

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Indonesia dengan luas wilayah sekitar 7,7 juta kilometer persegi, dan terdiri atas 75 persen teritorial laut (5,8 juta km<sup>2</sup>) dan 25 persen teritorial daratan (1,9 juta km<sup>2</sup>). Luas teritorial laut tersebut terdiri atas 2,8 juta km<sup>2</sup> dan 0,3 juta km<sup>2</sup> laut territorial, serta 2,7 juta km<sup>2</sup> perairan nusantara (perairan kepulauan) zona ekonomi eksklusif (ZEE)<sup>1</sup>. Jumlah pulau besar dan kecil mencapai kurang lebih 17.548 buah. Potensi besar ini menjadikan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dengan teritorial laut terluas di dunia dan keseluruhan garis pantai sepanjang 80.791 km atau 50.494 mil. <sup>2</sup>Dengan kondisi geografis sebagai negara maritim, maka Indonesia telah diakui dunia Internasional sebagai Negara bagian dalam ketentuan United Nations Convention on the Law of Sea 1982 yang sudah diratifikasi menjadi Undang-Undang No 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Conventions on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut). <sup>3</sup>

Selanjutnya, dengan berkembangnya kondisi perdagangan di dunia khususnya Indonesia juga terlibat. Hal ini memaksakan untuk turut andil

---

<sup>1</sup> Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerja sama dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1981, Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut, Penerbit Bina cipta, Semarang, hlm. 27.

<sup>2</sup> M. Syamsudin, 2007, Urgensi Perlindungan Hukum Pelaut Indonesia Menghadapi Berbagai Permasalahan Global, Semarang: Jurnal Hukum Khaira Ummah Vol. II, No. 1, hlm. 1

<sup>3</sup> Susetyorini. P, 2019, KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA DALAM PERSPEKTIF UNCLOS 1982, hlm 165

dalam secara aktif dan pasif dalam menjaga keamanan serta lancarnya arus perdangan dunia. Khususnya di pengangkutan di laut sangat penting. Pengangkutan perairan tersebut Sebagian besar digunakan untuk mengangkut orang dan atau barang dari satu pulau ke pulau lainnya atau dari kota ke kota lainnya, bahkan antar negara.

Dalam pelaksanaan tersebut juga dibutuhkan Pelabuhan yang memiliki fasilitas yang memadai. Selain itu dalam pelaksanaannya juga dibutuhkan kapal sebagai alat transportasi. Kapal dan Pelabuhan merupakan unsur utama. Pengangkutan menggunakan kapal dan Pelabuhan juga merupakan sektor perhubungan yang mempunyai peranan sangat penting dalam mendorong kemajuan, perkembangan ekonomi, dan pemersatu bangsa. Untuk itu kapal dan Pelabuhan juga dibutuhkan suatu perlindungan hukum yang dapat melindungi semua pihak baik dari pihak Perusahaan pemilik kapal dan juga Pelabuhan.

Pada Pelabuhan juga terdapat beberapa fasilitas-fasilitas penunjang, salah satunya yaitu dermaga. Dermaga merupakan tempat kapal bersandar, selain itu dermaga juga diperuntukkan sebagai akses kegiatan bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang dari kapal. Pada umumnya konstruksi dermaga terdiri dari beberapa bagian, yaitu dolphin, fender, trestle (jembatan), dan terminal. Konstruksi tersebut merupakan suatu rangkaian yang sangat penting untuk bersandarnya kapal. Sebagai contoh fender (bantalan) berfungsi untuk meredam penyerap energi benturan dari kapal ke dermaga untuk meminimalisir suatu kerusakan yang akan terjadi. Terkadang

juga terdapat masalah tersendiri dari pihak Perusahaan pemilik kapal dengan Pelabuhan, salah satunya yaitu kapal yang menabrak atau menyenggol dermaga sehingga dermaga tersebut mengalami kerusakan.

Namun dalam kenyatannya, hubungan hukum antara Pelabuhan dengan Pemilik kapal seringkali tidak berjalan dengan baik, salah satu masalah yang sering muncul adalah kerusakan fasilitas pelabuhan, terutama pada dermaga akibat kapal yang menabrak atau menyenggol dermaga. Kerusakan ini tidak hanya menyebabkan kerugian finansial bagi pelabuhan, tetapi juga mengganggu pelayanan pelabuhan dan kelancaran transportasi laut

Pada hari Minggu tanggal 9 Juli 2023, sempat terjadi kapal yang menyenggol tiang penyangga hidrolik di Pelabuhan Ketapang Banyuwangi. Sehingga dalam hal ini salah satu dermaga harus diperbaiki agar pengangkutan laut berjalan normal. Maka dari itu Perusahaan kapal diharuskan untuk mengganti rugi kerugian yang disebabkan oleh kapalnya yang menyenggol tiang hidrolik pada salah satu dermaga tersebut.<sup>4</sup>

Menurut Bapak Pengkuh Budi Purwanto juga menegaskan bahwa terdapat kejadian yang mana kapal menabrak tiang penyangga hidrolik di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi. Sehingga pihak perusahaan kapal diharuskan untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pelabuhan.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Rima, E. 10 Juli 2023, Dermaga Moveable Bridge 1 Pelabuhan Ketapang Rusak Tertabrak Kapal, Detik Jatim

<sup>5</sup> Wawancara dengan Bapak Pengkuh Budi Purwanto, S.T

Kerusakan yang terjadi dikarenakan kapal menabrak atau menyanggol dermaga wajib mengganti kerugian kepada pihak Pelabuhan, hal tersebut sudah dijelaskan dalam Pasal 100 ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran<sup>6</sup>

*“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”*

Selain itu dalam pasal 100 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 juga dijelaskan bahwa<sup>7</sup>

*“Pemilik dan/atau operator kapal bertanggung jawab untuk mengganti kerugian atas setiap kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas Pelabuhan yang diakibatkan oleh kapal”*

Sehingga dalam hal ini Perusahaan pemilik kapal juga harus mengganti atau memperbaiki fasilitas tersebut agar dapat digunakan kembali secepatnya.

Umumnya hubungan antara Pelabuhan dengan Perusahaan kapal biasanya menggunakan dasar dari perjanjian kerja sama. Isi dari perjanjian tersebut menjelaskan terkait dengan Hak, kewajiban, dan tanggung jawab kedua belah pihak, jangka waktu perjanjian, biaya penggunaan fasilitas

---

<sup>6</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>7</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Pelabuhan, dan lain-lain. Perjanjian tersebut sudah sesuai dengan pasal 1320 KUHPerdata yang isinya

*“Supaya terjadi persetujuan yang sah, perlu dipenuhi empat syarat;*

- 1. Kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya;*
- 2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;*
- 3. Suatu pokok persoalan tertentu;*
- 4. Suatu sebab yang tidak terlarang;”*

Atas kasus tersebut, kerusakan dermaga yang dilakukan oleh pihak Perusahaan kapal kepada Pelabuhan termasuk dalam wanprestasi. Hal tersebut dapat dikatakan wanprestasi karena pihak dari Perusahaan kapal melakukan hal yang dilarang dalam perjanjian tersebut. Atas kejadian tersebut, dapat dikenakan dalam pasal 1238 KUHPerdata yang berbunyi

*“Debitur dinyatakan lalai dengan surat perintah, atau dengan akta sejenis itu, atau berdasarkan kekuatan dari perikatan sendiri, yaitu bila perikatan ini mengakibatkan debitur harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan.”*

Berdasarkan uraian tersebut, meskipun aturan tentang tanggung jawab untuk mengganti kerugian sudah terdapat dalam Undang-Undang dan Perjanjian Kerja Sama, dalam kenyataannya masih sering ada masalah, terutama berkaitan dengan cara menentukan jumlah ganti rugi, pelaksanaan perbaikan pelabuhan, serta kepastian hukum bagi semua pihak yang terlibat. Oleh karena itu, penelitian ini sangat penting untuk mengkaji lebih dalam tentang pelaksanaan kontrak ganti rugi untuk kerusakan pelabuhan akibat

kapal, serta untuk menemukan hambatan-hambatan yang muncul dalam praktik di lapangan, khususnya di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi.

Penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini pertama yaitu dilakukan oleh Rethy Kadang Bunga Allo, Deine R. Ringkuangan, dan Vecky Y. Gosal yang dipublikasikan dalam jurnal Universitas Sam Ratulangi pada tahun 2022 dengan judul “Tanggung Jawab Ganti Kerugian Akibat Melaksanakan Kegiatan di Pelabuhan Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran” Penelitian ini meneliti kewajiban untuk mengganti kerugian yang muncul akibat pelaksanaan aktivitas di pelabuhan sesuai dengan peraturan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Masalah utama yang dibahas dalam penelitian ini adalah siapa yang harus bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi karena aktivitas di Pelabuhan. Temuan dari penelitian ini menunjukkan bahwa baik individu warga negara Indonesia maupun perusahaan yang melakukan yang melakukan kegiatan di pelabuhan memiliki kewajiban untuk mengganti kerugian yang diakibatkan oleh kerusakan pada bangunan dan/atau fasilitas pelabuhan yang disebabkan oleh aktivitas mereka. Selain itu, Pelabuhan juga bertanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh pengguna jasa akibat

adanya kesalahan dalam mengoperasikan pelabuhan, sehingga pihak yang dirugikan memiliki hak meminta ganti rugi.<sup>8</sup>

Persamaan antara penelitian tersebut dengan penelitian yang dilakukan saat ini terletak pada fokus kajian yang sama, yaitu tanggung jawab ganti kerugian akibat pelaksanaan kegiatan di pelabuhan. Adapun perbedaannya yaitu terletak pada metode penelitian yang digunakan, cara pengambilan data, serta objek penelitian yang dikaji, di mana penelitian saat ini menitikberatkan pada implementasi perjanjian dan kendala dalam praktik di lapangan.

Penelitian terdahulu yang selanjutnya dilakukan oleh Kamsariaty, Rusdi Bahar, dan Muhammad Yusuf yang dipublikasikan pada tahun 2019 dalam jurnal Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin dengan judul “Tanggung Jawab PBM PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Trisakti”. Penelitian ini mengulas tentang tanggung jawab PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin sebagai perusahaan bongkar muat (PBM) terhadap kerusakan barang dalam pelaksanaan kontrak bongkar muat. Masalah utama yang dianalisis adalah cara perusahaan bongkar muat bertanggung jawab ketika barang mengalami kerusakan selama proses bongkar muat di Pelabuhan.

---

<sup>8</sup> Allo, R. K. B. (2022). Tanggung Jawab Ganti Kerugian Akibat Melaksanakan Kegiatan Di Pelabuhan Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Lex Administratum*, 10(2).

Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa perusahaan bongkar muat bertanggung jawab terhadap kerusakan barang dengan menuntut ganti rugi sesuai dengan tingkat kerusakannya berdasarkan laporan hasil bongkar, kecuali ada catatan dari pihak kapal. Selain itu, perusahaan bongkar muat tetap menyimpan barang di dalam gudang dan melakukan pemeriksaan terhadap dokumen bongkar muat sebagai bukti resmi untuk memastikan apakah kerusakan terjadi saat proses bongkar muat atau pada tahapan lainnya.<sup>9</sup>

Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian yang dilakukan saat ini adalah sama-sama meneliti tanggung jawab ganti rugi suatu perusahaan dalam kegiatan di pelabuhan. Namun, perbedaannya terletak pada objek penelitian, lokasi penelitian, manfaat penelitian, serta jenis penelitian yang digunakan, dimana penelitian terdahulu lebih menekankan pada perjanjian bongkar muat dan tanggung jawab PBM, sedangkan penelitian ini berfokus pada kerusakan fasilitas pelabuhan dan implementasi peraturan ganti rugi.

## **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana implementasi perjanjian ganti rugi kerusakan dermaga yang diakibatkan oleh kapal menyanggol atau menabrak dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi?

---

<sup>9</sup> Kamsariaty, R. B., & Yusuf, M. (2019). Laporan Penelitian. *Tanggung Jawab PBM PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti. Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin.*

2. Bagaimana kendala dalam pelaksanaan perjanjian ganti rugi kerusakan dermaga yang diakibatkan oleh kapal menyanggol atau menabrak dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui implementasi perjanjian ganti rugi kerusakan dermaga yang diakibatkan oleh kapal menyanggol atau menabrak dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi
2. Mengetahui dan memahami kendala dalam pelaksanaan perjanjian ganti rugi kerusakan dermaga yang diakibatkan oleh kapal menyanggol atau menabrak dermaga di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang, Banyuwangi

### **D. Manfaat Penelitian**

Terdapat beberapa kegunaan penelitian hukum ini antara lain sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penulis berharap bahwa dengan adanya penelitian ini berguna untuk bidang Pendidikan, khususnya pada mata kuliah Hukum khususnya Hukum Pelayaran

2. Manfaat Praktis

Ilmu Hukum merupakan ilmu yang berkaitan satu sama lain dengan ilmu lainnya secara teori dan juga secara teknis. Maka dari itu adanya tulisan ini, penulis berharap jika tulisan ini dapat membantu para pihak yang membutuhkan penelitian terkait Tanggung Jawab Perusahaan

pemilik kapal kepada Pelabuhan dikarenakan menabrak atau menyenggol dermaga.

a. Bagi Penulis

Penelitian yang dilakukan ini dapat memberikan pengetahuan dan juga wawasan lebih dalam terkait dengan segala bentuk kegiatan di Pelabuhan. Dan juga penelitian ini merupakan prasyarat untuk menyelesaikan studi Strata Satu (S1) dan mendapatkan gelar Sarjana Hukum (S.H).

b. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat membantu masyarakat untuk mengerti dan menambah wawasan serta meningkatkan kewaspadaan dalam pengoperasian kapal.

c. Perusahaan Kapal

Penelitian yang dilakukan ini dapat memberikan pengetahuan terkait bentuk tanggung jawab Perusahaan yang merusak dermaga Pelabuhan

d. Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Banyuwangi

Penelitian ini diharapkan dapat membantu Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Banyuwangi dalam mengatasi fasilitas-fasilitas Pelabuhan yang rusak karena adanya kegiatan di Pelabuhan.

## E. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, menggunakan beberapa metode penelitian yang digunakan penulis untuk mendapatkan hasil yang maksimal serta memberikan saran pertimbangan hukum bagi para pihak yang terlibat konflik yang terjadi di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang Banyuwangi.

### 1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian hukum yang dilakukan ini menggunakan jenis penelitian yuridis empiris, dengan kata lain disebut juga dengan hukum sosiologis. Artinya penelitian ini terjun pada lapang yang membahas ketentuan hukum yang berlaku saat ini serta yang ada pada masyarakat.<sup>10</sup>

### 2. Lokasi Penelitian

Penulis akan melakukan penelitian di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang yang tepatnya berada di Alamat Lkr. Kp. Baru, Bulusan, Kec. Kalipuro, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur 68455.

Alasan penulis melakukan penelitian di tempat ini karena aktivitas di Pelabuhan Penyeberangan Ketapang dalam memberikan pelayanan transportasi terdapat kasus kerusakan pada dermaga yang disebabkan karena disenggol atau ditabrak oleh kapal.

### 3. Jenis Data

Dalam melakukan penulisan ini, peneliti menggunakan data yang bersumber dari tiga sumber, antara lain:

---

<sup>10</sup> Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, "Metodologi Penelitian" (PT. Bumi Aksara, Jakarta), Hlm. 1

a. Data Primer

Data Primer adalah data yang didapatkan secara langsung yang sumber utamanya dari lapangan, atau data yang dapat diperoleh secara langsung dengan menggunakan Teknik wawancara kepada narasumber. Terkait penelitian ini pihak Pelabuhan Penyeberangan Ketapang memiliki hubungan dengan penulisan ini yang dilakukan oleh peneliti.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapatkan dari buku, jurnal, artikel yang menjadi pelengkap dari data primer. Data sekunder yang dilakukan oleh penulis merupakan data dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran

4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan suatu kegiatan yang didapatkan oleh si penulis melalui penelitian lapangan sehingga data tersebut dapat dianalisis. Dengan menggunakan data primer penelitian ini dapat mendapatkan hasil secara akurat karena data yang didapatkan dilakukan secara langsung. Adapun beberapa Teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian, antara lain:

a) Teknik Wawancara

Wawancara merupakan kondisi antara seseorang yang bertemu, ketika seseorang sebagai pewawancara memberikan beberapa pertanyaan yang telah dirancang untuk mendapatkan jawaban-jawaban yang relevan dengan rumusan permasalahan kepada narasumber.<sup>11</sup> Pewawancara akan menanyakan suatu informasi yang berkaitan dengan kepelabuhanan yang berfokus pada rumusan masalah yang ada. Wawancara akan dilakukan secara langsung yang berfokus pada pertanyaan secara terbuka. Wawancara yang dilakukan di PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yaitu dengan Bapak Pengkuh Budi Purwanto, S.T yang menjabat sebagai Staf Teknik .

b) Dokumentasi

Teknik pengumpulan cara dokumentasi adalah sumber yang didapatkan penulis berupa dokumen, tulisan hingga berbentuk elektronik. Berdasarkan data yang didapatkan oleh penulis dari dokumentasi ini, penulis dapat meneliti perkara yang timbul. Metode dokumentasi ini akan digunakan untuk membaca atau mempelajari arsip, dokumen, yang berkaitan langsung dengan kejadian atau permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini.

5. Metode Analisis Data

Metode yang digunakan dalam menganalisis yaitu analisis kualitatif, artinya analisis kualitatif bersifat deskriptif yaitu data yang berupa kata-

---

<sup>11</sup> Loc Cit. "Pengantar Metode Ilmu Hukum", (CV. Alfabeta: Bandung,2017) Hlm. 167

kata dan wawancara akan dilakukan oleh penulis secara langsung.<sup>12</sup> Metode penelitian kualitatif ini menggunakan teknik analisis secara mendalam (*in-depth analysis*) yang dilakukan dengan menganalisis Tanggung Jawab Perusahaan Pemilik Kapal Terhadap Kerugian Pelabuhan yang disebabkan karena Kapal Menyenggol atau Menabrak Dermaga.

Tujuan dari analisis ini yaitu untuk mengetahui lebih jauh pendapat, pengalaman, dan cara pandang responden terhadap permasalahan hukum tertentu.

#### **F. Sistematika Penulisan**

Dalam Sistematika penulisan yang disusun berdasarkan ketentuan ini, penyusunan terdiri dari empat (4) bab terdiri dari beberapa sub bab yang mempunyai tujuan memudahkan pembaca dalam memahami rangkaian penyusunan penelitian hukum ini. Berikut merupakan susunan lampiran yang akan digunakan penulis untuk melakukan penelitian hukum ini:

#### **BAB I : PENDAHULUAN**

Pada bab pertama ini berisi terkait dengan penjelasan tentang alasan memilih topik penelitian tersebut serta ada beberapa hal yang menjadi perhatian peneliti, dan harapan penulis terkait setelah penelitian tersebut. penulis juga akan mencantumkan sesuai referensi dan sumber yang akan

---

<sup>12</sup> Muhaimin. (2020). Metode Penelitian Hukum. Mataram. Mataram University Press, hlm 28

diangkat dari permasalahan yang telah dipilih. Selanjutnya, bab ini juga berisi rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kegunaan penelitian, metode penelitian, riset-riset terdahulu yang relevan dengan penelitian ini, serta sistematika penulisan.

## **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini berisi tentang kerangka konsep atau tinjauan umum, yaitu tinjauan teoritis berupa teori-teori hukum dan doktrin atau pendapat para ahli, landasan yuridis.

## **BAB III : PEMBAHASAN**

Dalam bab ini berisikan inti dari penelitian hukum yang telah dilakukan penulis. Penulis dapat mengemukakan hasil penelitian yang telah dikaji berdasarkan sumber-sumber yang telah diperoleh selama penelitian. Dalam bab ini pembahasan terdapat Analisa, pemecahan masalah serta jawaban dari rumusan masalah.

## **BAB IV : PENUTUP**

Pada Bab ini merupakan bab terakhir dari penelitian hukum yang berisi sebuah kesimpulan dan saran penulis terkait objek yang telah diteliti oleh penulis.