dan jasa terkait dengan pelabuhan yang dilaksanakan oleh :

1. Badan Usaha Pelabuhan

Badan Usaha Pelabuhan atau yang dapat disebut BUP merupakan suatu badan yang bertugas untuk menyediakan kegiatan pelayanan jasa kapal baik penumpang maupun barang dan jasa yang berkaitan dengan pelabuhan yang telah diusahakan secara komersial sesuai dengan jenis usaha yang dimilikinya. Kegiatan tersebut dapat dilakukan untuk lebih dari satu terminal. Pasal 26 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 menjelaskan tentang beberapa tugas Badan Usaha Pelabuhan sebagai penyediaan dan/atau

pelayanan jasa kapal, penumpang dan barang yaitu : *“Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat, penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih, penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muât barang dan peti kemas, penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muât, serta peralatan pelabuhan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan ro-ro, penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muât barang, penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang dan/atau penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal”*. Pasal 27 menjelaskan tentang *“penyediaan dan/atau pelayanan jasa terkait dengan kepelabuhanan yaitu penyediaan fasilitas penampungan limbah, penyediaan depo peti kemas, penyediaan pergudangan, jasa pembersihan dan pemeliharaan gedung kantor, instalasi air bersih dan listrik, pelayanan pengisian air tawar dan minyak, penyediaan perkantoran untuk kepentingan pengguna jasa pelabuhan, penyediaan fasilitas gudang pendingin, perawatan dan perbaikan kapal, pengemasan dan pelabelan, fumigasi dan pembersihan/perbaikan kontainer, angkutan umum dari dan ke pelabuhan, tempat tunggu kendaraan*

bermotor, kegiatan industri tertentu, kegiatan perdagangan, kegiatan penyediaan tempat bermain dan rekreasi, jasa periklanan dan/atau perhotelan, restoran, pariwisata, pos dan telekomunikasi”.

Badan Usaha yang akan melakukan kegiatan seperti yang dijelaskan diatas harus memiliki izin. Badan Usaha Pengumpul pada pelabuhan pengumpul harus memiliki izin dari Menteri, Badan Usaha Pengumpul pada pelabuhan pengumpan regional harus memiliki izin dari Gubernur sedangkan Badan Usaha Pelabuhan di pelabuhan pengumpan lokal wajib memiliki izin dari Bupati/Walikota. Dalam menjalankan tugas perihal penyediaan dan/atau pelayanan jasa tersebut, Badan Usaha Pelabuhan dapat bekerjasama dengan orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha lain, kerjasama tersebut berupa penyewaan untuk lahan, gudang atau bahkan untuk penumpukan.

2. Unit Penyelenggara Pelabuhan

Unit penyelenggara pelabuhan selain bertugas sebagai penyelenggara pelabuhan juga bertugas untuk menyediakan pelayanan jasa pada kapal, penumpang dan barang dan jasa terkait dengan pelabuhan. Tugas dan wewenang yang dimiliki oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan sama dengan Badan Usaha Pelabuhan.

1.5.3.5 Pelayanan Pelabuhan

Jasa merupakan setiap tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lainnya. Perbuatan tersebut bersifat *intangible* (tidak berwujud fisik) dan tidak pula menghasilkan kepemilikan akan suatu hal.¹⁴ Berdasarkan definisi yang telah dijelaskan tersebut maka pelayanan di pelabuhan dikategorikan pada kegiatan jasa karena dalam perusahaan pelabuhan tersebut terdapat beberapa kegiatan dan fungsi pelabuhan yaitu menunjang kelancaran, keamanan, ketertiban arus lalu lintas atau trafik (kapal, barang dan atau penumpang), menjaga keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan atau antar moda.¹⁵ Pasal 9A Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 121 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan menjelaskan bahwa pelayanan jasa kapal terdiri atas :

1. Jasa Labuh

Jasa yang diberikan terhadap kapal agar dapat berlabuh dengan aman menunggu pelayanan berikut seperti tambat, bongkar muat atau menunggu pelayanan lainnya (*docking*, pengurusan

¹⁴ Armstrong dan Philip Kotler, *Manajemen Pemasaran, Edisi Kesembilan*, Pearson Education, New York, 2003, hlm.138.

¹⁵ Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyadi Budiyanoto, *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, APE, Jakarta, 2007, hlm 87.

dokumen dan lain-lain). Fungsi dari jasa labuh adalah untuk menghindari kemungkinan terjadinya tabrakan dengan kapal lain yang sedang berlabuh, memastikan kedalaman air dan tidak menunggu alur pelayaran.¹⁶

2. Jasa Pandu

Pasal 1 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 121 Tahun 2018 menyatakan bahwa Pemanduan adalah suatu kegiatan yang memiliki fungsi untuk membantu, memberikan informasi dan juga saran kepada seorang Nahkoda kapal tentang keadaan atau karakteristik yang ada di perairan setempat. Hal tersebut bertujuan agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Kegiatan pandu dilakukan oleh seorang pelaut yang memiliki keahlian di bidang nautika serta memenuhi semua persyaratan untuk melaksanakan pemanduan terhadap kapal. Terdapat klasifikasi untuk perairan wajib pandu sesuai dengan Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 121 Tahun 2018 yaitu :

- 1) Perairan Wajib Pandu Kelas I;
- 2) Perairan Wajib Pandu Kelas II; dan
- 3) Perairan Wajib Pandu Kelas III

¹⁶ Priokport.co.id

Peraturan tersebut berdasarkan tingkat kesulitan kapal untuk melakukan aktivitas berlayar. Pasal 3 dan Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 121 Tahun 2018 menjelaskan perihal tingkat kesulitan berlayar yang berasal dari faktor kapal itu sendiri maupun faktor di luar kapal. Faktor yang berasal dari kapal yaitu frekuensi kepadatan lalu lintas, ukuran kapal, jenis kapal dan jenis muatan kapal sedangkan kriteria faktor di luar kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar adalah kedalaman perairan, panjang alur, banyaknya tikungan, lebar alur perairan, rintangan/bahaya navigasi di alur perairan, kecepatan arus, kecepatan angin, tinggi ombak, ketebalan/kepekatan kabut, jenis tambatan kapal dan keadaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. Pelaksanaan pemanduan maupun penundaan suatu kapal harus dilakukan oleh pandu. Secara garis besar Pasal 11 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015 menjelaskan bahwa pandu harus memenuhi beberapa persyaratan seperti persyaratan pendidikan dan persyaratan pelatihan untuk meningkatkan keahlian dan keterampilan dalam memandu kapal. Hal tersebut kemudian dibuktikan melalui sertifikat pandu yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal. Pemandu harus memiliki sertifikat pengukuhan (*endorsement*) yang masih berlaku. Pemandu juga harus memiliki Kartu Identitas Pandu yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal, memiliki buku saku pemanduan, memahami

sistem dan prosedur atau protap pemanduan di wilayah setempat, batas usia pandu, khusus untuk Aparatur Sipil Negara berlaku sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Aparatur Sipil Negara, sehat jasmani dan rohani, yang dibuktikan dengan keterangan kesehatan dari jumlah sakit pemerintah yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal melalui medical check up secara periodik dan melaporkan kegiatan pelayanan pemanduan setiap bulan kepada pengawas pemanduan setempat berdasarkan buku saku yang dimiliki. Pandu yang telah memiliki keahlian dan keterampilan untuk melakukan pemanduan kapal seperti yang dijelaskan pada Pasal 13 Ayat (1) akan diberi sertifikatm yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal. Pasal 27 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015 menjelaskan bahwa tugas seorang pemandu adalah membantu Nahkoda atau pemimpin kapal untuk mengambil tindakan yang tepat dalam menjamin keselamatan dan keamanan berlayar, memberi semua petunjuk yang diperlukan kepada Nahkoda untuk berlayar dengan selamat dan untuk ketertiban lalu lintas kapal, memenuhi permintaan Nahkoda untuk mengambil alih komando oleh gerak kapal, pandu harus berkoordinasi dengan kapal lain yang dipandu, maupun yang tidak dipandu, serta dengan menara kontrol/ stasiun pandu/ *Vessel Traffic Service (VTS)* untuk ketertiban, kelancaran dan keselamatan lalu lintas kapal, sesegera mungkin melaporkan

bilamana terjadi kecelakaan di dalam atau di luar kapal kepada pengawas pemanduan dan ikut aktif ambil bagian yang penanganannya sebatas kewenangan yang dimilikinya, mengetahui kedalaman alur pelayaran di dalam batas perairan pandu, menerima dan menindaklanjuti laporan pandu lainnya tentang kecelakaan atau bahaya apapun yang terjadi, melaporkan kepada pengawas pemanduan tentang perubahan kedalaman alur-pelayaran di perairan pandu yang diperoleh dari hasil pemeruman, serta penempatan sero penangkap ikan atau penghalang alur lainnya, perubahan posisi, cahaya dan/ atau periode rambu/ pelampung suar, ikut mengamati kemungkinan terdapat pembuangan sampah dan/ atau minyak dari kapal, yang dapat mengakibatkan pengotoran dan pencmaran di lingkungan alur pelayaran, melaporkan kemungkinan adanya jangkar, rantai dan tali kapal di alur pelayaran yang dapat membahayakan pelayaran lainnya, berpakaian seragam dinas pandu dan atribut yang telah ditetapkan dan dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan, serta alat komunikasi yang memenuhi persyaratan, membantu nahkoda agar menaati dan memahami peraturan setempat yang berlaku serta perubahannya, melaporkan kepada pengawas pemanduan bila Nahkoda menyimpang dari petunjuk yang diberikan atau menyulitkan pandu dalam bertugas, memberikan bimbingan kepada calon pndu dan sesama pandu

tentang pengenalan alur pelayaran setempat, melakukan pengamatan sarat muka belakang kapal, kondisi stabilitas kapal setiap kali sebelum memandu; dan melaporkan kepada pengawas pemanduan bila Nahkoda tidak dapat menunjukkan bukti jaminan asuransi kapal. Apabila pandu melakukan kesalahan saat melaksanakan tugas pemanduan maka akan diberikan sanksi berupa tindakan administratif antara lain peringatan tertulis, tidak boleh memandu untuk jangka waktu tertentu sesuai dengan tingkat kesalahan dan Pencabutan sertifikat pandu. Hal tersebut tertera pada Pasal 54 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015.

3. Jasa Tunda

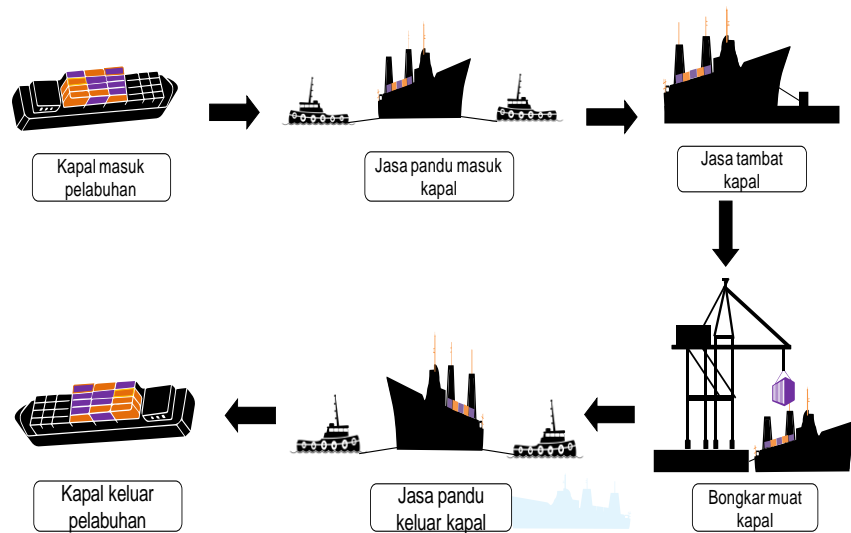
Pasal 1 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 121 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 Tahun 2017 Tentang Jenis, Struktur, Golongan Dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan menyatakan bahwa *“Penundaan merupakan bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (escort) serta membantu (asist) kapal dalam berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan baik untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga jetty, trestle, pier, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan mempergunakan kapal tunda sesuai dengan ketentuan yang*

dipersyaratkan". Penundaan kapal ini dilakukan dengan kapal khusus yaitu kapal tunda atau yang bisa disebut tugboat. Kapal dengan panjang 70 meter sampai dengan 100 meter dapat ditunda dengan 1 kapal tunda yang memiliki daya sebesar 600pk. Kapal yang memiliki panjang lebih dari 100 meter hingga 150 meter dapat ditunda dengan 2 kapal tunda dengan jumlah daya 1600 pk hingga 3400 pk. Kapal yang memiliki panjang 200 hingga 300 meter dapat ditunda dengan daya sebesar 5000 pk hingga 10.000 pk sedangkan kapal yang memiliki ukuran diatas 500 meter dapat ditunda dengan 4 kapal tunda dengan jumlah daya sebesar 10.000pk .¹⁷

4. Jasa Tambat

Jasa Tambat merupakan jasa yang dapat diperoleh kapal saat melakukan kegiatan tambat pada suatu tambatan agar kapal dapat melakukan bongkar muat dengan aman dan lancar.

¹⁷ Herman Budi Sasono, *Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor Impor*, Andi, Jakarta, 2012, hlm 45.



Gambar 1. 7 Skema Pelayanan di Pelabuhan

1.5.4 Tanggung Jawab dan Tanggung Gugat

Pengertian dari tanggung jawab menurut kamus Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya yang apabila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkirakan dan sebagainya. Dalam kamus hukum terdapat dua istilah dalam pertanggung jawaban yaitu *liability* dan *responsibility*. Pengertian tanggung jawab dalam kamus hukum adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan.¹⁸

Tanggung gugat atau yang dapat disebut *liability* atau *aansprakelijkheid* merupakan keadaan di mana seseorang atau suatu badan publik atau badan perdata bertanggung jawab atas kerugian yang mungkin

¹⁸ Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, 2005.

terjadi atau kerugian yang telah terjadi. Tanggung gugat tersebut berfokus kepada seseorang atau suatu badan hukum untuk melakukan pembayaran baik dalam bentuk kompensasi atau ganti rugi setelah terjadinya suatu insiden atau peristiwa. Peter Mahmud Marzuki menjelaskan tentang arti *liability* sebagai tanggung gugat atau *aansprakelijkheid* yaitu posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu bentuk kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum atau tindakan hukum. Contoh dari tindakan tersebut adalah apabila seseorang harus membayar ganti kerugian kepada orang lain atau badan hukum lain akibat melakukan perbuatan melanggar hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang atau badan hukum tersebut, maka dari itu istilah tanggung gugat berada pada lingkungan hukum privat.¹⁹ Tanggung gugat seperti dua pihak yang bersengketa dikarenakan salah satu pihak merasa dirugikan akibat adanya perbuatan melanggar hukum pihak lain sehingga mewajibkan pihak yang menimbulkan kerugian tersebut untuk menanggung kerugian sesuai gugatan yang diajukan di pengadilan oleh pihak yang dirugikan.²⁰ Ganti rugi merupakan salah satu bentuk tanggung jawab yang dilakukan oleh pelaku terhadap penderita. Tanggung jawab tersebut dapat terjadi akibat adanya perbuatan yang melanggar hukum atau yang disebut *onrechtmatige daad*. Pasal 1365 BW

¹⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana Prenada Media, Jakarta, 2008.

²⁰ Moegni Djojodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum*, Pradnya Paramita, Jakarta Pusat, 1982, hlm.113.

menyatakan bahwa setiap perbuatan yang melanggar atau melawan hukum yang membawa kerugian terhadap orang lain, mewajibkan orang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut. Syarat-syarat tersebut adalah:

- a. Perbuatan yang menimbulkan kerugian itu bersifat melanggar/melawan hukum (perbuatan melanggar/melawan hukum)
- b. Kerugian itu timbul sebagai akibat perbuatan tersebut (hubungan kausal)
- c. Pelaku tersebut bersalah (kesalahan) dan
- d. Norma yang dilanggar mempunyai "*strekking*" untuk mengelakkan timbulnya kerugian (relativitas)

Pada ilmu hukum terdapat tiga kategori dalam perbuatan melawan hukum, yaitu:²¹

1. Perbuatan melawan hukum karena kesengajaan.
2. Perbuatan melawan hukum tanpa kesalahan (tanpa unsur kesengajaan maupun kelalaian).
3. Perbuatan melawan hukum karena kelalaian.

Jika ditinjau dari peraturan yang tertera pada KUHPerdara Indonesia mengenai perbuatan melawan hukum lainnya, sebagaimana juga dengan KUH

²¹ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2017, hlm.3.

Perdata di negara-negara lain dalam sistem hukum Eropa Kontinental, maka model tanggung jawab hukum adalah sbagai berikut :²²

1. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian), sebagaimana terdapat dalam Pasal 1365 KUH Perdata.
2. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan, khususnya unsur kelalaian, sebagaimana terdapat dalam pasal 1366 KUH Perdata.
3. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) dalam arti yang sangat terbatas ditemukan dalam pasal 1367 KUH Perdata.

Suatu hal yang lazim terjadi dalam hukum adalah membebankan tanggung jawab dengan pembayaran ganti rugi apabila pelakunya bersalah akan tindakan tersebut. Bersalah pada kondisi ini secara hukum diartikan akibat kesengajaan atau kelalaian. Selain permasalahan tersebut, hukum juga memiliki tanggung jawab tanpa unsur kesalahan (*liability without fault*) atau yang disebut dengan tanggung jawab secara mutlak (*strict liability*).

Tanggung jawab secara mutlak merupakan suatu tanggung jawab hukum yang dibebankan terhadap pelaku perbuatan melawan hukum tanpa melihat apakah pihak yang bersangkutan melakukan perbuatan tersebut dengan didasari unsur kesalahan atau tidak, dalam hal ini pelakunya dapat dimintakan tanggung jawab secara hukum, meskipun saat melakukan

²² *Ibid.*

perbuatan itu dia tidak melakukannya dengan sengaja dan tidak pula mengandung unsur kelalaian, kekuranghati-hatian, atau ketidakpatutan.²³

1.6 Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan pada tesis ini adalah interdisipliner atau *sosio-legal*. Menurut Herlambang Wiratman, ‘Legal’ dalam sosio-legal adalah mengenai ilmu hukum yang dikembangkan dalam pendidikan-pendidikan hukum, seperti mengkaji norma-norma yang ada, baik dalam perundang-undangan maupun putusan peradilan, termasuk kajian atas asas, prinsip, doktrin dan interpretasi yang terkait kasus-kasus atau aturan-aturan dan ‘Sosio’ merupakan pendekatan ilmu non-hukum, baik yang terkait sosiologi hukum, budaya hukum, politik hukum, atau sejumlah pendekatan yang menjadikan hukum sebagai obyek kajiannya.²⁴

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah:

a. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)

²³ Munir Fuady, *Op.Cit*, hlm.173.

²⁴ Herlambang P. Wiratraman, “Studi Sosio-Legal Sebagai Studi Interdisipliner”. Makalah untuk Pelatihan Sosio-Legal, Fakultas Hukum Universitas Pancasila dan Epistema Institute, Jakarta, 5 April 2016, hlm. 2.

Pendekatan yang dilakukan dengan cara menelaah semua undang-undang dan peraturan yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.²⁵

b. Pendekatan Konsep (*Conceptual Approach*)

Pendekatan konseptual dilakukan dengan menelaah konsep-konsep hukum yang bersumber dari jurnal, daftar bacaan, dan lain sebagainya, yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.²⁶

3. Sumber Data Penelitian

Bahan yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Bahan Primer

Data yang diperoleh berdasarkan hasil penelitian dengan cara melakukan wawancara untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian.

b. Data Sekunder

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

- 1) Bahan-bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, diantaranya peraturan perundang-undangan,

²⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana, Jakarta, 2005, hlm 136.

²⁶ M. Hadi Shubhan sebagai bahan kuliah pada mata kuliah Metodologi Penelitian Sosio-legal pada kelas Magister Sains Hukum dan Pembangunan, di Sekolah Pascasarjana Universitas Airlangga, 12 April 2017

yurisprudensi, traktat dan lain-lain²⁷. Peraturan yang digunakan untuk tesis ini adalah Kitab Undang undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Kitab Undang undang Hukum Dagang (KUHD), Undang undang Nomor 17 tahun 1985 (Kovenssi Hukum Laut Internasional 1982), Undang undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,Peraturan Bandar 1925, Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Navigasi, Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Angkutan Perairan, Peraturan Pemerintah Nomor 9 tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, Peraturan Menteri Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Peraturan Menteri Nomor 135 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36

²⁷Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif "Suatu Tinjauan Singkat"*, Rajawali Pers, Jakarta, 2006, hlm.11.

Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Peraturan Menteri Nomor 76 Tahun 2018 Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Peraturan Menteri Nomor 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal, Peraturan Menteri Nomor 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal dan Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kapal.

- 2) Bahan-bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer²⁸. Bahan-bahan tersebut berupa buku yang memiliki kaitan dengan kasus pada penulisan tesis
- 3) Bahan-bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder,²⁹ yaitu kamus hukum.

²⁸Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm.10.

²⁹*Op.Cit*, hlm. 12.

4. Pengumpulan Data Penelitian

Pengumpulan data yang digunakan untuk penelitian ini adalah :

- a. Studi Kepustakaan, yaitu metode dengan cara melakukan pengumpulan data dengan cara mempelajari materi-materi bacaan seperti literatur dan perundang-undangan
- b. Studi Lapangan, yaitu metode pengumpulan data-data dengan melakukan wawancara sebagai usaha untuk mengumpulkan data dan informasi yang dibutuhkan dalam penulisan ini

5. Analisis data

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis kualitatif dimana menggunakan data dan wawancara untuk menyelesaikannya sedangkan penarikan kesimpulan dengan metode induktif yaitu menilai sesuatu dari yang umum menuju hal khusus.

1.7 Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian ini terdiri dari (4) empat bab, yaitu :

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah mengenai Kecelakaan Kapal di dalam lingkungan pelabuhan yang mencakup rumusan masalah, tujuan, manfaat, kajian pustaka, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB 2 PENERAPAN PENGATURAN KECELAKAAN KAPAL DI INDONESIA

Bab ini menguraikan dan menganalisis penerapan pengaturan saat terjadinya kecelakaan kapal.

BAB 3 TANGGUNG GUGAT PADA KECELAKAAN KAPAL

Bab ini menguraikan tentang bagaimana tanggung gugat kepada pihak yang mengalami kerugian akibat kecelakaan tersebut.

BAB 4 KESIMPULAN

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil penelitian mengenai Penegakan hukum serta bentuk pertanggung jawaban akan kecelakaan kapal tersebut.