

**ANALISIS HUKUM TERHADAP TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN
PEMBERI IZIN KAPAL ASING SANDAR DI PELABUHAN**
(Studi pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe)

TESIS

OLEH

RAHALIM RAJA MUDA HARAHAP
NPM. 201803013



**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2022**

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 26/12/22

Access From (repository.uma.ac.id)26/12/22

**ANALISIS HUKUM TERHADAP TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN
PEMBERI IZIN KAPAL ASING SANDAR DI PELABUHAN**
(Studi pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe)

TESIS

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Hukum pada
Pascasarjana Universitas Medan Area



RAHALIM RAJA MUDA HARAHAHAP
NPM. 201803013

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2022**

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 26/12/22

Access From (repository.uma.ac.id)26/12/22

**UNIVERSITAS MEDAN AREA
MAGISTER ILMU HUKUM**

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul : Analisis Hukum Terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan (Studi pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe)
Nama : Rahalim Raja Muda Harahap
NPM : 201803013

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Taufik Siregar., SH., M.Hum

Dr. Rizkan Zulyadi., SH., MH

**Ketua Program Studi
Magister Ilmu Hukum**

Direktur



Dr. Wenggedes Frensh., SH., MH

Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 26/12/22

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

Access From (repository.uma.ac.id)26/12/22

Telah diuji pada Tanggal 11 Agustus 2022

N a m a : Rahalim Raja Muda Harahap

N P M : 201803013



Panitia Penguji Tesis :

Ketua	: Dr. Maswandi., SH., M.Hum
Sekretaris	: Dr. M. Citra Ramadhan., SH., MH
Pembimbing I	: Dr. Taufik Siregar., SH., M.Hum
Pembimbing II	: Dr. Rizkan Zulyadi., SH., MH
Penguji Tamu	: Dr. Isnaini., SH., M.Hum

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

N a m a : Rahalim Raja Muda Harahap

N P M : 201803013

Judul : Analisis Hukum Terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan (Studi pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe)

Dengan ini menyatakan hal-hal berikut :

1. Bahwa tesis yang saya tulis ini bukan merupakan jiplakan dari tesis karya ilmiah orang lain.
2. Apabila terbukti dikemudian hari ternyata tesis ini adalah jiplakan, maka segala akibat hukum yang timbul akan menjadi tanggungjawab saya sepenuhnya.

Dengan pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya secara sehat tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Medan, 11 Agustus 2022

Yang menyatakan,



Rahalim
Rahalim Raja Muda Harahap
NPM. 201803013

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS
AKHIR/SKRIPSI/TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rahalim Raja Muda Harahap
NPM : 201803013
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Fakultas : Pascasarjana
Jenis karya : Tesis

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**ANALISIS HUKUM TERHADAP TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN
PEMBERI IZIN KAPAL ASING SANDAR DI PELABUHAN (Studi pada PT.
Pelni Cabang Lhokseumawe)**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir/skripsi/tesis saya.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Medan
Pada tanggal :

Yang menyatakan



Rahalim Raja Muda Harahap

ABSTRAK

ANALISIS HUKUM TERHADAP TANGGUNGJAWAB PERUSAHAAN PEMBERI IZIN KAPAL ASING SANDAR DI PELABUHAN (Studi pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe)

Nama : Rahalim Raja Muda Harahap
NPM : 201803013
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Pembimbing I : Dr. Taufik Siregar, S.H., M.Hum
Pembimbing II : Dr. Rizkan Zulyadi, SH., MH

Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain seperti survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, *salvage* dan pekerjaan bawah air, kapal pembangkit listrik (*Floating Power Plant*) dan kapal konstruksi pembangunan dermaga. Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di wilayah perairan Indonesia sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia. Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan hukum tentang pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang berada di Indonesia, bagaimana proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan Lhoksumawe dan bagaimana kendala dan tanggungjawab PT. Pelni Cabang Lhoksumawe dalam pemberian Izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan. Jenis penelitian diarahkan kepada penelitian hukum yuridis normative, Sifat penelitian yang dipergunakan dalam menyelesaikan tesis ini adalah *deskriptif analisis*. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui: Penelitian kepustakaan (*Library Research*): yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari serta menganalisa konsep-konsep, teori-teori pendapat-pendapat atau penemuan-penemuan serta ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum. Penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu dengan melakukan penelitian langsung kelapangan untuk memperoleh data seperti wawancara. Dalam hal ini peneliti langsung melakukan penelitian ke PT. Pelni Cabang Lhoksumawe yang menangani pelabuhan untuk kapal asing yang akan bersandar. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode kualitatif.

Kata Kunci: Tanggungjawab, Pemberian Izin Kapal Asing, Sandar

ABSTRACT

LEGAL ANALYSIS OF THE RESPONSIBILITIES OF COMPANIES LICENSING FOREIGN VESSELS DOCKING AT THE PORT

(Study at PT. Pelni Lhokseumawe Branch)

Nama : *Rahalim Raja Muda Harahap*
Student Id. Number : *201803013*
Study Program : *Master of Law Science*
Advisor I : *Dr. Taufik Siregar, S.H, M.Hum*
Advisor II : *Dr. Rizkan Zulyadi, SH., MH*

Foreign ships can carry out other activities such as oil and gas surveys, drilling, offshore construction, supporting offshore operations, dredging, salvage and underwater works, power plant vessels (Floating Power Plant) and construction ships for dock construction. Foreign ships can carry out other activities that are not included in the activities of carrying passengers or goods in domestic sea transportation activities in Indonesian waters as long as Indonesian-flagged vessels are not yet available or not sufficiently available. The problem in this research is how the legal arrangements regarding the granting of permits for foreign ships that will dock at ports in Indonesia, how the process of granting permits for foreign ships that will dock at the Port of Lhoksumawe and what are the constraints and responsibilities of PT. Pelni Lhoksumawe Branch in granting permits for foreign ships that will dock at the port. This type of research is directed to normative juridical law research. The nature of the research used in completing this thesis is descriptive analysis. Data collection techniques are carried out through: Library Research: namely by collecting and studying and analyzing concepts, theories, opinions or findings and statutory provisions related to law. Field research (Field Research), namely by conducting direct field research to obtain data such as interviews. In this case the researchers directly conduct research to PT. Pelni Lhoksumawe Branch which handles the port for foreign ships that will dock. Analysis of the data used in this study is to use qualitative methods.

Keywords : *Responsibilities, Granting Foreign Ship Permits, Harboring*

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah menciptakan dan menguasai langit dan bumi dengan sempurna, dan hanya kepada NYA jualah hamba menyerahkan diri, serta atas rahmat dan karunia NYA yang diberikan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan Tesis dengan judul **“Analisis Hukum Terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan (Studi pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe)”**.

Pembuatan tesis ini adalah sebagai suatu persyaratan untuk kelak memperoleh gelar sarjana Magister Ilmu Hukum pada Program Magister Hukum Pascasarjana Universitas Medan Area. Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih jauh dari sempurna, hal ini mengingat keterbatasan yang ada pada penulis. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun diharapkan untuk dapat menyempurnakan tesis ini

Selanjutnya Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berjasa membantu dan memotivasi penulis untuk penyelesaian penelitian tesis ini, terutama kepada:

1. Bapak **Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc** selaku Rektor Universitas Medan Area;
2. Ibu **Prof. Dr. Ir. Hj. Retna Astuti K., MS.** selaku Direktur Program Pascasarjana Universitas Medan Area;
3. Bapak **Dr. Wenggedes Frensh, SH, MH,** selaku ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Medan Area,

4. Bapak **Dr. Taufik Siregar, SH, M.Hum** selaku Dosen Pembimbing I Penulis,
5. Bapak **Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH**, selaku Dosen Pembimbing II Penulis,
6. Terima kasih yang tak terhingga kepada orang tua yang selalu mendukung dan mendoakan penulis, **Alm. Dr. H. Hakim Tua Harahap, SH, MH** dan **Hj. Sri Wahyuni Siregar, SE** serta kepada Ibunda yang telah membesarkan, mendidik, menyayangi dan selalu mendoakan penulis semasa hidupnya agar menjadi sukses.
7. Terima kasih kepada istri tercinta **Hj. Maydani Syarahdilla Dalimunthe, SM**, yang selalu mensuport dan membantu serta mendukung penulis dalam menyelesaikan studinya.
8. Terima kasih yang tak terhingga kepada adik-adik tercinta **Lestari Aprilia, SH, Dewi Agustin Hakim Harahap, S.Ked**, dan **Laksamana Agung Harahap** atas kasih sayang, pengertian dan dorongan semangat yang begitu besar kepada penulis.
9. Terima kasih kepada Bapak **Muhammad Aprian Amd.Tra, SE**, sebagai Kepala Cabang PT. Peln Lhoksumawe, yang memberikan data dalam penyelesaian Tesis ini.
10. Seluruh Staf Pengajar/Dosen dan Karyawan Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area yang telah banyak memberikan bantuan dan jasa dalam penyelesaian tesis ini.
11. Seluruh rekan-rekan penulis pada Program Pascasarjana Magister Ilmu

Hukum Universitas Medan Area, yang juga telah menyumbangkan pemikirannya dalam rangka penyelesaian penelitian ini.

Penulis menyadari Tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, semoga penulisan Tesis ini memberikan manfaat kepada ilmu pengetahuan khususnya dalam ilmu hukum serta memberikan manfaat kepada kita semua.

Medan, Agustus 2022

Penulis



Rahalim Raja Muda Harahap



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN PERSETUJUAN	
ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	12
C. Tujuan Penelitian	13
D. Manfaat Penelitian	13
E. Keaslian Penelitian	14
F. Kerangka Teori dan Konsep	16
1. Kerangka Teori	16
2. Kerangka Konsep	22
G. Metode Penelitian	34
1. Jenis dan Sifat Penelitian.....	34
2. Metode Pendekatan	36
3. Lokasi Penelitian	37
4. Sumber Data	37
5. Teknik Pengumpulan Data	38
6. Analisis Data	39
BAB II PENGATURAN HUKUM TENTANG PEMBERIAN IZIN KAPAL ASING YANG AKAN BERSANDAR DI PELABUHAN YANG BERADA DI INDONESIA	40
A. Menurut Undang-Undang No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran	40
B. Menurut Peraturan Pemerintah.....	42
C. Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Pendukung Lainnya	46

BAB III PROSES PEMBERIAN IZIN KAPAL ASING YANG AKAN BERSANDAR DI PELABUHAN LHOKSUMAWE	57
A. Sejarah dan Profil PT. Pelni.....	57
B. Syarat dan Ketentuan Dalam Memberikan Izin Kapal Asing.....	62
C. Prosedur Pemberian Izin Kapal Asing Yang Bersandar Di Pelabuhan.....	69
BAB IV KENDALA DAN TANGGUNGJAWAB PT. PELNI CABANG LHOKSUMAWE DALAM PEMBERIAN IZIN KAPAL ASING YANG AKAN BERSANDAR DI PELABUHAN	74
A. Tanggung Jawab Perusahaan Dalam Memberikan Izin Kapal Asing Sandar	74
B. Sanksi Terhadap Kapal Asing Yang Membawa Barang Tidak Sesuai Izin.....	86
C. Kendala Dalam Proses Pemberian Izin Kapal Asing Sandar.....	94
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	98
A. Kesimpulan	98
B. Saran	99
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sering disebut sebagai negara maritim, hal ini adalah secara geografis, Indonesia merupakan sebuah negara yang memiliki 17.480 pulau dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan. Hal ini bisa terlihat dengan adanya garis pantai di hampir setiap pulau di Indonesia (\pm 81.000 km) yang menjadikan Indonesia menempati urutan kedua setelah Kanada sebagai negara yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut atau *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982, Indonesia memiliki kedaulatan atas wilayah perairan seluas 3,2 juta km² dan laut teritorial seluas 0,3 juta km². Selain itu, Indonesia juga mempunyai hak eksklusif untuk memanfaatkan sumber daya kelautan seluas 2,7 km² pada perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).¹

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483km² atau 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut (kapal) menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. Berdasarkan Pasal 6 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008, jenis angkutan di perairan terdiri atas:²

1. Angkutan laut,

¹ Nunung Mahmudah, 2015, *Illegal Fishing: Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm.1

² Viana IR. Br Barus, 2017, *Tugas Dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia*, Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 1, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro, hlm. 17

2. Angkutan sungai dan danau, dan
3. Angkutan penyeberangan.

Alat transportasi atau pengangkutan agar bisa mencapai pulau-pulau tersebut dapat menggunakan transportasi darat seperti kereta api, mobil, sepeda motor dan lain-lain, transportasi laut menggunakan kapal laut dan transportasi udara yang menggunakan pesawat udara. Bahkan untuk pulau seperti Kalimantan yang banyak memiliki sungai besar, masyarakat di pulau tersebut menggunakan sungai sebagai jalur transportasi dengan menggunakan perahu-perahu kecil. Maka dari itu peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya, yaitu memindahkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.³

Transportasi laut merupakan salah satu subsektor transportasi yang turut menjadi bagian penting dalam menunjang aktivitas masyarakat kepulauan. Hal ini juga menjadi salah satu sasaran dalam peningkatkan perekonomian nasional dalam menunjang perdagangan antar pulau. Sehubungan dengan jenis pelayaran niaga, maka pelabuhan sebagai prasarana pelabuhan angkutan laut juga disesuaikan. Ditinjau dari fungsinya dalam perdagangan nasional dan international pelabuhan dibedakan menjadi dua macam yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut bebas dimasuki oleh kapal-kapal asing. Pelabuhan ini banyak dikunjungi oleh kapal-kapal samudra dengan ukuran yang besar. Pelabuhan laut juga sering disebut pelabuhan samudra. Pelabuhan

³R. Soekardono, 2011, *Hukum Dagang Indonesia jilid 1*, Jakarta. Rajawali Press, hlm: 4

pantai hanya digunakan untuk perdagangan dalam negeri, sehingga tidak bebas disinggahi oleh kapal-kapal asing, kecuali dengan izin.⁴

Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 di atas dan ketentuan ketentuan lainnya. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.⁵

Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia, pengertian tersebut tertuang dalam Undang-Undang. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Suatu kapal yang berlabuh disuatu pelabuhan akan membutuhkan pelayanan dan memiliki

⁴ Hadi Prabowo, Aryanto Putra, 2018, *Tinjauan Yuridis Terhadap Tanggungjawab Pt. Pelindo-I Kepada Pengguna Jasa Barang Yang Rusak/Hilang Selama Masih Ditumpuk Di Areal Pelabuhan (Studi pada PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan)*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, hlm. 2

⁵ Viana IR. Br Barus *Op Cit* hlm. 2

keperluan yang harus dipenuhi. Kemudian perusahaan pelayaran yang ditunjuk sebagai pihak agen akan melakukan pelayanan terhadap kapalkapalnya yang singgah di pelabuhan tersebut.

Dalam menunjang kegiatan keagenan di pelabuhan, pada umumnya melibatkan pihak-pihak yang terkait seperti pengurusan dokumen di kantor Bea dan Cukai setempat, kantor Imigrasi setempat, kantor Karantina dan Kesehatan Pelabuhan setempat, *Vessel Traffic Service* (VTS), Badan Usaha Pelabuhan setempat, kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan setempat. Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, bilamana salah satu pihak “agen” (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan “pemilik” (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap memiliki hak untuk mengawasi, agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.⁶

Melihat berbagai peranan perusahaan pelabuhan menjadikan perusahaan mempunyai peranan yang cukup sentral dalam meningkatkan pendapatan dan devisa negara serta untuk meningkatkan kesejahteraan kepada siapa saja yang terlibat dalam proses kegiatan niaga kepelabuhan. PT. Pelayaran Nasional (Persero) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang melaksanakan kegiatan di bidang Pelayanan Jasa Kepelabuhan.⁷

Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan adalah pelayaran terhadap kapal dan pelayanan terhadap muatan (barang dan

⁶ R.P. Suyono, 2007, *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, PPM*, Bandung, Alfabeta, hlm. 101

⁷ Soedjono Kramadibrata, 2012, *Peranan Sektor Transportasi Dalam Mengantisipasi PJP II dan Pelita VI*, Bandung: ITB, hlm 5

penumpang). Secara teoritis fungsi pelabuhan adalah tempat pertemuan (*Interface*) antar dua angkutan atau berbagai kepentingan yang saling terkait. Sebagai bagian dari mata rantai transportasi laut pelabuhan sangat berperan penting dalam hal kelancaran arus kapal, barang dan penumpang.⁸

Pengelolaan pelabuhan menyebutkan bahwa penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara dalam hal ini adalah Pelni yang didirikan oleh Negara, dimana kegiatan perusahaan di pelabuhan meliputi Pelayanan Jasa Pelabuhan yang terdiri dari:⁹

1. Kolam pelabuhan.
2. Labuh.
3. Pemanduan dan Penundaan.
4. Jasa dermaga.
5. Bongkar muat.
6. Penumpang dan kendaraan.
7. Jasa gudang dan tempat penimbunan barang.
8. Jasa angkutan di perairan pelabuhan.
9. Jasa alat bongkar muat.
10. Penyediaan tanah Penyediaan jaringan jalan dan jembatan, tempat tunggu, kendaraan, saluran pembuangan air, instalasi listrik, instalasi air minum, depo bahan bakar, dan pemadam kebakaran.

⁸ Djafar Al Bram, 2011. *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku II): Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, Dan Incoterm*, Jakarta: Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila. hlm. 21

⁹ *Ibid* hlm. 25

11. Pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering dan ro-ro.

12. Pelayana jas lainnya yang dapat menunjang pelayanan jasa pelabuhan.

Hukum laut dalam arti luas mencakup segala aspek penggunaan atau pemanfaatan laut dan sumber-sumber yang terdapat di lautan. Dalam literatur hukum di negara-negara kontinental seperti negeri Belanda, hukum laut umumnya diartikan pula sebagai hukum pelayaran yang terutama berfokus pada pengaturan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut dan hal-hal yang berhubungan dengan itu. Di negara-negara yang menganut sistem anglo-saxon dikenal istilah hukum maritim sebagai ketentuan-ketentuan hukum yang berfokus pada pengangkutan melalui laut yang berhubungan dengan perdagangan internasional. Dapatlah dikatakan bahwa hukum pelayaran atau hukum maritim pada hakekatnya merupakan bagian yang khusus dari hukum laut dalam arti yang luas.¹⁰

Kapal-kapal asing yang melakukan lintas damai di wilayah perairan suatu negara, tunduk kepada kedaulatan negara pantai tersebut. Maka dalam menjalankan kedaulatannya, negara pantai mempunyai hak dan kewajiban untuk mengatur penyelenggaraan lintas damai kapal-kapal asing tersebut.

Kebijakan (dispensasi) penggunaan kapal asing diberlakukan sejak tahun 2011 melalui Peraturan Pemerintah (PP) No 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan. PP tersebut mengubah secara substansial Pasal 5 (dengan menambahkan Pasal 260 a) pada PP No 20 Tahun 2010. Disebut substansial karena PP No 22

¹⁰ Hussyen Umar, 2011, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa: Buku I*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, hlm. 9

Tahun 2011 mengatasi perbedaan tafsir tentang lingkup penerapan *azas cabotage* di Indonesia.

Untuk diketahui, pada PP sebelumnya (PP No 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan), *azas cabotage* diterapkan pada semua jenis kapal yang beroperasi di perairan Indonesia. Dengan hadirnya PP No 22 Tahun 2011, *azas cabotage* hanya berlaku pada kegiatan angkutan laut yang mengangkut penumpang/barang antar pelabuhan domestik (*shipping*). Untuk kegiatan lain yang *non-shipping*, pemerintah masih memperbolehkan penggunaan kapal asing selama tidak ada atau belum tersedia kapal sejenis yang berbendera Indonesia.

Selanjutnya, masih di bulan dan tahun yang sama, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) menerbitkan prosedur pemberian izin (kapal asing) melalui Permenhub PM 48 Tahun 2011 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Izin Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan/atau Barang.

Permenhub IPKA tersebut, sebut saja demikian, lahir melalui proses pembahasan yang melibatkan pemangku kepentingan yaitu wakil dari Kementerian Energi Sumber Daya dan Mineral, Badan Pengelola Minyak dan Gas (sekarang SKK Migas), dan Asosiasi Pemilik Kapal Nasional (INSA). Setiap tahunnya, jenis kapal asing yang masuk daftar dispensasi dievaluasi dan direvisi, menyesuaikan perkembangan kepemilikan dan ketersediaan kapal sejenis yang berbendera Indonesia. Kemudian untuk menjaga kepentingan perusahaan

pelayaran nasional, Permenhub IPKA mensyaratkan keterlibatan perusahaan pelayaran nasional sebagai operator.¹¹

Kementerian Perhubungan cq. Ditjen Perhubungan Laut memastikan bahwa setiap kapal asing yang masuk ke pelabuhan Indonesia sudah melalui proses pemeriksaan sesuai dengan Standar dan Prosedur (SOP) kedatangan kapal asing dan juga awak kapalnya telah melalui pemeriksaan kesehatan sesuai SOP Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) untuk mengantisipasi penyebaran virus Korona.

Kapal asing melakukan lego jangkar di area yang telah ditentukan dan jika hasil pemeriksaan seluruh awak kapal dinyatakan sehat maka kapal boleh masuk di pelabuhan yang sudah memenuhi standar *ISPS Code*. Namun jika ada yang terindikasi virus Korona maka harus disiapkan langkah evakuasi dan dibawa ke rumah sakit rujukan di setiap provinsi.¹²

Menanggapi adanya kapal asing khususnya dari Tiongkok yang masuk ke Perairan Sungai Kapuas, Pontianak, Kalimantan Barat beberapa waktu lalu, Ahmad menegaskan bahwa kapal-kapal tersebut sudah melalui prosedur yang ditetapkan. Pihak Kantor KSOP Kelas II Pontianak juga telah menerima laporan kedatangan kapal dan memantaunya dari Stasiun *Vessel Traffic Service* (VTS) setempat. Menurut laporan dari Kantor KSOP Kelas II Pontianak, terdapat dua kapal asing yang masuk ke Pontianak dalam beberapa hari terakhir, yakni MV.

¹¹ Jurnal Maritim, 8 Tahun IPKA, Asing Masih Boleh di 25 Jenis Kapal <https://jurnalmaritim.com/8-tahun-ipka-asing-masih-boleh-di-25-jenis-kapal/> Diakses Kamis 26 Agustus 2021 Pukul: 18.10

¹² ISG, Kapal Asing Masuk Ke Indonesia Wajib Melalui Proses Pemeriksaan Kesehatan Oleh KKP <https://indoshippinggazette.com/2020/kapal-asing-masuk-ke-indonesia-wajib-melalui-proses-pemeriksaan-kesehatan-oleh-kkp/> Diakses Kamis 26 Agustus 2021 Pukul: 13.07

Wanfunyanggong 1538 datang dari Guangzhou Tiongkok serta kapal MT. Awasan Pioneer dari pelabuhan Tokoyama, Jepang pada 2 Februari 2020. “Kapal-kapal tersebut tidak langsung begitu saja masuk ke pelabuhan tetapi melakukan prosedur kedatangan kapal asing dan harus labuh jangkar terlebih dahulu untuk dilakukan pemeriksaan kesehatan,” kata Ahmad.¹³

Adapun agen pelayaran kapal asing harus melengkapi dokumen perizinan kedatangan kapal tersebut melalui sistem *online* yaitu *Inaportnet* dimana agen pelayaran mengajukan permohonan kedatangan kapal termasuk asal pelabuhan sebelumnya, identitas kapal dan juga muatannya serta status awak kapalnya sebelum masuk ke Indonesia.

Misalnya Kapal MT. Awasan *Pioneer* yang datang dari Tokoyama, Jepang dan sebelumnya dari pelabuhan Ulsan, Korea Selatan tujuan Kendawangan. Ia telah melengkapi dokumen kedatangan kapalnya sebelum masuk ke Indonesia dan ia pun melaporkan jumlah ABK sebanyak 22 orang dan 7 orang menderita gejala demam, lemah, batuk dan nyeri tenggorokan. Mengetahui kapal tersebut memerlukan bantuan medis dan rencananya akan singgah di pelabuhan terdekat untuk mendapatkan perawatan medis, Perwira Jaga Kantor KSOP Kelas II Pontianak kemudian berkoordinasi dengan pihak terkait, termasuk dengan Kantor Kesehatan Pelabuhan, juga dengan kepanduan terkait tempat berlabuh jangkar kapal karantina yang aman serta menginformasikan kapal-kapal yang akan keluar masuk alur.

¹³ *Ibid*

Sesuai dengan Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut diantaranya yaitu bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, tally mandiri, depo peti kemas, pengelolaan kapal atau disebut *ship management*, perantara jual beli kapal dan sewa kapal, keagenan awak kapal, keagenan kapal serta jasa perawatan dan perbaikan kapal.¹⁴

Perkembangan pelabuhan akan sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas dipelabuhannya. Semakin ramai aktivitas perdagangan dipelabuhan pada suatu daerah, maka akan semakin besar pelabuhan tersebut. Perkembangan perdagangan juga mempengaruhi jenis kapal dan lalu lintas kapal yang melewati pelabuhan tersebut. Oleh karena itu, setiap negara berusaha membangun serta mengembangkan pelabuhannya sesuai dengan tingkat keramaiannya dan jenis perdagangannya yang ditampung oleh pelabuhan yang ada di masing-masing daerah.¹⁵

Pelabuhan Lhoksumawe merupakan salah satu pelabuhan yang padat melayani pelayaran domestik dan internasional, khususnya pelayanan kargo. Berdasarkan data yang diperoleh jumlah kapal yang bersandar di pelabuhan Lhokseumawe baik domestik maupun international sebanyak 691 kapal yang terdiri atas kapal penumpang, kapal kargo, kapal tangki dan kapal-kapal

¹⁴ Hadi Prabowo, Aryanto Putra *Op Cit* hlm.6

¹⁵ Yosnidah, 2021, *Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Pada PT. Sea Asih Lines Kuala Tanjung*, Buletin Utama Teknik Vol. 16, No. 2, Januari, hlm. 147

penangkap ikan. Selain itu ada beberapa kapal asing juga yang bersandar di Pelabuhan yang berada di Lhoksumawe yang dikelola oleh PT. Pelni salah satunya adalah:¹⁶

1. Pada tanggal 23 Agustus 2020, Tim keagenan PT. PELNI Lhokseumawe kembali melakukan kegiatan keagenan kapal MV. Yuuzan yang datang dari Yangon - Myanmar. Kapal ini memiliki berat sebesar 8.262 GT dan memuat 10.000 M/T³ palm kernel shall/ cangkang sawit milik PT. Sultana Biomas Indonesia. Kapal berbendera Panama ini berlabuh di Kuala Langsa – Aceh dan selanjutnya akan berlayar ke Maizuru - Jepang. Agen PT. PELNI Lhokseumawe melayani seluruh keagenan kapal dimulai saat kedatangan hingga keberangkatan kapal menuju pelabuhan tujuan.
2. Pada tanggal 26 - 28 April 2021, tim keagenan PT PELNI Lhokseumawe melayani keagenan kapal LPG HONG JIN. MV untuk *Agency Formalities* dan *Port Clearance* di pelabuhan TUKS PT PIM. Kapal tersebut memiliki GRT sebesar 17.191 ton dan kapal tersebut memuat *Ammoniac*.
3. Pada tanggal 2 – 9 April 2021, Tim keagenan PT PELNI Terminal Point Lhokseumawe melayani keagenan kapal SAMUDERA SAKTI III di pelabuhan TUKS PT PIM. Kapal tersebut memuat curah pupuk dan memiliki GRT sebesar 19.918 ton. PT PELNI Terminal Point Lhokseumawe melayani *Agency Services & Monitoring*.

¹⁶ PT. Pelni Shipping Agencies, <https://agencies.pelni.co.id/beranda>, Diakses Kamis 26 Agustus 2021 Pukul: 13.39 Wib

Selain itu ada beberapa kapal asing yang sudah pernah bersandar di pelabuhan yang dikelola oleh PT. Pelni Cabang Lhoksumawe, hal ini dapat dilihat berdasarkan tabel dibawah ini:

Kapal Asing yang bersandar di Pelabuhan Lhoksumawe

Dari Tahun 2017 Sampai Tahun 2021

No.	Tahun	Jumlah Kapal
1.	2017	42
2.	2018	30
3.	2019	77
4.	2020	2
5.	2021	10

Sumber : PT. Pelni Cabang Lhoksumawe

Berkaitan dengan itu jelas bahwa masih banyak hal yang harus diteliti dari pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang ada di Wilayah Indonesia salah satunya yang beradi di Lhoksumawe, Hal inilah yang menjadi latar belakang penulis untuk membuat tesis dengan judul “**Analisis Hukum Terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan (Studi Pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe)**”.

B. Perumusan Masalah

Adapun permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaturan hukum tentang pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang berada di Indonesia?
2. Bagaimana proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan Lhoksumawe?

3. Bagaimana kendala dan tanggungjawab PT. Pelnis Cabang Lhoksumawe dalam pemberian Izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan?.

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian yang dilakukan adalah untuk menjawab permasalahan yang dibahas yaitu:

1. Bagaimana pengaturan hukum tentang pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang berada di Indonesia?
2. Bagaimana proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan Lhoksumawe?
3. Bagaimana kendala dan tanggungjawab PT. Pelnis Cabang Lhoksumawe dalam pemberian Izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan?.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian yang peneliti lakukan ini antara lain:

1. Secara teori

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan kajian lebih lanjut untuk melahirkan beberapa konsep ilmiah yang pada gilirannya akan memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu hukum perdata khususnya mengenai tanggung jawab perusahaan dalam pemberian izin sandar kapal asing.

2. Secara praktis

- a. Sebagai bahan dan masukan bagi penulis, tentang peraturan dan proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di sebuah pelabuhan
- b. Sebagai bahan informasi bagi setiap perusahaan dalam memeriksa ketentuan pemberian izin kapal asing yang akan bersandar.
- c. Memberikan masukan tentang upaya yang dilakukan perusahaan keagenan terhadap proses penyandaran kapal asing.
- d. Sebagai bahan informasi semua pihak yang berkaitan dan kalangan akademis untuk menambah wawasan dalam bidang hukum keperdataan dalam hal ini dikaitkan dengan tanggung jawab perusahaan.

E. Keaslian Penulisan

Penelitian ini dilakukan dengan pertimbangan bahwa berdasarkan informasi dan penelusuran kepustakaan di lingkungan Universitas Medan Area dan Sekolah Pasca Sarjana Universitas Medan Area serta diluar lingkungan Universitas Medan Area, belum ada penelitian yang dilakukan dengan judul ini. Akan tetapi, ditemukan beberapa judul tesis yang berhubungan dengan topik dalam tesis ini antara lain:

1. Saifullah, Universitas Sumatera Utara dengan judul tesis “Pengaruh Sanitasi Dan Manajemen Kapal Terhadap Kepemilikan Sertifikat Sanitasi Kapal Pada Pelabuhan Lhokseumawe”. Pemasalahan yang dibahas: pengaruh sanitasi kapal dan manajemen kapal (penerapan SOP dan kepemimpinan) terhadap kepemilikan sertifikat sanitasi Kapal di Pelabuhan Lhokseumawe?

2. Dimas Ahmad Alimuddin, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dengan judul “Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan Penyandaran Kapal Asing Yang Diageni Oleh PT. Adi Bahari Nuansa Di Pelabuhan Banten”.

Pemasalahan yang dibahas:

- a. Faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten?
- b. Apa dampak dari faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten?
- c. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi faktor-faktor penyebab keterlambatan penyandaran kapal asing yang diageni oleh PT. Adi Bahari Nuansa di Pelabuhan Banten?

3. Mario Rizky Sinaga, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara Medan dengan judul penelitian peranan dan tanggung jawab hukum PT. Pelindo I terhadap kapal yang bersandar (Studi PT. Pelindo I). Adapun permasalahan dalam penelitian ini adalah:

- a. Bagaimana peranan PT. Pelindo I dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab terhadap kapal bersandar di pelabuhan?
- b. Apa hambatan-hambatan yang terjadi dalam penyelenggaraan kapal sandar di pelabuhan Belawan?
- c. Bagaimana tanggung jawab PT. Pelindo I dan penyelesaian hukum dalam permasalahan kapal yang bersandar?

Dari judul penelitian tersebut tidak ada kesamaan dengan penelitian yang dilakukan. Dengan demikian judul “**Analisis Hukum Terhadap Tanggungjawab Perusahaan Pemberi Izin Kapal Asing Sandar di Pelabuhan (Studi Pada PT. Pelni Cabang Lhokseumawe)**” belum pernah dilakukan, berdasarkan permasalahan yang dikaji juga tidak memiliki kesamaan pada penelitian yang terdahulu sehingga keaslian penulisan ini dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

F. Kerangka Teori dan Kerangka Konsep

1. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat teori, thesis mengenai suatu kasus atau permasalahan yang menjadi dasar perbandingan, pegangan teoritis.¹⁷ Fungsi teori dalam penelitian ini adalah untuk memberikan pedoman/ petunjuk dan meramalkan serta menjelaskan gejala yang diamati.¹⁸

Teori berguna untuk menerangkan atau menjelaskan mengapa gejala spesifik atau proses tertentu terjadi dan satu teori harus diuji dengan menghadapkannya pada fakta-fakta yang dapat menunjukkan ketidakbenarannya. Menurut Soerjono Soekanto, bahwa “kontinuitas perkembangan ilmu hukum, selain bergantung pada metodologi, aktivitas penelitian dan imajinasi sosial sangat ditentukan oleh teori.”¹⁹

Suatu undang-undang harus memberikan keadaan yang sama kepada semua pihak dan juga memberikan perlindungan hukum yang seimbang,

¹⁷M. Solly Lubis, 2014, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Bandung, Mandar Maju, hlm. 80

¹⁸ Lexy Molloeng, 2013, *Metodologi Penelitian Kuantitatif*, Bandung, Remaja Rosdakarya. hlm. 35

¹⁹ Soerjono Soekanto, 2011, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, UI Press. hlm. 6

walaupun terdapat perbedaan-perbedaan diantara pribadi-pribadi tersebut. Semua orang bersamaan kedudukannya dan harus diperlakukan sama di depan undang-undang, apabila terjadi perbedaan perlakuan hukum diantara orang-orang maka tujuan undang-undang untuk memberikan keadilan, perlindungan hukum bagi semua orang.

Teori hukum adalah teori dalam bidang hukum yaitu berfungsi memberikan argumentasi yang meyakinkan bahwa hal-hal yang dijelaskan itu adalah ilmiah, atau paling tidak memberikan gambaran bahwa hal-hal yang dijelaskan itu menurut standart teoritis.²⁰ Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Teori Tanggungjawab Hukum

Tanggung jawab merupakan salah satu nilai karakter yang perlu ditanamkan di dalam pribadi setiap manusia supaya menjadi manusia yang memiliki kepribadian yang baik. Mustari berpendapat bahwa tanggung jawab adalah sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajiban yang seharusnya dilakukannya, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial dan budaya), negara dan Tuhan.²¹

Daryanto menyatakan tanggung jawab adalah kemampuan untuk membuat keputusan yang pantas dan efektif. Pantas berarti menetapkan pilihan yang terbaik dalam batas-batas norma sosial dan harapan yang umum untuk diberikan, untuk meningkatkan hubungan antar manusia yang positif, keselamatan, keberhasilan dan kesejahteraan mereka

²⁰ Juhaya S. Praja, Afif Muhammad, 2014, *Teori Hukum dan Aplikasinya*, Bandung, CV. Pustaka Setia. hlm. 53

²¹ Mohamad Mustari. 2011. *Nilai Karakter*. Yogyakarta: LaksBang PRESSindo. hlm. 12

sendiri. Sedangkan tanggapan yang efektif berarti tanggapan yang memungkinkan seseorang untuk mencapai tujuan akhirnya secara maksimal.²²

Tanggung jawab dalam kamus hukum dapat diistilahkan sebagai *liability* dan *responsibility*, istilah *liability* menunjuk pada pertanggungjawaban hukum yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subjek hukum, sedangkan istilah *responsibility* menunjuk pada pertanggungjawaban politik.²³

Teori tanggung jawab lebih menekankan pada makna tanggung jawab yang lahir dari ketentuan Peraturan Perundang-Undangan sehingga teori tanggungjawab dimaknai dalam arti *liability*, sebagai suatu konsep yang terkait dengan kewajiban hukum seseorang yang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan dengan hukum.²⁴

Dalam bahasa Indonesia, kata tanggung jawab berarti:

- 1) Keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan dan diperkarakan dan sebagainya);
- 2) Fungsi menerima pembebanan, sebagai akibat sikap pihak sendiri atau pihak lain²⁵.

Tanggungjawab hukum dapat dibedakan menjadi tiga jenis:

²² Nurul Zuriah. 2011. *Pendidikan Moral & Budi Pekerti Dalam Prerspektif Perubahan*. Jakarta: PT Bumi aksara, hlm. 142

²³ HR. Ridwan, 2016, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm, 337

²⁴ Busyra Azheri, 2011, *Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandotary*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, hlm. 54

²⁵ Departemen Pendidikan Nasional, 2014, *Kamus Bahas Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, hlm.1398

1) Perdata;

Tanggung jawab hukum perdata karena subyek hukum tidak melaksanakan prestasi dan/atau melakukan perbuatan melawan hukum. Jika subyek hukum tidak melaksanakan prestasinya dapat digugat atau dimintakan pertanggung jawaban perdata dengan melaksanakan prestasi dan/atau membayar ganti rugi kepada subyek hukum yang dirugikan.

2) Pidana; dan

Tanggung jawab hukum pidana pelaku dapat dimintakan pertanggung jawaban pidana karena melakukan perbuatan pidana.

3) Administrasi

Tanggung jawab hukum administrasi merupakan tanggung jawab yang dibebankan kepada orang yang melakukan kesalahan administrasi.²⁶

Munculnya tanggung jawab dibidang perdata adalah disebabkan karena subjek hukum tidak melaksanakan prestasi dan/atau melakukan perbuatan melawan hukum. Prestasi subjek hukum berupa melakukan sesuatu, berbuat sesuatu dan tidak berbuat sesuatu. Apabila subjek hukum tidak melaksanakan prestasinya, maka ia dapat digugat atau dimintai pertanggung jawaban perdata, yaitu melaksanakan prestasi

²⁶ Salim HS & Erlies Septiana Nurbani, 2014, *Buku Kedua Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertasi Dan Tesis*, Cetakan 1, Jakarta: Rajawali Pers, hlm.208.

dan/atau membayar ganti rugi kepada subjek hukum yang dirugikan sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 1346 KUH Perdata.²⁷

Menurut Hans Kelsen pertanggungjawaban dapat dibagi 4 (empat) macam, yaitu:²⁸

- 1) Pertanggungjawaban individu yaitu seorang individu bertanggung jawab terhadap pelanggaran yang dilakukannya sendiri;
- 2) Pertanggungjawaban kolektif berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas suatu pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain;
- 3) Pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena sengaja dan diperkirakan dengan tujuan menimbulkan kerugian;
- 4) Pertanggungjawaban mutlak yang berarti bahwa seorang individu bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukannya karena tidak sengaja dan tidak diperkirakan.

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu:²⁹

- 1) Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus

²⁷ *Ibid* hlm.210

²⁸ Hans Kelsen, 2012, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Cetakan Ketiga, Jakarta: Konstitusi Press, hlm.57

²⁹ Abdulkadir Muhammad, 2010, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 336

sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian.

- 2) Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (*concept of fault*) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*interminglend*).
- 3) Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja.

b. Teori Kemanfaatan

Utilitarianisme pertama kali dikembangkan oleh Jeremi Bentham (1748-1831). Persoalan yang di hadapi oleh Bentham pada zaman itu adalah bagaimana menilai baik Buruknya suatu kebijakan sosial politik, ekonomi, dan *legal* secara moral. Dengan kata lain bagaimana menilai suatu kebijakan publik yang mempunyai dampak kepada banyak orang secara moral. Berpijak dari tesis tersebut, Bentham menemukan bahwa dasar yang paling objektif adalah dengan melihat apakah suatu kebijakan atau tindakan tertentu membawa manfaat atau hasil yang berguna atau, sebaliknya kerugian bagi orang-orang yang terkait.³⁰

Prinsip utama dari teori ini adalah mengenai tujuan dan evaluasi hukum. Tujuan hukum adalah kesejahteraan yang sebesar-besarnya bagi

³⁰ Sonny Keraf. 2008, *Etika Bisnis Tuntunan dan Relevansinya*. Yogyakarta: Kanisius. hlm. 93-94

sebagian terbesar rakyat atau bagi seluruh rakyat, dan evaluasi hukum dilakukan berdasarkan akibat-akibat yang dihasilkan dari proses penerapan hukum. Berdasarkan orientasi itu, maka isi hukum adalah ketentuan tentang pengaturan penciptaan kesejahteraan negara.³¹

Hukum sebagai moral dan aturan dipikirkan, dirumuskan dan diberlakukan untuk mewujudkan ketertiban, ketentraman, kesejahteraan, dan kebahagiaan. Aliran-aliran tersebut diantaranya: aliran hukum alam, aliran *positivisme*, aliran *utilitarianisme*, aliran sejarah, dan aliran realisme. Berbagai aliran pemikiran mewarnai konsep dan pemberlakuan hukum selama ribuan tahun.

2. Kerangka Konsep

Konsep adalah salah satu bagian terpenting dari teori. Konsep diterjemahkan sebagai usaha membawa sesuatu dari abstrak menjadi suatu yang konkrit, yang disebut dengan *operational definition*.³² Pentingnya definisi operasional adalah untuk menghindarkan perbedaan pengertian atau penafsiran mendua (*dubius*) dari suatu istilah yang dipakai. Oleh karena itu untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini harus didefinisikan beberapa konsep dasar, agar secara operasional diperoleh hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan, yaitu:

a) Analisis Hukum

³¹ Lili Rasjidi dan I.B Wyasa Putra. 2013, *Hukum sebagai Suatu Sistem*. Bandung: Remaja Rosdakarya. hlm. 79 - 80.

³² Sutan Reny Sjahdeini, 2013, *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit di Indonesia*, Jakarta, Institut Bankir Indonesia. hlm. 10

Analisis adalah kegiatan merangkum sejumlah data besar yang masih mentah kemudian mengelompokkan atau memisahkan komponen-komponen serta bagian-bagian yang relevan untuk kemudian mengkaitkan data yang dihimpun untuk menjawab permasalahan. Analisis merupakan usaha untuk menggambarkan pola-pola secara konsisten dalam data sehingga hasil analisis dapat dipelajari dan diterjemahkan dan memiliki arti.³³

Analisis adalah kegiatan berfikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen, sehingga dapat mengenal tandatanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam suatu keseluruhan. Dari pengertian di atas, maka analisis menyangkut beberapa unsur pokok antara lain sebagai berikut:³⁴

1. Analisis merupakan suatu perbuatan atau rangkaian perbuatan yang didasari pikiran yang logis mengenai suatu hal yang ingin diketahui.
2. Mempelajari bagian pembagian secara rinci dan cermat sehingga apa yang ingin diketahui menjadi gambaran yang utuh dan jelas.
3. Ada tujuan yang ingin dicapai yaitu pemahaman yang tepat terhadap sebuah objek kajian.

Menurut Handoko analisis secara sistematis adalah mengumpulkan, mengevaluasi dan mengorganisasi informasi tentang sesuatu pekerjaan-pekerjaan.³⁵

³³ Surayin, 2011, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Bandung, Yrama Widya, hlm. 10

³⁴ Komaruddin, 2014, *Ensiklopedia Manajemen*, Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 31

³⁵ Handoko, 2010, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta: BPFE, hlm. 24

Hukum adalah peraturan yang berupa norma dan sanksi yang dibuat dengan tujuan untuk mengatur tingkah laku manusia, menjaga ketertiban, keadilan, mencegah terjadinya kekacauan. Hukum memiliki tugas untuk menjamin bahwa adanya kepastian hukum dalam masyarakat.³⁶

Menurut E. Utrecht:

“Hukum adalah himpunan petunjuk hidup (perintah atau larangan) yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat yang seharusnya ditaati oleh anggota masyarakat dan jika dilanggar dapat menimbulkan tindakan dari pihak pemerintah dari masyarakat itu.”³⁷

Menurut Immanuel Kant:

“Hukum adalah keseluruhan syarat berkehendak bebas dari orang untuk dapat menyesuaikan diri dengan kehendak bebas dari orang lain, dengan mengikuti peraturan tentang kemerdekaan.”³⁸

Menurut Thomas Hobbes:

“Hukum adalah perintah-perintah dari orang yang memiliki kekuasaan untuk memerintah dan memaksakan perintahnya kepada orang lain”.³⁹

b) Tanggung Jawab Perusahaan

Tanggung jawab merupakan rasa yang diperlukan untuk membangun kedewasaan diri. Selain itu tanggung jawab akan dimiliki

³⁶ *Ibid* hlm. 249

³⁷ Chainur Arrasjid, 2010, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 21

³⁸ Wawan Muhwan Hairi, 2012, *Pengantar Ilmu Hukum*, Bandung: Pustaka Setia, hlm. 22

³⁹ Zainal Asikin, 2011, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, hlm.10

oleh manusia yang mempunyai bekal sikap jujur dan adil pada dirinya sendiri. Tanggung jawab juga berarti pula rasa sadar untuk menerima sanksi ketika sengaja/tanpa sengaja telah melakukan sesuatu yang merugikan orang lain. Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah, keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Sehingga bertanggung jawab menurut kamus Bahasa Indonesia adalah berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.⁴⁰

Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Tanggung jawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran akan kewajibannya. Tanggung jawab itu bersifat kodrati, artinya sudah menjadi bagian kehidupan manusia, bahwa setiap manusia pasti dibebani dengan tanggung jawab. Apabila ia tidak mau bertanggung jawab, maka ada pihak lain yang memaksakan tanggung jawab itu. Dengan demikian tanggung jawab itu dapat dilihat dari dua sisi, yaitu dari sisi pihak yang berbuat dan dari sisi kepentingan pihak lain.⁴¹

Perusahaan didirikan dalam sebuah lingkungan sosial karenanya ia tidak hanya dilihat dalam hal keuntungannya saja tetapi juga dalam tindakan dan kepedulian sosialnya. Perusahaan yang tidak memiliki tanggung jawab sosial mungkin dalam jangka waktu yang singkat

⁴⁰ Kamsariaty, 2019, *Tanggung Jawab Pbm Pt. Pelindo Iii Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti*, Laporan Penelitian, Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin, hlm. 6

⁴¹ *Ibid* hlm. 7

menguntungkan namun untuk jangka waktu panjang akan merugikan perusahaan itu sendiri. Oleh karena itu tanggung jawab sosial perusahaan kini menjadi sebuah isu yang penting dalam dunia bisnis.⁴²

Perusahaan adalah suatu badan usaha yang berbadan hukum yang tidak lain merupakan subjek hukum sehingga dengan demikian perusahaan memiliki hak dan tanggung jawab hukum serta mempunyai tanggung jawab moral, dimana tanggung jawab moral ini dapat menjadi cerminan dari perusahaan tersebut. Tanggung jawab sosial perusahaan atau yang lebih dikenal dengan *Corporate Social Responsibility* disingkat dengan CSR merupakan sebuah kewajiban yang dapat merubah pandangan maupun perilaku dari pelaku usaha, sehingga CSR dimaknai bukan sekedar tuntutan moral tapi sebagai suatu kewajiban perusahaan yang harus dilaksanakan. Selain itu, tanggung jawab sosial perusahaan juga dimaknai sebagai suatu komitmen perusahaan untuk mendukung terciptanya pembangunan berkelanjutan yang merupakan salah satu bentuk implementasi dari konsep tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance* atau disingkat dengan GCG). Hal ini disebabkan prinsip *responsibility* sebagai salah satu dari prinsip GCG merupakan prinsip yang mempunyai hubungan dengan CSR. Penerapan CSR merupakan salah satu bentuk implementasi dari konsep GCG sebagai

⁴² I Nyoman Tjager, 2012, *Corporate Governance (Tantangan dan Kesempatan Bagi Komunitas Bisnis Indonesia)*, Jakarta: PT. Prehalindo, hlm. 140

entitas bisnis yang bertanggung jawab terhadap masyarakat dan lingkungannya.⁴³

c) Pemberian Izin

Pengertian secara umum izin adalah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah pada keadaan tertentu yang dapat menyimpang dari beberapa ketentuan larangan perundang-undangan. Perizinan adalah pemberian legalitas kepada seseorang atau pelaku usaha atau kegiatan tertentu, baik dalam bentuk izin maupun tanda daftar usaha. Izin ialah salah satu instrumen yang paling banyak digunakan dalam hukum administrasi, untuk mengemudikan tingkah laku para warga.⁴⁴ Selain itu izin juga dapat diartikan sebagai dispensasi atau pelepasan atau pembebasan dari suatu larangan.

Pada umumnya sistem izin terdiri dari:

- 1) Larangan.
- 2) Kewajiban.
- 3) Persetujuan yang merupakan dasar kekecualian (izin).
- 4) Ketentuan-ketentuan yang berhubungan dengan izin

Lutfi Efendi memberikan pengertian bahwa izin adalah suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah untuk dalam keadaan tertentu menyimpang dari

⁴³ *Ibid* hlm. 142

⁴⁴ M. Hadjon Philipus, 2013, *Pengantar Hukum Perizinan*, Surabaya: Yuridika, hlm. 2.

ketentuanketentuan larangan perundangan. Izin dapat juga diartikan sebagai dispensasi atau pelepasan/pembebasan dari suatu larangan.⁴⁵

Vander Pot mengemukakan bahwa izin adalah tindakan pembuatan peraturan yang secara umum tidak bisa dibenarkan, akan tetapi memperkanankannya dengan memenuhi prosedur cara yang telah ditentukan untuk masing-masing hal konkrit dalam pengertian sederhana, proses pemberian izin dapat diberikan ialah suatu kumpulan kegiatan yang didalamnya memeriksa suatu obyek izin dengan kriteria yang secara substantive sangat bergantung kepada pihak yang mempunyai kepentingan atas obyek tersebut.⁴⁶

Izin digunakan sebagai alat oleh penguasa dalam hal ini pemerintah untuk mempengaruhi masyarakat untuk mengikuti cara yang dianjurkan agar mencapai suatu tujuan yang diharapkan. Sebagai suatu alat, izin berfungsi sebagai titik instrument untuk mengarahkan tindakan atau perbuatan, perekayasa dan perancang masyarakat adil dan makmur, selain itu izin dapat dijadikan sebagai fungsi menertibkan masyarakat.

d) Kapal Asing

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah

⁴⁵ Lutfi Efendi, 2014, *Pokok-pokok Hukum Administrasi Negara*, Malang: Bayumedia Sakti Group, hlm. 30

⁴⁶ M. Hadjon Philipus *Op Cit* hlm.17

permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.⁴⁷

Jenis-jenis kapal dapat dibedakan menjadi:⁴⁸

- 1) Kapal Tanki, yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan cair.
- 2) *Special Designed Ship*, yaitu kapal yang dibangun khusus bagi pengangkutan barang tertentu seperti daging segar (yang harus diangkut dalam keadaan beku), gas cair (LNG), LPG dan sebagainya.
- 3) Kapal Kontainer, yaitu kapal yang dibangun untuk mengangkut muatan ke dalam *container*.
- 4) Kapal Penumpang, yaitu kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang/orang.
- 5) Kapal Barang Penumpang (*Cargo Passenger Vessel*), yaitu kapal yang dibangun dengan tujuan untuk mengangkut muatan (*cargo*) dan penumpang (*passenger*) bersama-sama dalam perbandingan yang cukup memadai
- 6) Kapal Barang Akomodasi Penumpang Terbatas (*Cargo Vessel With Limited Accommodation for Passenger*), adalah kapal barang biasa yang berupa kapal *general cargo carrier*, yang diberi cabin untuk mengangkut penumpang umum sampai 12 orang.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2002 kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang

⁴⁷ Radiks Purba, 2011, *Carter Kapal*, Jakarta: Bhatara Karya Aksara, hlm. 47

⁴⁸ *Ibid* hlm. 49

digerakkan dengan mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Hasim definisi kapal adalah panjang lebar dan sarat (*draft*) kapal yang akan menggunakan pelabuhan berhubungan langsung pada perencanaan pelabuhan dan fasilitas-fasilitas yang harus tersedia di pelabuhan.⁴⁹

Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia.⁵⁰ Dalam hal ini ada keterkaitan pengertian kapal asing dengan kebijakan pemerintah yang tertuang didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran Pasal 8 mengenai prinsip *Asas Cabotage*, yaitu kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawasi oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia dan kapal asing dilarang mengangkut penumpang atau barang antarpulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia. Dengan prinsip ini Pemerintah mengharuskan kepada perusahaan pelayaran dalam negeri untuk memiliki kapal berbendera Indonesia/memiliki kapal sendiri dan menggunakan jasa anak buah kapal dalam negeri.

⁴⁹ Hasim P, 2015, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan: Pustaka Bangsa Press. hlm. 26

⁵⁰ Pasal 1 Angka 39 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran

Pada laut teritorial yang merupakan kedaulatan penuh pun, kapal asing boleh lewat dengan bebas karena ada prinsip lintas damai atau innocent passage. Hal ini diatur dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut alias UNCLOS pada Bab 2 Bagian 3. Di sana dijelaskan bahwa semua kapal negara manapun berhak menikmati lintas damai di laut teritorial suatu negara. Tentu saja ada ketentuan yang harus mereka penuhi.⁵¹ Misalnya, kapal tersebut tidak boleh berhenti sembarangan, harus melaju terus, tidak melakukan tindakan mengancam, dan sebagainya. Intinya mereka boleh lewat tanpa harus minta izin terlebih dahulu dan tidak perlu memberikan kompensasi apapun. Hal ini berbeda dengan perairan pedalaman yang statusnya mirip dengan daratan. Di perairan pedalaman tidak ada hak lintas damai⁵²

Menurut PM No.92 Tahun 2018 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Ada beberapa hal penting berkaitan dengan asas cabotage yang tercantum sesuai perundang-undangan tersebut yaitu ketentuan penggunaan kapal asing dalam melakukan kegiatan lain dan persyaratan dalam persetujuan penggunaan kapal asing sesuai batas jangka waktu, jenis kapal, maupun jenis kegiatan di perairan Indonesia.

⁵¹ Jessie Asley, 2018, *Tinjauan Yuridis Terhadap Kebijakan Peneggelaman Kapal Asing Illegal Fishing Di Indonesia Oleh Kementerian Kelautan Dan Perikanan Dalam Perspektif Hukum Nasional Dan Internasional*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, hlm. 26

⁵² *Ibid* hlm. 27

e) Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.⁵³

Menurut R.P. Suyono pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.⁵⁴

Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, crane untuk bongkar muat barang, gudang laut (transit) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang

⁵³ Pasal 1 Angka 16 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran

⁵⁴ R.P. Suyono *Op Cit* hlm. 1

lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.⁵⁵

Kepelabuhanan adalah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan, dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/ atau antar moda, serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.⁵⁶ Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pelabuhan merupakan sebuah terminal yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, dan/atau proses pembongkaran pemuatan barang di dermaga, pelampung atau sejenisnya juga pelabuhan memiliki fasilitas keselamatan dan layanan yang aman sebagai pendukung kegiatan pelabuhan.

Pelabuhan juga dapat diartikan sebagai tempat kapal berlabuh, kapal tambat, dan juga sebagai terminal dalam mengatur pelayanan kapal. Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian, karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik di mana di

⁵⁵ Sapto Sarjono, 2015, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, Jakarta: Simplex, hlm. 10

⁵⁶ *Ibid* hlm. 12

dalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (*central*) dari suatu daerah pendukung (*hinterland*) dan penghubung dengan daerah di luarnya. Jenis pelabuhan terdiri atas pelabuhan laut dan pelabuhan sungai dan danau.

G. Metode Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Metode Penelitian adalah cara melakukan sesuatu dengan melakukan pikiran secara sesakma untuk mencapai suatu tujuan dengan cara mencari, mencatat, merumuskan dan menganalisis sampai menyusun laporan.⁵⁷

Jenis penelitian diarahkan kepada penelitian hukum yuridis normatif⁵⁸ atau doktriner yang juga disebut sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen, karena lebih banyak dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan. Penelitian hukum normatif atau doktriner yang diajukan dalam kajian ini adalah penelitian terhadap asas-asas hukum.

Pelaksanaan penelitian normatif secara garis besar ditujukan kepada:

- a. Penelitian terhadap asas-asas hukum.
- b. Penelitian terhadap sistematika hukum.

⁵⁷ Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, 2013, *Metodologi Penelitian*, Jakarta; PT. Bumi Aksara, hlm. 1

⁵⁸ Soerjono Soekanto, *Op Cit* hlm 8

- c. Penelitian terhadap sinkronisasi hukum.
- d. Penelitian terhadap sejarah hukum.
- e. Penelitian terhadap perbandingan hukum.

Penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian hukum bersifat yuridis normatif (penelitian hukum kepustakaan), yaitu dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka, yang mencakup penelitian terhadap asas-asas hukum, sistematika hukum, sinkronisasi hukum, sejarah hukum, perbandingan hukum,⁵⁹ serta hukum yang akan datang (*futuristik*).⁶⁰ Disamping penelitian hukum normatif, penelitian ini juga berupaya untuk meneliti data primer, yang dikenal sebagai penelitian hukum yuridis normatif.⁶¹

Sifat penelitian yang dipergunakan dalam menyelesaikan tesis ini adalah *deskriptif analisis* dari data PT. Pelni Cabang Lhoksumawe dan hasil wawancara. Studi kasus adalah penelitian tentang status subjek penelitian yang berkenaan dengan suatu fase spesifik atau kasus dari keseluruhan personalitas yang mengarah pada penelitian hukum normatif, yaitu suatu bentuk penulisan hukum yang mendasarkan pada karakteristik ilmu hukum yang berdasarkan pada karakteristik ilmu hukum yang normatif.⁶²

Sifat penelitian ini secara *deskriptif analitis* yaitu yang dari hasil ini dapat mendeskripsikan (menggambarkan) secara menyeluruh dan sistematis

⁵⁹ Bambang Sunggono, 2011, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta, PT.Raja Grafindo Persada, hlm. 50-51

⁶⁰ C.F.G Sunaryati Hartono, 2014, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke - 20*, Bandung, Alumni, hlm.144

⁶¹ Soerjono Soekanto dan Sri Marmudji, 2011, *Penulisan Hukum Normatif*. Jakarta, PT.Rajawali Pers, hlm.15

⁶² Astri Wijayanti, 2011, *Strategi Penulisan Hukum*, Bandung, Lubuk Agung, hlm 163

mengenai pengaturan dan proses pemberian izin kapal asing sandar di pelabuhan yang berada di Lhoksumawe, yaitu penelitian yang ditujukan hanya pada peraturan-peraturan tertulis, bahan-bahan hukum lainnya.

2. Metode Pendekatan

Dalam penelitian ini pendekatan yang digunakan dalam memecahkan masalah adalah dengan menggunakan metode pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis yang dimaksudkan adalah hukum dilihat sebagai norma atau *das sollen*), karena dalam melakukan pembahasan masalah dalam penelitian ini menggunakan bahan-bahan hukum (baik hukum yang tertulis maupun hukum yang tidak tertulis atau baik bahan hukum primer, sekunder maupun tersier. Sedangkan pendekatan empiris adalah dengan melihat hukum sebagai kenyataan sosial, kultural atau *das sein* karena dalam penelitian ini data yang digunakan data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian.

Jadi, pendekatan yuridis empiris yang dimaksudkan di dalam penelitian ini adalah bahwa dalam menganalisis permasalahan yang telah dirumuskan dilakukan dengan memadukan bahan-bahan hukum baik primer, sekunder maupun tersier (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan yaitu tentang proses pemberian izin kapal asing sandar berdasarkan data-data yang yang diperoleh dari Pelabuhan yang berada di Lhoksumawe.

3. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada PT. Pelni Cabang Lhoksumawe yang beralamat Jl. Merdeka No.72, Lhokseumawe, Banda Sakti, Kota Lhokseumawe, Aceh.

4. Sumber Data

Penelitian yuridis empiris ini menggunakan data primer dan sekunder, yaitu:

- a. Data primer yaitu data yang didapat langsung dari sumber pertama yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas dengan melakukan wawancara terstruktur baik dengan para pihak yang PT. Pelni dan Pelabuhan terkait proses sandar kapal asing.
- b. Data sekunder diperoleh dengan melakukan penelitian kepustakaan terhadap bahan penelitian yang digunakan yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier yaitu :
 - 1) Bahan Hukum Primer: adalah bahan hukum yang mengikat. Dalam penulisan skripsi ini yang menjadi bahan hukum primer adalah Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan No.92 Tahun 2018 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2002

tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan kekapal.

- 2) Bahan Hukum Sekunder: adalah bahan hukum yang menjelaskan bahan hukum primer. Dalam penulisan skripsi ini yang menjadi bahan hukum sekunder adalah buku-buku literatur tentang kapal, pelabuhan, hasil-hasil penelitian dan tulisan para ahli hukum, majalah hukum, dan lain-lain.
- 3) Bahan Hukum Tersier: adalah bahan hukum yang dapat memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Dalam penulisan skripsi ini yang menjadi bahan hukum tersier adalah kamus, ensiklopedia, dan lain sebagainya.

5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui:

- a. Penelitian kepustakaan (*Library Research*): yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari serta menganalisa konsep-konsep, teori-teori pendapat-pendapat atau penemuan-penemuan serta ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum.
- b. Penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu dengan melakukan penelitian langsung kelapangan untuk memperoleh data seperti wawancara. Dalam hal ini peneliti langsung melakukan penelitian ke PT. Pelni Cabang Lhoksumawe yang menangani pelabuhan untuk kapal asing yang akan bersandar.

6. Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode kualitatif yang menekankan pada pemahaman mengenai masalah-masalah dalam kehidupan sosial berdasarkan kondisi realitas atau *natural setting* yang holistik, kompleks dan rinci.⁶³ Data kualitatif yang diperoleh secara sistematis dan kemudian substansinya dianalisis untuk memperoleh jawaban tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini secara kualitatif untuk mendapatkan jawaban yang pasti dan hasil yang akurat. Selanjutnya data yang disusun secara deskriptif sehingga dapat diperoleh gambaran secara menyeluruh terhadap proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan, aturan hukum yang mengatur dan kendala yang dihadapi dalam proses pemberian izin kapal asing sandar. Dan diakhiri dengan penarikan kesimpulan dengan menggunakan metode induktif sebagai jawaban dari permasalahan yang dirumuskan.

⁶³ Syamsul Arifin, 2012, *Metode Penulisan Karya Ilmiah dan Penelitian Hukum*, Medan Area University Press. hlm. 66

BAB II

PENGATURAN HUKUM TENTANG PEMBERIAN IZIN KAPAL ASING YANG AKAN BERSANDAR DI PELABUHAN YANG BERADA DI INDONESIA

A. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Kebutuhan akan jasa angkutan laut semakin lama semakin meningkat, baik jumlahnya maupun macamnya. Salah satu komponen dari sistem angkutan laut adalah pelabuhan, dimana pelabuhan laut merupakan salah satu sub sistem transportasi laut yang mempunyai fungsi utama, yaitu sebagai tempat yang aman untuk berlabuh dan bertambatnya kapalkapal serta sebagai terminal transfer barang dan penumpang melalui angkutan darat dan angkutan laut.⁶⁴

Agen perusahaan pelayaran mempunyai peranan penting dalam kegiatan pelayaran, yang berpengaruh pada kelancaran perdagangan dan perekonomian, karena agen pelayaran yang sangat besar dalam kegiatan/ keperluan kapal selama di pelabuhan.

Berdasarkan Pasal 2 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran:

Pelayaran diselenggarakan berdasarkan:

1. Asas manfaat;
2. Asas usaha bersama dan kekeluargaan;
3. Asas persaingan sehat;
4. Asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
5. Asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
6. Asas kepentingan umum;
7. Asas keterpaduan;
8. Asas tegaknya hukum;
9. Asas kemandirian;

⁶⁴ Sulida Erliyana, 2020, *Optimalisasi Pelayanan Dokumen Kedatangan Kapal Asing Saat Terjadinya Covid-19*, Majalah Ilmiah Gema Maritim, Politeknik Bumi Akpelni, Semarang, hlm. 135

10. Asas berwawasan lingkungan hidup; k. asas kedaulatan negara; dan
11. Asas kebangsaan.

Pasal 3

Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan:

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

Pasal 4 Undang-Undang ini berlaku untuk:

1. Semua kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim di perairan Indonesia;
2. Semua kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia; dan
3. Semua kapal berbendera Indonesia yang berada di luar perairan Indonesia.

Pasal 11

- (1) Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal asing.
- (2) Kegiatan angkutan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan agar perusahaan angkutan laut nasional memperoleh pangsa muatan yang wajar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang termasuk angkutan laut lintas batas dapat dilakukan dengan trayek tetap dan teratur serta trayek tidak tetap dan tidak teratur.
- (4) Perusahaan angkutan laut asing hanya dapat melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan wajib menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum.
- (5) Perusahaan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia.

Pasal 12

Ketentuan lebih lanjut mengenai kegiatan angkutan laut luar negeri, keagenan umum, dan perwakilan perusahaan angkutan laut asing diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 31

- (1) Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan.
- (2) Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:
 - a. Bongkar muat barang;
 - b. Jasa pengurusan transportasi;
 - c. Angkutan perairan pelabuhan;
 - d. Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
 - e. Tally mandiri;
 - f. Depo peti kemas;
 - g. Pengelolaan kapal (*ship management*);
 - h. Perantara jual beli dan/atau sewa kapal (*ship broker*);
 - i. Keagenan Awak Kapal (*ship manning agency*);
 - j. Keagenan kapal; dan
 - k. Perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*).

Berdasarkan peraturan tentang Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran bahwa ketentuan pelayaran harus sesuai syarat dan ketentuan peraturan yang berlaku, karena manfaat adanya kerjasama terkait pemberian kapal sandar, terutama kapal asing yang bersandar dalam wilayah pelabuhan di Indonesia.

B. Menurut Peraturan Pemerintah

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditrnda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-

pindah. Kapal Asing adalah Kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar Kapal Indonesia.⁶⁵

Pasal 4

- (1) Penyusunan jaringan Trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan dilakukan bersama oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan memperhatikan masukan asosiasi pengguna jasa angkutan laut.
- (2) Penyusunan jaringan Trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikoordinasikan oleh Menteri.
- (3) Jaringan Trayek tetap dan teratur disusun berdasarkan rencana Trayek tetap dan teratur yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional kepada Menteri dan usulan Trayek dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional.
- (4) Jaringan Trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh Menteri.
- (5) Jaringan Trayek yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) digambarkan dalam peta jaringan Trayek dan diumumkan oleh Menteri pada forum koordinasi informasi muatan dan ruang Kapal.
- (6) Peta Jaringan Trayek yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) disebarluaskan melalui media cetak dan/atau media elektronik.

Pasal 5

- (1) Jaringan Trayek tetap dan teratur angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) dapat dilakukan perubahan berdasarkan usulan dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan asosiasi perusahaan angkutan laut nasional dengan menambah 1 (satu) atau lebih Trayek baru.
- (2) Penambahan Trayek tetap dan teratur baru sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
 - a) Adanya potensi kebutuhan jasa angkutan laut dengan perkiraan faktor muatan yang layak dan berkesinambungan; dan
 - b) Tersedianya Fasilitas Pelabuhan yang memadai atau lokasi lain yang ditunjuk untuk kegiatan bongkar muat barang dan naik/turun penumpang yang dapat menjamin keselamatan Pelayaran.

Pasal 6

- (1) Kegiatan Angkutan Laut Khusus dilakukan oleh Badan Usaha untuk menunjang TJsaha Pokok untuk kepentingan sendiri dengan

⁶⁵ Pasal 1 Angka 31 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran

menggunakan Kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan Kelaiklautan Kapal dan diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.

- (2) Kegiatan Angkutan Laut Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi Perizinan Berusaha.
- (3) Kegiatan Angkutan Laut Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan dengan menggunakan Kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan kondisi dan persyaratan Kapal sesuai dengan jenis kegiatan Usaha Pokoknya.
- (4) Kegiatan Angkutan Laut Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang mengangkut muatan atau barang milik pihak lain dan/atau mengangkut muatan atau barang umum.
- (5) Pelaksana kegiatan angkutan laut asing yang melakukan kegiatan Angkutan Laut Khusus ke Pelabuhan Indonesia atau Terminal Khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri wajib menunjuk keagenan Kapal.
- (6) Pelaksana kegiatan Angkutan Laut Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (5) hanya dapat menjadi agen bagi Kapal miliknya sendiri.
- (7) Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan Usaha Pokok di bidang:
 - a. Industri;
 - b. Kehutanan;
 - c. Pariwisata;
 - d. Pertambangan;
 - e. Pertanian;
 - f. Perikanan;
 - g. Jasa konstruksi; dan
 - h. Kegiatan penelitian, pendidikan, dan pelatihan.
- (8) Ketentuan lebih lanjut mengenai keagenan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 8

- (1) Kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (3) merupakan Kapal yang mengangkut bahan baku, peralatan produksi, dan/atau hasil produksi untuk kepentingan sendiri dalam menunjang Usaha Pokoknya.
- (2) Dalam hal pelaksana kegiatan angkutan laut asing tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (5), Kapal yang dioperasikan dikenai sanksi administratif berupa tidak diberikan pelayanan di Pelabuhan atau Terminal Khusus.

Pasal 11

- (1) Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk Kapal yang dioperasikannya.
- (2) Kegiatan bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, izin usahanya melekat pada izin Usaha Pokoknya.

- (3) Barang tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi barang:
 - a. Milik penumpang;
 - b. Curah cair yang dibongkar atau dimtrat melalui pipa;
 - c. Curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui conueAor atau sejenisnya; dan
 - d. Yang diangkut di atas kendaraan melalui Kapal ro-ro.
- (4) Perusahaan angkutan laut nasional dapat melakukan bongkar niuat semua jenis barang apabila di Pelabuhan tersebut tidak terdapat perusahaan bongkar muat barang.
- (5) Perusahaan angkutan laut nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus memiliki Kapal yang dilengkapi dengan peralatar bongkar muat barang dan tenaga ahli.

Pengaturan terkait pemberian izin kapal asing yang ingin bersandar sebagai berikut:⁶⁶

1. Agen/perwakilan perusahaan agar dapat melaporkan pemberitahuan kedatangan kapal dalam kurung waktu 1 x 24 jam sebelum kedatangan ke instansi terkait seperti Kesyahbandaran, Karantina Kesehatan, Imigrasi, Bea dan Cukai.
2. Agen/perwakilan perusahaan agar dapat mengorder/booking dermaga sebelum kedatangan kapal sesuai yang dibutuhkan oleh owner atau pencarter.
3. Pada saat kedatangan kapal akan diperiksa oleh petugas Karantina Kesehatan, Kesyahbandaran, Imigrasi dan Bea dan Cukai terlebih dahulu di posisi labuh/anchore sebelum kapal diizinkan untuk bersandar di demaga.
4. Setelah semua pemeriksaan selesai dilakukan kapal akan diberikan izin pemanduan untuk proses penyandaran di dermaga.

⁶⁶ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Aprian, Amd.Tra, SE, Kepala PT. Pelni Cabang Lhoksumawe Pada hari senin 27 Desember 2021 Pukul: 11. 00 Wib

C. Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Pendukung Lainnya

1. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.⁶⁷

Pasal 34

- (1) Dalam melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan wajib:
- a. Menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;
 - b. Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
 - c. Menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada terminal dan fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;
 - d. Ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;
 - e. Memelihara kelestarian lingkungan;

⁶⁷ Pasal 1 Angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

- f. Memenuhi kewajiban sesuai dengan Konsesi dalam perjanjian;
 - g. Menyampaikan laporan melalui *sistem online single submission* dalam hai terjadi perubahan data pada izin Badan Usaha Pelabuhan, paling lama 3 (tiga) bulan setelah terjadinya perubahan; dan mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional.
- (2) Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan kewajiban oleh Badan Usaha Pelabuhan setiap 2 (dua) tahun sekali.

Pasal 8

- (1) Pengoperasian Pelabuhan dilakukan sesuai dengan frekuensi kunjungan kapal, bongkar muat barang, dan naik turun penumpang.
- (2) Pengoperasian Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat ditingkatkan secara terus menerus selama 24 (dua puluh empat) jam dalam 1 (satu) hari atau selama waktu tertentu sesuai kebutuhan.
- (3) Waktu tertentu sesuai kebutuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dalam hai Pelabuhan beroperasi lebih dari jam pelayanan Pelabuhan yang bersangkutan atau di luar jam pelayanan normal.
- (4) Pengoperasian pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan dengan ketentuan:
 - a. Kesiapan kondisi alur meliputi kedalaman, pasang surut, sarana bantu navigasi-pelayaran;

- b. Kesiapan pelayanan pemanduan dan penunndaan bagi perairan Pelabuhan yang sudah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu;
 - c. Kesiapan fasilitas Pelabuhan berupa lampu penerangan di dermaga dan lapangan penumpukan serta pembangkit untuk cadangan pasokan listrik;
 - d. Kesiapan gedung dan/atau fasilitas lain di luar Pelabuhan;
 - e. Kesiapan keamanan dan ketertiban berupa pos keamanan, kamera pengawas, alat komunikasi bagi penjaga keamanan;
 - f. Kesiapan tenaga kerja bongkar muat dan naik turun penumpang atau kendaraan; dan
 - g. Kesiapan sarana transportasi darat.
- (5) Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya dapat menetapkan peningkatan pelayanan operasional Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berdasarkan permohonan dari pengelola Pelabuhan.

Pasal 92

Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya yang telah mendapatkan izin pengoperasian Pelabuhan wajib:

- a. Bertanggung jawab sepenuhnya atas pengoperasian Pelabuhan atau Terminal yang bersangkutan;
- b. Melaporkan kegiatan operasional setiap bulan kepada Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/wali kota sesuai dengan kewenangannya;
- c. Menaati ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran serta kelestarian lingkungan; dan
- d. Menaati ketentuan peraturan perundang-undangan dari instansi Pemerintah lainnya yang berkaitan dengan usaha pokoknya.

Pasal 110

- (1) Penetapan Pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 109 ayat (1) dilakukan dengan mempertimbangkan:
 - a. Tatanan Kepelabuhan Nasional dan Rencana Induk Pelabuhan Nasional;
 - b. Pertumbuhan dan perkembangan ekonomi daerah yang mengakibatkan meningkatnya mobilitas orang, barang, dan kendaraan dari dan ke luar negeri;
 - c. Kepentingan pengembangan kemampuan angkutan laut nasional berupa meningkatnya kerjasama antara perusahaan angkutan laut nasional dengan perusahaan angkutan laut asing dalam rangka melayani permintaan angkutan laut dari dan ke luar negeri;
 - d. Pengembangan ekonomi nasional yang telah meningkatkan peran serta swasta dan masyarakat dalam pembangunan nasional yang

- memiliki jangkauan pelayanan yang lebih luas dengan kualitas yang makin baik; dan
- e. Kepentingan nasional lainnya yang mendorong sektor pembangunan lainnya.
- (2) Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh Menteri atas permohonan Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya setelah memenuhi persyaratan.
- (3) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diajukan oleh Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya kepada Menteri melalui Direktur Jenderal dengan menggunakan format contoh 13 yang tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- (4) Persyaratan penetapan Pelabuhan yang terbuka bagi luar negeri meliputi:
- a. Aspek administrasi:
- 1) Rekomendasi dari gubernur, bupati/ wali kota;
 - 2) Rekomendasi dari pejabat pemegang fungsi keselamatan pelayaran di Pelabuhan;

- 3) Rekomendasi dari instansi terkait di wilayah setempat yang meliputi:
 - a) Syahbandar;
 - b) Karantina;
 - c) Bea dan cukai; dan
 - d) Imigrasi; dan
- 4) Memenuhi standar *International Ship and Port Safety Code*;
- b. Aspek ekonomi:
 - 1) Menunjang industri tertentu;
 - 2) Arus barang minimal 10.000 (sepuluh ribu) ton/tahun; dan arus barang ekspor/impor minimal 50.000 (lima puluh ribu) ton/tahun;
- c. Aspek Keselamatan dan Keamanan Pelayaran:
 1. Kedalaman perairan minimal -6 (minus enam) meter LWS;
 2. Luas kolam cukup untuk olah gerak kapal;
 3. Sarana bantu navigasi-pelayaran;
 4. Fasilitas telekomunikasi pelayaran yang memadai;
 5. Prasarana, sarana dan sumber daya manusia pandu bagi Pelabuhan yang perairannya telah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu; dan
 6. Kapal patroli apabila dibutuhkan;
- d. Aspek teknis fasilitas Kepelabuhanan:
 1. Dermaga beton permanen minimal 1 (satu) tambatan;

2. Tempat penyimpanan berupa gudang tertutup, lapangan penumpukan, silo dan sebagainya;
 3. Peralatan bongkar muat;
 4. Peralatan pencegah kebakaran; dan
 5. Fasilitas pencegahan pencemaran berupa *oil boom*, *skimmer*, *sorben*, *dispersant* dan *temporary Storage*;
 6. Fasilitas kantor dan peralatan penunjang bagi instansi pemegang fungsi Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, instansi bea cukai, imigrasi, dan karantina; dan
 7. Informasi tentang jenis komoditas khusus yang akan dilayani.
- (5) Dalam hal persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) telah terpenuhi, Menteri menetapkan Pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri setelah mendapatkan pertimbangan dari menteri yang bertanggung jawab di bidang perdagangan serta menteri yang bertanggung jawab di bidang keuangan.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan Usaha Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.⁶⁸ Perusahaan Angkutan Laut Nasional adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang

⁶⁸ Pasal 1 Angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal

melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan/atau dari dan ke pelabuhan di luar negeri.

Perusahaan Angkutan Laut Asing adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum asing yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan atau terminal khusus Indonesia yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dari dan ke pelabuhan luar negeri.⁶⁹ Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

Pasal 2

Keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau Perusahaan Angkutan Laut Asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau kapal Perusahaan Angkutan Laut Asing selama berada di Indonesia.

Pasal 3

Pelayanan jasa yang dilakukan oleh keagenan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 terdiri atas:

- a. Pelaporan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada Menteri melalui Direktur Jenderal;

⁵³ Pasal 1 Angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal

- b. Penyerahan dokumen kapal kepada syahbandar utama, Otoritas Pelabuhan utama, Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan khusus Batam, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, atau unit penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya;
- c. Pengurusan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut;
- d. Penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan pemilik kapal;
- e. Penyelesaian dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal;
- f. Pemungutan uang tambang atas perintah pemilik kapal;
- g. pembukuan dan pencarian muatan;
- h. Penerbitan konosemen untuk dan atas nama pemilik kapal;
- i. Penyelesaian tagihan atas nama pemilik kapal;
- j. Penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak dan air tawar, serta pemenuhan kebutuhan perlengkapan dan perbekalan;
- k. Pemberian informasi yang diperlukan oleh pemilik kapal; dan/atau
- l. Pelaksanaan kegiatan lainnya yang disepakati antara pemilik kapal atau operator kapal dengan pelaksana kegiatan keagenan kapal.

Pasal 4

Pelaksana kegiatan keagenan kapal dilakukan oleh:

- a. Perusahaan nasional keagenan kapal; atau
- b. Perusahaan Angkutan Laut Nasional.

Pasal 6

Perusahaan nasional keagenan kapal yang melakukan kegiatan keagenan kapal nasional dan/atau kapal asing harus memiliki surat penunjukan keagenan kapal.

3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur, Dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan Di Bidang Laut

Pasal 6

Untuk memperoleh Izin Usaha Angkutan Laut Pelayaran Rakyat dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf c, Badan Usaha harus melengkapi persyaratan tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 7

- (1) Izin Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf d, terdiri atas:
 - a. Izin Usaha Bongkar Muat Barang;
 - b. Izin Usaha Jasa Pengurusan Transportasi;
 - c. Izin Usaha Angkutan Perairan Pelabuhan;
 - d. Izin Usaha Penyewaan Peralatan Angkutan Laut/ Peralatan Jasa Terkait dengan Angkutan Laut;
 - e. Izin Usaha Tally Mandiri;
 - f. Izin Usaha Depo Peti Kemas; atau g. Izin Usaha Perawatan dan Perbaikan Kapal.

- (2) Izin Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, huruf d, dan huruf g, diatur dengan Peraturan Menteri tersendiri.
- (3) Untuk memperoleh Izin Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Badan Usaha harus melengkapi persyaratan tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.



BAB III

PROSES PEMBERIAN IZIN KAPAL ASING YANG AKAN BERSANDAR DI PELABUHAN LHOKSUMAWE

A. Sejarah dan Profil PT. Pelni

PT Pelayaran Nasional Indonesia atau PT PELNI (Persero) adalah perusahaan pelayaran milik negara yang didirikan pada tanggal 28 April 1952 sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. M2/1/2 tanggal 28 April 1952. Perusahaan ini bergerak dibidang jasa transportasi kapal laut yang handal dan profesional dengan memberikan pelayanan terbaik bagi pelanggan.

PT PELNI mengoperasikan armada kapal penumpang, kapal ferry cepat dan armada kapal barang. Perusahaan kami melayani rute perjalanan domestik dan menyinggahi lebih dari 94 pelabuhan di seluruh pelosok Nusantara. Fasilitas dan layanan yang kami sediakan pada armada kapal dirancang untuk menjamin standar keselamatan dan kenyamanan bagi pelanggan dan kru laut, didukung oleh SDM yang profesional dan mengutamakan kepuasan pelanggan.

Dalam perkembangannya, PT PELNI tidak hanya melayani jasa transportasi kapal laut. Didukung oleh Program Tol Laut dari Pemerintah, PT PELNI saat ini mengoperasikan 8 (delapan) Kapal Tol Laut yang melayani angkutan/muatan kontainer berupa bahan makanan pokok maupun bahan bangunan untuk pembangunan infrastruktur.⁷⁰ Selain itu PT PELNI juga memiliki layanan Keagenan Kapal yang siap memenuhi segala kebutuhan kapal selama berada di perairan Indonesia. PT PELNI juga mendukung pengembangan pariwisata bahari Indonesia dengan memberikan layanan paket wisata bahari ke

⁷⁰ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Aprian, Amd.Tra, SE, Kepala PT. Pelni Cabang Lhoksumawe Pada hari senin 27 Desember 2021 Pukul: 11. 00 Wib

pulau-pulau yang memiliki keindahan bawah laut dan pemandangan alam yang mengagumkan, seperti Kepulauan Raja Ampat, Wakatobi, Banda Neira, Pulau Komodo, Takabonerate, Karimun Jawa, Bunaken, Anambas, Derawan dan Tomini.

PELNI adalah perusahaan pelayaran BUMN terbesar di Indonesia yang salah satu bisnis usahanya adalah menyediakan layanan keagenan kapal. Berlokasi di Jl. Gajah Mada No. 14, Jakarta Pusat, Sebagaimana diatur dalam Undang-undang no 17 Tahun 2008 bahwa tentang agen umum yaitu perusahaan angkutan laut yang didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia. lebih spesifiknya dijelaskan lagi pada pasal 11 ayat 5 bahwa perusahaan angkutan laut asing (kapal asing) yang melakukan kegiatan angkutan laut ke atau dari pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri secara berkesinambungan dapat menunjuk perwakilannya di Indonesia.

PELNI AGENCIES telah melayani hampir 80% kapal asing yang memasuki wilayah perairan Indonesia juga kapal-kapal lokal. Memiliki 46 Kantor cabang yang tersebar di berbagai kota, PT PELNI (Persero) menjalankan usaha keagenan kapal dengan pengalaman lebih dari 20 Tahun, PT PELNI menawarkan jasa antara lain yaitu pengurusan surat-surat perijinan kapal untuk melakukan kegiatan di pelabuhan, sampai urusan keagenan kapal bagi para pemilik barang dan kapal. Dalam pelayanan keagenan, *PELNI AGENCIES* telah menjadi perusahaan modern yang mengikuti perkembangan teknologi dalam Bisnis Pelayaran.⁷¹

⁷¹ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Aprian, Amd.Tra, SE, Kepala PT. Peln Cabang Lhoksumawe Pada hari senin 27 Desember 2021 Pukul: 11. 00 Wib

Visi dan Misi

a. Visi

“Menjadi Perusahaan Pelayaran dan Logistik Maritim Terkemuka di Asia Tenggara”

b. Misi

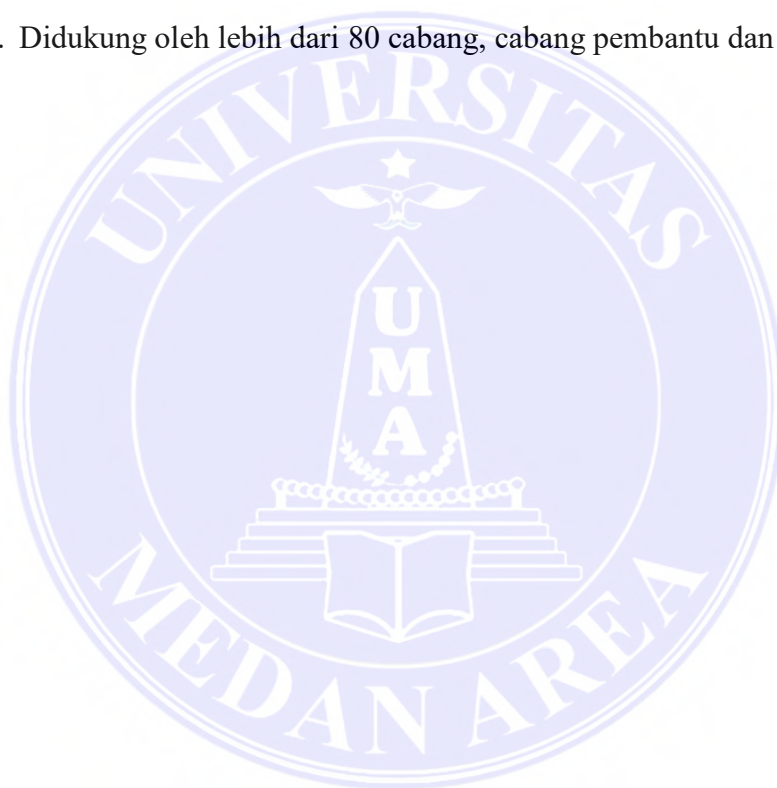
- 1) Menjamin *aksesibilitas* masyarakat dengan mengelola angkutan laut untuk menunjang terwujudnya Wawasan Nusantara.
- 2) Mengelola dan mengembangkan usaha logistik maritim di Indonesia dan Asia Tenggara.
- 3) Meningkatkan nilai perusahaan melalui kreativitas, inovasi, digitalisasi proses bisnis, dan pengembangan sumber daya manusia untuk mencapai pertumbuhan yang berkesinambungan.
- 4) Menjalankan usaha secara adil dengan memperhatikan azas manfaat bagi semua pemangku kepentingan dengan menerapkan prinsip *good corporate governance*.
- 5) Berkontribusi positif terhadap negara dan karyawan, serta berperan aktif dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat.

Kenapa memilih keagenan kapal PT. Pelni:⁷²

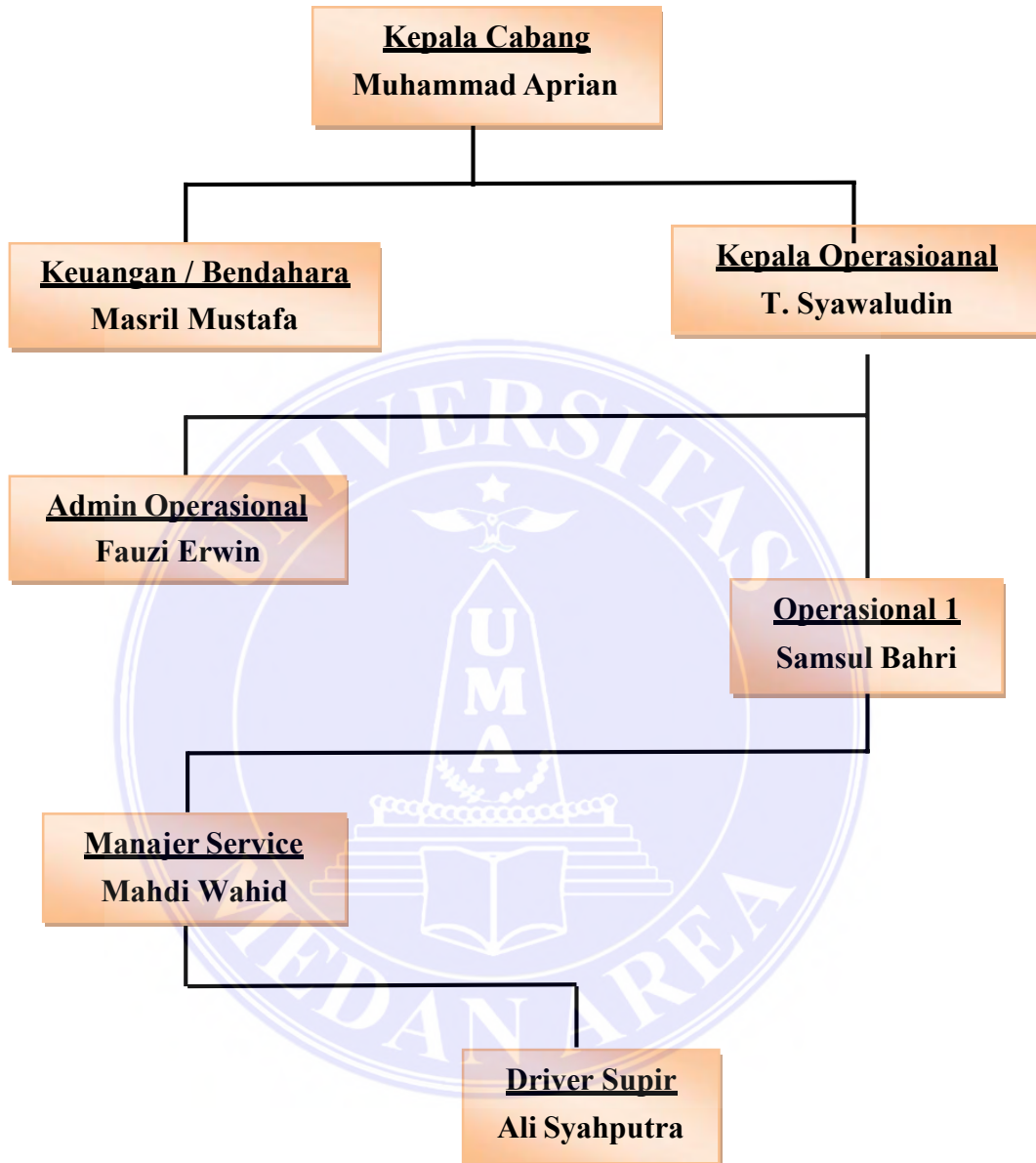
1. Keagenan PELNI adalah unit usaha yang menyediakan jasa layanan keagenan kapal yang bekerja secara profesional
2. Kami fokus terhadap pemenuhan kebutuhan dan kepuasan pelanggan

⁷² Hasil Wawancara Dengan Muhammad Aprian, Amd.Tra, SE, Kepala PT. Pelni Cabang Lhoksumawe Pada hari senin 27 Desember 2021 Pukul: 11. 00 Wib

3. Memiliki kemampuan untuk berkoordinasi dalam mengelola operasi pelabuhan yang rumit
4. Mengedepankan keahlian, pengalaman, dan teknologi yang diperlukan dalam bisnis kami
5. Fokus dalam pengelolaan sumber daya manusia yang terampil
6. Di bawah pengawasan negara sehingga kepatuhan hukum terjamin
7. Didukung oleh lebih dari 80 cabang, cabang pembantu dan terminal poin.



Struktur Organisasi PT. Pelni Cabang Lhoksumawe adalah:



Berdasarkan data di atas dapat dilihat struktur organisasi PT. Pelni Cabang Lhoksumawe karyawan yang bekerja berjumlah hanya enam orang, karena lhoksumawe merupakan cabang kecil, namun banyak kapal asing sandar karena pelabuhan yang sering dilewati.

B. Syarat dan Ketentuan Dalam Memberikan Izin Kapal Asing

Dengan melihat kedudukan negara Indonesia sebagai negara kepulauan maka pengangkutan laut harus dapat dimanfaatkan untuk kemakmuran rakyat Indonesia. Ini berarti bahwa semua rakyat yang berhubungan di bidang pengangkutan laut/pelayaran nasional dapat ikut berpartisipasi aktif dalam memanfaatkan posisi silang Nusantara dengan jalan antara lain:⁷³

- a. Menyediakan pelabuhan-pelabuhan samudra yang dapat memberikan pelayanan yang memuaskan, cepat, aman, dan murah pada lalu lintas laut yang kita kehendaki;
- b. Menyediakan fasilitas-fasilitas dok dan galangan kapal yang dapat memberikan pelayanan pemeliharaan kapal dengan tepat waktu, baik dan murah;
- c. Menyediakan fasilitas-fasilitas yang dapat mempercepat arus barang dan memberikan pelayanan logistik seperti air, bahan bakar, dan pembekalan yang bermutu dengan cepat, baik dan murah;
- d. Memberikan keamanan dan keselamatan pelayanan di laut dengan memperbanyak pemasangan rambu-rambu laut, mercusuar, pengerukan pelabuhan, dan alur-alur sungai yang merupakan lalu lintas penting bagi pelayanan; dan
- e. Menyediakan pengangkutan laut/kapal-kapal yang dapat memberikan jasa angkutan bagi barang, ternak dan manusia dengan pelayanan yang baik, aman, dan murah

⁷³ Wiwiho Soedjono, 2012, *Hukum Dagang: Suatu Tinjauan tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang dalam Hukum pengangkutan di Laut bagi Indonesia*, Jakarta, Bina Aksara, hlm. 13

Pelabuhan merupakan bandar yang dilengkapi dengan bangunan-bangunan untuk pelayanan muatan dan penumpang seperti dermaga, tambatan, dengan segala perlengkapannya.⁷⁴ Menurut Asiyanto pelabuhan adalah sebagian daerah di perairan (laut, danau, sungai) yang tertutup (*enclosed*) dan terlindung dari gelombang dan memberikan keamanan dan akomodasi yang nyaman bagi kapal- kapal dalam kegiatannya menurunkan dan memuat cargo/penumpang.⁷⁵

Syarat-syarat yang harus dipenuhi jika kapal asing ingin bersandar adalah untuk kapal asing yang ingin bersandar adalah setiap kapal asing yang mau bersandar dipelabuhan sudah melalui proses pemeriksaan sesuai dengan standar (SOP) kedatangan kapal asing dan juga awak kapalnya telah melalui pemeriksaan kesehatan sesuai SOP Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) untuk mengantisipasi penyebaran virus korona, kapal asing melakukan lego jangkar diarea yang telah ditentukan dan jika hasil pemeriksaan seluruh awak kapal dinyatakan sehat maka kapal boleh masuk dan bersandar di dermaga.⁷⁶

Keuntungan memberikan izin kapal asing bersandar di dermaga adalah Otoritas Pelabuhan dapat menagih biaya yang timbul atas jasa - jasa yang telah ditetapkan dalam tarif atau kesepakatan bersama. Dasarnya adalah UNCLOS 1982, yang menjadi acuan bagi seluruh negara yang meratifikasinya, termasuk

⁷⁴ Harmaini, Wibowo. 2010. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*, hlm. 45

⁷⁵ Asiyanto. 2008. *Metode Konstruksi Bangunan Pelabuhan*. UI-Press. Universitas Indonesia. hlm. 21

⁷⁶ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Aprian, Amd.Tra, SE, Kepala PT. Pelni Cabang Lhoksumawe Pada hari senin 27 Desember 2021 Pukul: 11. 00 Wib

Indonesia melalui UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS 1982).

Kemudian, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yang menggantikan Undang-Undang Nomor 4 Prp. Tahun 1960 karena sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan rezim hukum negara kepulauan sebagaimana dimuat dalam Bagian IV Konvensi UNCLOS 1982. Selanjutnya, sebagai tindak lanjut dari Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996, pemerintah Indonesia menerbitkan PP No 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.⁷⁷

Kebebasan berlayar atau Freedom of Navigation (FoN) merupakan salah satu prinsip utama dari UNCLOS 1982. Prinsip FoN diterapkan menjadi “Hak Lintas” pada seluruh rezim laut yang ditetapkan dalam UNCLOS 1982.

Pengertian Lintas (*passage*) sesuai pasal 18 adalah: berlayar atau melakukan navigasi secara “terus menerus”, “langsung” serta “secepat mungkin”. Baik itu untuk sekedar melewati suatu negara pantai, atau untuk menuju/dari pelabuhan yang ada di negara pantai tersebut. Perilaku berlayar selain di atas dapat diperbolehkan jika kapal dalam situasi darurat atau bahaya atau sedang melakukan pertolongan darurat.

Terdapat tiga istilah Hak Lintas dalam UNCLOS 1982, yaitu Hak Lintas Damai (*Right of innocent passage*), Hak Lintas Transit (*Right of transit passage*), dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*Right of archipelagic sea lanes passage*).

⁷⁷ <https://jurnalmaritim.com/hak-lintas-kapal-asing-dalam-unclos-1982/> Diakses Jumat 21 Januari 2022 Pukul: 15.34 Wib

Istilah Hak Lintas Damai digunakan pada rezim Laut Teritorial. Pasal 17 menyatakan: “kapal semua Negara, baik berpantai maupun tak berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial. Pasal 19 (ayat 1) menjelaskan tentang apa yang dimaksud “Hak Lintas Damai”, yaitu: Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya.

Secara rinci Pasal 19 ayat 2 mencantumkan 12 kegiatan yang jika salah satunya dilakukan, maka suatu kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian, ketertiban atau Keamanan Negara pantai. Seluruh ketentuan tentang Hak Lintas Damai di Laut Teritorial diatur pada UNCLOS 1982 Part (bagian) II. Bagian II tersebut terdiri lagi atas Sub bagian A yang memuat ketentuan yang berlaku bagi semua jenis kapal. Mulai dari pasal 17 hingga Pasal 26. Sub bagian B yang memuat ketentuan yang berlaku khusus untuk kapal niaga (*merchant ship*) dan kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan komersil, yaitu Pasal 27 dan Pasal 28. Sub bagian C, memuat ketentuan terhadap kapal perang dan kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial.⁷⁸ Terdiri Pasal 29 hingga pasal 32. Kapal riset dan kapal coast guard adalah contoh kapal pemerintah yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial, sehingga ia dimasukkan ke dalam kelompok kapal yang tunduk pada ketentuan di sub bagian C ini.

Perlu diketahui, pengertian Hak Lintas Damai pada pasal-pasal dalam bagian II ini menjadi rujukan bagi pasal-pasal lain di berbagai bagian lainnya.

⁷⁸ *Ibid*

Silahkan baca di sini. Istilah “Hak Lintas Transit” digunakan pada Part III tentang Rezim Selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, yaitu selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau suatu zona ekonomi eksklusif lainnya. Contohnya adalah Selat Malaka. Ketentuan tentang Hak Lintas Transit dapat dibaca mulai Pasal 37 hingga Pasal 44.⁷⁹

Hak Lintas Alur Laut Kepulauan adalah berlayar dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintasi Perairan Kepulauan sebuah negara menuju ke bagian lain dari laut bebas atau zona ekonomi eksklusif. Salah satu ciri negara kepulauan adalah memiliki laut diantara pulau-pulau, yang disebut laut atau perairan kepulauan. Seperti halnya perairan teritorial, negara kepulauan berdaulat penuh di perairan kepulauan.

Peraturan Pemerintah No 37 Tahun 2002 memuat cukup banyak ketentuan tentang Lintas Alur Laut Kepulauan. Redaksi meringkasnya menjadi 17 kewajiban bagi kapal asing sewaktu melintas di ALKI Lintas Alur Laut Kepulauan.

1. Melintas secepatnya dengan cara normal, yaitu secara terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang.
2. Tidak boleh menyimpang lebih dari 25 (dua puluh lima) mil laut ke arah kedua sisi dari garis sumbu ALKI

⁷⁹ *Ibid*

3. Tidak boleh berlayar dekat pantai. Dengan ketentuan tidak boleh kurang dari 10 persen (sepuluh per seratus) dari jarak antara titik-titik terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan ALKI.
4. Tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas Hukum Internasional yang terdapat dalam Piagam PBB.
5. Untuk kapal perang asing, tidak boleh melakukan latihan perang atau latihan menggunakan senjata apapun yang beramunisi. Kapal selam asing dan kendaraan bawah air lainnya wajib berlayar di permukaan dan memperlihatkan bendera kebangsaannya.
6. Tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar-mandir. Kecuali dalam keadaan force majeure atau dalam keadaan musibah atau sedang memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dmusibah.
7. Tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem telekomunikasi
8. Tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang di dalam wilayah Indonesia.
9. Kapal asing, termasuk kapal riset atau survey hidrografi, tidak boleh melakukan kegiatan riset kelautan atau survey hidrografi, baik menggunakan peralatan deteksi maupun peralatan pengambil contoh, kecuali telah memperoleh izin untuk hal itu.

10. Kapal asing, termasuk kapal penangkap ikan, tidak boleh melakukan kegiatan perikanan dan wajib menyimpan peralatan penangkap ikannya ke dalam palka.
11. Tidak boleh menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal, orang, barang atau mata uang dengan cara yang bertentangan dengan aturan kepabeanan, keimigrasian, fiskal, dan kesehatan, kecuali dalam keadaan *force majeure* atau dalam keadaan musibah.
12. Wajib menaati peraturan, prosedur, dan praktek internasional mengenai keselamatan pelayaran yang diterima secara umum, termasuk peraturan tentang pencegahan tubrukan kapal di laut.
13. Wajib mematuhi pengaturan Skema Pemisah Lintas (TSS) yang ada. Indonesia sudah menerapkan TSS pada bagian ALKI tertentu, yaitu Selat Sunda dan Selat Lombok.
14. Tidak boleh menimbulkan gangguan atau kerusakan pada sarana atau fasilitas navigasi serta kabel dan pipa bawah air.
15. Tidak boleh berlayar terlalu dekat dengan zona terlarang yang lebarnya 500 (lima ratus) meter di sekeliling instalasi eksplorasi atau eksploitasi sumber daya alam hayati atau non hayati.
16. Dilarang membuang minyak, limbah minyak, dan bahan perusak lainnya ke dalam lingkungan laut, dan atau melakukan kegiatan yang bertentangan dengan MARPOL. Termasuk dilarang melakukan dumping di Perairan Indonesia.

17. Kapal asing bertenaga nuklir, atau yang mengangkut bahan nuklir atau barang atau bahan lain yang berbahaya atau beracun, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional.

C. Prosedur Pemberian Izin Kapal Asing Yang Bersandar di Pelabuhan

Menurut PM No.92 Tahun 2018 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri. Ada beberapa hal penting berkaitan dengan asas cabotage yang tercantum sesuai perundang-undangan tersebut yaitu ketentuan penggunaan kapal asing dalam melakukan kegiatan lain dan persyaratan dalam persetujuan penggunaan kapal asing sesuai batas jangka waktu, jenis kapal, maupun jenis kegiatan di perairan Indonesia.

Prosedur pemberian izin kapal sandar dimasa pandemik ialah sebelum kapal tiba dipelabuhan maka akan terlebih dahulu diperiksa pelabuhan asal kapal tersebut oleh petugas melalui shipping agency atau perwakilan perusahaan/owner dan pada saat kapal tiba di pelabuhan kapal tidak diizinkan untuk langsung bersandar di dermaga, kapal akan di labuhkan di area yang telah ditentukan untuk pemeriksaan oleh petugas Karantina Kesehatan dan apabila kapal sudah dinyatakan negatif oleh petugas Karantina Kesehatan maka kapal akan diberikan izin untuk bersandar di dermaga untuk melanjutkan aktivitas yang direncanakan.

Agen pelayaran kapal asing harus melengkapi dokumen perizinan kedatangan kapal tersebut melalui sistem online yaitu Inaportnet dimana agen

pelayaran mengajukan permohonan kedatangan kapal termasuk asal pelabuhan sebelumnya, identitas kapal dan juga muatannya serta status awak kapalnya sebelum masuk ke Indonesia. Dengan adanya COVID-19 yang telah tersebar diberbagai negara mulai tahun 2019, juga berdampak terhadap datangnya kapal asing, karena dengan adanya COVID-19 tersebut setiap kapal asing yang masuk ke pelabuhan Indonesia harus melalui proses pemeriksaan sesuai dengan Standar dan Prosedur (SOP) kedatangan kapal asing dan juga awak kapalnya telah melalui pemeriksaan kesehatan sesuai SOP Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) untuk mengantisipasi penyebaran COVID-19.⁸⁰

Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain seperti survey minyak dan gas bumi, pengeboran, konstruksi lepas pantai, penunjang operasi lepas pantai, pengerukan, *salvage* dan pekerjaan bawah air, kapal pembangkit listrik (*Floating Power Plant*) dan kapal konstruksi pembangunan dermaga. Kapal asing dapat melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk kegiatan mengangkut penumpang atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri di wilayah perairan Indonesia sepanjang kapal berbendera Indonesia belum tersedia atau belum cukup tersedia.⁸¹

Persyaratan dalam persetujuan penggunaan Kapal Asing untuk jenis kegiatan/jenis Kapal dan jangka waktu tercantum pada Peraturan Menteri, diberikan berdasarkan permohonan Perusahaan Angkutan Laut Nasional dengan melampirkan:

⁸⁰ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Aprian, Amd.Tra, SE, Kepala PT. Peln Cabang Lhoksumawe Pada hari senin 27 Desember 2021 Pukul: 11. 00 Wib

⁸¹ Engkos Hananto S., 2007, *Manajemen Perusahaan Pelayaran : Pendekatan Praktis Dalam Bidang Usaha Pelayaran*, Jakarta : Raja Grafindo Persada, hlm. 9

1. Rencana kerja yang meliputi jadwal kegiatan, lingkup pekerjaan (*scope of work*) yang dilengkapi dengan justifikasi kebutuhan kapal, dan wilayah kerja yang ditandai dengan koordinat geografis.
2. *Charter party* antara perusahaan angkutan laut nasional dengan pemilik kapal Asing dan kontrak kerja dan/atau *Letter of Intent* (Lol) dari pemberi kerja.
3. Fotokopi Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) yang telah dikukuhkan dan dilegalisir.
4. Fotokopi sertifikat tanda kebangsaan/pendaftaran Kapal.
5. Fotokopi sertifikat keselamatan dan keamanan kapal. Fotokopi sertifikat pencegahan pencemaran kapal.
6. Fotokopi sertifikat klasifikasi kapal.
7. Fotokopi daftar/sijil awak kapal yang ditandatangani oleh nakhoda kapal.
8. Fotokopi sertifikat manajemen keselamatan.
9. Surat keterangan dari ownership bahwa bersedia menerima cadet (taruna praktek).

Dalam hal ini sesuai dengan pengertian kapal asing dan ketentuan kapal asing yang melakukan segala kegiatan yang menyangkut kegiatan transportasi atau penyandaran kapal, PT. Pelnis Cabang Lhoksumawe sebagai pihak agen yang telah ditunjuk perusahaan asing yang bertugas mengurus segala macam keperluan dokumen-dokumen kapal asing yang dibutuhkan untuk proses penyandaran maupun bongkar muat di pelabuhan.⁸²

⁸² Hasil Wawancara Dengan Muhammad Aprian, Amd.Tra, SE, Kepala PT. Pelnis Cabang Lhoksumawe Pada hari senin 27 Desember 2021 Pukul: 11. 00 Wib

Proses pemberian izin untuk kapal asing yang bersandar di pelabuhan Lhokseumawe adalah pemilik/owner kapal harus menunjuk perwakilan perusahaan atau Agen yang sudah terdaftar di Otoritas Pelabuhan dan untuk semua perizinan sebelum kapal tiba/berangkat akan di urus oleh perwakilan/Agen tersebut.

Kapal asing wajib memiliki persetujuan penggunaan kapal asing yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Menteri dalam menerbitkan persetujuan penggunaan kapal asing dengan mendelegasikan kepada Direktur Jenderal atas nama Menteri Perhubungan.

Contoh perjanjian kapal asing yang bersandar di dermaga ialah pemilik kapal atau owner wajib membayar jasa - jasa pelabuhan sesuai tarif yang berlaku dipelabuhan tersebut melalui Shipping Agency atau perwakilan perusahaan yang ditunjuk, adapun jasa - jasa yang wajib dibayar adalah jasa Rambu, Labuh, Radio, Tambat, Pemanduan, Penunduan dan biaya lain - lain sesuai kesepakatan antara *Owner* dan *Shipping Agency*. (Terlampir).⁸³

Pada tanggal 02 November 2021, Tim keagenan PT Pelni Lhokseumawe yang merupakan Terminal Point dari cabang Medan melayani keagenan kapal MT *Adventege Summer* berupa *Shipping Agent / Medical evacuation* di Pelabuhan Khusus / TUKS, Lhokseumawe yang sebelumnya dari pelabuhan Singapura kemudian melanjutkan perjalanan ke pelabuhan Brazil. Kapal MT *Adventege Summer* memiliki GT sebesar 83.850 ton. Seluruh pihak kapal dan cabang sangat kooperatif dalam kegiatan tersebut.

⁸³ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Aprian, Amd.Tra, SE, Kepala PT. Pelni Cabang Lhoksumawe Pada hari senin 27 Desember 2021 Pukul: 11. 00 Wib

Pelabuhan Lhokseumawe melayani bongkar muat curah cair dan curah kering di dermaga umum sebanyak 281.901 ton. Dengan komoditas unggulannya yakni: semen curah dan *Crude Palm Oil* (CPO). Pelabuhan Lhokseumawe juga rutin memfasilitasi kegiatan ekspor curah cair berupa CPO ke India. Rata-rata muatannya sebanyak 5.000 Metrik Ton per bulannya. Keagenan PT. Pelni didukung oleh 45 cabang dan 116 terminal point diseluruh serta SDM dengan *background shipping* yang berpengalaman.⁸⁴



⁸⁴ [Agencies.pelni.co.id/berita/detailberita/keagenan-mt-adventege-summer-oleh-pt-pelni-cabang-medan-terminal-point-lhokseumawe](https://agencies.pelni.co.id/berita/detailberita/keagenan-mt-adventege-summer-oleh-pt-pelni-cabang-medan-terminal-point-lhokseumawe) Diakses Jumat 21 Januari 2022 Pukul: 15.08 Wib

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pemaparan di atas maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaturan hukum tentang pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan yang berada di Indonesia adalah dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, dan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal, dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur, Dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan Di Bidang Laut.
2. Proses pemberian izin untuk kapal asing yang bersandar di pelabuhan Lhokseumawe adalah pemilik/owner kapal harus menunjuk perwakilan perusahaan atau Agen yang sudah terdaftar di Otoritas Pelabuhan dan untuk semua perizinan sebelum kapal tiba/berangkat akan di urus oleh perwakilan/Agen tersebut. Kapal asing wajib memiliki persetujuan

penggunaan kapal asing yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Menteri dalam menerbitkan persetujuan penggunaan kapal asing dengan mendelegasikan kepada Direktur Jenderal atas nama Menteri Perhubungan.

3. Kendala dan tanggungjawab PT. Pelni Cabang Lhoksumawe dalam pemberian Izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan adalah Pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan dan melaksanakan kegiatan pengangkutan barang melalui laut, sudah barang tentu bertanggung jawab pula terhadap barang angkutan yang diterimanya dari pengiriman barang yang bersangkutan. Mengenai tanggung jawab pengangkut ini, telah diatur dalam ketentuan-ketentuan perundang-undangan maupun konvensi internasional mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

B. Saran

1. Proses pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal yang ditangani oleh agen, agar lebih dapat ditingkatkan lagi untuk memberikan pelayanan terbaik dan kepuasan kepada principal kapal sehingga dapat bersaing lebih baik dengan Perusahaan keagenan lain. Untuk dokumen pengurusan izin kapal, sebaiknya lebih diperhatikan lagi kelengkapannya agar mempermudah untuk mendapatkan izin masuk dan keluar kapal dengan tepat waktu.
2. Dalam proses pemberian izin kapal asing yang akan bersandar di Pelabuhan PT. Pelni yang berada di Lhoksumawe, lebih praktis agar tidak mempersulit dalam melakukan proses pemeriksaan sesuai dengan standar (SOP) kedatangan kapal asing dan juga awak kapalnya telah melalui

pemeriksaan kesehatan sesuai SOP Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) untuk mengantisipasi penyebaran virus korona, kapal asing melakukan lego jangkar diarea yang telah ditentukan dan bersandar di dermaga.

3. Dalam Kendala dan tanggungjawab PT. Pelni cabang Lhoksumawe dalam peberian izin kapal asing yang akan bersandar di pelabuhan dapat lebih ditingkatkan, agar suatu kebijakan kontrak atau kesepakatan yang telah disepakati sebelum kapal tiba dipelabuhan lebih baik dan sistematis.



DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Arifin Syamsul, 2012, *Metode Penulisan Karya Ilmiah dan Penelitian Hukum*, Medan Area University Press.
- Arrasjid Chainur, 2010, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Asikin Zainal, 2011, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Asiyanto. 2008. *Metode Konstruksi Bangunan Pelabuhan*. UI-Press. Universitas Indonesia.
- Azheri Busyra, 2011, *Corporate Social Responsibility dari Voluntary menjadi Mandotary*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Bram Djafar Al, 2011. *Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku II): Tanggung Jawab Pengangkut, Asuransi, Dan Incoterm*, Jakarta: Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila.
- Departemen Pendidikan Nasional, 2014, *Kamus Bahas Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Efendi Lutfi, 2014, *Pokok-pokok Hukum Administrasi Negara*, Malang: Bayumedia Sakti Group.
- Hananto S Engkos., 2007, *Manajemen Perusahaan Pelayaran : Pendekatan Praktis Dalam Bidang Usaha Pelayaran*, Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- HS, Salim & Erlies Septiana Nurbani, 2014, *Buku Kedua Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertasi Dan Tesis*, Cetakan 1, Jakarta: Rajawali Pers.
- Hairi Wawan Muhwan, 2012, *Pengantar Ilmu Hukum*, Bandung: Pustaka Setia.
- Handoko, 2010, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Yogyakarta: BPFE.
- Hartono C.F.G Sunaryati, 2014, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke -20*, Bandung, Alumni.
- Kramadibrata Soedjono, 2012, *Peranan Sektor Transportasi Dalam Mengantisipasi PJP II dan Pelita VI*, Bandung: ITB.
- Kelsen Hans, 2012, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Cetakan Ketiga, Jakarta: Konstitusi Press.

- Keraf Sonny. 2008, *Etika Bisnis Tuntunan dan Relevansinya*. Yogyakarta: Kanisius.
- Komaruddin, 2014, *Ensiklopedia Manajemen*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Lubis M. Solly, 2014, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Bandung, Mandar Maju.
- Marzuki Peter Mahmud, 2014, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta, Kencana Pranada Media Group.
- Mahmudah Nunung, 2015, *Illegal Fishing: Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Wilayah Perairan Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Molloeng Lexy, 2013, *Metodologi Penelitian Kuantitatif*, Bandung, Remaja Rosdakarya.
- Muhammad Abdulkadir, 2010, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Mustari Mohamad. 2011. *Nilai Karakter*. Yogyakarta: LaksBang PRESSindo.
- Narbuko Cholid dan Abu Achmadi, 2013, *Metodologi Penelitian*, Jakarta; PT. Bumi Aksara.
- P. Hasim, 2015, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan: Pustaka Bangsa Press.
- Philipus M. Hadjon, 2013, *Pengantar Hukum Perizinan*, Surabaya: Yuridika.
- Praja, Juhaya S. Afif Muhammad, 2014, *Teori Hukum dan Aplikasinya*, Bandung, CV. Pustaka Setia.
- Radiks Purba, 2011, *Carter Kapal*, Jakarta: Bhatara Karya Aksara.
- Raharjo Satjipto, 2010, *Ilmu Hukum*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti.
- Rasjidi Lili dan I.B Wyasa Putra. 2013, *Hukum sebagai Suatu Sistem*. Bandung: Remaja Rosdakarya
- Ridwan, HR, 2016, *Hukum Administrasi Negara*, Jakarta, Raja Grafindo Persada.
- Sarjono Supto, 2015, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*, Jakarta: Simplex.
- Sjahdeini Sutan Reny, 2013, *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit di Indonesia*, Jakarta, Institut Bankir Indonesia.

- Soekardono R. 2011, *Hukum Dagang Indonesia jilid 1*, Jakarta. Rajawali Press.
- Soekanto Soerjono, 2011, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta, UI Press.
- Soekanto Soerjono dan Sri Marmudji, 2011, *Penulisan Hukum Normatif*. Jakarta: PT. Rajawali Pers.
- Soedjono Wiwiho, 2012, *Hukum Dagang: Suatu Tinjauan tentang Ruang Lingkup dan Masalah yang Berkembang dalam Hukum pengangkutan di Laut bagi Indonesia*, Jakarta, Bina Aksara.
- Sunggono Bambang, 2011, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada.
- Surayin, 2011, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Bandung, Yrama Widya.
- Suyono R.P, 2007, *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, PPM*, Bandung, Alfabeta.
- Tjager I Nyoman, 2012, *Corporate Governance (Tantangan dan Kesempatan Bagi Komunitas Bisnis Indonesia)*, Jakarta: PT. Prehalindo
- Uli Sinta, 2016, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Udara*, Medan: USU Pers.
- Umar Hussyen, 2011, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa: Buku I*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Waluyo Bambang, 2012, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Wijayanti Astri, 2011, *Strategi Penulisan Hukum*, Bandung, Lubuk Agung.
- Wibowo Harmaini., 2010. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang*. Universitas Sebelas Maret
- Zuriah Nurul. 2011. *Pendidikan Moral & Budi Pekerti Dalam Prerspektif Perubahan*. Jakarta: PT Bumi aksara,

B. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran

Peraturan Menteri Perhubungan No.92 Tahun 2018 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing Untuk Kegiatan Lain Yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang Dalam Kegiatan Angkutan Laut Dalam Negeri

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur, Dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan Di Bidang Laut

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan kekapal.

C. Jurnal dan Karya Ilmiah

Asley Jessie, 2018, *Tinjauan Yuridis Terhadap Kebijakan Peneggelaman Kapal Asing Illegal Fishing Di Indonesia Oleh Kementerian Kelautan Dan Perikanan Dalam Perspektif Hukum Nasional Dan Internasional*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara

Br Barus Viana IR, 2017, *Tugas Dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia*, Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 1, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro.

Erliyana Sulida, 2020, *Optimalisasi Pelayanan Dokumen Kedatangan Kapal Asing Saat Terjadinya Covid-19*, Majalah Ilmiah Gema Maritim, Politeknik Bumi Akpelni, Semarang.

Kamsariaty, 2019, *Tanggung Jawab Pbm Pt. Pelindo Iii Cabang Banjarmasin Terhadap Kerusakan Barang Dalam Pelaksanaan Perjanjian Bongkar Muat Barang Di Pelabuhan Trisakti*, Laporan Penelitian, Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin

Putra Hadi Prabowo, Aryanto, 2018, *Tinjauan Yuridis Terhadap Tanggungjawab PT. Pelindo-I Kepada Pengguna Jasa Barang Yang Rusak/Hilang Selama Masih Ditumpuk Di Areal Pelabuhan (Studi pada PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Belawan)*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara.

Yosnidah, 2021, *Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Pada PT. Sea Asih Lines Kuala Tanjung*, Buletin Utama Teknik Vol. 16, No. 2, Januari.

D. Website

[Agencies.pelni.co.id/berita/detailberita/keagenan-mt-adventege-summer-oleh-pt-pelni-cabang-medan-terminal-point-lhokseumawe](https://agencies.pelni.co.id/berita/detailberita/keagenan-mt-adventege-summer-oleh-pt-pelni-cabang-medan-terminal-point-lhokseumawe)

<https://jurnalmaritim.com/8-tahun-ipka-asing-masih-boleh-di-25-jenis-kapal/>

<https://jurnalmaritim.com/hak-lintas-kapal-asing-dalam-unclos-1982/>

Hasil Wawancara Dengan Muhammad Aprian, Amd.Tra, SE, Kepala PT. Pelni Cabang Lhoksumawe Pada hari senin 27 Desember 2021 Pukul: 11. 00 Wib

ISG, Kapal Asing Masuk Ke Indonesia Wajib Melalui Proses Pemeriksaan Kesehatan Oleh KKP <https://indoshoppinggazette.com/2020/kapal-asing-masuk-ke-indonesia-wajib-melalui-proses-pemeriksaan-kesehatan-oleh-kkp/>

Jurnal Maritim, 8 Tahun IPKA, Asing Masih Boleh di 25 Jenis Kapal