

BAB III

HAK DAN KEWAJIBAN PELAKU USAHA DAN KONSUMEN DIKAITKAN DENGAN TRANSPORTASI AIR DI PELABUHAN

A. Hak Dan Kewajiban Pelaku Usaha Di Pelabuhan

Dalam Pasal 1 angka 3 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menyebutkan bahwa pelaku usaha adalah setiap orang-perorang atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi. Dalam penjelasannya menyatakan bahwa pelaku usaha yang termaksud dalam pengertian ini adalah perusahaan, koperasi, BUMN, korporasi, importer, pedagang, distributor, dan lain-lain. Adapun contoh dari pelaku usaha di pelabuhan adalah :

a. Perusahaan Bongkar Muat (*Stevedoring Company*)

Perusahaan bongkar muat atau yang populer disebut dengan PBM atau stevedore memberikan kontribusi dalam kelancaran operasional pelabuhan dalam bentuk membongkar dan memuat barang dari dan ke kapal, kegiatan pergudangan dan penumpukan barang. Berdasarkan Pasal 2 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2014 tentang

Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal, kegiatan usaha bongkar muat adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, yang meliputi kegiatan:

- 1) *Stevedoring*, adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
- 2) *Cargodoring*, adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya dan;
- 3) *Receiving/delivery*, adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

b. *Freight Forwarder*

Freight forwarder adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) atau disebut juga dengan istilah *Architect of Transport*. Disebut sebagai demikian karena

freight forwarder lah yang berperan dalam pengaturan angkutan ke pasar tujuan dengan moda transportasi yang aman dan ekonomis. *Freight forwarder* berperan sebagai perantara untuk menangani muatan antara *shipper* (pemilik barang) dan *consignee* (penerima barang) dan dengan *carrier* (pengangkut).⁶²

1. Hak Pelaku Usaha

Dalam UU No. 8 Tahun 1999 Hukum Perlindungan Konsumen diatur mengenai apa saja yang menjadi hak bagi pelaku usaha, hal ini dimaksudkan agar terjaminnya suatu rasa keadilan terhadap konsumen maupun pelaku usaha. Adapun hak pelaku usaha menurut Pasal 6 adalah :

- a. “Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- b. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beriktikad tidak baik;
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
- d. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan / atau jasa yang diperdagangkan;
- e. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.”

Selain itu dalam UU No. 22 Tahun 2009 terdapat beberapa hak-hak khusus yang dimiliki pihak pengangkut, yaitu:

⁶²H.M. Noch Idris Ronosentono, *Pengetahuan Dasar Tata Laksana Freight Forwarding*, Jakarta: Infomedika, 2004, hlm. 7.

- a. Perusahaan angkutan umum berhak untuk menahan barang yang diangkut jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan (Pasal 195 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009).
 - b. Perusahaan angkutan umum berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan (Pasal 195 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009).
 - c. Perusahaan angkutan umum berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban (Pasal 195 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009).
 - d. Jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim atau penerima sesuai dengan batas waktu yang telah disepakati, perusahaan angkutan umum berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan (Pasal 196 UU No. 22 Tahun 2009).
2. Kewajiban Pelaku Usaha

Dalam hal pengangkutan barang/orang melalui transportasi air secara khusus, pada dasarnya pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut sejak barang tersebut diterima oleh pengangkut dari pihak pengirim/pemilik barang, merupakan suatu konsekuensi perjanjian pengangkutan yang telah diadakan antara

pengangkut dengan penumpang atau pemilik barang atau pengirim barang, dimana sesuai dengan Pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008. Tanggung jawab yang tertuang dalam Pasal 40 UU No. 17 Tahun 2008 tersebut kembali diperjelas ke dalam Pasal 41 UU No. 17 Tahun 2008 yang menentukan sebagai berikut:

- a. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :
 - 1) kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - 2) musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - 3) keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
 - 4) kerugian pihak ketiga.
- b. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
- c. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 41 ayat (3) dapat diperoleh bahwa atas tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada pasal 41 (1) UU No. 17 Tahun 2008, yaitu akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut. Apabila perusahaan pengangkutan tidak melaksanakan ketentuan pasal 41 ayat (3) di atas, dapat dijatuhkan sanksi yang ditentukan sesuai dengan Pasal 292 UU No. 17 tahun 2008.

Ketentuan umum lainnya mengenai tanggung jawab pengangkut (*Liability of the Carrier*) dapat dilihat dalam Pasal 468 KUHD, sebagai suatu pasal mengenai pertanggungjawaban pengangkut yang membawa konsekuensi berat bagi pengangkut. Selain itu, Pasal 477 KUHD menetapkan pula bahwa pengangkut juga bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambatnya diserahkan barang yang diangkut. Pertanggungjawaban pengangkut ini juga telah diatur dalam *The Hague Rules 1924 article 1 (2)* yaitu sejak barang itu dimuat sampai barang dibongkar. Dengan demikian maka pertanggungjawaban pengangkut itu berakhir sejak barang itu dibongkar dan diserahkan dekat kapal.

Article 4 The Hamburg Rules 1978 menyatakan bahwa pertanggungjawaban pengangkut adalah pada saat barang-barang berada dibawah penguasaannya yaitu di pelabuhan pemberangkatan, selama berlangsungnya pengangkutan sampai di pelabuhan pembongkaran. Dengan ketentuan demikian sangat jelas bahwa masa pertanggungjawaban pengangkut (*period of responsibility of the carrier*) dalam *The Hamburg Rules 1978* adalah lebih tegas, nyata dan memberi tanggung jawab yang besar bagi pengangkut.⁶³ Akan tetapi, pengangkut dapat terbebas dari sebagian atau seluruh dari tanggung jawabnya dengan

⁶³ Hasnil Basri Siregar, *Kapita Selekta Hukum Laut Dagang*, Medan: Fakultas Hukum USU, 1993, hlm. 40

membuktikan bahwa kerugian atas musnah, hilang atau rusaknya barang bukan merupakan kesalahannya yang juga diatur dalam KUHD Pasal 477.

Sebelumnya telah diuraikan tentang prinsip-prinsip tanggung jawab yang dikenal dalam hukum pengangkutan, yaitu :

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (*fault liability, liability based on fault principle*)

Konsep tanggung jawab hukum atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) dikenal pada tahap awal pertumbuhan hukum romawi termasuk dalam doktrin “*culpa*” dalam *lex aquilia*. *Lex aquilia* menentukan bahwa kerugian baik disengaja ataupun tidak harus selalu diberikan santunan.⁶⁴

Berdasarkan prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim/penerima barang atau pihak ketiga, karena kesalahannya dalam melaksanakan angkutan.⁶⁵ Unsur kesalahan dalam prinsip ini merupakan isu sentral yang harus diperhatikan jika hendak menuntut pertanggungjawaban pengangkut. Dimana diawali dengan konsepsi tentang “kewajiban pengangkut” untuk

⁶⁴ E. Saefullah Wiradipradja, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional dan Nasional*, Yogyakarta: Liberty, 1989, hlm. 21

⁶⁵ Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut di Indonesia*, Jakarta: Bina Aksara, 1980, hlm. 129

menyelenggarakan angkutansampai ke tujuan “dengan selamat” yang merupakan tanggung jawab hukum pengangkut.⁶⁶

b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)

Berdasarkan prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang atau pihak ketiga, kecuali jika pengangkut dapat membuktikan bahwa pengangkutan tersebut sudah diselenggarakan secara patut.⁶⁷

Menurut H.M.N Purwosutjipto, kewajiban-kewajiban dari pihak pengangkut adalah :

- a. Menyediakan alat pengangkut yang akan digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan.
- b. Menjaga keselamatan orang (penumpang) dan/ atau barang yang diangkutnya. Dengan demikian maka sejak pengangkut menguasai orang (penumpang) dan/ atau barang yang akan diangkut, maka sejak saat itulah pihak pengangkut mulai bertanggung jawab (Pasal 1235 KUHPerdara).

⁶⁶ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang di Indonesia Jilid III – Pengangkutan*, Jakarta: Djambatan, 1987, hlm. 52

⁶⁷Wiwoho Soedjono, *Op.Cit*, hlm. 35.

- c. Kewajiban yang disebutkan dalam Pasal 470 KUHD yang meliputi:
- 1) Mengusahakan pemeliharaan, perlengkapan atau peranakanbuahan alat pengangkutnya;
 - 2) Mengusahakan kesanggupan alat pengangkut itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan;
 - 3) Memperlakukan dengan baik dan melakukan penjagaan atas muatan yang diangkut.
- d. Menyerahkan muatan ditempat tujuan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan dalam perjanjian

B. Hak Dan Kewajiban Konsumen Di Pelabuhan

1. Hak Konsumen

Sebagai pemakai barang dan/ atau jasa, konsumen memiliki sejumlah hak dan kewajiban. Pengetahuan akan hak-hak konsumen adalah hal yang sangat penting agar masyarakat dapat bertindak sebagai konsumen yang kritis dan mandiri sehingga ia dapat bertindak lebih jauh untuk memperjuangkan hak-haknya ketika ia menyadari hak-haknya telah dilanggar oleh pelaku usaha.⁶⁸

Secara umum dikenal 4 (empat) hak dasar konsumen, yaitu :

1. Hak untuk mendapatkan keamanan (*the right to safety*)

⁶⁸Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia edisi Revisi 2006*, Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia, 2006, hlm. 19

Konsumen berhak mendapatkan keamanan dan barang dan jasa yang ditawarkan kepadanya. Produk barang dan jasa itu tidak boleh membahayakan jika dikonsumsi sehingga konsumen tidak dirugikan baik secara jasmani atau rohani terlebih terhadap barang dan/ atau jasa yang dihasilkan dan dipasarkan oleh pelaku usaha yang berisiko sangat tinggi .⁶⁹

2. Hak untuk mendapatkan informasi (*the right to be informed*)

Untuk itu diperlukan adanya pengawasan secara ketat yang harus dilakukan oleh pemerintah. Setiap produk yang diperkenalkan kepada konsumen harus disertai informasi yang benar baik secara lisan, melalui iklan di berbagai media, atau mencantumkan dalam kemasan produk (barang). Hal ini bertujuan agar konsumen tidak mendapat pandangan dan gambaran yang keliru atas produk barang dan jasa.⁷⁰

3. Hak untuk memilih (*the right to choose*)

Konsumen berhak untuk menentukan pilihannya dalam mengkonsumsi suatu produk. Ia juga tidak boleh mendapat tekanan dan paksaan dari pihak luar sehingga ia tidak mempunyai kebebasan untuk membeli atau tidak membeli.⁷¹

⁶⁹*Ibid*, hlm. 23

⁷⁰*Ibid*, hlm.25

⁷¹*Ibid*, hlm. 27

4. Hak untuk didengar (*the right to be heard*)

Hak ini berkaitan erat dengan hak untuk mendapatkan informasi. Ini disebabkan informasi yang diberikan oleh pihak yang berkepentingan sering tidak cukup memuaskan konsumen. Untuk itu konsumen harus mendapatkan haknya bahwa kebutuhan dan klaimnya bisa didengarkan, baik oleh pelaku usaha yang bersangkutan maupun oleh lembaga-lembaga perlindungan konsumen yang memperjuangkan hak-hak konsumen.⁷²

Selain keempat hak di atas, Hak-hak Konsumen juga diatur dalam Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen yaitu sebagai berikut :

1. “Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/ atau jasa;
2. Hak untuk memilih barang dan/ atau jasa serta mendapatkan barang dan/ atau jasa tersebut sesuai dengannilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
3. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/ atau jasa;
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/ atau jasa yang digunakan;
5. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
6. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
7. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
8. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/ atau penggantian, apabila barang dan/ atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.”

⁷²Happy Susanto, *Hak-Hak Konsumen Jika Dirugikan*, Jakarta: Visimedia, 2008, hlm. 25

Hak-hak konsumen yang telah disebutkan diatas dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Hak atas keamanan dan keselamatan

Hak ini dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan dalam penggunaan barang atau jasa yang diperolehnya, sehingga konsumen dapat terhindar dari kerugian (fisik maupun psikis) apabila memakai suatu produk.

2. Hak untuk memilih

Hak ini dimaksudkan untuk memberikann kebebasan kepada konsumen untuk memilih produk-produk tertentu sesuai dengan kebutuhannya tanpa ada tekanan dari pihak luar. Berdasarkan hak ini, konsumen berhak memutuskan untuk membeli atau tidak suatu produk termasuk jugas untuk memilih baik kualitas maupun kuantitas jenis produk yang dipilihnya. Hak ini dimiliki oleh konsumen hanya jika ada alternatif pilihan dari jenis produk tertentu, karena jika suatu produk dikuasai secara monopoli oleh suatu produsen/ pelaku usaha atau dengan kata lain tidak ada pilihan lain (barang maupun jasa), maka dengan sendirinya hak untuk memilih tidak berfungsi.

3. Hak untuk memperoleh informasi

Hak atas informasi yang benar dan jelas dimaksudkan agar konsumen dapat memperoleh gambaran yang benar tentang suatu produk karena dengan informasi tersebut, konsumen dapat memilih produk yang diinginkan sesuai dengan kebutuhannya serta terhindar dari kerugian akibat kesalahan dalam penggunaan produk. Informasi tersebut di antaranya adalah mengenai manfaat kegunaan produk, efek samping atas penggunaan produk, tanggal kadaluwarsa, serta identitas produsen dari produk tersebut. Informasi tersebut dapat disampaikan secara lisan maupun secara tertulis, baik yang dilakukan dengan mencantumkan pada label yang melekat pada produk maupun melalui iklan-iklan yang disampaikan oleh produsen/ pelaku usaha, baik melalui media cetak maupun media elektronik. Informasi ini dapat memberikan dampak signifikan untuk meningkatkan efisiensi dari konsumen dalam memilih produk serta meningkatkan kesetiannya terhadap produk tertentu, sehingga akan memberikan keuntungan bagi pelaku usaha yang memenuhi kebutuhannya. Dengan demikian, pemenuhan hak ini akan menguntungkan konsumen dan pelaku usaha.

4. Hak untuk didengar

Hak ini adalah hak untuk menghindarkan diri dari kerugian. Hak ini dapat berupa pertanyaan tentang berbagai hal yang berkaitan dengan produk-produk tertentu apabila informasi yang diperoleh tentang produk tersebut kurang memadai, atau berupa pengaduan atas kerugian yang telah dialami akibat penggunaan suatu produk atau berupa pernyataan/ pendapat tentang suatu kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan kepentingan konsumen. Hak ini disampaikan baik secara perorangan maupun kolektif, baik yang disampaikan secara langsung maupun diwakili oleh suatu lembaga tertentu, misalnya YLKI.

5. Hak untuk mendapatkan upaya penyelesaian hukum yang patut

Hak ini dimaksudkan untuk memulihkan keadaan konsumen yang telah dirugikan akibat penggunaan suatu produk melalui jalur hukum.

6. Hak untuk memperoleh pendidikan konsumen

Hak ini dimaksudkan agar konsumen memperoleh pengetahuan maupun keterampilan yang diperlukan agar dapat terhindar dari kerugian akibat penggunaan produk. Dengan adanya pendidikan bagi konsumen diharapkan konsumen dapat

lebih kritis dan teliti dalam memilih suatu produk yang dibutuhkan.

7. Hak untuk diperlakukan secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif

Maksud hak ini adalah hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif berdasarkan suku, agama, budaya, daerah, pendidikan, kaya, miskin, dan status sosial lainnya.⁷³

C. Hubungan Antara Pelaku Usaha Dengan Pemerintah Pusat dan Daerah

1. Hubungan Pelaku Usaha Dengan Pemerintah Pusat

Ada beberapa peraturan perundang – undangan yang mengatur hubungan antara pelaku usaha dalam hal ini pengelola pelabuhan dengan pemerintah pusat, diantaranya terangkum dalam UU No 21 Tahun 1992 mengenai Pelayaran dan PP. No. 69 Tahun 2001 mengenai Kepelabuhanan. Diantara kedua peraturan perundang – undangan diatas, yang mengatur hubungan antara pelaku usaha dengan Pemerintah Pusat adalah PP No 69 Tahun 2011. Dalam PP tersebut dijelaskan bahwa pelaku usaha pelabuhan nasional, internasional, dan *hub port* diserahkan kepada

⁷³Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen-Cetakan Pertama*, Jakarta: Rajawali Pers, 2004, hlm. 45

BUMN yaitu PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo). Dengan demikian melalui pengelolaan pelabuhan baik skala nasional maupun internasional semua kewenang berada pada pemerintah pusat dan dalam pelaksanaannya dilakukan oleh PT Pelindo⁷⁴.

Terkadang pelaku usaha perusahaan jasa pengangkutan laut sering mengalami kekhawatiran mengenai sumber daya manusia yang kurang memadai sehingga membutuhkan adanya *political will* dari kewenangan pemerintah pusat itu sendiri. Apalagi dalam konvensi *Internasional Maritime Organization* (IMO) tidak disebutkan adanya larangan dikelolanya pelabuhan selain penunjukan yang dilakukan oleh pemerintah pusat.⁷⁵ Adanya ketidaksinkronan dan pola pikir terhadap aturan main kewenangan pengelolaan jasa angkutan laut oleh pelaku usaha inilah seringkali memunculkan adanya *judicial review* terhadap peraturan pelabuhan dan pertentangan – pertentangan argumentatif baik secara lisan maupun tertulis di media massa dan secara kajian kajian akademis.⁷⁶

Beberapa contoh perusahaan pelaku usaha jasa pelayaran yang dimiliki oleh pemerintah pusat antara lain:

⁷⁴Humas PT Pelindo, “Beyond Port of Indonesia”, <http://www.pelindo.co.id/>, diakses pada tanggal 15 Agustus 2019 pukul 12.10 WIB

⁷⁵Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan : Penerbit Pustaka Bangsa Press, 2005. hlm. 76

⁷⁶*Ibid*, hlm. 79

1. PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo)

PT Pelindo didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 1991 dengan kepemilikan saham sebesar 100 % dikuasai oleh Pemerintah Pusat dalam hal ini Pemerintah RI.⁷⁷Kegiatan usaha berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 133 Tahun 2011 tanggal 2 Maret 2011 tentang Pemberian Izin Usaha kepada PT Pelindo (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang dilaksanakan dalam menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhan dan usaha lainnya yang menunjang pencapaian tujuan perusahaan meliputi:

- a. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
- b. Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar minyak dan pelayanan air bersih;
- c. Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
- d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas;
- e. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang, tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta

⁷⁷Humas PT Pelindo, "Beyond Port of Indonesia", <https://www.pelindo.co.id/id/about-us>, Diakses pada tanggal 15 Agustus 2019 pukul 12.20 WIB

peralatanpelabuhan;

f. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro;

g. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muatbarang;

h. Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang;dan

i. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaankapal.

2. PT. PAL Indonesia (Persero)

PT PAL Indonesia (Persero) sebagai salah satu industri strategis yang memproduksi alat utama sistem pertahanan Indonesia khususnya untuk matra laut, keberadaannya tentu memiliki peran penting dan strategis dalam mendukung pengembangan industri kelautan nasional.⁷⁸Pendirian PT PAL Indonesia (Persero) bermula dari sebuah galangan kapal yang bernama *Marine Establishment (ME)* dan diresmikan oleh Pemerintah Belanda pada tahun 1939dengan kepemilikan saham pada saat ini sebesar 100 % dikuasai oleh Pemerintah Pusat dalam hal ini Pemerintah RI.

⁷⁸Humas PT.PAL Indonesia,“BUMN Hadir Untuk Negeri”, http://pal.co.id/our_company?lang=ina, diakses pada tanggal 15 Agustus 2019 Pukul 12:30 WIB

3. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)

PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) adalah perusahaan jasa angkutan penyebrangan dan pengelola pelabuhan penyebrangan untuk penumpang, kendaraan dan barang dengan kepemilikan saham pada saat ini sebesar 100 % dikuasai oleh Pemerintah Pusat dalam hal ini Pemerintah RI.⁷⁹Fungsi utama perseroan adalah menyediakan akses transportasi publik antar pulau-pulau yang bersebelahan serta menyatukan pulau-pulau besar sekaligus menyediakan akses transportasi publik ke wilayah yang belum memiliki penyebrangan guna mempercepat pembangunan (penyebrangan perintis).Perusahaan Perseroan (Persero) PT. ASDP Indonesia Ferry, perusahaan menyelenggarakan usaha - usaha di bidang :

- a) Jasa Kepelabuhanan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan
- b) Jasa Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan untuk penumpang, kendaraan, barang dan hewan.
- c) Jasa Angkutan Laut berjadwal untuk penumpang, kendaraan, barang dan hewan.
- d) Jasa penyewaan (*charter*) kapal.

⁷⁹Humas PT. ASDP Indonesia, "ASDP Indonesia Ferry", https://www.indonesiaferry.co.id/profil_perusahaandiakses pada tanggal 15 Agustus 2019 Pukul 13:00 WIB

- e) Penyediaan dan Pengusahaan Jasa Terminal, Dermaga, dan Fasilitas lainnya untuk kegiatan tambat kapal, naik turun penumpang dan kendaraan serta bongkar muat barang/hewan.
- f) Penyediaan dan pengusahaan kolam-kolam pelabuhan, perairan pelabuhan untuk menunjang kelancaran lalu lintas dan berlabuhnya kapal - kapal penyeberangan.
- g) Penyediaan tenaga listrik, air tawar, bahan bakar minyak, instalasi limbah dan fasilitas lainnya untuk menunjang operasional kapal.

2. Hubungan Pelaku Usaha Dengan Pemerintah Daerah

Dalam menerapkan hubungan antara pelaku usaha jasa pelabuhan dengan pemerintah daerah setempat, melalui Kementerian Perhubungan diminta untuk melakukan distribusi aset pelabuhan ke pemerintah daerah untuk mengoptimalkan fungsi pelabuhan. Hal ini juga bisa menjadi peluang bagi pemerintah daerah untuk mendapatkan sumber pendapatan asli daerah (PAD)⁸⁰.

Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Biro Komunikasi dan Informasi Publik pada tahun 2006, terdapat sepuluh pelabuhan lokal yang diserahkan pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan RI

⁸⁰Santoso Brotodihardjo, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta : Eresco, 2006, hlm. 50

terhadap enam Pemerintahan Daerah, antara lain : Pelabuhan Parigi Raya, Pelabuhan Pulau Kijang dan Pelabuhan Kuala Mandah di Kabupaten Indragiri Hilir, Pelabuhan Way Seputih di Kabupaten Lampung Tengah, Pelabuhan Tangklok dan Pelabuhan Patioh di Kabupaten Sampang, Pelabuhan Eretan dan Pelabuhan Kalimenir di Kabupaten Indramayu, Pelabuhan Midai di Kabupaten Natuna, dan Pelabuhan Moutong di Kabupaten Perigi Moutong.⁸¹

Pengelolaan infrastruktur pelabuhan kepada pemerintah daerah sudah sesuai dengan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 1999 Tentang Otonomi Daerah yang menyatakan bahwa Pemerintah Daerah berhak untuk mengelola pemerintahan dan potensi yang terdapat di daerahnya demi kepentingan masyarakat luas⁸². Penyerahan pelabuhan kepada pemerintah daerah selain itu juga merupakan konsekuensi logis terhadap *Key Indicator Performance* dalam melaksanakan pelayanan publik kepada masyarakat secara efisien, tepat sasaran, dan dapat melayani seluruh lapisan masyarakat di daerah. Selain itu dengan pengelolaan secara menyeluruh kewenangan dapat meningkatkan pendapatan daerah karena wewenang aset keseluruhan dikelola oleh Pemerintah Daerah.

⁸¹ Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kemenhub RI, “Serah Terima Operasional 10 Pelabuhan Kepada 6 Pemkab”, <http://www.dephub.go.id/post/read/Serah-Terima-Operasional-10-Pelabuhan-kepada-6-Pemkab743>, diakses pada tanggal 06 September 2019 pukul 10:35 WIB

⁸² Hasim Purba, *Op.Cit*, 2005, hlm. 86