

**TANGGUNG JAWAB HUKUM SYAHBANDAR TERHADAP
KESELAMATAN PENUMPANG KAPAL LAUT DI PELABUHAN
SOEKARNO-HATTA MAKASSAR**

SKRIPSI



**Skripsi ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperolah Gelar
Sarjana Hukum**

Di Susun

Oleh:

AHMAD

4512060005

Fakultas Hukum

Universitas Bosowa Makassar

2018

HALAMAN PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu-ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar, bagian **Hukum Perdata** dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar Nomor A. 165/FH/UNIBOS/VIII/2018 tanggal 28 Agustus 2018 tentang Panitia Ujian Skripsi, Maka pada hari ini, Senin, 3 September 2018 Skripsi ini diterima dan disahkan setelah dipertahankan oleh saudara **Ahmad** Nomor Pokok Mahasiswa **4512060005** yang dibimbing oleh **Dr. Zulkifli Makkawaru, S.H., M.H. selaku Pembimbing I** dan **Dr. Almusawir, S.H., M.H. selaku Pembimbing II** dihadapan **Panitia Ujian Skripsi** yang terdiri atas:

Panitia Ujian

Ketua



Dr. Ruslan Renggong, SH., MH

Sekretaris,



Dr. Yulia A Hasan, SH., MH

Tim Penguji

Ketua

: 1. **Dr. Zulkifli Makkawaru, S.H., M.H.**

2. **Dr. Almusawir, S.H., M.H.**

3. **Prof. Dr. H.A. Muh. Arfah Pattenreng, S.H., M.H.**

4. **H. Hamzah Taba, S.H., M.H.**


(.....)
(.....)
(.....)
(.....)

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Usulan Penelitian dan Penulisan Hukum Mahasiswa:

Nama : Ahmad
NIM : 4512060005
Program Studi : Ilmu-Ilmu Hukum
Minat : Hukum Perdata
No. Pendaftaran Judul : 08/Pdt/FH/Unibos/IV/2018
Tgl. Pendaftaran Judul : 04 April 2018
Judul Skripsi : **"Tanggung Jawab Hukum Syahbandar Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar"**.

Telah diperiksa dan diperbaiki untuk dimajukan dalam Ujian Skripsi Mahasiswa program strata satu (S1).

Makassar, 09 Juli 2018

Pembimbing I,

Dr. Zulkifli Makkawaru, SH.,MH

Pembimbing II,

Almusawir, SH.,MH

Mengetahui:

Dekan Fakultas Hukum



Dr. Ruslan Renggong, SH.,MH

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Bosowa memberikan persetujuan kepada:

Nama : Ahmad
No. Stambuk : 45 12 060 005
Program Studi : Strata Satu (S1)
Minat : Hukum Perdata
No.Pendaftaran Judul : No. 08/Pdt/FH//Unibos/v/2018
Tgl.Pendaftaran Judul : 4 April 2018
Judul Skripsi : **Tanggungjawab Hukum Syahbandar Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut di Pelabuhan Soekarno- Hatta Makassar.**

Telah diperiksa dan diperbaiki untuk dimajukan pada ujian skripsi mahasiswa Fakultas Hukum Program Strata Satu (S1).

Makassar, 16 Agustus 2018

Dekan Fakultas Hukum


(Dr. Ruslan Renggong, SH., MH)

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat rahmat serta kasih-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang mengambil judul “Tanggung Jawab Hukum Syahbandar Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar”.

Tujuan penulisan skripsi ini untuk memenuhi sebahagian syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum bagi mahasiswa program S-1 di program studi Ilmu Hukum Universitas Bosowa Makassar. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh sebab itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Terselesainya skripsi ini tidak terlepas dari bantuan banyak pihak, sehingga pada kesempatan ini dengan segala kerendahan hati dan penuh rasa hormat penulis menghaturkan terima kasih yang sebesar-besarnya bagi semua pihak yang telah memberikan bantuan moril maupun materil baik langsung maupun tidak langsung dalam penyusunan skripsi ini hingga selesai, terutama kepada yang saya hormati:

1. Terima kasih kepada orang tua ku yang tak henti memberiku semangat dan doa agar terselesainya skripsi ini.
2. Terima kasih kepada saudara dan saudari ku yang selalu memberiku semangat agar terselesainya skripsi ini.

3. Bapak Dr. Ruslan Renggong,SH.,MH, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar.
4. Bapak Dr Zulkifli Makkawaru, SH.,MH, selaku Dosen Pembimbing 1 Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar.
5. Bapak Almusawir, SH., MH selaku Dosen Pembimbing 2 Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar.
6. Bapak M Amil Sadiq, SH.,MH selaku Dosen Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar dan Terima kasih atas segala jasa maupun motivasi agar terselesainya skripsi ini.
7. Terima kasih kepada seluruh Dosen dan Staff Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar.
8. Terima kasih kepada Pattahaji dan Sumarlin Wahib, SH.,MH yang selalu memberikan semangat kepada penulis agar terselesainya skripsi ini.
9. Terima kasih kepada Rahmaniar, S.Pd yang selalu memberikan semangat agar terselesainya skripsi ini.
10. Terima kasih kepada pak jufri yang selalu memberikan semangat agar terselesainya skripsi ini
11. Terima kasih kepada Kanda Mizwar, SH dan Kanda Salahuddin, SH yang selalu memberiku motivasi agar terselesainya skripsi ini.
12. Terima kasih kepada teman HAKIM 2012, Alfian Hamzah, SH, Fajri Lanti, SH, Lukman, SH, Feliks Ola, SH, Yakup, SH, Kamaluddin, SH,

Edy Sudaryanto, SH, Thansri Gasali Syafei, SH, Andi Musran, SH, Ahmad Fadli, SH, Rian Agung Purnama, SH, Alamsyah Rastach, SH, A. Fajar Alamsyah Abidin, SH, Suparji, SH, Ajeng Djoeddawi, SH, Rina Indah Purnamasari, SH, Riska, SH, Andriani, SH, Ardiansyah Arsyad, Armi Saputra, Amril Firdaus, Aco Iswan Ishak, Muslimin, Muh Irfan, Hendrik Jhon Ramme, Hartanto, Sulaiman Novrianto.

13. Terimakasih kepada Adinda-Adinda angkatan 2013 Kader Pejuang Keadilan (KPK) yang terutama kepada Adinda Arif Rahman yang telah banyak membantu penyelesaian penulisan skripsi ini, Adinda Muh Arman, Adinda Fajar Assidiq, terimakasih atas segala dukungan dan motivasinya yang diberikan kepada penulis hingga terselesainya skripsi ini.
14. Terima Kasih Kepada Keluarga Besar Forum Komunikasi Mahasiswa Butta Toa (FKMBT) Kabupaten Bantaeng, yang telah memberikan kepercayaannya kepada penulis .

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan menjadi bahan masukan dalam dunia pendidikan.

Makassar, 10 Juli 2018

Penulis

AHMAD

UNIVERSITAS

BOSOWA



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	4
1.4 Metode Penelitian	4
BAB 2 TINJUAN PUSTAKA	
2.1 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan	7
2.1 Pengertian Kapal	14
2.2 Pengertian Kelaiklautan Kapal	20
2.2 Pelayaran	22
2.3 Dasar Hukum Pengangkutan	25
2.4 Kontrak	26
2.5 Asuransi	27
2.6 Pengertian Syahbandar	29
2.7 Tugas, Fungsi, dan Kewenangan Syahbandar.....	31
2.8 Wanprestasi dan Keadaan Memaksa Dalam Pengangkutan	32
2.9 Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian	35

BAB 3 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

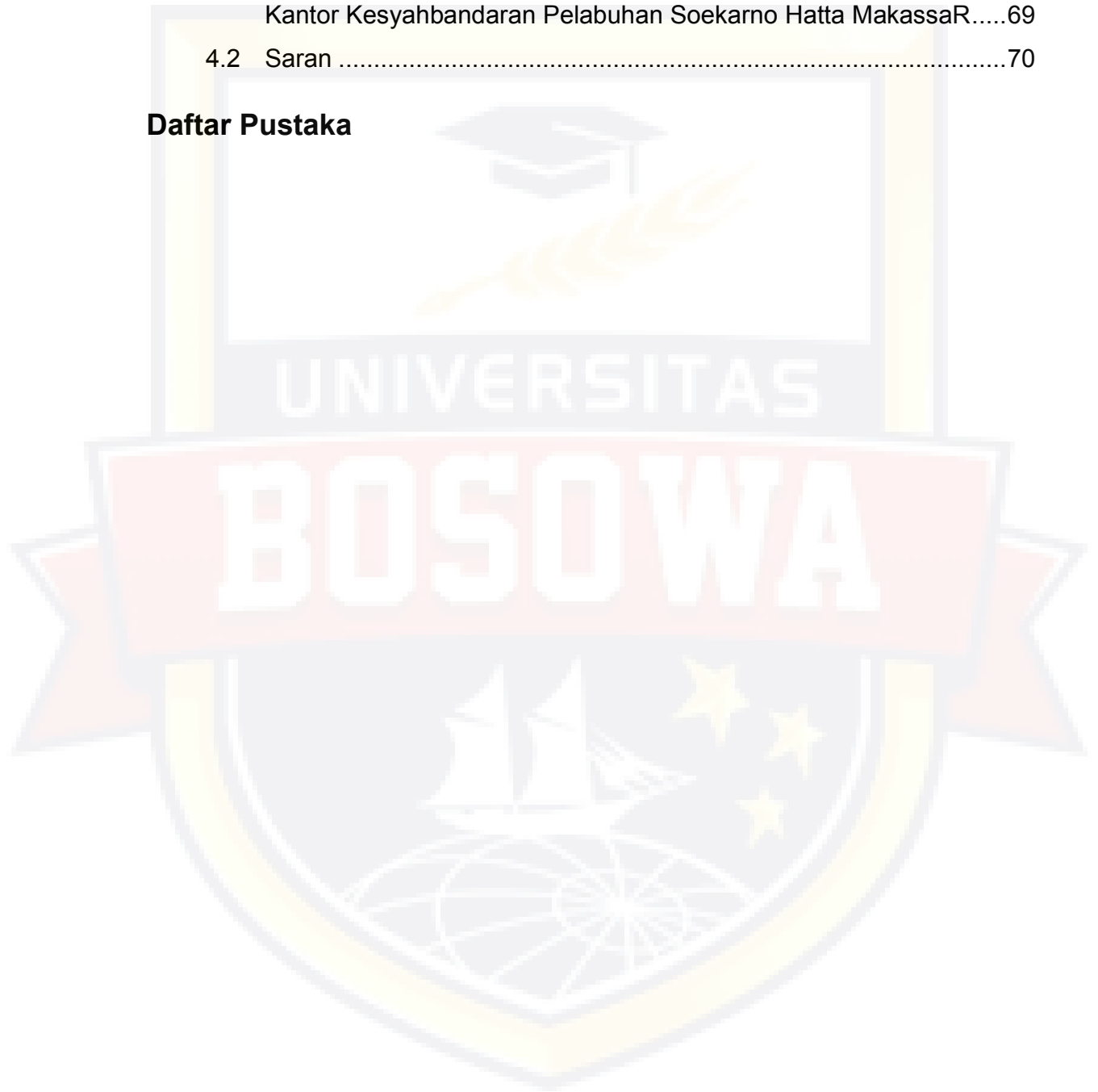
3.1	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	38
3.1.1	Profil Singkat Kantor Syahbandar Soekarno Hatta Makassar.....	38
3.1.2	Visi dan Misi.....	38
3.2	Tanggung Jawab Syahbandar Terhadap Keamanan dan Keselamatan Penumpang Kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar	41
3.2.1	Pelaksanaan Fungsi Syahbandar Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.....	47
3.3	Pelaksanaan Tugas Pengawasan Syahbandar Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.....	47
3.3.1	Pengawasan Terhadap Kelaiklautan Kapal.....	53
3.3.2	Nasional.....	54
3.4	Hambatan/Masalah Pada Pelaksanaan Kegiatan Di Kantor Kesyahbandaran Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar	58
3.4.1	Hambatan Internal.....	58
3.4.2	Hambatan Koordinasi.....	59
3.4.3	Hambatan Kecukupan dan Kecakapan SDM.....	59
3.4.4	Hambatan Eksternal.....	60
3.4.5	Hambatan Kelengkapan Dokumen Kapal.....	60
3.4.6	Hambatan Tata Tertib Pelabuhan.....	64

BAB 4 PENUTUP

4.1	Kesimpulan	68
4.1.1	Tanggun Jawab Hukum Syahbandar Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar	68

4.1.2 Hambatan Pelaksanaan Tanggung Jawab Syahbandar Pada Kantor Kesyahbandaran Pelabuhan Soekarno Hatta MakassarR.....	69
4.2 Saran	70

Daftar Pustaka



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sebagai salah satu negara dengan wilayah laut mencapai 75% dari total seluruh wilayahnya, Indonesia memiliki potensi kelautan yang besar dan perlu dioptimalkan secara berkelanjutan. Salah satu potensi besar ini adalah sumber pendapatan dari pengangkutan laut. Menurut data Badan Pusat Statistik pada tahun 2013 jumlah pemasukan dari pengangkutan laut mencapai Rp 21.656,30 miliar. Jumlah pendapatan ini diperkirakan akan terus meningkat mengingat kuantitas dan intensitas ekspor-import di Indonesia setiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Selain faktor pendapatan dari pengangkutan laut yang cukup potensial, terdapat juga beberapa faktor yang menjadikan pengangkutan laut lebih potensial dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Faktor-faktor ini meliputi biaya angkutan lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya, sanggup membawa penumpang sekaligus, serta mampu mengangkut barang-barang dengan berat ratusan atau bahkan ribuan ton.

Faktor-faktor yang dikemukakan di atas telah menjadi alasan mendasar mengapa jalur laut menjadi preferensi utama dalam pengangkutan barang. Hal ini pula yang mendorong pemerintah untuk semakin meningkatkan infrastruktur transportasi laut guna mengakomodir berbagai kebutuhan

pengangkutan yang semakin tinggi. Pembangunan transportasi khususnya dibidang pengangkutan laut selama ini telah mampu menghubungkan wilayah Indonesia dalam satu untaian jaringan dan menjadikan pengangkutan laut sebagai sarana transportasi pada kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Hal ini sejalan dengan pendapat yang dikemukakan oleh Purwosutjibto bahwa praktik penyelenggaraan suatu pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya dalam dunia perdagangan maupun sebagai transportasi.

Namun demikian perlu disadari bahwa praktik penyelenggaraan transportasi laut khususnya pengangkutan laut tidak hanya berhubungan dengan infrastruktur pengangkutan laut saja, tetapi juga berhubungan erat dengan aspek regulasi atau hukum yang mengatur jalannya proses pengangkutan itu sendiri. Aspek hukum memegang peranan penting dalam menjamin kepastian dan ketertiban hukum pada setiap pelaksanaan proses pengangkutan laut. Hal ini bertujuan untuk menjaga keseimbangan hak dan tanggung jawab dalam rangka melindungi kepentingan seluruh pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan.

Melalui pertimbangan kepentingan aspek hukum seperti yang telah dijelaskan di atas maka pemerintah mengeluarkan regulasi berupa Undang-undang yang digunakan untuk mengontrol dan mengawasi semua jenis kegiatan di perairan Indonesia. Peraturan ini tertuang dalam Peraturan PerUndang-undangan yaitu Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang

Pelayaran yang disempurnakan dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Dalam ketentuan umum Undang-Undang Pelayaran disebutkan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Salah satu pihak yang menjadi perhatian utama dalam sistem pengangkutan laut seperti yang dijelaskan di dalam Undang-undang No. 17 tahun 2008 ini adalah Syahbandar. Hal ini cukup beralasan karena Syahbandar memiliki fungsi yang penting dalam penyelenggaraan pengangkutan laut terutama menyangkut fungsi pengawasan keamanan dan keselamatan pelayaran.

Mengingat pentingnya fungsi Syahbandar dalam penyelenggaraan pengangkutan laut, maka efektifitas dari penerapan tuntunan Peraturan Perundang-undangan mengenai tugas dan tanggung jawab Syahbandar yang tertuang pada Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran perlu dikaji secara komprehensif. Hal ini penting karena tidak dapat dipungkiri bahwa masih banyak permasalahan pengangkutan laut seperti keselamatan pengangkutan atau bahkan kecelakaan laut yang disebabkan oleh kelalaian pihak Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam kepelabuhan. Oleh karena itu penulis tertarik untuk meneliti mengenai permasalahan ini dengan mengangkat penelitian yang berjudul "Tanggung jawab Hukum Syahbandar Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makasar".

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas maka rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pelaksanaan tanggun jawab syahbandar terhadap penumpang kapal laut di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar?
2. Faktor-faktor apakah yang menjadi hambatan pelaksanaan keselamatan penumpang kapal laut di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian penulis adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui tanggung jawab Syahbandar dalam keamanan dan keselamatan penumpang kapal pada Kantor Kesyahbandaran di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.
2. Untuk mengetahui faktor yang menjadi hambatan pada pelaksanaan kegiatan Kesyahbandaran di pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

1.4 Metode Penelitian

a. Lokasi Penelitian

Adapun lokasi penelitian yang dipilih yaitu di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar. Alasan penulis memilih lokasi penelitian ini adalah karena Pelabuhan Soekarno Hatta merupakan salah satu Pelabuhan yang menyediakan jasa dalam pelaksanaan kesyahbandaran dalam keselamatan

dan keamanan penumpang yang dalam proses perjalannya tidak lepas dari resiko.

b. Jenis dan Sumber Data

1. Data Primer, adalah data yang diperoleh langsung dari responden melalui narasumber.
2. Sumber Sekunder, adalah data yang diperoleh melalui study kepustakaan, pengkajian beberapa literature, dokumen resmi, peraturan perundang-undangan, yang ada kaitannya dengan penelitian.

c. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini akan dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Wawancara (interview) adalah pengumpulan data dengan cara mengadakan tanya jawab secara langsung dengan Pihak Pelabuhan Soekarno Hatta dan Pihak yang berhubungan dengan objek penelitian.
2. Dokumentasi adalah kegiatan pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mempelajari bahan-bahan tertulis yang berupa buku-buku, dokumen-dokumen resmi, serta sumber tertulis lainnya yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

d. Analisis Data

Semua data yang diperoleh dari hasil penelitian data sekunder/primer akan disusun dan di analisis secara kualitatif untuk selanjutnya data tersebut

diuraikan secara deskriptif dengan cara menjelaskan, menguraikan dan menggambarkan untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan

2.1 Pengertian pengangkutan

Di dalam dunia perniagaan, masalah angkutan memegang peranan yang sangat penting. tidak hanya sebagai alat fisik, alat yang harus membawa barang yang diperdagangkan dari produsen ke konsumen, tetapi juga sebagai penentu dari harga barang-barang tersebut. Oleh karena itu untuk kepentingan perdagangannya tiap-tiap pedagang akan selalu berusaha mendapatkan frekuensi angkutan yang kontinu dan tinggi dengan biaya angkutan yang rendah.

Menurut arti kata, angkut berarti mengambil dan membawa. Pengangkutan berarti orang atau sarana orang yang mengangkut, sarana angkutan. Jadi dapat disimpulkan bahwa Pengangkutan adalah proses kegiatan pemindahan barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat yang lainnya dengan menggunakan sarana angkutan.

Menurut Muchtaruddin Siregar (1998:5) yaitu:

“Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Karena dalam hubungan ini terlihat hal-hal berikut:

- a. Ada muatan yang diangkut
- b. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya
- c. Ada jalanan tempat yang dilalui alat angkut tersebut”.

Lebih lanjut Muchtaruddin Siregar (1998:5). Menjelaskan, bahwa: “Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan ke mana kegiatan angkutan di akhiri”.

Pengangkutan Menurut Hasim Purba (2005:4). Mengatakan, yaitu:

“Kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Jadi pengangkutan itu berupa suatu wujud kegiatan dengan maksud memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu”.

Menurut Abdul Kadir Muhammad, (1991:18). Mengatakan, bahwa:

“Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang kedalam pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan”.

Di dalam dunia perniagaan, masalah angkutan memegang peranan yang sangat penting. tidak hanya sebagai alat fisik, alat yang harus membawa barang yang diperdagangkan dari produsen ke konsumen, tetapi juga sebagai penentu dari harga barang-barang tersebut. Oleh karena itu untuk kepentingan perdagangannya tiap-tiap pedagang akan selalu berusaha mendapatkan frekuensi angkutan yang kontinu dan tinggi dengan biaya angkutan yang rendah.

Menurut Soegijatna Tjakranegara (1995:1). Mengatakan, bahwa:

“Arti pengangkutan dan pengiriman barang adalah kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain atau *part of destination*, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya”.

Berdasarkan pengertian arti pengangkutan dan pengiriman barang tersebut dapat dinyatakan bahwa pengertian mengandung kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain atau *part of destination*.

Sedangkan menurut H.M.N Purwisutjipto, (1984:2). Mengatakan, bahwa:

“Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Disebutkan pula bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim”.

Lebih lanjut menurut H.M.N Purwisutjipto, (1984:2). Mengatakan, bahwa:

“Adapun kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tertentu dengan selamat, sedangkan kewajiban pengirim ialah membayar uang angkutan sebagai kontrak prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut”.

Secara umum pengertian perjanjian dalam Pasal 1313 KUHPdt adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya

terhadap satu orang atau lebih lainnya. Selanjutnya berdasarkan ketentuan Pasal 1338 KUHPdt semua perjanjian yang dibuat secara sah yaitu berdasarkan syarat sahnya perjanjian, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Perjanjian tersebut tidak dapat ditarik kembali selain dengan kesepakatan kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.

Menurut Herlien Budiono (2009:123). Mengatakan, bahwa: "Perjanjian terbentuk karena adanya pernyataan kehendak dari para pihak dan tercapainya kata sepakat di antara para pihak tersebut".

Pernyataan kehendak dapat dilakukan dengan kata-kata lisan ataupun tertulis, sikap atau tindakan, singkatnya tanda-tanda atau simbol-simbol. Tanda atau simbol tersebut biasanya berupa kata-kata yang merupakan alat untuk menyatakan kehendak yang ditujukan untuk terjadinya suatu akibat hukum. Berdasarkan hal tersebut jelas bahwa perjanjian merupakan suatu perbuatan yang memiliki akibat hukum antara dua orang atau lebih dimana satu pihak memberikan hak, dan pihak lainnya berkewajiban untuk memberikan suatu prestasi.

Dari perjanjian inilah maka timbul hubungan hukum yang menimbulkan hak dan kewajiban antara para pihak yang pada praktiknya sudah tentu dijamin oleh hukum atau undang-undang yang berlaku dan mengatur hal tersebut. Mengenai cara terjadinya perjanjian pengangkutan menunjuk pada

serangkaian perbuatan tentang penawaran dan penerimaan yang dilakukan serangkaian perbuatan semacam ini tidak ada pengaturannya dalam Undang-Undang, melainkan ada dalam kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan.

Adapun Menurut Salim HS, (161:2002). Menjelaskan, bahwa: Tentang asas-asas perjanjian yaitu:

1. Asas Kebebasan Berkontrak
Asas Kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk;
 - a. Membuat atau tidak membuat perjanjian
 - b. Mengadakan perjanjian dengan siapapun
 - c. Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, dan persyaratannya
 - d. Menentukan bentuknya perjanjian.
2. Asasa Konsensualisme
Asas Konsensualisme adalah perjanjian itu terjadi sejak saat tercapainya kata sepakat antara pihak-pihak mengenai pokok perjanjian
3. Asas Pacta Sunt Servanda
Asas Pacta Sunt Servanda adalah perjanjian tidak dapat ditarik kembali tanpa persetujuan dari pihak lain. Hal tersebut disebutkan dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara, berbunyi: Semua perjanjian yang di buat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.
4. Asas Itikad Baik
Di dalam hukum perjanjian itikad baik itu mempunyai dua unsur;
 - 1). Itikad baik dalam arti subyektif, artinya ditentukan sikap batin seseorang
 - 2). Itikad baik dalam arti obyektif, artinya mengindahkan kepatutan dan kesusilaan.
5. Asas Kepribadian
Asas ini berhubungan dengan subyek perjanjian. Pernyataan ini mengandung arti bahwa perjanjian yang dibuat para pihak hanya berlaku bagi mereka yang membuatnya.

Kebiasaan dalam pengangkutan yang dimaksud adalah apabila Undang-Undang tidak diatur mengenai kewajiban dan hak serta syarat-syarat

yang dikehendaki pihak-pihak., atau walaupun diatur tetapi dirasakan kurang sesuai dengan kehendak pihak-pihak. Maka pihak-pihak mengikuti kebiasaan yang telah berlaku dalam praktek pengangkutan.

Adapun Menurut Soegijatna Tjakranegara (1995:67). Menjelaskan, tentang perjanjian pengangkutan, bahwa:

“Perjanjian pengangkutan adalah *consensuil* (timbang balik) di mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengirim barang (pemberi order) membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama, dalam hal ini kedua belah pihak mempunyai kewajiban yang harus ditunaikan:

1. Pihak Pengangkut: mempunyai kewajiban untuk mengangkut barang ataupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat.
2. Pihak Pengirim (pemakai jasa angkutan): berkewajiban menyerahkan ongkos yang disepakati serta menyerahkan barang yang dikirm pada alamat tujuan dengan jelas”.

Lebih lanjut di atas Menurut Soegijatna Tjakranegara (1995:67).

Mengatakan, bahwa:

“Dalam perjanjian pengangkutan menurut kebiasaan dan yang dirumuskan dalam pasal 90 KUHD, merupakan suatu perjanjian persetujuan antara pihak pengangkut dan pengirim barang, waktu pengiriman pemuatan ganti rugi memuat akta yang dinamakan suatu muatan (*vrachtbrief*) memuat:

1. Nama barang, berat ukuran bilangan, merek pembungkus.
2. Nama orang penerima kepada siapa barang itu diserahkan.
3. Nama tempat pengangkut atau juragan perahu, pengemudi, pengangkutan bus dan lain-lain.
4. Jumlah upah pengangkut dan tanda tangan pengirim/surat angkutan itu harus dicatat dalam buku register”.

Adapun dalam perjanjian pengangkutan ini ada beberapa hal yang bukan tanggungjawab pengangkut. Artinya apabila timbul kerugian, pengangkut bebas dari pembayaran ganti kerugian. Beberapa hal itu adalah:

1. Keadaan memaksa (*overmacht*);
2. Cacat pada barangatau penumpang itu sendiri;
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang itu sendiri.

Meskipun demikian ternyata dalam prakteknya perjanjian pengangkutan ini bersifat konsensual, artinya untuk adanya perjanjian pengangkutan telah cukup bila ada persetujuan kehendak antara pengirim dengan pengangkut. Dan tidak perlu adanya surat muatan. Adapun surat muatan yang diatur dalam pasal 90 KUHD itu hanya merupakan suatu alat pembuktian belaka tentang adanya perjanjian pengangkutan.

Ketiga hal ini diakui dalam undang-undang maupun dalam doktrin ilmu hukum. Berdasarkan asas kebebasan berkontrak, pihak-pihak dapat membuat ketentuan yang membatasi tanggung jawab pihak-pihak. Dalam hal ini pengangkut dapat membatasi tanggung jawab berdasarkan kelayakan.

Menurut R. Soekardono (1981:14). Mengatakan, bahwa: Yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah:

“Sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang ketempat tujuan tersebut. Sedangkan pihak lainnya (pengirim penerima, pengirim atau penerima dan penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut”.

Adapun perjanjian pengangkutan Menurut Abdulkadir Muhammad (1998:19). Mengatakan, bahwa:

”Kebiasaan yang hidup dalam praktek pengangkutan adalah kebiasaan yang berderajat hukum keperdataan yaitu berupa perilaku atau perbuatan yang memenuhi ciri-ciri berikut ini:

1. Tidak tertulis yang hidup dalam praktek pengangkutan.
2. Berisi kewajiban bagaimana seharusnya pihak-pihak berbuat
3. Tidak bertentangan dengan Undang-Undang ataupun kepatutan
4. Diterima oleh pihak-pihak karena adil dan masuk akal (logis)
5. Menuju pada akibat hukum yang dikehendaki para pihak”.

Dalam perjanjian pengangkutan, harus diketahui tentang berakhirnya perjanjian pengangkutan. Untuk mengetahui kapan perjanjian pengangkutan berakhir.

Menurut Abdulkadir Muhammad (1998:20). Mengatakan, bahwa: “Perlu dibedakan 2 (dua) keadaan yaitu:

- (1) Dalam keadaan tidak terjadi yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan ditempat tujuan;
- (2) Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah pemberesan membayar ganti.

2.2 Pengertian Kapal

Pada pasal 309 ayat (1) KUHD berbunyi *“Schepen zijk alle vaartuigen, hoe ook genaamd en van welken aar ook”* yang artinya kapal adalah semua alat berlayar, apa pun namanya dan sifatnya. Jadi yang disebut “kapal” itu apa saja, asal termasuk dalam pengertian “alat berlayar”. Tetapi dalam pengertian “alat berlayar atau kapal” itu, unsur “dapat berlayar” tidak

merupakan unsur mutlak, sebab menurut keputusan H.R. 18 juni 1956, 1957 “perahu tempat tinggal (*woonark*), termasuk dalam pengertian kapal.

Menurut H.M.N Purwosutjipto S.H, (116:1984). Mengatakan, bahwa: “Yang disebut “alat berlayar” (*Vaartuig*) ialah benda yang mempunyai dua sifat, yaitu bisa mengapung dan bergerak di air, dengan catatan bahwa sifat itu tidak perlu terus menerus ada”.

Dengan perkembangan dan tuntutan zaman, maka pemerintah Indonesia membuat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sehingga munculah pengertian kapal sesuai dengan Undang-Undang tersebut berbunyi. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk apa pun dan jenis apa pun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin dan ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Berikut merupakan Jenis-jenis angkutan laut di Indonesia sebagai berikut:

1. Angkutan Laut Khusus yaitu kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.
2. Angkutan Laut Pelayaran Rakyat yaitu suatu usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan diperairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar

bermotor, dan kapal motor sederhana dengan berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

3. Angkutan laut dalam negeri yaitu suatu angkutan laut yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia dan dapat melayani kegiatan mengangkut penumpang dan barang antar pulau dan antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.
4. Angkutan laut luar negeri yaitu kegiatan angkutan laut yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan perusahaan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia atau kapal asing. Dan angkutan laut luar negeri hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum.

Berdasarkan fungsinya, kapal sebagai sarana pengangkutan laut yang utama dibedakan menjadi:

1. Kapal pesiar (*cruise ship/cruise liner*) adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang. Sebagian kapal pesiar memiliki rute pelayaran yang selalu kembali ke pelabuhan

asal keberangkatan. Lama pelayaran kapal pesiar bisa berbeda-beda, mulai dari beberapa hari sampai sekitar tiga bulan tidak kembali ke pelabuhan asal keberangkatan.

2. Kapal samudra (*ocean liner*) yang melakukan rute pelayaran reguler di laut terbuka, kadang antar benua, dan mengantarkan penumpang dari satu titik keberangkatan ke titik tujuan yang lain. Kapal yang lebih kecil dan lebih rendah digunakan sebagai kapal pesiar sungai.
3. Kapal penumpang adalah kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang. Untuk meningkatkan efisiensi atau melayani keperluan yang lebih luas kapal penumpang dapat berupa kapal Ro-Ro, ataupun untuk perjalanan pendek terjadwal dalam bentuk kapal feri. Di Indonesia perusahaan yang mengoperasikan kapal penumpang adalah PT. Pelayaran Nasional Indonesia yang dikenal sebagai PELNI, sedang kapal Ro-Ro penumpang dan kendaraan dioperasikan oleh PT ASDP, PT Dharma Lautan Utama, PT Jembatan Madura dan berbagai perusahaan pelayaran lainnya.
4. Kapal Ro-Ro adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk kedalam kapal dengan penggerakannya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga sehingga disebut sebagai kapal *roll on-roll off* disingkat Ro-Ro, untuk itu kapal dilengkapi dengan pintu rampa yang dihubungkan dengandermaga apung(*moveble bridge*) ke dermaga. Kapal Roro selain digunakan untuk angkutan truk juga digunakan untuk

mengangkut mobil penumpang, sepeda motor serta penumpang jalan kaki. Angkutan ini merupakan pilihan populer antara Jawa dengan Sumatera, antara Jawa dengan Madura dan antara Jawa dengan Bali.

5. Kapal barang atau kapal kargo adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ribuan kapal jenis ini menyusuri lautan dan samudra dunia setiap tahunnya memuat barang-barang perdagangan internasional. Kapal kargo pada umumnya didesain khusus untuk tugasnya, dilengkapi dengan crane dan mekanisme lainnya untuk bongkar muat, serta dibuat dalam beberapa ukuran. Jenis-jenis pengangkutan kargo termasuk kapal kontainer dan pengangkutan massal.
6. Kapal tanker ialah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG. Berikut adalah pengelompokan kapal tanker menurut kapasitasnya, yakni:
 - a. *ULCC (Ultra Large Crude Carrier)*, berkapasitas 500.000 ton.
 - b. *VLCC (Very Large Crude Carrier/Malaccamax)*, berkapasitas 300.000 ton.
 - c. *Suezmax*, yang dapat melintasi Terusan Suez dalam muatan penuh, berkapasitas 125.000 sampai dengan 200.000 ton.

- d. Aframax (*Average Freight Rate Assessment*) berkapasitas 80.000 sampai dengan 125.000 ton.
 - e. Panamax, yang dapat melintasi pintu di Terusan Panamá, berkapasitas 50.000 sampai dengan 79.000 ton.
7. Kapal tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan pergerakan (*maneuver*), utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya. Kapal tunda terbagi atas 3 (tiga) jenis, yakni:
- a. kapal tunda konvensional (*towing or pusher tug*)
 - b. kapal tunda serbaguna (*utility tug*),
 - c. kapal tunda pelabuhan (*harbour tug*).
8. Kapal peti kemas (*containership*) adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar. Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan kran khusus, yang dapat dilakukan dengan cepat.
9. Kapal Keruk (*dredger*) merupakan kapal yang memiliki peralatan khusus untuk melakukan pengerukan. Kapal ini dibuat untuk memenuhi kebutuhan, baik dari suatu pelabuhan, alur pelayaran, ataupun industri lepas pantai, agar dapat bekerja sebagaimana halnya alat-alat levelling yang ada di darat seperti excavator dan Buldoser.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, angkutan laut atau perairan terbagi atas:

1. Jenis angkutan di perairan terdiri dari:
 - a. Angkutan laut,
 - b. Angkutan sungai dan danau,
 - c. Angkutan penyeberangan.
2. Jenis angkutan di laut terdiri dari:
 - a. Angkutan laut dalam negeri,
 - b. Angkutan laut luar negeri,
 - c. Angkutan laut khusus

2.3 Pengertian Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal diatur secara tegas dalam Pasal 1 ayat (10) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Menjelaskan, bahwa:

“Kelaikan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu”.

Berikut beberapa persyaratan Kelaiklautan Kapal:

1. Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi:
 - a. keselamatan kapal;

- b. pengawakan kapal;
 - c. manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal;
 - d. pemuatan; dan
 - e. status hukum kapal.
2. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal harus dibuktikan dengan sertifikat kapal dan/atau surat kapal sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah.
 3. Bagi kapal yang telah selesai dibangun di tempat yang tidak dapat menerbitkan surat-surat kapal atau kapal dibangun atas pesanan pihak asing, dapat diterbitkan surat izin khusus untuk 1 (satu) kali pelayaran ke pelabuhan lain yang dapat menerbitkan surat-surat kapal.
 4. Kapal yang berlayar dengan surat izin khusus dilarang untuk mengangkut muatan.
 5. Setiap kapal yang akan berlayar dan telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dapat diberikan surat izin berlayar.
 6. Berdasarkan kondisi geografi dan meteorologi ditetapkan daerah pelayaran dengan urutan sebagai berikut:
 - a. Daerah Pelayaran Semua Lautan;
 - b. Daerah Pelayaran Kawasan Indonesia;
 - c. Daerah Pelayaran Lokal;
 - d. Daerah Pelayaran Terbatas;

- e. Daerah Pelayaran Pelabuhan; dan
- f. Daerah Pelayaran Perairan Daratan.
7. Setiap kapal yang berlayar di daerah pelayaran wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah pelayarannya.
8. Kapal yang memenuhi persyaratan melayari daerah pelayaran dengan peringkat yang lebih tinggi, memenuhi persyaratan juga untuk daerah pelayaran dengan peringkat yang lebih rendah.
9. Kapal yang hanya memenuhi persyaratan melayari daerah pelayaran yang lebih rendah dapat diizinkan melayari daerah pelayaran dengan peringkat yang lebih tinggi setelah memenuhi persyaratan.
10. Daerah pelayaran yang diizinkan pada suatu kapal dicantumkan dalam sertifikat keselamatan kapal.

2.4 Pelayaran

Dalam ketentuan umum Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Secara terang dijelaskan, bahwa: "Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan,serta perlindungan lingkungan maritim".

Adapun yang menjadi tujuan penyelenggaraan pelayaran adalah:

1. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan diperairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
2. Membina jiwa kebaharian;
3. Menjunjung kedaulatan negara;
4. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairannasional;
5. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
6. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
7. Meningkatkan ketahanan nasional.

Macam-macam pelayaran tersebut juga diterangkan dalam pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 Tanggal 18 Januari 1969 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut.

1. Pelayaran dalam negeri yang meliputi:
 - a. Pelayaran Nusantara, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia tanpa memandang jurusan yang ditempuh satu dan lain sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
 - b. Pelayaran Lokal, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan antar pelabuhan Indonesia yang ditujukan untuk

menunjang kegiatan pelayaran nusantara dan pelayaran luar negeri dengan mempergunakan kapal-kapal yang berukuran 500 m³ isi kotor ke bawah atau sama dengan 175 BRT ke bawah;

- c. Pelayaran Rakyat, yaitu pelayaran Nusantara dengan menggunakan perahu-perahu layar;
 - d. Pelayaran Pedalaman, terusan dan sungai, yaitu pelayaran untuk melakukan usaha pengangkutan di perairan pedalaman, terusan dan sungai;
 - e. Pelayaran Penundaan Laut, yaitu pelayaran nusantara dengan menggunakan tongkang-tongkang yang ditarik oleh kapal-kapal tunda.
2. Pelayaran luar negeri, yang meliputi:
 - a. Pelayaran Samudera Dekat, yaitu pelayaran ke pelabuhan-pelabuhan negara tetangga yang tidak melebihi jarak 3.000 mil laut dari pelabuhan terluar Indonesia, tanpa memandang jurusan;
 - b. Pelayaran Samudera, yaitu pelayaran ke-dandari luar negeri yang bukan merupakan pelayaran samudera dekat.
 3. Pelayaran khusus, yaitu pelayaran dalam dan luar negeri dengan menggunakan kapal-kapal pengangkut khusus untuk pengangkutan hasil industri, pertambangan dan hasil-hasil usaha lainnya yang bersifat khusus.

2.5 Dasar Hukum Pengangkutan

Adapun yang menjadi dasar hukum pengangkutan adalah sebagai berikut:

2. Umum
 - b. Dalam hal ini terdapat pada buku III KUHPerdara tentang Perikatan Khusus
 - c. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)
 - d. Ordonansi Pengangkutan Udara (Stb. Tahun 1939 No. 100)
 - e. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian
 - f. Undang-undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - g. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.
 - h. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan seluruh peraturan pelaksanaannya.
1. Yurisprudensi
2. Kebiasaan.

2.6 Kontrak

Istilah kontrak berasal dari bahasa latin *contractus* yang berarti perjanjian. Didalam buku III Bab 2 KUHPerdara istilah kontrak adalah sama dengan perjanjian *Obligatur*, yakni perjanjian yang menimbulkan kewajiban-kewajiban bagi mereka yang membuatnya. Namun demikian berdasarkan perkembangan, istilah kontrak telah diberi arti khusus yakni perjanjian tertulis. Dengan demikian istilah kontrak untuk yang terakhir selalu mengandung arti perjanjian tertulis.

Bentuk kontrak secara sistematis tidak disebutkan di dalam KUHPerdara. Namun apabila ditelaah dari berbagai ketentuan yang tercantum dalam KUHPerdara maka menurut bentuknya, kontrak dapat dibagi menjadi dua macam, yaitu kontrak lisan dan tertulis. Kontrak lisan adalah kontrak atau perjanjian yang dibuat oleh para pihak cukup dengan lisan atau dengan kesepakatan para pihak (pasal 1320 KUHPerdara). dengan adanya suatu kesepakatan antara pihak maka perjanjian tersebut telah terjadi. sedangkan Kontrak tertulis merupakan kontrak yang dibuat oleh para pihak dalam bentuk tulisan. Hal ini dapat dilihat pada perjanjian hibah yang harus dilakukan dengan akta notaris (pasal 1682 KUHPerdara).

Terkait hal tersebut kontrak juga berlaku terhadap pengusaha perkapalan kepada nahkoda kapal atau anak buah kapal dimana mengikatkan dirinya untuk melakukan pekerjaan dalam dinas pada pengusaha perkapalan dengan mendapat upah. Selain itu kontrak

merupakan hal penting dalam suatu pengangkutan barang karena proses pengangkutan barang tidak akan dapat dilakukan jika tidak ada pengadaan kontrak yang jelas. Suatu usaha tidak mungkin dapat berjalan, barang-barang yang dihasilkan oleh produsen atau pabrik-pabrik dapat sampai pada tangan pedagang atau pengusaha hanya dengan jalan pengangkutan, demikian juga agar sampai ke tangan konsumen.

2.7 Asuransi

Pada umumnya, barang-barang yang diangkut dengan kapal laut diasuransikan oleh pemiliknya, dalam hal ini oleh pengirim atau penerima, pada salah satu perusahaan asuransi. Hal tersebut dikarenakan, didalam pengangkutan laut, pemilik barang selalu menghadapi risiko bahwa barang-barangnya yang diangkut itu kemungkinan sampai di tempat tujuan akan dapat berkurang nilai dan barangnya, baik karena hilang, karena kerusakan selama berlangsungnya pengangkutan, karena musnah, ataupun karena sebab yang lain. Pemilik barang dapat memperkecil risiko tadi dengan mengalihkannya kepada pihak lain, yaitu perusahaan asuransi.

Dalam pasal 246 KUHD dijelaskan bahwa Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian, di mana penanggung mengikat diri terhadap tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan kepadanya ganti rugi karena suatu kehilangan, kerusakan, atau tidak mendapat keuntungan yang

diharapkan, yang mungkin akan dapat diderita karena peristiwa yang tidak pasti.

Rumusan atau definisi asuransi juga terdapat dalam Undang-Undang nomor 2 Tahun 1992 Tentang asuransi bahwa asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua belah pihak atau lebih dengan mana pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi asuransi untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti atau memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.

Secara garis besar, di dalam asuransi terdapat 2 (dua) kelompok kepentingan yang berhubungan dengan kapal yang digunakan untuk pengangkutan. Pertama, kepentingan yang secara langsung berhubungan dengan kapalnya sendiri, berupa kerugian akibat dari rusak kapal. Terhadap kerugian ini, maka pemilik kapal akan memperoleh penggantian biaya kerusakan dari perusahaan asuransi dengan menutup hull and machinery insurance. Demikian pula apabila barang tidak sampai di tangan, sehingga pemilik kapal tidak menerima freight, maka kerugian ini pun akan ditutup oleh perusahaan asuransi. Kepentingan yang kedua, berupa kerugian pemilik kapal akibat dari tanggung jawabnya kepada pihak ke tiga. Apa yang terjadi

selama dia mengoperasikan kapalnya, misalnya sebagai akibat dari adanya suatu perjanjian pengangkutan, maka pengangkut mempunyai kewajiban untuk membawa barang muatan sampai ke tempat tujuan. Pengangkutan melalui laut yang penuh bahayadan kadang-kadang sulit untuk diduga, menimbulkan tanggung jawab yang harus dipikul oleh pengangkut menjadi sangat berat.

Perusahaan asuransi tidak selalu menyediakan diri sebagai penanggung. Untuk hal-hal yang tidak dapat diadakan penutupan asuransi biasa, maka lazimnya dalam praktik ditampung oleh *Protection and Indemnity Club*. Tanggung jawab dari perusahaan pelayaran sebagai pengangkut barang muatan dapat dibebankan kepada *Protection and Indemnity Club* tersebut. Setiap pemilik kapal, terutama pemilik kapal yang beroperasi keluar negeri, pada dasarnya dapat menjadi anggota dari asosiasi dengan membayar iuran setiap tahun. Besarnya iuran didasarkan atas tonase (tonnage) kapal yang dimiliki anggota. Dari jumlah iuran yang dikumpulkan itu *Protection and Indemnity Club* dapat membayar kerugian yang diderita oleh anggotanya. Iuran yang dibayar anggota ini ialah semacam premi.

2.8 Pengertian Syahbandar

Kata Syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kapal atau

tempat labuh, tempat-tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat, dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat kapal lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan.

Kata syahbandar juga dijelaskan pada ketentuan umum dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perUndang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Berdasarkan pengertian di atas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut, sungai, dermaga, dan kapal. Atau dengan kata lain ada unsur manusia (pengusaha/pemerintah) dan unsur sarana dan prasarana yaitu laut dan sungai, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan di tata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran lalu lintas angkutan laut.

2.9 Tugas, Fungsi, dan Kewenangan Syahbandar

Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Maka syahbandar memiliki tugas sebagai berikut :

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan.
2. Mengawasi tertib lalulintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
4. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
5. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan *salvage*.
6. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya.
7. Mengawasi pengisian bahan bakar.
8. Mengawasi pengerukan dan reklamasi
9. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka syahbandar memiliki fungsi, yaitu:

1. Melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum dibidang angkutan perairan

2. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan di pelabuhan sesuai dengan ketentuan per undang – undangan
3. Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan serta kesyahbandaran.

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut:

1. Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan
2. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal
3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan melakukan pemeriksaan kapal
4. Menerbitkan surat persetujuan berlayar.
5. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.

2.10 Wanprestasi dan Keadaan Memaksa Dalam Pengangkutan

Wanprestasi adalah keadaan dimana seorang telah lalai untuk memenuhi kewajiban yang diharuskan oleh Undang-Undang. Jadi wanprestasi merupakan akibat dari pada tidak dipenuhinya perikatan hukum.

Pada umumnya debitur dikatakan wanprestasi manakala ia karena kesalahannya sendiri tidak melaksanakan prestasi, atau melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak diperbolehkan untuk dilakukan.

Apabila dalam hal wujud prestasinya “memberikan sesuatu”, maka perlu pula dipertanyakan apakah di dalam perjanjian telah ditentukan atau belum mengenai tenggang waktu pemenuhan prestasi. Jika tenggang waktu pemenuhan prestasi sudah ditentukan dalam perjanjian, maka menurut Pasal 1238 KUHPerdara, debitur sudah dianggap wanprestasi dengan lewatnya waktu pemenuhan prestasi tersebut. Sedangkan bila tenggang waktunya tidak dicantumkan dalam perjanjian, maka dipandang perlu untuk terlebih dahulu memperingatkan debitur guna memenuhi kewajibannya, dan jika tidak dipenuhi, maka ia telah dinyatakan wanprestasi.

Pada dasarnya suatu perjanjian dapat terlaksana dengan baik apabila para pihak telah memenuhi prestasinya masing-masing seperti yang telah diperjanjikan tanpa ada pihak yang dirugikan. Tetapi adakalanya perjanjian tersebut tidak terlaksana dengan baik karena adanya wanprestasi yang dilakukan oleh salah satu pihak atau debitur. Adapun yang dimaksud wanprestasi adalah suatu keadaan yang dikarenakan kelalaian atau kesalahannya.

Adapun bentuk wanprestasi menurut R. Setiawan (1999:18) yaitu:

- 1) Tidak memenuhi prestasi sama sekali;
Sehubungan dengan dengan debitur yang tidak memenuhi prestasinya maka dikatakan debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali.
- 2) Memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktunya;
Apabila prestasi debitur masih dapat diharapkan pemenuhannya, maka debitur dianggap memenuhi prestasi tetapi tidak tepat waktunya.
- 3) Memenuhi prestasi tetapi tidak sesuai atau keliru.

Debitur yang memenuhi prestasi tapi keliru, apabila prestasi yang keliru tersebut tidak dapat diperbaiki lagi maka debitur dikatakan tidak memenuhi prestasi sama sekali.

Untuk mengatakan bahwa seseorang melakukan wanprestasi dalam suatu perjanjian, kadang-kadang tidak mudah karena sering sekali juga tidak dijanjikan dengan tepat kapan suatu pihak diwajibkan melakukan prestasi yang diperjanjikan.

Selanjutnya pengertian keadaan memaksa menurut R.Setiawan (1999:27) yaitu:

“Suatu keadaan memaksa yang terjadi setelah dibuat persetujuan, yang menghalangi debitur untuk memenuhi prestasinya, dimana debitur tidak dapat dipersalahkan dan tidak harus menanggung resiko serta tidak dapat menduga pada waktu perjanjian dibuat”. Karenanya itu sebelum debitur lalai memenuhi prestasinya pada saat timbulnya keadaan tersebut”.

Adapun Bentuk keadaan memaksa Menurut R. Setiawan (1999:28) antara lain:

- (1) Karena alam, misalnya banjir, longsor, angin topan, dan lain-lain.
- (2) Karena tindakan manusia, misalnya pencurian, kebakaran yang disengaja.
- (3) Karena undang-undang, misalnya pemogokan buruh, sumpah, seperti seorang kapten kapal yang netral dipaksa bersumpah untuk tidak menyerahkan barang yang diangkut negara kenegara musuh.
- (4) Cacat pada barang itu sendiri yang dimaksud dengan cacat barang itu sendiri adalah diakibatkan karena keadaan barang itu sendiri, misalnya yang diangkut ikan basah dan dalam pengangkutan menjadi busuk (Pasal 91 KUHD)
- (5) Kesalahan atau kelalaian pengirim atau penumpang

Sehingga menyebabkan pengangkut terbebas dari tanggung jawabnya, hal ini misalnya adalah dalam hal pembusukan atau pengepakan kurang baik, menyebabkan barang itu rusak pada saat penyerahan (Pasal 91 KUHD).

2.11 Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian

1. Tangung jawab pengangkut

Masalah tanggung jawab pengangkut adalah prinsip tanggung jawab (*Liability Principle*) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu bergantung pada keadaan tertentu, baik dilihat secara mikro ataupun secara makro.

Hukum pengangkutan mengenal tiga prinsip tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).

Menurut Saefullah Wiradipraja (1989:19) berpendapat setidaknya-tidaknya ada tiga prinsip dari tanggung jawab pengangkutan dalam hukum pengangkutan yaitu:

- 1) Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*Fault Liability*)
Berdasarkan pada prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggung jawab membayar ganti rugi atas segala kerugian yang timbul akibat kesalahan itu. Untuk pihak yang dirugikan harus membuktikan kesalahan pengangkut. Dengan demikian beban pembuktian bukan pada pihak yang dirugikan. Prinsip adalah umum dipakai, seperti dalam pasal 1365 KUHPerdara tentang perbuatan melawan hukum yaitu :”Tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian pada seorang lain, mewajibkan orang yang

karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”

2) Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*Persumption Liability*)

Berdasarkan prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang muncul dari pengangkut yang diselenggarakannya. Tetapi bilamana pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka dapat dibebaskan dari kewajibannya membayar ganti rugi. Maksud tidak bersalah disini adalah tidak melakukan kelalaian dan tidak mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin untuk dihindari. Dengan demikian beban pembuktian ada pada pihak pengangkut. Untuk pihak yang dirugikan cukup menunjukkan kerugian yang diderita.

3) Prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute Liability*)

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab mengganti ganti rugi terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakan tanpa adanya keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak mungkin membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan, sehingga unsur kesalahan tidak relevan.

2. Tanggung jawab pengirim

Menurut Soegijatna Tjakra Negara (1995:72). Mengatakan, bahwa:

tanggung jawab pengirim atau penyedia jasa (*ekspediter*):

“Dalam pelaksanaannya tanggung jawab ekspediter dalam pengiriman barang setelah barang kiriman diserahkan kepada pengangkut (pasal 86 KUHD). Terhadap kelalaian ekspediter sehingga barang-barang yang sebelumnya diserahkan ke tangan pengangkut menjadi rusak/hilang, maka kerugian yang terbit akibat dari kelalaian tidak sepenuhnya beban tanggung jawabnya dapat dituntut ekspediter mengganti kerugian (pasal 88 KUHD)”.

Adapun masalah tentang tanggung jawab tidak hanya terletak pada pihak pengangkut saja, tetapi juga membebani pengirim bila kewajiban-

kewajiban tidak dipenuhi ataupun larangan-larangan yang ditentukan dilanggar. Adapun mengenai masalah perkecualian mengenai tanggung jawab yang dalam hal ini melekat pada pengangkut, yaitu dimana pihak pengangkut bisa saja terbebas dari tanggung jawab untuk mengganti kerugian bilamana terdapat hal seperti:

“Keadaan memaksa (Overmacht) yaitu keadaan tidak dapat terpenuhinya prestasi karena terjadinya peristiwa yang bukan karena kesalahannya, peristiwa mana tidak dapat diduga akan terjadi pada waktu persetujuan dibuat dalam Undang-undang. Rumusan mengenai hal ini terdapat pada pasal 91-93 KUHD dan pasal 1245 KUHPerdara. Rumusan dari pasal 92 KUHD sebagai berikut: ”Pengangkut atau juragan perahu tak bertanggung jawab atas terlambatnya pengangkutan, jika hal ini disebabkan karena hal yang memaksa”

BUSUWA



BAB 3

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

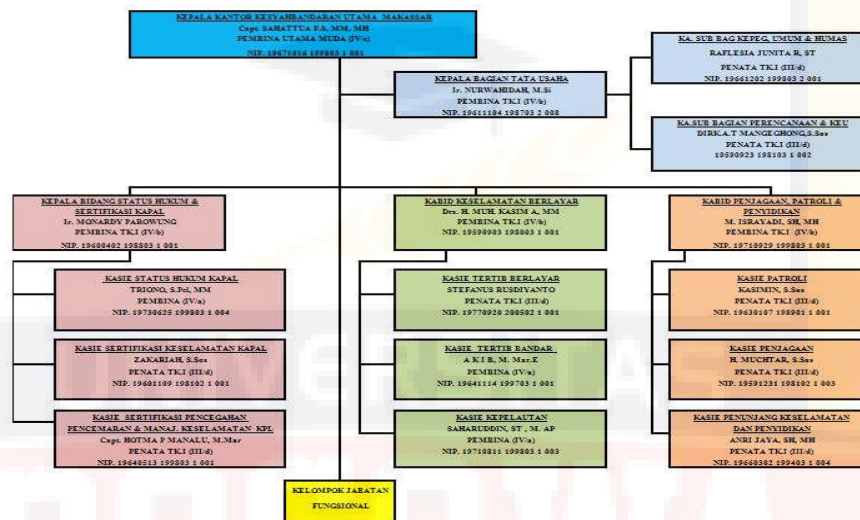
3.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Pada bab ini penulis akan memberikan uraian deskriptif mengenai hasil penelitian yang telah dilakukan pada Kantor-Kantor Kesyahbandaran. Uraian ini mencakup gambaran umum mengenai lokasi penelitian, uraian mengenai tanggung jawab Syahbandar pada Kantor Kesyahbandaran menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, serta hambatan atau permasalahan yang dihadapi oleh syahbandar dalam melaksanakan tanggung jawabnya tersebut.

3.1.1 Profil singkat Kantor kesyahbandaran Utama Makassar

Kantor Kesyahbandaran Utama Makassar merupakan instansi pemerintah di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang bertugas melaksanakan pengawasan, penegakan hukum di bidang keselamatan & keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan, pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan pelabuhan yang diusahakan secara komersial di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

STRUKTUR ORGANISASI KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA MAKASSAR



3.1.2 Visi dan Misi

- Visi Kantor Kesyahbandaran Utama Makassar adalah “Terwujudnya Keselamatan & Keamanan Pelayaran yang Zero Accident (Nol Kecelakaan) dan Pelayanan yang Tepat Mutu dan Tepat Waktu di Pelabuhan Makassar”
- Misi Kantor Kesyahbandaran Utama Makassar adalah untuk mewujudkan visi yang telah ditetapkan diatas, dirumuskan 6 (enam) misi utama pembangunan yang harus ditempuh sebagai berikut :
 1. Meningkatkan Pelayanan Keselamatan dan Keamanan dalam Penyelenggaraan Jasa Transportasi.

2. Meningkatkan Pelaksanaan Pemeriksaan, Pengujian dan Sertifikasi Kelaiklautan Kapal.
3. Meningkatkan Pengawasan Bongkar Muat Barang Berbahaya, Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun, dan Pengisian Bahan Bakar.
4. Meningkatkan Pengawasan Laik Layar dan Kepelautan, Alih Muat di Perairan Pelabuhan, Keselamatan Pengerukan, Reklamasi dan Pembangunan Fasilitas Pelabuhan.
5. Meningkatkan Pelaksanaan Ketertiban dan Patroli, Penanggulangan Pencemaran dan Pemadaman Kebakaran serta Pelaksanaan Bantuan Pencarian dan Penyelamatan (Search and Rescue / SAR), Penerapan ISPS Code pada Fasilitas Pelabuhan yang Complay serta Peningkatan Penertiban Embarkasi Debarkasi Pengunjung di Pelabuhan Makassar.
6. Meningkatkan kualitas SDM yang Profesional dan Disiplin.

3.2 Tanggung Jawab Syahbandar terhadap Keamanan dan Keselamatan Penumpang Kapal di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar

3.2.1 Pelaksanaan Fungsi Syahbandar Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Menurut Pasal 207 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyatakan bahwa:

Fungsi syahbandar adalah;

1. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan;
2. Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-undangan; dan;
3. Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Berdasarkan uraian mengenai fungsi syahbandar di atas jelas terlihat bahwa syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain suksesnya sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal atau angkutan laut juga merupakan keberhasilan seorang syahbandar menjalankan tugas kesyahbandarannya.

Selain itu point ketiga dari pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran juga. Menyatakan, bahwa: “Syahbandar diangkat oleh Menteri sehingga secara langsung bertanggung jawab terhadap kementerian yang membawahnya yaitu Kementerian Perhubungan”.

Hal ini juga secara jelas. Menunjukkan bahwa:

“KSOP merupakan lembaga di bawah kementerian yang berbeda dengan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) seperti PT. Pelindo. Meskipun keduanya (KSOP dan PT. Pelindo) bekerja dalam bidang yang sama yaitu kepelabuhanan, namun tugas dan tanggung jawab keduanya berbeda. Selain itu, terdapat pemisahan yang jelas antara wewenang yang dimiliki oleh KSOP dan PT. Pelindo”.

Secara lebih rinci bagian Kedua dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan diatur lebih rinci dalam pasal 79 sampai dengan pasal 101 telah diuraikan dengan jelas, bahwa:

“Format kelembagaan (*institutional arrangement*) penyelenggaraan pelabuhan terbagi dalam dua kelompok kegiatan yaitu:

- 1) Kegiatan Pemerintahan dan
- 2) Kegiatan Pengusahaan”.

Kegiatan Pemerintahan seperti yang diatur dalam pasal 80 diuraikan seperti berikut:

- a) Kegiatan yang menjalankan fungsi pengaturan, pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan pelabuhan yang dilakukan oleh penyelenggara pelabuhan. (Pasal 80 ayat 3 jo Pasal 81 ayat 1) yaitu:
 1. Otoritas Pelabuhan (OP) atau
 2. Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP)
- b) Kegiatan pemerintahan yang menjalankan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang dilaksanakan oleh Syahbandar. (Pasal 80 ayat 4)

- c) Kegiatan pemerintahan yang menjalankan fungsi CIQ, yang dilakukan oleh masing-masing instansi yang bersangkutan yaitu Bea Cukai, Imigrasi dan Karantina pelabuhan. (Pasal 80 ayat 5)
- d) Kegiatan pemerintahan lainnya yang bersifat tidak tetap. (Pasal 80 ayat 2) Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan terdiri dari (pasal 90 ayat 1) :
 - a) Kegiatan penyediaan dan atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP)
 - b) Kegiatan jasa terkait dengan kepelabuhanan (antara lain perkantoran, perhotelan, instalasi air bersih, listrik dan lain-lain).

Selain uraian mengenai pemisahan tugas antara Otoritas Pelabuhan (Syahbandar) dan Badan Usaha Pelabuhan (PT. Pelni), di dalam Undang-Undang ini juga diuraikan karakteristik utama dari eksistensi Otoritas Pelabuhan (OP) yaitu:

1. Dibentuk untuk satu atau beberapa pelabuhan komersial oleh dan bertanggung jawab kepada Menteri (pasal 81 ayat 1 dan 2, pasal 82 ayat 1 dan 2)
2. Aparatnya adalah PNS yang mempunyai kemampuan dan kompetensi di bidang kepelabuhanan (pasal 86)
3. Sebagai wakil pemerintah memberikan konsesi kepada BUP (Pasal 82 ayat 4)
4. Pemegang hak pengelolaan tanah dan pemanfaatan perairan (pasal 85)

Berdasarkan uraian mengenai pembagian tugas antara Otoritas Pelabuhan (OP) Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) maka telah jelas

terlihat bahwa KSOP sebagai wakil pemerintah yang diberikan tugas untuk mengelola pelabuhan dan memiliki otoritas penuh di dalamnya. Adapun Badan Usaha Pelabuhan seperti PT. Pelni merupakan operator atau badan yang melaksanakan proses pengusahaan di pelabuhan atas izin dan control dari Syahbandar sebagaimana yang tercantum pada pasal 82 ayat 4 bahwa sebagai wakil pemerintah Otoritas Pelabuhan memberikan konsesi kepada BUP.

Selanjutnya, menurut Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang telah diuraikan di atas, dapat diketahui, bahwa:

Tugas untuk melaksanakan pengawasan oleh syahbandar tidak hanya terpusat pada kegiatan pelayaran saja, melainkan pada keseluruhan kegiatan di dalam pelabuhan antara lain, kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air, pengerukan dan pemekaran daerah pelabuhan atau reklamasi, penanggulangan pencemaran, perlindungan terhadap lingkungan maritim di sekitar pelabuhan, serta melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan terhadap kapal-kapal yang mengalami kecelakaan. Berdasarkan fungsi pengawasan yang tercantum dalam ketentuan Undang-undang, syahbandar di bagi dalam beberapa seksi untuk melakukan pengawasan.

Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM 64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar, seksi pengawasan dalam kesyahbandaran dibagi atas:

- a. Seksi Laik Layar;
- b. Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran; dan

c. Seksi Kepelautan

Seksi laik layar mempunyai tugas melakukan pengawasan tertib bandar dan tertib berlayar, lalulintas kapal, kapal asing, pergerakan kapal, pemanduan, penundaan, kegiatan kapal di perairan pelabuhan, pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, serta penyiapan bahan penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar). Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (SAR), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan kerangka kapal serta kegiatan *salvage*, dan pekerjaan bawah air, dan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan penanganan musibah laut. Seksi kepelautan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan penerbitan dokumen pelaut, perjanjian kerja pelaut dan penyijilan awak kapal.

Setelah melaksanakan penelitian penulis pada Kantor Kesyahbandaran Utama Makassar melalui metode wawancara terbuka dan pengumpulan dokumen terkait dengan penyelenggaraan transportasi laut khususnya mengenai pemenuhan fungsi syahbandar seperti yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran peneliti dapat memberikan uraian bahwa dalam melaksanakan tanggung jawabnya sebagai otoritas tertinggi kepelabuhanan Syahbandar KSOP Pelabuhan Soekarno-

Hatta Makassar secara garis besar telah melaksanakan tanggung jawabnya terhadap transportasi pengangkutan laut berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Syahbandar KSOP Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar telah berusaha menjalankan tanggung jawabnya khususnya pemenuhan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan seperti tercantum di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Dalam rangka memastikan terpenuhinya tanggung jawab penyelenggaraan transportasi pengangkutan laut tersebut, Syahbandar KSOP Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar menjalankan seluruh kegiatan proses transportasi pengangkutan laut melalui beberapa bidang kerja di mana setiap bidang kerja tersebut memiliki pembagian tugas, fungsi, dan wewenang yang mengacu pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Bidang tersebut terdiri dari: Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli, serta Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan.

Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal memiliki peran penting dalam melaksanakan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi kelaiklautan, keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen

keselamatan kapal, serta penetapan status hukum kapal. Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli menjalankan tugas memastikan aspek keselamatan pelayaran dapat terpenuhi dengan baik melalui fungsi kontrol terhadap seluruh kapal di pelabuhan yang mencakup kelengkapan dokumen kapal, muatan kapal, serta ketertiban proses labuh dan berlayar. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan bertanggung jawab terhadap operasional teknis pelabuhan yang mencakup pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut. Termasuk di dalamnya penyiapan sarana dan prasarana pendukung kelancaran penyelenggaraan transportasi laut seperti pemeliharaan fasilitas pelabuhan.

3.3 Pelaksanaan Tugas Pengawasan Syahbandar Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Tugas pengawasan yang dimiliki oleh syahbandar meliputi pengawasan terhadap kapal asing, pengawasan terhadap kelaiklautan kapal, dan pengawasan terhadap penataan hukum yang berlaku dalam bidang keselamatan. Tugas pengawasan ini dapat diuraikan sebagai berikut:

3.3.1 Pengawasan terhadap kapal asing

Pengawasan terhadap kapal dikenal juga dengan istilah *port state control*. Pengawasan ini meliputi:

1. Sewaktu kapal datang

Ada tiga tugas penting yang harus dilakukan oleh Syahbandar (*Harbor Master*) ialah :

- a) Menunjuk tempat sandar /labuh kapal
- b) Memberikan warta kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh Nahkoda
- c) Meneliti dokumen pelaut/surat-surat kapal yang diterima dari Nahkoda.

2. Sewaktu Kapal berada di Perairan Bandar

Sewaktu kapal berada di perairan bandar, menunggu selesainya bongkar muat barang, embarkasi dan debarkasi penumpang, Syahbandar mengawasi dengan ketat ditaatinya ketentuan-ketentuan peraturan bandar oleh Nahkoda/awak kapal antara lain:

- a) Kapal tidak boleh berpindah tempat.
- b) Tidak boleh melakukan perbuatan- perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran.
- c) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran dan kelestarian lingkungan
- d) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menyebabkan pendangkalan terhadap alur pelayaran.
- e) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban umum serta terganggunya tertib hukum di Perairan Bandar.

- f) Kesempatan kepada Syahbandar untuk melakukan pemeriksaan di kapal dalam rangka pemeriksaan terus menerus mengenai segi keselamatan pelayaran.

4. Sewaktu Kapal akan Berlayar

Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapat surat ijin berlayar (*port clearance*) dari Syahbandar sesuai Pasal 8 Peraturan Bandar 1925. Sebelum diberikan surat ijin berlayar oleh Syahbandar perlu diselesaikan lebih dahulu hal-hal sebagai berikut :

a) Perusahaan Pelayaran

Semua kewajiban-kewajiban perusahaan/Nahkoda terhadap Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi, Perum Pelabuhan sudah diselesaikan.

b) Pandu

Harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan pemanduan.

c) Nahkoda

Memberikan *clearing declaration* kepada Syahbandar.

d) Syahbandar Harus meneliti:

- Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku
- Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan
- Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat

Tugas Syahbandar seperti yang diuraikan di atas telah dijalankan sepenuhnya oleh Kesyahbandaran Utama Makassar melalui bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli. Bidang ini menyelenggarakan fungsi:

1. Penilikan pemenuhan persyaratan kapal;
2. Penyiapan bahan penerbitan dokumen kepelautan, perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta perlindungan awak kapal;
3. Pelaksanaan pengawasan tertib bandar dan tertib berlayar, lalu lintas keluar masuk kapal, pergerakan kapal (*shifting*), pemanduan dan penundaan kapal;
4. Pelaksanaan pengawasan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal;
5. Pelaksanaan penerbitan surat persetujuan berlayar;
6. Pelaksanaan pengawasan kapal asing (*port state control*) dan *flag state control*;
7. Pelaksanaan penjagaan, pengamanan dan penertiban embarkasi dan debarkasi penumpang di pelabuhan;
8. Pelaksanaan pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus dan barang berbahaya dan pengisian bahan bakar serta limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pembangunan fasilitas pelabuhan serta pengerukan dan reklamasi;

9. Pelaksanaan patroli di perairan pelabuhan, pengawasan dan pengamanan terhadap keselamatan kapal yang masuk keluar pelabuhan, kapal sandar dan berlabuh;
10. Penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue / SAR*), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan serta pengawasan perlindungan lingkungan maritim;
11. Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, salvage dan pekerjaan bawah air;
12. Pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code/ ISPS-Code*);
13. Menyiapkan bahan pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal;
14. Pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelayaran sesuai dengan peraturan perUndang-undangan.

Seperti yang telah diatur dalam Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran mengenai wewenang syahbandar sebagai kepala pelabuhan di mana beberapa kewenangan penting tersebut mencakup:

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen dan warta kapal;
- c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d. Melakukan pemeriksaan kapal;
- e. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
- f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g. Menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- h. Melaksanakan siji awak kapal

Berdasarkan uraian mengenai kewenangan syahbandar di atas maka melalui bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli pihak KSOP Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar dapat dikatakan telah melaksanakan wewenang tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara penulis pada kepada Bapak Saharuddin. ST., M., AP. Selaku kasit kepelautan di kantor kesyahbandaran utama makassar, (wawancara tanggal 09 Juli 2018). Mengungkapkan, bahwa:

“Salah satu dokumen penting yang juga merupakan dokumen penentu agar sebuah kapal (angkutan laut) dapat melakukan pelayaran adalah Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB). Seperti yang tercantum dalam Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu:

1. Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar; dan
2. Surat Persetujuan Berlayar (SPB) tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan”

Menurut Bapak Saharuddin. ST., M., AP. Selaku kasit kepelautan di kantor kesyahbandaran utama makassar. Mengatakan, bahwa:

“Penjagaan dan Patroli, penerbitan SPB dapat diberikan kepada kapal setelah perusahaan pelayaran yang menangani kapal ataupun yang memiliki kapal tersebut melakukan serangkaian mekanisme pengurusan seperti pengajuan permohonan penerbitan SPB. Surat ini dapat diperoleh dengan mengajukan permohonan izin berlayar secara tertulis kepada syahbandar dengan melampirkan:

1. Surat pernyataan kesiapan kapal (Master Sailing Declaration);
2. Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya”

Pejabat kesyahbandaran melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal sebelum SPB atau *clearence out*, dan melakukan verifikasi/pemeriksaan visi kapal yang dinyatakan dengan layak untuk berlayar. Setelah itu, barulah surat izin kapal dapat diberikan terhadap kapal yang sudah menyelesaikan bongkar muat barang maupun menaik-turunkan penumpang serta dalam posisi siap untuk bertolak/berlayar dari pelabuhan. Prosedur yang dilaksanakan oleh pihak syahbandar ini telah sesuai dengan ketentuan pada Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Mengatakan, bahwa: “Mengenai hak dan kewenangan dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal”.

3.3.1 Pengawasan Terhadap Kelaiklautan Kapal

Peran syahbandar dalam bidang pengawasan adalah sangat penting hal ini dapat dilihat dalam Undang-Undang Pelayaran Indonesia mengenai

keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari syahbandar dalam pengawasannya yaitu:

- a. Material kapal;
- b. Konstruksi kapal;
- c. Bangunan kapal;
- d. Permesinan dan perlistrikan kapal;
- e. Stabilitas kapal;
- f. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio;
- g. Elektronika kapal.

Demikian juga dalam rangka mengatur sarana dan prasarana di Bidang Keselamatan Penumpang kapal laut, maka ada beberapa perangkat peraturan yang mengatur tentang keselamatan penumpang antara lain:

3.3.2 Nasional

- a) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- b) *Scheepen Or donansi 1953 (SO. 1935) ScheepenVer or dening 1935 (SV. 1935)* Dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut.
- c) Peraturan lambung timbul 1935 Internasional *Safety of life at Sea 1974* diperbaiki dengan Amandemen 1978 berlaku bagi semua

kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan - pelabuhan di dunia. Ordonansi dan peraturan tersebut mengatur antara lain:

- a) Instansi yang melakukan pengawasan terhadap laik laut suatu kapal.
- b) Mengatur persyaratan konstruksi bangunan kapal
- c) Mengatur persyaratan kelengkapan kapal
- d) Mengatur persyaratan alat-alat radio komunikasi kapal
- e) Mengatur persyaratan daerah pelayaran suatu kapal
- f) Mengatur persyaratan navigasi kapal
- g) Mengatur tata cara pemuatan di kapal
- h) Mengatur persyaratan stabilitas kapal
- i) Mengatur persyaratan permesinan dan kelistrikan
- j) Mengatur tentang muatan berbahaya
- k) Mengatur persyaratan kapal nuklir
- l) Mengatur persyaratan untuk Nahkoda, perwira deck, dan mesin kapal serta awak kapal
- m) Mengatur bentuk sertifikat keselamatan pelayaran

Mengenai pengawasan terhadap kelaiklautan kapal, pihak KSOP Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar telah menjalankan tugas pengawasan ini melalui Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal. Bidang ini memiliki peran penting dalam melaksanakan pemeriksaan, pengujian dan sertifikasi

kelaiklautan, keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan kapal, serta penetapan status hukum kapal. Dalam melaksanakan tugas bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal menyelenggarakan fungsi:

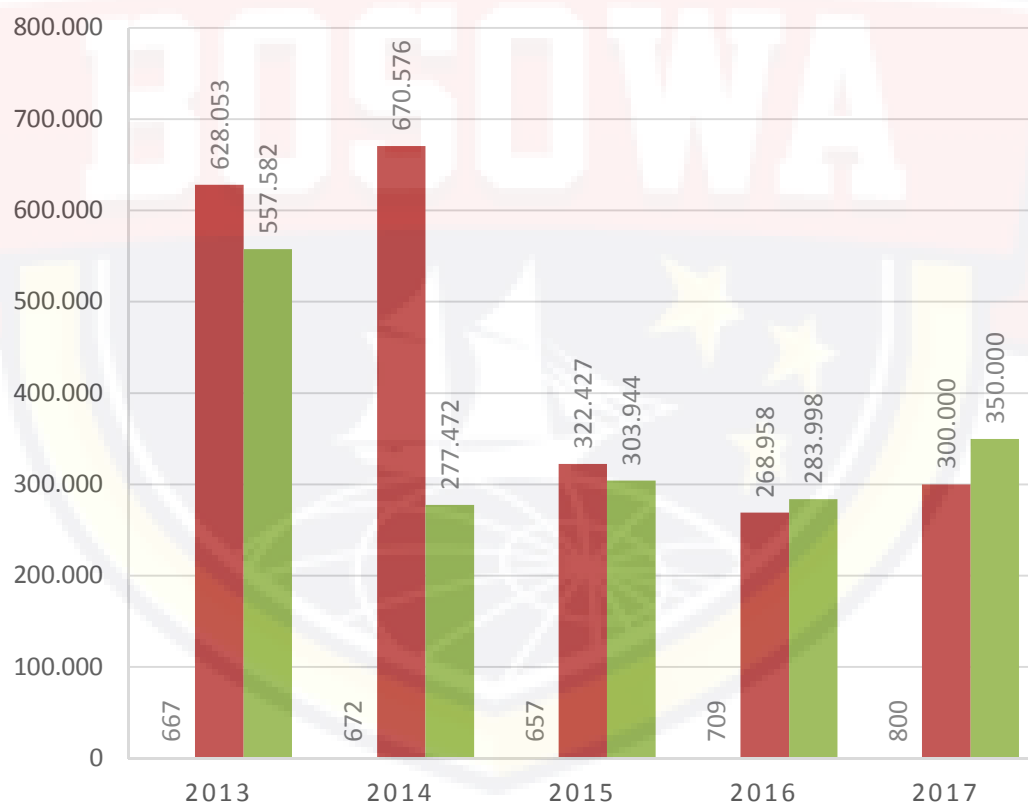
1. Pelaksanaan pengukuran, pendaftaran, balik nama dan hipotek kapal serta penyiapan penetapan surat tanda kebangsaan;
2. Pelaksanaan penilikan rancang bangun, pengawasan pembangunan dan perombakan serta dock kapal;
3. Pelaksanaan pemeriksaan nautis, teknis, radio dan elektronika serta perlengkapan kapal;
4. Pelaksanaan perhitungan dan pengujian stabilitas kapal dan percobaan berlayar;
5. Pelaksanaan pemeriksaan peralatan pencegahan pencemaran dan pembersihan tangki serta verifikasi manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
6. Penyiapan bahan penerbitan sertifikasi keselamatan, pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keselamatan kapal.

Berdasarkan uraian tugas dan fungsi bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal seperti yang diuraikan di atas peneliti dapat menjelaskan bahwa tugas utama dari bidang ini adalah memastikan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan. Hal ini telah sesuai

dengan tugas Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan seperti yang dimaksud dalam Pasal 207 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Di mana pada Pasar 1 (satu) dikatakan, bahwa:

“Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan”.

Data kecelakaan kapal laut di Kantor Kesyahbandaran Utama Makassar 2013-2017.



3.4 Hambatan/masalah pada Pelaksanaan Kegiatan di Kantor Kesyahbandaran Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar

Dalam melaksanakan tugasnya sebagai tertinggi dalam kepelabuhanan, Syahbandar pada Kantor Kesyahbandaran memiliki tanggung jawab yang besar untuk memastikan segala aturan dan prosedur dalam transportasi pengangkutan laut dapat berjalan sebagaimana mestinya. Kesalahan dalam pelaksanaan prosedur dapat memberikan akibat yang buruk dalam penyelenggaraan keselamatan transportasi pengangkutan itu sendiri. Walaupun pihak Syahbandar pada Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar telah berusaha maksimal dalam menjaga ketertiban proses pengangkutan namun tidak dapat dipungkiri bahwa masih terdapat berbagai hambatan dan permasalahan yang dihadapi. Di dalam penelitian ini penulis membagi hambatan yang dihadapi oleh Syahbandar pada Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar menjadi hambatan internal dan hambatan eksternal.

3.4.1 Hambatan Internal

Hambatan ini mencakup permasalahan yang dihadapi oleh syahbandar yang berhubungan dengan aspek internal di dalam Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar. Meskipun pembagian tanggung jawab, tugas, dan wewenang setiap bidang di dalam kantor kesyahbandaran telah secara jelas diatur namun masih terdapat beberapa permasalahan yang terjadi berhubungan

dengan pelaksanaan tugas dan wewenang tersebut. Permasalahan ini dapat diuraikan sebagai berikut:

3.4.2 Hambatan Koordinasi.

Berdasarkan hasil wawancara penulis pada kepada Bapak Moch ALI S.AP. Msi. Selaku Kepala kantor syahbandar, keselamatan penumpang kapal laut (wawancara tanggal 09 Juli 2018). Menjelaskan, bahwa:

“Masih terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaan tugas bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal terutama permasalahan koordinasi bagian *top management* terhadap *lower management*. Walaupun secara garis besar seluruh bagian dari kantor kesyahbandaran telah menerapkan tugas dan tanggung jawabnya secara baik namun masih terdapat kekurangan koordinasi pada tingkat bawah di mana *Standard Operational Procedures* (SOP) yang telah dirumuskan secara rinci pada kenyataan masih meleset pada tahap implementasinya”.

3.4.3 Hambatan Kecukupan dan Kecakapan SDM

Mengingat KSOP Pelabuhan Soekarno-Hatta Mkassar memiliki tanggung jawab yang tidak ringan dalam penyelenggaraan transportasi pengangkutan laut maka begitu pun juga dengan kebutuhan Sumber Daya Manusia (SDM) yang dimilikinya. Dalam pelaksanaan tugas di lapangan para pegawai di kantor kesyahbandaran dituntut untuk memiliki kecakapan atau kualitas yang baik khususnya yang berhubungan dengan pengawasan teknis yang menyangkut keselamatan dan keamanan kapal. Namun pada kenyataannya masih terdapat permasalahan dalam pengawasan ini dikarenakan kurangnya kualitas dan kuantitas pegawai di lapangan.

Berdasarkan Berdasarkan hasil wawancara penulis pada kepada Bapak Moch. Ali, S.,AP, M.Si. Selaku Kepala kantor syahbandar, keselamatan penumpang kapal laut (wawancara tanggal 09 Juli 2018) masih terdapat kekurangan yang dilakukan oleh pegawai dalam menjalankan, bahwa:

“Standard Operational Procedures (SOP) khususnya dalam penilikan rancang bangun, pengawasan pembangunan dan perombakan serta dock kapal, serta pelaksanaan perhitungan dan pengujian stabilitas kapal dan percobaan. Narasumber mengungkapkan bahwa masih ditemukan kekurangakuratan dalam pelaporan hasil pengujian dan pengawasan yang diberikan oleh pegawai di tingkat bawah yang dapat berakibat pada permasalahan keselamatan. Menurut narasumber, permasalahan ini terjadi karena masih terdapat pegawai yang tidak cakap dalam menjalankan tugasnya. Selain itu keterbatasan jumlah pegawai yang bekerja juga menjadi faktor yang mempengaruhi kualitas pengawasan yang mereka lakukan apa lagi jika jumlah unit kapal yang harus diteliti membengkak”.

3.4.4 Hambatan Eksternal

Hambatan eksternal berhubungan dengan permasalahan yang dihadapi oleh KSOP Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar yang datang dari para pengguna jasa transportasi pengangkutan laut.

3.4.5 Hambatan Kelengkapan Dokumen Kapal

Berdasarkan hasil wawancara penulis pada kepada Bapak MOCH. ALI, S.AP, M.Si. Selaku Kepala kantor syahbandar, keselamatan penumpang kapal laut (wawancara tanggal 09 Juli 2018). Mengungkapkan, bahwa:

“Kendala yang sering dihadapi oleh bidang Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal terkait dengan pengawasan dokumen ini adalah

seringnya ditemukan kapal yang hanya memenuhi sebagian persyaratan dokumen yang diperlukan sehingga pihak syahbandar terkadang merasa kewalahan dalam menangani pengurusan dokumen apa lagi jika terdapat lebih dari satu kapal yang tidak memenuhi persyaratan dokumen tersebut”.

Pemilik kapal kadang tidak terlalu memperhatikan dokumen yang wajib dipenuhi, selain itu kurangnya sumber daya manusia (pegawai) yang bertugas untuk melakukan pengawasan juga membuka celah bagi munculnya pelanggaran dalam prosedur pengangkutan, termasuk kecurangan dalam pemeriksaan dokumen.

Standar Pelayanan Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal

1. Persyaratan
 - a. Surat Permohonan
 - b. Sertifikat Lama
 - c. Fotocopy Surat Ukur
 - d. Fotocopy Surat Laut
 - e. Fotocopy Sertifikat Klas
 - f. Surat Keterangan Dock (Bagi kapal yang telah melaksanakan dock)
 - g. Nota Dinas dari Dirkapel (Bagi kapal yang masa dock telah melebihi 12 bulan dan diluar pengawasan Kantor Kesyahbandaran Makassar)
2. Waktu pelayanan : 1 (satu) hari
3. Biaya pungutan : Sesuai Peraturan Pemerintah no. 11 tahun 2015, tentang jenis dan tarif atas jenis PNBK yang berlaku pada Kementerian Perhubungan.

- | | | |
|----|-----------------------------------|--------------------------|
| a. | GT. 7 s/d GT. 35 | Rp. 25.000/sertifikat |
| b. | Lebih dari GT. 35 s/d GT. 50 | Rp. 50.000/sertifikat |
| c. | Lebih dari GT. 50 s/d GT. 150 | Rp. 100.000/sertifikat |
| d. | Lebih dari GT. 150 s/d GT. 500 | Rp. 175.000/sertifikat |
| e. | Lebih dari GT. 500 s/d GT. 1500 | Rp. 250.000/sertifikat |
| f. | Lebih dari GT. 1500 s/d GT.5000 | Rp. 500.000/sertifikat |
| g. | Lebih dari GT. 5000 s/d GT.10000 | Rp. 750.000/sertifikat |
| h. | Lebih dari GT. 10000 s/d GT.20000 | Rp. 1.000.000/sertifikat |
| i. | Lebih dari GT. 20000 | Rp. 1.250.000/sertifikat |

3. Produk Pelayanan : Sertifikat Keselamatan Kapal

Standar Pelayanan Pengurusan Pengesahan Gambar

1. Persyaratan

- a. Surat Permohonan
- b. Gambar Kapal

2. Waktu pelayanan : 2 (dua) jam

3. Biaya pelayanan : Sesuai Peraturan Pemerintah no. 11 tahun 2015, tentang jenis dan tarif atas jenis PNBPN yang berlaku pada Kementerian Perhubungan

- | | | |
|----|---------------------------------|------------------------|
| a. | GT. 7 s/d GT. 35 | Rp. 5.000/sertifikat |
| b. | Lebih dari GT. 35 s/d GT. 50 | Rp. 10.000/sertifikat |
| c. | Lebih dari GT. 50 s/d GT. 150 | Rp. 20.000/sertifikat |
| d. | Lebih dari GT. 150 s/d GT. 500 | Rp. 35.000/sertifikat |
| e. | Lebih dari GT. 500 s/d GT. 1600 | Rp. 50.000/sertifikat |
| f. | Lebih dari GT. 1600 | Rp. 100.000/sertifikat |

4. Produk Pelayanan : Pengesahan Gambar Kapal

Dasar hukum :

- Konvensi solas 1974 dan amandemennya
- Marpol 73/78 tentang pencegahan pencemaran laut
- Undang-undang republik Indonesia no. 17 tahun 2008, tentang pelayaran
- Peraturan pemerintah no. 51 tahun 2002, tentang perkapalan
- Peraturan Pemerintah no. 11 tahun 2015, tentang jenis dan tarif atas jenis pnbp yang berlaku pada kementerian perhubungan
- Peraturan pemerintah no. 45 tahun 2012, tentang manajemen keselamatan kapal
- Permenhub no. 65 tahun 2009, tentang standar kapal non konvensi berbendera Indonesia
- Permenhub no. 34 tahun 2012, tentang organisasi dan tata kerja kantor kesyahbandaran utama
- kemenhub no. 4 tahun 2005, tentang pencegahan pencemaran dalam negeri
- Peraturan dirjen hubla no. Hk.103/2/19/djpl-16, tentang pelaksanaan penyelenggaraan kelaiklautan kapal
- Peraturan Dirjen Hubla No. Py.66/1/2-02, Tgl. 7-2-2002, Tentang Persyaratan Keselamatan Bagi Kapal-Kapal Layar Motor (Klm) Berukuran Tonage Kotor Sampai Dengan Gt. 500

3.4.6 Hambatan Tata Tertib Pelabuhan

Berdasarkan hasil wawancara penulis pada kepada Bapak MOCH. ALI, S.AP, M.Si. Selaku Kepala kantor syahbandar, keselamatan penumpang kapal laut (wawancara tanggal 09 Juli 2018). Penulis menemukan, bahwa:

“Walaupun pihak syahbandar telah berusaha dengan maksimal dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya untuk menjaga ketertiban pengangkutan laut namun masih terdapat beberapa permasalahan yang sulit untuk diatasi. Salah satu permasalahan tersebut datang dari pihak pengguna jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal”.

Mereka sering mengabaikan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan seperti *me-load* muatan melebihi kapasitas, atau tidak melengkapi dokumen kapal dengan benar. Selain itu banyak juga pengguna jasa transportasi seperti penumpang yang sering menyelip masuk kapal tanpa tiket. Kurangnya kesadaran dalam melaksanakan peraturan yang berlaku mengakibatkan ketidaktertiban di dalam penyelenggaraan transportasi laut.

DATA OPERATOR PENGGUNA JASA SYAHBANDAR

1. PT. Indri Samudera Lines
2. PT. pelayaran Haluan Segera Lines
3. PT. Pelayaran Sejati
4. PT. Bosowa Lioyd
5. PT. Tempuran Emas
6. PT. Bitumen Marasende
7. PT. Niaga Trans Nusantara

8. PT. Damai Kurnia Lines
9. PT. Prima Vista
10. PT. Dharma Lautan Utama
11. PT. Bahtera Marina Perkasa
12. PT. Meratus Lines
13. PT. Pelayaran Nasional Indonesia
14. PT. Indonesia Fortune Lloyd
15. PT. Jaya Kusuma Perdana Lines
16. PT. Indobaruna Bulk Transport
17. PT. Alida Putera Samudera
18. PT. Indimatam Lines
19. PT. Union Maritime Indonesia
20. PT. Tanto Intim Lines
21. PT. Pertamina (Persero)
22. PT. Yanuar Perkasa Samudera
23. PT. Bumi Lintas Tama
24. PT. Alkan Abadi
25. PT. Samudera Indonesia Tbk
26. PT. Mammiri Line
27. PT. Mentari Sejati Perkasa
28. PT. Caraka Tirta Perkasa
29. PT. Taliaman Unggul Lines

30. PT. Pelayaran Tonasa Lines
31. PT. Bahari Nusantara
32. PT. Salam Facifik Indonesia Lines
33. PT. Pallawarukka
34. PT. Lintas Kumala Abadi
35. PT. Harapan Bahari
36. PT. Lestari Abadi Sakti
37. PT. Tradisi Bintang Reksa Line
38. PT. Anugerah Berkat Samudera
39. PT. Jelajah Laut Nusantara
40. PT. Juli Rahayu
41. PT. Harson Lancar
42. PT. Bina Samudera
43. PT. Paotere Utama
44. PT. Sinar Kejuara
45. PT. Hikmah Bahari
46. PT. Bakti Karya
47. PT. Wira Tirta
48. PT. Yusmar Sons
49. PT. Sumber Baru Laiya
50. PT. Sumber Hikmah
51. PT. Jaya Selamat

52. PT. Asia Jaya Putra Sinjai
53. PT. Armada Pulau Rajuni
54. PT. Murla Raya
55. PT. Bukti Banawa
56. PT. Bukit Harapan Jaya
57. PT. Teluk Mandar
58. PT. Srikandhi Tujutuju
59. PT. Putra Celebes Maumere
60. PT. Sulawesi Indah Wasesa
61. PT. Resky Bersama
62. PT. Cahaya Mina Jaya

ASOSIASI

1. DPW ALFI-ALFA Sulawesi Selatan
2. DPW INSA Makassar
3. DPW APBMI Sulawesi Selatan
4. DPC Pelra Makassar

BAB 4

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian penulis dan pembahasan mengenai tanggung jawab hukum Syahbandar terhadap keselamatan penumpang kapal pada Kantor Kesyahbandaran Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang telah diuraikan oleh penulis, maka selanjutnya penulis dapat memberikan kesimpulan dan saran.

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Tanggung Jawab Syahbandar Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar

Dalam melaksanakan tanggung jawabnya sebagai Kepala Kantor Kesyahbandaran, Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar telah berusaha menjalankan tanggung jawabnya khususnya pemenuhan fungsi keselamatan penumpang kapal laut, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan seperti tercantum di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Dalam rangka memastikan terpenuhinya tanggung jawab hukum penyelenggaraan transportasi pengangkutan laut tersebut, Syahbandar Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar menjalankan seluruh kegiatan proses

transportasi pengangkutan laut melalui beberapa bidang kerja di mana setiap bidang kerja tersebut memiliki pembagian tugas, fungsi, dan wewenang yang mengacu pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

4.1.2 Faktor Hambatan pelaksanaan Keselamatan Penumpang Kapal Laut di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar

Dalam melaksanakan tanggung jawabnya Syahbandar pada Kantor kesyahbandaran Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar menghadapi Hambatan:

a. Hambatan Internal

Hambatan ini mencakup permasalahan yang dihadapi oleh syahbandar yang berhubungan dengan aspek internal di dalam kesyahbandaran Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar yang mencakup hambatan koordinasi antara bidang kerja di dalam kantor kesyahbandaran dan hambatan kecukupan dan kecakapan sumber daya manusia dalam melaksanakan tugas pengawasan keselamatan dan keamanan kapal.

b. Hambatan Eksternal

Hambatan eksternal berhubungan dengan permasalahan yang dihadapi oleh kesyahbandaran Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar yang datang dari para pengguna jasa transportasi pengangkutan laut yang mencakup hambatan kelengkapan

dokumen kapal dan hambatan pelaksanaan tata tertib palabuhan oleh para pengguna jasa transportasi pengangkutan laut.

4.2 Saran

1. Untuk lebih mengoptimalkan kinerja sumber daya manusia (pegawai) di tingkat bawah maka pihak Kantor Kesyahbandaran kesyahbandaran Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar perlu mengadakan evaluasi dan pengawasan kinerja secara rutin kepada para pegawai untuk memastikan bahwa segala peraturan dan SOP yang telah ditetapkan dapat berjalan sebagaimana mestinya. Hal ini dapat menjadi solusi efektif untuk memastikan seluruh pegawai melaksanakan tugas dan fungsinya secara optimal. Model evaluasi yang dapat dilakukan dapat melalui mekanisme supervisor di mana setiap unit kerja memiliki seorang penanggung jawab hukum tetap yang berfungsi sebagai pengawas sekaligus pengontrol kerja pegawai. Supervisor dapat diberikan wewenang untuk mengevaluasi dan memberikan laporan kinerja pegawai pada unitnya secara langsung sehingga kesalahan atau kelalaian pegawai dalam melaksanakan tugasnya dapat diminimalisir secara cepat dan akurat.

Demi menjaga keamanan dan kenyamanan para pengguna jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal, maka pihak syahbandar perlu lebih memperketat pengawasan yang menyangkut

ketertiban di dalam pelabuhan. Pemberian sanksi yang tegas kepada para pelanggar ketertiban dapat menjadi solusi yang efektif untuk mengatasi permasalahan ini. Pihak pelabuhan perlu memberikan *shock therapy* kepada para pelanggar peraturan dan ketertiban dengan melakukan pendekatan *reward and punishment*. Dengan cara ini maka para pelanggar akan lebih berhati-hati dan *concern* terhadap ketertiban di Pelabuhan.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abdulkadir Muhammad, 1991, Hukum Pengangkut Darat, Laut dan Udara, Jakarta 1998, Hukum Pengangkutan Niaga Cetakan Ke III, Bandung.

Budiono, Herlien. 2009. Ajaran Umum Hukum Perjanjian dan Penerapannya di Bidang Kenotariatan, Bandung.

Hasim Purba, 2005, Hukum Pengangkutan Di Laut, Medan.

H.M.N Purwosutjipto, 1984, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jakarta 1991, Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan, Jakarta.

Muchtaruddin Siregar, 1998, Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan, Jakarta.

R. Setiawan, 1999, Pokok-Pokok Hukum Perjanjian, Jakarta.

R. Soekardono, 1983, Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan Di Darat, Jakarta.

Salim HS, 2006, Hukum Kontrak, Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak, Jakarta.

Soegijatna Tjakranegara, 1995, Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang, Jakarta.

Saefullah Wiradipraja, 1989, Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional, Yogyakarta.

Perundang-Undangan

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

LAMPIRAN

Prosedur Penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal/Load Line/Marpol/Smc/ Doc.

Bidang Status Hukum Dan Sertifikasi Kapal.

NO	AKTIVITAS	PELAKSANA					MUTU BAKU			KETERANGAN
		STAF TU	STAHBANDAR	KEPALA BIDANG	KEPALA SEKSI	MARINE INSPECTOR/AUDITOR	KELENGKAPAN	WAKTU	OUTPUT	
1.	MENGUNDANG PERACONNOR SERTIFIKAT KESELAMATAN/LOAD LINE/MARPOL/SMC/DOC						SURAT PERACONNOR	15 MENIT	BERKAS PERACONNOR	SEBELUM BERKAS DIADAKAN TERLEBIH DARI 10 HARI DIFASTIKAN KELENGKAPANNYA
2.	MENERIMA BERKAS PERACONNOR DAN MENYUSUN PELAKSANAAN PROSEDUR PAKE KADU						BERKAS PERACONNOR	15 MENIT	DISPOSISI PERACONNOR	
3.	MENYERAH BERKAS PERACONNOR DAN MENYUSUN KELENGKAPAN PROSEDUR PAKE KADU						BERKAS PERACONNOR	15 MENIT	DISPOSISI PELAKSANAAN PEMERIKSAAN	
4.	MENUGUNJUKAN PETUGAS PEMERIKSA KAPAL/ PENGUNJUKAN PELAKSANA (MARINE INSPECTOR/AUDITOR)						BERKAS PERACONNOR	15 MENIT	PENGUNJUKAN PETUGAS/ SURAT TUGAS PELAKSANA PEMERIKSA KAPAL/ AUDIT	SURAT TUGAS PELAKSANAAN PEMERIKSAAN KAPAL/ AUDIT BERTALOKAN KAPAL/ PENGUNJUKAN PELAKSANA DI LUAR KOTA
5.	MELAKUKAN PEMERIKSAAN AUDIT KAPAL/ PENGUNJUKAN PELAKSANA						- SURAT TUGAS PELAKSANAAN PEMERIKSAAN/ AUDIT - FORM PEMERIKSAAN/ AUDIT	3 JAM	LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN/ AUDIT	WAKTU PEMERIKSAAN BISA KURANG ATAU LEBIH BILA KAPAL (TRAGACAPUNG) WAKTU KURANG KAPAL DAN LOANS BAPAL/ PENGUNJUKAN PELAKSANA (DIPERIKSA)
6.	MENERUSKAN LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN/ AUDIT						LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN/ AUDIT	45 MENIT	EVALUASI HASIL PEMERIKSAAN/ AUDIT	
7.	MENYERAHKAN SURAT TERHADAP LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN/ AUDIT KEPADA STAHBANDAR						LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN/ AUDIT	45 MENIT	DISPOSISI SURAT UNTUK PENERBITAN SERTIFIKAT	HASIL LAPORAN PEMERIKSAAN/ AUDIT YANG TIDAK SESUAI PERHATIAN HARUS DI KEMBALIKAN UNTUK PENYEMPURNAAN SESUAI KETENTUAN
8.	MENELAKH LAPORAN HASIL PEMERIKSAAN/ AUDIT UNTUK PENTAPAN DAN PENYERAHAN PENERBITAN SERTIFIKAT						SURAT DAN EVALUASI HASIL PEMERIKSAAN/ AUDIT	45 MENIT	PERHITUNGAN PENERBITAN SERTIFIKAT	
9.	MENERUSKAN BUKTI PEMERIKSAAN/ PND DAN MEMBUAT SERTIFIKAT						BUKTI PEMERIKSAAN/ PND DAN SERTIFIKAT YANG AWAN DI TANDATANGAN	45 MENIT	BUKTI PEMERIKSAAN/ PND DAN SERTIFIKAT YANG AWAN DI TANDATANGAN	
10.	MENANDATANGANI SERTIFIKAT						SERTIFIKAT YANG AWAN DI TANDATANGAN	15 MENIT	SERTIFIKAT: - KESELAMATAN - LOAD LINE - MARPOL - SMC/DOC	



DOKUMENTASI PENELITIAN



Foto bersama Bapak Moch Ali S.AP. M.,Si. Selaku Kepala kantor syahbandar.



Foto bersama Bapak Moch ALI S.AP. MSi Selaku Kepala kantor syahbandar



Foto bersama Bapak Sahruddin, ST., M.,AP. Selaku Kepala kantor syahbandar



Foto bersama Bapak Sahruddin, ST., M.,AP. Selaku Kepala kantor syahbandar



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA MAKASSAR

JL. HATTA NO. 2
MAKASSAR - 90173

TELP : 0411-3627555
0411-3623656

FAX : 0411-3623656
EMAIL : sb_makassar@dephub.go.id

Nomor : *Sm.010/65/06/Sy6.MKS-UR* Makassar, 06 Juli 2018
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Permohonan Penelitian

Kepada
Yth. Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa
di
MAKASSAR

1. Menindaklanjuti surat Kepala Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Nomor : B.188/FH/Unibos/VII/2018 tanggal 3 Juli 2018 perihal Pengantar Penelitian, yang pada prinsipnya dapat disetujui untuk melakukan Penelitian dan Penulisan Ilmiah untuk Penyusunan Skripsi pada Kantor Kesyahbandaran Utama Makassar, atas nama :

Nama : AHMAD
Nomor Pokok Mahasiswa : 4512060005

Program Studi : Ilmu – Ilmu Hukum

Bagian : Hukum Perdata

Judul Penelitian : **“Tanggungjawab Hukum Syahbandar terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar”**

2. Demikian disampaikan untuk menjadi bahan seperlunya.


**KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN UTAMA MAKASSAR
Pelaksana Harian**

**MOCH. ALI, S.AP, M.Si
Pembina (IV/a)
NIP. 19620713 198401 1 001**