

IMPLEMENTASI KEWAJIBAN HUKUM BAGI PEMILIK
KAPAL UNTUK MENYINGKIRKAN KERANGKA KAPAL
DAN/ATAU MUATANNYA YANG MENGGANGGU
KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN
2008 TENTANG PELAYARAN
(STUDI : PERAIRAN PELABUHAN BELAWAN
SUMATERA UTARA)

TESIS

OLEH:

BENYAMIN RICCHI ARCINIUS
NPM. 181803011



PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2020

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 14/12/21

Access From (repository.uma.ac.id)14/12/21

IMPLEMENTASI KEWAJIBAN HUKUM BAGI PEMILIK
KAPAL UNTUK MENYINGKIRKAN KERANGKA KAPAL
DAN/ATAU MUATANNYA YANG MENGGANGGU
KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN
2008 TENTANG PELAYARAN
(STUDI : PERAIRAN PELABUHAN BELAWAN
SUMATERA UTARA)

TESIS

OLEH:

BENYAMIN RICCHI ARCINIUS
NPM. 181803011



PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2020

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 14/12/21

Access From (repository.uma.ac.id)14/12/21

IMPLEMENTASI KEWAJIBAN HUKUM BAGI PEMILIK
KAPAL UNTUK MENYINGKIRKAN KERANGKA KAPAL
DAN/ATAU MUATANNYA YANG MENGGANGGU
KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN
2008 TENTANG PELAYARAN
(STUDI : PERAIRAN PELABUHAN BELAWAN
SUMATERA UTARA)

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister
Hukum pada Program Pasca Sarjana Universitas Medan Area

Oleh:

BENYAMIN RICCHI ARCINIUS
NPM. 181803011

PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2020

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 14/12/21

Access From (repository.uma.ac.id)14/12/21

**UNIVERSITAS MEDAN AREA
PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER HUKUM**

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul : Implementasi Kewajiban Hukum bagi Pemilik Kapal untuk
Menyingkirkan Kerangka Kapal dan/atau Muatannya yang Mengganggu
Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Berdasarkan Undang-Undang
Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi : Perairan Pelabuhan Belawan
Sumatera Utara)

Nama : Benyamin Ricchi Arcinius

NPM : 181803011

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Jelly Leviza., SH., M.Hum


Dr. M. Citra Ramadhan., SH., MH

**Ketua Program Studi
Magister Hukum**

Direktur


Dr. M. Citra Ramadhan., SH., MH


Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 14/12/21

Access From (repository.uma.ac.id)14/12/21

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila di kemudian hari di temukan adanya plagiat tesis ini.

Medan, 07 Juli 2020

Yang menyatakan,



Benyamin Ricchi Arcinius

ABSTRAK

IMPLEMENTASI KEWAJIBAN HUKUM BAGI PEMILIK KAPAL UNTUK MENYINGKIRKAN KERANGKA KAPAL DAN/ATAU MUATANNYA YANG MENGGANGGU KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (STUDI: PERAIRAN PELABUHAN BELAWAN)

Nama : Benyamin Ricchi Arcinius
NPM : 181803011
Program : Magister Hukum

Pelabuhan Belawan merupakan Pelabuhan Utama di Indonesia, memiliki lokasi yang sangat strategis karena hanya berjarak tempuh 13,5 km dari jalur pelayaran Internasional Selat Malaka (*Malacca Strait*) yang seringkali di kunjungi oleh kapal-kapal asing sehingga perlu adanya jaminan suatu keselamatan dan keamanan pelayaran yang telah diamanatkan di dalam Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, di dalam Pasal 203 ayat (1) “pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam”. Dilihat dari sudut pandang Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan sedangkan menurut Konvensi Penyingkiran Kerangka kapal 2007 (*Wreck Removal Convention 2007*) kerangka kapal tidak hanya didefinisikan sebagai bangkai kerangka kapal namun lebih luas diartikan meliputi juga seluruh benda yang berasal dari atau sebelumnya berada diatas kapal tersebut yang dapat membahayakan navigasi, lingkungan maritim, atau kerusakan lingkungan dan hal-hal terkait lainnya seperti wisata, kesehatan dan keselamatan flora dan fauna, dan infrastruktur lainnya. Berdasarkan data pusat Hidrografi dan Oceanografi TNI Angkatan Laut yang diterbitkan pada buku Daftar Kerangka Kapal Perairan Indonesia terbitan tahun 2018 dan dipetakan pada peta Wilayah Lingkungan Laut dan data Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan bahwa Pelabuhan Belawan salah satu pelabuhan utama yang terdapat banyak kerangka kapalnya yang belum disingkirkan dan mengganggu alur pelayaran Pelabuhan Belawan, atas dasar latar belakang tersebut penelitian ini penting untuk dilakukan guna mengetahui faktor penyebab dan kendala mengapa tidak dilaksanakannya penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya di perairan Pelabuhan Belawan. Metode yang digunakan adalah penelitian hukum normatif yaitu penelitian yang mengacu kepada norma-norma dan asas-asas hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan serta peraturan pemerintah. Penelitian ini menggunakan data sekunder sebagai data awalnya, diikuti oleh data primer atau penelitian lapangan. Kesimpulan dari penelitian ini adalah untuk mendapatkan/mengetahui faktor kendala atau penghambat terhadap penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya baik secara yuridis maupun

non yuridis dan bagaimana tindakan Instansi Pemerintah dalam hal ini Syahbandar untuk dapat mengambil tindakan yang tegas jika menemukan pemilik kapal atau pihak asuransi yang tidak bertanggung jawab atau lalai melaksanakan kewajibannya dalam batas waktu yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Kata kunci: Kerangka Kapal, Kewajiban Hukum, Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran



ABSTRACT

IMPLEMENTATION OF LEGAL LIABILITY FOR SHIP OWNERS
TO REMOVAL OF WRECK
AND / OR IT IS THE INTERRUPTION
SAFETY AND SAFETY OF SHIPPING BASED
LAW NUMBER 17 OF 2008 CONCERNING SHIPPING
(STUDY: BELAWAN PORT WATERS)

Name : Benyamin Ricchi Arcinius
NPM : 181803011
Program : Magister Hukum

Belawan Port is the Main Port in Indonesia, has a very strategic location because it is only 13.5 km away from the Malacca Strait International shipping lane (Malacca Strait) which is often visited by foreign ships so that there is a need to guarantee a safe and secure shipping has been mandated in Law number 17 of 2008 concerning Shipping, in Article 203 paragraph (1) "the ship owner is obliged to remove the ship's wreck and / or cargo which disturbs the safety and security of the voyage no later than 180 (one hundred eighty) calendar days from sinking ship". Seen from the perspective of Law No. 17 of 2008 concerning Shipping that a Ship Wreck is any ship that sank or foundered or stranded and has been abandoned while according to the 2007 ship wreck removal convention a ship wreck is not only defined as a shipwreck however, it is broadly interpreted to include all objects originating from or previously on board the ship which could endanger navigation, the maritime environment, or environmental damage and other related matters such as tourism, health and safety of flora and fauna, and other infrastructure. Based on the Indonesian Navy's Hydrographic and Oceanographic data center published in the 2018 Indonesian Aquatic Ship Wreck Book list and mapped on the map of the Marine Environment Area and the Belawan Harbour Master Main Office data, that the Belawan Port is one of the main ports with many ship wreck that have not yet been removed and disrupting the shipping route of Belawan Harbor, based on this background, this research is important to be carried out in order to determine the causes and constraints of why the removal of the ship's wreck and / or its cargo is not carried out in Belawan Harbor waters. The method used is normative legal research that is research that refers to legal norms and principles contained in legislation and government regulations. This study uses secondary data as initial data, followed by primary data or field research. The conclusion of this study is to get / know the constraints or obstacles to the removal of the ship's wreck and / or its contents both legally and non-judicially and how the Government Agency acts in this case is Harbour Master to be able to take decisive action if it finds a ship owner or insurance party who is not responsible or negligent in carrying out its obligations within the time limit set by the Government.

Keywords: Wreck Removal Convention, Legal Certainty, Law number 17 of 2008 concerning Shipping

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis sanjungkan kepada TUHAN YME yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul **“IMPLEMENTASI KEWAJIBAN HUKUM BAGI PEMILIK KAPAL UNTUK MENYINGKIRKAN KERANGKA KAPAL DAN/ATAU MUATANNYA YANG MENGGANGGU KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (STUDI : PERAIRAN PELABUHAN BELAWAN SUMATERA UTARA)”**. Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister Hukum pada Program Studi Magister Hukum Program Pascasarjana Universitas Sumatera Medan Area.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Rektor Universitas Medan Area, Prof.Dr. Dandan Ramdan, M.Eng, M.Sc
2. Direktur Pascasarjana Universitas Medan Area, Prof.Dr.Ir.Hj.Retna Astuti K., Ms
3. Ketua Program Studi Magister Hukum Dr.Muhammad Citra Ramadhan, SH, MH
4. Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan, Sugeng Wibowo, Drs.Basar Antonius
5. Kepala Bidang Keselamatan Berlayar Capt.Teddy Mayandi, IVL, M.Si
6. Dosen Pembimbing I penyusunan tesis, Dr.Jelly Leviza, SH, M.Hum
7. Dosen Pembimbing II penyusunan tesis Dr.Muhammad Citra Ramadhan, SH, MH

8. Staf Seksi Tertib Berlayar, Febry Lambang Ramadani, A.Md.T
9. Ayahanda, Istri, dan Ananda tercinta serta semua keluarga
10. Rekan-rekan mahasiswa Pascasarjana Universitas Medan Area seangkatan 2018-2019
11. Seluruh karyawan Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan

Penulis menyadari bahwa Tesis ini masih banyak kekurangannya, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis membuka diri untuk menerima saran maupun kritikan yang konstruktif, dari para pembaca demi penyempurnaannya dalam upaya menambah khasanah pengetahuan dan bobot dari Tesis ini. Semoga Tesis ini dapat bermanfaat, baik bagi perkembangan ilmu pengetahuan maupun bagi dunia usaha dan pemerintah.

Medan,

Benyamin Ricchi Arcinius

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur Penulis sanjungkan kehadiran Tuhan yang telah melimpahkan rahmat dan karuniannya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul “IMPLEMENTASI KEWAJIBAN HUKUM BAGI PEMILIK KAPAL UNTUK MENYINGKIRKAN KERANGKA KAPAL DAN/ATAU MUATANNYA YANG MENGGANGGU KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (STUDI: PERAIRAN PELABUHAN BELAWAN SUMATERA UTARA)”

Dalam penyusunan Tesis ini penulis telah banyak mendapatkan bantuan materil maupun dukungan moril dan membimbing (penulis) dari berbagai pihak untuk itu penghargaan dan ucapan terimakasih disampaikan kepada:

1. Rektor Universitas Medan Area, Prof.Dr. Dandan Ramdan, M.Eng, M.Sc
2. Direktur Pascasarjana Universitas Medan Area, Prof.Dr.Ir.Hj.Retna Astuti K.,
Ms
3. Ketua Program Studi Magister Hukum Dr.Muhammad Citra Ramadhan, SH,
MH
4. Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan, Sugeng Wibowo, Drs. Basar
Antonius

8. Staf Seksi Tertib Berlayar, Febry Lambang Ramadani, A.Md.T
9. Ayahanda, Istri , dan Ananda tercinta serta semua keluarga
10. Rekan-rekan mahasiswa Pascasarjana Universitas Medan Area seangkatan 2018-2019
11. Seluruh karyawan Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan

Penulis menyadari bahwa Tesis ini masih banyak kekurangannya, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis membuka diri untuk menerima saran maupun kritikan yang konstruktif, dari para pembaca demi penyempurnaannya dalam upaya menambah khasanah pengetahuan dan bobot dari Tesis ini. Semoga Tesis ini dapat bermanfaat, baik bagi perkembangan ilmu pengetahuan maupun bagi dunia usaha dan pemerintah.

Medan, 2020



Benyamin Ricchi Arcinius

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|---------|
| SAMPUL DALAM..... | i |
| SETELAH SAMPUL DALAM..... | ii |
| HALAMAN PERSETUJUAN..... | iii |
| PERNYATAAN ORISINALITAS PENELITIAN..... | iv |
| ABSTRAK..... | v |
| ABSTRACT..... | vii |
| KATA PENGANTAR..... | ix |
| UCAPAN TERIMA KASIH..... | xi |
| DAFTAR ISI..... | xiii |
| DAFTAR GAMBAR..... | xvi |
| DAFTAR TABEL..... | xvii |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xviii |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| A. Latar Belakang..... | 1 |
| B. Perumusan Masalah..... | 8 |
| C. Tujuan Penelitian..... | 11 |
| D. Manfaat Penelitian..... | 11 |
| E. Keaslian Penelitian..... | 12 |
| F. Kerangka Teoritis dan Konsepsi..... | 14 |
| 1. Kerangka Teori..... | 14 |
| 2. Konsepsi..... | 21 |
| G. Metode Penelitian..... | 24 |
| 1. Spesifikasi Penelitian..... | 26 |
| 2. Metode Pendekatan..... | 26 |
| 3. Lokasi Penelitian..... | 27 |
| 4. Alat Pengumpul Data..... | 31 |
| 5. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data..... | 32 |

| | |
|--|-----------|
| 6. Analisis Data..... | 34 |
| H. Jadwal Penelitian..... | 37 |
| BAB II STANDARD OPERASIONAL PROSEDUR (SOP) PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL DAN/ATAU MUATANNYA BERDASARKAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG BERLAKU..... | 39 |
| A. Pengasuransian Angkutan Laut..... | 39 |
| B. Pengaturan Perasuransian Terhadap Peraturan yang Berlaku di Indonesia Terkait Pengusahaan Angkutan Laut..... | 45 |
| C. Kewajiban yang Harus Dijalankan oleh Pemilik Kapal yang Melakukan Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut dalam Rangka Perlindungan Asuransi Bagi Pihak Ketiga | 52 |
| D. Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal..... | 64 |
| E. Penyelesaian Klaim Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Muatannya..... | 69 |
| F. Standard Operasional Prosedur (SOP) Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Muatannya Menurut Perundang-Undangan yang Berlaku..... | 74 |
| BAB III PELAKSANAAN PEMILIK KAPAL/PENYEDIA JASA ANGKUTAN DALAM MELAKUKAN UPAYA PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL DAN/ATAU MUATANNYA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN DI PERAIRAN PELABUHAN BELAWAN SUMATERA UTARA..... | 84 |
| A. Pemilik Kapal/Pengusaha Kapal..... | 84 |
| B. Peraturan Hukum Pelaksanaan dan Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran dalam Upaya Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Muatannya..... | 88 |

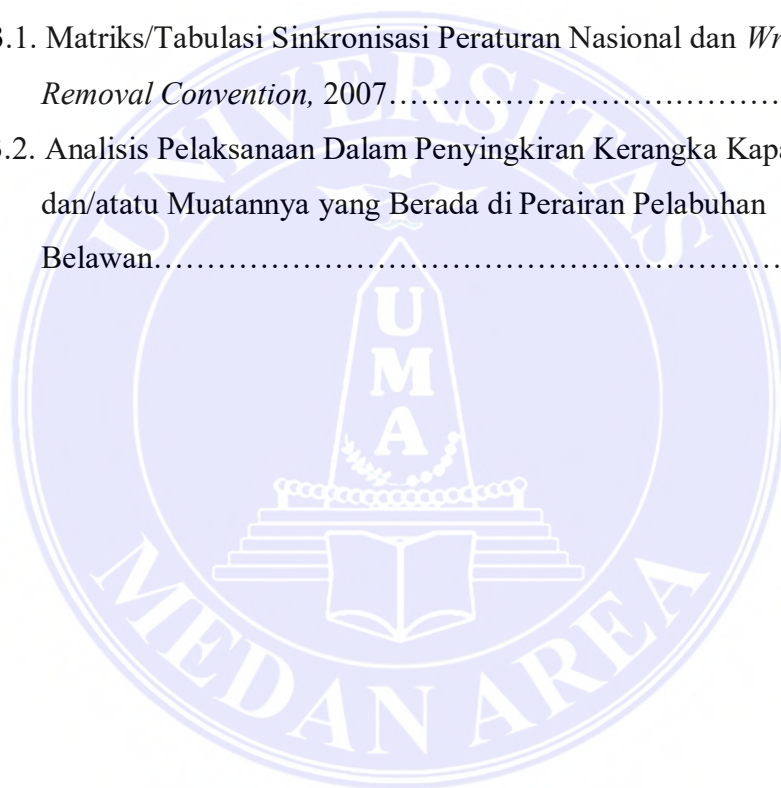
| | |
|---|------------|
| C. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Nairobi <i>International Convention On The Removal Of Wreck</i> , 2007..... | 101 |
| D. Pelaksanaan Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Muatannya di Perairan Pelabuhan Indonesia..... | 146 |
| E. Kerangka Kapal dan/atau Muatannya yang Berada di Perairan Pelabuhan Belawan..... | 152 |
| BAB IV PERTANGGUNG JAWABAN HUKUM SYAHBANDAR ATAS KELALAIAN DALAM TINDAKAN PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL DAN/ATAU MUATANNYA DALAM PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN..... | 181 |
| A. Aturan Hukum Kedudukan Syahbandar..... | 181 |
| B. Tugas dan Fungsi Peran Syahbandar dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Perairan Indonesia..... | 184 |
| C. Pertanggungjawaban Hukum Syahbandar Atas Kelalaian dalam Tindakan Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Muatannya dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran..... | 197 |
| BAB V KESIMPULAN dan SARAN..... | 201 |
| A. Kesimpulan..... | 201 |
| B. Saran..... | 203 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | |
| LAMPIRAN..... | |

DAFTAR GAMBAR

| | Halaman |
|--|---------|
| Gambar 1.1: Kapal Bea Cukai Medan yang Karam Menabrak Bangkai Kapal..... | 28 |
| Gambar 1.2: Bangkai Kapal KRI Pati Unus yang Karam Menabrak Bangkai Kapal..... | 29 |
| Gambar 1.3: Bangkai Kerangka Kapal KM.Kumala Endah yang Karam..... | 29 |
| Gambar 1.4: Daftar Bangkai Kapal Wilayah1..... | 30 |
| Gambar 1.5: Daftar Bangkai Kapal Wilayah1..... | 31 |
| Gambar 1.6: Hubungan Interaktif Alur Analisis Data Penelitian..... | 35 |
| Gambar 2.1: <i>Flow Chart</i> Penyingkiran Kerangka Kapal Berdasarkan hukum di Indonesia..... | 63 |
| Gambar 2.2: Diagram Alur Prosedur Klaim..... | 76 |
| Gambar 3.1: Metode Pengangkatan Bangkai Kapal Menggunakan Kapal <i>Crane Barge</i> | 100 |
| Gambar 3.2: Metode Pengangkatan Bangkai Kapal Menggunakan Kapal <i>Floating Barge Mobile</i> | 101 |
| Gambar 3.3: Penyingkiran kerangka kapal KM. Berkat Anugerah 9..... | 149 |

DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|---|---------|
| Tabel 1.1. Data Kecelakaan Kapal..... | 7 |
| Tabel 1.2. Keaslian Penelitian..... | 12 |
| Tabel 1.3. Jadwal Penelitian..... | 37 |
| Tabel 3.1. Matriks/Tabulasi Sinkronisasi Peraturan Nasional dan <i>Wreck Removal Convention</i> , 2007..... | 102 |
| Tabel 3.2. Analisis Pelaksanaan Dalam Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Muatannya yang Berada di Perairan Pelabuhan Belawan..... | 156 |



DAFTAR LAMPIRAN

| | Halaman |
|--|---------|
| 1. Surat Kepada PT. Samudaera Bahtera Abadi..... | 204 |
| 2. Surat Pemberitahuan Lokasi Kapal..... | 205 |
| 3. Penyampaian Pemasangan Isyarat tanda Lampu..... | 206 |
| 4. Permintaan Pemasangan Tanda Isyarat Lampu..... | 207 |
| 5. Permintaan Pemasangan Tanda Isyarat Lampu..... | 208 |
| 6. Laporan Kerangka Kapal Kepada DJPL..... | 209 |
| 7. Peraturan Menteri Nomor 34 Tahun 2012..... | 211 |
| 8. Tata Cara Pengenaan Sanksi Tidak Diberikan Pelayanan Operasional Kapal..... | 213 |
| 9. Telegram Direktur Jenderal Perhubungan Laut..... | 216 |
| 10. Surat Menteri Perhubungan..... | 217 |
| 11. Proses Penyingkiran Kerangka Kapal..... | 218 |
| 12. Hasil Wawancara..... | 193 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia disebut negara maritim yang secara geografis memiliki daerah teritorial perairan dan laut lebih luas bahkan melebihi daerah dan teritorial darat. Negara maritim adalah negara yang menyandang status negara kepulauan. Untuk menjawab pertanyaan kenapa indonesia disebut sebagai negara maritim mengacu kembali pada pengertian bahwa indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia yang secara geografis memiliki 2/3 teritorial laut dan hanya memiliki 1/3 wilayah daratan. Sebagai konsekwensi disebut sebagai negara maritim, maka Indonesia harus mampu mengembangkan segala aktivitas di bidang pelayaran. Hal ini disebabkan karena salah satu sektor penunjang perekonomian di Indonesia merupakan sektor pelayaran dan perikanan. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Laut teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia ¹.

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah Alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing diatas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan damai dengan cara

¹ Undang-Undang Republik Indonesia nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia

Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dimaksudkan agar pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara secara terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang oleh perairan dan ruang udara teritorial Indonesia. Kapal dan pesawat udara asing dapat melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintas laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia². Saat ini, Indonesia mempunyai 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Utara-Selatan dimana dua alur diantaranya berada di Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Sesuai dengan kebutuhan pengembangan wilayah, maka peluang adanya Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) ini harus kita optimalkan bagi pengembangan ekonomi wilayah nasional dan peluang dengan keberadaan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) bagi pengembangan kawasan-kawasan andalan di Kawasan Timur Indonesia (KTI) adalah terbukanya peluang untuk pemasaran dan promosi berbagai jenis komoditas unggulan Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang didukung pula oleh kondisi perekonomian di kawasan Asia Pasifik dan kerjasama ASEAN yang semakin berkembang. Data tahun 1997-2015 menunjukkan bahwa pangsa pasar (market share) dari seluruh komoditas ekspor Indonesia, 63 % diantaranya ditujukan ke negara-negara Asia Pasifik terutama negara ASEAN (Singapura, Brunei) dan Asia Timur (Jepang, Korea, Hongkong,

² Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan

RRC, dan Taiwan), 18 % ditujukan ke negara Amerika termasuk Kanada, 16 % ditujukan ke benua Eropa terutama Eropa Barat, dan sisanya sebesar 3 % ditujukan ke benua Australia dan Afrika (UNCTAD, 2016).

Pelabuhan Belawan yang merupakan Pelabuhan Utama di Indonesia memiliki lokasi yang sangat strategis karena hanya berjarak tempuh 13,5 km dari jalur pelayaran Internasional Selat Malaka (*Malacca Strait*). Pelabuhan Belawan terletak disebuah daratan semenanjung yang merupakan muara pertemuan dua sungai yaitu Belawan dan Deli. Secara geografis posisinya terletak pada $03^{\circ}47'20''\text{LU}$ dan $098^{\circ}42'08''\text{BT}$. Pelabuhan Belawan memiliki alur pelayaran sepanjang 13,5 Km dengan lebar alur mencapai 100 meter dan kedalaman - 8M LWS s/d -10M LWS. Data survey menunjukkan bahwa laju pengendapan di perairan pelabuhan rata-rata 331.924m^3 per bulan atau 11.064m^3 perhari. Kedalaman kolam pelabuhan bervariasi antara - 6 m LWS s.d - 11m LWS. Alur yang tersedia saat ini dibuat pada tahun 1921 dengan kemiringan sampai 1 : 5. Alur tersebut dibentuk pada arah azimut 238° , 220° , $200,5^{\circ}$, dan 187° menuju Pelabuhan Belawan. Bentuk alur yang sedikit melengkung ini adalah berorientasi pada kondisi kontur batimetri yang ada guna mendapatkan kedalaman yang cukup dengan panjang alur yang relatif pendek. Secara fisik kolam pelabuhan sangat dipengaruhi oleh dua sungai yang mengapitnya yaitu Sungai Belawan dan Sungai Deli.

Gelombang yang terjadi di sepanjang garis pantai Belawan berasal dari gelombang laut dalam dari arah Utara ke Timur Laut. Gelombang ini terjadi pada saat muson Timur Laut yang terjadi dari bulan November hingga Maret.

Gelombang ini merupakan gelombang yang signifikan. Posisi pelabuhan belawan yang berada pada jalur pelayaran internasional seringkali di kunjungi oleh kapal-kapal asing sehingga perlu adanya jaminan suatu keselamatan dan keamanan pelayaran yang diamanatkan di dalam Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengamanatkan kepada syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Kondisi kapal sangatlah penting dalam menjamin sampainya penumpang atau barang untuk sampai ke tujuan walaupun kapal-kapal yang dioperasikan sudah berusia tua namun tetap dituntut harus dalam keadaan laik laut agar tidak membahayakan kapalnya sendiri, anak buah kapal, muatan yang dibawanya, dan juga lingkungannya. Kondisi kapal menjadi hal penting demi keselamatan penumpang, namun dalam realitanya hal inilah yang banyak dilalaikan oleh pemilik jasa angkutan laut/pemilik kapal. Kelalaian terhadap keselamatan penumpang maupun barang serta muatannya akan berakibat pada ditegakkannya hukum yang dalam hal Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kasus kecelakaan kapal yang terjadi pada perairan Indonesia dengan jenis kecelakaan kapal seperti tenggelam, terguling, kandas, dan tabrakan telah terjadi dan didapatkan faktor yang diduga berkontribusi dalam kecelakaan kapal diantaranya kelalaian manusia (*human error*), teknis, dan cuaca. Setelah menderita kerusakan parah akibat kecelakaan laut seperti tubrukan kapal atau terdampar/kandas sebuah kapal mungkin sebagian atau seluruhnya tenggelam,

perusahaan asuransi cenderung mengucapkan kematian komersial kapal yang rusak, dengan kata lain biaya dan pengeluaran yang diharapkan untuk menyelamatkan dan memperbaiki kapal cenderung lebih tinggi sehingga perusahaan asuransi lebih memilih solusi yang lebih hemat biaya dan sederhana adalah dengan membayar uang asuransi kepada pemilik, daripada melibatkan tindakan tindak lanjut apa pun sehubungan dengan kecelakaan itu. Kerangka kapal itu sendiri serta muatannya dan minyak, hidrografi, elemen lalu lintas, meteorologi, teknis, lingkungan laut dan maritim mempengaruhi keselamatan dalam bernavigasi kapal. Pembiaran terhadap kerangka kapal dan/atau muatannya dapat menimbulkan kecelakaan laut apabila tidak segera dilakukan tindakan lanjut untuk penyingkiran kerangka kapal tersebut.

Penyingkiran kerangka kapal perlu segera dilakukan, jika ada kapal yang mengalami musibah dan tenggelam karena dapat menimbulkan persoalan lanjutan yang berisiko bagi keselamatan dan keamanan pelayaran³. Kerangka kapal dan/atau muatannya dapat menghalangi dermaga dan jalur pelayaran, yang menimbulkan kerugian akibat utilitasnya berkurang karena tertutup bangkai kapal dan juga dapat menyebabkan kecelakaan pelayaran. Berbagai kondisi ini dapat terjadi, karena kemungkinan tidak terdapat tanda yang menunjukkan posisi kerangka kapal serta tanggung jawab yang rendah dari pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapalnya. Karena kegiatan penyingkiran kerangka kapal, ini memang memerlukan pembiayaan cukup besar yang memberatkan para pemilik kapal.

³ Capt. Sudiono, Direktur Perkapalan dan Kepelautan (dalam, tabloid maritim, 2019).

Kapal yang tenggelam di sekitar Bouy 2 di Perairan pelabuhan Belawan yang pada saat ini hanya KM Isa Winner dan KM Sejahtera Lestari. Kedua kapal ini karam pada tahun 2014 lalu, setelah ditinggal awak kapalnya. Nakhoda sebagai perwakilan pemilik kapal ataupun pemilik kapal sendiri tidak melaporkan kepada Syahbandar sebagai pemegang Otoritas didalam Pelabuhan yang kapalnya telah ditinggalkan oleh awak kapalnya yang berakhir kapal tersebut karam dan tenggelam hingga sampai saat ini.

Setelah kejadian tersebut diatas pada tahun 2015 terulang kembali dua unit kapal patroli Direktorat Jenderal Bea dan Cukai karam di perairan pelabuhan Belawan. Kapal patroli DJBC bernomor lambung BC 9002 dan BC 7003 mengalami karam yang disebabkan oleh kerangka kapal KM. Sejahtera Lestari yang telah tenggelam lebih awal⁴. Belakangan yang terjadi terulang kembali kapal jenis tug boat ikut karam usai menabrak bangkai kapal KM Sejahtera Lestari⁵. Setelah itu kejadian kembali terulang terhadap Kapal kargo KM Kumala Endah mengalami tenggelam pada tahun 2016 dikarenakan berlayar tidak sesuai alur yang sebenarnya. Seharusnya kapal tersebut berlayar pada alur yang telah ditetapkan dan tidak boleh memotong di luar alur. Kenyataannya KM. Kumala Endah memotong alur yang terdapat kerangka kapal yang tenggelam⁶.

Ditahun yang sama pada tahun 2016 terjadi lagi, kapal KRI Pati Unus-384 mengalami kebocoran yang disebabkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang berada di alur perairan Belawan, Sumatra Utara. Kepala Dinas Penerangan TNI

⁴ (<https://nasional.tempo.co/read/720541/dua-kapal-patroli-bea-dan-cukai-karam-di-belawan>)

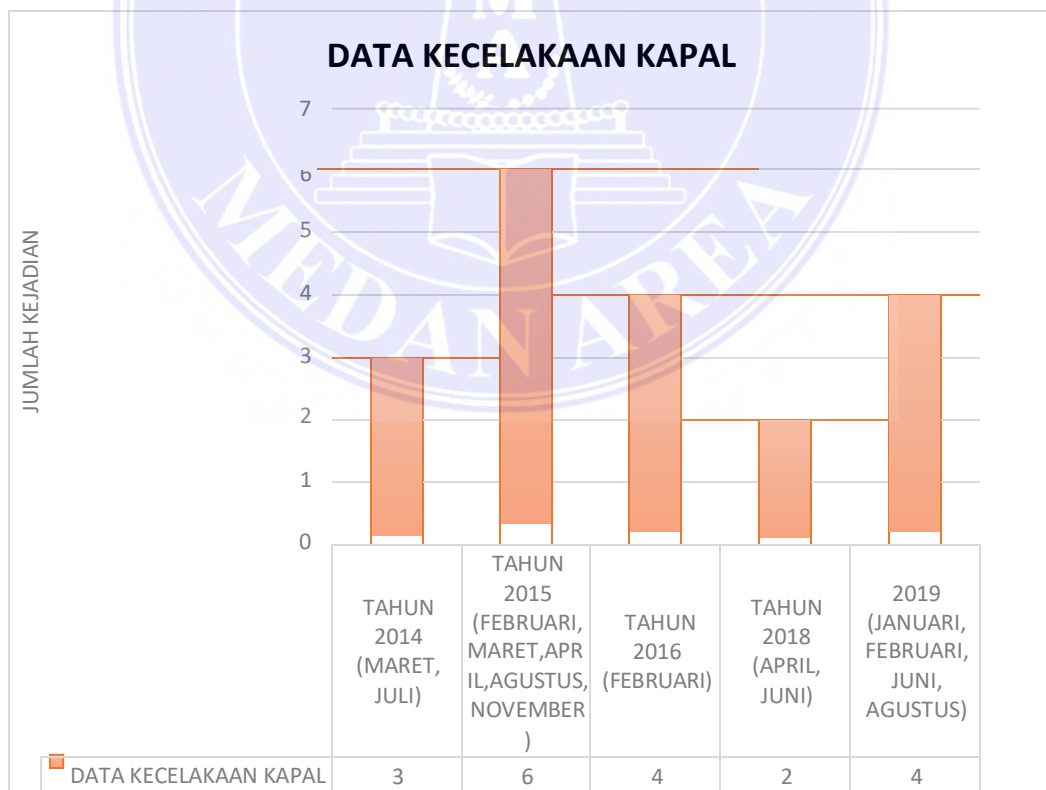
⁵ (sumut pos.co, <https://sumutpos.co/2016/10/31/empat-bangkai-kapal-bahayakan-pelayaran-di-laut-belawan/>)

⁶ (sumut pos.co, <https://sumutpos.co/2016/10/31/empat-bangkai-kapal-bahayakan-pelayaran-di-laut-belawan/>)

AL, Laksamana Pertama Edi Sucipto mengumumkan peristiwa itu tanpa menyebut tanggal kejadian secara detail, Selasa (31/5).

Kejadian ini mengakibatkan kapal KRI Pati Unus 384 mengalami kebocoran diakibatkan lambung kiri haluan yang terkena sebuah benda di bawah permukaan air yang diperkirakan menabrak kerangka kapal yang sebelumnya tenggelam yang belum disingkirkan oleh pemilik kapal tersebut yang berada diperairan belawan⁷. Kapal KRI Pati Unus 384 tenggelam dan informasi yang terakhir didapat dari Pangkalan Utama Angkatan Laut I (LANTAMAL I) Belawan kapal tersebut telah ditarik dan disingkirkan berada pada dermaga LANTAMAL I Belawan.

Tabel 1.1 Data Kecelakaan Kapal



⁷ (Abraham Utama, CNN Indonesia, 2016, <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20160531144023-20-134742/kri-pati-unus-bocor-di-perairan-belawan>)

Tabel diatas menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan kapal akibat dari tidak disingkirkannya kerangka kapal yang mengganggu alur pelayaran perairan pelabuhan Belawan, di tahun 2015 mengalami kenaikan hampir 100% dari tahun sebelumnya dikarenakan tidak segera dilaksankannya penyingkiran kerangka kapal yang mengganggu jalur navigasi pelayaran.

Berdasarkan uraian di atas dan Data Pusat Hidrografi dan Oceanografi TNI Angkatan Laut yang diterbitkan pada Daftar Kerangka Kapal Perairan Indonesia terbitan terbaru tahun 2018 dan dipetakan pada peta wilayah Lingkungan laut bahwa Pelabuhan Belawan salah satu Pelabuhan Utama yang terdapat banyak kerangka kapalnya yang belum disingkirkan sehingga penelitian ini penting untuk dilaksanakan sebagai upaya agar dilakukan peningkatan dan pengembangan ilmu hukum di bidang pelayaran yang dianggap perlu dalam rangka peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran serta adanya suatu ketegasan bagi pemilik kapal serta pihak asuransi yang lalai melaksanakan kewajibanya menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya dalam batas waktu yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia berdasarkan hukum nasional Republik Indonesia saat ini serta mempertimbangkan dengan Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka Kapal 2007 (*Wreck Removal Convention 2007*).

B. Perumusan Masalah

Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan. Kerangka kapal yang tidak disingkirkan yang berada di wilayah perairan pelabuhan Belawan Sumatera Utara akan sangat

berdampak pada keselamatan dan keamanan pelayaran sehingga harus segera dilakukan tindakan penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan alur pelayaran. berdasarkan peraturan Perundang-undangan yaitu Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. **Pada kenyataannya dilapangan dan berdasarkan Data Pusat Hidrografi dan Oceanografi TNI Angkatan Laut yang diterbitkan pada Daftar Kerangka Kapal Perairan Indonesia terbitan terbaru tahun 2018 dan dipetakan pada peta wilayah Lingkungan laut bahwa Pelabuhan Belawan salah satu Pelabuhan Utama yang terdapat banyak kerangka kapalnya yang belum disingkirkan oleh pemilik kapalnya.** Dalam Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 203 ayat (1) yang berbunyi “Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam.” dan di Pasal 321 yang berbunyi “Pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 200.000.00,00 (dua ratus juta rupiah)”.

Meskipun sudah ada sanksi yang tegas dalam peraturan ini tetapi dalam kenyataannya belum di jalankan dengan baik hal ini disebabkan biaya pembersihan bangkai kapal tersebut tidak murah dan terbentur oleh sumber daya manusia yang ada dalam melakukan proses tersebut, pembiayaan itu tidak hanya

kerangka kapalnya saja tetapi juga muatannya dibersihkan dari perairan dan juga prosesnya sejak saat mulainya pencarian posisi suatu kerangka kapal dan/atau muatannya yang kemudian ditarik ke tempat yang ditentukan.

Pemerintahpun telah melakukan persiapan untuk Ratifikasi Konvensi International Nairobi yang telah diberlakukan sejak 14 April 2015. Konvensi tersebut sejalan dengan komitmen Ditjen Perhubungan Laut untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran. Agar setiap kapal yang melintasi wilayah perairan yuridiksi Indonesia mematuhi dan melaksanakan ketentuan tersebut.

Berdasarkan pada uraian tersebut diatas maka dirumuskan suatu permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana Standart Operasional Prosedur (SOP) penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku?
2. Bagaimana pengaturan hukum tentang kewajiban pemilik kapal untuk penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran menurut Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan pelaksanaannya di perairan pelabuhan Belawan Sumatera Utara?
3. Bagaimana pertanggungjawaban hukum Syahbandar atas kelalaian dalam tindakan penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya dalam perspektif Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan diatas maka tujuan penelitian studi ini dititik beratkan pada:

1. Standart Operasional Prosedur (SOP) penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku;
2. Pengaturan hukum tentang kewajiban pemilik kapal untuk penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran menurut Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan pelaksanaannya di perairan pelabuhan Belawan Sumatera Utara;
3. Pertanggungjawaban hukum Syahbandar atas kelalaian dalam tindakan penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya dalam perspektif Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

D. Manfaat Penelitian

Dengan mendasarkan pada rumusan permasalahan maka, dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam hal:

1. Kegunaan Praktis

kegunaan praktis adalah keseluruhan data dan informasi yang disajikan dalam bentuk laporan hasil data penelitian ini diharapkan mampu memberikan masukan bagi pemilik kerangka kapal, pihak asuransi kerangka kapal dan instansi Pemerintah dalam hal ini Syahbandar mendapatkan kepastian hukum untuk melakukan tindakan lebih tegas di pelabuhan Belawan Sumatera Utara.

2. Kegunaan Teoritis

Dengan terselesainya penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam peningkatan dan pengembangan serta pembaharuan ilmu hukum khususnya dibidang pelayaran dan dapat segera diratifikasinya dan Nairobi *International Convention On The Removal Of Wreck/Wreck Removal Convention (WRC)*,2007

E. Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian diperlukan sebagai bukti agar tidak adanya plagiarisme penelitian sebelumnya dengan penelitian yang dilakukan untuk dapat membedakan dengan penelitian sebelumnya. Penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya terkait substansi rumusan permasalahan dari tesis-tesis sebelumnya sehingga peneliti tertarik untuk mengangkat dengan judul IMPLEMENTASI KEWAJIBAN HUKUM BAGI PEMILIK KAPAL UNTUK MENYINGKIRKAN KERANGKA KAPAL DAN/ATAU MUATANNYA YANG MENGGANGGU KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN (STUDI: PERAIRAN PELABUHAN BELAWAN SUMATERA UTARA)

Tabel 1.2 Keaslian Penelitian

| Peneliti | Judul Tesis | Asal Universitas | Rumusan Masalah |
|--------------|--|---------------------------------|---|
| a) Sunartien | Implementasi Perlindungan Hukum Terhadap Awak Kapal Dalam Perjanjian Kerja Laut Pada | Universitas Diponegoro Semarang | 1) Bagaimana pelaksanaan perlindungan hukum terhadap awak kapal sesuai Perjanjian Kerja Laut yang |

| | | | |
|-----------------------------|--|---------------------------------|--|
| | Perusahaan Pelayaran | | <p>telah disepakati antara pengusaha kapal dan awak kapal</p> <p>2) Bagaimana konsekuensi yuridis dari hukum Perjanjian Kerja Laut dalam hal perlindungan hukum terhadap awak kapal</p> <p>3) Bagaimana langkah Pemerintah c/q Departemen Perhubungan Laut dalam upaya meningkatkan perlindungan hukum terhadap awak kapal</p> |
| b) Bertinus Haryadi Nugroho | <i>Overcriminalization</i> Tindak Pidana di Bidang Pelayaran | Universitas Indonesia | <p>1) Bagaimanakah konsep kriminalisasi di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran</p> <p>2) Bagaimanakah kriminalisasi yang dilakukan oleh Undang-undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran</p> <p>3) Tindak pidana apa sajakah yang dapat dikategorikan sebagai <i>overcriminalization</i> di dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran</p> |
| c) Johny Malisan | Keselamatan Transportasi Laut Pelayaran Rakyat: Studi Kasus Armada Phinisi | Universitas Hasanuddin Makassar | <p>1) Bagaimana kelaiklautan armada pelayaran rakyat</p> <p>2) Faktor-faktor non teknis yang</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | menyebabkan terjadinya kecelakaan 3) Bagaimana strategi <i>zero accident</i> transportasi pelayaran rakyat |
|--|--|--|---|

Berdasarkan tabel tersebut diatas bahwa konsentrasi penelitian terdahulu hanya pada keselamatan transportasi laut, tindak pidana pada bidang pelayaran, dan perlindungan hukum terhadap awak kapal sedangkan dalam penelitian ini terkonsentrasi pada pelaksanaan penyingkiran kerangka kapal (studi: perairan pelabuhan belawan) dan tidak ada yang melakukan penelitian tesis dengan judul maupun rumusan masalah yang sama persis dengan tesis dalam penelitian ini.

F. Kerangka Teoritis dan Konsepsi

1. Kerangka Teori

Kerangka teori dalam penelitian hukum sangat diperlukan untuk membuat jelas nilai-nilai oleh postulat-postulat hukum sampai kepada landasan filosofisnya yang tertinggi⁸. Kerangka teori dapat diartikan sebagai kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat, teori tesis mengenai sesuatu kasus atau permasalahan yang menjadi bahan perbandingan, pegangan yang mungkin disetujui atau tidak disetujui yang merupakan masukan bersifat eksternal dalam penelitian ini⁹.

Teori kepastian hukum menurut Gustav Radbruch terdapat dua macam pengertian kepastian yaitu, kepastian hukum oleh karena hukum dan kepastian hukum dalam atau dari hukum. Hukum yang berhasil menjamin banyak kepastian hukum dalam masyarakat adalah hukum yang berguna.

⁸ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hal 254.

⁹ M.Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, CV. Mandar Maju, Bandung, 1994, hal 80

Kepastian hukum oleh karena hukum, memberi dua tugas hukum yang lain, yaitu menjamin keadilan hukum serta hukum harus tetap berguna. Sedangkan kepastian hukum dalam hukum, tercapai apabila hukum tersebut sebanyak-banyaknya undang-undang¹⁰.

Kepastian hukum menurut Jan Michiel Otto mendefinisikan sebagai kemungkinan bahwa dalam situasi tertentu:

- a. Tersedia aturan-aturan yang jelas (jernih), konsisten dan mudah diperoleh, diterbitkan oleh dan diakui karena (kekuasaan) negara.
- b. Instansi-instansi penguasa (pemerintah) menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya.
- c. Warga secara prinsipil menyesuaikan perilaku mereka terhadap aturan-aturan tersebut.
- d. Hakim-hakim (peradilan) yang mandiri dan tidak berpikir menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten sewaktu mereka menyelesaikan sengketa hukum.
- e. Keputusan peradilan secara konkrit dilaksanakan¹¹

Menurut Sudikno Mertokusumo, kepastian hukum merupakan sebuah jaminan bahwa hukum tersebut harus dijalankan dengan cara yang baik. Kepastian hukum menghendaki adanya upaya pengaturan hukum dalam perundang-undangan yang dibuat oleh pihak yang berwenang dan berwibawa, sehingga aturan-aturan itu memiliki aspek yuridis yang dapat menjamin adanya kepastian bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus

¹⁰ Kepastian Hukum, <http://www.surabayapagi.com/>, diakses pada tanggal 18 Mei 2015

¹¹ Soeroso, 2011. *Pengantar Ilmu Hukum*, Pt. Sinar Grafika, Jakarta

ditaati¹².

Menurut Kelsen, hukum adalah sebuah sistem norma. Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek “seharusnya” atau *das sollen*, dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Norma-norma adalah produk dan aksi manusia yang deliberatif. Undang-Undang yang berisi aturan-aturan yang bersifat umum menjadi pedoman bagi individu bertingkah laku hubungannya dengan masyarakat. Aturan-aturan itu menjadi batasan bagi masyarakat dalam membebani atau melakukan tindakan terhadap individu. Adanya aturan itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum¹³.

Kepastian hukum secara normatif adalah ketika suatu peraturan dibuat dan diundangkan secara pasti karena mengatur secara jelas dan logis. Jelas dalam artian tidak menimbulkan keragu-raguan (multi tafsir) dan logis. Jelas dalam artian ia menjadi suatu sistem norma dengan norma lain sehingga tidak berbenturan atau menimbulkan konflik norma. Kepastian hukum menunjuk kepada pemberlakuan hukum yang jelas, tetap, konsisten dan konsekuen yang pelaksanaannya tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan-keadaan yang sifatnya subjektif. Kepastian dan keadilan bukanlah sekedar tuntutan moral, melainkan secara faktual mencirikan hukum¹⁴.

¹² Asikin zainal, 2012, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta

¹³ Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, 2008, hlm.158

¹⁴ Cst Kansil, Christine, S.T Kansil, Engeliem R, Palandeng dan Godlieb N Mamahit, *Kamus Istilah Hukum*, Jakarta, 2009, Hlm. 385.

Menurut Utrecht, kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu pertama, adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh Negara terhadap individu¹⁵.

Ajaran kepastian hukum ini berasal dari ajaran Yuridis-Dogmatik yang didasarkan pada aliran pemikiran positivistic di dunia hukum, yang cenderung melihat hukum sebagai sesuatu yang otonom, yang mandiri, karena bagi penganut pemikiran ini, hukum tak lain hanya kumpulan aturan. Bagi penganut aliran ini, tujuan hukum tidak lain dari sekedar menjamin terwujudnya kepastian hukum. Kepastian hukum itu diwujudkan oleh hukum dengan sifatnya yang hanya membuat suatu aturan hukum yang bersifat umum. Sifat umum dari aturan-aturan hukum membuktikan bahwa hukum tidak bertujuan untuk mewujudkan keadilan atau kemanfaatan, melainkan semata-mata untuk kepastian¹⁶.

Kepastian hukum merupakan jaminan mengenai hukum yang berisi keadilan norma-norma yang memajukan keadilan harus sungguh-sungguh berfungsi sebagai peraturan yang ditaati. Menurut Gustav Radbruch keadilan dan kepastian hukum merupakan bagian-bagian yang tetap dari hukum. Beliau berpendapat bahwa keadilan dan kepastian hukum harus diperhatikan,

¹⁵ Riduan Syahrani, *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, hlm.23.

¹⁶ Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Penerbit Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002, hlm. 82-83

kepastian hukum harus dijaga demi keamanan dan ketertiban suatu negara. Akhirnya hukum positif harus selalu ditaati. Berdasarkan teori kepastian hukum dan nilai yang ingin dicapai yaitu nilai keadilan dan kebahagiaan¹⁷.

Adapun teori pendukung dalam penelitian ini adalah teori penegakan hukum sebagai pendukung pisau analisis dalam permasalahan bagaimana akibat hukum yang timbul apabila tidak terpenuhinya keselamatan dan keamanan pelayaran, di jelaskan bahwa penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses perwujudan ide-ide. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep-konsep hukum yang diharapkan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal¹⁸.

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum adalah kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.

Penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam

¹⁷ *Ibid*, hlm 95

¹⁸ Dellyana, Shant. 1988, *Konsep Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Liberty hal 32

praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi. Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum *in concreto* dalam mempertahankan dan menjamin di taatinya hukum materiil dengan menggunakan cara prosedural yang ditetapkan oleh hukum formal¹⁹.

Menurut Satjipto Raharjo penegakan hukum pada hakikatnya merupakan penegakan ide-ide atau konsep-konsep tentang keadilan, kebenaran, kemanfaatan sosial, dan sebagainya. Jadi Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide konsep-konsep tadi menjadi kenyataan.

Joseph Goldstein membedakan penegakan hukum pidana menjadi 3 bagian yaitu²⁰.

a. *Total enforcement*, yakni ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif (*substantive law of crime*). Penegakan hukum pidana secara total ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana yang antara lain mencakup aturan-aturan penangkapan, penahanan, pengeledahan, penyitaan dan pemeriksaan pendahuluan. Disamping itu mungkin terjadi hukum pidana substantif sendiri memberikan batasan-batasan. Misalnya dibutuhkan aduan terlebih dahulu sebagai syarat penuntutan pada delik-delik aduan (*klacht delicten*). Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut sebagai *area of no enforcement*

b. *Full enforcement*, setelah ruang lingkup penegakan hukum pidana yang

¹⁹ *Ibid* hlm 33

²⁰ *Ibid* hlm 39

bersifat total tersebut dikurangi *area of no enforcement* dalam penegakan hukum ini para penegak hukum diharapkan penegakan hukum secara maksimal.

- c. *Actual enforcement*, menurut Joseph Goldstein *full enforcement* ini dianggap *not a realistic expectation*, sebab adanya keterbatasan-ketrbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat investigasi, dana dan sebagainya, yang kesemuanya mengakibatkan keharusan dilakukannya *discretion* dan sisanya inilah yang disebut dengan *actual enforcement*.

Sebagai suatu proses yang bersifat sistemik, maka penegakan hukum pidana menampakkan diri sebagai penerapan hukum pidana (*criminal law application*) yang melibatkan berbagai sub sistem struktural berupa aparat kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan masyarakat. Termasuk didalamnya tentu saja lembaga penasehat hukum. Dalam hal ini penerapan hukum haruslah dipandang dari 3 dimensi:

- a. penerapan hukum dipandang sebagai sistem normatif (*normative system*) yaitu penerapan keseluruhan aturan hukum yang menggambarkan nilai-nilai sosial yang didukung oleh sanksi pidana.
- b. penerapan hukum dipandang sebagai sistem administratif (*administrative system*) yang mencakup interaksi antar aparat penegak hukum yang merupakan sub sistem peradilan diatas.
- b. penerapan hukum pidana merupakan sistem sosial (*social system*), dalam arti bahwa dalam mendefinisikan tindak pidana harus pula diperhitungkan berbagai perspektif pemikiran yang ada di masyarakat.

2. Konsepsi

2.1 Pengertian Kepastian hukum

Pada dasarnya prinsip kepastian hukum menekankan pada penegakan hukum yang berdasarkan pembuktian secara formil, artinya suatu perbuatan baru dapat dikategorikan sebagai pelanggaran hanya jika melanggar aturan tertulis tertentu. Sebaliknya menurut prinsip keadilan, perbuatan yang tidak wajar, tercela, melanggar kepatutan dan sebagainya dapat dianggap sebagai pelanggaran demi tegaknya keadilan meskipun secara formal tidak ada undang-undang yang melarangnya²¹.

Dilema antara penegakan hukum yang mengedepankan pada prinsip kepastian hukum atautkah rasa keadilan merupakan persoalan yang sudah ada sejak lama. Keduanya sama-sama ada di dalam konsepsi negara hukum. Prinsip kepastian hukum lebih menonjol di dalam tradisi kawasan Eropa Kontinental dengan konsep Negara hukum *rechstaat*, sedangkan rasa keadilan lebih menonjol di dalam tradisi hukum kawasan Anglo Saxon dengan konsep Negara hukum *the rule of law*.

2.2 Pengertian Implementasi

Implementasi adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci. Implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap sempurna. Menurut Nurdin Usman, implementasi adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem, implementasi bukan sekedar aktivitas,

²¹ Mahfud M.D., "*Kepastian Hukum Tabrak Keadilan*," dalam Fajar Laksono, Ed., *Hukum Tak Kunjung Tegak: Tebaran Gagasan Otentik Prof. Dr. Mahfud MD, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007*, hal. 91.

tapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan²². Guntur Setiawan berpendapat, implementasi adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif²³. Dari pengertian-pengertian diatas memperlihatkan bahwa kata implementasi bermuara pada mekanisme suatu sistem. Berdasarkan pendapat para ahli diatas maka dapat disimpulkan implementasi adalah suatu kegiatan yang terencana, bukan hanya suatu aktifitas dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma-norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan. Oleh karena itu, implemementasi tidak berdiri sendiri tetapi dipengaruhi oleh objek berikutnya yaitu kurikulum. Implementasi kurikulum merupakan proses pelaksanaan ide, program atau aktivitas baru dengan harapan orang lain dapat menerima dan melakukan perubahan terhadap suatu pembelajaran dan memperoleh hasil yang diharapkan.

2.3 Pengertian Kerangka Kapal

Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa yang dimaksud dengan kerangka kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan. *Salvage* adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya. Ketentuan pertanggung jawaban kerangka kapal haruslah

²² Nurdin Usman, *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*, Grasindo, Jakarta, 2002, hal 70

²³ Guntur Setiawan, *Impelemntasi dalam Birokrasi Pembangunan*, Balai Pustaka, Jakarta, 2004, hal 39

tunduk pada Undang-Undang Pelayaran. Tidak mengindahkan manajemen ataupun prosedur keselamatan seperti pembiaran kerangka kapal dan/atau muatannya mengganggu keselamatan berlayar berdasarkan hasil evaluasi dan penelitian data Kantor Unit Pelaksana Teknis di pelabuhan terdekat. pembiaran tersebut merupakan pelanggaran hukum yang ditegaskan dalam pasal 203 ayat (1) yang berbunyi “Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam”. dan pasal 321 yang berbunyi “Pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 200.000.00,00 (dua ratus juta rupiah)” dan di bunyikan lagi di Peraturan Pemerintah Nomor 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian Pasal 119 yang mengatur pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya. Dan diatur lagi dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 Tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air.

2.4 Pengertian Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Definisi keselamatan dan keamanan pelayaran secara umum dapat dirujuk dari Undang-Undang nomor. 17 tahun 2008, tentang Pelayaran. Secara umum definisi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang

menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Tingkat keselamatan ditunjukkan dalam parameter output, sedangkan tingkat jaminan keselamatan ditunjukkan dalam parameter input dan process. Parameter output keselamatan oleh statistik data kecelakaan per frekuensi kegiatan transportasi, yang dapat berupa jumlah kecelakaan, korban jiwa, korban luka-luka, dan kerugian finansial terukur.

G. Metode Penelitian

Penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten. Melalui proses penelitian tersebut diadakan analisa dan konstruksi terhadap data yang telah dikumpulkan dan diolah²⁴.

Penelitian (*research*) berarti pencarian kembali. Pencarian yang dimaksud adalah pencarian terhadap pengetahuan yang benar (ilmiah), karena hasil dari pencarian ini akan dipakai untuk menjawab permasalahan tertentu. Dengan kata lain, penelitian (*research*) merupakan upaya pencarian yang amat bernilai edukatif; ia melatih kita untuk selalu sadar bahwa di dunia ini banyak yang kita tidak ketahui, dan apa yang kita coba cari, temukan, dan ketahui itu tetaplah bukan kebenaran mutlak. Oleh sebab itu, masih perlu diuji kembali²⁵.

Metodologi adalah suatu hal yang sangat penting bagi penelitian dan dapat dikatakan bahwa metodologi merupakan unsur mutlak yang harus ada dalam kegiatan penelitian, untuk itu dalam suatu penelitian, peneliti perlu menggunakan metode yang tepat karena ada tidaknya suatu karya ilmiah

²⁴ Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004 hal 1

²⁵ Amirudin, dan H.Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT.Raja Grafindo Persada , Jakarta ,2004 hal 19

pertama-tama tergantung pada metode yang digunakan²⁶. Penelitian pada dasarnya merupakan suatu upaya pencarian dan bukannya sekedar mengamati dengan teliti terhadap sesuatu obyek yang mudah terpegang, ditangan. Penelitian merupakan terjemahan dari bahasa Inggris yaitu *Research* yang berasal dari kata *re* (kembali) dan *to search* (mencari) dengan demikian secara logawiyah berarti mencari kembali.

Metode spesifikasi penelitian ini termasuk jenis deskriptif, metode deskriptif adalah suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas²⁷.

Metode analisis kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive dan snowbal, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitaif, dan hasil analisis kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Pendekatan analisis kualitatif adalah penelitian yang menghasilkan dan mengolah data yang sifatnya deskriptif, seperti transkripsi wawancara, catatan lapangan, gambar, foto, rekaman video, dan lain-lain. Pendekatan kualitatif dilakukan peneliti agar memahami situasi peristiwa, peran interaksi, dan kelompok, sehingga dapat menyelesaikan penelitian dengan tepat.

²⁶ Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta

²⁷ Bambang Sunggono, dalam *Metodologi Penelitian Hukum*, PT.Rja Grafindo Persada, Jakarta 1997, hal 27

1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian hukum Empiris atau penelitian hukum sosiologis, yaitu penelitian hukum yang mempergunakan data primer²⁸. Dalam melakukan penelitian ini, peneliti melakukan suatu spesifikasi penelitian dengan mendasarkan pada analisis kualitatif. Alasan penggunaan analisis kualitatif ini untuk dapat menjelaskan, menguraikan dan menggambarkan sesuai dengan pokok permasalahan.

2. Metode Pendekatan

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan hukum normatif. Menurut ajaran/mazhab Positivistik disiplin hukum normatif adalah bukan ilmu, karena tidak bersifat empirikal. Teori kebenarannya teori Korespondensi, sesuatu itu benar jika sesuai dengan faktanya di lapangan dan menggunakan metode induksi sebagai metode utama.

Tetapi menurut ajaran/mazhab normatif, Bruggink menguraikan pandangan normatif menganut kebenaran yang lain sebagai latarbelakangnya yakni teori pragmatic. Teori kebenaran pragmatik adalah benar jika teori itu berfungsi secara memuaskan. Menurut pandangan normatif hubungan ini dalam ilmu bukanlah hubungan subjek dan objek, (antar subjek satu dengan lainnya).

Teori yang berhasil memperoleh persetujuan yang cukup, menghasilkan sebagai akibatnya pengetahuan inter-subjektif. Ilmunya bekerja dari sudut suatu perspektif internal, artinya bahwa ia mendekati gejala-gejala yang hendak dipelajarinya sebagai seorang partisipan (deelnemer), yang langsung terkait pada

²⁸ Prof.Dr.Ediwarman, SH., M.Hum. *Monograf Metodologi Penelitian Hukum*, cetakan ketiga, Genta Publishing, Yogyakarta, 2006

gejala yang dipelajari yang ke dalamnya sesungguhnya terlibat.

Dalam pandangan ini, bukan hanya metode pengamatan inderawi yang membuahkan hasil-hasil ilmiah, melainkan juga metode-metode lain. Pandangan normatif tiap teori hukum (dalam arti luas) dapat memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan bagi ilmu, sehingga tiap cabang teori hukum (dalam arti luas) dapat menyanggah gelar “ilmu”

Disamping teori kebenaran pragmatik yang digunakan, ajaran normatif dan evaluatif, metode bukan hanya pengamatan inderawi, tetapi menggunakan metode-metode lain.

Tentang moral menurut ajaran ini adalah kognitif. Hukum dan moral tidak dapat dipisahkan seperti halnya sudut pandang positivistic²⁹. Artinya menelusuri penelitian dari norma-norma dan asas-asas hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan Adapun alasan digunakannya pendekatan ini karena permasalahan yang diteliti berkaitan dengan kepastian hukum sesuai dengan Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terhadap kerangka kapal yang berada pada perairan pelabuhan belawan sumatera utara yang sampai saat ini masih belum di singkirkan.

3. Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian ini pada Perairan Pelabuhan Belawan karena berdasarkan Data Pusat Hidrografi dan Oceanografi TNI Angkatan Laut yang diterbitkan pada Daftar Kerangka Kapal Perairan Indonesia terbitan terbaru tahun 2018 dan dipetakan pada peta wilayah Lingkungan laut bahwa Pelabuhan

²⁹ Lili Rajidi, Liza Sonia Rasjidi, 2008, *Monograf Filsafat Ilmu Hukum, Suatu Pengantar*, hal 3

Belawan salah satu Pelabuhan Utama yang terdapat banyak kerangka kapal yang tidak/belum disingkirkan oleh pemiliknya sehingga dapat mengganggu dan membahayakan pelayaran dalam bernavigasi kapal-kapal yang berada di perairan pelabuhan Belawan.

Gambar1.1: Kapal Bea Cukai Medan yang karam menabrak bangkai kapal



Sumber:<http://www.medanbisnisdaily.com/m/news/read/2015/11/21/199966/tabrak-bangkai-kapal-di-luar-alur/> diakses pada 19 maret 2020

Gambar 1.2: Bangkai kapal KRI PATI UNUS yang karam menabrak bangkai kapal



Sumber: <https://www.jpnn.com/news/nih-penampakan-kapal-perang-tni-yang-dikabarkan-karam-itu-miring> diakses pada 19 maret 2020

Gambar 1.3: Bangkai kerangka kapal KM.KUMALA ENDAH yang karam



Sumber : <https://www.batamnews.co.id/berita-2936-km-kumala-indah-karam-9-awak-kapal-terjebak.html>

Gambar 1.4: Daftar bangkai kapal wilayah 1

| No | Nama Kapal | Wilayah | Daerah | Lintang | Bujur (T) | Kedalaman (m) | Berkahya | Tak Berkahya | Nomor Peta | BPI |
|----|----------------------------|---------|--|------------|-------------|---------------|----------|--------------|-----------------------------|------------------|
| 1 | KERANGKA | I | Pulau Parhentan Besar | 06 17 13 U | 102 45 25 B | | | | 354 | 15-104-2003 |
| 2 | KERANGKA | I | Selat Malaka - Langkawi | 06 13 00 U | 100 00 36 B | | | | 353 | 29-221-1993 |
| 3 | ODIFENG - 2 | I | Sekitar Aceh - Lhokseumawe | 06 00 00 U | 96 30 00 B | | | | 4, 100, 353 | 48-379-2006 |
| 4 | KM SELAMA ABADI | I | Selat Malaka | 05 55 00 U | 99 48 42 B | | | | 4, 353 | 03-015-2002 |
| 5 | KERANGKA | I | Selatan P. Perang | 05 54 00 U | 100 13 00 B | | | | 4, 101, 353 | 50-570-1986 |
| 6 | KERANGKA | I | Sekitar Aceh - Teluk Sabang | 05 53 05 U | 95 18 52 B | 166 | | TB | 6, 7, 100 | 45-397-2011 |
| 7 | KERANGKA | I | Sekitar Aceh | 05 47 54 U | 97 44 54 B | 101 | | TB | 4, 100, 353 | 50-413-2002 |
| 8 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 38 19 U | 95 19 15 B | 4 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (9) |
| 9 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 38 16 U | 95 19 33 B | 3 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (8) |
| 10 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 38 05 U | 95 19 18 B | 5 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (7) |
| 11 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 38 57 U | 95 19 04 B | 8 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (6) |
| 12 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 35 55 U | 95 19 03 B | 5 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (5) |
| 13 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 34 46 U | 95 18 40 B | 7 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (4) |
| 14 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 35 09 U | 95 18 41 B | 3 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (3) |
| 15 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 35 08 U | 99 10 50 B | 19 | | B | 4, 6, 7, 100, 353 | 16-112-2003 |
| 16 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 35 04 U | 95 18 14 B | 6 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (1) |
| 17 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 35 00 U | 95 18 18 B | 8 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (2) |
| 18 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 34 42 U | 95 19 12 B | 1 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (14) |
| 19 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 34 30 U | 95 19 17 B | 1 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (13) |
| 20 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 34 29 U | 95 19 24 B | 1 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (12) |
| 21 | SP 0280 TR | I | Laut Cina Selatan | 05 34 17 U | 107 51 50 B | 73 | | TB | 354 | 52-451-2008 |
| 22 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 34 02 U | 95 19 05 B | 1 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (11) |
| 23 | KERANGKA | I | Uleuheue | 05 33 42 U | 95 19 08 B | 1 | | B | 4, 6, 7, 100 | 22-206-2005 (10) |
| 24 | KERANGKA | I | Daerah Perbatasan Indonesia - Malaysia | 05 30 36 U | 100 16 30 B | 14 | | B | 4, 101 | 33-250-1960 |
| 25 | KERANGKA | I | Anambas - Laut Natuna | 06 26 57 U | 107 35 16 B | 20 | | B | 2, 38, 354 | 04-029-1991 |
| 26 | KERANGKA | I | Karang Nong | 05 22 00 U | 96 05 00 B | 20 | | B | 4, 105 | - |
| 27 | KERANGKA | I | Sumatera Bagian Utara | 05 13 22 U | 97 05 59 B | 12, 7 | | B | 26 | 03-029-2011 |
| 28 | KM WARUNA | I | Teluk Krue | 05 10 50 U | 103 55 64 B | 3, 5 | | B | 137, 279 | 06-038-1989 |
| 29 | KERANGKA | I | Sekitar Aceh - Lhokseumawe | 05 09 50 U | 97 09 48 B | 3 | | B | 4, 6, 25, 100, 353 | 05-032-1993 |
| 30 | KERANGKA | I | Tanjung Jambu Aye | 05 09 40 U | 97 38 00 B | 35 | | B | 4, 9, 18 | 37-285-1955 |
| 31 | KM TERNAVA No. 15 | I | Sekitar Belawan Deli | 05 05 00 U | 97 47 00 B | 40 | | B | 4, 9, 100, 101 | 52-457-1673 |
| 32 | KERANGKA | I | Selatan P. Penang | 05 04 00 U | 100 12 30 B | 29 | | B | 4, 101, 352 | 50-570-1986 |
| 33 | KERANGKA | I | Pulau Tenggoi | 04 47 52 U | 103 39 40 B | 34 | | B | 2, 14, 38, 354 | 18-125-2003 |
| 34 | KM CHOT PATANA NSCO | I | Laut Natuna - Pulau Laut | 04 47 00 U | 108 02 00 B | 20 | | B | 38, 147, 280, 332, 354 | 52-586-1986 |
| 35 | KERANGKA | I | Kepulauan Natuna Bagian Utara | 04 45 40 U | 108 02 00 B | 20 | | B | 38, 147, 332 | 43-810-1979 |
| 36 | KERANGKA | I | Kuala Trong | 04 39 00 U | 100 26 24 B | 10 | | B | 4, 101 | 15-143-1974 |
| 37 | MV JEANI - JYI RONG | I | Pantai Barat Sumatera | 04 37 00 U | 93 42 00 B | 1250 | | TB | 353 | 11-100-2011 |
| 38 | KERANGKA | I | Laut Natuna | 04 31 41 U | 106 14 21 B | 63 | | TB | 38, 147, 280, 354 | 42-288-1996 |
| 39 | KERANGKA | I | Sekitar P.P Natuna dan P.P Anambas | 04 30 24 U | 105 55 12 B | 62 | | TB | 38, 147 | 36-270-2004 |
| 40 | BV 5631 - TS | I | Anambas - Karang Bunta | 04 21 40 U | 107 49 16 B | 59 | | TB | 38, 147, 280, 354 | 36-308-2008 |
| 41 | KAPAL WAN | I | Laut Cina Selatan | 04 18 24 U | 105 36 00 B | 65 | | TB | 38, 147 | 29-256-1983 |
| 42 | KERANGKA | I | Sekitar P.P Natuna dan P.P Anambas | 04 17 36 U | 106 04 43 B | 75 | | TB | 38, 147 | 36-289-2004 |
| 43 | KERANGKA | I | Laut Natuna | 04 10 12 U | 108 09 42 B | 1 | | B | 38, 280 | - |
| 44 | KERANGKA | I | Alur Peayaran Babalan | 04 09 35 U | 98 23 30 B | 4 | | B | 4, 16, 101 | - |
| 45 | KERANGKA | I | Alur Peayaran Bebalan | 04 08 32 U | 97 47 00 B | 2 | | B | 4, 16, 101 | - |
| 46 | KERANGKA | I | Laut Cina Selatan | 04 08 24 U | 108 14 48 B | 1 | | B | 38, 280 | - |
| 47 | KERANGKA | I | Selat Dinding | 04 08 18 U | 100 36 25 B | 8 | | B | 4, 101 | 16-142-1974 |
| 48 | KERANGKA | I | Pantai Barat Semenanjung Malaysia - P. Turun | 04 07 42 U | 100 33 40 B | 12 | | B | 101 | - |
| 49 | KERANGKA | I | Alur Peayaran Sembilan | 04 07 35 U | 98 18 10 B | 1 | | B | 4, 9, 16, 101 | - |
| 50 | KERANGKA | I | Alur Peayaran Sembilan | 04 07 35 U | 98 01 10 B | 1 | | B | 4, 9, 16, 101 | - |
| 51 | KERANGKA | I | Teluk Air - Pangkalan Susu | 04 07 18 U | 98 12 28 B | 3, 5 | | B | 9, 16, 101, 353 | 06-035-2007 |
| 52 | KERANGKA | I | Sekitar P.P. Natuna | 04 06 25 U | 104 20 49 B | 32 | | B | 38, 354 | 01-002-2003 |
| 53 | KERANGKA | I | Teluk Aru | 04 03 45 U | 98 48 00 B | 34 | | B | 4, 8, 101 | 23-191-1963 |
| 54 | KERANGKA | I | Selat Malaka | 04 03 00 U | 99 49 24 B | 75 | | TB | 4, 101 | - |
| 55 | KERANGKA | I | Belawan Deli - Pantai Barat | 04 03 00 U | 99 38 00 B | 60 | | B | 4, 10, 101 | 08-067-1976 |
| 56 | KERANGKA | I | Belawan Deli | 03 59 50 U | 99 52 00 B | 82 | | TB | 4, 101 | 34-275-1976 |
| 57 | KERANGKA | I | Selat Malaka | 03 59 30 U | 99 53 00 B | 82 | | TB | 4, 101 | - |
| 58 | KERANGKA | I | Daerah Perbatasan Indonesia - Tg Gelang | 03 57 30 U | 103 27 00 B | 18 | | B | 38, 354 Sub.1 | 17-103-1992 |
| 59 | KM BIMA I | I | Anambas - Natuna Besar | 03 54 47 U | 106 26 58 B | 25 | | B | 38, 147, 332(Ran.4) | 01-004-1980 |
| 60 | TB MERDIAN NAUTICA GT. 215 | I | Alur masuk Pelabuhan Belawan | 03 53 56 U | 98 45 16 B | | | B | 4, 10, 19, 101, 353 | 15-180-2015 |
| 61 | MV ISA WINER | I | Belawan | 03 53 56 U | 98 45 15 B | | | B | 4, 9, 10, 19, 101, 230, 353 | 27-339-2015 |
| 62 | KM KUMALA INDAH | I | Alur masuk Pelabuhan Belawan | 03 53 47 U | 98 45 35 B | | | B | 4, 9, 10, 19, 101, 230, 353 | 20-251-2015 |

Sumber : pusat hidrografi dan oseanografi TNI Angkatan Laut, *Daftar Kerangka Kapal Perairan Indonesia*, Jakarta hal 1

Gambar 1.5: Daftar bangkai kapal wilayah 1

| No | Nama Kapal | Wilayah | Daerah | Lintang | Bujur (T) | Kedalaman (M) | Beratnya | Tipe Bangkai | Nomor Peta | BPI |
|-----|------------------------------|---------|---|------------|-------------|---------------|----------|--------------|-------------------------|-------------|
| 63 | KERANGKA | 1 | Belawan Deli | 03 53 00 U | 96 45 00 B | 20 | B | | 4, 101 | 04-033-1977 |
| 64 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 52 17 U | 95 43 27 B | 3 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 65 | KERANGKA | 1 | Alur Pelayaran Deli | 03 52 20 U | 95 37 20 B | 4 | B | | 4, 16, 101 | - |
| 66 | KERANGKA | 1 | Alur masuk Pelabuhan Belawan | 03 52 12 U | 96 45 24 B | | B | | 4, 9, 10, 101, 353, 435 | 46-452-2014 |
| 67 | MV FLORES | 1 | Pantai Timur Sumatera | 03 51 20 U | 96 44 46 B | 2 | B | | 36, 52, 360 | 11-075-2002 |
| 68 | KM HORIZON PI-85 | 1 | Pantai Timur Sumatera | 03 50 30 U | 96 40 13 B | 18 | B | | 10, 101 | 35-266-2004 |
| 69 | KERANGKA | 1 | Alur Pelayaran Deli | 03 49 20 U | 95 43 30 B | 3 | B | | 4, 16, 101 | - |
| 70 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 47 35 U | 96 41 09 B | 2 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 71 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 47 32 U | 96 41 17 B | 3 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 72 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 47 32 U | 96 41 25 B | 0,5 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 73 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 47 31 U | 96 47 00 B | 3 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 74 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 47 19 U | 96 41 05 B | 1 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 75 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 47 19 U | 96 41 12 B | 5 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 76 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 47 17 U | 96 41 19 B | 5 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 77 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 47 03 U | 96 40 29 B | 1 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 78 | KERANGKA | 1 | Belawan | 03 46 24 U | 96 40 24 B | 1 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | 49-356-1956 |
| 79 | KM BAGAN 322 | 1 | Belawan Deli - Pantai Barat Sumatera | 03 45 50 U | 96 06 00 B | 1,5 | B | | 4, 10, 101 | 36-253-1967 |
| 80 | KAPAL KAYU | 1 | Selat Malaka | 03 45 50 U | 99 55 00 B | 64 | TB | | 4, 10, 101, 353 | 33-294-2006 |
| 81 | KM JADAYAT | 1 | Natuna Besar - Sadau-Karang Sengas | 03 44 32 U | 106 01 03 B | 2 | B | | 36, 332 | 34-360-1981 |
| 82 | KM SURYA JAYA | 1 | Pantai Timur Sumatera - Selat Benihais | 03 40 00 U | 99 20 00 B | 5 | B | | 4, 10, 101, 353 | 35-258-1993 |
| 83 | KERANGKA | 1 | Sumatera Bagian Utara - Pulau Sebat Malaka | 03 39 00 U | 100 31 00 B | 87 | TB | | 4, 101 | 09-072-1963 |
| 84 | TONGKANG | 1 | Selat Malaka | 03 37 20 U | 103 34 00 B | 49 | B | | 4, 101 | 09-115-1988 |
| 85 | KERANGKA | 1 | Pantai Barat Malaysia - Kuala Berang | 03 33 07 U | 100 43 21 B | 4,2 | B | | 4, 9, 10, 19, 101 | - |
| 86 | KERANGKA | 1 | Selat Malaka | 03 30 00 U | 99 53 00 B | 7 | B | | 4, 101 | - |
| 87 | KERANGKA | 1 | Pantai Timur Sumatera - Selat Benihais | 03 27 30 U | 99 19 15 B | 3 | B | | 4, 10, 101, 353 | - |
| 88 | TONGKANG ARSINDOH | 1 | Sekitar Bangka Belitung dan Palembang | 03 24 55 U | 106 22 48 B | 52 | TB | | 36, 66, 104, 360 | 54-335-2006 |
| 89 | KM SINAR SS - 0947 | 1 | Selat Malak | 03 20 30 U | 106 14 10 B | 25 | B | | 58, 142 | 12-106-1981 |
| 90 | KERANGKA | 1 | Sekitar PP. Natuna | 03 20 10 U | 104 05 30 B | 31 | B | | 38, 354 | 01-003-2003 |
| 91 | KERANGKA | 1 | Sekitar PP. Natuna | 03 18 21 U | 104 55 00 B | 32 | B | | 38, 354 | 01-002-2003 |
| 92 | KERANGKA | 1 | Tanjung Tambunulung | 03 15 40 U | 99 45 30 B | 5 | B | | 4, 101 | - |
| 93 | KERANGKA | 1 | Tanjung Tambunulung | 03 15 00 U | 99 41 00 B | 5 | B | | 4, 101 | - |
| 94 | KM CHAI YASU | 1 | Arahbas - Selat Pentung | 03 14 03 U | 108 12 00 B | 23,5 | B | | 38, 147, 181, 182 | 07-046-1991 |
| 95 | KM HARAPAN LAUT | 1 | Pantai Timur Sumatera - Tanjung Tambunulung | 03 13 00 U | 99 55 00 B | 41 | B | | 10, 101, 230, 353 | 28-243-2007 |
| 96 | KERANGKA | 1 | Tanjung Tambunulung | 03 10 50 U | 99 48 30 B | 3 | B | | 4, 101 | - |
| 97 | KM MINA BAKTI | 1 | Sekitar PP. Natuna - Pulau Jemaja | 03 08 54 U | 105 50 58 B | 59 | TB | | 38, 147, 181, 354, 423 | 21-147-2003 |
| 98 | KM NALENDRA RAYA BHAKTI - 66 | 1 | Pantai Timur Sumatera - PP Aruah | 03 06 20 U | 100 42 21 B | 67 | TB | | 4, 101, 353, 350 | 11-079-2001 |
| 99 | KM SINGAPORE JAYA | 1 | Selat Bangka - Alur Pelayaran Siantan | 03 01 05 U | 106 16 22 B | 6 | B | | 36, 52, 86, 104, 360 | 44-391-1996 |
| 100 | KM BLIBIS | 1 | Pulau Mada | 03 00 35 U | 107 45 05 B | 10 | B | | 38, 147, 335 | 17-157-1974 |
| 101 | KERANGKA | 1 | Alur Masuk Gunung Deli | 03 00 30 U | 99 59 54 B | 20 | B | | 4, 101 | 14-118-1977 |
| 102 | KERANGKA | 1 | Selat Malaka - One Fathom Bank | 02 58 35 U | 100 49 40 B | 23,8 | B | | 4, 14, 24, 102 | 24-200-1998 |
| 103 | KERANGKA | 1 | Selat Malaka Alur Pelayaran Pantai | 02 58 00 U | 100 48 05 B | 7 | B | | 4, 101 | - |
| 104 | KERANGKA | 1 | Selat Malaka - One Fathom Bank | 02 57 35 U | 100 48 21 B | 22,3 | B | | 4, 11, 102, 350, 353 | 24-200-1998 |
| 105 | KM PUTRA MAJU | 1 | Pulau Mada | 02 57 15 U | 105 00 09 B | 20 | B | | 38, 147, 280 | 25-193-1996 |
| 106 | S JEMBER CIPTA | 1 | Pantai Timur Sumatera | 02 55 10 U | 100 35 40 B | 5 | B | | 4, 11, 102, 350, 353 | 21-138-2000 |
| 107 | KERANGKA | 1 | Selat Malaka | 02 52 30 U | 100 37 35 B | 12 | B | | 4, 11, 101, 102 | 13-084-1982 |
| 108 | KERANGKA | 1 | Selat Malaka | 02 51 00 U | 101 10 40 B | 32 | B | | 4, 101 | - |
| 109 | KM CAMAR PERKASA GT-82 | 1 | Pantai Timur Sumatera | 02 49 00 U | 100 13 00 B | 15 | TB | | 4, 11, 102, 352 | - |
| 110 | KERANGKA | 1 | Selat Malaka - One Fathom Bank | 02 48 43 U | 101 00 52 B | 26,3 | B | | 4, 11, 102, 350, 353 | 24-200-1998 |
| 111 | KERANGKA | 1 | Selat Malaka - One Fathom Bank | 02 48 40 U | 101 03 08 B | 27,5 | B | | 4, 11, 102, 350, 353 | 24-200-1998 |
| 112 | KERANGKA | 1 | Selat Malaka - One Fathom Bank | 02 47 28 U | 100 57 06 B | 43 | B | | 4, 11, 102, 350, 353 | 24-200-1998 |
| 113 | KM CAHAYA BARU PPD No. 889 | 1 | Pantai Timur Sumatera - Beting Serdaga | 02 46 00 U | 101 02 06 B | 2 | B | | 4, 11, 102 | 47-336-1972 |
| 114 | KERANGKA | 1 | Pulau Mada | 02 38 00 U | 103 52 30 B | 18 | B | | 4, 38 | 16-118-1985 |

Daftar Kerangka Kapal Perairan Indonesia 2018

Sumber : pusat hidrografi dan oseanografi TNI Angkatan Laut, *Daftar Kerangka Kapal Perairan Indonesia*, Jakarta hal 2

4. Alat Pengumpul Data

Dalam penelitian ini menggunakan alat pengumpulan data berupa:

- a. Pengamatan (Observasi)
- b. Studi Kepustakaan/studi dokumen (*Documentary study*)
- c. Metode Dokumentasi

5. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data

Dalam penyampaian sebuah hasil penelitian kedalam sebuah tulisan data-data tersebut secara akurat dan bisa dijamin tingkat validitasnya, maka di tentunya harus disusun secara sistematis sesuai tujuan penelitian, untuk memperoleh perlukan beberapa macam metode pengumpulan data yang didasarkan pada suatu data, fakta, dan informasi yang pernah dialami oleh peneliti pada saat di lingkungan kerja. Kemudian dari data, fakta dan informasi yang telah terkumpul tersebut menjadi bahan acuan dalam penyusunan

Metode pengumpulan data ada beberapa macam tergantung dari bagaimana penyampaian hasil penelitian tersebut nantinya. Namun demikian dari sekian banyak metode penelitian tidak satu metodepun yang dianggap paling sempurna. Tiap-tiap metode memiliki kelebihan dan kekurangan masing-masing. Agar tulisan dapat memenuhi kriteria-kriteria yang diwajibkan, maka harus dilengkapi dengan metode pengumpulan data lebih dari satu. Adapun beberapa teknik pengumpulan data yang dapat dilakukan berupa:

A) Metode Observasi

- 1). Teknik pengamatan ini didasarkan atas pengalaman secara langsung.
- 2). Teknik pengamatan juga memungkinkan melihat dan mengamati sendiri, kemudian mencatat perilaku dan kejadian sebagaimana yang terjadi pada keadaan sebenarnya.
- 3). Pengamatan memungkinkan peneliti mencatat peristiwa dalam situasi yang berkaitan dengan pengetahuan proposional maupun pengetahuan yang langsung diperoleh dari data.

- 4). Sering terjadi ada keraguan pada peneliti, jangan-jangan pada data yang dijaringnya ada yang “menceng” atau bias.
- 5). Teknik pengamatan memungkinkan peneliti mampu memahami situasi yang rumit.
- 6). Dalam kasus-kasus tertentu dimana teknik komunikasi lainnya tidak dimungkinkan, pengamatan dapat menjadi alat yang sangat bermanfaat³⁰.

Dalam hal ini peneliti melakukan pengamatan langsung di pelabuhan Belawan.

B) Studi Kepustakaan/Studi dokumen (*documentary study*)

1. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, yang ada kaitannya dengan permasalahan diatas terdiri dari:
 - a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 203 ayat (5)
 - b. Peraturan pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, Pasal 119
 - c. Peraturan Menteri PM 71 Tahun 2013 tentang *salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air, Pasal 18
 - d. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK. 103/2/20/DJPL-14 tentang Tata Cara Pengenaan Sanksi Tidak Diberikan Pelayanan Operasional Kapal tanggal 3 Desember 2014
 - e. Serta Peraturan perundang-undangan dan turunannya yang ada kaitannya dengan penelitian diatas.

³⁰ Guba & Lincoln. (1981). *Effective evaluation*. San Fransisco: Josse Bass Publisher, hal30

2. Bahan Hukum Sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti surat edaran Kementerian Perhubungan, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan seterusnya

C). Metode Dokumentasi

Dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti dengan membaca arsip-arsip yang ada, dan segala permasalahan yang dialami oleh peneliti sehubungan dengan kepastian hukum kerangka kapal yang ada di perairan pelabuhan Belawan

6. Analisis Data.

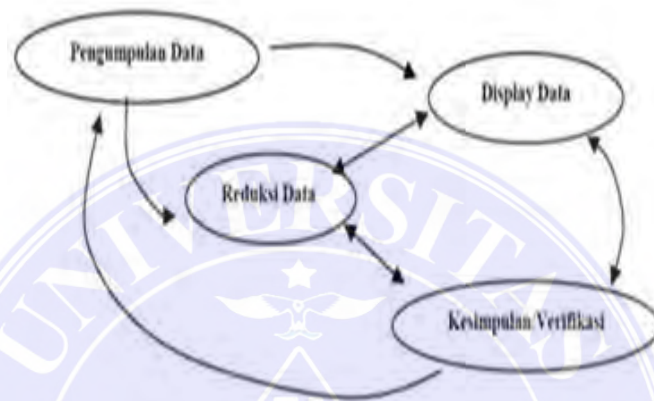
Kegiatan yang dilakukan setelah memulai langkah-langkah untuk menganalisa yaitu untuk mengadakan penelitian di perairan pelabuhan Belawan untuk mengetahui situasi dengan bekal pengetahuan yang di dapatkan dari studi kepustakaan. Data yang telah diperoleh diolah sesuai dengan teori dan metode yang telah kita tetapkan dari awal sebelum kita melakukan pengumpulan data. Data yang telah kita olah kemudian kita analisa hasil yang diperoleh. Kegiatan analisis data secara garis besar dalam bagian ini adalah mengurangi data dari tiap kasus secara terpisah ke dalam unit-unit yang dapat di kelola, mencari pola, menemukan apa yang penting dari tiap kasus sehingga dapat di pelajari untuk dijadikan data awal.

Proses analisis data deskriptif melalui 3 alur kegiatan yang berlangsung secara bebarengan yaitu:

- (a) reduksi data atau penyederhanaan data
- (b) paparan atau sajian data

- (c) penarikan kesimpulan atau verifikasi adalah melihat keteraturan, pola, penjelasan, kemungkinan konfigurasi, aliran sebab akibat dan proposi, untuk lebih jelasnya dapat di lihat dalam gambar di bawah ini³¹.

Gambar 1.6: Hubungan interaktif alur analisis data penelitian



Sumber: Miles, M. B and Huberman, M. A. (1984). *Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publication.

a. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian.

b. Reduksi Data

Reduksi data adalah suatu pemilihan pemusatan perhatian pada penyerdehanaan

pengabsahan dan transformasi data mentah atau data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan, dalam analisis kualitatif reduksi data berlangsung secara terus menerus selama pengumpulan data masih berlangsung, hal ini

³¹ Miles, M. B and Huberman, M. A. (1984). *Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publication.

akan di lakukan oleh peneliti pada kegiatan setiap memperoleh data.

c. Display Data

Display data dalam analisis kualitatif dimaksudkan untuk menyederhanakan informasi yang kompleks ke dalam informasi yang sederhana, selektif, serta membantu pemahaman tentang maknanya.

Menjelaskan bahwa penyajian data adalah cara yang lebih baik dan utama bagi analisis kualitatif yang valid. Dengan penyajian data maka seorang penganalisis dapat melihat sesuatu yang terjadi, menemukan kesimpulan dan pengambilan tindakan selanjutnya.

d. Kesimpulan/Verifikasi

Permulaan pengumpulan data, seorang penganalisis kualitatif mulai mencari arti benda-benda, mencatat keteraturan. Penjelasan, konfigurasi-Koritigurasi yang mungkin, alur sebab-akibat, dan proposisi. Peneliti yang berkompeten akan menangani kesimpulan-kesimpulan itu dengan longgar, tetap terbuka, dan skeptis, tetapi kesimpulan sudah disediakan, mula-mula belum jelas, namun dengan meminjam istilah klasik. Kesimpulan-kesimpulan juga diverifikasi selama penelitian berlangsung. Verifikasi itu mungkin sesingkat pemikiran kembali yang melintas dalam pikiran penganalisis selama ia menulis, suatu tinjauan ulang pada catatan-catatan lapangan atau mungkin menjadi begitu seksama dan memakan tenaga dengan peninjauan kembali serta tukar pikiran diantara teman sejawat untuk mengembangkan “kesepakatan intersubjektif”, atau juga upaya-upaya yang luas untuk

menempatkan salinan suatu temuan dalam seperangkat data yang lain³².

H. Jadwal Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini telah direncanakan dan ditetapkan jadwal penelitian dengan rincian dalam bagan sebagai berikut:

Tabel 1.3 Jadwal Penelitian

| No | Tahapan Kegiatan | Tahun 2019 - 2020 | | | | |
|----|----------------------|-------------------|-----------|---------|----------|---------|
| | | Juli | September | Oktober | November | Januari |
| 1. | Pengajuan Judul | | | | | |
| 2. | Bimbingan Proposal | | | | | |
| 3. | Seminar Proposal | | | | | |
| 4. | Bimbingan Penelitian | | | | | |
| 5. | Seminar Hasil | | | | | |
| 6. | Sidang Meja Hijau | | | | | |

Keterangan :

1. Pengajuan judul dilaksanakan secara bersamaan dengan pengumpulan data penelitian yang berkaitan dengan judul penelitian.
2. Bimbingan proposal penelitian dilakukan bersamaan dengan perbaikan serta bimbingan dengan dosen pembimbing.
3. Setelah disahkan proposal penelitian oleh dosen pembimbing tersebut, maka

³² Miles, M. B and Huberman, M. A. (1984). *Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publication

seminar proposal dapat dilakukan.

4. Setelah itu dilaksanakan bimbingan penelitian dengan dosen pembimbing kembali untuk persiapan seminar hasil, bila telah disahkan data hasilnya maka dapat dilaksanakan seminar hasil.
5. Setelah pelaksanaan seminar hasil diselesaikan, maka dapat dilaksanakan siding meja hijau.



BAB II

STANDARD OPERASIONAL PROSEDUR (SOP) PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL DAN/ATAU MUATANNYA BERDASARKAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN YANG BERLAKU

A. Pemasuransian Angkutan Laut

Di bidang pengangkutan laut, pengangkutan angkutan laut atau pemilik kapal dihadapkan pada resiko dari dua hal, yaitu resiko sebagai kapal (*as a ship*) dan resiko sebagai alat pengangkut (*as a carrier*). Ruang lingkup asuransi di pengangkutan laut sangatlah luas, sehingga tidak semua resiko mampu dilindungi dalam satu produk asuransi. Untuk menghadapi resiko yang tidak ditanggung oleh penanggung, para pengusaha pemilik kapal membentuk suatu perkumpulan sesama mereka yang dikenal sebagai sebutan "*Protection and Indemnity Club*" atau disingkat dengan *P&I Club*, yang bertujuan untuk menanggung segala kerugian yang kemungkinan dialami oleh anggotanya, sepanjang kerugian tersebut tidak mendapat ganti rugi dari penanggung (*underwriters*). Perkumpulan ini memberikan suatu pertanggungan kepada para anggota dari dua segi, yakni perlindungan (*protection*) dan segi jaminan (*indemnity*)³³. *Protection and Indemnity* (P&I) ini kemudian dikenal sebagai salah satu produk asuransi kapal laut.

Asuransi sendiri berasal dari bahasa Belanda yaitu "*assurantie*", dalam bahasa Inggris "*assurance*". Dalam bahasa Belanda juga dikenal sebagai

³³ Sentosa Sembiring, *Hukum Asuransi* Nuansa Aulia 2014, hal 92-93

“*verzekering*”, dan padanan dalam bahasa Inggrisnya adalah “*insurance*”. Dalam bahasa Indonesia, umumnya diterjemahkan dengan kata “pertanggunggaan”. Namun di kalangan dunia pengusaha menggunakan sebutan “asuransi”³⁴. Asuransi adalah lembaga keuangan bukan bank yang memfasilitasi kebutuhan pelaku bisnis untuk mengatur resiko yang dihadapinya. Pengalihan resiko ini dilakukan dengan suatu perjanjian yang dibuat oleh pihak yang ingin melindungi kepentingannya dengan pihak yang mau menanggung pengalihan resiko tersebut. Dalam pengertian yang demikian maka perjanjian asuransi sebagai lembaga pengalihan dan pembagian resiko yang mempunyai kegunaan positif baik bagi masyarakat, perusahaan maupun bagi pembangunan suatu negara. Perasuransian adalah pihak penanggung yang bersedia menerima pengalihan resiko kerugian akibat terjadinya bahaya ataupun peristiwa yang diderita pihak-pihak dalam kegiatan bisnis dan/atau dagang. Setiap kegiatan perasuransian diselenggarakan oleh perusahaan yang berbentuk badan hukum, seperti perseroan terbatas, koperasi, atau usaha bersama, sedangkan para pengusaha di bidang pelayaran perdagangan melalui laut ini dikenal dengan sebutan tertanggung. Penanggung selaku perusahaan asuransi mengikatkan diri dalam suatu perjanjian dengan pihak tertanggung. Perjanjian asuransi tertuang dalam sebuah akta yang disebut polis. Polis asuransi pada umumnya berbentuk kontrak baku (*standard contract*) yang telah dibuat pihak perusahaan asuransi yang berisi ketentuan-ketentuan mengenai hari dan tanggal pembuatan

³⁴ Abdulkadir Muhammad dan Rilda Murniati, *Segi Hukum Lembaga Keuangan dan Pembiayaan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 121

perjanjian asuransi, pihak tertanggung, objek yang diasuransikan, jumlah pertanggungan, bahaya/*evenemen* mulai ditanggung penanggung premi asuransi, dan semua keadaan yang perlu diketahui serta janji-janji khusus yang perlu diadakan antara para pihak³⁵. Suatu perusahaan yang mengalihkan resikonya melalui perjanjian asuransi akan mampu meningkatkan usahanya dan berani menggalang tujuan yang lebih besar³⁶. Cara usaha asuransi berjalan adalah dengan menghimpun dana dari masyarakat dalam bentuk premi, sebagai timbal balik perusahaan asuransi memberikan suatu perlindungan kepada anggotanya yang memakai jasa asuransi terhadap kemungkinan timbulnya kerugian karena suatu peristiwa yang tidak pasti atau terhadap hidup atau meninggalnya seseorang. Usaha perasuransian yang sehat merupakan salah satu upaya untuk menanggulangi resiko yang dihadapi anggotanya dan merupakan salah satu lembaga penghimpun dana masyarakat, sehingga memiliki kedudukan strategis dalam pembangunan dan kehidupan perekonomian dalam meningkatkan kesejahteraan umum³⁷. Peristiwa tidak pasti yang terjadi dalam asuransi disebut juga dengan *evenemen*. *Evenemen* dalam kegiatan bisnis melalui laut bisa terjadi sewaktu-waktu. Apabila peristiwa tidak pasti itu sungguh terjadi dan dapat menimbulkan suatu kerugian, maka resiko menjadi beban penanggung untuk memberikan pembayaran ganti kerugian kepada

³⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia Cetakan Kelima*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hlm. 59-60

³⁶ Djoko Imbawani Atmadjaya, *Hukum Dagang Indonesia: Sejarah, Pengertian, dan Prinsip-Prinsip Hukum Dagang*, Setara Press, Malang, hlm. 313.

³⁷ Baca Rr. Dijan Widijwati, *Hukum Dagang*, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2012, hlm 192.

tertanggung³⁸. Ada beberapa teori yang berkaitan dengan kegiatan perasuransian, yang pertama, *risk transfer theory* (teori pengalihan resiko). Teori ini menyatakan bahwa, tertanggung menyadari bahwa ada ancaman bahaya terhadap harta kekayaan miliknya atau terhadap jiwanya. Untuk mengurangi atau menghilangkan beban resiko itu, pihak tertanggung berupaya mencari jalan dari pihak lain yang bersedia mengambil alih beban resiko ancaman bahaya dengan membayar sejumlah premi. Dalam dunia bisnis perasuransian, yang bersedia menerima pengalihan resiko tersebut adalah penanggung yang berstatus sebagai perusahaan asuransi.

Pengalihan resiko dengan mekanisme asuransi ditujukan agar ada pihak yang dapat menanggung ganti kerugian kepada yang tertanggung bila terjadi resiko terhadap objek kepentingan yang telah diasuransikannya. Abdulkadir Muhammad menyatakan bahwa resiko dalam perasuransian adalah ancaman bahaya atau peristiwa yang tidak pasti terjadi terhadap objek asuransi milik tertanggung. Karena resiko ini merupakan ancaman terhadap keamanan harta kekayaan atau jiwa dan/atau raga tertanggung, maka pihak yang tertanggung mencari pihak lain yang bersedia mengambil alih resiko, yaitu Penanggung. Sebagai imbalan pengalihan resiko (*transfer of risk*) tersebut, tertanggung bersedia membayar sejumlah premi kepada penanggung, jika peristiwa atau bahaya itu sungguh terjadi, dan menimbulkan suatu kerugian (*loss*) bagi tertanggung, maka penanggung akan membayar ganti kerugian³⁹. Asuransi juga

³⁸ Abdulkadir Muhammad & Rilda Murniati, *Segi Hukum Lembaga Keuangan dan Pembiayaan* Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004 hlm. 124-125.

³⁹ *Ibid*

terkait erat dengan teori pembayaran ganti kerugian. Dalam hal ini tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (*evenemen*), maka tidak ada masalah terhadap resiko yang ditanggung oleh penanggung. Dalam praktiknya tidak selalu bahaya yang mengancam itu sungguh-sungguh terjadi. Ini merupakan kesempatan yang baik bagi penanggung mengumpulkan premi yang dibayar oleh beberapa tertanggung yang mengikatkan diri kepadanya. Jika pada suatu ketika sungguh-sungguh terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (resiko berubah menjadi kerugian), maka kepada tertanggung yang bersangkutan akan dibayarkan ganti kerugian seimbang dengan jumlah asuransinya⁴⁰. Terkait dengan kegiatan asuransi untuk dapat mengalihkan segala resiko *eveneman* dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut atau dikenal dengan asuransi laut. Asuransi laut diperlukan dalam rangka menjaga keselamatan para pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut. Para pekerja kapal seperti nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK), perusahaan dibidang pelayaran perdagangan seperti perusahaan pengangkutan (kapal), penumpang, pemilik barang muatan, pengirim barang, pihak pelabuhan dalam hal menjaga sarana prasarana pengangkutan, bahkan negara sebagai pemilik wilayah perairan (laut) berkepentingan untuk menjaga laut dari pencemaran yang bersumber dari kapal adalah pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut. Merupakan esensi dalam pelaksanaan perjanjian asuransi adalah apabila terjadi kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, pertanggungjawaban hukum kepada

⁴⁰ *Ibid*, hlm. 12-14

pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak/belum pasti, untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkannya. Adapun objek yang harus ditanggung dalam kegiatan asuransi, pada umumnya berupa tanggung jawab hukum (tanggung gugat) kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung yang akan timbul dari bahaya atau *evenemen* yang terjadi (*legal liability insurance*). Dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut, ada banyak pihak yang berkemungkinan akan menderita kerugian bila terjadi bahaya ataupun *evenemen* yang terjadi pihak ketiga dalam hal ini yang mempunyai kepentingan untuk mendapatkan ganti kerugian dari perjanjian asuransi antara penanggung dan tertanggung, antarlain adalah tanggung gugat kecelakaan orang (penumpang) di atas kapal, tanggung gugat terhadap muatan (*cargo liability*), tanggung gugat bila terjadi tubrukan kapal (*ship collision*), tanggung gugat terhadap resiko terjadinya pencemaran laut (*sea pollution risks*), tanggung gugat terhadap penggandengan kapal (*towage liabilities*), tanggung gugat terhadap penyingkiran penghalang dan bangkai kapal (*liability for obstruction and wreck removal*), dan sebagainya. Cara mengatasi berbagai resiko kerugian yang mungkin terjadi dalam kegiatan perdagangan melalui jalur laut diperlukan suatu sarana pengalihan resiko kerugian tertanggung yang tepat, agar tidak ada para pihak yang menderita kerugian. Dalam hal ini adalah asuransi yang khusus memberikan perlindungan untuk kegiatan pelayaran perdagangan melalui laut (asuransi laut). Pihak-pihak yang berkepentingan tersebut menghadapi berbagai

resiko bahaya/*evenemen* dalam melakukan kegiatan pelayaran perdagangan melewati jalur laut. Resiko itu misalnya, kecelakaan kapal, rusak atau hilangnya barang muatan, terdampar atau karamnya kapal, tubrukan kapal, dan resiko pencemaran laut oleh kapal. Asuransi menjadi sarana pengalihan resiko apabila menderita kerugian secara finansial yang menyebabkan kehilangan keuntungan bagi para pelaku perdagangan yang dilakukan melalui jalur laut, untuk mengatasi resiko bahaya/*evanamen*.

B. Pengaturan Perasuransian Terhadap Peraturan Yang Berlaku Di Indonesia Terkait Pengusahaan Angkutan Laut

Pengaturan asuransi laut di negara Indonesia sampai saat ini hanya mengacu pada peraturan peninggalan kolonial negara Belanda yang telah berusia lebih dari seratus lima puluh tahun yakni *Wetboek van Koophandel voor Indonesie Staatsblad Tahun 1847 Nomor 23* (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang). Bahkan di negara tempat asal peraturan ini, KUHD telah menjadi satu kesatuan tak terpisahkan dengan KUH Perdata (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata), dengan nama *Het Nieuw Burgerlijk Wetboek* (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Baru), namun di Indonesia KUHD masih berlaku sampai saat ini, karena belum ada peraturan perundang-undangan yang mencabutnya secara keseluruhan. Meskipun asuransi di bidang pelayaran melalui laut telah diatur dalam KUHD, ketentuan dalam KUHD tersebut telah jauh tertinggal dibandingkan kegiatan usaha asuransi laut yang telah mengalami perkembangan saat ini. Bahkan di negara-negara yang banyak menggunakan jalur laut sebagai lalu lintas perdagangan, peraturan asuransi laut telah ada

bertahun-tahun yang lalu. Indonesia, meski tidak mengatur Asuransi Laut dalam undang-undang khusus, namun kewajiban pemilik/penyedia jasa angkutan untuk mengasuransikan objek kepentingan yang dimungkinkan akan menderita kerugian

Kepentingan dalam asuransi juga merupakan salah satu dalam prinsip yang harus diterapkan didalam pembayaran ganti kerugian. Sebagaimana diatur dalam Pasal 250 KUHD, bahwa apabila seseorang telah mengadakan perjanjian pertanggungan, dan pada saat itu ia tidak mempunyai kepentingan terhadap benda yang dipertanggungkan, maka penanggung tidak wajib mengganti kerugian⁴¹. Ketentuan Pasal 250 KUHD ini lebih dikenal dengan prinsip subrogasi yang diterapkan untuk kepentingan penanggung.

Asuransi atau bisa disebut pertanggungan secara umum diatur dalam Pasal 246 KUHD adalah perjanjian di mana penanggung mengikat diri terhadap tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan kepadanya ganti rugi karena kehilangan, kerusakan, atau tidak mendapat keuntungan yang diharapkan, yang mungkin dapat diderita karena suatu kejadian yang tidak pasti. Selain itu asuransi juga diatur di Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Asuransi. Menurut ketentuan Pasal 1 Angka 1 undang-undang ini, asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu antara perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi (perusahaan asuransi) sebagai imbalan untuk:

⁴¹ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta, 2000, hlm. 74.

1. Memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak yang mungkin menderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti;
2. Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana

Berdasarkan kedua pengertian tersebut, unsur-unsur suatu kegiatan perasuransian, sebagai berikut:

1. Adanya pihak-pihak (subjek), yaitu penanggung (perusahaan asuransi dan tertanggung (pemegang polis);
2. Adanya perjanjian
3. Adanya resiko atau peristiwa yang tidak pasti (*evenemen*);
4. Hak dan kewajiban pihak-pihak.

Penanggung dalam kegiatan perasuransian harus berstatus sebagai perusahaan badan hukum. Tertanggung dapat berstatus perseorangan, persekutuan atau badan hukum. Penanggung adalah pihak yang bertanggung jawab atas segala resiko yang mungkin terjadi. Sebagai imbalan atas pengalihan resiko tersebut, di lain pihak, Tertanggung wajib membayar premi kepada penanggung. Penanggung sebagai pihak yang bersedia menerima resiko yang dialihkan

penanggung, wajib membayar sejumlah pembayaran ganti kerugian kepada tertanggung, berdasarkan premi yang telah diserahkan tertanggung.

Resiko dalam asuransi adalah bahaya yang mengancam benda atau objek asuransi yang berasal dari faktor ekonomi, alam, atau manusia dapat diklasifikasikan menjadi beberapa resiko yaitu pribadi, kekayaan, tanggung jawab yang hanya berpeluang menimbulkan kerugian⁴². Resiko yang dapat diasuransikan harus memenuhi kriteria yaitu dapat dinilai dengan uang, harus resiko murni, artinya hanya berpeluang menimbulkan kerugian, kerugian timbul akibat bahaya atau peristiwa tidak pasti, tertanggung harus memiliki *insurable interest*, tidak dilarang undang-undang dan tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan suatu kesusilaan⁴³. Adapun resiko itu dapat berupa kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan⁴⁴. Selain resiko asuransi, yang dapat kepentingan yang diasuransikan juga adalah *evenemen*. *Evenemen* adalah peristiwa yang menurut pengalaman manusia normal tidak dapat dipastikan terjadi, atau walaupun sudah pasti terjadi, saat terjadinya itu tidak dapat ditentukan dan juga tidak diharapkan akan terjadi, jika terjadi juga

⁴² Abdulkadir Muhammad, 2011, *Op. Cit*, hlm. 118-119

⁴³ *Ibid*

⁴⁴ Djoni S. Ghazali dan Rachmadi Usman, *Hukum Perbankan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm 58-59.

mengakibatkan kerugian⁴⁵. Peristiwa yang bisa digolongkan dalam pengertian *evenemen*, memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Peristiwa yang terjadi itu menimbulkan kerugian;
2. Terjadinya itu tidak diketahui, tidak dapat diprediksi lebih dahulu;
3. Berasal dari faktor ekonomi, alam, dan manusia;
4. Kerugian terhadap diri, kekayaan dan tanggung jawab seseorang.

Dasar pelaksanaan asuransi tertuang pada suatu perjanjian. H.M.N Purwosutjipto berpendapat bahwa asuransi merupakan perjanjian yang terjadi timbal balik antara penutup (penerima) asuransi dengan penanggung, dimana penutup asuransi mengikatkan diri untuk membayar sejumlah premi, sedangkan penanggung mengikatkan diri untuk membayar uang yang jumlahnya telah ditetapkan pada saat ditutupnya pertanggungan kepada penikmat dan didasarkan atas hidup dan matinya seseorang yang ditunjuk⁴⁶. Perjanjian asuransi adalah salah satu jenis perjanjian khusus yang telah diatur didalam Kitab UndangUndang Hukum Dagang (KUHD). Sebagai perjanjian, maka ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berlaku juga bagi perjanjian asuransi⁴⁷. Ketentuan KUH Perdata, mengatur mengenai syarat-syarat sah suatu perjanjian yang diatur didalam Pasal 1320 KUH Perdata. Menurut ketentuan Pasal tersebut, ada empat syarat sah suatu perjanjian, antara lain:

1. Kesepakatan para pihak;

⁴⁵ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Op.Cit, hlm. 74-75

⁴⁶ H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 6, Djambatan*, Jakarta, 2003, hlm 10. Dikutip dari Rr. Dijan Widijowati, Op. Cit, hlm. 194.

⁴⁷ Abdulkadir Muhammad, 2011, Op. Cit, hlm 49.

2. Kewenangan berbuat;
3. Objek tertentu, dan;
4. Kausa yang halal, yaitu kesepakatan para pihak.

Sedangkan ketentuan Pasal 251 KUHD mengatur tentang kewajiban pemberitahuan dari tertanggung kepada penanggung kondisi benda yang menjadi objek asuransi⁴⁸. Kesepakatan antara tertanggung dan penanggung antara lain meliputi benda yang menjadi objek asuransi, pengalihan resiko dan pembayaran premi, *evenemen* dan juga ganti kerugian, syarat-syarat khusus asuransi, dan pembuatan perjanjian asuransi yang disebut dengan polis. Kewenangan berbuat, tertanggung dan penanggung wewenang melakukan perbuatan hukum yang diakui oleh undang-undang.

Terjadinya perjanjian asuransi didasarkan pada kesepakatan bersama. Kesepakatan dapat didasarkan pada teori tawar-menawar dan teori penerimaan. Teori tawar-menawar menyatakan, perjanjian asuransi terjadi dan mengikat kedua belah pihak apabila penawaran dari pihak yang satu dihadapkan dengan penerimaan dari pihak yang lain. Sedangkan pada teori penerimaan (*ontvangst theorie*), perjanjian asuransi mengikat tertanggung dan penanggung dibuktikan melalui perbuatan nyata /dokumen perbuatan hukum. Perjanjian asuransi harus mencantumkan apa yang menjadi objek dari kepentingan yang dimungkinkan memiliki resiko dapat merugikan tertanggung. Objek tertentu dalam perjanjian asuransi dapat berbentuk harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan, dapat pula berupa jiwa atau raga manusia, yang dicantumkan

⁴⁸ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio.Op. Cit. hlm. 74-75

dalam perjanjian. Kausa yang halal adalah isi perjanjian tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum⁴⁹. Syarat perjanjian asuransi adalah kewenangan berbuat pada perjanjian asuransi, ada yang bersifat subjektif dan objektif. Kewenangan subjektif antarlain kedua pihak telah dewasa, berakal sehat, tidak berada di bawah pengampuan. Kewenangan objektif, bertanggung mempunyai hubungan yang sah dengan objek asuransi⁵⁰.

Perjanjian asuransi harus dalam bentuk tertulis. Dalam praktik bisnis, perjanjian asuransi telah dibuat dalam bentuk baku (*standard contract*), yaitu dalam bentuk akta yang disebut dengan Polis. Polis merupakan alat bukti tertulis bahwa perjanjian asuransi telah terjadi. Pembuktian, syarat-syarat khusus dan janji-janji khusus asuransi yang menurut undang-undang, diancam batal jika tidak dimuat dalam polis, harus dibuktikan secara tertulis⁵¹. Setiap perjanjian, khususnya dalam hal ini adalah perjanjian asuransi, harus dilaksanakan dengan itikat yang baik (*the utmost good faith*). Penanggung hanya bisa memperkirakan resiko dan menetapkan jumlah premi yang di bayarkan, bilamana kepadanya diberitahukan secara jujur semua fakta mengenai yang akan dipertanggungkan. Salah dalam memberikan suatu keterangan, apalagi dengan sengaja memberikan keterangan yang salah atau menyembunyikan fakta, merupakan alasan kuat bagi penanggung membebaskan diri dari memberikan pembayaran ganti rugi⁵². Perjanjian

⁴⁹ Abdulkadir Muhammad, 2011. Op. Cit, hlm.49-52.

⁵⁰ *Ibid*, hlm. 50-51

⁵¹ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio.Op. Cit. hlm. 75-76.

⁵² Amir, M.S, *Seluk-Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri, PPM*, Jakarta, 2000, hlm. 77

asuransi dengan bentuk polis tersebut menurut ketentuan Pasal 256 KUHD harus memuat:

1. Hari pengadaaan pertanggungangan itu;
2. Nama orang yang mengadakan pertanggungangan itu atas beban sendiri atau atas nama beban orang lain;
3. Uraian yang cukup jelas tentang barang yang dipertanggungangan;
4. Jumlah uang yang untuk itu dipertanggungangan;
5. Bahaya yang diambil oleh penanggung atas bebannya;
6. Waktu mulai dan berakhirnya bahaya yang mungkin terjadi atas beban penanggung;
7. Premi pertanggungangan;
8. Pada umumnya, semua keadaan yang pengetahuannya tentang itu mungkin mutlak penting untuk penanggung, dan semua syarat yang diperjanjikan antara dua belah pihak;
9. Polis itu wajib ditandatangani oleh setiap penanggung.

C. Kewajiban Yang Harus Dijalankan Oleh Pemilik Kapal Yang Melakukan Kegiatan Pelayaran Perdagangan Melalui Jalur Laut Dalam Rangka Perlindungan Asuransi Bagi Pihak Ketiga

Pengaturan kewajiban pemilik/operator kapal untuk menggunakan perlindungan asuransi bagi pihak ketiga dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut sudah diatur di dalam Pasal 41 Ayat (3) yang berbunyi “Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan

dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”, Pasal 54 yang berbunyi “Penyedia jasa angkutan multimoda wajib mengasuransikan tanggung jawabnya”, Pasal 203 Ayat (5) yang berbunyi “Untuk menjamin kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya”, Pasal 231 Ayat (2) yang berbunyi “Untuk memenuhi tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pemilik atau operator kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya” Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam Pasal tersebut diatur beberapa jenis tanggung gugat dari perusahaan pelayaran yang memiliki kewajiban untuk menjamin resiko maupun *evenemen* yang timbul akibat pengoperasian kapal. Kewajiban mengasuransikan yang harus dilaksanakan oleh pemilik kapal terkait dengan tanggung jawab pengangkut dalam memberikan suatu perlindungan kepada pihak-pihak yang menjadi bagian dari tanggung jawabnya. Ada beberapa macam jenis asuransi laut tanggung gugat kapal bila suatu saat terjadi resiko atau pun *evenemen* dalam akibat kegiatan perdagangan melalui jalur laut, yakni tanggung gugat kapal terhadap keselamatan penumpang dan muatan, tanggung gugat pengangkut dalam angkutan multimoda, tanggung jawab kapal terhadap nakhoda dan/ atau anak buah kapal (ABK), serta *personal effect*, tanggung jawab kapal atas kerugian yang menyebabkan hilang/rusaknya properti pelabuhan dan sarana bantu navigasi/telekomunikasi-pelayaran, tanggung jawab kapal terhadap pencegahan pencemaran perairan laut .

Pertama, terkait kewajiban asuransi oleh kapal terhadap keselamatan penumpang dan muatan kapal. Berdasarkan ketentuan Pasal 41 dan 42 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, tanggung jawab pengangkut angkutan laut dalam menjaga keselamatan penumpang dan/atau muatannya yang diangkutnya pada saat pengoperasian kapal, memiliki konsekuensi pengangkut/pemilik kapal wajib mengasuransikan tanggung jawabnya itu. Tanggung jawab kapal berupa kematian atau lukanya penumpang yang diangkut, musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut, dan kerugian pihak ketiga. Namun, tanggung jawab itu dibatasi pada pengangkut, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian bukan disebabkan oleh kesalahannya, jika demikian perusahaan angkutan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.

Kedua, kewajiban asuransi tanggung gugat pengangkut dalam angkutan multimoda. Dalam pengangkutan multimoda (pengangkut penyedia jasa multimoda yang menggunakan lebih dari satu jenis sarana alat angkut), berdasarkan ketentuan Pasal 51 ayat (1) yang berbunyi “Angkutan multimoda dilakukan oleh Badan Usaha yang telah mendapat izin khusus untuk melakukan angkutan multimoda dari Pemerintah” dan ayat (2) yang berbunyi “Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertanggung jawab (*liability*) terhadap barang sejak diterimanya barang sampai diserahkan kepada penerima barang” dan Pasal 53 ayat (1) yang berbunyi “Tanggung jawab penyedia jasa angkutan multimoda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 51 ayat (2) meliputi kehilangan atau kerusakan yang terjadi pada barang serta keterlambatan penyerahan

barang". Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pengangkut multimoda juga mempunyai kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawabnya dalam mengangkut barang sejak diterimanya barang sampai diserahkan kepada penerima barang. Resiko ataupun *evenemen* yang menjadi beban penyedia jasa angkutan adalah kehilangan atau kerusakan yang terjadi pada barang serta keterlambatan penyerahan barang. Dalam pengangkutan multimoda, pengangkut belum tentu pemilik/operator kapal yang mengangkut barang sebagaimana yang disebut dalam Dokumen *Bill of Lading*. Namun demikian, tetap saja setiap yang mempunyai izin untuk beroperasi sebagai pengangkut (*Non-Vessel Operating Carriers*) atau *Freight Forwarders* yang berlisensi sebagai penyedia angkutan jasa. Ketentuan mengenai tanggung gugat asuransi yang bukan pemilik/operator kapal diatur dalam Pasal 475 KUHD. Apabila pengangkut/penyedia angkutan jasa itu bukanlah yang mengusahakan kapal, maka kewajibannya untuk mengganti kerugian menurut Pasal 468 KUHD. Sekadar mengenai pengangkutan melalui lautan, adalah terbatas pada jumlah yang mana, karena kerugian yang diderita, berdasarkan Pasal yang lalu, dapat dimintakan penggantian dari si pengusaha kapal. Apabila ada perselisihan maka wajiblih si pengangkut membuktikan, sampai jumlah manakah tanggung jawabnya dibatasi⁵³.

Ketiga, kewajiban asuransi tanggung gugat kapal terhadap nakhoda dan/atau anak buah kapal (*liability in respect of crew*). Jaminan perlindungan (*Protection and Indemnity*) ini adalah atas tanggung jawab hukum pemilik atau

⁵³ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Op. Cit. hlm. 137.

penyedia jasa angkutan untuk memberikan biaya-biaya antara lain pengobatan dan santunan akibat kecelakaan kerja atau sakit atau meninggal dunia saat masih dalam hubungan kerja kepada nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK)⁵⁴. Jaminan asuransi perlindungan terhadap nakhoda dan ABK meliputi *bodily injury to crew, liability for loss of personal effects of crew, dan liability for crew wages following total loss*. Menurut Ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan, tanggung jawab pengusaha angkutan di perairan, meliputi⁵⁵:

1. Tanggung jawab pembayaran pesangon bila terjadi kapal musnah atau tenggelam;
2. Tanggung jawab biaya perawatan dan pengobatan bagi awak kapal yang sakit atau cidera selama berada di atas kapal;
3. Tanggung jawab biaya pemulangan kembali ke tempat domisilinya jika kapal mengalami kecelakaan;
4. Tanggung jawab ganti rugi atas kehilangan barangbarang milik awak kapal akibat tenggelam atau terbakarnya kapal (*personal effect*);
5. Tanggung jawab pembayaran santunan cacat;
6. Tanggung jawab pembayaran santunan kematian dan biaya pemulangan dan penguburan jenazah ke tempat asalnya;

⁵⁴ Ditulis kembali dari berbagai sumber oleh Imam Musjab, Crew Liability dan Tanggung Jawab atas Kecelakaan Kerja Laut, <http://ahliasuransi.com/crew-liability-dan-tanggung-jawab-atas-kecelakaan-kerja-laut>, Jumat 4 Januari 2016 pukul 6:22, diakses pada Minggu 07 Februari 2016 pukul 12.45 WIB.

⁵⁵ Pasal 27, 28, 29, 30, 31 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan

7. Tanggung jawab atas biaya perjalanan yang timbul untuk nakhoda dan kapal untuk menuju atau turun dari kapal setelah selesai perjalanan.

Keempat, kewajiban asuransi tanggung gugat kapal atas kerugian yang menyebabkan hilang/rusaknya properti yang berada di pelabuhan dan sarana bantu navigasi/ telekomunikasi-pelayaran. Menurut ketentuan Pasal 100 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi, “orang-perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan usaha yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kegiatannya”. Pemilik dan/atau penyedia jasa angkutan bertanggung jawab untuk mengganti semua kerugian atas setiap kerusakan yang timbul pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang diakibatkan oleh kapal. Demi menjamin pelaksanaan tanggung jawab atas ganti kerugian, pemilik dan/atau penyedia jasa angkutan yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan wajib memberikan jaminan. Badan Usaha Pelabuhan bertanggung jawab atas setiap kerugian pengguna jasa atau pihak ketiga lainnya karena kesalahan dalam pengoperasian pelabuhan. Pengguna jasa pelabuhan atau pihak ketiga berhak mengajukan tuntutan ganti kerugian. Pemilik dan/atau penyedia jasa angkutan kapal bertanggung jawab pada setiap kerusakan Telekomunikasi-Pelayaran, hambatan di jalur pelayaran, sungai dan danau yang disebabkan oleh pengoperasian kapalnya. Tanggung jawab pemilik dan/atau penyedia jasa angkutan yaitu adalah kewajiban untuk segera memperbaiki atau mengganti sehingga fasilitas tersebut dapat difungsikan kembali seperti sebelumnya.

Perbaikan dan penggantian dilakukan dalam batas waktu enam puluh hari kalender sejak kerusakan terjadi⁵⁶.

Kelima, asuransi tanggung gugat kapal terhadap pencegahan pencemaran perairan laut merupakan kewajiban penyedia jasa angkutan/pemilik kapal. Menurut ketentuan Pasal 231 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi, “pemilik atau operator kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya”. Untuk memenuhi tanggung jawab tersebut, pemilik atau penyedia jasa angkutan/pemilik kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya wajib mengasuransikan tanggungjawabnya.

Perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, selain mengatur kewajiban bagi penyedia jasa angkutan/pemilik kapal untuk mengasuransikan tanggung jawab kapal terhadap kelima hal di atas, juga mengatur tentang asuransi bagi pihak ketiga (*legal liability insurance*) bila terjadi tubrukan kapal di laut dan tanggung jawab asuransi dalam penyingkiran penghalang dan bangkai kapal (*liability for obstruction and wreck removal*). Ketentuan tentang tubrukan kapal dalam KUHD diatur dalam Bab VI Tentang Tubrukan Kapal mulai dari Pasal 534 sampai dengan 544a. Menurut ketentuan Pasal 534, tubrukan kapal berarti terjadi benturan atau sentuhan kapal yang satu dengan yang lainnya.

Ada beberapa ketentuan mengenai pertanggungjawaban ganti kerugian bila terjadi tubrukan kapal, yaitu⁵⁷:

⁵⁶ Baca Pasal 100, 101, dan 181 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

⁵⁷ R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Op. Cit, hlm. 177-179.

1. Bila tubrukan kapal disebabkan oleh hal yang tidak disengaja, oleh hal di luar kekuasaan, atau bila terdapat keragu-raguan mengenai sebab tubrukan kapal, maka kerugian dipikul oleh mereka yang menderita.
2. Bila tubrukan kapal itu adalah akibat kesalahan dari salah sebuah kapal yang bertubrukan, atau kesalahan kapal lain, pengusaha kapal yang telah melakukan kesalahan bertanggungjawab untuk seluruh kerugian.
3. Bila tubrukan kapal itu adalah akibat kedua belah pihak, tanggung jawab kedua pengusaha kapal seimbang dengan kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh kedua belah pihak.
4. Bila sebuah kapal yang menyuruh diseret, karena kesalahan kapal yang menyeret bertubrukan, disamping pengusaha kapal itu, pengusaha kapal yang menyeret bertanggung jawab secara tanggung renteng terhadap kerugiannya.

Mengenai penyingkiran penghalang dan bangkai kapal. Menurut ketentuan Pasal 1 Ayat (4) *Nairobi International Convention on The Removal Of Wrecks*, 2007, "*Wreck*", *following upon a maritime casualty, means*⁵⁸:

(a) *a sunken or stranded ship; or*

(b) *any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or*

(c) *any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or*

⁵⁸ <http://folk.uio.no/erikro/WWW/WreckRemovalConvention.pdf>. Diakses pada hari Jum'at, 08 November 2019 pukul 19.39 WIB.

(d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

Pasal 1 Ayat (7), “Removal” means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. “Remove”, “removed” and “removing” shall be construed accordingly. Penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya di dalam Konvensi Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka Kapal adalah penyingkiran kapal karam atau kapal terdampar, termasuk benda-benda yang ada didalam kapal tersebut, akibat adanya kecelakaan atau tubrukan kapal, guna menghindari adanya kecelakaan pelayaran di laut akibat adanya bangkai atau kerangka kapal dimaksud. Menurut ketentuan Pasal 202 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang berbunyi “Pemilik kapal dan/atau Nakhoda wajib melaporkan kerangka kapalnya yang berada di perairan Indonesia kepada instansi yang berwenang”. Ayat (2) yang berbunyi “Kerangka kapal yang posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus diberi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagai tanda dan diumumkan oleh instansi yang berwenang”. Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam. Pemerintah wajib mengangkat, menyingkirkan, atau menghancurkan seluruh atau sebagian dari kerangka kapal dan/ atau muatannya atas biaya pemilik apabila dalam batas waktu yang ditetapkan pemerintah, pemilik tidak melaksanakan tanggung jawab dan kewajibannya. Pemilik kapal yang lalai

melaksanakan kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan pemerintah, sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan pelayaran, wajib membayar ganti kerugian kepada pihak yang mengalami kecelakaan. Pemerintah wajib mengangkat dan menguasai kerangka kapal dan/atau muatannya yang tidak diketahui pemiliknya dalam batas waktu yang telah ditentukan. Untuk menjamin

kewajiban pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya⁵⁹. Kewajiban pemilik/ penyedia jasa angkutan adalah mengasuransikan tanggung jawabnya dalam penyingkiran bangkai/ kerangka kapal telah ditentukan oleh Otoritas Jasa

Keuangan. Otoritas jasa keuangan juga telah mengeluarkan Surat Edaran Nomor: S-32/ D.05/2015 dalam rangka untuk mengadakan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal, yang diamanatkan di dalam Pasal 203 Ayat (5)

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi “Untuk menjamin kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2)

pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya”, Surat Edaran Menteri Perhubungan RI Nomor AL.801/1/2 Pbh 2014 hal Kewajiban Mengasuransikan Kapal dengan Asuransi Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Ganti Rugi.

Lebih lanjut mengenai hal ini akan diuraikan pada asuransi tanggung gugat kapal dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut yang ada di Indonesia⁶⁰.

Kewajiban pemilik kapal/penyedia jasa angkutan ialah melakukan penyingkiran kerangka kapal, sebelumnya sudah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi “Kapal yang

⁵⁹ Pasal 203 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

⁶⁰ Baca penjelasan tentang Asuransi Protection and Indemnity pada pembahasan pertama tulisan ini.

mengalami kecelakaan dan tenggelam di perairan dapat membahayakan sistem navigasi atau dapat menubruk kapal lainnya yang sedang berlayar sehingga harus segera dilakukan pengangkatan dan penyingkiran kerangka kapal”. sebagaimana diatur di dalam Pasal 203 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi “pemilik kapal berkewajiban untuk menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari sejak kapal tenggelam, sehingga untuk menjamin kewajibannya tersebut pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya”. Supaya memudahkan bagi pemilik kapal melaksanakan aturan di atas, OJK (Otoritas Jasa Keuangan) mengusulkan adanya suatu produk asuransi yang menangani penyingkiran kerangka kapal yang dikelola dalam bentuk konsorsium. Konsorsium ini adalah terdiri dari beberapa perusahaan asuransi nasional yang memberikan jaminan perlindungan bagi pemilik kapal terkait kewajiban pemilik kapal apabila kapalnya tenggelam.

Terkait dengan produk asuransi yang dilakukan dalam bentuk konsorsium belum diatur di dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian (selanjutnya disebut UU Perasuransian), namun Pasal 18 UU Perasuransian dapat menjadi landasan hukum bahwa perusahaan perasuransian bisa melakukan kerja sama dengan pihak yang lain untuk meperluas suatu bisnis atau untuk melaksanakan sebagian suatu fungsi dalam penyelenggaraan usahanya. Mengingat bahwa dalam pembentukan konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal melibatkan beberapa perusahaan asuransi yang

Gambar 2.1: *Flow chart* penyingkiran kerangka kapal berdasarkan hukum di Indonesia

| Uraian Kegiatan | Pelaksana | | | Keterangan | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|--|---|---|---|---|--|---|--|--|--|--|
| | Pemilik Kapal/ <i>Owner</i> | Direktorat Jenderal Perhubungan Laut | UPT Perhubungan Laut Setempat (DISNAV/Svabandar) | | | | | | | | | |
| Pemilik kapal dan/atau nahkoda melaporkan kerangka kapal kepada syahbandar di pelabuhan terdekat | | <p>1. Penyampaian data kapal dan posisi koordinat sementara 2. Pemilik kapal wajib melakukan survei keberadaan kerangka kapal dan/atau muatannya dengan mengikutsertakan petugas syahbandar dan berkoordinasi dengan DISNAV setempat</p> | <p>1. Diumumkan oleh DJPL data kapal dan posisi koordinat melalui Maklumat Pelayaran, Berita Pelaut Indonesia dan Stasiun Radio Pantai (SROP)</p> | | | | | | | | | |
| Penyampaian data kapal dan posisi koordinat sementara | | | | <p>1. Evaluasi hasil survei dan penelitian data, hasil dari evaluasi tersebut diumumkan oleh Direktur Jenderal melalui maklumat pelayaran dan Berita Pelaut Indonesia 2. Penentuan penetapan tingkat gangguan keselamatan pelayaran oleh Kepala Kantor UPT setempat</p> | <p>1. Pemberian pembebasan kewajiban penyingkiran kerangka kapal tidak menghapuskan kewajiban pemilik kapal untuk mengangkat dan/atau memindahkan muatan kapal dan/atau bahan bakar kapal yang dapat menimbulkan pencemaran lingkungan. 2. Pemberian pembebasan kewajiban penyingkiran kerangka kapal diberikan oleh Kepala Kantor UPT setempat kepada pemilik kapal dengan menerbitkan Surat Keterangan Pembebasan Kewajiban Penyingkiran Kerangka</p> | | | | | | | |
| Pemilik kapal wajib melakukan survei keberadaan kerangka kapal dan/atau muatannya dengan mengikutsertakan petugas syahbandar dan berkoordinasi dengan DISNAV setempat | | | | | | <p>1. Pengadaan, pemasangan, pemeliharaan, dan penyingkiran kembali Sarana Bantu Navigasi Pelayaran menjadi tanggung jawab pemilik kapal 2. Kepala Kantor UPT di pelabuhan terdekat dapat memberikan surat peringatan kepada pemilik kapal/perusahaan <i>salvage</i> yang belum melaksanakan kewajiban penyingkiran kerangka kapal sebanyak 3 kali berturut-turut dalam jangka waktu 30 hari setelah batas berakhirnya batas waktu penyingkiran</p> | <p>1. Penyingkiran kerangka kapal harus dilakukan paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal kandas atau tenggelam sesuai penetapan tingkat gangguan keselamatan berlayar</p> | | | | | |
| Bila hasil evaluasi dan penelitian termasuk dalam tingkat yang dianggap tidak mengganggu keamanan, keselamatan pelayaran, operasional pelabuhan, dan lingkungan maritim | | | | | | | | <p>1. Pemilik Kapal a. Mempunyai izin kegiatan <i>salvage</i> dari DJPL b. Pemilik kapal wajib berkoordinasi dengan UPT terdekat 2. Perusahaan <i>Salvage</i> a. Mempunyai izin usaha dari Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal b. Mempunyai izin kegiatan <i>salvage</i> dari DJPL Izin kegiatan <i>salvage</i> berlaku paling lama 6 bulan dan dapat diperpanjang</p> | <p>1. Melakukan pelaporan kepada DJPL dengan tembusan UPT pelabuhan terdekat dan dilengkapi Berita Acara Peninjauan Lapangan yang diketahui oleh Kepala UPT pelabuhan terdekat dan distrik Navigasi setempat 2. DJPL mengumumkan bebasnya lokasi dari keberadaan kerangka kapal dalam bentuk Maklumat Pelayaran melalui Stasiun Radio Pantai (SROP) dan Berita Pelaut Indonesia serta dilaporkan kepada <i>International Maritime organization</i> (IMO)</p> | | | |
| Bila hasil evaluasi dan penelitian posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus dipasang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran | | | | | | | | | | <p>1. Melakukan pelaporan kepada DJPL dengan tembusan UPT pelabuhan terdekat dan dilengkapi Berita Acara Peninjauan Lapangan yang diketahui oleh Kepala UPT pelabuhan terdekat dan distrik Navigasi setempat 2. DJPL mengumumkan bebasnya lokasi dari keberadaan kerangka kapal dalam bentuk Maklumat Pelayaran melalui Stasiun Radio Pantai (SROP) dan Berita Pelaut Indonesia serta dilaporkan kepada <i>International Maritime organization</i> (IMO)</p> | | |
| Penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya dapat dilakukan oleh pemilik kapal yang berbendera Indonesia yang kapalnya kandas dan tidak perlu perusahaan <i>salvage</i> untuk melakukannya / Perusahaan <i>Salvage</i> | | | | | | | | | | | <p>1. Melakukan pelaporan kepada DJPL dengan tembusan UPT pelabuhan terdekat dan dilengkapi Berita Acara Peninjauan Lapangan yang diketahui oleh Kepala UPT pelabuhan terdekat dan distrik Navigasi setempat 2. DJPL mengumumkan bebasnya lokasi dari keberadaan kerangka kapal dalam bentuk Maklumat Pelayaran melalui Stasiun Radio Pantai (SROP) dan Berita Pelaut Indonesia serta dilaporkan kepada <i>International Maritime organization</i> (IMO)</p> | |
| Pelaksanaan penyingkiran kerangka kapal | | | | | | | | | | | | <p>1. Melakukan pelaporan kepada DJPL dengan tembusan UPT pelabuhan terdekat dan dilengkapi Berita Acara Peninjauan Lapangan yang diketahui oleh Kepala UPT pelabuhan terdekat dan distrik Navigasi setempat 2. DJPL mengumumkan bebasnya lokasi dari keberadaan kerangka kapal dalam bentuk Maklumat Pelayaran melalui Stasiun Radio Pantai (SROP) dan Berita Pelaut Indonesia serta dilaporkan kepada <i>International Maritime organization</i> (IMO)</p> |
| Selesai dilaksanakannya penyingkiran kerangka kapal | | | | | | | | | | | | |

berkedudukan/berperan sebagai penanggung, sehingga perlu dianalisis lebih lanjut terkait karakteristik konsorsium dan tanggung jawab masing-masing pihak perusahaan asuransi yang tergabung di dalam suatu bentuk konsorsium.

Penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif yang menggunakan pendekatan melalui perundang-undangan (*statute approach*) yaitu dengan mempelajari semua peraturan yang saling berkaitan dengan isu hukum yang sedang dihadapi, pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yaitu dilakukan dengan cara mempelajari beberapa pandangan dan doktrin yang saat ini berkembang di dalam ilmu hukum, dan pendekatan kasus (*case approach*) yaitu dilakukan dengan cara menganalisis kasus-kasus yang telah menjadi putusan pengadilan yang ada kaitannya dengan isu hukum yang sedang dihadapi⁶¹.

D. Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal

Konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal adalah kumpulan beberapa perusahaan asuransi kerugian yang dibentuk melalui perjanjian kerja sama antara PT Tugu Pratama Indonesia dengan perusahaan asuransi anggota konsorsium yang ditulis dalam bentuk Perjanjian Kerja Sama Nomor 022/PK/CGS-TPI/III/2015 tanggal 17 Maret 2015 tentang Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*Wreck Removal Insurance*) dan Perjanjian Kerja Sama Nomor 083/PK/CGS-TPI/VI/2015 tanggal 01 Maret 2016 tentang Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal Termasuk Tanggung Jawab Polusi. Konsorsium yang tidak lain merupakan gabungan beberapa perusahaan yang disatukan didalam suatu ikatan perjanjian kerja. Bentuk konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal

⁶¹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* Kencana 2011, hal 133-136

bukanlah badan hukum melainkan berupa perjanjian kerja sama antara beberapa perusahaan asuransi untuk melakukan pertanggungansan bersama.

Dalam suatu dunia bisnis, perjanjian kerja sama yang banyak dilakukan oleh pelaku usaha dalam rangka membuka atau mengembangkan usahanya. Perjanjian tersebut muncul sebagai akibat perkembangan dan kebutuhan masyarakat⁶².

Beberapa orang penulis berpendapat bahwa konsorsium juga termasuk ke dalam persekutuan perdata, akan tetapi jika melihat prakteknya, konsorsium bukanlah sepenuhnya persekutuan perdata meskipun ada kesamaan anantara karakter dengan persekutuan perdata. Tidak semua unsur dari persekutuan perdata melekat padanya, sebab konsorsium merupakan suatu perjanjian kerja sama yang tidak akan berakhir apabila salah satu dari anggotanya keluar atau meninggal, melainkan berakhirnya konsorsium didasari pada kesepakatan para anggotanya atau ketika tujuan proyek konsorsium itu telah tercapai, sedangkan ciri khusus dari persekutuan perdata ialah persekutuan perdata akan berakhir apabila salah seorang sekutunya meninggal atau di bawah pengampuan, hal ini sebagaimana diatur di dalam Pasal 1646 KUH Perdata.

Industri perasuransian saat ini berkembang cukup pesat sehingga mendorong perusahaan untuk mengembangkan produk-produk asuransi yang semakin beragam dan kompleks sesuai kebutuhan. Selain itu, saat ini produk asuransi merupakan bagian dari produk jasa keuangan mulai memiliki suatu ciri yang hampir sama dengan produk jasa keuangan lainnya seperti bank dan pasar modal. Salah satu

⁶² Irawan Soerodjo, *Hukum Perjanjian dan Pertanahan Perjanjian Build, Operate dan Transfer (BOT) atas Tanah, Pengaturan, Karakteristik dan Praktik* Laksbang Pressindo 2016 hal 46-47

perkembangan bisnis persuransian yaitu produk asuransi bersama, sebagaimana diatur di dalam Pasal 5 Ayat 1 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 23/POJK.05/2015 tentang Produk Asuransi dan Pemasaran Produk Asuransi bahwa produk asuransi bersama dirancang untuk dipasarkan dan ditanggung atau dikelola resikonya oleh 2 (dua) atau lebih perusahaan asuransi melalui mekanisme kerja sama dalam bentuk perjanjian kerja, dan diatur lagi pada Pasal 6 POJK Nomor 23/2015 bahwa produk asuransi bersama harus dituangkan dalam suatu perjanjian tertulis yang memuat susunan keanggotaan, termasuk perusahaan yang menjadi Ketua (*Leader*) yang akan mengkoordinir kegiatan pemasaran produk asuransi bersama.

Dari ketentuan di atas merupakan bentuk kerjasama yang dimaksud adalah konsorsium, sebagaimana juga dijelaskan pada Pasal 5 POJK di atas yaitu Produk Asuransi Bersama adalah produk konsorsium asuransi Tenaga Kerja Indonesia (TKI). Pemerintah telah mengakui bentuk konsorsium sebagai salah satu bentuk kerja sama perusahaan perasuransian di dalam pengelolaan produk asuransi. Tujuan dibentuknya suatu konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal adalah sebagai upaya mendukung program pemerintah yakni Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dalam mewujudkan lingkungan perairan yang bersih serta menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran di seluruh perairan Indonesia. Sebagaimana diatur di dalam Pasal 203 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi “pemilik kapal berkewajiban untuk menyingkirkan kerangka kapal dan muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran maksimal 180 (seratus delapan

puluh) hari sejak kapal tenggelam”. Untuk menjamin kewajiban pemilik kapal tersebut, pemilik kapal berkewajiban untuk mengasuransikan kapalnya. Jika pemilik kapal/penyedia jasa angkutan tidak melaksanakan kewajibannya tersebut, maka pemerintah yang berkewajiban melaksanakannya dengan biaya dibebankan kepada pemilik kapal/penyedia angkutan jasa, termasuk penggantian kerugian kepada pihak yang dirugikan jika kerangka kapal menyebabkan terjadinya kecelakaan pelayaran.

Selain bertujuan untuk memudahkan pelaksanaan aturan di atas, pemerintah juga bertujuan mendorong peningkatan kapasitas asuransi dalam negeri guna memenuhi kebutuhan pertanggungan asuransi dalam negeri. OJK memiliki rencana untuk mengembangkan polis *Protection & Indemnity* Indonesia agar diakui secara internasional. Namun demikian, sebagai langkah permulaan, ketersediaan produk asuransi penyingkiran kerangka kapal yang sesungguhnya merupakan bagian dari produk *Protection & Indemnity* untuk sementara waktu menjadi prioritas⁶³.

Meskipun konsorsium ini dibentuk dengan tujuan mendukung program pemerintah, namun pihak pemerintah tidak ikut andil dalam pengelolaan konsorsium asuransi itu karena yang mengelola adalah konsorsium itu sendiri, namun tetap dalam pengawasan pemerintah, dalam hal ini Otoritas Jasa Keuangan (OJK). Otoritas Jasa Keuangan (OJK) juga menyatakan bahwa tujuan dari dibentuknya konsorsium ini bertujuan supaya ada kesamaan dalam prosedur akseptasi dan pelayanan klaim. Selain itu, konsorsium juga dapat mempermudah

⁶³ Dumoly F Pardede, 'Pointers Welcome Speech Sosialisasi Produk Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal', Otoritas Jasa Keuangan 2015

Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan fungsi pengawasan. Konsorsium memiliki kapasitas yang lebih besar dan bisa mengakumulasi resiko secara bersama-sama. Melalui konsorsium, maka posisi tawar menjadi lebih kuat untuk menghadapi reasuradur⁶⁴.

Pemilik kapal sebagai tertanggung yaitu pihak yang melakukan kontrak atau dikenal sebagai pemegang polis. Pihak yang akan mendapatkan ganti kerugian dari perusahaan asuransi adalah pemilik kapal dan pihak ketiga yaitu Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Objek asuransi dalam produk asuransi ini yaitu pemberian jasa pelayanan operasional dalam upaya kegiatan pembersihan kerangka kapal yang tenggelam termasuk juga tanggung jawab polusi yang merupakan tanggung jawab hukum tertanggung kepada pihak ketiga⁶⁵.

Apabila diperhatikan objek asuransi sebagaimana diatur dalam UU Perasuransian, terlihat bahwa salah satu objek asuransi adalah tanggung jawab hukum. Tanggung jawab hukum yang dimaksud adalah yang terkait dengan kewajiban seseorang untuk memberikan ganti rugi, yang dikarenakan perbuatan yang dilakukan oleh orang tersebut yang mengakibatkan kerugian bagi yang lain. Terhadap tanggung jawab hukum orang yang bersangkutan dapat diasuransikan. Untuk jenis asuransi ini lebih dikenal dengan asuransi tanggung gugat (*liability insurance*)⁶⁶.

⁶⁴ *Ibid*

⁶⁵ PT Tugu Pratama Indonesia Tbk., "Lampiran Prosedur Penutupan Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal Termasuk Tanggung Jawab Polusi" (Wreck Removal Insurance Consortium 2018) <<http://www.wriconsortium.com>> diakses tanggal 17 Mei 2018

⁶⁶ Sentosa Sembiring, Op. Cit. 85

E. Penyelesaian Klaim Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Muatannya

Bentuk kerja sama konsorsium adalah dalam bentuk kontraktual berdasarkan suatu kontrak/perjanjian yang disepakati. Artinya berdasarkan apa yang telah diperjanjikan di dalam kontrak konsorsium, termasuk di dalamnya mengenai kontribusi masing-masing anggota dan tanggung jawab pertanggungan dibagi berdasarkan persentase kontribusi sesuai kontrak. Perusahaan asuransi biasanya membentuk konsorsium untuk melakukan pertanggungan bersama sebagai upaya untuk menanggulangi resiko yang terlalu besar dan sekaligus memperluas pasar dari produk suatu jenis asuransi tertentu⁶⁷.

Pengurusan di dalam konsorsium asuransi yakni mengenai pengurusan tugas dan kewajiban terkait pertanggungan terhadap produk asuransi penyingkiran kerangka kapal oleh pihak Perusahaan Asuransi yang bergabung menjadi anggota di dalam konsorsium. Tugas dan kewajiban dalam kerja sama ini merupakan tanggung jawab antara para pihak atau anggota konsorsium dalam pelaksanaan pertanggungan. Adapun tugas dan kewajiban yang dimaksud yaitu⁶⁸:

PT Tugu Pratama Indonesia berkedudukan sebagai Pimpinan (*leader*) memiliki besaran (*share*) pertanggungan terbesar sekaligus sebagai operator bagian terbesar dari resiko yang dikelola. Tugas dan kewajiban *leader* adalah bertanggung jawab atas terwujudnya kontrak pelaksanaan pekerjaan dimaksud obyek pengikatan perjanjian ini. Pimpinan (*leader*) bertugas mengkoordinir seluruh anggota dalam

⁶⁷ Wawancara dengan Ahli Asuransi PT Asuransi Bumiputera

⁶⁸ *ibid.*

melakukan manajemen resiko. Pimpinan (*leader*) memiliki kewenangan untuk mewakili konsorsium di hadapan pihak ketiga dan pengadilan

Tugas dan kewajiban seluruh anggota bersama dengan *leader* adalah bertanggung jawab dalam penyelenggaraan usaha asuransi /*coverage* kegiatan penyingkiran kerangka kapal, sesuai dengan besaran (*share*) secara proporsional. Semua anggota berwenang untuk menawarkan dan memasarkan produk asuransi penyingkiran kerangka kapal sesuai dengan kebutuhan pasar, yakni terkait biaya, *coverage*, dan pelayanan jasa yang efektif dan efisien. Seluruh anggota mempunyai kewajiban bersama-sama menjalankan pelaksanaan pertanggungan sesuai yang dimaksud di perjanjian ini, baik dalam spesifikasi pekerjaan dan/atau administratif maupun hal-hal lainnya yang berkaitan dengan pekerjaan sesuai dengan pembagian yang disepakati. Terlepas dari pembagian tanggung jawab kerja, dan/atau operasi, dan/atau keuangan antara para pihak dalam perjanjian konsorsium ini, para pihak dari perjanjian konsorsium akan bertanggung jawab secara bersamaan dan tanggung menanggung (tanggung-renteng) kepada siapapun mereka yang membuat perjanjian-perjanjian untuk pelaksanaan penyerahan barang/jasa sebagaimana ditentukan di dalam kontrak.

Semua anggota konsorsium bertanggung jawab mengganti kerugian tertanggung terhadap kewajiban-kewajiban, biaya-biaya dan pengeluaran-pengeluaran yang sah sesuai kelas asuransi yang terjadi sehubungan dengan operasi kapal milik tertanggung yang timbul dari peristiwa-peristiwa yang terjadi selama periode pertanggungan.

Dalam penyelesaian klaim asuransi kerangka kapal mengacu pada Standar Operasional Prosedur (SOP) yang di muat dalam perjanjian kerjasama antara PT. Tugu Pratama Indonesia dengan perusahaan asuransi anggota konsorsium tentang Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*Wreck Removal Insurance*) No. 022/PK/CGS-TPI/III/2015 tanggal 11 September 2015.

Berikut ini kewajiban-kewajiban yang menjadi tanggung jawab bersama anggota konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal dalam kedudukannya sebagai Penanggung sebagaimana disebutkan di dalam *Wording Policy*⁶⁹:

1. Pengangkatan kerangka kapal dan/atau muatannya

Merupakan kewajiban atas biaya-biaya dan pengeluaran-pengeluaran untuk pengangkatan, pemindahan, penghancuran, pengapungan atau penandaan kerangka kapal atau kargo milik tertanggung, peralatan atau harta benda yang berada atau dibawa di atas kapal tersebut namun dengan ketentuan bahwa tertanggung diwajibkan oleh hukum untuk melakukan operasi atau menanggung biaya-biaya tersebut.

2. Tanggung jawab polusi

Biaya dari setiap tindakan yang diambil dengan wajar untuk menghindari atau meminimalkan polusi atau kerugian atau kerusakan yang diakibatkan serta tanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan pada properti yang disebabkan oleh tindakan yang dilakukan biaya-biaya tindakan yang dikeluarkan untuk tujuan menghindari atau meminimalkan polusi atau mengakibatkan kerugian atau tanggung jawab yang timbul atas kerusakan atau

⁶⁹ PT Tugu Pratama Indonesia Tbk., Loc. Cit

kerugian properti dari kegiatan tersebut dan biaya-biaya tindakan yang dikeluarkan untuk mencegah bahaya dari “*accidental discharge*” atau keluarnya minyak atau zat-zat berbahaya dari kapal bertanggung yang dapat menyebabkan polusi. Jika terjadi perselisihan antara penanggung dan tertanggung terkait tanggung jawab atau besarnya ganti rugi sebagaimana disebutkan di dalam polis asuransi ini, maka perselisihan tersebut akan diselesaikan melalui forum perdamaian atau musyawarah oleh unit internal penanggung yang bertugas menangani pelayanan dan penyelesaian pengaduan bagi konsumen. Perselisihan harus dibuat secara tertulis oleh pihak tertanggung yang memuat tentang ketidaksepakatannya atas hal yang diperselisihkan. Penyelesaian perselisihan melalui cara ini dilakukan dalam jangka waktu maksimal 60 (enam puluh) hari kalender sejak adanya perselisihan⁷⁰. jika cara penyelesaian perselisihan sebagaimana disebutkan di atas tidak mencapai kesepakatan, maka ketidaksepakatan tersebut harus dibuat secara tertulis oleh penanggung dan tertanggung. Selanjutnya tertanggung dapat memilih penyelesaian sengketa di luar pengadilan atau melalui pengadilan dengan memilih salah satu klausul penyelesaian sengketa sebagaimana diatur di bawah ini⁷¹:

3. Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa

Apabila memilih cara ini, maka dengan ini dinyatakan dan disepakati bahwa antara pihak Tertanggung dan Penanggung akan menyelesaikan sengketa melalui Badan Mediasi dan Arbitrase Asuransi Indonesia (BMAI) sesuai dengan

⁷⁰ *ibid*

⁷¹ *ibid*

peraturan dan prosedur yang ditetapkan (BMAI) atau melalui Lembaga Alternatif Penyelesaian Sengketa Asuransi lainnya yang terdaftar di Otoritas Jasa Keuangan (OJK).

4. Pengadilan

Apabila memilih cara penyelesaian sengketa melalui pengadilan, maka dengan ini dinyatakan dan disepakati bahwa pihak bertanggung dan penanggung akan menyerahkan proses penyelesaian sengketa kepada Pengadilan Negeri di wilayah Republik Indonesia.

Pihak ketiga juga dapat menggugat anggota konsorsium yang telah menimbulkan kerugian bagi dirinya, dengan ketentuan haruslah ada kesalahan pada pihak konsorsium tersebut, harus pula ada hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian yang ditimbulkan, serta adanya suatu perbuatan melawan hukum. Mengingat bahwa bentuk konsorsium bukan suatu badan hukum dan bukan pula suatu legal entitas yang mandiri, maka untuk dapat menggugat konsorsium tersebut harus dengan cara menggugat seluruh pihak atau anggota di dalam konsorsium tersebut yang dinyatakan di dalam satu surat gugatan. Terkecuali, apabila salah satu pihak atau anggota konsorsium tersebut terbukti secara nyata telah melakukan kesalahan secara pribadi merugikan penggugat tanpa mengikutsertakan nama konsorsium⁷².

Apabila konsorsium merugikan hak penggugat yang timbul dari suatu hubungan kontraktual antara pihak penggugat dan pihak konsorsium, maka

⁷² Hery Shietra, 'MENGUGAT KONSORSIUM _ KONSULTAN HUKUM & TRAINER JAKARTA _ PERDATA, PIDANA, TANAH, KETENAGAKERJAAN, & PERUSAHAAN' (Legal Consultant Shietra & Partners 2014) <<https://www.hukum-hukum.com/2014/08/menggugat-konsorsium.html>> diakses pada tanggal 21 November 2019

penggugat dapat mengajukan gugatan wanprestasi dan wajib mencantumkan seluruh pihak di dalam kontrak. Dengan kata lain, konsorsium hanyalah istilah kerja sama bisnis. Sementara yang dapat menggugat ataupun digugat adalah suatu entitas hukum sebagai *persona in judicio*. Kecuali apabila konsorsium tersebut membentuk sebuah perusahaan berbadan hukum dengan mekanisme *joint venture*, maka badan hukum tersebut dapat digugat ataupun menggugat⁷³

F. Standard Operasional Prosedur (SOP) Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Muatannya Menurut Perundang-Undangan yang Berlaku

1. Klaim

Pengertian dari klaim dalam asuransi umumnya adalah pengajuan permintaan pembayaran ganti rugi dari pihak bertanggung kepada pihak penanggung yang timbul dari hubungan perjanjian asuransi antara bertanggung dan penanggung. Pengajuan yang timbul dikarenakan adanya suatu kejadian/kecelakaan yang menimbulkan kerugian bertanggung atas barang atau obyek asuransi bilamana resikonnya termasuk sebagai resiko yang dijamin dalam polis asuransi⁷⁴.

Dalam asuransi tanggung gugat dan asuransi tanggung gugat professional, pengertian klaim secara umum ialah tuntutan pembayaran ganti rugi dari pihak yang dirugikan kepada seseorang atau badan atas suatu perbuatan dalam menjalankan pekerjaan atau profesinnya (*Professional Liability Insurance* dan *Legal Liability Insurance*) menyebabkan timbulnya kerugian pada pihak yang menggunakan jasa dan terikat kontrak dengannya atau pada orang lain yang dikarenakan oleh suatu

⁷³ *ibid*

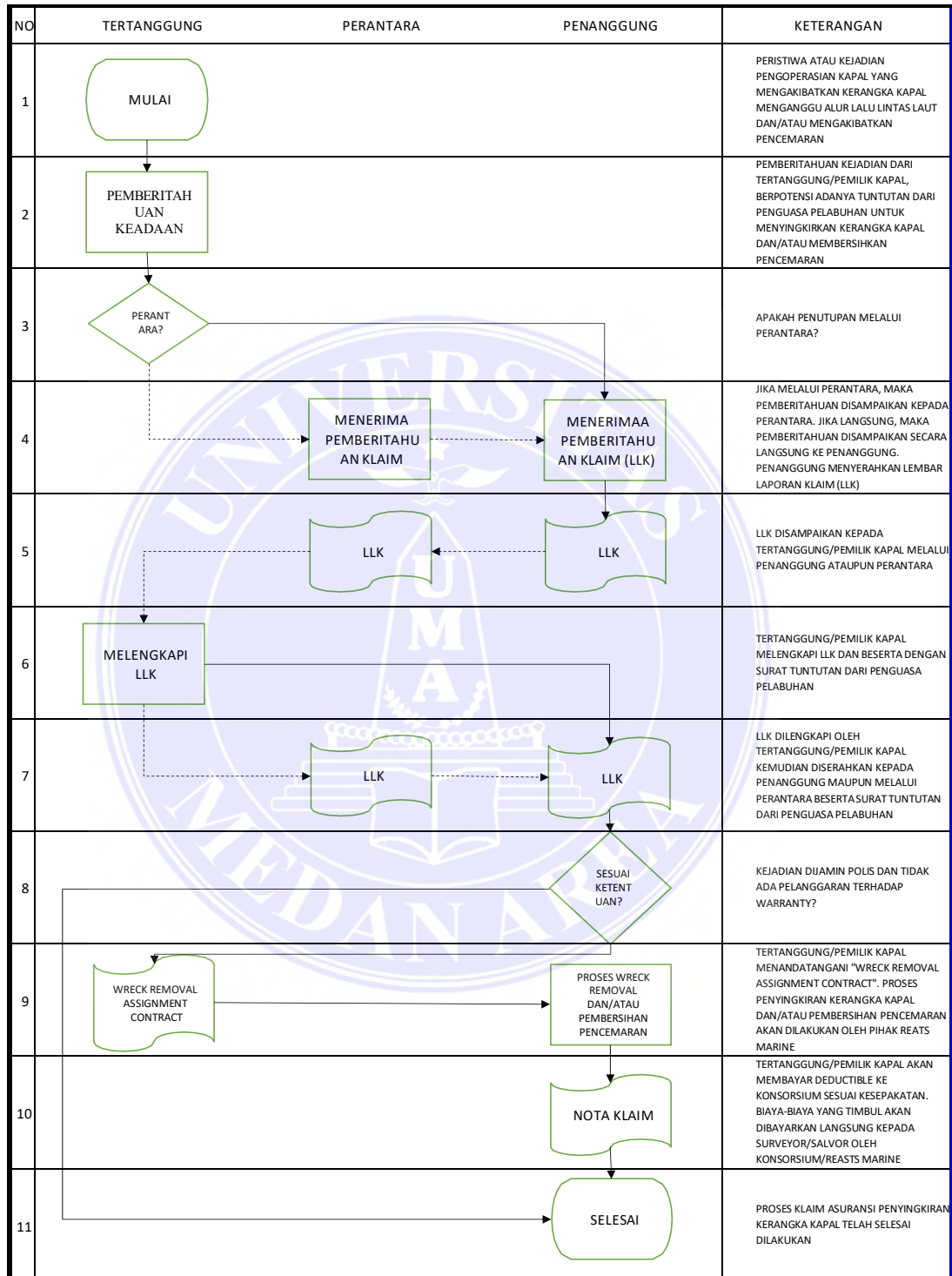
⁷⁴ *ibid*, hal. 148

tindakan kesalahan/kelalaiannya. Dengan telah ditutupnya resiko tanggung jawab hukum maupun tanggung jawab profesional oleh pihak tertanggung, maka klaim atau tuntutan hukum tersebut diteruskan kepada pihak penanggung sesuai dengan ketentuan polis asuransi tanggung gugat profesional atau *certificate of entry* (asuransi P&I dan *through transport liability insurance*)⁷⁵.



⁷⁵ *Ibid*, hal 149.

Gambar 2.1: Diagram alur prosedur klaim



Sumber: konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal termasuk tanggungjawab polusi

2. Pengusulan Klaim Ganti Rugi

Umum nya, sebagian besar masyarakat di Indonesia belum merasakan pentingnya untuk menutup asuransi (*not insurance minded yet*), terlebih lagi asuransi tanggung gugat professional, kecuali bagi (1) perusahaan yang menyadari bahwa perlunya untuk melindungi asset yang musnah atau rusak disebabkan kebakaran, kecelakaan, bencana alam, (gempa bumi, banjir, dan sebagainya), dan kejadian lain yang bisa membuat perusahaan akan mengalami kebangkrutan jika usahanya tidak ditutup dengan asuransi; atau (2) perusahaan yang menghadapi resiko yang kemungkinan besar menimbulkan tanggung gugat dari kegiatan usahanya⁷⁶.

Hampir tidak ada kesadaran dari masyarakat Indonesia untuk menutup resiko tanggung jawab hukum mereka dengan asuransi tanggung gugat. Hal ini mungkin juga disebabkan karena masih sedikitnya perusahaan asuransi di Indonesia yang memasarkan jenis asuransi tanggung gugat. Hanya pihak pengusaha saja yang memikirkan atau berorientasi kepada asuransi tanggung gugat. Mereka menutup resikonya dengan asuransi tanggung gugat untuk menyelesaikan klaim yang timbul akibat kesalahan dan kelalaian mereka sendiri. Hal ini dapat dilihat pada pengusaha pelayaran samudera dan pengiriman barang internasional (*freight forwarder*) yang menutup resikonya, seperti resiko timbulnya tuntutan ganti rugi dari pemilik muatan apabila alat angkut mengalami kecelakaan, tuntutan masyarakat yang

⁷⁶ *Ibid.*,

dirugikan sehubungan dengan timbulnya pencemaran dari kegiatan usahanya, dan lain-lain⁷⁷.

Didasari dengan banyaknya pengalaman *member* asuransi (pihak tertanggung) di Indonesia yang mengalami kesulitan dalam penyelesaian klaim jika terjadi suatu musibah akibat banyaknya prosedur penyelesaian klaim, maka hal ini menyebabkan kesadaran masyarakat untuk berasuransi menjadi semakin rendah. Tidak ada maksud dari penulis untuk membela perusahaan asuransi. Sebenarnya tindakan yang perlu dilakukan untuk menyelesaikan masalah klaim bukanlah sesuatu pekerjaan yang rumit dan sulit, asalkan pihak tertanggung melaksanakan pedoman yang diatur oleh ketentuan dalam polis yang diterbitkan oleh asuransi dan segera melengkapi dokumen pendukung klaim⁷⁸.

Berikut secara umum disuguhkan dokumen pendukung klaim yang dibutuhkan untuk penyelesaian klaim⁷⁹:

- a. Polis asli. Apabila polis belum diterbitkan, maka cukup dengan *fixture note*.
- b. Laporan kejadian yang resikonya dijamin oleh polis yang bersangkutan secepatnya begitu kejadian diketahui. Biasanya, dalam polis disebutkan laporan kejadian paling lambat diterima 3 (tiga) hari setelah kejadian. Laporan ini dapat disampaikan melalui *broker* asuransi, agen, atau langsung kepada perusahaan asuransi. Sebutkan nama tertanggung, tanggal, waktu, tempat, dan sebab kejadian secara jelas dan terperinci.

⁷⁷ *Ibid.*,

⁷⁸ *Ibid*, hal 150.

⁷⁹ *Ibid.*,

- c. Sebutkan perkiraan nilai kerugian yang diderita. Ambil foto dan siapkan sketsa barang-barang yang rusak sebagai akibat langsung maupun tidak langsung dari kejadian tersebut.
- d. Apabila tidak dapat membuat sendiri laporan terperinci, segeralah tunjuk *independent surveyor*. Laporkan dan minta persetujuan asuransi tentang penunjukannya. Apabila asuransi menunjuk *independent surveyor*, instruksikan kepada surveyor untuk melakukan *survey* dan memberikan hasilnya beserta faktur kepada pihak tertanggung. Perusahaan asuransi akan menerima dokumen ini dalam bentuk Salinan (*copy*).
- e. Kumpulkan bukti-bukti pengeluaran biaya yang langsung berkenaan dengan kejadian tersebut. Biaya yang timbul untuk mencegah kerusakan agar tidak meluas, termasuk faktur dari *independent surveyor* sebagai biaya tambahan yang diminta penggantian kerugiannya kepada perusahaan asuransi
- f. Dalam asuransi kerugian yang menanggung hilang/rusakannya *property*, mintalah perusahaan asuransi untuk segera menyelesaikan pembayaran klaim jika tertanggung sudah melengkapi dengan dokumen pendukung.

3. Pengusulan Klaim *P & I Club*

Prosedur pengajuan klaim pada dasarnya tidaklah berbeda, yaitu memerlukan dokumen pendukung klaim sebagai bukti bahwa *member* selaku pemilik/penyedia jasa angkutan (tertanggung) secara sah/legal diharuskan membayar ganti rugi kepada pihak lain sebagai akibat dari kesalahan /kelalaian. Dokumen pendukung digunakan *member* untuk membuktikan bahwa telah serta merta menyelesaikan

kewajibannya dalam hal ini pembayaran klaim secara tuntas. Dokumen pendukung ini seperti faktur dan kuitansi serta *claim release*⁸⁰.

Pada prinsipnya klaim asuransi *P&I* yang dianggap sah atau legal jika tergolong sebagai tanggung gugat, dimana dalam kategori tersebut dianggap sah atau legal adalah⁸¹:

- a. Ketetapan final/putusan tetap dari pengadilan negeri yang bersifat mengikat.
- b. Ketetapan final dari Arbitrase (*Arbitration Award*) jika kedua belah pihak sepakat untuk menyelesaikan persengketaan melalui Badan Arbitrase.
- c. Penyelesaian final dari klaim (*final claim settlement*) atas klaim yang dapat diselesaikan secara musyawarah dengan persyaratan bahwa penyelesaian klaim tersebut telah mendapatkan persetujuan *P&I Club* atau melalui *local correspondent*.

Perlu disadari, perjanjian *P&I* adalah jenis asuransi tanggung gugat atau penggantian kerugian, yaitu *member* hanya berhak menerima *reimbursement* dari *P&I Club* setelah *member* mendapatkan pembebasan kewajiban dari pihak ketiga atau *claimant*. Terdapat pengecualian, yaitu dalam masa pertanggungan atau tahun tutup buku (*underwriting year*), *member* mengalami kebangkrutan, maka penuntut klaim bisa melakukan tuntutan langsung kepada *P&I Club*⁸².

4. Pembayaran Klaim Ganti Rugi (*Reimbursement*)

⁸⁰ *Ibid.*, hal 151

⁸¹ *Ibid.*,

⁸² *Ibid.*, hal 152

Berbeda dengan asuransi *P&I*, asuransi kerugian umum atas hilang/rusaknya *property* yang diasuransikan, dimana pembayaran oleh perusahaan asuransi (penanggung) atas klaim kerugian yang diajukan oleh tertanggung setelah bukti diperlukan cukup dan kerugian termasuk ke dalam resiko yang dijamin, maka penanggung akan langsung menyelesaikan masalah pembayaran klaim kepada tertanggung⁸³.

Tetapi dalam asuransi *P&I* yang ditujukan terutama terhadap kerugian pihak ketiga (*third party liabilities*) berlaku prinsip *paid to be paid*, dimana *member* harus menyelesaikan terlebih dahulu penyelesaian klaim dan melakukan pembayaran kepada pihak penuntut klaim yang sesungguhnya, kemudian *member* (pihak tertanggung) bisa mengajukan *reimbursement* atas klaim yang telah diselesaikannya dan dibayarkannya, kepada *P&I Club* atau pihak asuransi *P&I* (penanggung), dengan memperhitungkan nilai *deductible* yang berlaku⁸⁴.

Untuk terpenuhinya ketentuan itu, sebelum *member* menyelesaikan klaim, *member* harus memperoleh persetujuan dahulu dari *P&I Club*, baik secara langsung ataupun melalui *local correspondent*. *Member* bisa menyelesaikan pembayaran klaim jika sudah mendapatkan persetujuan dari *P&I Club*, dengan bukti pembayaran (faktur dan/atau kuitansi), *member* diharuskan meminta surat pernyataan yang ditandatangani oleh penuntut klaim yang menyatakan klaim sudah tuntas dan tidak ada lagi tuntutan untuk kejadian tersebut, dikenal sebagai "*claim release*", yang ditandatangani oleh penuntut klaim yang menyatakan klaim

⁸³ *Ibid.*,

⁸⁴ *Ibid.*,

sudah tuntas dan tidak akan ada lagi tuntutan untuk kejadian tersebut, dikenal sebagai “*claim release*”, yang ditandatangani oleh penuntut klaim. Setelah semua dokumen pendukung ini terkumpul, maka *member* dapat mengajukan *reimbursement* kepada *P&I Club*⁸⁵

5. Klaim *Recovery* Terhadap Pihak Ketiga Yang Bersalah

Apabila dalam penyelidikan terjadinya kejadian/kecelakaan yang dialami oleh *member P&I Club* terjadi karena sepenuhnya atau sebagian merupakan kesalahan/kelalaian pihak lain, atau dengan kata lain *member* mempunyai hak untuk melakukan klaim kepada pihak lain, maka asuransi P&I berhak untuk melakukan pengendalian klaim (*claim recover*), yaitu timbulnya hak subrogasi untuk menuntut kerugian yang diderita *membernya* sebagai akibat kesalahan/kelalaian dari pihak lain sehingga menyebabkan kerugian kepada *member*⁸⁶. Mengingat penyelesaian klaim pada asuransi tanggung jawab tidak mudah dan memerlukan waktu yang lama, *member* harus selalu mengingat bahwa jangka waktu untuk penyelesaian klaim terbatas pada ketentuan kadaluwarsa. Jadi, *member* harus memperhatikan masa jatuh tempo supaya klaim tidak gugur (karena lewatnya masa jatuh tempo). *Member* sebaiknya mengajukan perpanjangan waktu dari pihak lawan sebelum masa jatuh tempo⁸⁷.

Sebagai upaya untuk menjaga agar klaim atau tuntutan hukum tersebut tidak gugur sehubungan dengan lewatnya jangka waktu yang telah diatur dalam perundang-undangan, sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, maka pihak yang

⁸⁵ *Ibid.*,

⁸⁶ *Ibid.*, hal 153

⁸⁷ *Ibid.*,

mempunyai kepentingan bisa meminta persetujuan perpanjangan waktu dari pihak dimana *member* sedang mengajukan tuntutan hukum. Apabila tidak disetujui, maka pihak yang mempunyai kepentingan dapat mengajukan gugatan hukum melalui pengadilan negeri untuk menjaga agar klaim atau tuntutan tidak gugur⁸⁸. Dengan diterima dan terdaftarnya gugatan di pengadilan negeri, maka klaim atau tuntutan hukum tersebut akan tetap berlaku, tidak menjadi kadaluwarsa hingga putusan pengadilan negeri yang bersifat tetap dijatuhkan⁸⁹.

Dengan selesainya pembayaran klaim kepada *member*, maka *P&I Club* akan dibebaskan dari segala tanggung jawab atas klaim yang bersangkutan. Namun, tidak seperti halnya dengan proses *claim recovery*. Asuransi P&I dengan hak subrogasi akan terus mengusahakan *claim recovery* dari pihak yang dinilai secara sah dan legal dinyatakan bersalah atas terjadinya kecelakaan. Hak untuk mengajukan klaim ini sepenuhnya akan beralih kepada *P&I Club* jika pembayaran klaim telah diselesaikan dan diterima oleh *member*. Dengan demikian, pengajuan klaim ini (sehubungan dengan *claim recovery*) pertama-tama akan menjadi kewajiban *member* sebelum beralih kepada *P&I Club*⁹⁰.

⁸⁸ *Ibid.*, hal 144

⁸⁹ Lihat Pasal 741-746 KUHD mengenai ketentuan Kadaluwarsanya suatu tuntutan hukum

⁹⁰ F.X Sugiyanto, *hukum asuransi maritime*, op. cit., hal 153

BAB III

PELAKSANAAN PEMILIK KAPAL/PENYEDIA JASA ANGKUTAN DALAM MELAKUKAN UPAYA PENYINGKIRAN KERANGKA KAPAL DAN/ATAU MUATANNYA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN DI PERAIRAN PELABUHAN BELAWAN SUMATERA UTARA

A. Pemilik Kapal/Pengusaha Kapal

Pengusaha kapal adalah seseorang yang memakai sebuah kapal guna pelayaran dilaut baik dikemudikan sendiri atau menyewa seorang nakhoda yang bekerja padanya. Badan Hukum yang mengusahakan pengangkutan dilaut disebut Perusahaan Pelayaran. Perusahaan Pelayaran pada umumnya dikelola oleh seorang atau beberapa orang usahawan. Usahawan inilah sebagai pengusaha kapal atau mungkin sekaligus sebagai pemilik kapal, akan tetapi ini tidaklah mutlak karena terkadang pemilik bukannya yang mengusahakan kapal. Pemilik kapal menyewakan kapalnya kepada usahawan yang kita sebut pengusaha.

Didalam KUHD, pengusaha kapal dan pengusaha perkapalan diatur didalam pasal 320 sampai 340f KUHD. Pasal 320 KUHD memberikan definisi mengenai pengusaha kapal bahwa “Pengusaha kapal adalah orang yang menggunakan kapal untuk pelayaran di laut dan untuk itu dikemudikannya sendiri atau menyuruh seorang nakhoda, yang bekerja padanya”. Maka, pengusaha kapal tidak harus memiliki kapal untuk disebut sebagai pengusaha

kapal namun cukup dengan mengoperasikan kapal yang digunakannya untuk melakukan pengangkutan orang atau barang”

Pengusaha kapal tidak hanya bertanggung jawab atas kapal yang dioperasikannya namun juga bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh orang-orang yang bekerja di kapalnya. Pasal 321 KUHD menyatakan bahwa “Pengusaha kapal bertanggung jawab untuk kerugian yang didatangkan kepada pihak ketiga oleh perbuatan hukum dari mereka yang bekerja tetap atau sementara pada kapal itu atau bekerja di kapal untuk keperluan kapal itu atau muatannya, dalam jabatan mereka atau dalam pelaksanaan pekerjaan mereka”.

Pengusaha kapal biasanya juga merupakan pengangkut barang ataupun orang. Pengangkutan barang diatur didalam Pasal 466 sampai Pasal 520t KUHD sedangkan pengangkutan orang diatur didalam Pasal 47 521 sampai Pasal 568k KUHD. Definisi pengangkut dirumuskan didalam Pasal 521 KUHD bahwa “Pengangkut dalam pengertian bab usaha adalah orang yang mengikat diri, baik dengan perjanjian pencarteran menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (musafir, penumpang) seluruhnya atau sebagian lewat laut”. Maka, didalam pengangkutan terdapat perjanjian antara pengangkut dengan orang (musafir, penumpang) yang akan memakai jasa pengangkutan”.

Pengangkut wajib untuk menjaga keamanan penumpang dari saat naik sampai saat turun dari kapal. Pengangkut pun wajib mengganti kerugian yang

disebabkan oleh cedera yang menimpa penumpang kecuali ia dapat membuktikan sebaliknya (Pasal 522 KUHD. Selain itu, pengangkut bertanggung jawab atas perbuatan orang-orang yang dipekerjakan olehnya, dan barang-barang yang digunakannya pada pengangkutan itu (Pasal 523 KUHD)

Perjanjian pengangkutan meliputi mengenai hak dan kewajiban pengangkut dan orang yang diangkutnya. Adanya tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang ditimbulkan kecuali ia dapat membuktikan sebaliknya. Demikian pula halnya dengan pengangkutan penumpang oleh Pasal 524a KUHD, dapat membuktikan untuk kejadian *force majeure* atas kerugian atau kecelakaan yang terjadi pada penumpang merupakan suatu kejadian yang tidak dapat dielakan oleh pengangkut atau dengan kata lain diluar kekuasaan pengangkut⁹¹.

Pengusaha kapal dapat sekaligus menjadi pengangkut namun pengangkut belum tentu sebagai pengusaha kapal. Hal ini dibedakan, menurut tanggung jawabnya didalam Pasal 525 dan 526 KUHD. Pasal 525 KUHD menyatakan bahwa “Bila pengangkut adalah sekaligus pengusaha kapal itu, tanggung jawabnya karena kerugian yang disebabkan oleh cedera yang diderita oleh para penumpang yang diangkut dengan kapal itu, terbatas pada jumlah f.50, -tiap meter kubik isi bersih kapal itu, bila mengenai kapal-kapal yang digerakkan secara mekanis, ditambah dengan apa yang untuk menentukan isi itu, dikurangkan dari isi kotor untuk ruang yang ditempati oleh alat

⁹¹ S. Soempena, *Buku tentang Hukum Laut*, Jakarta, 1977, hlm. 22.

penggerakannya...”. Seperti yang telah diketahui bahwa surat bukti perjanjian pengangkutan barang di laut digunakan konosemen⁹².

Definisi mengenai pengangkut tidak dirumuskan didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, namun Pasal 1 angka (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan definisi mengenai angkutan di perairan bahwa “Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal”. Maka, pengangkut adalah subjek hukum yang melakukan kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.

Kewajiban dan tanggung jawab pengangkut didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diatur mulai Pasal 38 hingga Pasal 49. Pengangkut wajib mengangkut penumpang dan/atau barang sesuai dengan apa yang telah disepakati didalam perjanjian. Perjanjian pengangkutan tersebut dibuktikan dengan karcis atau tiket penumpang dan dokumen muatan (Pasal 38). Maka, pengangkut bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya yang dinyatakan didalam perjanjian pengangkutan (Pasal 40). Tanggung jawab pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal berupa kerugian-kerugian yang ditimbulkan, jika pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kesalahannya,

⁹² *Ibid*, hlm. 23

perusahaan pengangkut dapat dibebankan hanya sebagian maupun seluruh tanggung jawabnya. Maka itulah perusahaan pengangkut wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap kerugian yang dapat ditimbulkan dan asuransi perlindungan terhadap penumpang (Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

B. Peraturan Hukum Pelaksanaan dan Tanggung Jawab Perusahaan Pelayaran Dalam Upaya Penyingkiran Kerangka Kapal Dan/Atau Muatannya

1. Pengertian Tanggung Jawab

Di Indonesia, dan negara lain pada umumnya, pertanggungjawaban dikenal juga dengan nama *liability*, yang mana pada hakikatnya dibagi atas 3 (tiga) hal, yaitu:

- a) *Liability Based on Fault* (pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang bersifat melawan hukum, Pasal 1365-Pasal 1367 KUHPerdara)
- b) *Strict Liability* (Pertanggungjawaban mutlak tanpa kesalahan)
- c) *Absolute Liability* (Pertanggungjawaban mutlak tanpa pembelaan)

Tanggung Jawab timbul dari suatu peristiwa hukum baik yang terjadi akibat perikatan atau timbul dari suatu peraturan perundang-undangan yang mewajibkan atasnya, termasuk untuk menjalankan asas kepatutan, ketelitian dan kehati-hatian. Suatu tanggung jawab hukum memiliki suatu konsekuensi berupa dimungkinkannya pertanggungjawaban

hukum berupa tuntutan perkara maupun hukum berupa sanksi, denda atau lainnya. Namun, dalam peranannya sebagai perwakilan masyarakat, pelaksana perundangan dan organisasi subyek hukum tertinggi, negara melalui pemerintah dapat pula meminta, dimintakan ataupun melaksanakan pertanggungjawaban hukum melalui aparat penegak hukumnya baik yang bersumber dari perjanjian internasional maupun yang diatur dalam konstitusi negara yang dimaksud.

a.1. *Liability Based on Fault* (Pertanggungjawaban Berdasarkan Kesalahan)

Liability Based on Fault (pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan), berbeda dengan konsep pertanggungjawaban yang timbul dari suatu hubungan hukum, *liability* adalah konsep terkait dengan penggantian kerugian atau memberikan perbaikan (*remedy*) atas suatu bentuk kerusakan yang terjadi. Di Amerika Serikat atau Negara *Common Law* pada umumnya, *liability* jenis ini dikenal juga dengan nama *Tort*⁹³.

Lebih lanjut, suatu pertanggungjawaban dapat timbul berdasarkan Perjanjian/Perikatan atau timbul karena Undang-Undang, yang dimaksud timbul dari Perjanjian/Perikatan dikarenakan tanggung jawab tersebut memang diatur dan dimandatkan melalui Perjanjian/Perikatan yang dimaksud sedangkan pertanggungjawaban yang timbul karena

⁹³ *Tort is: a civil wrong or wrongful act, whether intentional or accidental, from which injury occurs to another. Torts include all negligence cases as well as intentional wrongs which results in harm.* Terjemahannya adalah: suatu tindakan salah (*schuld*) yang bersifat sengaja ataupun lalai, dimana menyebabkan suatu kerugian bagi pihak lain. *Tort* termasuk di dalamnya: kesengajaan atau kelalaian yang menyebabkan kerugian (*schade*).

undang-undang maka hal tersebut adalah bentuk dari kewajiban karena memang diamanatkan oleh undang-undang misalnya karena menimbulkan kerugian misalnya akibat suatu perbuatan yang mana perbuatan itu mengandung suatu kesalahan atau kelalaian yang secara khusus diatur dalam pasal 1365-1367 KUHPerdata.

Pasal 1365-1367 KUHPerdata merupakan pengaturan hukum dari 2 (dua) sisi, dikarenakan mengingat bahwa kedua ketentuan ini merupakan bentuk jaminan pertanggungjawaban hukum seseorang atas orang lain yang mengalami kerugian akibat perbuatan hukum seseorang yang dimaksud, namun disisi lain, ketiga pasal ini memberikan jaminan berupa ganti kerugian sebagai pertanggungjawaban hukum dari orang yang berbuat dan menciptakan kerugian bagi orang lain tersebut, sepanjang pihak yang dirugikan dapat membuktikan adanya kesalahan dari pihak yang menyebabkan kerugian tersebut (jo Pasal 1866 KUHPerdata, yang berhubungungan erat dengan prinsip “Praduga Tak Bersalah” yang menyatakan bahwa sebelum terbukti benar, maka setiap orang harus dianggap tidak bersalah).

Secara definitif dan jelas Pasal 1365 KUHPerdata berbunyi: *“tiap-tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu untuk mengganti kerugian”*, apabila diterjemahkan secara kasat mata, maka apabila ada seseorang (subyek hukum) yang melakukan Perbuatan Melawan Hukum (selanjutnya disebut PMH)

maka diwajibkan untuk memberikan ganti kerugian sisi yang lain, orang yang mengalami kerugian tersebut dijamin haknya oleh undang-undang untuk menuntut ganti rugi, hal itu diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara. KUHPerdara memberikan kejelasan unsur-unsur apa saja atau syarat-syarat apa yang harus dipenuhi sehingga suatu perbuatan dapat dimasukkan ke dalam kualifikasi suatu Perbuatan Melawan Hukum (PMH), berikut adalah syarat-syaratnya⁹⁴

- a) Adanya perbuatan: dalam hal ini menentukan apa yang dimaksud dengan perbuatan, hal ini dapat dibagi menjadi⁹⁵: (a) *Nonfeasance*, tidak berbuat sesuatu yang diwajibkan oleh hukum; (b) *Misfeasance*, yakni perbuatan yang dilakukan secara salah, perbuatan mana merupakan kewajibannya atau merupakan perbuatan yang dia mempunyai hak untuk melakukannya; dan (c) *Malfeasance*, yakni perbuatan yang dilakukan oleh seorang pelaku, padahal si pelaku dari perbuatan tersebut tidak berhak untuk melakukannya.
- b) Perbuatan tersebut dikualifikasikan sebagai Perbuatan Melawan Hukum: Sebelum tahun 1919 yang dimaksud dengan melawan hukum adalah: (a) melanggar kewajiban hukum si pelaku; atau (b) melanggar hak subyektif orang lain yang telah diatur oleh

⁹⁴ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta: Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hal. 36.

⁹⁵ 39 Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*, Cetakan Ketiga, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2010), hal. 5.

undang-undang. Namun setelah tahun 1919 pengertian melawan hukum meluas tidak hanya melanggar peraturan perundang-undangan saja akan tetapi juga peraturan tidak tertulis; termasuk (c) bertentangan dengan norma kesusilaan; dan (d) bertentangan dengan norma kepatutan, ketelitian, dan kehati-hatian⁹⁶

- c) Adanya kerugian: bahwa perbuatan yang dimaksud haruslah menyebabkan kerugian secara perdata, materil maupun imateril, sehingga kerugian dimaksud haruslah terhadap suatu benda, tubuh, jiwa, dan kehormatan.
- d) Adanya kesalahan: yang dimaksud dengan kesalahan adalah: Perbuatan yang dilakukan itu haruslah perbuatan salah, dapat berupa kelalaian ataupun kesengajaan. Kesengajaan sudah dianggap cukup memenuhi syarat dari suatu unsur kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan atau melalaikan kewajibannya tersebut sudah mengetahui atau setidaknya dapat melakukan prediksi serta dapat memikirkan, bahwa akibat perbuatannya itu dapat timbul suatu kerugian. Sehingga harus diperhatikan, kesalahan dapat dianggap sebagai bagian dari

⁹⁶ *Hoge Raad* sebelum tahun 1919 menganut ajaran sempit antara lain dapat dilihat pada *Arrest* tanggal 6 Januari 1905 mengenai toko mesin jahit merek *Singer* dan *Arrest* tanggal 10 Juni 1910 tentang pipa air ledeng. Semenjak tahun 1919, *Hoge Raad* mulai menafsirkan perbuatan melawan hukum secara luas. Ajaran luas tersebut ditandai dengan *Arrest* tanggal 31 Januari 1919 dalam perkara *Lindenbaum* melawan *Cohen* dimana *Hoge Raad* berpendapat bahwa perbuatan melawan hukum harus diartikan sebagai berbuat atau tidak berbuat yang bertentangan dengan atau melanggar: (a) Hak Subyektif orang lain; (b) Kewajiban Hukum Pelaku; (c) Kaedah Kesusilaan; dan (d) Kepatutan dalam Masyarakat.

PMH atau *Liability Based on Fault* selama memenuhi unsur: kesengajaan, kelalaian atau tidak adanya unsur pembenar atau pemaaf.

- e) Adanya hubungan sebab-akibat (kausalitas) antara perbuatan melawan hukum dengan akibat yang ditimbulkan: Untuk dapat menuntut ganti rugi kerugian haruslah ada hubungan kausalitas antara Perbuatan Melawan Hukum dengan Kerugian yang ditimbulkan yang diderita Penggugat, hubungan itu harus jelas, dan dapat dibuktikan untuk dikabulkan.

Kelima syarat diatas bersifat kumulatif dan imperatif, artinya, semua unsur itu harus dipenuhi, satu unsur tidak dipenuhi maka akan mengakibatkan seseorang lepas dari tanggung jawab Perbuatan Melawan Hukum

Selanjutnya perlu dipastikan bahwa hukum yang dimaksud dalam Pasal 1365 KUHPerdara telah diperluas termasuk bagian dari norma susila, kepatutan, ketelitian, dan kehati-hatian, sehingga perbuatan melawan hukum tidak selamanya identik serta diartikan sebagai norma hukum tertulis saja namun juga sebagai suatu norma lain yang tidak tertulis yang berlaku dan mengikat di dalam masyarakat (Asas Pa-Ti-Ha).

Asas hukum bukan hukum konkrit, melainkan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan konkrit yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim

yang merupakan hukum positif. Asas hukum dapat ditemukan dengan mencari sifat- sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkrit tersebut⁹⁷.

Menurut Maris Feriyadi (2007), ada 5 (lima) asas dalam membuat perjanjian, yaitu⁹⁸:

a. Asas kebebasan berkontrak

Asas kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk⁹⁹:

1. Membuat atau tidak membuat perjanjian;
2. Mengadakan perjanjian dengan siapapun;
3. Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan dan persyaratannya;
4. Menentukan bentuknya perjanjian, yaitu tertulis atau lisan.

b. Asas Konsensualisme

Asas konsensualisme berhubungan dengan saat lahirnya suatu perjanjian yang mengandung arti bahwa perjanjian itu terjadi sejak saat tercapainya kata sepakat antara pihak-pihak mengenai pokok perjanjian, mengenai saat terjadinya kesepakatan dalam suatu perjanjian, yaitu antara lain:

- 1) Teori pernyataan (*utingstheorie*), kesepakatan (*toesteming*) terjadi pada saat yang menerima penawaran menyatakan bahwa ia

⁹⁷ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, 2001, hal. 5.

⁹⁸ <http://blogmhariyanto.blogspot.com/2009/07/asas-asas-perjanjian.html>, *Asas-Asas Perjanjian*, diakses tanggal 12 Mei 2012.

⁹⁹ H.S. Salim, *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Cetakan Ketiga, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hal. 9.

menerima penawaran itu. Jadi dilihat dari pihak yang menerima, yaitu pada saat menjatuhkan ballpoint untuk menyatakan menerima, kesepakatan sudah terjadi. Kelemahan teori ini adalah sangat teoritis karena dianggap kesepakatan terjadi secara otomatis.

- 2) Teori pengiriman (*verzendtheorie*), kesepakatan terjadi apabila pihak yang menerima penawaran mengirimkan telegram
- 3) Teori pengetahuan (*vernemingstheorie*), kesepakatan terjadi apabila yang menawarkan itu mengetahui adanya penerimaan, tetapi penerimaan itu belum diterimanya (tidak diketahui secara langsung).
- 4) Teori penerimaan (*ontvangstheorie*), kesepakatan terjadi pada saat pihak yang menawarkan menerima langsung jawaban dari pihak lawan.

c. Asas *Pacta Sunt Servanda*

Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara, yang menyatakan bahwa: “*semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya*”. Artinya bahwa kedua belah pihak wajib menaati dan melaksanakan perjanjian yang telah disepakati sebagaimana menaati undang-undang. Oleh karena itu, akibat dari asas *pacta sunt servanda* adalah perjanjian itu tidak dapat ditarik kembali tanpa persetujuan dari kedua belah pihak. Hal ini disebutkan dalam Pasal 1338 ayat (2) KUHPerdara yang berbunyi: “*suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain*

dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.”

d. Asas Itikad Baik

Di dalam hukum perjanjian, itikad baik itu mempunyai 2 (dua) pengertian, yaitu:

- a. Itikad baik dalam arti subyektif, yaitu kejujuran seseorang dalam melakukan suatu perbuatan hukum yaitu apa yang terletak pada sikap batin seseorang pada waktu diadakan perbuatan hukum. Itikad baik dalam arti subyektif ini diatur dalam Pasal 531 KUHPerdata.
- b. Itikad baik dalam arti obyektif, yaitu pelaksanaan suatu perjanjian harus didasarkan pada norma kepatutan di dalam masyarakat. hal ini dapat dilihat dalam Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdata, dimana hakim diberikan suatu kekuasaan untuk mengawasi pelaksanaan perjanjian agar jangan sampai pelaksanaannya tersebut melanggar norma-norma kepatutan dan keadilan. Kepatutan dimaksudkan agar jangan sampai pemenuhan kepentingan salah satu pihak terdesak; harus adanya keseimbangan. Keadilan artinya bahwa kepastian untuk mendapatkan apa yang telah diperjanjikan dengan memperhatikan norma-norma yang berlaku.

e. Asas Kepribadian

Asas ini berhubungan dengan subyek yang terikat dalam suatu perjanjian. Asas kepribadian dalam KUHPPerdata diatur dalam Pasal 1340 ayat (1) yang menyatakan bahwa: “*suatu perjanjian hanya berlaku antara pihak yang membuatnya*”. Pernyataan ini mengandung arti bahwa perjanjian yang dibuat oleh para pihak hanya berlaku bagi mereka yang membuatnya. Ketentuan mengenai hal ini ada pengecualiannya, sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1367 KUHPPerdata, yaitu dapat pula perjanjian diadakan untuk kepentingan pihak ketiga, bila suatu perjanjian dibuat untuk kepentingan diri sendiri, atau suatu pemberian kepada orang lain, mengandung suatu syarat semacam itu. Pasal ini memberi pengertian bahwa seseorang dapat mengadakan perjanjian untuk kepentingan pihak ketiga dengan suatu syarat yang telah ditentukan. Sedangkan dalam Pasal 1338 KUHPPerdata, tidak hanya mengatur perjanjian untuk diri sendiri, tetapi juga untuk kepentingan ahli warisnya dan untuk orang-orang yang memperoleh hak dari padanya.

A.2. *Strict Liability* (Pertanggungjawaban Mutlak Tanpa Kesalahan)

Berbeda dengan jenis sebelumnya, *strict liability* atau pertanggungjawaban mutlak tanpa kesalahan adalah pertanggungjawaban tanpa perlu adanya pembuktian adanya unsur kesalahan yang berupa kelalaian atau kesengajaan. *Strict liability*

muncul pertama kali di Inggris pada tahun 1868 dimana pertama kali diterapkan dalam kasus *Rylands vs. Fletcher*¹⁰⁰. Ajaran utama dari *strict liability* adalah dalam hal seseorang menjalankan suatu aktifitas atau kegiatan usaha yang digolongkan sebagai aktifitas atau kegiatan usaha yang luar biasa berbahaya dan memerlukan suatu perhatian khusus (*a hazardous condition with high a level of risk*), maka orang atau subyek hukum tersebut harus memikul segala kerugian yang mungkin timbul walaupun ia telah bertindak dengan sangat hati-hati (*has been applying the most highest standard of care with utmost care*) untuk mencegah ancaman bahaya yang menyebabkan kerugian tersebut dan walaupun kerugian tersebut itu timbul tanpa adanya unsur kesalahan baik itu yang berupa kelalaian ataupun kesengajaan¹⁰¹.

Hal ini jelas berbeda dengan konsep perbuatan melawan hukum dimana *strict liability* lebih mengutamakan perlindungan hukum dan bersifat mencegah adanya suatu kerugian dari suatu aktifitas atau kegiatan usaha yang luar biasa berbahaya sehingga apabila terjadi kerugian tanpa adanya unsur kesalahan pun kerugian tersebut tetap dapat dimintakan ganti rugi tanpa perlu adanya pembuktian unsur kesalahan.

¹⁰⁰ P.H. Winfield, *A Text-book of The Law of Tort*, 4th ed., (London: Sweet & Maxwell, Limited 2&3 Chancery Lane. W.C.2, 1936), p. 475-476, seperti dikutip oleh Munadjat Danusaputro dalam *Hukum Lingkungan (Buku V: Sektoral)*, Bandung: Bina Cipta, 1986, hal. 58.

¹⁰¹ M. Ramdan Andri G. W., "*Masalah Ganti Kerugian dalam Penegakan Hukum Lingkungan secara Perdata: Beberapa Analisis atas teori Pertanggungjawaban (Liability theories), asuransi, dan Dana Ganti-Kerugian*", *Jurnal Hukum Lingkungan*, (Tahun V No. 1/1999: 3).

A.3. *Absolute Liability* (Pertanggungjawaban Mutlak)

Definisi dari konsep dan asas *Absolute Liability* apabila diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia secara langsung adalah “tanggung jawab secara mutlak tanpa pembelaan/pembatasan”. Menerjemahkan *absolute liability* sebagai tanggung jawab secara mutlak mengandung arti sebagai berikut¹⁰²:

- a) Tidak boleh tidak – harus ada;
- b) Bersifat *unconditional* atau tidak bersyarat dalam hal pemenuhan tanggung jawab dari pelaku atau pelaksana kegiatan;
- c) Berhakekat penuh dan lengkap; artinya segala bentuk pertanggungungan ataupun ganti rugi dilakukan dengan skala penuh dan berkesinambungan serta merupakan satu instrumen dan kesatuan yang lengkap;
- d) Harus terlaksana dan terwujud secara tepat atau *punctual*, sehingga tidak memerlukan sekian lama waktu untuk pelaksanaan penghitungan kerugian atau pembuktian pelaku kesalahan;
- e) Tidak adanya posisi tawar menawar atau tarik ulur mengenai hal apapun juga karena begitu peristiwa penyebab kerugian terjadi dan menimbulkan kerugian, maka konsep ini menjadi relevan.

¹⁰² Munadjat Danusaputro, *Hukum Lingkungan (Buku V: Sektoral)*, (Bandung: Binacipta, 1986), *op.cit.*, hal. 61

Berdasarkan kelima hal tersebut diatas, didapatkan gambaran mengenai hakikat dan arti dari *absolute liability*, hal ini karena terminologi “*absolute*” itu sendiri sudah menggambarkan/menunjukkan sifat dari *liability* yang dimaksud atau segi substantif *absolute liability*.

Strict liability memang dapat digolongkan ke dalam jenis *absolute liability* karena telah melampaui batas *liability based on risk*, tetapi isi dan lingkup dari *absolute liability* itu sendiri jauh lebih luas dan jauh lebih berat dari *strict liability*, sehingga perlu dibedakan secara tegas antara *absolute liability* dan *strict liability*¹⁰³.

Gambar 3.1: Metode pengangkatan bangkai kapal menggunakan kapal *crane barge*



Sumber: <https://analisadaily.com/berita/arsip/2019/6/12/748616/hongaria-angkat-kapal-wisata-yang-terbalik/>

¹⁰³ *Ibid.*, hal. 63-67.

Gambar 3.2: Metode pengangkatan bangkai kapal menggunakan kapal *floating barge mobile*



Sumber: <https://www.liputan6.com/global/read/2896565/3-tahun-karam-bangkai-kapal-sewol-diangkat-ke-permukaan>

Dari gambar diatas merupakan salah satu Metode cara penyingkiran kerangka kapal di perairan Indonesia maupun di luar Indonesia dengan menggunakan kapal *crane barge* dan kapal *floating barge mobile*.

C. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Nairobi *International Convention On The Removal Of Wreck, 2007*

Undang-Undang Pelayaran sudah 12 tahun berjalan Sejak di undangkannya UU Pelayaran pada bulan Mei 2008. Terkait dengan Penyingkiran kerangka kapal yang diatur di dalam UU Pelayaran belum terlaksana sepenuhnya sesuai yang diamanatkan di dalamnya.

Nairobi International Convention selanjutnya disebut Wreck removal Convention (WRC) merupakan konvensi international yang memastikan keberlakuannya suatu negara yang terkena dampak dari kerangka kapal yang

mengganggu keselamatan pelayaran untuk mengklaim perusahaan asuransi secara langsung. Saat ini 25 negara telah meratifikasi WRC. WRC merupakan suatu konvensi tentang penghancuran/penyingkiran kerangka kapal dan atau muatannya yang mempunyai tujuan untuk menyelaraskan peraturan mengenai penghancuran/penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya, WRC ini juga dimaksudkan untuk mengisi kekosongan dalam hukum internasional dengan memberikan kejelasan kepada negara pesisir mengenai penghancuran/penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya yang terletak di luar wilayah laut dan di saat yang sama memungkinkan untuk mengklaim kompensasi atas biaya yang timbul sebagai akibat dari penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya.

Konvensi ini membedakan antara dua jenis bangkai kapal. Hal ini dimanifestasikan dalam pembukaan di mana pihak negara menyadari bahwa "bangkai kapal, jika tidak dihilangkan, dapat menimbulkan bahaya bagi navigasi atau lingkungan laut". Konvensi dengan demikian berfokus pada dua situasi yaitu bangkai kapal dan/atau muatannya yang melibatkan kecelakaan serta membahayakan navigasi pelayaran dan bangkai kapal dan/atau muatannya yang menimbulkan bahaya bagi lingkungan.

Tabel 3.1 Matriks/Tabulasi sinkronisasi peraturan Nasional dan *Wreck Removal Convention, 2007*

| | | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|---|------------------|
| UU 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran | PP 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian | PM 71 2013 tentang pekerjaan bawah air/ salvage | WRC Nairobi |
| Kapal adalah | | Kapal adalah kendaraan air | Article 1 |

| | | | |
|---|--|---|--|
| <p>kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.</p> | | <p>dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.</p> | <p>Definitions (Definisi)</p> <p>“Ship” means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of seabed mineral resources.</p> <p>(“Kapal” adalah kendaraan laut dari jenis apa pun dan termasuk kapal hidrofoil, kendaraan bantalan udara, kapal selam, kapal apung dan anjungan terapung, kecuali bila anjungan tersebut berada di lokasi yang terlibat dalam eksplorasi, eksploitasi, atau produksi sumber daya mineral dasar laut.)</p> |
| <p>Salvage adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami</p> | <p>Salvage adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan</p> | <p>Salvage adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk</p> | <p>“Maritime casualty” means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it, resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.</p> <p>(“Korban maritim”</p> |

| | | | |
|---|---|---|--|
| <p>kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.</p> | <p>kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka atau rintangan bawah air atau benda lainnya</p> | <p>mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya</p> | <p>berarti tabrakan kapal, terdampar atau insiden yang diakibatkan navigasi lainnya, atau kejadian lain di atas kapal atau di luarnya, yang mengakibatkan kerusakan material atau ancaman kerusakan material yang akan terjadi pada kapal atau muatannya.)</p> |
| <p>Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan.</p> | <p>Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam, kandas, atau terdampar dan telah ditinggalkan</p> | <p>Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan.</p> | <p>“Wreck”, following upon a maritime casualty, means: (a) a sunken or stranded ship; or (b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or (c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or (d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken. ("Bangkai/puing kapal", mengacu pada korban maritim, berarti: (a) kapal yang karam atau terdampar; atau</p> |

| | | | |
|--|---|---|---|
| | | | <p>(b) setiap bagian dari kapal karam atau terdampar, termasuk benda apa pun yang berada di atas kapal tersebut; atau</p> <p>(c) benda apa pun yang hilang di laut dari kapal dan yang terdampar, tenggelam atau terombang-ambing di laut; atau</p> <p>(d) kapal yang kira-kira, atau mungkin secara wajar diperkirakan, akan tenggelam atau terdampar, di mana tindakan efektif belum diambil atau dilakukan dalam rangka membantu kapal atau muatannya yang berada dalam bahaya.)</p> |
| <p>Kerangka kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus diberi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagai tanda dan diumumkan oleh</p> | <p>Dalam hal kerangka kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 120 ayat (1) posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus dipasang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran</p> | <p>Kerangka kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus diberi Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran sebagai tanda dan diumumkan oleh instansi yang berwenang.</p> | <p>“Removal” means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. “Remove”, “removed” and “removing” shall be construed accordingly.</p> <p>("Pengangkatan/Removal" berarti segala bentuk pencegahan, mitigasi atau penanggulangan bahaya yang disebabkan oleh kecelakaan. "angkat/remove", "diangkat/removed" dan "mengangkat/removing" selanjutnya akan</p> |

| instansi yang berwenang. | | | ditafsirkan sesuai konteks.) |
|--------------------------|--|--|--|
| | | <p>(1) Pemilik kapal dan atau Nakhoda wajib melaporkan segera kerangka kapalnya yang berada di perairan Indonesia kepada Syahbandar di pelabuhan terdekat.</p> <p>(2) Berdasarkan laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Syahbandar di pelabuhan terdekat menyampaikan informasi berupa data kapal dan posisi koordinat sementara kepada Direktur Jenderal untuk diumumkan melalui maklumat pelayaran, berita pelaut Indonesia, dan stasiun radio pantai.</p> <p>(3) Pemilik kapal wajib melakukan survei keberadaan kerangka kapal danj atau muatannya dengan mengikutsertakan petugas Syahbandar di</p> | <p>Article 5</p> <p>Reporting wrecks (Pelaporan bangkai/puing kapal)</p> <p>1. A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.</p> <p>(1. Sebuah Negara anggota harus mewajibkan pemilik dan operator dari sebuah kapal yang mengibarkan benderanya untuk melapor kepada Negara yang Terkena Dampak tanpa penundaan ketika kapal itu telah terlibat dalam kecelakaan maritim yang dapat mengakibatkan kapal tersebut menjadi bangkai atau puing. Sejauh kewajiban pelaporan berdasarkan pasal ini telah dipenuhi baik oleh pemilik atau operator</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>pelabuhan terdekat dan berkoordinasi dengan Distrik Navigasi setempat untuk memperoleh data yang meliputi:</p> <p>a. posisi fix kerangka kapal dalam bentuk koordinat geografis (lintang dan bujur);</p> <p>b. jenis kerusakan dan kondisi konstruksi kerangka kapal;</p> <p>c. kondisi perairan dalam bentuk peta bathymetric.</p> | <p>kapal, pihak lain tidak berkewajiban untuk melapor.)</p> <p>2 Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:</p> <p>(2.Laporan tersebut harus memberikan nama dan tempat usaha utama dari pemilik terdaftar dan semua informasi yang relevan yang diperlukan bagi Negara yang Terkena Dampak untuk menentukan apakah bangkai kapal itu menimbulkan bahaya sesuai dengan pasal 6, termasuk:)</p> <p>(a) the precise location of the wreck;</p> <p>((a) lokasi kecelakaan yang tepat;)</p> <p>(b) the type, size and construction of the wreck;</p> <p>((b) jenis, ukuran dan konstruksi bangkai kapal;)</p> <p>(c) the nature of the</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | | <p>damage to, and the condition of, the wreck;</p> <p>((c) sifat kerusakan, dan kondisi, bangkai kapal;)</p> <p>(d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and noxious substances; and</p> <p>((d) sifat dan jumlah muatan, khususnya zat berbahaya; dan)</p> <p>(e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on board.</p> <p>(e) jumlah dan jenis oli, termasuk oli bunker dan oli pelumas, di atas kapal board.)</p> |
| | | <p>Dalam hal kerangka kapal dan/atau muatannya mengganggu keselamatan berlayar berdasarkan hasil evaluasi dan penelitian data sebagaimana dimaksud pada ayat (4), Kepala Kantor Unit Pelaksana Teknis di pelabuhan terdekat menetapkan tingkat gangguan keselamatan</p> | <p>Article 6</p> <p>Determination of hazard (Penentuan tingkat bahaya)</p> <p>When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:</p> <p>(Saat menentukan apakah bangkai kapal menimbulkan bahaya, kriteria berikut harus diperhitungkan oleh Negara yang Terkena</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>berlayar. Tingkat gangguan keselamatan berlayar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (5) ditetapkan berdasarkan lokasi kerangka kapal dan/ atau muatannya, jenis dan ukuran kerangka kapal, daerah sensitif di sekitar kerangka kapal, kepadatan lalu lintas pelayaran, jenis dan jumlah muatan/BBM sebagai berikut:</p> <p>a. tingkat gangguan I apabila kerangka kapal dan/ atau muatannya berada di perairan pada Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan;</p> <p>b. tingkat gangguan II apabila kerangka kapal dan/ atau muatannya berada di perairan di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan</p> | <p>Dampak:)</p> <p>(a) the type, size and construction of the wreck;</p> <p>((a) jenis, ukuran dan konstruksi bangkai kapal;)</p> <p>(b) depth of the water in the area;</p> <p>((b) kedalaman air di daerah tersebut;)</p> <p>(c) tidal range and currents in the area;</p> <p>((c) rentang pasang surut dan arus laut di daerah tersebut;)</p> <p>(d) particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate, designated in accordance with guidelines adopted by the Organization*, or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;</p> <p>((d) khususnya wilayah laut sensitif yang teridentifikasi dan, jika sesuai, maka ditetapkan sesuai dengan</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan; dan</p> <p>c. tingkat gangguan III apabila kerangka kapal dan/atau muatannya berada di perairan laut lepas yang kedalamannya seratus meter ke atas (2: 100 m).</p> | <p>pedoman yang diadopsi oleh Organisasi*, atau area yang jelas termasuk dalam zona ekonomi eksklusif di mana langkah-langkah wajib khusus telah diadopsi sesuai dengan pasal 211, paragraf 6, dari Konvensi PBB tentang Hukum Laut, 1982;)</p> <p>(e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;</p> <p>((e) jarak terdekat dalam rute pengiriman atau jalur lalu lintas yang telah ditetapkan;)</p> <p>(f) traffic density and frequency;</p> <p>((f)kepadatan dan frekuensi lalu lintas;)</p> <p>(g) type of traffic;</p> <p>((g) jenis lalu lintas;)</p> <p>(h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;</p> <p>((h) sifat dan jumlah muatan bangkai kapal, jumlah dan jenis minyak</p> |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>(seperti minyak bunker dan minyak pelumas) di atas bangkai kapal, dan, khususnya, kerusakan yang mungkin terjadi jika muatan atau minyak dilepaskan ke lingkungan Hidup laut;)</p> <p>(i) vulnerability of port facilities;</p> <p>((i) kerentanan fasilitas pelabuhan;)</p> <p>(j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;</p> <p>((j) kondisi meteorologi dan hidrografi yang berlaku;)</p> <p>(k) submarine topography of the area;</p> <p>((k) topografi kapal selam di daerah tersebut;)</p> <p>(l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;</p> <p>((l) ketinggian bangkai kapal di atas atau di bawah permukaan air pada gelombang astronomi terendah;)</p> <p>(m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>((m) profil akustik dan magnetik bangkai kapal;)</p> <p>(n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and</p> <p>((n) kedekatan dengan instalasi lepas pantai, jaringan pipa, kabel telekomunikasi dan struktur serupa; dan)</p> <p>(o) any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck.</p> <p>((o) keadaan lain yang mungkin mengharuskan pengangkatan bangkai kapal.))</p> |
| | | | <p>Article 7</p> <p>Locating wrecks (Penentuan lokasi bangkai kapal)</p> <p>1 Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.</p> <p>(1. Setelah mengetahui kecelakaan, Negara yang Terkena Dampak harus menggunakan semua</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>cara yang bisa dilakukan, termasuk penentuan markas baik Negara dan organisasi, untuk memperingatkan para pelaut dan Negara-negara yang peduli akan keadaan dan lokasi kecelakaan itu sebagai masalah yang mendesak)</p> <p>2 If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.</p> <p>(2.Jika Negara yang Terkena Dampak memiliki alasan untuk meyakini bahwa bangkai kapal menimbulkan bahaya, negara tersebut harus memastikan bahwa semua langkah praktis diambil untuk menetapkan lokasi tepat bangkai kapal tersebut.)</p> <p>Article 8</p> <p>Marking of wrecks (Penandaan bangkai kapal)</p> <p>1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>(1. Jika Negara yang Terkena Dampak menentukan bahwa bangkai kapal merupakan bahaya, Negara tersebut harus memastikan bahwa semua langkah yang wajar diambil untuk menandai bangkai kapal.)</p> <p>2 In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.</p> <p>(2. Dalam menandai bangkai kapal, semua langkah praktis harus diambil untuk memastikan bahwa marka/ tanda tersebut sesuai dengan sistem buoyage yang diterima secara internasional yang digunakan di area tempat bangkai kapal itu berada.)</p> <p>3 The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.</p> <p>(3. Negara Yang Terkena Dampak wajib</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>mengumumkan rincian penandaan bangkai kapal dengan menggunakan semua cara yang tepat, termasuk publikasi bahari yang tepat.)</p> <p>Article 9</p> <p>Measures to facilitate the removal of wrecks (Langkah-langkah untuk memfasilitasi pengangkatan bangkai kapal)</p> <p>1 If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:</p> <p>(1.Jika Negara yang Terkena Dampak menentukan bahwa bangkai kapal tersenut bahaya, maka Negara tersebut harus segera:)</p> <p>(a) inform the State of the ship’s registry and the registered owner; and</p> <p>((a) memberi tahu Negara dimana kapal tersebut terdaftar dan pemilik sah kapal tersebut; dan)</p> <p>(b) proceed to consult the State of the ship’s registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>wreck.</p> <p>((b) selanjutnya berkonsultasi dengan Negara dimana kapal tersebut terdaftar dan Negara-negara lain yang terkena dampak bangkai kapal untuk memutuskan tindakan yang harus diambil sehubungan dengan bangkai kapal.)</p> <p>2 The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.</p> <p>(2. Pemilik yang terdaftar harus melakukan pengangkatan bangkai kapal yang ditentukan sebagai bahaya.)</p> <p>3 When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.</p> <p>(3. Ketika sebuah bangkai kapal telah ditentukan sebagai suatu bahaya, pemilik yang terdaftar, atau pihak berkepentingan lainnya, harus memberikan bukti yang kompeten kepada Negara yang Terkena</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>Dampak dengan bukti asuransi atau keamanan finansial lainnya sebagaimana disyaratkan oleh pasal 12.)</p> <p>4 The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.</p> <p>(4. Pemilik yang terdaftar dapat membuat kontrak dengan tim penyelamat atau orang lain untuk pengangkatan bangkai kapal yang ditentukan sebagai bahaya atas nama pemilik. Sebelum pengangkatan tersebut dimulai, Negara yang Terkena Dampak dapat menetapkan kondisi untuk pemindahan tersebut hanya sejauh yang diperlukan untuk memastikan bahwa pemindahan berlangsung dengan cara yang konsisten dengan pertimbangan</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>keselamatan dan perlindungan lingkungan laut.)</p> <p>5 When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.</p> <p>(5. Ketika pemindahan sebagaimana dimaksud dalam paragraf 2 dan 4 telah dimulai, Negara yang Terkena Dampak dapat melakukan intervensi dalam pemindahan tersebut hanya sejauh yang diperlukan untuk memastikan bahwa pemindahan berlangsung secara efektif dengan cara yang konsisten dengan pertimbangan keselamatan dan perlindungan lingkungan laut. .)</p> <p>6 The Affected State shall: (6. Negara Yang Terkena Dampak harus:)</p> <p>(a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck,</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;</p> <p>((a) menetapkan tenggat waktu yang wajar di mana pemilik yang terdaftar harus mengangkat bangkai kapal, dengan mempertimbangkan sifat bahaya yang ditentukan sesuai dengan pasal 6);</p> <p>(b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner's expense; and</p> <p>((b) (menginformasikan pemilik terdaftar secara tertulis dari tenggat waktu yang telah ditetapkan dan menentukan bahwa, jika pemilik terdaftar tidak mengangkat bangkai kapal dalam kurun waktu itu yang ditentukan, maka negara terdampak dapat mengangkat bangkai kapal dengan membebaskan biaya pengangkatan kepada pemilik terdaftar; dan)</p> <p>(c) inform the registered owner in writing that it</p> |
|--|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.</p> <p>((c) memberi tahu pemilik terdaftar secara tertulis bahwa ia bermaksud untuk segera melakukan intervensi dalam keadaan di mana bahaya menjadi sangat parah.)</p> <p>7 If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.</p> <p>(7. Jika pemilik yang terdaftar tidak menghapus bangkai kapal dalam tenggat waktu yang ditentukan sesuai dengan paragraf 6 (a), atau pemilik yang terdaftar tidak dapat dihubungi, maka Negara yang Terkena Dampak dapat mengangkat bangkai kapal dengan cara yang paling praktis dan cepat yang bisa</p> |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>dilakukan, dengan tetap konsisten pada pertimbangan keselamatan dan perlindungan lingkungan laut.)</p> <p>8 In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship's registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.</p> <p>(8. Dalam keadaan di mana tindakan segera diperlukan dan Negara yang Terkena Dampak telah memberitahu Negara kapal terdaftar dan pemilik terdaftar, maka negara dapat mengangkat bangkai kapal dengan cara yang paling praktis dan cepat yang tersedia, dengan tetap konsisten pada pertimbangan keselamatan dan perlindungan lingkungan laut.)</p> <p>9 States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners</p> |
|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>comply with paragraphs 2 and 3.</p> <p>(9. Negara anggota harus mengambil langkah-langkah yang tepat menurut hukum nasional mereka untuk memastikan bahwa pemilik terdaftar mereka mematuhi paragraf 2 dan 3.)</p> <p>10 States Parties give their consent to the Affected State to act under paragraphs 4 to 8, where required.</p> <p>(10. Negara anggota memberikan persetujuan mereka kepada Negara yang Terkena Dampak untuk bertindak berdasarkan paragraf 4 hingga 8, jika diperlukan.)</p> <p>11 The information referred to in this article shall be provided by the Affected State to the registered owner identified in the reports referred to in article 5, paragraph 2.</p> <p>(11. Informasi yang dimaksud dalam artikel ini akan diberikan oleh Negara Yang Terkena Dampak kepada pemilik terdaftar, yang selanjutnya akan teridentifikasi dalam laporan sebagaimana</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | dimaksud dalam Pasal 5, paragraf 2.) |
| | | | <p>Article 10</p> <p>Liability of the owner (Kewajiban pemilik)</p> <p>1 Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:</p> <p>(1. Tunduk pada pasal 11, pemilik yang terdaftar akan bertanggung jawab atas biaya penentuan lokasi, penandaan dan pengangkatan bangkai kapal seperti yang tertulis dalam pasal 7, 8 dan 9, kecuali jika pemilik terdaftar membuktikan bahwa korban maritim yang menyebabkan kerusakan kapal:)</p> <p>(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;</p> <p>((a) diakibatkan dari tindakan perang,</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>permusuhan, perang saudara, pemberontakan, atau fenomena alam yang luar biasa, tak terhindarkan dan tak tertahankan;)</p> <p>(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or</p> <p>((b). sepenuhnya disebabkan oleh tindakan atau kelalaian oleh pihak ketiga yang dilakukan dengan maksud untuk menyebabkan kerusakan; atau)</p> <p>(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.</p> <p>((c) sepenuhnya disebabkan oleh kelalaian atau tindakan salah lainnya dari Pemerintah atau otoritas lain yang bertanggung jawab atas pemeliharaan lampu atau alat bantu navigasi lainnya dalam menjalankan fungsi tersebut.)</p> <p>2 Nothing in this Convention shall affect the right of the registered</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.</p> <p>(2 Tidak ada sesuatu pun dalam Konvensi ini yang memengaruhi hak pemilik terdaftar untuk membatasi tanggung jawab berdasarkan hukum nasional atau internasional yang berlaku, seperti yang tertulis pada Konvensi tentang Batasan Tanggung Jawab untuk Klaim Maritim, 1976, seperti yang telah diamandemen.)</p> <p>3 No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3, paragraph 2, in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention.</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>(3. Tidak ada klaim untuk biaya sebagaimana yang dimaksud dalam paragraf 1 yang memungkinkan untuk menentang pemilik terdaftar selain yang telah tertulis dan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini. Dengan tanpa mengurangi hak dan kewajiban suatu Negara anggota yang telah membuat pemberitahuan berdasarkan pasal3, paragraf 2, sehubungan dengan bangkai kapal yang terletak di wilayahnya, termasuk laut teritorial, selain mencari tahu lokasi, menandai, dan memindahkan sesuai dengan prosedur Konvensi.)</p> <p>4 Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.</p> <p>(4. Tidak ada dalam artikel ini hal yang akan mengurangi hak untuk meminta bantuan pihak ketiga.)</p> |
| | | | <p>Article 12</p> <p>Compulsory insurance or other financial security (Asuransi wajib dan keamanan finansial lainnya)</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>1 The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.</p> <p>(1. Pemilik terdaftar dari kapal dengan 300 tonase bruto dan mengibarkan bendera sebuah Negara anggota wajib memiliki asuransi aktif atau keamanan finansial lainnya, seperti jaminan bank atau lembaga serupa, untuk menanggung kewajiban berdasarkan Konvensi ini dalam jumlah yang sama dengan batas pertanggungjawaban sesuai dengan peraturan pembatasan nasional atau internasional yang berlaku, tetapi dalam semua kasus tidak</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>melebihi jumlah yang dihitung sesuai dengan pasal 6 (1) (b) Konvensi tentang Batasan Tanggung Jawab untuk Klaim Maritim, 1976, sebagaimana telah diamandemen.)</p> <p>2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:</p> <p>(2 Sertifikat yang</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>menyatakan bahwa asuransi atau keamanan finansial lainnya berlaku sesuai dengan ketentuan Konvensi ini akan diterbitkan untuk setiap kapal dengan 300 tonase bruto dan di atasnya oleh otoritas terkait dari Negara tempat kapal tersebut terdaftar, setelah menentukan bahwa persyaratan dari paragraf 1 telah dipenuhi. Sehubungan dengan kapal yang terdaftar di Negara anggota, sertifikat tersebut harus dikeluarkan atau disertifikasi oleh otoritas yang sesuai dari Negara tempat pendaftaran kapal; berkenaan dengan kapal yang tidak terdaftar di Negara anggota, registrasi kapal tersebut dapat diterbitkan atau disertifikasi oleh otoritas yang sesuai dari Negara manapun. Sertifikat asuransi wajib ini harus dalam bentuk format yang ditetapkan dalam lampiran Konvensi, dan harus memuat keterangan-keterangan berikut:)</p> <p>(a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;</p> <p>((a) nama kapal, nomor atau huruf khusus</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>dan pelabuhan registrasi;)</p> <p>(b) gross tonnage of the ship;</p> <p>((b) tonase kotor kapal;)</p> <p>(c) name and principal place of business of the registered owner;</p> <p>((c) nama dan tempat usaha utama dari pemilik terdaftar;)</p> <p>(d) IMO ship identification number;</p> <p>((d) nomor identifikasi kapal IMO (International Maritime Organization);)</p> <p>(e) type and duration of security;</p> <p>((e) jenis dan durasi proteksi;)</p> <p>(f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established; and</p> <p>((f) nama dan kantor utama bisnis perusahaan asuransi atau perorangan (agen) yang memberikan proteksi dan, jika perlu, tempat bisnis di mana asuransi atau sekuritas</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>didirikan; dan)</p> <p>(g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.</p> <p>((g) masa berlaku sertifikat, yang tidak boleh lebih lama dari masa berlaku asuransi atau keamanan lainnya.)</p> <p>3 (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.</p> <p>(3 (a) Negara anggota dapat memberikan wewenang kepada suatu lembaga atau organisasi yang diakui olehnya untuk menerbitkan sertifikat sebagaimana dimaksud pada paragraf 2. Lembaga atau organisasi tersebut wajib</p> |
|--|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>memberi tahu Negara tersebut tentang penerbitan setiap sertifikat. Dalam semua kasus, Negara anggota harus sepenuhnya menjamin kelengkapan dan keakuratan sertifikat yang dikeluarkan dan akan melakukan verifikasi untuk memastikan pengaturan yang diperlukan untuk memenuhi kewajiban ini.)</p> <p>(b) A State Party shall notify the Secretary-General of:</p> <p>((b) Negara anggota harus memberitahu Sekretaris Jenderal tentang:)</p> <p>(i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognized by it;</p> <p>((i) tanggung jawab dan ketentuan khusus dari wewenang yang didelegasikan kepada lembaga atau organisasi yang diakui olehnya;)</p> <p>(ii) the withdrawal of such authority; and</p> <p>((ii) pencabutan otoritas tersebut; dan)</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>(iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.</p> <p>((iii) tanggal dari kapan wewenang dimulai atau tanggal ketika wewenng tersebut dicabut.)</p> <p>An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date on which notification to that effect was given to the Secretary-General.</p> <p>(wewenang yang didelegasikan tidak akan berlaku hingga tiga bulan sejak tanggal di mana pemberitahuan itu diberikan kepada Sekretaris Jenderal.)</p> <p>(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.</p> <p>((c) Institusi atau organisasi yang</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>berwenang mengeluarkan sertifikat sesuai dengan paragraf ini, paling tidak, berwenang untuk menarik sertifikat-sertifikat ini jika ketentuan-ketentuan yang dikeluarkannya tidak dipelihara. Dalam semua kasus lembaga atau organisasi, mereka harus melaporkan pencabutan sertifikat bila ada kepada Negara dimana sertifikat itu dikeluarkan.)</p> <p>4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language(s) of the State may be omitted.</p> <p>(4 Sertifikat tersebut harus dalam bahasa resmi atau bahasa dari Negara yang mengeluarkan. Jika bahasa yang digunakan bukan bahasa Inggris, Prancis atau Spanyol, teks harus menyertakan terjemahan ke dalam salah satu bahasa ini dan, di mana Negara memutuskan, bahasa resmi Negara tersebut</p> |
|--|--|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>dapat dihilangkan.)</p> <p>5 The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.</p> <p>(5 Sertifikat harus dibawa di atas kapal dan salinannya akan disimpan oleh otoritas yang menyimpan catatan registrasi kapal atau, jika kapal tidak terdaftar di suatu Negara anggota, dengan pihak berwenang menerbitkan atau melegalisasi sertifikat tersebut.)</p> <p>6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this article if it can cease for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate under paragraph 2 before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5 unless the certificate has been surrendered to these</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification, which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this article.</p> <p>(6 Asuransi atau keamanan finansial lainnya tidak akan memenuhi persyaratan pasal ini jika dapat berhenti secara sepihak karena alasan selain dari berakhirnya masa berlaku asuransi atau keamanan yang ditentukan dalam sertifikat berdasarkan paragraf 2 sebelum tiga bulan telah berlalu sejak tanggal yang pemberitahuan penghentiannya diberikan kepada otoritas yang disebut dalam paragraf 5 kecuali sertifikat telah diserahkan kepada otoritas ini atau sertifikat baru telah dikeluarkan dalam periode tersebut. Ketentuan sebelumnya juga berlaku untuk modifikasi apa pun, yang mengakibatkan asuransi atau keamanan tidak lagi memenuhi persyaratan pasal ini.)</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate.</p> <p>(7 Negara registrasi kapal harus, tunduk pada ketentuan pasal ini dan dengan memperhatikan setiap pedoman yang diadopsi oleh Organisasi mengenai tanggung jawab keuangan dari pemilik terdaftar, menentukan kondisi masalah dan validitas sertifikat.)</p> <p>8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State</p> |
|--|--|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>issuing the certificate required by paragraph 2.</p> <p>(8 Tidak ada sesuatu pun dalam Konvensi ini yang dapat ditafsirkan sebagai mencegah suatu Negara anggota untuk mengandalkan informasi yang diperoleh dari Negara-negara lain atau Organisasi atau organisasi internasional lainnya yang berkaitan dengan kedudukan keuangan penyedia asuransi atau keamanan finansial untuk keperluan Konvensi ini. Dalam kasus seperti itu, Negara anggota yang mengandalkan informasi tersebut tidak dibebaskan dari tanggung jawabnya sebagai Negara yang mengeluarkan sertifikat yang dipersyaratkan oleh paragraf 2.)</p> <p>9 Certificates issued and certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.</p> <p>(9 Sertifikat yang dikeluarkan dan disertifikasi di bawah wewenang Negara anggota akan diterima oleh Negara-negara anggota lain untuk tujuan Konvensi ini dan akan dianggap oleh Negara-negara anggota lainnya memiliki kekuatan yang sama dengan sertifikat yang diterbitkan atau disertifikasi oleh mereka, bahkan jika diterbitkan atau disertifikasi sehubungan dengan kapal yang tidak terdaftar di suatu Negara anggota. Suatu Negara dapat sewaktu-waktu meminta konsultasi dengan Negara yang mengeluarkan atau yang mensertifikasi seandainya ia percaya bahwa penanggung atau penjamin yang disebutkan dalam sertifikat tidak mampu secara finansial untuk memenuhi kewajiban yang diberlakukan oleh Konvensi ini.)</p> |
|--|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>10 Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability. In such a case the defendant may invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the registered owner) that the registered owner would have been entitled to invoke, including limitation of liability under any applicable national or international regime. Furthermore, even if the registered owner is not entitled to limit liability, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the maritime casualty was caused by the wilful misconduct of the registered owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the registered</p> |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the registered owner to be joined in the proceedings.</p> <p>(10 Setiap klaim untuk biaya yang timbul berdasarkan Konvensi ini dapat diajukan secara langsung terhadap perusahaan asuransi atau orang lain yang menyediakan keamanan finansial untuk tanggung jawab pemilik yang terdaftar. Dalam kasus seperti itu, terdakwa dapat mengajukan pembelaan (selain kebangkrutan atau penutupan pemilik yang terdaftar) yang berhak diajukan oleh pemilik yang terdaftar, termasuk pembatasan tanggung jawab berdasarkan peraturan nasional atau internasional yang berlaku. Lebih lanjut, bahkan jika pemilik yang terdaftar tidak diperbolehkan untuk membatasi kewajiban, terdakwa dapat membatasi kewajiban dengan jumlah yang sama dengan jumlah asuransi atau keamanan finansial lainnya yang diperlukan untuk menyatakan bahwa dia memiliki jaminan sesuai dengan paragraf 1. Selain</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>itu, terdakwa dapat meminta pembelaan bahwa korban maritim disebabkan oleh kesalahan yang disengaja dari pemilik yang terdaftar, tetapi terdakwa tidak akan meminta pembelaan lainnya yang mungkin berhak diajukan oleh terdakwa dalam proses yang diajukan oleh pemilik terdaftar terhadap terdakwa. Terdakwa dalam hal apa pun memiliki hak untuk meminta pemilik terdaftar untuk bergabung dalam persidangan.)</p> <p>11 A State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.</p> <p>(11 Negara anggota tidak akan mengizinkan kapal mana pun untuk mengibarkan benderanya sesuai dengan yang diterapkan oleh pasal ini kapan saja kecuali jika sertifikat telah dikeluarkan berdasarkan paragraf 2 atau 14.)</p> <p>12 Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national</p> |
|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea.</p> <p>(12 Tunduk pada ketentuan-ketentuan pasal ini, setiap Negara anggota harus memastikan hal ini, berdasarkan hukum nasionalnya, bahwa asuransi atau keamanan lainnya sejauh yang dipersyaratkan oleh paragraf 1 berlaku khususnya pada setiap kapal dengan 300 tonase kotor dan di atasnya, di mana pun kapal itu terdaftar, masuk atau keluar pelabuhan di wilayahnya, atau tiba di atau pergi dari fasilitas lepas pantai di laut teritorialnya.)</p> <p>13 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 12, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2, when entering or leaving</p> |
|--|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>a port in its territory, or arriving at or leaving from an offshore facility in its territorial sea, provided that the State Party which issues the certificate required by paragraph 2 has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 12.</p> <p>(13 Selain dari ketentuan-ketentuan paragraf 5, suatu Negara anggota dapat memberi tahu Sekretaris Jenderal bahwa, untuk keperluan paragraf 12, kapal-kapal tidak diharuskan untuk membawanya di atas kapal atau untuk membuat sertifikat yang dipersyaratkan oleh paragraf 2, ketika memasuki atau meninggalkan pelabuhan. di wilayahnya, atau tiba di atau berangkat dari fasilitas lepas pantai di laut teritorialnya, dengan ketentuan bahwa Negara anggota yang mengeluarkan sertifikat yang dipersyaratkan oleh paragraf 2 telah memberi tahu Sekretaris Jenderal</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>bahwa mereka menyimpan catatan dalam format elektronik, dapat diakses oleh semua Negara anggota. Para Pihak, yang membuktikan keberadaan sertifikat dan memungkinkan Negara anggota untuk melepaskan kewajiban mereka berdasarkan paragraf 12.)</p> <p>14 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authority of the State of registry, stating that it is owned by that State and that the ship's liability is covered within the limits prescribed in paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.</p> <p>(14 Jika asuransi atau keamanan finansial lainnya tidak dipelihara khususnya bagi kapal yang dimiliki oleh Negara anggota, ketentuan pasal ini yang berkaitan dengannya</p> |
|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | tidak berlaku untuk kapal tersebut, tetapi kapal harus membawa sertifikat yang dikeluarkan oleh otoritas yang tepat dari negara kapal tersebut terdaftar, dan menyatakan bahwa kapal itu dimiliki oleh Negara tersebut dan bahwa tanggung jawab kapal dicakup dalam batas yang ditentukan dalam paragraf 1. Sertifikat tersebut harus mengikuti sedekat mungkin model yang ditentukan oleh paragraf 2.) |
|--|--|--|---|

Dapat dilihat bahwa UU Pelayaran belum mengtaur secara keseluruhan terkait dengan kepastian hukum dalam melakukan penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya, di dalam Nairobi *International Convention On The Removal Of Wreck, 2007/* (WRC) diatur lebih rinci mengenai definisi dan kewajiban-kewajiban yang harus dilakukan pemilik kapal/operator kapal, negara terdampak, dan pihak asuransi sehingga dapat memberikan kepastian hukum secara jelas terhadap penyingkiran kerangka kapal di Indonesia.

D. Pelaksanaan Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Muatannya di Perairan Pelabuhan Indonesia

1. KLM Cahaya Mandiri

Kapal Layar Motor terbakar di area pos 1 Tanjung Mas Kalibaru Timur Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, Kamis (21/11/2019). Karena adanya arus pendek yang menyebabkan ledakan di bagian belakang kapal, kejadian tersebut

terjadi pada siang hari. Kejadian tersebut mengalami 1 korban luka yang dibawa ke RS. Panti Wilasa, Semarang.

Kapal KLM.Cahaya Mandiri mengangkut sejumlah barang dengan tujuan ke Kalimantan antara lain, busa, stereofoam, spring bed, tabung gas LPG, dan makan ringan¹⁰⁴.

Terbakarnya KLM. Cahaya Mandiri mengakibatkan lalu lintas pelayaran di dermaga pelayaran rakyat pelabuhan Tanjung Mas terganggu. Posisi KLM Cahaya Mandiri berada di tengah menutupi jalur pelayaran¹⁰⁵. Polda Jateng melakukan rapat dengan KSOP Kelas 1 pelabuhan Tanjung Mas. Kegiatan rapat pembahasan teknis evakuasi kerangka kapal KLM. Cahaya Mandiri, dalam rapat ini membahas agar kerangka kapal KLM. Cahaya Mandiri dapat secepatnya di evakuasi dan muatan kapal agar segera diangkat/dikeluarkan dan dalam proses evakuasi nanti akan dilakukan koordinasi penanganan baik dari agen, pelindo, dan instansi lain agar tidak mengganggu kegiatan kapal lainnya yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga kalibaru Pos I di depan kantor KSOP Pelabuhan Tanjung Mas, Semarang¹⁰⁶.

Kegiatan evakuasi bangkai kapal KLM. Cahaya Mandiri senin (02/11/2019) menggunakan *crane* untuk mengangkat muatan dan barang-barang yang berada di dalam kapal yang tenggelam akibat terbakar dan meminggirkan bangkai kapal agar tidak mengganggu lalu lintas laut kapal lainnya yang sedang

¹⁰⁴ <https://m.ayosemarang.com/read/2019/11/21/47624/kapal-cahaya-mandiri-terbakar-satu-korban-terluka>

¹⁰⁵ <https://beritajateng.net/kapal-terbakar-arus-lalulintas-pelayaran-dermaga-tanjung-emas-terganggu/>

¹⁰⁶ <http://bojongnews.semarangkota.go.id/detailpost/personil-polsek-kpte-menghadiri-rapat-pembahasan-teknis-evakuasi-kerangka-kapal-klm-cahaya-mandiri>

bongkar muat di dermaga basarnas pelabuhan Tanjung Mas, Semarang¹⁰⁷.

2. KM. Berkat Anugerah 9

Kapal Motor (KM) Berkat Anugerah 9 berhasil ditemukan oleh tiga (3) kapal kenavigasian, yang tenggelam di perairan Dabo Singkep, Kepulauan Riau. Direktur Kesatuan Penjagaan Kapal dan Pantai (KPLP) Kementerian Perhubungan, Junaidi mengatakan bangkai KM Berkat Anugerah 9 ditemukan kemudian disingkirkan KN Rantos P.210, KN Sarotama P.112, dan KN. Adhara pada posisi GPS. 00°-03'-818" S/104°-27'-141" E, ". Proses pengangkatan bangkai kapal dilakukan mulai pukul 07.00 WIB. Adapun kapal kayu yang mengangkut kelapa menuju Batam itu karam pada Minggu (24/6/2018). KM. Anugerah Berkat 9 dengan berat GT 20 tenggelam di perairan Tanjung Datok dekat Pulon Desa Mentuda. Dari 13 penumpang yang ada di kapal, satu orang meninggal dunia karena sakit jantung sedangkan sisanya dinyatakan selamat¹⁰⁸.

Proses pengangkatan bangkai kapal KM. Berkat Anugerah 9 dimulai pada (26/6) pukul 07.00 WIB, saat itu tim melakukan penyisiran di perairan serta mengumpulkan informasi dari masyarakat. Pada pukul 15.00 WIB, tim melaksanakan briefing di KN. Adhara membahas tentang tindaklanjut pencarian kapal tersebut dan pada pukul 15.45 WIB, kapal patroli KPLP KNP. 5222 milik Kantor UPP Senayang memberikan informasi melalui radio VHF bahwa bangkai kapal telah ditemukan pada posisi GPS. 00°-02'-964" S / 104°-

¹⁰⁷ <http://bojongnews.semarangkota.go.id/detailpost/kanit-reskrim-polsek-kpte-memantau-evakuasi-bangkai-kapal-klm-cahaya-mandiri-di-dermaga-basarnas-pelabuhan-semarang>

¹⁰⁸ <https://ekonomi.bisnis.com/read/20180627/98/810342/kapal-kemenhub-temukan-bangkai-km-berkat-anugerah-9>

29°-855" E". Selanjutnya, pada pukul 16.00 WIB, tim menuju lokasi yang diinformasikan sesuai posisi GPS dan segera menarik bangkai kapal dengan menggunakan Rigit Inflatable Boat (RIB) KN. Sarotama dan RIB KN. Rantos namun upaya ini belum membuahkan hasil. Tim segera melakukan pembongkaran terhadap konstruksi bangkai kapal namun karena cuaca mulai gelap dan keterbatasan penglihatan, kegiatan pembongkaran tersebut dihentikan untuk sementara. (27/6), tim melanjutkan pembongkaran konstruksi dan pada pukul 09.05 WIB berhasil memindahkan bangkai kapal KM. Berkat Anugerah 9 ke daratan terdekat¹⁰⁹.

Gambar No: 3.3 Penyingkiran kerangka kapal KM. Berkat Anugerah 9



Sumber: <http://beritatrans.com/2018/06/27/kapal-kemenhub-berhasil-temukan-bangkai-kapal-km-berkat-anugerah-9/>

Terkait tenggelamnya kapal KM Berkat Anugerah 9, Distrik Navigasi Kijang menerbitkan maklumat pelayaran bagi kapal yang berlayar di perairan

¹⁰⁹ <http://bisnisnews.id/detail/berita/kapal-kargo-yang-tenggelam-di-tanjung-dabo-akhirnya-berhasil-diangkat>

tersebut untuk berhati-hati.

3. KM. Hyundai 105

Kapal MV. Hyundai 105 tenggelam pada 2004 di Selat Singapura saat berlayar dari Ulsan, Korea Selatan, menuju Bremerhaven, Jerman. Kapal itu membawa 4.191 unit kendaraan jenis sedan. Di tengah jalan, kapal yang berbobot mati 41.000 ton itu bertabrakan dengan kapal tanker MT.Kaminesan bermuatan 280.000 ton minyak mentah. Kedua kapal tenggalam. Kapal MV. Hyundai 105 berukuran panjang 184 meter dan lebar 31 meter kini masih tergeletak di dasar laut kedalaman 60 meter. Dikhawatirkan bila teronggok terlalu lama akan menimbulkan kerusakan lingkungan terutama pencemaran limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) setidaknya dari oli dan minyak lain di dalam kapal itu¹¹⁰.

Pengangkatan bangkai MV Hyundai 105 yang tenggelam bersama 4,191 unit mobil, yang terdiri dari 3.000 unit mobil Hyundai dan mobil Kia baru serta 1.000 unit mobil bekas ex Jepang, baru bagian belakangnya yang berhasil diangkut setelah terlebih dulu dipotong. Kemudian potongan bagian belakang yang terbagi dua itu dinaikkan atau diletakan diatas kapal tongkang Bestindo 11 Jakarta. Zulkifli Ali selaku agen *shipping* sekaligus perwakilan smith salvage Co.Ltd mengatkan pengerjaan pengangkatan bangkai MV Hyundai 105 dimulai dari Maret 2011 dan berakhir pada April 2012 ini. Sedikitnya ada dua kapal *crane* yang berlabuh ditempat tenggelamnya MV Hyundai 105 tersebut.

¹¹⁰ <https://nasional.tempo.co/read/260422/kapal-hyundai-105-yang-tenggelam-di-perairan-batam-akan-diangkat/full&view=ok>

Selain itu ada tiga kapal tugboat yang menggiringi kapal crane dan tongkang yang mengangkut bangkai MV Hyundai 105. Bangkai MV Hyundai 105 serta ribuan mobil yang tenggelam akan diangkat dan kemudian dibawa ke kawasan galangan kapal di Tanjungcang untuk discrap. Bangkai kapal tersebut tidak langsung diangkat, namun terlebih dulu dipotong menjadi beberapa bagian. Pekerjaan ini melibatkan 106 penyelam dari negara asing untuk memotong bagian bangkai kapal tersebut¹¹¹.

4. KMP Wihan Sejahtera

KMP. Wihan Sejahtera tenggelam di perairan Teluk Lamong, Surabaya, Senin (16/11). Kapal tersebut akan menuju pelabuhan Ende, pulau Flores, Nusa Tenggara Timur (NTT). Kapal dengan panjang 120.6 meter, dan lebar 23.12 meter dan bobot mati (*gross tonnage*) 9.786.

KMP Wihan Sejahtera bertolak dari dermaga Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak senin (16/11) sekitar pukul 09.00 WIB. Sekitar pukul 09:30 saat kapal tersebut sampai di sekitar Pelabuhan Wilmar, tepatnya berada di kadometer 250-300 meter dari Terminal Teluk Lamong, Gresik, kondisi kapal sudah tidak stabil. Sehingga kapal terlihat miring ke kanan. Meski demikian, KMP Wihan terus melaju hingga lima belas menit kemudian menabrak sebuah benda di dasar laut. Akibatnya lunas kapal robek dan bocor. Setelah terjadi benturan tersebut, kapal pun makin terlihat miring. Bahkan kemiringannya sudah sampai 15 derajat, proses evakuasi meninggalkan kapal pun dilakukan dengan di

¹¹¹ <https://batam.tribunnews.com/2011/03/17/bagian-belakang-kapal-hyundai-sudah-diangkat>

bantuan nelayan tradisional yang sedang melaut di sekitar lokasi. Tidak lama dari itu kapal penyelamat dari Tim Basarnas dan Ditpolair datang untuk melakukan proses evakuasi¹¹².

Pengangkatan KMP. Wihan Sejahtera masih berlanjut senin (5/9.2016) di perairan pelabuhan Teluk Lamong Gresik di sekitar Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Alat pengangkat besi berada di atas KBR Benaol, dibantu sejumlah tug boat dan kapal tongkang. Pengangkatan bangkai kapal KMP Wihan Sejahtera dilakukan oleh PT. Azika Marine Service, sebagai pemenang tender pekerjaan yang diberikan oleh PT. PELINDO III atas instruksi Direktorat Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan. Bangkai kapal KMP Wihan Sejahtera akan dikumpulkan di area *dumping* Tanjung Jati di pulau Madura untuk ditimbang dan di jual, lalu hasilnya masuk ke kas negara¹¹³.

E. Kerangka Kapal dan/atau Muatannya yang Berada di Perairan Pelabuhan Belawan

1. KM. Kumala Endah

Kapal kargo KM Kumala Endah yang mengangkut 650 ton alat-alat pabrik tenggelam di perairan pelabuhan Belawan, Selasa (24/3) sore.¹¹⁴

Kapal berbendera Indonesia yang diageni PT Alzana Surya Kencana Nusa itu karam setelah menabrak bangkai kapal di perairan buoy 2. Kapal tersebut

¹¹² Begini Kronologis Kapal Penumpang Wihan Sejahtera Tenggelam
<https://www.jawapos.com/jpg-today/17/11/2015/begini-kronologis-kapal-penumpang-wihan-sejahtera-tenggelam/>

¹¹³ Diangkat dari Perairan Teluk Lamong, Bangkai KM Wihan Sejahtera Akan Dijual
<https://regional.kompas.com/read/2016/09/05/19351841/diangkat.dari.perairan.teluk.lamong.bangkai.km.wihan.sejahtera.akan.dijual>

¹¹⁴ <http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2015/03/26/154484/kapal-kargo-karam-di-belawan/>

tenggelam setelah menabrak bangkai kapal dan mengalami kebocoran pada bagian lambung. Sebelum kapal tersebut tenggelam, kapal berangkat dari Dermaga Gudang Arang, Pelabuhan Belawan menuju Kalimantan Barat, namun saat melintas di buoy 2 perairan Belawan, kapal menabrak bangkai kapal yang menumpuk di perlintasan¹¹⁵.

Kapal kargo KM. Kumala Endah tenggelam karena berlayar tak sesuai jalur yang sebenarnya. Kapal tersebut berlayar di perlintasan yang sudah ada tanda tidak boleh melintas karena disitu terdapat kapal yang sudah karam, namun kapal tetap melintas di daerah perlintasan tersebut. Akibatnya kapal mengalami kebocoran di bagian lambung, tak lama kemudian tenggelam, dari 14 awak kapal, 5 orang Anak Buah Kapal (ABK) dapat menyelamatkan diri, dua orang korban ditemukan tewas tenggelam, sementara tujuh lainnya masih dinyatakan hilang¹¹⁶

2. KM. Sejahtera Lestari

Bangkai Kapal Motor KM. Sejahtera Lestari, kapal yang karam di perairan pelabuhan Belawan, Sumatera Utara, sudah mencelakakan sedikitnya tiga kapal. Korban pertama adalah Kapal Perang Republik Indonesia (KRI) Matacora dan dua yang lain kapal patroli Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. KM Sejahtera Lestari ditinggal para awaknya setelah mengalami kerusakan pada bulan Juni 2014. Tak diketahui pasti

¹¹⁵ Tabrak Bangkai Kapal, KM Kumala Endah Tenggelam di Perairan Belawan | tobasatu.com <https://www.tobasatu.com/2015/03/25/tabrak-bangkai-kapal-km-kumala-endah-tenggelam-di-perairan-belawan/>

¹¹⁶ <https://news.detik.com/berita/d-2872244/kapal-km-kumala-endah-yang-tenggelam-di-belawan-berlayar-tak-sesuai-jalur>

sebab kapal itu ditinggalkan para awaknya. Kapal itu akhirnya tenggelam pada Juli 2014 di ambang luar alur pelayaran.

Syahbandar Belawan telah menyurati kedua perusahaan pemilik kapal itu untuk mengangkat bangkai kapal agar tidak mengganggu keselamatan pelayaran, namun belum ada tanggapan dari perusahaan pelayaran itu¹¹⁷.

3. KM. Isa Winner

KM Isa Winner bermuatan semen tenggelam ke dasar laut setelah ditinggal pergi oleh para ABKnya. KM Isa Winner mulai ditinggal para ABK-nya pada bulan Desember 2013. Tidak diketahui secara pasti mengapa kapal KM. Isa Winner yang sedang berlabuh di kawasan Perairan Belawan tersebut ditinggal pergi oleh para ABKnya, apakah karena gaji mereka tidak kunjung dibayar atau adanya penyebab lain. Diduga setelah mengalami kerusakan akhirnya pada bulan April 2014 lalu tenggelam pada posisi 03'-53'-09' U dan 098'-45'-25' T¹¹⁸.

4. T.B Maiden Nautica

Tenggelamnya kapal Tug Boat (T.B) Maiden Nautica di perairan Belawan, diduga karena cuaca dan kelalaian nahkoda. Kapal T.B Maiden Nautica berbobot 215 *gross tonnage* tenggelam dalam pelayaran dari Pangkalan Susu kabupaten Langkat, menuju Belawan persisnya pada posisi 03'-53'-09' U dan 098'-45'-25' T di perairan Bouy dua Belawan. Kapal

¹¹⁷ Mohammad Arief Hidayat dan Berton Siregar
<https://www.viva.co.id/berita/nasional/703105-bangkai-km-sejahtera-lestari-sudah-celakakan-tiga-kapal>

¹¹⁸ <http://hariansib.co/mobile/?open=content&id=30092>

Jenis Tug Boat ini karam pada jum'at (06/02/2015) akibat mengalami kebocoran setelah menabrak bangkai kapal MV. Isa Winner milik PT. PPAS asal Surabaya.

Kewajiban penyingkiran kerangka kapal sebelumnya sudah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran). Kapal yang mengalami kecelakaan dan tenggelam di perairan dapat membahayakan sistem navigasi atau dapat menubruk kapal lainnya yang sedang berlayar sehingga harus segera dilakukan pengangkatan dan penyingkiran kerangka kapal sebagaimana diatur di dalam Pasal 203 UU Pelayaran, pemilik kapal berkewajiban untuk menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapanpuluh) hari sejak kapal tenggelam, sehingga untuk menjamin kewajibannya tersebut pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya.

Berdasarkan Pasal 321 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa sanksi pidana yang dapat diberikan kepada pemilik kapal atas tidak dilaksanakannya penyingkiran kerangka kapal yaitu, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 200.000.000,- (dua ratus juta rupiah).

Tabel 3.2. Analisis pelaksanaan dalam penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya yang berada di perairan pelabuhan Belawan

| NO | Kewajiban Hukum Bagi Pemilik Kapal Untuk Menyingkirkankan Kerangka Kapal dan/atau Muatannya yang Mengganggu Keselamatan dan Keamanan Pelayaran | Nama Kapal/Keagenan /Pemilik Kapal | Pelaksanaan di Perairan Pelabuhan Belawan | | Analisis |
|----|--|--|---|------------------|--|
| | | | Sudah Diterapkan | Belum Diterapkan | |
| 1 | Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran | | | | |
| | a. Pemilik kapal dan/atau Nahkoda wajib melaporkan segera kerangka kapal yang berada di perairan Indonesia kepada Syahbandar di pelabuhan terdekat | KM. SEJAHTERA LESTARI / PT. SAMUDERA BAHTERA ABADI | √ | | Pelaporan kerangka kapal telah dilaksanakan oleh perusahaan atau agen pelayaran <i>Follow up</i> dari pemilik kapal itu sendiri |
| | | KM. ISA WINNER | √ | | |
| | | KM. KUMALA ENDAH / PT ALZANA SURYA KENCANA NUSA | √ | | |

| | | | | | |
|--|---|--|---|---|---|
| | b. Penyampaian data kapal dan posisi koordinat sementara, diumumkan melalui maklumat pelayaran, berita pelaut Indonesia, dan stasiun radio pantai | KM. SEJAHTERA LESTARI / PT. SAMUDERA BAHTERA ABADI | √ | | Data kapal dan posisi koordinat sudah disampaikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut |
| | | KM. ISA WINNER | √ | | |
| | | KM. KUMALA ENDAH / PT ALZANA SURYA KENCANA NUSA | √ | | |
| | c. Pemilik wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam | KM. SEJAHTERA LESTARI / PT. SAMUDERA BAHTERA ABADI | | √ | Penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya belum dilaksanakan oleh pemilik kapal |
| | | KM. ISA WINNER | | √ | |
| | | KM. KUMALA ENDAH / PT ALZANA SURYA KENCANA NUSA | | √ | |

| | | | | | |
|---|--|--|---|---|--|
| | d. Pemerintah wajib mengangkat, menyingkirkan atau menghancurkan seluruh atau sebagian dari kerangka kapal dan/atau muatannya atas biaya pemilik apabila dalam batas waktu yang ditetapkan pemerintah, pemilik tidak melaksanakan tanggung jawab | KM. SEJAHTERA LESTARI / PT. SAMUDERA BAHTERA ABADI | | √ | Kesyahbandaran Utama Belawan belum melakukan tindakan penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya |
| | | KM. ISA WINNER | | √ | |
| | | KM. KUMALAH ENDAH / PT ALZANA SURYA KENCANA NUSA | | √ | |
| 2 | Peraturan Pemerintah nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian | | | | |
| | a. Kerangka kapal yang posisinya mengganggu keselamatan berlayar, harus dipasang Sarana, Bantu Navigasi Pelayaran | KM. SEJAHTERA LESTARI / PT. SAMUDERA BAHTERA ABADI | √ | | Sudah dilakukan penandaan di koordinat kerangka kapal oleh Kantor Distrik Navigasi Kelas I Medan dengan pemasangan buoy berwarna kuning bertanda plus (palang) |
| | | KM. ISA WINNER | √ | | |
| | | KM. KUMALAH ENDAH / PT ALZANA SURYA KENCANA NUSA | √ | | |

| | | | | | |
|---|---|--|--|---|---|
| | | | | | |
| 3 | Peraturan Menteri nomor 71 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air | | | | |
| | a. Penentuan tingkat gangguan keselamatan berlayar berdasarkan lokasi kerangka kapal dan/atau muatannya, jenis dan ukuran kerangka kapal, daerah sensitif di sekitar kerangka kapal, kepadatan lalu lintas pelayaran, jenis dan jumlah muatan/BBM | KM. SEJAHTERA LESTARI / PT. SAMUDERA BAHTERA ABADI | | √ | Belum ditentukan tingkat bahaya kerangka kapal dan/atau muatannya oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut |
| | | KM. ISA WINNER | | √ | |
| | | KM. KUMALA ENDAH / PT ALZANA SURYA KENCANA NUSA | | √ | |
| | b. Tempat lain atau <i>dumping area</i> untuk kerangka kapal dan/atau muatannya ditetapkan oleh Kepala Kantor | KM. SEJAHTERA LESTARI / PT. SAMUDERA BAHTERA ABADI | | √ | Belum ditetapkannya <i>dumping area</i> oleh kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan |

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
| | Unit Pelaksanaan Teknis di pelabuhan terdekat | KM. ISA WINNER | | √ | |
| | | KM. KUMALA ENDAH / PT ALZANA SURYA KENCANA NUSA | | √ | |
| | c. Kepala Kantor UPT di pelabuhan terdekat memberikan surat peringatan kepada pemilik kapal yang belum melaksanakan kewajiban penyingkiran kerangka kapal , sebanyak tiga kali berturut-turut dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari setelah berakhirnya batas waktu penyingkiran | KM. SEJAHTERA LESTARI / PT. SAMUDERA BAHTERA ABADI | √ | | Sudah dilakukan penyuratan kepada perusahaan pelayaran |
| | | KM. ISA WINNER | | √ | Belum disuratinnya perusahaan pelayaran tersebut |
| | | KM. KUMALA ENDAH / PT ALZANA SURYA KENCANA NUSA | | √ | |

Dari tabel analisis pelaksanaan dalam penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya yang berada di perairan pelabuhan Belawan, dapat dilihat sudah terlaksanakannya atau belum kepastian hukum terkait pelaksanaan penyingkiran kerangka kapal di perairan Pelabuhan Belawan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan uraian dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab-bab sebelumnya, maka pada bab ini akan dikemukakan beberapa kesimpulan dan saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait.

A. Kesimpulan

1. Standard Operasional Prosedur (SOP) penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya menurut peraturan undang-undang yang berlaku merujuk pada:

- a. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD);
- b. Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHP);
- c. Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran;
- d. Undang-undang nomor 40 tahun 2013 tentang Perasuransian;
- e. Peraturan Menteri nomor 71 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air;
- f. Peraturan Menteri nomor 33 tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor 71 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air;

- g. Peraturan Menteri nomor 38 tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 71 tahun 2013 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air;
 - h. Surat Edaran nomor UM.003/10/2/DK-16 tentang Penerapan Asuransi Atas Kewajiban Penyingkiran Kerangka Kapal Bagi Kapal-Kapal Berbendera Indonesia;
 - i. Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal Termasuk Tanggung Jawab Polusi, Perjanjian Kerjasama Antara PT. Tugu Pratama Indonesia dengan Perusahaan Asuransi Anggota Konsorsium tentang Konsorsium Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*Wreck Removal Insurance*) no.022/PK/CGS-TPI/III/2015 tanggal 17 Maret 2017
2. **a. Pengaturan hukum tentang kewajiban pemilik kapal untuk penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran menurut Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu Berdasarkan pasal 203 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam.**
- b. Pelaksanaanya di perairan Pelabuhan belawan belum secara tegas dilaksanakan berdasarkan data-data yang ada.

3. Pertanggungjawaban hukum Syahbandar atas kelalaian dalam tindakan penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya dalam perspektif Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran adalah

- a. Memberikan surat peringatan kepada pemilik kapal yang belum melaksanakan kewajibannya melakukan penyingkiran kapal sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari setelah berakhirnya batas waktu penyingkiran.
- b. Menerbitkan surat penghapusan (*deletion certificate*) berdasarkan berita acara serah terima dari pemilik kapal kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut/Kepala Unit Pelaksanaan Teknis setempat .
- c. Melimpahkan pelaksanaan penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya kepada badan usaha yang memiliki izin usaha *salvage* dan/atau pekerjaan bawah air.

B. Saran

1. Asuransi kerugian maritim diperbarui sesuai dengan perkembangan jaman;
2. Secara yuridis:
 - a. Agar dapat segera diratifikasinya Nairobi, *Wreck Removal Convention* 2007;
 - b. Dilaksanakannya revisi Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran terkait sanksi hukum penyingkiran kerangka kapal tersebut.

3. Secara non yuridis:

- a. Keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM) yang kompeten agar dapat ditingkatkan khusus di bidang *salvage* dan pekerjaan bawah air;
- b. Agar dianggarkan finansial terhadap biaya-biaya dalam kegiatan penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya.

Daftar Pustaka

- 39 Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*, Cetakan Ketiga, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2010), hal. 5
- Abdulkadir Muhammad dan Rilda Murniati, *Segi Hukum Lembaga Keuangan dan Pembiayaan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 121
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia Cetakan Kelima*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hlm. 59-60
- Amir, M.S, *Seluk-Beluk dan Teknik Perdagangan Luar Negeri*, PPM, Jakarta, 2000, hlm. 77
- Amirudin, dan H.Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT.Raja Grafindo Persada , Jakarta ,2004
- Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Penerbit Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002, hlm. 82-83
- Asikin zainal, 2012, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta
- Bambang Sunggono, dalam *Metodologi Penelitian Hukum*, PT.Rja Grafindo Persada, Jakarta 1997, hal 27
- Baca Rr. Dijan Widijwati, *Hukum Dagang*, Penerbit Andi, Yogyakarta, 2012, hlm 192.
- Cst Kansil, Christine , S.T Kansil, Engelian R, Palandeng dan Godlieb N Mamahit, *Kamus Istilah Hukum*, Jakarta, 2009, Hlm. 385
- D. A. Lasse, *Manajemen Kepelabuhanan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 64
- Dellyana,Shant.1988,*Konsep Penegakan Hukum*. Yogyakarta: Liberty hal 32
- Djoko Imbawani Atmadjaya, *Hukum Dagang Indonesia: Sejarah, Pengertian, dan Prinsip-Prinsip Hukum Dagang*,Setara Press, Malang, hlm. 313.
- Dumoly F Pardede, '*Pointers Welcome Speech Sosialisasi Produk Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal*', (Otoritas Jasa Keuangan 2015)
- Djoni S. Ghazali dan Rachmadi Usman, *Hukum Perbankan*, Sinar Grafika, Jakarta,

2010, hlm 58-59.

F.X Sugiyanto, *hukum asuransi maritime*, op. cit., hal 153

Guba & Lincoln. (1981). *Effective evaluation*. San Fransisco: Josse Bass Publisher, hal 30

Guntur Setiawan, *Impelemntasi dalam Birokrasi Pembangunan, Balai Pustaka, Jakarta, 2004, hal39*

H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 6, Djambatan*, Jakarta, 2003, hlm 10. Dikutip dari Rr. Dijan Widijowati, Op. Cit, hlm. 194.

Hery Shietra, 'MENGGUGAT KONSORSIUM KONSULTAN HUKUM & TRAINER JAKARTA PERDATA, PIDANA, TANAH, KETENAGAKERJAAN, & PERUSAHAAN' (*Legal Consultant Shietra & Partners 2014*) <<https://www.hukum-hukum.com/2014/08/menggugat-konsorsium.html>> diakses pada tanggal 21 November 2019

H.S. Salim, *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Cetakan Ketiga, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hal. 9.

Irawan Soerodjo, *Hukum Perjanjian dan Pertanahan Perjanjian Build, Operate dan Transfer (BOT) atas Tanah, Pengaturan, Karakteristik dan Praktik* (Laksbang Pressindo 2016).[46-47]

L. Denny Siahaan, "Kajian Peran Syahbandar dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran", *Jurnal Warta Penelitian Perhubungan*, 20:12, (Indonesia, 2008.), hlm 1819-1821

Lili Rajidi, Liza Sonia Rasjidi, 2008, *Monograf Filsafat Ilmu Hukum, Suatu Pengantar*, hal 30

Lubis, M.Solly, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, CV.Mandar Maju, Bandung, 1994, hal.80

Murseh Mursanef, *Pedoman Membuat Skripsi*, Haji Masagung, Jakarta 1981


Peraturan Bandar 1925 (Dephub Direktorat Jenderal Perhubungan Laut), 1972, hal. 14
Lex Administratum, Vol.I/No.1/Jan-Mrt/2013

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak

- Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan
Pemerintah Undang-Undang Republik Indonesia nomor 6 tahun 1996 tentang Perairan
Indonesia
- Pemerintah Indonesia, 2008 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Jakarta:
Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia
- Pemerintah Indonesia, 2010 Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2010 Tentang
Kenavigasian, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8,
Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia
- Pemerintah Indonesia, 2013 Peraturan Menteri No. 71 Tahun 2013 Tentang *Salvage/*
atau pekerjaan bawah air, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013
Nomor 1090 Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik
Indonesia
- Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, 2008, hlm.158
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Kencana 2011), hal 133-136
- P.H. Winfield, *A Text-book of The Law of Tort*, 4th ed., (London: Sweet & Maxwell,
Limited 2&3 Chancery Lane. W.C.2, 1936), p. 475-476, seperti dikutip oleh
Munadjat Danusaputro dalam *Hukum Lingkungan (Buku V: Sektoral)*, (Bandung:
Bina Cipta, 1986), hal. 58.
- Prof.Dr.Ediwarman, SH., M.Hum. *Monograf Metodologi Penelitian Hukum*, cetakan
ketiga , Genta Publishing, Yogyakarta, 2006
- S. Soempena, *Buku tentang Hukum Laut*, Jakarta, 1977, hlm. 22.
- Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya, 2014
- Sentosa Sembiring, *Hukum Asuransi Nuansa Aulia* 2014 hal 92-93
- Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan
Singkat*, PT Raja Grafindo Persada Jakarta 2004
- Soeroso, R , 2014, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta, Sinar Grafika
- Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum: Sebuah Pengantar*, (Yogyakarta: Liberty,
2001), hal. 5.

- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta
- R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, Pradnya Paramita, Jakarta, 2000, hlm. 74.
- Rasjidi, Lili, *Monograf Pengantar Metode Penelitian dan Penulisan Karya Ilmiah Hukum*, PT. Remadja Rosdakarya, Bandung 2008
- Riduan Syahrani, *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999
- Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, (Jakarta: Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hal. 36.
- M. Ramdan Andri G. W., “Masalah Ganti Kerugian dalam Penegakan Hukum Lingkungan secara Perdata: Beberapa Analisis atas teori Pertanggungjawaban (*Liability theories*), asuransi, dan Dana Ganti-Kerugian”, *Jurnal Hukum Lingkungan*, (Tahun V No. 1/1999: 3).
- Mahfud M.D., “Kepastian Hukum Tabrak Keadilan,” dalam Fajar Laksono, Ed., *Hukum Tak Kunjung Tegak: Tebaran Gagasan Otentik Prof. Dr. Mahfud MD*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2007, hal. 91.
- Miles, M. B and Huberman, M. A. (1984). *Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publication.
- Mohammad Arief Hidayat dan Berton Siregar
<https://www.viva.co.id/berita/nasional/703105-bangkai-km-sejahtera-lestari-sudah-celakakan-tiga-kapal>
- Munadjat Danusaputro, *Hukum Lingkungan (Buku V: Sektoral)*, (Bandung: Binacipta, 1986), *op.cit.*, hal. 61
- Nurdin Usman, *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*, Grasindo, Jakarta, 2002, hal 70

Lampiran 1. Surat Kepada PT.Samudera Bahtera Abadi


| | | | |
|---|---|--|--|
|  | | DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT | |
| KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN | | | |
| TERMINAL PENUMPANG UJUNG BARU BELAWAN MEDAN 20411 | TELEPON : (061) 6941424 (061) 6941919 PSW : 134 | Fax : (061) 6942375 E-mail : syahbancar_belawan@yahoo.com | |

Nomor : Kl. 003/114/Syb. Blw-2014 Belawan, 19 Agustus 2014.
Klasifikasi : Penting
Lampiran : -
Perihal : Kerangka Kapal KM. SEJAHTERA LESTARI.

Kepada
Yth. Pimpinan Perusahaan Pelayaran
PT. SAMUDERA BAHTERA
ABADI
di -
SURABAYA


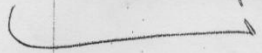
- Berdasarkan Undang – Undang No.17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, PP No. 05 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dan Peraturan Menteri Perhubungan No.71 tahun 2013 tentang Salvage Dan / Atau Pekerjaan Bawah Air.
- Kerangka kapal KM. SEJAHTERA LESTARI di ambang luar alur pelayaran pelabuhan belawan pada posisi: 03°-52'-25"U / 098°-45'-33"T.
- Sehubungan butir 1 (satu) dan 2 (dua) di atas untuk menjamin keselamatan berlayar kapal- kapal yang keluar / masuk dari / ke pelabuhan belawan diperintahkan agar saudara segera mengangkat kerangka kapal KM. SEJAHTERA LESTARI pada kesempatan pertama.
- Demikian disampaikan untuk di laksanakan.

KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN


Capt. M. SALEHUDIN SIREGAR
Pembina Utama Muda (IV /c)
NIP.19560306 198503 1 001

Tembusan :
Direktur KPLP di Jakarta.

Lampiran 2. Surat Pemberitahuan Lokasi Kapal

| | | | |
|--|---|---|--|
|  | KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN | | |
| | TERMINAL PENUMPANG UJUNG BARU BELAWAN MEDAN 20411 | TELEPON : (061) 6941424 (061) 6941919 PSW : 134 | Fax : (061) 5942375 E-mail : syahbandar_belawan@yahoo.com |
| TELEGRAM (SURAT KAWAT) | | | |
| KEPADA | : | NAKHODA KAPALS | |
| DARI | : | SYAHBANDAR UTAMA BELAWAN TTK | |
| TEMBUSAN | : | DIR KPLP KMA DISNAV I BELAWAN KMA KEPANDUAN PT PELINDO I BELAWAN KMA INSA KMA PERUSAHAANS PELAYARAN | |
| PERIHAL | : | TERDUDUKNYA KM ISA WINNER DI AMBANG LUAR PELABUHAN BELAWAN TTK | |
| <hr/> | | | |
| NOMOR | : | 59/SYB.BLW-2014 | |
| AA. DIINFORMASIKAN BAHWA TELAH TERDUDUK KM ISA WINNER GT 3935 BENDERA INDONESIA PADA POSISI 03°-53'-09''U/098°-45'-25''T DI AMBANG LUAR PELABUHAN BELAWAN TTK | | | |
| BB. TSB BUTIR AA DI ATAS KMA DGN INI DIBERITAHUKAN AGAR PARA NAKHODA BERHATI HATI DALAM MELAYARKAN KAPALNYA DISEKITAR DAERAH TERSEBUT TTK | | | |
| CC. DMKN DISAMPAIKAN UMP SYAHBANDAR BELAWAN KIRIM TTK HBS | | | |
| <hr/> | | | |
| BELAWAN, 19 MARET 2014 KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN <i>cf</i> | | | |
|  Capt. M. SALEHUDIN SIREGAR Pembina Utama Muda (IV/c) NIP. 19560306 198503 1 001 <i>A</i> | | | |

Lampiran 3. Penyampaian Pemasangan Isyarat Tanda Lampu

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN**

TERMINAL PENUMPANG
UJUNG BARU BELAWAN
MEDAN 20411

TELEPON : (061) 6941424
(061) 6941919
PSW : 134

Fax : (061) 6942375
E-mail : syahbandar_belawan@yahoo.com


Nomor : UM.002/ Z / 17 / Syb.Blw-15
Klasifikasi : Penting
Lampiran : -
Perihal : Pemasangan tanda-tanda Isyarat dan Lampu pada Kerangka Kapal

Belawan, 30 Maret 2015

Kepada
Yth. Kepala Distrik Navigasi Kelas I
di
BELAWAN

- Sehubungan adanya kerangka KM. KUMALA ENDA pada posisi $03^{\circ} - 53', 786''$ N / $98^{\circ} - 45', 615''$ E.
- Mengalir butir 1 (satu) diatas, untuk Keselamatan Pelayaran diminta bantuannya agar memberi tanda-tanda isyarat/lampu disekitar Kerangka Kapal tersebut.
- Demikian disampaikan atas kerjasamanya diucapkan terima kasih.

KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN




Capt. M. SALEHUDIN SIREGAR
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19560306 198503 1 001

Tembusan :


- Dirjen Hubla
- Dir. Navigasi Ditjen Hubla
- Dir. KPLP Ditjen Hubla

SUBBAG KEPEGAWAIAN
*** AR SIP ***
DITJEN PERHUBUNGAN LAUT

Lampiran 4. Permintaan Pemasangan Tanda Isyarat Lampu

|  KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN | | |
|---|---|--|
| TERMINAL PENUMPANG UJUNG BARU BELAWAN MEDAN 20411 | TELEPON : (061) 6941424 (061) 6941919 PSW : 134 | Fax : (061) 6942375 E-mail : syahbandar_belawan@yahoo.com |
| Nomor : UM. 002/ Z / 18 / SYB.BLW-2014 | Belawan, 25 Maret 2014 | |
| Klasifikasi : Penting | | |
| Lampiran : - | | |
| Perihal : Permintaan Pemasangan Pelampung Suar | Kepada | |
| | Yth, Kepala Distrik Navigasi Kelas I | |
| | Di | |
| | Belawan | |
| <ol style="list-style-type: none">Sehubungan adanya kerangka KM.ISA WINNER pada Posisi 03° - 53' - 09" / 098° - 45' - 25" TMengalir butir 1 (satu) di atas, untuk Keselamatan Pelayaran agar memberi tanda-tanda isyarat/lampu disekitar kerangka kapal tersebut.Demikian disampaikan dan atas kerjasamanya diucapkan terima kasih. | | |
| KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN | | |
|  | | |
| Capt. M. SALEHUDIN SIREGAR Pembina Utama Madya (IV/d) NIP.19560306 198503 1 001 | | |
| Tembusan : 1. Dir KPLP 2. Dir Navigasi | | |

Lampiran 5. Permintaan Pemasangan Tanda Isyarat Lampu

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN**

TERMINAL PENUMPANG
UJUNG BARU BELAWAN
MEDAN 20411

TELEPON : (061) 6941424
(061) 6941919
PSW : 134


Fax : (061) 6942375
E-mail : syahbandar_belawan@yahoo.com

Nomor : UM.002/06 / 10 /SYB.BLW-2014 Belawan 23 SEPTEMBER 2014
Klasifikasi : Penting
Lampiran : -
Perihal : Pemasangan Tanda-Tanda Isyarat dan Lampu Pada Kerangka Kapal

Kepada
Yth. Kepala Distrik Navigasi Kelas I
DI
Belawan


1. Sehubungan adanya kerangka KM. SEJAHTERA LESTARI pada POSISI
 $03^{\circ} - 52' - 25''$ U / $098^{\circ} - 45' - 33''$ T
2. Mengalir butir 1 (satu) di atas, untuk Keselamatan Pelayaran agar memberi tanda-tanda isyarat/lampu disekitar Kerangka kapal tersebut.
3. Demikian disampaikan dan atas kerjasamanya diucapkan terima kasih.

KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN


Capt. M. SALEHUDIN SIREGAR
Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Madya (IV/d)
NIP. 19560306 198503 1 001

Tembusan :
1. Dir KPLP
2. Dir Navigasi

Lampiran 6. Laporan Kerangka Kapal Kepada DJPL

| | | | |
|--|---|---------------------------------------|--|
|  | KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN | | |
| | JALAN VETERAN NO. 214 BELAWAN MEDAN 20411 | TELEPON : (061) 66940018 PSW : 134 | Fax : (061) 66940018 (061) 42069858 E-mail : syahbandir_belawan@yahoo.com sb_belawan@dephub.go.id |
| | <hr/> | | |
| Nomor : <i>Al. 702 / 1 / 13</i> /SYB.BLW-2020 | Belawan, 13 Maret 2020 | | |
| Klasifikasi : Penting | | | |
| Lampiran : 3 Lampiran | | | |
| Perihal : Laporan Kerangka Bangkai Kapal yang Mengganggu Alur Pelayaran Perairan Pelabuhan Belawan | Kepada | | |
| | Yth. Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai | | |
| | di | | |
| | <u>TEMPAT</u> | | |
| <p>1. Menindaklanjuti hasil rapat <i>Focus Group Discussion</i> (FGD), Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran (TELKOMPEL), dan Alur Pelayaran (Sibolga, Belawan, Makassar) di hotel Aston Bogor tanggal 13 – 14 Maret 2020, serta tindak lanjut hasil monitoring dan evaluasi tim Asisten Deputy Navigasi dan Keselamatan Maritim di alur pelayaran Belawan dengan ini disampaikan beberapa hal sebagai berikut:</p> <p>a. Data yang ada pada saat ini bangkai kerangka kapal yang belum disingkirkan dan dapat mengganggu alur pelayaran perairan Pelabuhan Belawan adalah:</p> <ol style="list-style-type: none">1) KM. SEJAHTERA LESTARI (Tanggal 14 Maret 2014) pada posisi 03°.52',25" LU / 098°.45',33" BT;2) KM. ISA WINNER (Tanggal 19 Maret 2014) pada posisi 03°.53',09" LU / 098°.45',25" BT;3) KM. KUMALA ENDAH (Tanggal 24 Maret 2014) pada posisi 03°.53',79" LU / 098°.45',607" BT;4) KM. LINTAS BAHARI V (Tanggal 16 Agustus 2015) pada posisi 03°.46',810" LU / 098°.39',48" BT; <p>b. Sesuai dengan Peraturan Menteri nomor 71 tahun 2013 Tentang <i>Salvage</i> dan / atau Pekerjaan Bawah Air, Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan telah mengirimkan surat kepada:</p> <ol style="list-style-type: none">1) PT. SAMUDERA BAHTERA ABADI nomor Surat: KL.003/1/4/SYB.BLW-2014, Perihal Kerangka Kapal KM. SEJAHTERA LESTARI tanggal 19-08-2014 dan sampai dengan saat ini belum ada proses lanjutan atas surat kami tersebut;2) Sedangkan untuk ke-3 (tiga) kapal lainnya, sampai saat ini belum ditindaklanjuti mengingat tidak diketahui siapa pemilik kapal tersebut. | | | |

2. Terkait butir 1 (satu) diatas guna menindaklanjuti hasil rapat yang dimaksud diatas serta guna menjamin keselamatan di alur pelayaran perairan Pelabuhan Belawan dengan ini disampaikan laporan perkembangan kegiatan Salvage dan mohon kiranya bapak dapat membantu percepatan proses koordinasi kegiatan Salvage dimaksud;
3. Demikian disampaikan dan atas kerjasamanya di ucapkan terimakasih.

KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA BELAWAN


Drs. BASAR ANTONIUS
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19600719 198603 1 001

Tembusan :

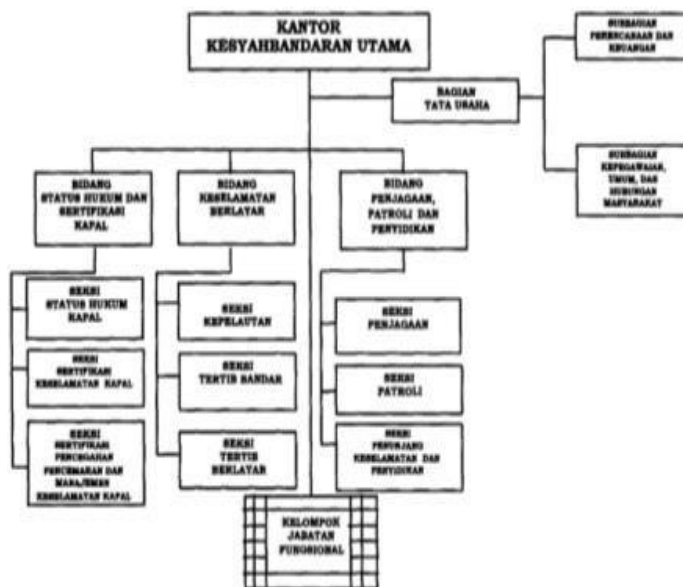
1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Direktur Kenavigasian Perhubungan Laut;
3. Deputy Kenavigasian Kedaulatan Maritim KEMENKO Bidang Kemanitman dan Investasi;
4. Kepala Distrik Navigasi Kelas 1 Belawan;
5. Kepala Kantor Otoritas Utama Belawan.

Lampiran 7. Peraturan Menteri Nomor 34 Tahun 2012



Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan
Nomor : PM 34 Tahun 2012
Tanggal : 01 Juni 2012

STRUKTUR KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA ESELON II.a



MENTERI PERHUBUNGAN

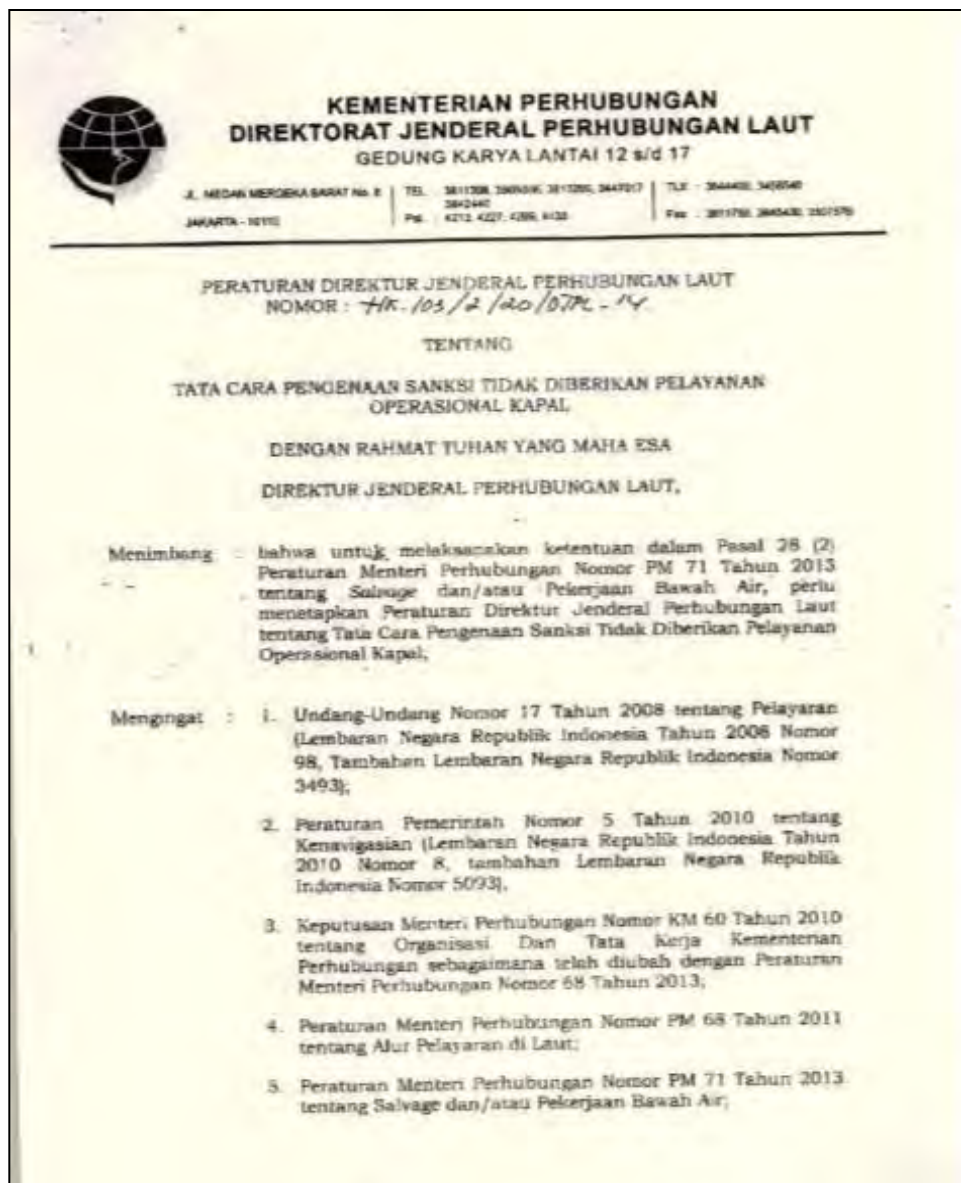
ttd

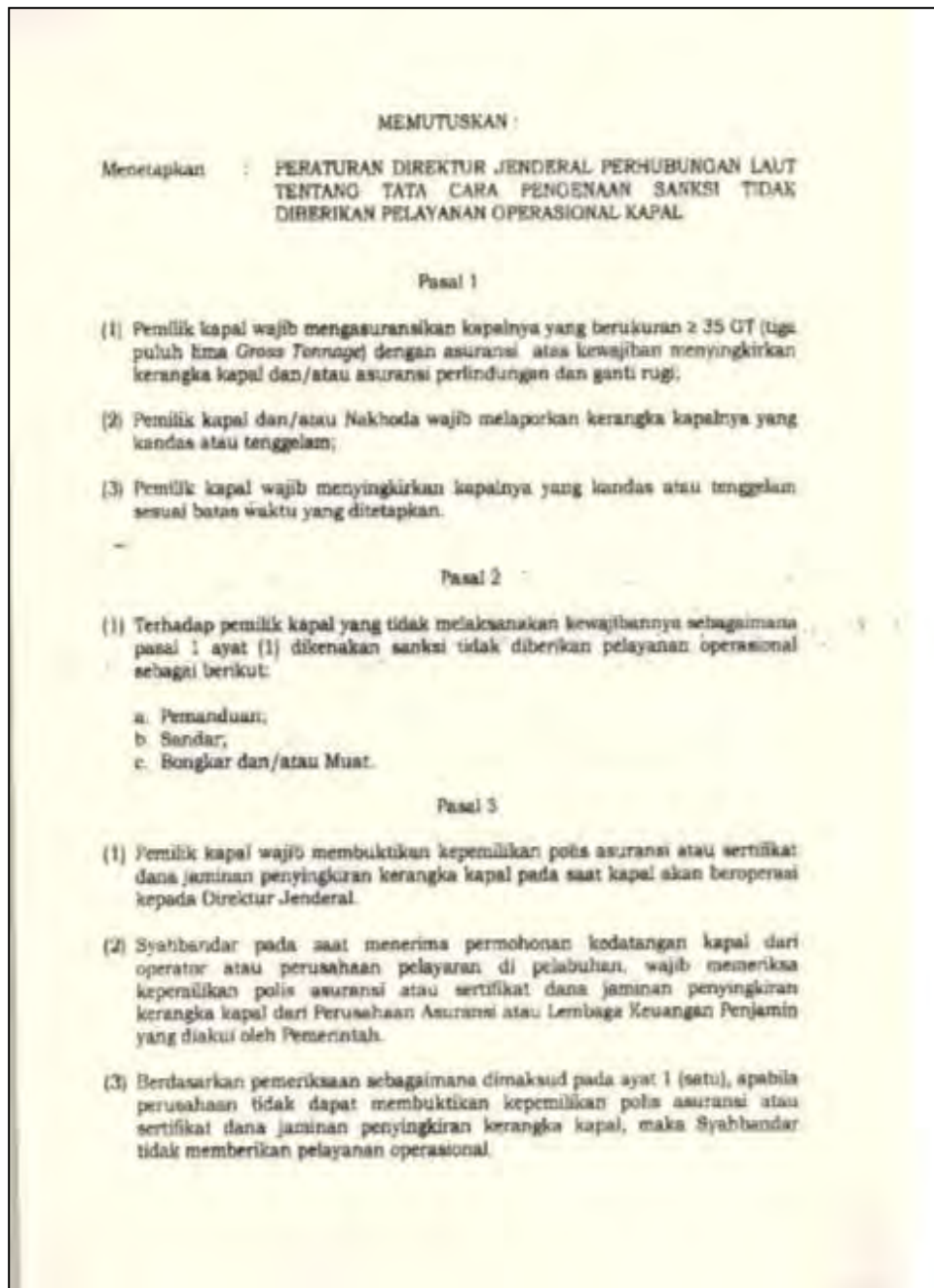
E.E MANGINDAAN

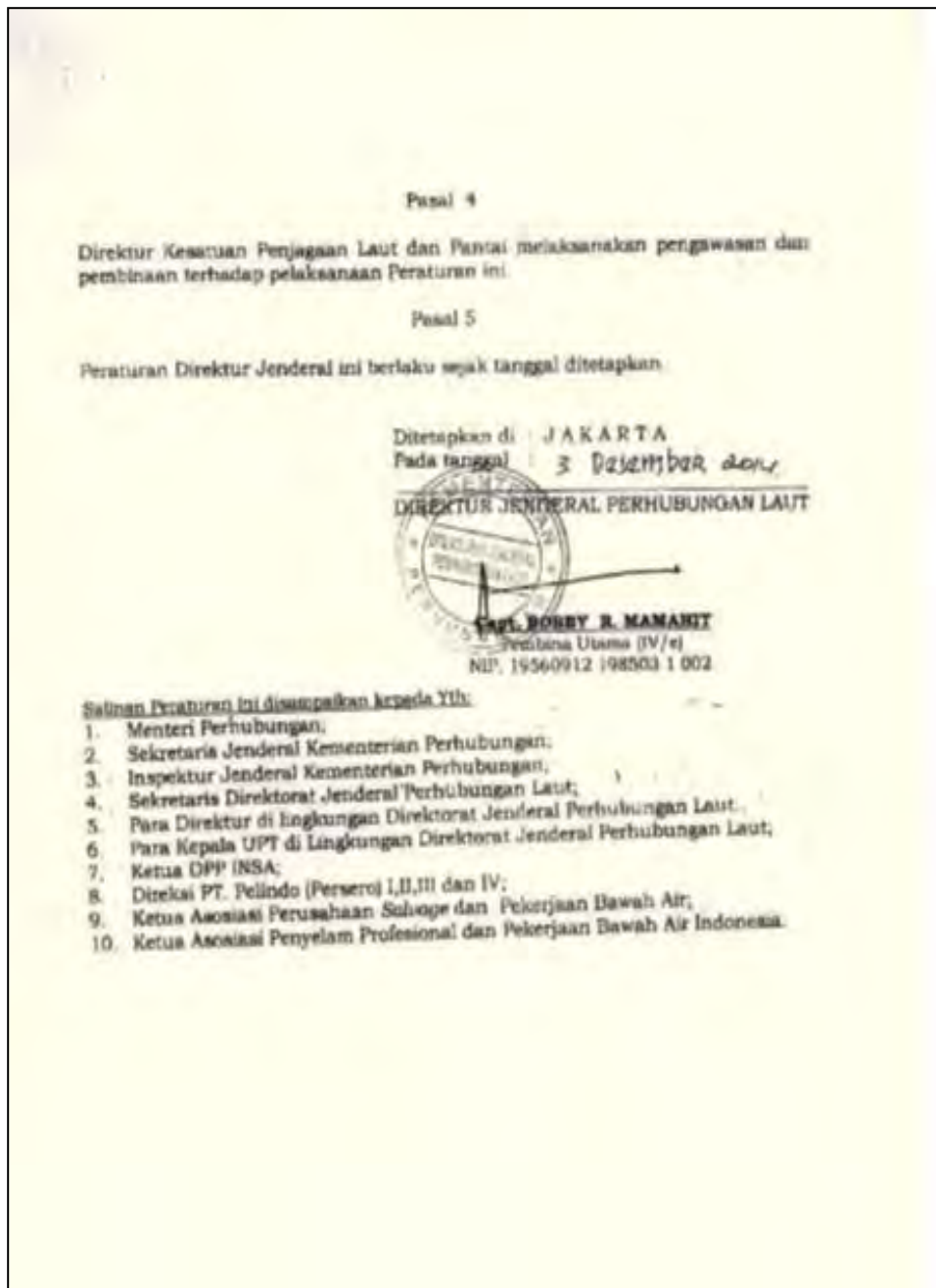
Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,

UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001

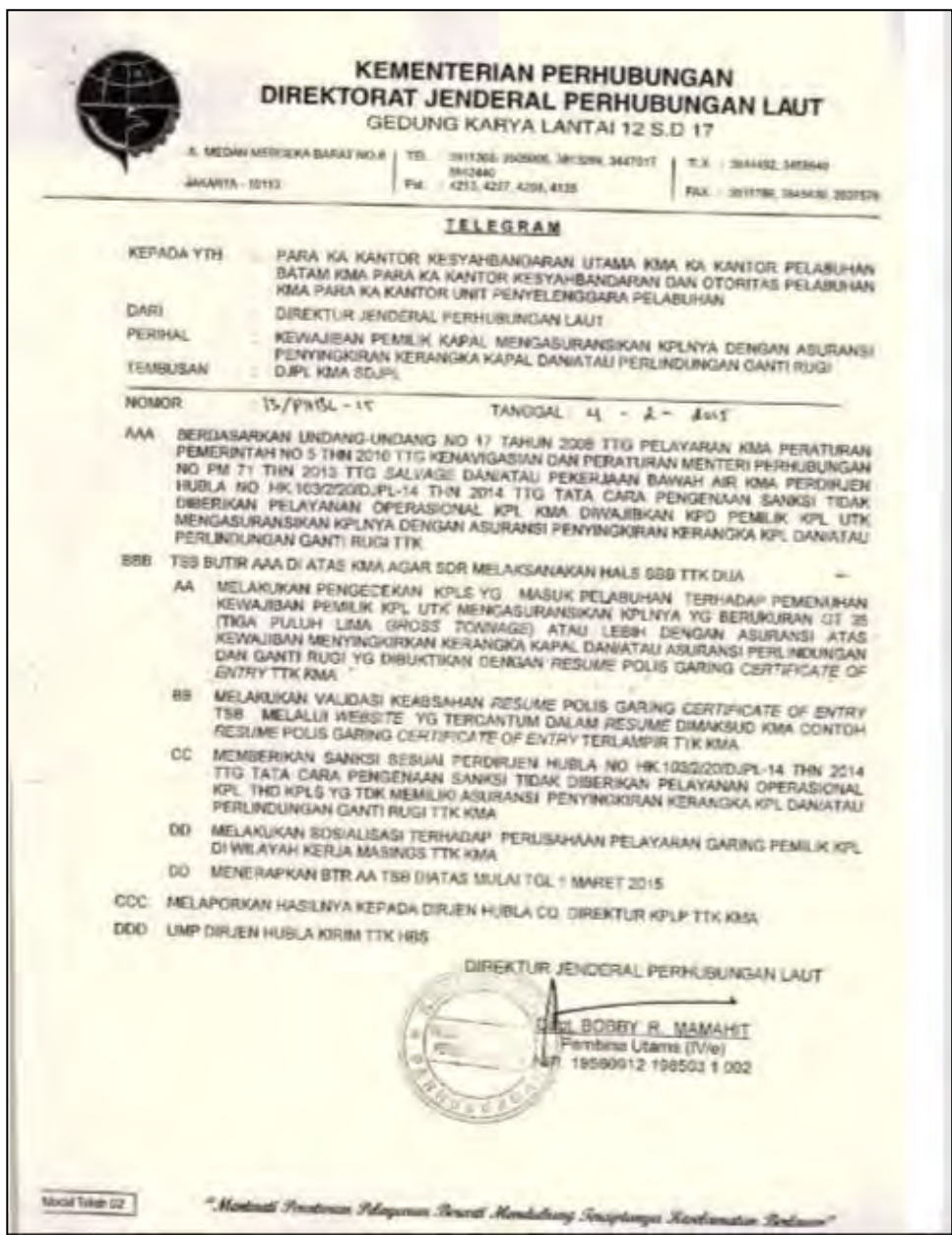
Lampiran 8. Tata Cara Pengenaan Sanksi Tidak Diberikan Pelayanan Operasional Kapal








Lampiran 9. Telegram Direktur Jenderal Perhubungan Laut



Lampiran 10. Surat Menteri Perhubungan

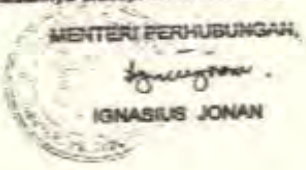

**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

Nomor : AT.801/1/2 Pbb 2014
Jakarta, 8 Desember 2014

Lampiran :

Perihal : Kewajiban Mengasuransikan Kapal dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Ganti Rugi
Kepada
Yth. Ketua DPP INSA
di
JAKARTA

1. Bersama ini disampaikan, sesuai ketentuan Pasal 203 ayat (5) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 119 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian dan Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pelacakan Bawah Air, diatur bahwa pemilik kapal wajib mengasuransikan kapalnya dengan asuransi penyingkiran kerangka kapal dan/atau perlindungan dan ganti rugi.
2. Terhadap pemilik kapal sebagaimana tersebut butir 1 di atas yang tidak mengasuransikan kapalnya, dikenakan sanksi administratif berupa :
 - a. Peringatan; atau
 - b. Pembekuan izin; atau
 - c. Pencabutan izin.
3. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, kiranya Saudara menginstruksikan kepada seluruh pemilik kapal yang memiliki kapal motor ukuran tonase kotor \geq GT 35 (tiga puluh lima gross tonnage) wajib untuk mengasuransikan kapalnya dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Dan Ganti Rugi yang diberlakukan mulai tanggal 1 Maret 2015.
4. Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

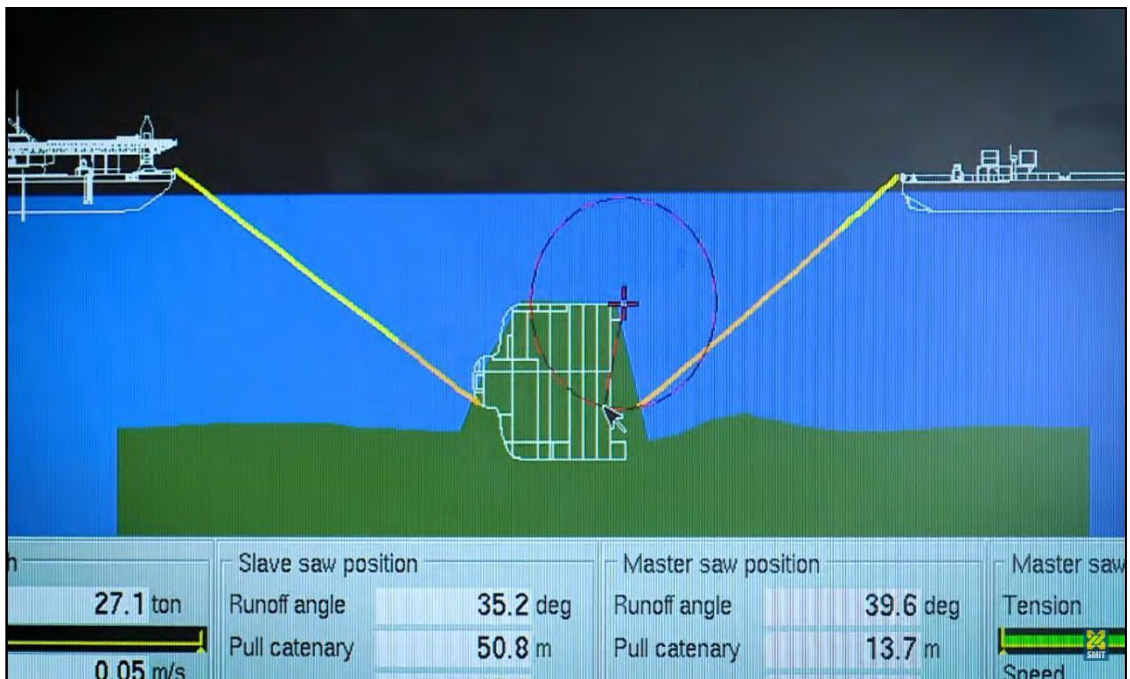

IGNASIVS JONAN

Tembusan :

1. Sekretaris Jenderal;
2. Inspektur Jenderal;
3. Dirjen Perhubungan Laut.

Lampiran 11. Proses Penyingkiran Kerangka Kapal





UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area



UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area



UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area



LAMPIRAN TRANSKRIP WAWANCARA

Responden : 1. Ir. ANDI FIARDI, MT
: 2. BUSTAN, MM
: 3. JOHN SAHTA BARUS, SE, M.AP

Jabatan: : 1. Kepala Bidang Penjagaan, Patroli, dan Penyidikan
: 2. Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan
: 3. Penyidik Pegawai Nesgeri Sipil (PPNS)

Instansi/Kantor : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1
Banten

Tanggal Wawancara :.....

Wawancara dengan Kepala Bidang Penjagaan, Patroli, dan Penyidikan sebagai Responden 1 Pertanyaan 1:

Bagaimana bidang penjagaan, patroli, dan penyidikan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah perairan Pelabuhan Belawan?

Jawaban 1:

Berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama, Bidang Penjagaan, Patroli, dan Penyidikan mempunyai fungsi:

- a. Bidang Pelaksanaan penjagaan, pengamanan dan penertiban embarkasi dan debarkasi penumpang di Pelabuhan;
- b. Pelaksanaan pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus dan barang berbahaya dan pengisian bahan bakar, limbah bahan berbahaya

UNIVERSITAS MEDAN AREA dan beracun (B3), pembangunan fasilitas pelabuhan serta pengerukan

dan reklamasi;.

- c. pelaksanaan patroli di perairan pelabuhan, pengawasan dan pengamanan terhadap keselamatan kapal yang masuk keluar pelabuhan, kapal sandar dan berlabuh;
- d. 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;
- e. pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, salvage dan pekerjaan bawah air;
- f. pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (International Ship and Port Facility Security Code/ISPS-Code) Pertanyaan 2;
- g. penyiapan bahan pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal; dan
- h. pelaksanaan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran sesuai dengan peraturan perundangundangan.

Pertanyaan 2:

Bagaimana upaya mewujudkan perairan yang aman dan selamat untuk dilayari di perairan Pelabuhan Belawan?

Jawaban 2:

Melaksanakan sesuai tugas dan fungsinya secara maksimal , setiap Seksi sudah melaksanakan tugasnya masing-masing, tetapi dalam hal dilapangan

semua kembali kepada para Pelaksana seperti Perusahaan Pelayaran ataupun perantara pemilik kapal dan pemilik barang. KSU Belawan sebagai Regulator dalam Pelayaran harus selalu didukung dari berbagai macam pihak supaya selalu memerhatikan dan melaksanakan Peraturan yang telah diatur dalam Peraturan.

Wawancara dengan Kepala Seksi Penunjang Keselamatan dan Penyidikan sebagai Responden 2

Pertanyaan 1:

Bagaimana pelaksanaan penyingkiran kerangka kapal selama ini di perairan Pelabuhan Belawan berdasarkan SOP penyingkiran kerangka kapal?

Jawaban 1:

Sudah kami laksanakan sesuai SOP yang berlaku terkait dengan penyingkiran kerangka kapal untuk menjamin keselamatan pelayaran, namun belum semua kerangka kapal dapat disingkirkan dan sudah kami upayakan menyurati pemilik kerangka kapal tersebut agar segera dapat melaksanakan penyingkiran kerangka kapal.

Pertanyaan 2:

Upaya apa yang dilakukan untuk segera mewujudkan alur pelayaran yang bebas dari hambatan terkait beberapa kerangka kapal yang ada di perairan Pelabuhan Belawan saat ini ?

Jawaban 2:

Pemanggilan sudah kami laksanakan kepada pemilik kapal namun tidak ada upaya yang dilakukan oleh pemilik kapal untuk segera menyingkirkan kerangka kapalnya yang berada di perairan Pelabuhan

Belawan. Kami sudah berkoordinasi dengan DISNAV Kelas I Belawan untuk pemasangan rambu tanda kerangka kapal agar tidak terjadi kecelakaan di perairan Pelabuhan Belawan

Wawancara dengan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) sebagai Responden 3

Pertanyaan 1:

Bagaimana upaya tindak lanjut penyingkiran kerangka kapal setelah di surati nya perusahaan pemilik kapal yang berada di perairan Pelabuhan Belawan ?

Jawaban 1:

Kami sudah lakukan pemanggilan dan sudah kami surati juga Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terkait tidak segeranya dilakukan penyingkiran kerangka kapal oleh pemilik kapal tersebut.

Pertanyaan 2:

Tindakan apa yang dilakukan apabila pemilik kapal tidak kunjung melaksanakan kewajibannya penyingkiran kerangka kapal?

Jawaban 2:

Kami akan melakukan penguasaan kerangka kapal tersebut sesuai amanat PM 71 tahun 2013 tentang *Salvage*/Pekerjaan Bawah Air akan kami laksanakan pelimpahan penyingkiran kerangka kapal tersebut ke perusahaan *Salvage* yang sudah di berikan izin usaha *Salvage* oleh DJPL dan dilaksnakan penyingkiran kerangka kapal sesegera mungkin untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan pelayaran

