

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sejarah panjang Indonesia sebagai bangsa maritim dan agraris telah tercatat sejak zaman kerajaan Majapahit. Pada era tersebut, Kerajaan Majapahit mencapai era kejayaan pada masa kepemimpinan Hayam Wuruk karena didukung sumber daya alam yang melimpah.¹ Perdagangan berbagai komoditas juga mencapai skala internasional sehingga menjadikan bumi nusantara menjadi tersohor di kalangan pelaku usaha global. Hal ini tercatat pada era kejayaan Kerajaan Majapahit di Trowulan atau Mojokerto Jawa Timur. Intensitas perdagangan global tersebut terus mendapatkan perhatian dunia yang memandang Indonesia sebagai pusat dagang dengan berbagai kekayaan alam yang beraneka ragam. Begitu juga dengan sumber daya perikanan yang menjadi salah satu komoditas utama dalam perdagangan maritim hingga saat ini.

Sebagai sub sektor perdagangan, perikanan memiliki fungsi dan manfaat yang krusial dalam mendorong pertumbuhan ekonomi nasional, khususnya dalam hal peluang pekerjaan, peningkatan penerimaan individu, dan mendorong tingkat kesejahteraan masyarakat. Hal tersebut berlaku bagi nelayan kecil maupun pelaku usaha yang bergerak di bidang perikanan. Peranan perikanan yang sangat penting membuka mata pemerintah bahwa bidang ini tidak boleh dipandang sebelah mata.

¹ J Noordyun, "Majapahit in the Fifteenth Century," *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 134, no. 2/3, (1978), hal. 207

Dengan kata lain, sumber daya perikanan harus dapat memberikan manfaat seluas-luasnya bagi kepentingan nasional. Sehubungan dengan itu, pemerintah membentuk Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) pada 26 Oktober 1999. Kementerian ini dibentuk agar sumber daya perikanan dapat dikelola secara maksimal seiring dengan pertumbuhan ekonomi global dan perkembangan zaman. Dikutip dari situs resmi KKP, tercatat bahwa luas perairan laut Indonesia mencakup 67% dari total luas wilayah Indonesia yaitu $\pm 3.250.000 \text{ km}^2$. Luasnya wilayah laut Indonesia tentu menyimpan berbagai sumber daya alam yang mampu menopang perekonomian nasional.

Sebagaimana diserukan dalam Undang-Undang Dasar 1945, khususnya Pasal 33 ayat (3) yang berbunyi “*Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat*”, maka Pemerintah berkewajiban mengelola kekayaan alam untuk mencapai kesejahteraan rakyat. Amanat ini menjadi landasan hukum yang harus dilaksanakan dalam tata kelola sumber daya alam nasional. Sumber daya kelautan, khususnya perikanan adalah salah satu sumber daya alam nasional yang tidak dapat dianggap kecil dan harus diutilisasi untuk meningkatkan perekonomian nasional sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 33 ayat (3) UUD 1945.² Untuk mendukung pengelolaan perikanan, pemerintah telah melakukan pembangunan pelabuhan terpadu di berbagai wilayah Indonesia. Pelabuhan perikanan terbesar di Indonesia yang dibangun pada tahun 1986 adalah Pelabuhan Perikanan Samudera

² Nur Rosmah, “Perlindungan Hukum Bagi Pengusaha Perikanan Pada Pelelangan Ikan Hasil Tangkapan Kapal Berdasarkan Pasal 45 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana”. Skripsi, Jakarta: Program Pascasarjana Magister Kenotariatan, 2012, hal. 1

Nizam Zachman (PPSNZ)) yang terletak di Jakarta Utara.³ Pada periode 2018 – 2022 Kementerian Kelautan dan Perikanan mencatat produksi perikanan dari hasil tangkapan laut (perikanan tangkap) mencapai 22,265,452.42 ton.⁴ Hasil produksi perikanan tangkap tersebut mencakup untuk kebutuhan dalam negeri maupun luar negeri. Jika dirupiahkan, nominal tersebut mencapai angka kurang lebih Rp. 208 triliun. Nilai tersebut termasuk fantastis dalam upaya mendorong pertumbuhan ekonomi dari aspek maritim. Pemerintah melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan (“KKP”) tidak berhenti untuk meningkatkan pertumbuhan hasil produksi perikanan baik budidaya maupun tangkapan dengan berlandaskan pada keberlanjutan ekosistem. Menteri KKP, Wahyu Sakti Trenggono menyatakan bahwa program keberlanjutan yang diusung oleh KKP adalah ekonomi biru. Adapun fokusnya adalah mengontrol secara ketat jumlah kapal dan hasil tangkapan agar tidak terjadi *over fishing* karena bisa menimbulkan distorsi dalam proses keseimbangan rantai makanan di ekosistem laut.⁵

Menteri KKP, Wahyu Sakti Trenggono menyebutkan bahwa saat ini terdapat sebanyak ± 6000 (enam ribu) kapal perikanan yang memiliki izin dari KKP dan ±80.000 (delapan puluh ribu) kapal lainnya mendapatkan izin dari daerah dan

³ Yuniar Putri Muharom et al., “Analisis Nilai Tambah Industri Pengolahan Ikan Tuna Di Kawasan Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS) Nizam Zachman Jakarta”, Jurnal perikanan dan kelautan X, no. 2 Desember 2019, hal. 10

⁴ Pusat Data dan Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Kelautan dan Perikanan dalam angka tahun 2024*, (Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2024), hal. 33

⁵ “Menteri Kelautan Dan Perikanan RI Paparkan Lima Implementasi Kebijakan Ekonomi Biru Kepada Peserta PPRA 64” <https://www.lemhannas.go.id/index.php/berita/berita-utama/1653-menteri-kelautan-dan-perikanan-ri-paparkan-lima-implementasi-kebijakan-ekonomi-biru-kepada-peserta-ppra-64>, diakses tanggal 20 Juli 2024

sebagian lainnya berstatus tidak berizin.⁶ Perlu diketahui bahwa kapal yang memiliki izin dari KKP adalah kapal yang berukuran 30 *Gross Ton* (GT) ke atas sehingga tidak semuanya berizin dari KKP. Adanya pembagian pengaturan perizinan dengan daerah bertujuan agar terbentuk pemerataan pembangunan dan kontrol yang lebih efisien. Selain itu, KKP juga mengklasifikasi kapal perikanan menjadi dua yaitu kapal penangkap dan kapal pengangkut (*bulk carrier*). Para pelaku usaha yang ingin mendapatkan izin harus melakukan pendaftaran melalui aplikasi *online* yang disediakan oleh KKP yaitu SIPALKA (Sistem Informasi Pendaftaran Kapal Perikanan).⁷

Merujuk pada ketentuan Pasal 1 UUD 1945 bahwa “Negara Indonesia adalah negara hukum (*rechstaat*)”, maka perlu pengaturan khusus di bidang perikanan melalui Undang-Undang Nomor 45 tahun 2009 *jo* 32 Tahun 2004 tentang Perikanan (UU 31/2004 *jo* UU No. 45/2009). Dalam perkembangannya, beberapa ketentuan pada undang-undang tersebut diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (UUCK). Selain itu, sebagian hal yang terkait dengan kapal perikanan juga tunduk kepada Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (Undang-Undang Pelayaran), yang juga diubah sebagian ketentuannya oleh UUCK. Kedua regulasi ini merupakan *lex specialis* karena mengesampingkan hukum umum. Eddy OS Hiariej berpendapat bahwa ditinjau dari sudut pandang politik hukum pidana

⁶ “Trenggono Ungkap Dari 80.000 Kapal Ikan Baru 6.000 Yang Ada Ijin - ANTARA News”. <https://www.antaranews.com/berita/3866124/trenggono-ungkap-dari-80000-kapal-ikan-baru-6000-yang-ada-ijin>, diakses tanggal 20 Juli 2024

⁷ Lihat <https://kapal.kkp.go.id/sipalkaonline/>

(*penal policy*), eksistensi asas "*lex specialis derogat legi generali*" pada dasarnya menjadi asas hukum yang krusial dalam jenjang penerapannya.⁸ Asas "*lex specialis*" harus menjadi perhatian khusus para penegak hukum dalam menghadapi permasalahan hukum yaitu bagaimana mengimplementasikan hukum pidana. Selain itu, terdapat produk-produk hukum turunan lainnya dalam bentuk Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Menteri dan Surat Edaran Direktorat Jenderal.

Penelitian ini mengulas permasalahan hukum terkait pengangkutan bahan bakar minyak jenis solar oleh kapal perikanan di kawasan Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman (PPSNZ) yang disertai analisis studi kasus "Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara Nomor 1305/Pid.Sus/2020/PN.Jkt Utr". Perlu dicatat bahwa kapal-kapal perikanan yang berpangkalan di PPSNZ adalah kapal perikanan dengan status komersil yang berskala di atas 30 Gross Ton ke atas. Sebagaimana telah disinggung di atas bahwa kapal perikanan terbagi menjadi dua kategori yaitu kapal pengangkut ikan dan kapal penangkap ikan. Dalam studi kasus penelitian ini, objek kapal dalam Putusan Nomor 1305/Pid.Sus/2020/PN.Jkt Utr adalah Kapal Motor (KM). Jimmy Wijaya 3, sebuah kapal pengangkut ikan milik PT. Charly Wijaya Tuna yang berukuran 150 GT. Izin kapal tersebut diterbitkan oleh KKP.⁹ Kapal-kapal perikanan yang terdaftar di KKP yang seluruhnya berukuran di atas 30 GT adalah kapal motor. Artinya, kapal yang mempunyai mesin pembakaran dalam, biasanya menggunakan mesin diesel. Kapal-kapal tersebut

⁸ Eddy OS Hiariej et.all, "Persepsi Dan Penerapan Asas Lex Specialis Derogat Legi Generali Di Kalangan Penegak Hukum". Laporan Penelitian, Yogyakarta: Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada 2009, hal. 5

⁹ Lihat Lampiran G

membutuhkan bahan bakar untuk mesin diesel yaitu solar. KM. Jimmy Wijaya 3 memiliki fungsi sebagai kapal pengangkut ikan yang digunakan untuk mendukung operasional kapal penangkap ikan. Fungsi kapal tersebut antara lain seperti mengangkut hasil tangkapan kapal penangkap ikan, mengantar bahan bakar minyak dan perbekalan untuk kapal-kapal penangkap milik PT. Charly Wijaya Tuna.¹⁰

Merujuk kepada data PT. Pertamina (Persero), solar adalah bahan bakar minyak termasuk kategori *flammable liquid* atau cairan mudah menyala. Jenis solar yang digunakan untuk kapal perikanan yaitu solar *High Speed Diesel* (HSD). *Safety Data Sheet* atau Lembar Data Keselamatan PT. Pertamina (Persero) pada gambar di bawah menunjukkan bahwa solar memiliki Titik Nyala (*Flash Point*) minimal 52° Celcius. Sementara, dunia pelayaran internasional yang diatur oleh International Maritime Organization (IMO) mengkategorikan solar sebagai barang berbahaya kelas 3 karena memiliki titik nyala minimum 60° Celsius.¹¹ Dalam hal penyimpanan barang berbahaya, terdapat beberapa kriteria yang harus dipenuhi agar kapal tersebut memenuhi syarat standar internasional. Namun, yang perlu menjadi perhatian adalah secara teknis kapal perikanan tidak di desain untuk mengangkut barang berbahaya.

¹⁰ Wawancara terhadap Jemmy Wijaya, Direktur PT. Charly Wijaya Tuna, tanggal 19 Juli 2024.

¹¹ "The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code".

<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/DangerousGoods-default.aspx>, diakses pada 17 Juli 2024, hal. 51



PT PERTAMINA (PERSERO)

Tanggal Revisi : Maret 2017
Revisi ke : 1 (satu)
Halaman : 7 dari 12

SAFETY DATA SHEET
LEMBAR DATA KESELAMATAN

9. SIFAT FISIK DAN KIMIA

Karakteristik	Hasil Uji
Organoleptik (bentuk fisik, warna, dll)	: Cair, jernih, dan terang
Bau	: Diesel
Ambang bau	: Tidak tersedia
pH	: Tidak tersedia
Titik lebur/titik beku	: Tidak dapat diaplikasikan
Titik didih/ rentang didih	: 200-370°C
Sifat mudah menyala	: Cairan mudah menyala
Titik nyala	: Min. 52°C
Laju penguapan	: Tidak tersedia
Nilai batas flamabilitas terendah/tertinggi dan batas ledakan	: LEL 1.3%; UEL 6.0%
Tekanan uap	: Tidak tersedia
Rapat (densitas) uap	: Tidak tersedia
Kerapatan (densitas) relatif	: Tidak tersedia
Kelarutan	
• Kelarutan dalam air	: Tidak larut
• Kelarutan dalam pelarut lain	: Tidak tersedia
Koefisien partisi (n-oktanol/air)	: Tidak tersedia
Suhu dapat membakar sendiri (<i>auto-ignition temperature</i>)	: 260°C
Suhu penguraian	: Tidak tersedia
Kekentalan (viskositas)	: 2.0 - 4.5 mm ² /det (pada 40°C)

Gambar 1 – Diesel Fuel Data Sheet¹²

Oleh karena sifatnya yang mudah menyala perlu adanya pengaturan persyaratan tertentu yang sejalan dengan peraturan perundang-undangan dalam pengangkutan Bahan Bakar Minyak solar jenis High Speed Diesel / HSD. Regulasi mengenai hal itu diatur dalam Undang-Undang Pelayaran, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Menteri Perhubungan, Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan, dan Surat Kesepakatan Bersama. Pemerintah juga meratifikasi Konvensi Internasional Keselamatan Laut atau *The International*

¹² Sumber: <https://pertaminapatraniaga.com/file/files/2024/08/data-sheet-biosolar-b35.pdf>

Convention for The Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 yang diratifikasi melalui Keputusan Presiden RI Nomor 65 Tahun 1980 dan *International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships, 1973 (Marpol 73/78)* yang telah dimodifikasi oleh *Protocol 1978* yang diratifikasi melalui Keputusan Presiden RI Nomor 46 Tahun 1986. Kedua konvensi tersebut diadakan oleh badan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) melalui organisasi kemaritimannya yaitu International Maritime Organization (IMO).¹³ Dengan demikian, pemerintah juga tunduk pada hukum internasional terkait dengan Konvensi Internasional Keselamatan Laut atau The International Convention for The Safety of Life at Sea (SOLAS 1974) dan MARPOL 73/78.

International Maritime Organization (IMO) adalah organisasi Perserikatan Bangsa-Bangsa yang mengatur perihal keselamatan dan keamanan dalam kegiatan pelayaran serta pencegahan pencemaran polusi di laut oleh kapal-kapal.¹⁴ IMO memiliki sub lembaga yang disebut Maritime Safety Committee (MSC) yang bertanggung jawab dalam mengadakan SOLAS 1974 dan MARPOL 73/78. Konvensi tersebut merumuskan berbagai kepentingan internasional terkait dengan keselamatan jiwa maupun lingkungan dalam hal pengangkutan barang berbahaya. Hal tersebut diatur di dalam Chapter VII / Aturan 7 dengan topik *Carriage of Dangerous Goods*. Peraturan tersebut terkandung dalam 5 bagian:¹⁵

¹³ “Dukung Keselamatan Jiwa Di Laut, Indonesia Ratifikasi Protokol Solas 1988”.

<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4884/dukung-keselamatan-jiwa-di-laut-indonesiaratifikasi-protokol-solas-1988>, diakses pada 7 September 2024

¹⁴ “International Maritime Organization Imo | Portal Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia”. https://kemlu.go.id/portal/id/read/4253/halaman_list_lainnya/international-maritime-organization-imo, diakses pada 18 Juli 2024

¹⁵ “International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974”. [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx), diakses pada 18 Juli 2024

1. Bagian A

Pengangkutan barang berbahaya dalam bentuk kemasan - mencakup ketentuan untuk klasifikasi, pengepakan, penandaan, pelabelan dan plakat, dokumentasi dan penyimpanan barang berbahaya. Negara-negara peserta diwajibkan mengeluarkan instruksi di tingkat nasional dan Bab ini mewajibkan Kode Barang Berbahaya Maritim Internasional (IMDG), yang dikembangkan oleh IMO, yang terus diperbarui untuk mengakomodasi barang berbahaya baru dan untuk melengkapi atau merevisi ketentuan yang sudah ada.

2. Bagian A-1

Pengangkutan barang berbahaya dalam bentuk padat dalam jumlah besar - mencakup persyaratan dokumentasi, penyimpanan dan pemisahan untuk barang-barang tersebut dan mewajibkan pelaporan insiden yang melibatkan barang-barang tersebut.

3. Bagian B

Mencakup konstruksi dan perlengkapan kapal yang membawa bahan kimia cair berbahaya dalam jumlah besar dan mewajibkan kapal tanker kimia untuk mematuhi Kode Bahan Kimia Curah Internasional (IBC Code).

4. Bagian C

Meliputi konstruksi dan perlengkapan kapal yang membawa gas cair dalam jumlah besar dan pengangkut gas untuk memenuhi persyaratan International Gas Carrier Code (IGC Code).

5. Bagian D

Bagian ini mengatur pengangkutan bahan bakar nuklir dalam kemasan, plutonium dan limbah radioaktif tingkat tinggi.

Chapter VII atau Bab VII ini mensyaratkan pengangkutan barang berbahaya harus mematuhi ketentuan yang relevan dari Kode Barang Berbahaya Maritim Internasional (Kode IMDG). Konvensi Internasional Untuk Keselamatan Penumpang di Laut (SOLAS) tahun 1974 diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 1980 Tentang Mengesahkan “*International Convention For The Safety of Life At Sea, 1974*” Sebagai Hasil Konferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa DI Laut, 1974, Yang Telah Ditandatangani Oleh Delegasi Pemerintah Republik Indonesia Di London, Pada Tanggal 1 Nopember 1974, Yang Merupakan Pengganti “*International Convention For The Safety of Life At Sea, 1960*”. Pada tahun 2002, *Maritime Safety Committee* (MSC) atau Komite Keamanan Maritim sebagai bagian dari *International Maritime Organization*, menghasilkan sebuah pedoman internasional melalui resolusi MSC.122 (75) yang di dalamnya mengatur pula ketentuan mengenai pengadopsian kode barang berbahaya dalam pelayaran internasional. Pedoman tersebut dinamakan *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*.

Pengadopsian kode tentang barang berbahaya tersebut ditetapkan pada tanggal 6 Juni 2014 dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.008/43/4/DIJPL-14 Tahun 2014 tentang Pemberlakuan Kode Maritim

Internasional Barang Berbahaya (*Adoption of The International Maritime Dangerous Goods / IMDG Code*). Kode *International Maritime Dangerous Goods* (IMDG) yang selanjutnya disebut *IMDG Code* adalah panduan yang berisikan kode maritim dalam pengaturan mengenai Penanganan Barang Berbahaya dan Pengangkutan Barang berbahaya.¹⁶ *IMDG Code* adalah pedoman yang sangat krusial dalam pelayaran internasional terkait pengangkutan barang berbahaya / *dangerous goods*.

Perlu dicatat bahwa Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Kementerian Perhubungan belum mengeluarkan peraturan yang baku dalam hal pengangkutan Bahan Bakar Minyak (BBM)) bagi kapal perikanan, termasuk persyaratan administrasi maupun teknis. Secara runut terdapat tiga regulasi hal pengangkutan bahan bakar minyak oleh kapal perikanan. *Pertama*, peraturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan yaitu Pedoman Operasional Bagi Hal-Hal Khusus Yang Terjadi Pada Kegiatan Kapal Perikanan Berbendera Indonesia tertanggal 5 Agustus 2005.¹⁷ *Kedua*, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut juga mengeluarkan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : JK.II/7/9/DJPL-09 tertanggal 15 April 2009.¹⁸ *Ketiga*, Surat Kesepakatan Bersama (SKB) Kebutuhan Operasional dan Penyimpanan Bahan Bakar Minyak Non Subsidi bagi Kapal Penangkap Ikan dan Kapal Pengangkut Ikan tertanggal 29 Juni 2020.¹⁹ Peraturan pertama dan kedua tersebut

¹⁶ Pasal 1 angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 16 Tahun 2021 *tentang Tata Cara Penanganan Dan Pengangkutan Barang Berbahaya Di Pelabuhan*

¹⁷ Lihat Lampiran A

¹⁸ Lihat Lampiran B

¹⁹ Lihat Lampiran C

turut menjadi landasan hukum bagi penegak hukum untuk membawa kasus KM. Jimmy Wijaya 3 ke pengadilan hingga sampai pada putusan pengadilan. Sedangkan, peraturan ketiga atau Surat Kesepakatan Bersama diterbitkan setelah terjadinya kasus KM. Jimmy Wijaya 3.

Latar belakang kasus ini berawal saat KM. Jimmy Wijaya 3 sedang melakukan perjalanan dari Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman (PPSNZ), Jakarta menuju Panambulai, Kabupaten Kepulauan Aru, Provinsi Maluku dengan membawa solar sebanyak ± 88 (delapan puluh delapan ton). Pada saat tiba di sekitar Pulau Panambulai KM. Jimmy Wijaya diperiksa oleh Polisi Air Polisi Daerah Maluku dan ditemukan BBM yang dimuat di dalam palka atau ruang muat (*cargo holds*). Pemilik dari KM. Jimmy Wijaya 3 adalah PT. Charly Wijaya Tuna, yang diwakili oleh Jemmy Wijaya sebagai Direktur perusahaan. Dalam kasus ini, Jemmy Wijaya ditetapkan menjadi Terdakwa II. Sementara itu, Nahkoda Sodikin, sebagai nahkoda KM. Jimmy Wijaya 3 ditetapkan sebagai Terdakwa I. Dalam diktum putusan ditetapkan bahwa “Para Terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana bersama-sama dengan sengaja mengangkut barang khusus dan barang berbahaya tidak sesuai dengan persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Permasalahan hukum terjadi karena menurut observasi di lapangan bahwa seluruh kapal perikanan di Pelabuhan Perikanan Nizam Zachman (PPSNZ) tidak memenuhi syarat dalam pengangkutan barang berbahaya (solar), yaitu menyimpan

bahan bakar minyak di dalam ruang muat atau palka kapal. Secara teknis, fungsi dari palka kapal perikanan adalah sebagai berikut:²⁰

- a. Tempat penyimpanan hasil perikanan
- b. Menjaga kualitas hasil perikanan
- c. Menjadi “ruang apung”

Berdasarkan fakta tersebut, dapat diasumsikan bahwa seluruh pemilik dan nahkoda kapal perikanan di PPSNZ berpotensi untuk dikenakan hukum pidana yang serupa dengan Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara Nomor 1305/Pid.Sus/2020/PN. Jkt Utr yaitu melakukan tindak pidana bersama-sama dengan sengaja mengangkut barang khusus dan barang berbahaya tidak sesuai dengan persyaratan sebagaimana diatur dalam Pasal 46 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Permasalahannya persyaratan seperti apa yang harus dipenuhi oleh pemilik dan nahkoda kapal perikanan dalam hal pengangkutan barang berbahaya (BBM solar) dan bagaimana pembentukan perlindungan hukum bagi mereka merupakan topik yang akan dikaji dalam karya tulis akademik ini.

Dengan kata lain, penelitian ini mengkaji lebih dalam *das sein das sollen* mengenai perlindungan hukum terhadap pemilik dan nahkoda kapal atas pengangkutan bahan bakar minyak (solar) di PPSNZ setelah ditetapkannya Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara Nomor 1305/Pid.Sus/2020/PN. Jkt. Penelitian ini sangat penting bagi dunia usaha perikanan tangkap karena berkaitan dengan

²⁰ Furkanudin, “*Desain Palka Kapal Ikan Yang Efisien Guna Melayani Kebutuhan Pelayaran Di Daerah Zona Ekonomi Eksklusif,*” Jurnal Teknik Perkapalan 2, no. 2, 2014, hal. 3

kepastian usaha dalam bisnis kapal perikanan. Lebih dari itu, para pemilik dan nahkoda kapal perikanan sangat rentan untuk berhadapan dengan permasalahan hukum. Diantaranya karena banyaknya oknum yang akan memanfaatkan kondisi ketidakpastian hukum tersebut untuk kepentingan tertentu, karena belum adanya peraturan perundang-undangan yang jelas terkait pengangkutan barang berbahaya oleh kapal perikanan. Diharapkan, sekiranya penelitian ini dapat menghasilkan luaran yang bermanfaat bagi para pemilik dan nahkoda kapal perikanan agar terhindar dari masalah hukum akibat ketidakjelasan dan ketidakpastian hukum dalam menjalankan usahanya.

1.2 Rumusan Masalah

Mengacu kepada uraian dari latar belakang yang telah diterangkan sebelumnya, terdapat dua rumusan masalah yang ingin Penulis kembangkan terkait dengan penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana tanggung jawab hukum pemilik dan nahkoda kapal perikanan yang digunakan untuk mengangkut bahan bakar minyak?
2. Bagaimana perlindungan hukum terhadap pemilik dan nahkoda kapal perikanan yang digunakan untuk mengangkut bahan bakar minyak setelah ditetapkannya Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara Nomor 1305/Pid.Sus/2020/PN. Jkt?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian mengenai pengaturan pengangkutan bahan bakar minyak di atas kapal perikanan ini bertujuan:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab hukum pemilik dan nahkoda kapal perikanan atas pengangkutan bahan bakar minyak di kawasan Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman.
2. Mengkaji implikasi hukum atas Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara Nomor 1305/Pid.Sus/2020/PN. Jkt untuk menemukan perlindungan hukum yang tepat bagi pemilik dan nahkoda atas pengangkutan bahan bakar minyak jenis solar oleh kapal perikanan di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian dapat ditinjau dari dua aspek yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis.

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini bermanfaat dalam memberikan pandangan teoritis bagi disiplin ilmu hukum, khususnya terkait perlindungan hukum yang dikaitkan dengan dunia usaha kapal perikanan. Teori-teori tersebut dapat memberikan gambaran teoritis terkait perlindungan hukum yang dikaitkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, khususnya dalam hal pengangkutan Bahan Bakar Minyak oleh kapal perikanan. Penelitian ini diharapkan

dapat pula menjadi bahan materi penelitian lainnya yang relevan dengan judul ataupun kasus yang diangkat.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini dapat memberikan manfaat praktis bagi pemilik dan nahkoda kapal perikanan di Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman dalam melakukan kegiatan pengangkutan bahan bakar minyak jenis solar. Arahnya, untuk mencegah terulangnya kasus KM. Jimmy Wijaya 3. Analisis yuridis atas kasus KM. Jimmy Wijaya 3 dapat memberikan gambaran kepada para pelaku usaha kapal perikanan mengenai perlindungan hukum yang relevan dalam pengangkutan BBM solar oleh kapal perikanan. Selain itu, penelitian ini dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah dalam membuat kebijakan, termasuk memberikan kepastian hukum bagi dunia usaha kapal perikanan, khususnya dalam kegiatan pengangkutan bahan bakar minyak di dalam palka atau ruang muat (*cargo holds*).

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penelitian ini dirancang dan disusun secara runut agar mudah dipahami. Dasarnya adalah mengikuti “STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR (SOP) PENULISAN TUGAS AKHIR MAHASISWA PROGRAM STUDI HUKUM UNIVERSITAS PELITA HARAPAN”. Secara keseluruhan, penelitian skripsi terdiri dari 5 (lima) bab, sebagai berikut:

1. BAB I Pendahuluan, berisi ulasan mengenai Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, dan Manfaat Penelitian yang

meliputi: Manfaat teoritis dan Manfaat praktis, suatu uraian singkat mengenai Sistematika Penulisan.

2. BAB II Tinjauan Pustaka, meliputi pembahasan mengenai Landasan Teori, telah dipilih 3 (tiga) teori hukum yang mencakup Teori Tanggung Jawab, Teori Perlindungan Hukum, dan Teori Kepastian Hukum.

Adapun dalam Landasan Konseptual, diuraikan mengenai beberapa konsepsi sebagai berikut:

- a. Kapal Perikanan
 - b. Kementerian Kelautan dan Perikanan
 - c. Kementerian Perhubungan
 - d. Pemilik dan Nahkoda kapal perikanan
 - e. Izin Kapal Perikanan
 - f. International Maritime Dangerous of Goods (IMDG)
 - g. Konsep pengangkutan bahan bakar minyak oleh kapal perikanan
3. BAB III Metode Penelitian, diuraikan mengenai Jenis Penelitian, Jenis Data, Cara Perolehan Data, Jenis Pendekatan, dan Analisis Data.
 4. BAB IV Hasil Penelitian dan Analisis, pembahasan mengenai hasil penelitian, berikut analisis yuridis yang terkait dengan rumusan masalah. Secara sistematis kedua rumusan masalah yang dinyatakan dalam Bab I menjadi kerangka analisi dan pembahasan guna menjawab rumusan masalah yang dipertanyakan.
 5. BAB V Kesimpulan dan Saran, menyajikan suatu kesimpulan yang ditarik dari hasil analisis dan pembahasan. Selain itu, turut menampilkan

pesan-pesan atau rekomendasi yang dapat memberiksan solusi atas permasalahan hukum yang dihadapi.

