

**IMPLEMENTASI TANGGUNG JAWAB PEMILIK KAPAL UNTUK
MENYINGKIRKAN KERANGKA KAPAL YANG MENGGANGGU
KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN BERDASARKAN
UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN**

Mamick Rahardian¹, Aartje Tehupeiori², Wiwik Sri Widiarty³

^{1,2,3}Universitas Kristen Indonesia, Jakarta

Email: mamickrahardian@gmail.com

Abstrak

Sebagai negara maritim dengan ribuan pulau, Indonesia memerlukan sarana angkutan laut yang efektif. Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) diatur untuk memfasilitasi pelayaran dan penerbangan internasional melintasi perairan Indonesia. Namun, kecelakaan kapal, seperti tenggelam, terguling, kandas, dan tabrakan, sering terjadi, dengan faktor-faktor seperti kelalaian manusia, faktor teknis, dan kondisi cuaca yang berkontribusi. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih baik tentang implementasi undang-undang terkait pelayaran, khususnya dalam konteks penyingkiran kerangka kapal dan peran asuransi dalam mengelola risiko kecelakaan kapal. Metode penelitian yang digunakan adalah normatif evaluatif dengan pendekatan studi kepustakaan. Data sekunder diperoleh dari undang-undang, peraturan pemerintah, serta literatur dan jurnal hukum terkait. Penelitian juga mencakup wawancara dengan narasumber untuk memperoleh informasi yang lebih mendalam. Hasil analisis data bersifat kualitatif dan deskriptif, dengan fokus pada implementasi Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan peran asuransi dalam mengatasi risiko kecelakaan kapal. Selain itu, penelitian mencoba menjawab beberapa permasalahan praktis, seperti apa yang terjadi jika pihak asuransi melepaskan tanggung jawab atau jika klaim tidak mencukupi untuk proses pengangkatan bangkai kapal.

Kata kunci: Tanggung Jawab Pemilik Kapal, Penyingkiran Kerangka Kapal, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

Abstract

As a maritime nation with thousands of islands, Indonesia requires an effective maritime transportation infrastructure. The Indonesian Archipelagic Sea Lanes (ALKI) are established to facilitate international shipping and aviation across Indonesian waters. However, ship accidents, such as sinking, capsizing, grounding, and collisions, frequently occur, with contributing factors such as human negligence, technical factors, and weather conditions. This research aims to provide a better understanding of the implementation of maritime laws, particularly in the context of shipwreck removal

How to cite:

Mamick Rahardian, Aartje Tehupeiori, Wiwik Sri Widiarty (2023), Mengukur Kualitas Aplikasi Berbasis Web Pada E-Tiket Kabupaten Sragen Menggunakan Metode Webqual 4.0, (5) 12, <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2652>

E-ISSN:

[2684-883X](https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2652)

Published by:

[Ridwan Institute](https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2652)

frameworks and the role of insurance in managing the risks of ship accidents. The research method employed is normative evaluative with a literature review approach. Secondary data were obtained from laws, government regulations, as well as relevant legal literature and journals. The research also includes interviews with sources to gain deeper insights. The results of data analysis are qualitative and descriptive, focusing on the implementation of Law Number 17 of 2008 and the role of insurance in addressing the risks of ship accidents. Additionally, the research seeks to address practical issues, such as what happens if the insurance party waives responsibility or if the claim is insufficient for the shipwreck removal process.

Keywords: *Ship Owner's Liability, Shipwreck Removal, Maritime Safety and Security, Law Number 17 of 2008*

PENDAHULUAN

Kegiatan perdagangan baik dalam lingkup dalam negeri maupun luar negeri (*International*) banyak menggunakan pengangkutan yang dilakukan melalui jalur laut. Indonesia sebagai salah satu negara maritim terbesar di dunia yang terdiri atas ribuan pulau dari Sabang sampai Merauke, dimana setiap pulau dipisahkan oleh perairan yang jaraknya relatif saling berjauhan dan tidak sama (Simanjuntak et al., 2021), (Njatrijani, 2018). Untuk terjalinnya hubungan antar daerah yang luas tersebut, Indonesia membutuhkan sarana angkutan, baik di darat (jalan, kereta api, dan sungai), di laut, maupun di udara. Tidak dapat dipungkiri bahwa jarak tersebut menjadi salah satu faktor yang sangat mempengaruhi laju pertumbuhan nasional, terutama di bidang ekonomi.

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) adalah Alur laut yang ditetapkan sebagai alur untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan berdasarkan konvensi hukum laut internasional. Alur ini merupakan alur untuk pelayaran dan penerbangan yang dapat dimanfaatkan oleh kapal atau pesawat udara asing diatas laut tersebut untuk dilaksanakan pelayaran dan penerbangan damai dengan cara Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dimaksudkan agar pelayaran dan penerbangan internasional dapat terselenggara secara terus-menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang oleh perairan dan ruang udara teritorial Indonesia (Hutagalung, 2017), (Risdiarto, 2019). Kapal dan pesawat udara asing dapat melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, untuk pelayaran atau penerbangan dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif melintas laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia. Saat ini, Indonesia mempunyai 3 (tiga) Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Utara-Selatan dimana dua alur diantaranya berada di Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Aktivitas di laut tentunya tidak dapat lepas dari moda transportasi yang dapat digunakan di laut itu sendiri yaitu kapal. Kapal laut merupakan alat penopang utama segala aktivitas yang dapat dilakukan di laut dimana banyak sekali jumlah dan jenis kapal laut yang digunakan untuk berbagai tujuan baik privat maupun komersil (FN & Rinitami Njatrijani, 2016). Peningkatan aktivitas di laut sendiri juga sudah pasti meningkatkan risiko

yang dapat terjadi pada aktivitas di laut tersebut terutama risiko yang dapat dialami oleh kapal sebagai moda transportasi utama yang digunakan untuk menjalankan aktivitas di laut. Risiko di laut bisa terjadi dalam bentuk apapun dan dimanapun, contohnya kapal tenggelam karena tubrukan, cuaca buruk di laut, barang muatan membusuk, rusak, hilang atau dicuri, atau peristiwa-peristiwa lain yang menyebabkan kegiatan perdagangan yang dibawa oleh kapal menjadi berjalan tidak lancar dan mengakibatkan kerugian/ kehilangan keuntungan bagi semua pihak.

Kasus kecelakaan kapal yang terjadi pada perairan Indonesia dengan jenis kecelakaan kapal seperti tenggelam, terguling, kandas, dan tabrakan telah terjadi dan didapatkan faktor yang diduga berkontribusi dalam kecelakaan kapal diantaranya kelalaian manusia (*human error*), teknis, dan cuaca. Setelah menderita kerusakan parah akibat kecelakaan laut seperti tubrukan kapal atau terdampar/kandas sebuah kapal mungkin sebagian atau seluruhnya tenggelam. Kerangka kapal itu sendiri serta muatannya dan minyak, hidrografi, elemen lalu lintas, meteorologi, teknis, lingkungan laut dan maritim mempengaruhi keselamatan dalam bernavigasi kapal. Pembiaran terhadap kerangka kapal dan/atau muatannya dapat menimbulkan kecelakaan laut apabila tidak segera dilakukan tindakan lanjut untuk penyingkiran kerangka kapal tersebut. Penyingkiran kerangka kapal perlu segera dilakukan, jika ada kapal yang mengalami musibah dan tenggelam karena dapat menimbulkan persoalan lanjutan yang berisiko bagi keselamatan dan keamanan pelayaran (Capt. Sudiono, 2019). Selain itu kerangka kapal dan/atau muatannya dapat menghalangi dermaga dan jalur pelayaran, yang menimbulkan kerugian akibat utilitasnya berkurang karena tertutup bangkai kapal dan juga dapat menyebabkan kecelakaan pelayaran. Berbagai kondisi ini dapat terjadi, karena kemungkinan tidak terdapat tanda yang menunjukkan posisi kerangka kapal serta tanggung jawab yang rendah dari pemilik kapal untuk menyingkirkan kerangka kapalnya. Karena kegiatan penyingkiran kerangka kapal, ini memang memerlukan pembiayaan cukup besar yang memberatkan para pemilik kapal.

Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan. Dalam Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 203 ayat (1) yang berbunyi “Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam.” dan di dalam Pasal 321 yang berbunyi “Pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 200.000.00,00 (dua ratus juta rupiah)”.

Meskipun sudah ada sanksi yang tegas dalam peraturan ini tetapi dalam kenyataannya belum di jalankan dengan baik hal ini disebabkan biaya pembersihan bangkai kapal tersebut tidak murah dan terbentur oleh sumber daya manusia yang ada dalam melakukan proses tersebut, pembiayaan itu tidak hanya kerangka kapalnya saja tetapi juga muatannya dibersihkan dari perairan dan juga prosesnya sejak saat mulainya

pencarian posisi suatu kerangka kapal dan/atau muatannya yang kemudian ditarik ke tempat yang ditentukan.

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

Untuk melindungi para pihak dalam kegiatan dagang melalui jalur laut dari berbagai kemungkinan peristiwa yang dapat merugikan/mengakibatkan kehilangan keuntungan, perlu adanya suatu mekanisme ataupun sarana untuk mengalihkan risiko kerugian para pihak dari rusaknya/hilangnya barang atau cacat raga/hilangnya nyawa seseorang yang timbul akibat pengoperasian kapal dagang di laut (Rani, 2016), (Allo, 2022). Sarana pengalihan risiko itu melalui asuransi. Asuransi merupakan lembaga keuangan bukan bank yang menjalankan kegiatan di bidang jasa keuangan yang secara langsung atau tidak langsung menghimpun dana dari masyarakat dengan menerbitkan surat berharga.

Asuransi adalah alat sosial untuk mengurangi risiko, dengan menggabungkan sejumlah unit-unit yang memadai yang terkena risiko sehingga kerugian-kerugian individual mereka secara kolektif dapat diratakan. Kemudian kerugian yang dapat diramalkan itu dipikul secara merata oleh mereka yang telah tergabung. Menurut Asuransi adalah persetujuan dengan mana satu pihak (penanggung) mengikatkan diri kepada pihak lain (tertanggung) untuk mengganti kerugian yang dapat diderita oleh tertanggung karena terjadinya suatu peristiwa yang telah ditunjuk dan yang belum tentu serta kebetulan dengan mana tertanggung berjanji untuk membayar premi (Guntara, 2016), (Fazri & Kurniawan, 2021). Menurut Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, yang dimaksud dengan asuransi atau pertanggungan adalah: "Perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan memperoleh premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena peristiwa tak tertentu". Jadi menurut Pasal 246 KUHD seorang penanggung harus bersedia menerima resiko yang dialihkan kepadanya atas suatu resiko dari sebuah kejadian yang belum pasti akan terjadi dan sebagai gantinya, Permasalahan yang sering terjadi sehubungan dengan pengangkutan laut adalah besarnya resiko yang akan dihadapi oleh pengangkut. Perusahaan Asuransi sebagai penanggung bergerak untuk menggantikan posisi tertanggung dalam mengambil alih resiko yang tadinya menjadi beban si tertanggung termasuk mengambil alih pembayaran kerugian bagi pihak ketiga atas tuntutan kerugian yang ditimbulkan pada saat kapal dioperasikan.

Pengertian asuransi dalam rumusan Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang No. 40 Tahun 2014 diatur lebih luas jika dibandingkan Pasal 246 KUHD karena tidak hanya melingkupi asuransi kerugian, tetapi juga asuransi jiwa (Fazri & Kurniawan, 2021), (Setiawati, 2018). Dengan demikian objek asuransi tidak hanya meliputi harta kekayaan, tetapi juga jiwa/raga manusia. Hal ini dapat diketahui dalam Pasal 1 ayat 25 Undang-Undang No. 40

Tahun 2014 tentang Perasuransian, yaitu: “Objek Asuransi adalah jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, benda dan jasa, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan/atau berkurang nilainya.”

Terdapat unsur-unsur asuransi, yang terdiri: (Nitisusastro, 2013)

- a. Pihak tertanggung (*insured*) yaitu seseorang/badan yang berjanji untuk membayar uang premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur. Hak dari tertanggung adalah mendapatkan klaim asuransi, kewajiban tertanggung adalah membayar premi kepada pihak asuransi;
- b. Pihak penanggung (*insure*) yaitu suatu badan yang berjanji akan membayar sejumlah uang (santunan) kepada pihak tertanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur apabila terjadi sesuatu yang mengandung unsur tak tertentu. Hak dari penanggung adalah mendapatkan premi, Kewajiban penanggung adalah memberikan klaim sejumlah uang kepada pihak tertanggung apabila terjadi suatu hal yang sudah diperjanjikan;
- c. Objek Pertanggungan, berupa harta benda, hidup dan meninggalnya seseorang, dan atau kepentingan lainnya.
- d. Peristiwa terjadinya risiko, yang tidak pasti, dimana, kapan, dan besarnya dampak kerugian yang timbul, yang sebenarnya juga tidak diharapkan oleh tertanggung dan penanggung.

Secara umum sahnya suatu perjanjian diatur dan harus memenuhi ketentuan-ketentuan yang diatur oleh Pasal 1320 KUHPdata beserta pasal-pasal yang melindungi pasal tersebut yaitu Pasal 1321-1329 KUHPdata. Setiap perjanjian, termasuk perjanjian asuransi harus memenuhi syarat-syarat umum sebagai berikut:

- a. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
- c. Suatu hal tertentu;
- d. Suatu sebab yang halal.

Keempat hal tersebut diatas tidak boleh dilakukan karena adanya kekhilafan, paksaan ataupun karena tipuan. Sedangkan untuk syarat khusus bagi perjanjian asuransi harus memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku I Bab IX KUHD, ialah:

- a. Asas Indemnitas (*Indemnity*)

Asas indemnitas adalah satu asas utama dalam perjanjian asuransi, karena merupakan asas yang mendasari mekanisme kerja dan memberi arah tujuan dari perjanjian asuransi itu sendiri (khusus untuk asuransi kerugian).

- b. Asas Kepentingan (*Insurable Interest*)

Kepentingan yang dapat diasuransikan merupakan asas utama kedua dalam perjanjian asuransi atau pertanggungan. Setiap pihak yang bermaksud mengadakan perjanjian asuransi, harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan, maksudnya ialah bahwa pihak tertanggung mempunyai keterlibatan sedemikian rupa dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadinya dan yang bersangkutan menjadi menderita kerugian.

- c. Asas kejujuran yang sempurna (*Utmost Good Faith*)

Asas kejujuran ini sebenarnya merupakan asas bagi setiap perjanjian, sehingga harus dipenuhi oleh para pihak yang mengadakan perjanjian. Tidak di penuhnya asas ini pada saat akan menutup suatu perjanjian akan menyebabkan adanya cacat kehendak, sebagaimana makna dari seluruh ketentuan-ketentuan dasar yang diatur oleh Pasal 1320 sampai dengan Pasal 1329 KUHP. Bagaimanapun juga itikad baik merupakan satu dasar utama dan kepercayaan yang melandasi setiap perjanjian dan hukum pada dasarnya juga tidak melindungi pihak yang beritikad buruk.

d. Asas Subrogasi pada Penanggung (*Subrogation*)

Di dalam KUHD, asas ini secara tegas diatur pada Pasal 28: “Seorang penanggung yang telah membayar kerugian sesuatu barang yang di pertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang-orang ketiga berhubung dengan menerbitkan kerugian tersebut; dan si tertanggung itu adalah bertanggung jawab untuk setiap perbuatan yang dapat merugikan hak si penanggung terhadap orang-orang ketiga itu.”

Asas subrogasi bagi penanggung, seperti diatur pada Pasal 284 KUHD tersebut di atas adalah suatu asas yang merupakan konsekuensi logis dari asas indemnitatis. Subrogasi dalam asuransi adalah subrogasi berdasarkan undang-undang. Oleh karena itu asas subrogasi hanya dapat ditegakkan apabila memenuhi dua syarat berikut:

- 1) Apabila tertanggung di samping mempunyai hak terhadap penanggung masih mempunyai hak-hak terhadap pihak ketiga.
- 2) Hak tersebut timbul, karena terjadinya suatu kerugian.

Polis sebagai dokumen tertulis mempunyai peran sangat penting dalam perjanjian asuransi, karena di dalam polis inilah dicantumkan hak dan kewajiban penanggung dan tertanggung. Dalam kepustakaan hukum asuransi, ahli hukum mengingatkan kepada para calon pembeli polis asuransi agar betul-betul membaca polis, sebab polis sebagai wujud perjanjian asuransi mempunyai karakteristik tersendiri jika di dibandingkan dengan perjanjian pada umumnya (Sormin, 2016), (Ramadhani, 2021), (Ismaidar, 2019), (Nainggolan, 2023).

Menurut ketentuan Pasal 255 KUHD, perjanjian pertanggungan harus dilakukan secara tertulis dengan akta, yang diberi nama polis, polis ini sebagai alat bukti tertulis. Bagi para pihak baik Tertanggung maupun Penanggung, polis mempunyai arti yang besar atau sangat penting. Sebab polis merupakan bukti yang sempurna tentang apa yang mereka perjanjikan di dalam perjanjian pertanggungan itu. Tanpa polis maka pembuktian akan menjadi sulit dan terbatas.

Menurut ketentuan Pasal 256 KUHD, setiap polis kecuali mengenai asuransi jiwa, harus memuat syarat-syarat khusus sebagai berikut: (Parera, 2019)

- a. Hari dan tanggal pembuatan perjanjian asuransi;
- b. Nama tertanggung, untuk diri sendiri atau untuk pihak ketiga;
- c. Uraian yang jelas mengenai benda yang diasuransikan;
- d. Jumlah yang diasuransikan;
- e. Bahaya-bahaya/*evenemen* yang ditanggung oleh penanggung;

- f. Saat bahaya/*evenemen* mulai berjalan dan berakhir yang menjadi tanggungan penanggung;
- g. Premi asuransi;
- h. Umumnya semua keadaan yang perlu diketahui oleh penanggung dan segala janji-janji khusus yang diadakan antara para pihak.

Pada Pasal 257 KUHD memberi ketegasan, walaupun belum dibuatkan polis, asuransi sudah terjadi sejak tercapai kesepakatan antara tertanggung dan penanggung. Sehingga hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung timbul sejak terjadi kesepakatan berdasarkan nota persetujuan. Bila bukti tertulis sudah ada barulah dapat digunakan alat bukti biasa yang diatur dalam hukum acara perdata. Ketentuan ini yang dimaksud oleh Pasal 258 ayat (1) KUHD. Syarat-syarat khusus yang dimaksud dalam Pasal 258 KUHD adalah mengenai esensi inti isi perjanjian yang telah dibuat itu, terutama mengenai realisasi hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung seperti: penyebab timbul kerugian (*evenemen*); sifat kerugian yang menjadi beban penanggung; pembayaran premi oleh tertanggung; dan klausula-klausula tertentu.

Dalam praktiknya, perjanjian asuransi akan berakhir apabila:

- a. Masa berlaku asuransi berakhir;
- b. Perjanjian Asuransi biasanya dilakukan untuk jangka waktu tertentu, jangka waktu tersebut ditetapkan didalam polis. KUHD tidak mengatur secara tegas jangka waktu asuransi;
- c. Perjalanan yang diasuransikan berakhir;
- d. Asuransi berdasarkan perjalanan ini umumnya diadakan untuk asuransi pengangkutan;
- e. Timbul klaim penuh (*Total Loss*); Di dalam polis dinyatakan bahwa terhadap *evenement* apa saja asuransi itu diadakan. Apabila pada saat asuransi berjalan terjadi *evenement* yang ditanggung dan menimbulkan kerugian, penanggung akan menyelidiki apakah benar tertanggung mempunyai kepentingan atas benda yang diasuransikan itu. Jika benar, maka dilakukan pemberesan berdasarkan klaim tertanggung. Pembayaran ganti kerugian ini dipenuhi oleh penanggung berdasarkan asas keseimbangan. Dengan pemenuhan ganti kerugian berdasarkan klaim tertanggung, maka asuransi berakhir;
- f. Asuransi berhenti dibatalkan;
- g. Asuransi dapat berakhir apabila asuransi itu berhenti. Berhentinya asuransi dapat berjalan karena kesepakatan antara tertanggung dan penanggung, dapat juga terjadi karena faktor diluar kemauan tertanggung dan penanggung. Misalnya terjadi pemberatan risiko setelah asuransi berjalan (Pasal 293 dan 638 KUHD);
- h. Asuransi gugur;
- i. Asuransi gugur biasanya terdapat didalam asuransi pengangkutan, apabila barang tidak jadi diangkut karena kapal tidak jadi berangkat atau baru akan melakukan perjalanan tetapi dihentikan.

Masalah yang muncul adalah bagaimana bila pihak asuransi lari atau melepaskan tanggung jawabnya terhadap tertanggung, atau klem asuransi tidak mencukupi untuk

melakukan proses pengangkatan bangkai kapal, dan lain sebagainya. Hal ini sebagaimana yang terjadi dalam kasus bangkai kapal yang ada di laut Merauke yang karam dan seharusnya sudah diangkat oleh pemiliknya dalam jangka waktu 180 hari. Karena kapal tersebut telah di asuransikan maka setelah terjadi tabrakan yang mengakibatkan kapal tenggelam, kemudian pihak asuransi memberikan klem asuransi kepada pemilik kapal untuk melakukan pengangkatan bangkai kapal yang tenggelam tersebut. Namun setelah melibatkan pihak ketiga sebagai tenaga ahli untuk melakukan pengangkatan bangkai kapal tetapi bangkai kapal tersebut belum juga terangkat sampai batas waktu yang ditentukan.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan penulis adalah normatif evaluative dengan menemukan kebenaran yang didasarkan dengan logika keilmuan hukum dari segi normatif, dengan menggunakan metode pendekatan melalui peraturan perundang-undangan (*States Approach*). Penelitian normatif evaluative merupakan penelitian yang dilakukan apabila ingin melakukan menilai program-program yang dijalankan, untuk mengetahui, mengkaji dan menilai apakah kurangnya implementasi Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 berkaitan dengan pengangkatan kerangka kapal oleh pemilik kapal di Indonesia.

Jenis data yang dipakai adalah data sekunder, yang bersumber Studi Kepustakaan/Studi dokumen (*documentary study*):

1. Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, yang ada kaitannya dengan permasalahan diatas terdiri dari:
 - a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 203 ayat (5)
 - b. Peraturan pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, Pasal 119
 - c. Peraturan Menteri PM 71 Tahun 2013 tentang *salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air, Pasal 18
 - a. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK. 103/2/20/DJPL-14 tentang Tata Cara Pengenaan Sanksi Tidak Diberikan Pelayanan Operasional Kapal tanggal 3 Desember 2014
 - b. Serta Peraturan perundang-undangan dan turunanya yang ada kaitannya dengan penelitian diatas.
2. Bahan Hukum Sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti surat edaran Kementerian Perhubungan, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum dan seterusnya. Selain itu juga untuk mendukung data sekunder digunakan juga data primer untuk mendapatkan informasi terkait masalah yang diangkat dalam penulisan ini.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian dilakukan dengan menggunakan teknik studi kepustakaan. Selain itu untuk mendukung pengumpulan data dilakukan juga wawancara dengan nasasumber.

Data yang telah diperoleh baik dari data primer maupun data sekunder, kemudian dianalisis secara kualitatif, selanjutnya data tersebut dituliskan atau dipaparkan secara deskriptif guna memberikan pemahaman yang jelas berdasarkan hasil penelitian.

Penelitian Kepustakaan (*Library Research*), dimana peneliti melakukan penelitian yang bersumber kepada Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian. Selain itu juga dari sumber pustaka berupa buku-buku atau literatur hukum asuransi laut, jurnal hukum, media cetak lainnya, media elektronik (menyalin dari situs internet), yang ada kaitannya dengan masalah penelitian.

Data yang telah diperoleh diolah sesuai dengan teori dan metode yang telah ditetapkan dari awal sebelum melakukan pengumpulan data. Data yang telah olah kemudian analisa hasil yang diperoleh. Kegiatan analisis data secara garis besar dalam bagian ini adalah mengurangi data dari tiap kasus secara terpisah ke dalam unit-unit yang dapat di kelola, mencari pola, menemukan apa yang penting dari tiap kasus sehingga dapat di pelajari untuk dijadikan data awal. Metode Analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Proses analisis data deskriptif melalui 3 alur kegiatan yang berlangsung secara bebarengan yaitu:

- (a) reduksi data atau penyederhanaan data
- (b) paparan atau sajian data
- (c) penarikan kesimpulan atau verifikasi adalah melihat keteraturan, pola, penjelasan, kemungkinan konfigurasi, aliran sebab akibat dan proposi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu, tanggung jawab bersifat kodrati, sifat yang telah menjadi bagian atau telah mendasar dalam diri atau kehidupan manusia. Tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu, sehingga bertanggung jawab merupakan berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, atau menanggung segala sesuatunya sebagai kesadaran dan kewajibannya akan tingkah laku atau perbuatannya yang disengaja maupun yang tidak disengaja karena adanya kesadaran atas segala perbuatan dan akibatnya atas kepentingan pihak lain. Berkaitan dengan tanggung jawab apabila terjadi kecelakaan di laut yang mengakibatkan tenggelamnya atau karamnya kapal di laut, tentunya kembali kepada pihak perusahaan atau pemilik kapal tersebut sebagaimana yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, pada Pasal 203 ayat (1) yang berbunyi “Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam.” Dalam ayat (3) mengamanatkan, Pemilik kapal wajib membayar ganti rugi apabila kerangka kapalnya menimbulkan kecelakaan pelayaran. Dengan demikian jelas bahwa setiap pemilik kapal baik individu maupun perusahaan wajib melakukan tindakan penyingkiran atas kerang kapal yang merupakan milik mereka yang tenggelam di laut, terutama kerangka kapal yang berada dijalar transportasi laut sehingga dapat mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran.

Selanjutnya di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/ atau Pekerjaan Bawah Air sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2022 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/ atau Pekerjaan Bawah Air kembali ditegaskan pada Pasal 13 ayat (1) yang menyebutkan bahwa, pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapalnya dan/atau muatannya ke tempat lain atau dumping area untuk kerangka kapal dan/atau muatannya yang ditentukan oleh Kepala Kantor Unit Pelaksana Teknis di pelabuhan terdekat. Kegiatan salvage diperlukan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan atau dalam bahaya di perairan, mengangkat dan menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya dan mengangkat dan menyingkirkan rintangan bawah air atau benda lainnya dan itu menjadi tanggung jawab dari pemilik kapal.

Selain itu dalam upaya meningkatkan keselamatan pelayaran dengan mengantisipasi potensi bahaya yang disebabkan kerangka kapal yang karam di perairan Indonesia, Pemerintah telah meratifikasi Konvensi Internasional Nairobi mengenai Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007 (*Nairobi International Convention On The Removal Of Wrecks, 2007*). Kemudian pengesahan Konvensi Nairobi 2007 tersebut dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2020.

Kapal tenggelam di lautan di wilayah Indonesia, sudah seringkali terjadi dan tidak terhitung banyaknya. Hanya sejumlah kecil kapal yang karam berhasil diangkat, dengan berbagai pertimbangan, baik pertimbangan secara ekonomis menguntungkan, dan juga bila membahayakan alur lalulintas maritim. Konvensi Internasional Nairobi tentang Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007, juga mengatur kewajiban asuransi penyingkiran kerangka kapal (*Wreck Removal*) yang mulai diberlakukan secara internasional sejak tanggal 14 April 2015. Selain itu, konvensi ini juga menetapkan kewajiban ketat bagi pemilik kapal untuk mencari, menandai, dan mengangkat bangkai kapal yang dianggap bahaya dan mewajibkan pemilik kapal untuk membuat sertifikasi asuransi negara, atau bentuk asuransi lain untuk keamanan finansial perusahaan kapal.

Guna menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran di seluruh perairan Indonesia, terhitung mulai Tanggal 1 Maret 2015 Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menginstruksikan kepada pemilik kapal yang memiliki kapal motor dengan ukuran GT 35 atau lebih, wajib untuk mengasuransikan kapalnya dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Ganti Rugi, hal ini sebagaimana yang tertuang di dalam, Surat Edaran Menteri Perhubungan No. AL. 801/1/2 Phb 2014 tgl:8/12/2014.

Kewajiban pemilik atau penyedia jasa angkutan adalah mengasuransikan tanggung jawabnya dalam penyingkiran bangkai/ kerangka kapal telah ditentukan oleh Otoritas Jasa Keuangan. Otoritas Jasa Keuangan juga telah mengeluarkan Surat Edaran Nomor: S-32/D.05/2015 dalam rangka untuk mengadakan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal, yang diamanatkan di dalam Pasal 203 Ayat (5) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang berbunyi, “Untuk menjamin kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) pemilik kapal wajib mengasuransikan

kapalnya”, Surat Edaran Menteri Perhubungan RI Nomor AL.801/1/2 Pbh 2014, Kewajiban Mengasuransikan Kapal dengan Asuransi Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Ganti Rugi. Kewajiban pemilik kapal/penyedia jasa angkutan ialah melakukan penyingkiran kerangka kapal, sebelumnya sudah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang berbunyi “Kapal yang mengalami kecelakaan dan tenggelam di perairan dapat membahayakan sistem navigasi atau dapat menubruk kapal lainnya yang sedang berlayar sehingga harus segera dilakukan pengangkatan dan penyingkiran kerangka kapal”.

Supaya memudahkan bagi pemilik kapal melaksanakan aturan di atas, Otoritas Jasa Keuangan (OJK) mengusulkan adanya suatu produk asuransi yang menangani penyingkiran kerangka kapal yang dikelola dalam bentuk konsorsium. Konsorsium ini adalah terdiri dari beberapa perusahaan asuransi nasional yang memberikan jaminan perlindungan bagi pemilik kapal terkait kewajiban pemilik kapal apabila kapalnya tenggelam.

Terkait dengan produk asuransi yang dilakukan dalam bentuk konsorsium belum diatur di dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian (selanjutnya disebut UU Perasuransian), namun Pasal 18 UU Perasuransian dapat menjadi landasan hukum bahwa perusahaan perasuransian bisa melakukan kerja sama dengan pihak yang lain untuk memperluas suatu bisnis atau untuk melaksanakan sebagian suatu fungsi dalam penyelenggaraan usahanya. Mengingat bahwa dalam pembentukan konsorsium asuransi penyingkiran kerangka kapal melibatkan beberapa perusahaan asuransi yang berkedudukan atau berperan sebagai penanggung, sehingga perlu dianalisis lebih lanjut terkait karakteristik konsorsium dan tanggung jawab masing-masing pihak perusahaan asuransi yang tergabung di dalam suatu bentuk konsorsium.

Meskipun konsorsium ini dibentuk dengan tujuan mendukung program pemerintah, namun pihak pemerintah tidak ikut andil dalam pengelolaan konsorsium asuransi itu karena yang mengelola adalah konsorsium itu sendiri, namun tetap dalam pengawasan pemerintah, dalam hal ini Otoritas Jasa Keuangan (OJK). Otoritas Jasa Keuangan (OJK) juga menyatakan bahwa tujuan dari dibentuknya konsorsium ini bertujuan supaya ada kesamaan dalam prosedur akseptasi dan pelayanan klaim. Selain itu, konsorsium juga dapat mempermudah Otoritas Jasa Keuangan (OJK) untuk melakukan fungsi pengawasan. Konsorsium memiliki kapasitas yang lebih besar dan bisa mengakumulasi resiko secara bersama-sama. Melalui konsorsium, maka posisi tawar menjadi lebih kuat untuk menghadapi prosedur.

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

Asuransi yang diikuti pemilik kapal adalah Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*wreck removal insurance*). Adapun tanggung jawab dari asuransi ini yaitu:

1. Tanggung jawab untuk biaya dan pengeluaran untuk mengapungkan, menyingkirkan, menghancurkan, menerangi atau menandai kerangka kapal dari kapal yang di Pertanggungkan atau terhadap muatan, peralatan atau property yang dibawah diatas kapal tersebut, dimana tertanggung diwajibkan oleh hukum untuk melakukan operasi tersebut atau menanggung biaya tersebut.
2. Tanggung jawab atas pencemaran lingkungan (*pollution liability*) sebagai jaminan tambahan.

Namun asuransi ini juga memiliki pengecualian atau batasan, yaitu:

1. Dalam hal penggantian dari Penanggung di dalam jaminan ini nilai dari kerangka kapal dan apa pun lainnya yang di selamatkan harus dikurangi dan dipotong dengan biaya dan pengeluaran yang dijamin.
2. Tertanggung tidak akan mengalihkan hak kepentingannya atas kerangka kapal sebelum pengapungan, penyingkiran, penghancuran, penerangan atau penandaan kerangka kapal atau sebelum kejadian yang menimbulkan tanggung jawab ini, kecuali dengan persetujuan tertulis dari penanggung.
3. Kejadian atau peristiwa yang menyebabkan kapal Tertanggung menjadi kerangka terjadi selama Periode Pertanggungkan kapal Tertanggung.
4. Dipersyaratkan kapal berlayar hanya di perairan Indonesia termasuk Timor Leste, selalu dalam batasan sesuai International Navigating Conditions dan batasan dari Biro Klasifikasi Kapal dan/atau peraturan yang berlaku, yang mana yang paling sempit.

Tabel 1. Batasan Tanggung Jawab *Wreck Removal Insurance*

BATAS TANGGUNG JAWAB (LIMIT LIABILITY)	
Tonase Kapal (GRT)	Limit Of Liability (USD)
35-1.000	3.000.000
1001-5000	5.000.000
5001-10.000	10.000.000

Berdasarkan tabel diatas dapat dikatakan bahwa setiap pemilik kapal yang mengasuransikan kapalnya memiliki jaminan yang baik apabila terjadi kecelakaan terhadap kapak miliknya. Namun yang terjadi di lapangan premi yang sudah diberikan kepada pemilik kapal terkadang tidak mencukupi untuk pengangkatan dan penyingkiran kerangka kapal yang karam.

Tanggung jawab pemilik kapal terhadap pengangkatan kerangka kapal yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran di laut, sampai saat ini di Indonesia masih belum dilaksanakan secara maksimal, hal ini mengakibatkan masih ada kerangka kapal yang dibiarkan begitu saja tanpa ada usaha untuk mengangkatnya, disebabkan berbagai hal, diantaranya karena keterbatasan biaya pengangkatan kerangka kapal walaupun telah menggunakan premi asuransi yang diikuti oleh pemilik kapal tersebut.

Memang dalam pengangkatan kerangka kapal selain biaya juga harus mengikuti prosedur yang telah ditetapkan oleh pemerintah, sebagaimana yang tertuang berbagai peraturan perundang-undangan, diantaranya dalam UU No. 17 Tahun 2008, Surat Edaran Menteri Perhubungan RI Nomor AL.801/1/2 Pbh 2014, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 38 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 Tentang Salvage Dan/Atau Pekerjaan Bawah Air, Pasal 18, mengamanatkan:

- 1) Pemilik kapal wajib mengasuransikan kepalnya dengan asuransi atas kewajiban menyingkirkan kerangka kapal (*wreck removal insurance*) dan/atau asuransi perlindungan dan ganti rugi (*protection and indemnity*);
- 2) Asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh perusahaan asuransi atau lembaga keuangan penjamin yang diakui oleh Pemerintah;
- 3) Kewajiban mengasuransikan penyingkiran kerangka kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan pemilikan polis asuransi atau sertifikat dana jaminan penyingkiran kerangka kapal.

Selanjutnya dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2022 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan /atau Pekerjaan Bawah Air Pasal 26A mengamanatkan bahwa, “Pemilik Kapal atau perusahaan asuransi atau lembaga jaminan keuangan lainnya dilarang memindah tangankan kewajiban pertanggungan asuransi kepada pihak lain sebelum Kerangka Kapal dan muatannya dilakukan pengangkatan dan penyingkiran kecuali dalam hal telah diterbitkan surat keterangan pembebasan kewajiban penyingkiran kerangka kapal dan/atau muatannya oleh Syahbandar”.

Dan aturan selanjutnya yaitu Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 2000 Tentang Kenavigasian sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2010, dalam Pasal 119 berbunyi:

- 1) Pemilik Kapal wajib mengasuransikan kapalnya;
- 2) Asuransi kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) termasuk asuransi atas kewajiban mengangkat kerangka kapal;
- 3) Kewajiban mengasuransikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikecualikan bagi:
 - a. Kapal Perang;
 - b. Kapal negara yang digunakan untuk melakukan tugas pemerintahan;
 - c. Kapal layar dan kapal layar motor; atau
 - d. Kapal motor dengan tonase kotor kurang dari GT 35

Apabila melihat berbagai peraturan perundang-undangan yang di keluarkan oleh pemerintah sebenarnya memberikan jalan keluar bagi pemilik kapal dalam mengantisipasi terjadinya kecelakaan terhadap kapal miliknya, maka sudah ada pihak ketiga dalam hal ini pihak asuransi yang membantu untuk membayar biaya pengangkatan kerangka kapalnya.

Contoh kasus pada Tahun 2014 telah terjadi kasus kecelakaan kapal laut KM. Patar milik PT. Kanaka Line. Dalam insiden itu, KM. Patar tenggelam di perairan Merauke, Provinsi Papua. Setelah kecelakaan terjadi, perusahaan tidak mau bertanggung jawab untuk menyingkirkan bangkai kapal. Kasus tersebut diperkarakan di Bareskrim

Polri hingga akhirnya pada Januari 2021, pemilik kapal bersedia mengangkut bangkai dengan menunjuk perusahaan *salvage*.

Kapal laut KM. Patar milik PT. Kanaka Line oleh pemiliknya di asuransikan ke Perusahaan Asuransi Jasindo, dimana yang di asuransikan hanya kapalnya saja (*Total Lost Only*). Proses awal pengangkatan kapal dimulai sejak izin diberikan kepada Perusahaan Salvage dalam hal ini PT. Diagung Kalimantan Mandiri pada Februari 2021 dan pelaksanaan pekerjaan Salvage dimulai pada bulan Maret 2021 dan diperpanjang 2 (dua) kali dengan masa waktu perpanjangan Izin 6 (enam) bulan. Proses pengerjaan menggunakan metode pengapungan menggunakan Drum/Konvensional (Tradisional), dalam pelaksanaan pengerjaan ada beberapa keberhasilan antara lain membalikkan badan kapal dari posisi tidur kembali ke posisi tegak (Posisi Semula) dan jugsan mengeluarkan muatan semen yang sudah membatu sebanyak 6000 sampai dengan 7.000 zak. Selanjutnya pada bulan Februari 2023 terjadi pergerakan kapal dari posisi karam ke posisi tepi Tanjung Haram sejauh 62 Meter. Pergerakan itu diakibatkan oleh Arus Air Surut yang sangat deras saat itu dan juga pekerjaan-pekerjaan yang masih dilakukan adalah pengisapan lumpur pada ruang ruang kapal serta pemompaan pada Drum-Drum dan ada beberapa ruangan kapal yang dikedapkan untuk pengisian angin dengan penggunaan kompresor dalam rangka membantu pengapungan badan kapal tersebut. Dan juga beberapa kali upaya penarikan kapal dimaksud dengan menggunakan kapal Tugboat yang masuk dipelabuhan Merauke namun hasilnya belum ada pergerakan yang signifikan”.

Korelasi atau hubungan antara *Salvage* dan Asuransi *Wreck Remov* yaitu: *Salvage* adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan /atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya sedangkan *Asuransi Wreck Removal* adalah asuransi yang memberikan perlindungan dari risiko kewajiban biaya atas penyingkiran kerangka kapal (*Wreck Removal*). Sehingga korelasi asuransi *wreck removal* dan kegiatan *salvage* yaitu kegiatan *salvage* berupa pengangkatan kerangka kapal secara hukum terdapat jaminan pembiayaan dari perusahaan asuransi atau lembaga jaminan keuangan lainnya.

Manfaat penerapan kewajiban asuransi penyingkiran kerangka kapal dan/atau asuransi perlindungan dan ganti rugi yaitu:

1. Pemilik kapal mendapat jaminan pembiayaan pengangkatan dan penyingkiran terhadap kapal miliknya apabila kapal mengalami kecelakaan kandas dan tenggelam;
2. Dengan adanya jaminan pembiayaan maka kegiatan salvage berupa pengangkatan kapal yang mengalami kecelakaan kandas dan tenggelam dapat segera dilaksanakan sesuai batas waktu yang ditetapkan;
3. Dengan pelaksanaan kegiatan salvage secara cepat karena adanya jaminan pembiayaan maka potensi bahaya pelayaran dan penghambat kelancaran aktivitas pelayaran dapat segera dihilangkan;

4. Dengan adanya jaminan pembiayaan pengangkatan kapal yang mengalami kecelakaan tenggelam maka akan lebih menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Demianus Kowa, selaku Petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli (KBPP) Kantor KSOP Kelas IV Merauke menyatakan bahwa, metode pengapungan yang dipergunakan tidak dapat menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan izin yang diberikan, untuk itu pihak KSOP Merauke telah menyurat untuk merubah metode awal yang dipergunakan dengan metode antara lain, Metode Pemotongan (*Dismantling*), karena metode yang digunakan hanya bisa membalikkan posisi kapal menjadi tegak adapun pergerakan pergerakan yang terjadi hanya diakibatkan oleh arus pasang surut yang terjadi di Sungai Maro, serta waktu efektif dalam melaksanakan pekerjaan itu hanya 1 (satu) sampai dengan 2 (dua) jam saja (posisi air konda), selanjutnya pekerjaan tersebut terhambat oleh kondisi arus yang sangat deras. Dan juga jarak pandang yang terbatas yang diakibatkan oleh air yang keruh. Sampai saat ini KM. Patar milik PT. Kanaka Line belum berhasil diangkat, walaupun klaim asuransi dari Jasindo yang didapat kurang lebih 15 (lima belas) miliar telah dipergunakan.

Melihat permasalahan diatas dapat dikatakan bahwa pertanggung jawaban yang dilakukan oleh pemilik kapal terhadap pengangkatan kerangka kapal tidak maksimal dilakukan, walaupun telah menggunakan klaim yang diberikan oleh pihak asuransi dimana kapal tersebut diasuransikan, malahan biaya yang dibutuhkan melebihi perkiraan pemilik kapal maupun pihak asuransi sendiri. Penegakan hukum yang dilakukan oleh Bareskrim kepada pemilik kapal barulah, pemilik kapal melaksanakan kewajibannya menunjukkan bahwa tidak adanya kesadaran hukum dari pemilik kapal terhadap masalah yang terjadi dari Tahun 2014 barulah dapat terlaksana pada Tahun 2021 itu pun belum menyelesaikan permasalahan yang terjadi dikarenakan kurangnya biaya untuk pengangkatan kerangka kapal.

Adapun kendala yang di alami pemilik kapal dalam mengasuransikan kapalnya, serta solusi yang dapat ditempuh yaitu:

1. Pemenuhan persyaratan yang di tetapkan oleh pihak asuransi belum dapat dipenuhi secara penuh oleh pemilik kapal;
2. Perlu kredibilitas dari masing-masing pihak (pemilikkapal) dan pihak asuransi dalam pelaksanaan kewajiban pengangkatan dan penyingkiran kerangka kapal;
3. Perlu peremajaan armada kapal nasional dalam rangka meminimalisir resiko dan pemenuhan persyaratan dari pihak asuransi;
4. Perlu Good will dari Pemerintah terkait dukungan pembiayaan armada kapal nasional karena akan berkorelasi dengan pemenuhan persyaratan dari pihak asuransi;
5. Sistem pembayaran premi dari pemilik kapal kepada perusahaan asuransi atau lembaga keuangan dapat di formulasikan seefisien mungkin dan dapat dilakukan secara bertahap.

Apabila melihat kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku mengenai tanggung jawab pemilik atau perusahaan kapal yang tidak mengangkat kerangka kapalnya

yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan pelayaran maka dapat dikenakan sanksi, yaitu:

1. Pasal 321 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran:
Pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran dalam batas waktu yang ditetapkan Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 203 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 200.000.000,- (dua ratus juta rupiah).
2. Pasal 137 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian:
Badan usaha, pemilik dan/atau Operator kapal yang tidak melaksanakan kewajiban dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 119 ayat (1) dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, pembekuan izin dan pencabutan.
3. Pemilik kapal yang tidak melaksanakan kewajiban penyingkiran kerangka kapal (*wreck removal insurance*) dan/atau asuransi perlindungan dan ganti rugi (*protection and indemnity*) berdasarkan ketentuan yang telah ditetapkan telah diterbitkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103 /2/20/ DJPL-14 tanggal 3 Desember 2014 tentang Tata Cara Pengenaan Sanksi Tidak Diberikan Pelayanan Operasional Kapal.
4. Pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran dalam batas waktu yang ditetapkan pemerintah yang mengakibatkan timbulnya korban/kecelakaan kapal dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp.10.000.000.000 (sepuluh milyar rupiah) sesuai Pasal 321 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Tanggung jawab pemilik kapal terhadap kerangka kapalnya yang karam terutama yang dapat mengganggu keamanan dan keselamatan pelayaran selama ini hanya ditujukan kepada kapal besi sedangkan kapal kayu seakan-akan tidak diwajibkan, sedangkan dalam peraturan tidak disebutkan jenis kapal yang harus diangkat apabila mengalami karam di laut, karena didalam berbagai peraturan perundang-undangan hanya menyebutkan kata “kapal”, sedangkan dapat dilihat bahwa kapal-kapal kayu yang sudah tidak terpakai dibiarkan begitu saja bahkan terkesan dibuang begitu saja seakan-akan laut merupakan tempat pembuangan kapal kayu yang sudah tidak terpakai, hal ini disebabkan karena, ada anggapan bahwa kapal kayu yang karam dibiarkan begitu saja karena dapat dijadikan rumah bagi ikan, dapat hancur dengan sendirinya tanpa harus di hancurkan terlebih dahulu, daripada mengasuransikan kapal kayu lebih baik buat atau beli baru lagi karena biaya pengangkatan kerangka kapal yang besar dan harus melalui prosedur yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan, dan berbagai alasan lainnya. Pembuangan atau pembiaran kerangka kapal kayu dapat terlihat di berbagai daerah di Indonesia, salah satunya adalah di wilayah Sorong, Provinsi Papua Barat Daya banyak kapal kayu yang dibuang begitu saja oleh pemiliknya sehingga mengganggu jalur kapal keluar masuk terutama di Pelabuhan Perikanan. Kapal kayu yang tadinya karam ada juga

yang kemudian terangkat dan mengapung tentu saja mengganggu pelayaran di daerah Sorong.

Pemerintah dalam hal ini ini dinas atau instansi terkait seharusnya dapat menindak tegas para pemilik kapal yang tidak melaksanakan kewajibannya, padahal dari segi substansi ada berbagai peraturan yang telah menjadi landasan hukum, sehingga dapat ditindak setiap pelanggaran, namun terkesan pemerintah membiarkan sampai berkepanjangan sehingga tidak terpenuhinya kewajiban pemilik kapal, bahkan sampai tidak terselesaikan. Hal ini tentu saja membuat pemilik kapal sendiri merasa tidak ada permasalahan dengan kerangka kapal miliknya yang karam sehingga tidak perlu diangkat.

Berkaitan dengan sanksi yang telah jelas dalam peraturan perundang-undangan yang ada, maka sudah seharusnya pemerintah menjatuhkan sanksi bagi perusahaan atau pemilik kapal yang tidak menjalankan kewajibannya dalam pengangkatan kerang kapal yang mengganggu keamanan dan keselamatan pelayaran, karena yang diharapkan dari pemberlakuan suatu aturan itu adalah kepastian hukum, apabila aturan itu dikatakan adil dan bermanfaat namun dalam pelaksanaannya tidak ada kepastian maka aturan tersebut hanyalah suatu aturan yang abstrak semata, untuk itu perlu di implementasikan dalam kehidupan bermasyarakat. Sehingga penegakan dan kepastian hukum tidak hanya sebatas aturan tetapi dapat diwujudkan, yaitu apabila ada pelanggaran terhadap aturan tersebut maka harus ada sanksi yang diberikan atau dijatuhkan bagi si pelaku, hal ini tentunya bertujuan agar tidak terulang lagi perbuatan tersebut atau memberikan efek jera bagi pelaku.

KESIMPULAN

Pelaksanaan tanggung jawab pemilik kapal untuk penyingkiran kerangka kapal yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia belum berjalan dengan baik, dimana masih ada kapal-kapal yang tenggelam atau karam di laut di karenakan kecelakaan tidak diangkat oleh perusahaan atau pemilik kapal tersebut. Walaupun pada Pasal 203 ayat (1) yang berbunyi “Pemilik kapal wajib menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran paling lama 180 (seratus delapan puluh) hari kalender sejak kapal tenggelam.” Dalam ayat (3) mengamanatkan, Pemilik kapal wajib membayar ganti rugi apabila kerangka kapalnya menimbulkan kecelakaan pelayaran. Selain dalam UU No. 17 Tahun 2008 ada berbagai peraturan perundang-undangan yang mewajibkan pemilik kapal untuk mengangkat kerangka kapalnya yang karam. Terkadang perusahaan atau pemilik kapal tidak dapat mengangkat kapalnya yang karam dikarenakan memerlukan biaya yang besar, oleh sebab itu pemerintah menginstruksikan kepada pemilik kapal yang memiliki kapal motor dengan ukuran GT 35 atau lebih, wajib untuk mengasuransikan kapalnya dengan Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal dan/atau Perlindungan Ganti Rugi (*wreck removal insurance*). Walaupun telah mengasuransikan kapalnya, dan pada saat terjadi kecelakaan dan kapal karam maka biaya pengangkatan ditanggung oleh pihak suransi, namun kapal belum terangkat dikarenakan berbagai kendala. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi tanggung jawab pemilik kapal belum terlaksana, sehingga penegakan dan

kepastian hukum belum berjalan dengan baik terkait penjatuhan sanksi yang dapat diberikan apabila pemilik kapal lalai dari tanggung jawab atau kewajibannya tersebut

Tanggung jawab pihak asuransi terhadap pemilik kapal yang mengikuti Asuransi Penyingkiran Kerangka Kapal (*wreck removal insurance*) sesuai dengan polis asuransi, dimana pemberian klaim sesuai dengan polis asuransinya. Apabila pihak asuransi tidak melaksanakan kewajibannya dalam pembayaran klaim yang dimintakan tertanggung maka pihak asuransi dapat dikenakan sanksi sesuai dengan kesepakatan yang tertuang dalam perjanjian dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan pemerintah telah berupaya melaksanakan tugas tanggung jawabnya dalam pengangkatan kerangka kapal yang mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan amanat peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dimana mewajibkan pemilik kapal untuk mengangkat kerangka kapalnya, namun apabila tidak dilaksanakan maka pemerintah akan mengambil alih dengan seluruh biaya yang diperlukan menjadi tanggung jawab pemilik kapal, namun apabila pemilik kapalnya tidak diketahui maka kewajiban pemerintah harus menyingkirkan kerangka kapal tersebut dengan seluruh biaya yang dikeluarkan menjadi tanggung jawab pemerintah, hal inilah yang terkadang belum dapat dilaksanakan oleh pemerintah.

BIBLIOGRAFI

- Allo, R. K. B. (2022). Tanggung Jawab Ganti Kerugian Akibat Melaksanakan Kegiatan Di Pelabuhan Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Lex Administratum*, 10(2).
- Capt. Sudiono. (2019). *Direktur Perkapalan dan Kepelautan*. Tabloid Maritim.
- Fazri, F., & Kurniawan, L. (2021). Aspek Hukum Pelaksanaan Perjanjian Asuransi. *Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi*, 2(6), 772–784.
- FN, M. N., & Rinitami Njatrijani, A. (2016). Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Klaim Tertanggung Dalam Pelaksanaan Asuransi Marine Hull and Machinery. *Diponegoro Law Journal*, 5(2), 1–19.
- Guntara, D. (2016). Asuransi dan ketentuan-ketentuan hukum yang mengaturnya. *Justisi: Jurnal Ilmu Hukum*, 1(1).
- Hutagalung, S. M. (2017). Penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI): Manfaatnya dan Ancaman Bagi Keamanan Pelayaran di Wilayah Perairan Indonesia. *Jurnal Asia Pacific Studies*, 1(1), 75–91.
- Ismaidar, I. (2019). *Peran perjanjian koasuransi kapal laut dalam meminimalisir risiko klaim pada PT Jasaraharja Putera Cabang Medan (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Sumatera Utara)*.

- Nainggolan, P. H. (2023). *Tanggung Jawab Hukum Pt. Asuransi Bintang Tbk Dalam Penyelesaian Klaim Asuransi Pengangkutan Barang Di Laut (Studi Di PT. Asuransi Bintang Tbk) (Doctoral dissertation, Universitas Medan Area)*.
- Nitisusastro, M. (2013). *Asuransi dan usaha perasuransian di Indonesia*. Alfabeta Bandung.
- Njatrijani, R. (2018). Klaim marine hull and machinery dalam praktek pertanggung. *Diponegoro Private Law Review*, 3(1).
- Parera, A. (2019). *Hukum asuransi di Indonesia*. Penerbit Kanisius.
- Ramadhani, R. L. (2021). *Kebijakan Asuransi Rangka Pesawat (Aviation Hull Insurance) Dalam London Aviation Insurance Dan Implementasinya Di Indonesia*.
- Rani, M. (2016). Asuransi tanggung gugat kapal terhadap risiko dan evenemen dalam kegiatan pelayaran perdagangan melalui jalur laut. *Jurnal Selat*, 3(2), 425–440.
- Risdiarto, D. (2019). Kedaulatan Wilayah Udara Di Atas Alur Laut Kepulauan Indonesia (Alki). *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 8(2), 277.
- Setiawati, N. S. (2018). Perlindungan hukum terhadap pemegang polis asuransi dalam menyelesaikan sengketa klaim asuransi. *Spektrum Hukum*, 15(1), 150–168.
- Simanjuntak, M., Harjono, D. K., & Widiarty, W. S. (2021). Penyelesaian Klaim Asuransi Marine Hull And Machinery Di Pt Asuransi Purna Artanugraha (Studi Kasus Putusan Ma-Ri No. 1815 K/Pdt/2015). *To-Ra*, 7, 157–169.
- Sormin, A. E. , H. M. , & H. U. (2016). *Perlindungan Hukum Bagi Pemegang Polis Atas Perusahaan Asuransi Yang Dipailitkan Menurut Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang Pada PT. Asuransi Jiwa Bumi Asih Jaya Cabang Pekanbaru (Doctoral dissertation, Riau University)*

Copyright Holder:

Nama Author (2023)

First publication right:

Syntax Idea

This article is licensed under:

