



**PERAN SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN PENGANGKUTAN
BARANG KHUSUS ATAU BERBAHAYA (STUDI DI KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS III
LEMBAR)**

*THE ROLE OF HARBOUR MASTER IN SUPERVISING THE
TRANSPORTATION OF SPECIAL OR DANGEROUS GOODS (STUDIES
IN THE OFFICE OF THE PORT AUTHORITY CLASS III OF LEMBAR)*

Sahabudin Alfarisi

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

Email : alfarici2013@gmail.com

Haerani

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

Email : haeranizain@yahoo.com

Irma Istihara Zain

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

Email irma.istihara96@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji bagaimana peran Syahbandar di Kantor KSOP Kelas III Lembar dalam pelaksanaan pengawasan pengangkutan barang khusus atau berbahaya dan bagaimana tanggung jawab Syahbandar terhadap pengangkutan barang berbahaya melalui laut. Untuk menjawab permasalahan ini digunakan pendekatan hukum empiris melalui data primer yang diperoleh secara langsung dengan cara studi dokumen maupun wawancara dengan pihak yang berkaitan dengan topik penelitian ini serta dengan cara survei di lapangan. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa Peran Syahbandar di Kantor KSOP Kelas III Lembar dalam pelaksanaan pengawasan pengangkutan barang khusus atau berbahaya yaitu memiliki peran dalam memegang komando untuk mengkoordinasikan dengan instansi terkait dan Pelabuhan Lembar. Tanggung jawab Syahbandar dalam pengangkutan barang berbahaya melalui laut adalah Pihak Operator Kapal wajib menyampaikan pemberitahuan kepada Syahbandar dan wajib mencarter kapal untuk memuat barang khusus atau berbahaya tersebut (tidak boleh memuat penumpang atau kendaraan lain).

Kata Kunci : Peran, Syahbandar, Pengawasan Pengangkutan Barang Khusus

Abstract

This research aims to examine the role of the harbormaster at the KSOP Class III sheet office in implementing supervision over the transportation of special or dangerous goods and what the harbormaster's responsibilities are for the transportation of dangerous goods by sea. To answer this problem, an empirical legal approach is used through primary data obtained directly by means of document studies and interviews with parties related to this research topic as well as by conducting surveys in the field. Based on the research results, it shows that the role of the harbormaster at the KSOP Class III Selamat office in implementing supervision over the transportation of special or dangerous goods is to have a role in holding command to coordinate with related agencies and the Selamat Harbor. The Harbor Master's responsibility in transporting dangerous goods by sea is that the Ship Operator is obliged to provide notification to the Harbor Master and is obliged

to charter a ship to load the special or dangerous goods (it must not carry passengers or other vehicles).

Keywords: *Role, Harbor Master, Supervision of Transport of Special Goods*

A. PENDAHULUAN

Undang-Undang yang mengatur tentang pengangkutan barang khusus / barang berbahaya yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam hal ini, Menteri Perhubungan menunjuk Syahbandar sebagai Pejabat Pemerintah di Pelabuhan, yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan pengawasan ketentuan perundang-undangan tentang pelayaran guna menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Menurut Djohari Santosa, pembagian jenis kapal berdasarkan spesialisasi pengangkutan barang-barang sebagai berikut :¹

- a. *General Cargo Carrier* adalah kapal yang dibangun untuk tujuan mengangkut muatan umum (*general carrier*), yaitu muatan yang terdiri dari bermacam-macam barang yang dibungkus dalam peti atau keranjang dan barang-barang tersebut dikapalkan oleh banyak pengirim (*shipper*) untuk ditujukan kepada banyak penerima (*consignee*) di pelabuhan tujuan.
- b. *Bulk Cargo Carrier* adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah yang dikapalkan dalam jumlah banyak sekaligus.
- c. *Tanker* ini sebenarnya dapat digolongkan juga sebagai Bulk Cargo Carrier, namun oleh karena kapal pengangkut muatan cair ini khusus atau tersendiri, maka kapal tanker ini dianggap merupakan jenis tersendiri.
- d. *Special Designed Ship* yaitu kapal yang dibangun khusus bagi pengangkutan barang tertentu, seperti daging hewan, LNG, dan log.
- e. *Container Ship* (kapal kontainer/kapal petikemas) adalah kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*) yang sudah dimasukkan ke dalam kontainer / peti kemas.

Pengembangan Kode IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*) sendiri dilakukan jauh sebelumnya yaitu pada konferensi SOLAS Tahun 1960 yang merekomendasikan bahwa pemerintah-pemerintah harus mengadopsi suatu kode internasional yang seragam untuk transportasi barang berbahaya melalui laut untuk melengkapi regulasi Tahun 1960 mengenai konvensi SOLAS. Sebuah rekomendasi dari konferensi Tahun 1960 mengundang IMO untuk melakukan studi dengan tujuan untuk membentuk sebuah kode internasional yang seragam bagi pengangkutan barang berbahaya melalui laut. Usulan studi ini mencakup antara lain pengemasan, lalu lintas peti kemas dan penyimpanannya, dengan penekanan khusus pada pemisahan zat-zat yang tidak sesuai.

IMDG Code edisi pertama disetujui oleh Komite Keselamatan Maritim (MSC = *Maritime Safety Committee*) dan direkomendasikan pada sidang IMO ke empat pada Tahun 1965. IMDG Code adalah sebuah peraturan internasional untuk pengangkutan barang-barang berbahaya melalui laut².

Adapun isi IMDG Code antara lain mengatur tentang:

1. Ketentuan umum, definisi dan pelatihan.

¹ Djohari Santosa, 2004, *Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*, UII Press, Yogyakarta, hal 1

² Departemen Perhubungan, 2010, Program Pelatihan Muatan Berbahaya, Membahayakan, dan Membahayakan Pencemaran, NTB, hal 23

2. Klasifikasi.
3. Daftar barang-barang berbahaya dan pengecualian jumlah terbatas.
4. Ketentuan pengemasan dan tangki.
5. Prosedur pengiriman.
6. Konstruksi dan pengujian kemasan, petikemas curah ukuran sedang (IBCs), kemasan besar, tangki portabel dan tangki untuk kendaraan darat.
7. Ketentuan-ketentuan berkaitan dengan operasional transportasi.

Ketentuan mengenai IMDG *Code* dimasukkan dalam Chapter VII (Bab VII) SOLAS 1960, hingga SOLAS terakhir 1974 dalam amandemen 2008. Dari semua konvensi-konvensi yang berhubungan dengan keselamatan maritim, yang paling utama adalah konvensi internasional untuk keselamatan jiwa di laut (SOLAS). Konvensi Internasional adalah suatu proses penetapan suatu ketentuan menjadi ketentuan hukum internasional yang berlaku umum³. Adapun isi SOLAS 1974 antara lain mengatur tentang:

- a. Chapter I = Ketentuan Umum.
- b. Chapter II = Konstruksi.

Chapter II terbagi menjadi 2 (dua), Bab II.1 tentang Konstruksi-Struktur, subdivisi, dan stabilitas, sedangkan Bab II.2 tentang Konstruksi-Perlindungan kebakaran, deteksi kebakaran, dan pemadaman kebakaran

c.	Chapter III	=	Peralatan dan pengaturan penyelamatan jiwa.
d.	Chapter IV	=	Radiokomunikasi.
e.	Chapter V	=	Keselamatan navigasi.
f.	Chapter VI	=	Pengangkutan Muatan.
g.	Chapter VII	=	Pengangkutan Barang Berbahaya.
h.	Chapter VIII	=	Kapal Nuklir.
i.	Chapter IX	=	Manajemen pengoperasian kapal yang aman.
j.	Chapter X	=	Langkah-langkah keselamatan untuk kapal kecepatan tinggi.
k.	Chapter XI	=	Tindakan khusus.

Chapter XI terbagi menjadi 2 (dua), Bab XI.1 tentang Tindakan khusus untuk memperkuat keselamatan maritim, sedangkan Bab XI.2 tentang Tindakan khusus untuk memperkuat keamanan maritim.

Chapter XII = Tindakan keselamatan tambahan untuk kapal muatan curah Sehubungan dengan hal tersebut diatas perlu kita pelajari bahwa:

1. Bagaimana Peran Syahbandar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar dalam pelaksanaan pengawasan pengangkutan barang khusus/ atau berbahaya.
2. Bagaimana tanggung jawab Syahbandar di Kantor KSOP Kelas III Lembar dalam pengangkutan barang berbahaya melalui laut.

3. Dzulkifli Umar & Jimmy P, 2012, Kamus Hukum, Cetakan I, Grahamedia Press, Surabaya, Hal. 261

Syahbandar mempunyai tugas dan wewenang tercantum pada pasal 208 dan pasal 209 di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam Pasal 208 menyebutkan bahwa Syahbandar mempunyai tugas :

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan keterlibatan di Pelabuhan.
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran.
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
- d. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air.
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- f. Mengawasi pemanduan.
- g. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
- h. Mengawasi pengisian bahan bakar.
- i. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang. j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
- k. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan. l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
- m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di Pelabuhan.
- n. Mengawasi perlindungan lingkungan maritim.

Pasal 209 menyebutkan bahwa Syahbandar mempunyai kewenangan:

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

Berdasarkan Pasal 45 ayat 1 sampai dengan ayat 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa barang khusus pada Ayat (1) dan Ayat (2). Sedangkan pada ayat (3) menyebutkan barang berbahaya diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Bahan atau barang peledak (*explosives*).
- b. Gas yang dimampatkan, dicairkan, atau dilarutkan dengan tekanan (*compressed gases, liquified or dissolved under pressure*).
- c. Cairan mudah menyala/terbakar (*flammable liquids*).
- d. Bahan/barang padat mudah menyala/terbakar (*flammable solids*). e. e. Bahan atau barang pengoksidasi (*oxidizing substances*).
- f. Bahan atau barang beracun dan mudah menular (*toxic and infectious substances*).
- g. Bahan atau barang radioaktif (*radioactive material*).
- h. Bahan atau barang perusak (*corrosive substances*), dan
- i. Berbagai bahan atau zat berbahaya lainnya (*miscellaneous dangerous substances*).

Dijelaskan juga pada IMDG Code bahwa barang berbahaya dibagi menjadi beberapa kelas, yaitu⁴:

- a. *Class 1 : Explosives* Zat-zat yang memiliki sifat mudah meledak. Divisi 1 : Zat-zat dan barang-barang yang memiliki bahaya eksplosi.

4 Arso Martopo, 2004, *Muatan Berbahaya*, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang, hal 14

Divisi 2 : Zat-zat dan barang-barang yang memiliki sifat khusus tetapi tidak bahaya eksplosi.

Divisi 3 : Zat-zat dan barang-barang yang memiliki bahaya kebakaran dan letusan kecil.

Divisi 4 : Zat-zat dan barang-barang yang tidak menimbulkan bahaya besar.

Divisi 5 : Zat-zat yang tidak dianggap memiliki bahaya eksplosi.

Divisi 6 : Barang-barang yang sama sekali tidak memiliki bahaya eksplosi.

b. *Class 2 : Gases Compressed, Liquified Or Dissolved Under Pressure* : Gas-gas yang bertekanan, dicairkan atau diuraikan dibawah tekanan.

c. *Class 3 : Flammable Liquids* : Zat-zat cair yang mudah menyala.

d. *Class 4.1 : Flammable Solids* : Zat-zat padat yang mudah menyala.

Class 4.2 : Substances Liable To Spontaneous Combustion : Zat-zat yang mempunyai kemungkinan besar dapat terbakar secara spontan.

Class 4.3 : Substances Which, In Contact With Water Emit Flammable Gases : Zat-zat yang jika kontak dengan air dapat menimbulkan gas-gas yang mudah menyala.

e. *Class 5.1 : OXIDIZING SUBSTANCES* : Zat-zat yang dapat beroksidasi.

f. *Class 5.2 : Organic Peroxides* : Organik Peroksida.

g. *Class 6.1 : Toxic Substances* : Zat-Zat Yang Beracun.

h. *Class 6.2 : Infectious Substances* : Zat-Zat Yang Menular.

i. *Class 7 : Radioactive Materials* : Bahan-Bahan Radioaktif.

j. *Class 8 : Corrosive* : Bahan Korosif Yang Merusak.

k. *Class 9 : Miscellaneous Dangerous Substances And Articles, I.E. Any Other Substance With Experience Has Show Or May Show, To Be A Such Of Dangerous Character That The Provisions Of This Part Shall Apply To It* : Berbagai macam zat berbahaya yaitu zat-zat lain yang menurut pengalaman telah memperlihatkan atau dapat memperlihatkan sifat sedemikian rupa, sehingga ketentuan-ketentuan tentang barang berbahaya harus diterapkan ORM (*Other Regulated Materials*).

Kapal Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia sesuai dengan ketentuan Peraturan Pemerintah ini. Rumusan lain juga dapat ditemui dalam literatur Pasal 310 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) berbunyi: “kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran dilaut atau yang diperuntukkan untuk itu”. Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan atau usaha tertentu. Contohnya Pelabuhan khusus PLTU di Jeranjang - NTB, Pelabuhan khusus semen tonasa di Jeranjang - NTB dan Pelabuhan khusus LPG Patra Niaga di Sekotong Barat - NTB.

Pengertian Peran ialah suatu pelaksanaan hak dan kewajiban seseorang sesuai dengan kedudukannya. Peran menentukan apa yang harus diperbuat seseorang bagi masyarakat serta kesempatan-kesempatan apa yang diberikan masyarakat kepadanya. Berikut kita bahas mengenai pengertian tanggung jawab dari berbagai sudut pandang yang berbeda.

a. Menurut *brilio.net* mengemukakan bahwa “Tanggung jawab adalah suatu bentuk kesanggupan seseorang atau individu untuk menanggung segala resiko atas keputusan yang telah dibuat.

Setiap tindakan atau perbuatan memiliki resiko yang harus dipertanggungjawabkan sehingga setiap orang harus berfikir dengan jernih sebelum mengambil keputusan”⁵.

- b. Menurut *linovhr.com* mengemukakan bahwa “Tanggung jawab adalah suatu keadaan untuk wajib menanggung segala sesuatunya. Di tempat kerja, tanggung jawab mengacu padasejauhmanaandamenjalankanperandantugasandauntukberkontribusi pada keberhasilan Perusahaan”⁶.
- c. Menurut *brainly.co.id* mengemukakan bahwa “Tanggung jawab adalah perbuatan atau tingkah laku individu baik yang disengaja atau tidak disengaja, sehingga akan memunculkan kesadaran individu untuk sadar akan kewajibannya”⁷.

Untuk lebih jelasnya, maka dibawah ini penulis merasa perlu untuk mendefinisikan tentang konseptualisasi dan pengertian pengangkutan sebagai berikut:

1. Pengangkut adalah barang siapa yang baik dengan perjanjian menurut waktu atau carter menurut perjalanan, maupun dengan perjanjian dengan jenis lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang, (Pasal 521 KUHD) yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan⁸. Adapun perbedaan yang utama dari perjanjian carter kapal dan perjanjian sewa kapal adalah bahwa pada perjanjian carter kapal disediakan untuk digunakan pencarter lengkap dengan anak buah kapal termasuk para perwira kapal dan nakhoda oleh pemilik kapal. Sedangkan pada perjanjian sewa kapal, pemilik menyerahkan kapalnya kepada awak untuk digunakan oleh penyewa kapal, sedang yang mengawaki kapal tersebut adalah penyewa kapal. Perjanjian carter kapal diatur dalam Title V Buku ke II KUHD, sedang perjanjian sewa kapal tidak diatur dalam KUHD. Karena dalam perjanjian sewa kapal itu, oleh pemilik kapal diserahkan dalam keadaan kosong, maka hal itu disebut bare-boat *charter*⁹.
2. Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan¹⁰.
3. Dokumen pengangkutan adalah setiap tulisan yang dipakai sebagai bukti dalam pengangkutan berupa naskah, tanda terima, tanda penyerahan, tanda milik atau hak¹¹.
4. Surat muatan (konosemen) berfungsi sebagai, pelindung barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan, sebagai bukti dan terima barang di atas kapal, sebagai kuitansi pembayaran biaya pengangkutan, dan sebagai bukti perjanjian pengangkutan¹².

5 Brilio.net <https://m.brilio.net/wow/pengertian-tanggungjawab>

6 Linovhr.Com <https://www.linovhr.com/tanggung-jawab>

7 Brainly.Co.Id <https://www.brainly.co.id/tugas>

8 H.M.N. Purwosutjipto, 2000, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5, Hukum Pengangkutan*, Cetakan ke 5, PT. Djambatan, Jakarta, hal 187 (Selanjutnya Disebut H.M.N. Purwosutjipto I)

9 Wiwoho Soedjono, 1988, *Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh Dari Konvensi- Konvensi Internasional*, Cetakan Pertama, Liberty Offset, Yogyakarta, hal 21 (Selanjutnya Disebut Wiwoho Soedjono II)

10 H.M.N. Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Cetakan ke 6, PT. Djambatan, Jakarta, hal 2 (Selanjutnya Disebut H.M.N. Purwosutjipto II)

11 Sigit Budhiarto, 2012, “*Pengangkutan Laut Di Indonesia*”, (Cited 2012 Apr, 16), available from : URL : <http://www.sigibudhiarto.blogspot.com/html>

12 Abdul Kadir Muhammad, 1994, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 51 (Selanjutnya Disebut Abdul Kadir Muhammad I)

5. Kewajiban pengangkut ialah menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya. Pengangkut juga diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusak, hilangnya barang baik seluruhnya atau sebagian¹³.
6. Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana orang itu saling berjanji untuk melakukan sesuatu¹⁴.
7. Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi membayar ongkosnya¹⁵.
8. Pengiriman barang-barang dalam negeri adalah pengiriman barang yang dilakukan dari satu pelabuhan nusantara ke pelabuhan nusantara lainnya di Indonesia dengan kapal-kapal perusahaan nasional pelayaran nusantara ataupun dengan perusahaan pelayaran lokal, maupun dengan kapal/perahu layar milik rakyat.¹⁶

Dari definisi pengangkutan tersebut di atas dapat diketahui berbagai aspek pengangkutan sebagai berikut :

- a. Pelaku yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha seperti perusahaan pengangkutan dan ada pula berupa manusia pribadi, seperti buruh pengangkutan di pelabuhan.
- b. Alat pengangkutan adalah alat yang digunakan untuk menyelenggarakan angkutan. Alat ini digerakkan secara mekanik dan memenuhi syarat Undang-Undang seperti kendaraan bermotor, kapal laut, dan kereta api.
- c. Barang atau penumpang yaitu muatan yang diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang perdagangan yang sah menurut Undang-Undang dalam pengertian barang termasuk juga hewan.
- d. Perbuatan yaitu kegiatan mengangkut barang atau penumpang sejak muatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang telah ditentukan.
- e. Fungsi pengangkut yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja).
- f. Tujuan pengangkutan yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.
- g. Pengangkutan berfungsi untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai¹⁷. Proses Pemindahan barang tersebut dilakukan melalui darat, laut, udara dan perairan darat atau sungai dengan menggunakan berbagai jenis alat transportasi sesuai dengan kebutuhannya.

Sedangkan Asas Hukum Pengangkutan adalah merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi 2 (dua), yaitu¹⁸:

13 Amank Permah, 2012, "Akibat-Akibat Yang Timbul Dari Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut", (Cited 2012 Aug, 11), available from : URL : <http://www.amankpermah:makassar.blogspot.com/html>

14 Subekti, 1987, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, hal 1 (Selanjutnya Disebut Subekti I)

15 Subekti, 1989, *Aneka Perjanjian*, Cetakan VIII, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 69 (Selanjutnya Disebut Subekti II)

16 Soegijatna Tjakra Negara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Cetakan I, PT. Rineka Cipta, Jakarta, hal 110

17 agoes Seto, 2012, "Sedikit Tulisan Mengenai Pengangkutan (Khususnya Pengangkutan Laut)", (Cited 2012 Juni, 22), available from : URL : <https://bagoesseto.wordpress.com/>

18 Abdul Kadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 12 (Selanjutnya Disebut Abdul Kadir Muhammad II)

1. Asas Hukum Publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan dan pihak pemerintah (negara).
2. Asas Hukum Perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan penumpang atau pemilik barang.

B. METODE

Untuk mengkaji pokok permasalahan dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian hukum empiris yakni mengkaji tentang hukum pelayaran dengan tidak hanya melihat Undang-Undang dan peraturan perundang-undangan, akan tetapi juga melakukan penelitian di lingkungan maritim, akibat dampak positif dan dampak negatifnya dari pengangkutan barang khusus / barang berbahaya di Pelabuhan Lembar. Sifat penelitian yang di gunakan adalah penelitian kualitatif¹⁹ yaitu penelitian yang mempunyai sifat deskriptif. Penelitian ini lebih cenderung menggunakan analisis yaitu penelitian yang menggambarkan perilaku masyarakat maritim apabila mentaati dan menjalankan Undang-Undang Pelayaran dan ketentuan peraturan perundang-undangan, otomatis dapat terciptanya lingkungan maritim yang sehat dan aman. Serta bahan - bahan primer, sekunder dan tersier di luar bidang hukum yang relevan dan dapat dipergunakan untuk melengkapi data yang diperlukan dalam penelitian ini²⁰. Metode pengumpulan data berkaitan dengan teknik yang akan digunakan, misalnya dengan cara observasi atau survei di lapangan²¹ yaitu teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara studi dokumen yang bersifat ilmiah dari peraturan perundang-undangan yang ada kaitannya dengan pokok pembahasan dan melakukan wawancara secara langsung dengan pejabat berwenang di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar.

C. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. Peran Syahbandar di Kantor KSOP Kelas III Lembar dalam pengawasan pengangkutan barang khusus/ atau berbahaya.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 71 Tahun 2021 tentang Perubahan Ketiga atas PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, menyebutkan bahwa Kepala Kantor KSOP Kelas III Lembar membawahi susunan organisasi sebagai berikut:

- 1) Sub bagian Tata Usaha;
- 2) Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli;
- 3) Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal;
- 4) Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan;
- 5) Kelompok Jabatan Fungsional.

Berdasarkan ketentuan Pasal 47 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada menyebutkan bahwa: “Pemilik, operator, dan/atau agen perusahaan angkutan laut yang mengangkut barang khusus dan barang berbahaya wajib

19 Imam Gunawan, 2013, *Metode Penelitian Kualitatif: Teori & Praktik*, Bumi Aksara, Jakarta, hal

20 Bambang Sunggono, 1998, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, hal 195

21 Beni Ahmad Saebani, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Cetakan 1, CV. Pustaka Setia, Bandung, hal

menyampaikan pemberitahuan kepada syahbandar Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar sebelum kapal pengangkut barang khusus dan/atau barang berbahaya tiba di Pelabuhan”. Apabila ketentuan ini dilanggar maka akan dikenakan sanksi pidana disebutkan pada Pasal 295 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyebutkan bahwa: “Setiap orang yang mengangkut barang berbahaya dan khusus yang tidak menyampaikan pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp.100.000.000,-(seratus juta rupiah)”.

Berikut hasil wawancara dengan Bapak Brujul Setyo Wiyono, selaku Kasie Berlayar, Penjagaan dan Patroli di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar tentang konsep kegiatan bongkar barang berbahaya yang sering terjadi di Pelabuhan Lembar adalah sebagai berikut:

1. PT. Pertamina Patra Niaga (Persero) sebagai Pelaku dalam hal ini wajib menunjuk Agen Pelayaran, dengan tujuan untuk melakukan koordinasi pembongkaran barang bahaya jenis LPG melalui MT. AE Gas muatan 1.703 MT dengan Pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar.
 2. Agen Pelayaran yang telah ditunjuk PT. Pertamina Patra Niaga (Persero) yaitu PT. *Raber Mitra Agency* (PT. RMA) untuk dapat melakukan pengurusan surat izin pembongkaran barang berbahaya di kapal (LPG). Dalam hal ini Agen Pelayaran mengajukan surat permohonan pembongkaran barang berbahaya jenis LPG kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar untuk mendapat disposisinya.
 3. Kepala Kantor KSOP Kelas III Lembar memberikan disposisi surat tersebut kepada Kasie Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli dan Kasie Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan untuk menunjuk 2 (dua) Petugas Syahbandar dari seksi KBPP dan seksi LLAL untuk dapat melakukan kegiatan pengawasan keselamatan dan keamanan terhadap bongkaran barang berbahaya tersebut (LPG) di MT. AE Gas yaitu dengan bentuk blangko pemeriksaan pengawasan barang berbahaya.
 4. Setelah blangko pemeriksaan pengawasan barang berbahaya yang diterbitkan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar sudah ditandatangani oleh PT. Pertamina Patra Niaga (Persero) dan Nakhoda MT. AE Gas maka Agen Pelayaran *PT. Raber Mitra Agency* dapat mengantar dokumen kapal ke Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas III Lembar.
 5. Kemudian Pihak Kapal MT. AE Gas yang bermuatan Gas LPG sebanyak 1.703 MT melakukan kegiatan pembongkaran dengan PT. Pertamina Patra Niaga (Persero) sampai dengan selesai, dengan diawasi oleh Petugas Syahbandar Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas III Lembar.
- 2. Tanggung jawab Syahbandar di Kantor KSOP Kelas III Lembar dalam pengangkutan barang berbahaya melalui laut.**

Syahbandar tidak bertanggung jawab dalam pengangkutan barang berbahaya melainkan tanggung jawab dalam pengangkutan barang berbahaya di miliki oleh pihak operator Kapal, baik Nakhoda maupun Perusahaan Pelayaran. Dalam Pasal 3 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim menyebutkan bahwa:

1. Setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapalnya.
2. Pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapalnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. Minyak.
 - b. Bahan cair beracun.
 - c. Muatan bahan berbahaya dalam bentuk kemasan.
 - d. Kotoran.
 - e. Sampah.
 - f. Udara.
 - g. Air balas, dan
 - h. Barang dan bahan berbahaya bagi lingkungan yang ada di kapal.

Disebutkan juga pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada pasal 227 yang berbunyi “Setiap awak kapal wajib mencegah dan menanggulangi terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber pada kapal”. Apabila pasal 227 dilanggar maka pasal 324 menyebutkan bahwa “Setiap awak kapal yang tidak melakukan pencegahan dan penanggulangan terhadap terjadinya pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 227 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 300.000.000 (tiga ratus juta rupiah)”.

Menurut Konvensi internasional MARPOL (*Marine Pollution*) 1973 protokol 1978 menyebutkan bahwa penyebab pencemaran di lingkungan maritim terbagi menjadi 6 (enam), antara lain:

1. Pencemaran lingkungan maritim yang disebabkan oleh minyak.
2. Pencemaran lingkungan maritim yang disebabkan oleh cairan beracun curah.
3. Pencemaran lingkungan maritim yang disebabkan oleh barang berbahaya yang diangkut dalam kemasan (*container*).
4. Pencemaran lingkungan maritim yang disebabkan oleh limbah makhluk hidup dari kapal.
5. Pencemaran lingkungan maritim yang disebabkan oleh sampah dari kapal.
6. Pencemaran lingkungan maritim yang disebabkan oleh polusi udara yang berasal dari kapal.

MARPOL (*Marine Pollution*) adalah sebuah peraturan internasional yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di laut. Setiap sistem dan peralatan yang ada kapal yang bersifat menunjang peraturan ini harus mendapat sertifikasi dari klas. Isi ketentuan dari MARPOL 1973 protokol 1978 adalah sebagai berikut:

- a. Annex I (Bab.1) : Regulasi/peraturan untuk pengendalian polusi yang disebabkan oleh minyak.
- b. Annex II (Bab.2) : Regulasi/peraturan untuk pengendalian polusi yang disebabkan oleh cairan beracun curah.
- c. Annex III (Bab.3): Regulasi/peraturan untuk pengendalian polusi yang disebabkan oleh barang berbahaya yang diangkut dalam kemasan (*container*).
- d. Annex IV (Bab.4): Regulasi/peraturan untuk pengendalian yang disebabkan oleh limbah makhluk hidup dari kapal.
- e. Annex V (Bab.5): Regulasi/peraturan untuk pengendalian yang disebabkan oleh sampah dari kapal.

f. Annex VI (Bab.6) : Regulasi/peraturan untuk pengendalian polusi yang disebabkan oleh polusi udara yang berasal dari kapal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Brujul Setyo Wiyono, sebagai Kasie Berlayar, Penjagaan dan Patroli di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar tentang prosedur pengawasan barang khusus/barang berbahaya yang dilakukan oleh Syahbandar adalah sebagai berikut:

1. Surat permohonan dari PT. Raber Mitra Agency (Agen Pelayaran) yang akan melakukan kegiatan pembongkaran barang berbahaya LPG oleh kapal MT. AE Gas di Pelabuhan TUKS PT. Pertamina Patra Niaga (Persero).
2. Perintah dari Kasie Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar untuk melakukan kegiatan pengangkutan/pembongkaran barang berbahaya jenis LPG di TUKS PT. Pertamina Patra Niaga (Persero).
3. Di atas kapal MT. AE Gas dan di Pelabuhan TUKS PT. Pertamina Patra Niaga (Persero) harus tersedia alat-alat pemadam kebakaran secara cukup dan berfungsi baik yang sewaktu-waktu dapat digunakan dengan bebas.
4. Dilarang mengadakan api terbuka atau menerbitkan bunga api didekat barang tersebut atau ada barang lain yang dapat membakar barang tersebut.
5. Pelaksanaan pembongkaran senantiasa tetap diawasi oleh pihak kapal MT. AE Gas dan pihak pembongkaran PT. Pertamina Patra Niaga (Persero) bertanggung jawab sesuai bidang tugas masing-masing.
6. Selama kegiatan pembongkaran LPG kapal harus siap sedia untuk setiap saat bilamana perlu kapal meninggalkan dermaga/pelabuhan TUKS PT. Pertamina Patra Niaga (Persero) untuk pengamanan dan pencegahan.
7. Untuk perlindungan barang berbahaya tersebut disarankan agar di asuransikan.
8. Segala akibat yang ditimbulkan dari adanya kegiatan ini menjadi tanggung jawab dari PT. Pertamina Patra Niaga (Persero) dan pemilik kapal MT. AE Gas.

Menurut Wirjono Prodjodikoro mengatakan bahwa: “Asuransi atau dalam bahasa Belanda “*Verzekering*” berarti pertanggungan dalam suatu asuransi terlibat dua pihak, yaitu yang satu sanggup menanggung atau menjamin, bahwa pihak yang lain akan mendapatkan penggantian suatu kerugian, yang mungkin akan ia derita sebagai akibat dari suatu peristiwa yang semula belum tentu akan terjadi atau semula belum dapat ditentukan akan saat terjadinya”²²

D. KESIMPULAN

Peran Syahbandar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas III Lembar dalam pelaksanaan pengawasan pengangkutan barang khusus/ atau berbahaya ialah memiliki peran dalam memegang komando untuk mengkoordinasikan dengan instansi terkait di Pelabuhan Lembar. Kemudian Petugas Syahbandar melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal (memeriksa keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal) dan pemeriksaan kelengkapan administratif (surat-surat dan dokumen lengkap, disertai pembayaran PUP). Setelah dinyatakan kapal tersebut laik-laut maka Syahbandar dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar.

22 Wirjono Prodjodikoro, 1986, *Hukum Asuransi di Indonesia*, PT. Intermasa, Jakarta, hal 1

Tanggung jawab syahbandar di kantor KSOP Kelas III Lembar dalam pengangkutan barang berbahaya melalui laut ialah bahwa yang bertanggung jawab dalam hal ini yaitu Pihak Operator Kapal selaku masyarakat pengguna transportasi laut yang mengangkut barang khusus/ atau berbahaya, sehingga wajib menyampaikan pemberitahuan kepada Petugas Syahbandar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar dan tanggung jawab sebagai Pihak Operator kapal adalah wajib mengangkut barang khusus/ atau berbahaya tersebut dengan cara mencarter kapal, dengan tujuan kapal tersebut digunakan untuk memuat barang khusus/ atau berbahaya (tidak boleh memuat penumpang/kendaraan lain). Pihak Operator Kapal wajib mengasuransikan kapal beserta muatan barang khusus/ atau berbahaya.

DAFTAR PUSTAKA

a. Buku

- Gunawan, Imam, 2013, *Metode Penelitian Kualitatif: Teori & Praktik*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Kansil, C.S.T, 1989, *Pengantar Ilmu Hukum Dan Tata Hukum Indonesia*, Cetakan ke 8, Balai Pustaka, Jakarta.
- Martopo, Arso, 2004, *Muatan Berbahaya*, Politeknik Ilmu Pelayaran, Semarang.
- Mehr & Hasyimi, Cammack-A, 1998, *Dasar-Dasar Asuransi*, Balai Aksara, Jakarta.
- Muhammad, Abdul Kadir, 1994, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- _____, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Muslehuddin, Muhammad, 1999, *Menggugat Asuransi Modern*, Lentera, Jakarta.
- Prodjodikoro, Wirjono, 1986, *Hukum Asuransi di Indonesia*, PT. Intermasa, Jakarta.
- Purwosutjipto, H.M.N, 2000, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5, Hukum Pengangkutan*, Cetakan ke 5, PT. Djambatan, Jakarta.
- _____, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Cetakan ke 6, PT. Djambatan, Jakarta.
- Saebani, Beni Ahmad, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Cetakan 1, CV. Pustaka Setia, Bandung.
- Santosa, Djohari, 2004, *Pokok-Pokok Hukum Perkapalan*, UII Press, Yogyakarta.
- Santoso, Banu, 1998, *Port Terminal Operation*, AKPELNI, Semarang.
- Soedjono, Wiwoho, 1982, *Hukum Dagang (Suatu Tinjauan Ruang Lingkup Dan Masalah Yang Berkembang Dalam Hukum Pengangkutan Di Laut Indonesia)*, Bina Aksara, Jakarta.
- _____, 1988, *Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh Dari Konvensi-Konvensi Internasional*, Cetakan Pertama, Liberty Offset, Yogyakarta.
- Soegeng, Wartini, 1988, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, PT. ERESKO, Bandung.
- Soemitro, Ronny Hanitijo, 1982, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Subekti, 1987, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta.
- _____, 1989, *Aneka Perjanjian*, Cetakan VIII, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.

Sunggono, Bambang, 1998, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Tjakranegara, Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Cetakan I, PT. Rineka Cipta, Jakarta.

Umar, Dzulkifli, 2012, *Kamus Hukum*, Cetakan I, Grahamedia Press, Surabaya.

b. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana Republik Indonesia KUHD Buku kedua tentang Hak dan kewajiban yang timbul dari pelayaran. Peraturan Bandar 1925 (Reden Reglement 1925).

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KM. 45 Tahun 2009 tentang petunjuk pelaksanaan jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KM. 01 Tahun 2010 tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar (*port clearence*).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: KM. 02 Tahun 2010 tentang Penanganan Pedoman Barang Khusus/Barang Berbahaya.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Surat Keputusan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Lembar Nomor : GM. 36/01/03/KSOP.LBR-2013 tentang Prosedur Tetap Pencegahan Dan Penanggulangan Kebakaran Pada Kapal Di Pelabuhan Lembar.

MARPOL 1973 amandemen 2006 tentang pencegahan pencemaran di lingkungan maritim.

SOLAS 1974 amandemen 2008 pada chapter VII tentang pengangkutan barang berbahaya.

IMDG Code tahun 2008 tentang penanganan barang berbahaya.