



**ANALISIS TANGGUNG JAWAB HUKUM PT PUPUK
INDONESIA LOGISTIK DALAM INSIDEN MT SALMON
MUSTAFA DI PELABUHAN GRESIK**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran
pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

MARISKA ANGGI NOPITA

NIT. 592211318396 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
2026**

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS TANGGUNG JAWAB HUKUM PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK DALAM INSIDEN MT SALMON MUSTAFA DI PELABUHAN GRESIK

Disusun Oleh:

MARISKA ANGGI NOPITA
NIT. 592211318396 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

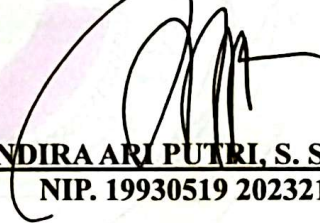
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, *15 April*.....2026

Dosen Pembimbing I
Materi



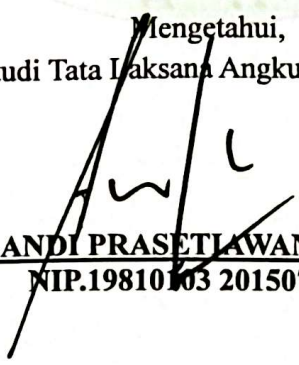
OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M.
NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



INDIRA ARI PUTRI, S. ST.Pel., MT
NIP. 19930519 202321 2 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan



Dr. ANDI PRASETLAWAN, S.ST, MM
NIP.19810103 201507 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Tanggung Jawab Hukum PT Pupuk Indonesia

Logistik dalam Insiden MT Salmon Mustafa di Pelabuhan Gresik” karya,

Nama : Mariska Anggi Nopita

NIT : 592211318396 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana

Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

pada hari.....*Selasa*....., tanggal..*5 Mei 2026*.....

Semarang,*5 Mei*.....2026

PENGUJI

Penguji I : RETNO HARYANTI, S.Pd., M.M

NIP. 19741018 199803 2 001



Penguji II : OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M

NIP. 19781024 200212 2 002



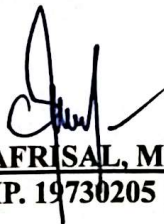
Penguji III : HERI PRASETYO, S.M., M.M

NIP. 19850429 201012 1 003



Mengetahui :

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E., I.P.U.

NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mariska Anggi Nopita

NIT : 592211318396 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul “Analisis Tanggung Jawab Hukum PT Pupuk Indonesia Logistik dalam Insiden MT Salmon Mustafa di Pelabuhan Gresik”

Dengan ini peneliti menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, peneliti siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 14 April 2026

Yang menyatakan pernyataan,



MARISKA ANGGI NOPITA
NIT. 592211318396 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Setiap orang menapaki takdirnya sendiri, tak ada yang tertinggal, tak ada yang mendahului. (Mariska, 2026)
2. fa inna ma‘al-‘usri yusrâ (Q.S Al-Insyirah:5)

Persembahan :

1. Kedua orang tua peneliti Ibu Sulfiani dan Bapak Maryanto, dan ketiga kakak peneliti Fian Ayu, Rian Bagus dan Hendra yang selalu memberikan semangat, dukungan, doa, dan nasihat kepada peneliti.
2. Almamater dan seluruh sivitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Seluruh keluarga besar taruna dan taruni angkatan LIX PIP Semarang
4. Seluruh sahabat dan teman-teman peneliti yang selalu memberikan dukungan.
5. Seluruh staf dan karyawan di PT Pupuk Indonesia Logistik
6. Untuk diri sendiri, yang telah berhasil sampai dititik ini.

PRAKATA

Alhamdulillah, puji syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat, nikmat, dan hidayah-Nya sehingga skripsi yang berjudul “**Analisis Tanggung Jawab Hukum PT Pupuk Indonesia Logistik dalam Insiden MT Salmon Mustafa di Pelabuhan Gresik**” dapat diselesaikan dengan baik. Shalawat serta salam semoga selalu tercurah kepada Nabi Muhammad SAW.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam penyusunannya, peneliti memperoleh banyak bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E., I.P.U. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Dr. Andi Prasetiawan, S.ST., M.M, selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M, selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi dan selaku Dosen Wali selama semester satu sampai delapan, yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan bimbingan, arahan dan dukungan dalam perkuliahan serta penyusunan skripsi ini.
4. Ibu Indira Ari Putri, S.ST.Pel., M.T., selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi, yang dengan sabar memberikan bimbingan, pengarahan dan semangat dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak/Ibu Dosen dan Sivitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu, wawasan, dan pengalaman yang bermanfaat bagi peneliti selama menempuh pendidikan.
6. Dua orang yang paling berjasa dalam hidup peneliti, Ibu peneliti tercinta Sulfiani dan Bapak peneliti Maryanto yang telah mendoakan, membesarkan, mendidik, serta memberikan dukungan, nasihat, dan kasih sayang yang tulus kepada peneliti.

7. Ketiga kakak peneliti, Fian Ayu, Rian Bagus, dan Hendra, serta keponakan tercinta, Jenna dan Juan, yang senantiasa memberikan keceriaan, kasih sayang, doa, dan semangat kepada peneliti selama proses penyusunan skripsi ini.
8. Kepada seluruh staf dan pegawai PT Pupuk Indonesia Logistik, terutama Ibu Lisa, Ibu Retno Wulandari, Ibu Amel Bianika dan Ibu Ifa, yang telah membantu, memberikan banyak ilmu, serta memberikan kesempatan kepada peneliti untuk memperoleh data dan pengalaman selama penyusunan skripsi ini.
9. Semua teman dan sahabat peneliti, khususnya Sinta Bella, Devita Putri, dan Angganita, yang selalu hadir dengan doa, dukungan, dan semangat bagi peneliti.
10. Teman-teman Angkatan LIX, khususnya kelas K8B, terutama KOMITA, serta Kasta Sragen atas dukungan dan kebersamaan selama perkuliahan dan penyusunan skripsi ini.
11. Diri peneliti sendiri yang telah bertahan, berjuang, dan tidak menyerah hingga titik ini. Semua lelah, ragu, takut, dan usaha akhirnya terbayar. Peneliti bangga dengan setiap proses yang peneliti lalui.

Peneliti menyadari bahwa penelitian ini masih memiliki keterbatasan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi pembaca dan pengembangan ilmu di bidang pelayaran.

Semarang,

2026

Peneliti

MARISKA ANGGI NOPITA
NIT. 592211318396 K

ABSTRAK

Nopita, Mariska Anggi 2026, NIT 592211318396 K. “*Analisis Tanggung Jawab Hukum PT Pupuk Indonesia Logistik dalam Insiden MT Salmon Mustafa di Pelabuhan Gresik*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M., Pembimbing II: Indira Ari Putri, S.ST.Pel., M.T.

Peran transportasi laut sangat penting dalam mendukung sistem logistik nasional Indonesia sebagai negara kepulauan, sehingga penyelenggaraan pelayaran harus dilakukan secara aman dan bertanggung jawab. Namun meskipun telah diatur dalam Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, insiden di kawasan pelabuhan masih sering terjadi dan berpotensi menimbulkan kerugian serta konsekuensi hukum bagi perusahaan pelayaran. Penelitian ini mengkaji kejadian benturan MT Salmon Mustafa milik PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) dengan *Jetty Dolphin International Bulk Liquid* (IBL) di Pelabuhan Gresik pada tanggal 31 Maret 2025, yang menimbulkan permasalahan mengenai tanggung jawab hukum pengangkut. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tanggung jawab hukum PILOG serta penerapan mekanisme pertanggungjawaban sesuai ketentuan hukum yang berlaku Indonesia.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Sumber data pada penelitian ini diperoleh dari data primer dan data sekunder dengan melakukan wawancara, observasi, dokumentasi, dan studi pustaka. Analisis data dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan, serta diuji keabsahannya menggunakan teknik triangulasi. Penelitian ini dilaksanakan pada saat kegiatan praktik kerja lapangan yang berlangsung pada Februari 2025 hingga Juni 2025 dan dilanjutkan pada tahap penyusunan skripsi.

Hasil dari penelitian ini adalah PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) tetap memiliki tanggung jawab hukum atas kejadian tersebut yang dilaksanakan melalui langkah-langkah penanganan operasional dan koordinasi dengan pihak terkait. Pembatasan tanggung jawab dilakukan sesuai mekanisme hukum maritim tanpa menghapus kewajiban, serta perusahaan telah memenuhi kewajibannya sebagai pengangkut melalui prinsip *due diligence* dan menyediakan standar keselamatan pelayaran.

Kata kunci: Tanggung Jawab Pengangkut, Insiden Pelayaran, Hukum Maritim

ABSTRACT

Nopita, Mariska Anggi 2026, NIT 592211318396 K. *“Analysis of the Legal Liability of PT Pupuk Indonesia Logistik in the MT Salmon Mustafa Incident at Gresik Port”*. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic Semarang, Supervisor: Okvita Wahyuni, S.ST.,M.M., Supervisor II: Indira Ari Putri, S.ST.Pel., M.T.

The role of maritime transportation is crucial in supporting Indonesia's national logistics system as an archipelagic country; therefore, shipping operations must be conducted in a safe and responsible manner. However, despite being regulated under Articles 40 and 41 of Act No. 17 of 2008 on Shipping, incidents in port areas continue to occur and have the potential to cause losses as well as legal consequences for shipping companies. This study examines the collision incident involving MT Salmon Mustafa, owned by PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG), and the Dolphin Jetty of International Bulk Liquid (IBL) at Gresik Port on March 31, 2025, which raised issues regarding the legal liability of the carrier. Therefore, this study aims to analyze the legal responsibility of PILOG and the implementation of liability mechanisms in accordance with applicable Indonesian law.

This study employs a qualitative method with a descriptive approach. The data sources consist of primary and secondary data obtained through interviews, observations, documentation, and literature review. Data analysis is conducted through the stages of data reduction, data presentation, and conclusion drawing, and is validated using triangulation techniques. This research was carried out during a fieldwork internship conducted from February 2025 to June 2025 and continued during the thesis preparation stage.

The results of this study indicate that PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) remains legally responsible for the incident, which is carried out through operational handling measures and coordination with related parties. The limitation of liability is implemented in accordance with maritime legal mechanisms without eliminating obligations, and the company has fulfilled its responsibilities as a carrier through the application of the due diligence principle and the provision of maritime safety standards.

Keywords: *Carrier Liability, Shipping Incidents, Maritime Law.*

DAFTAR ISI

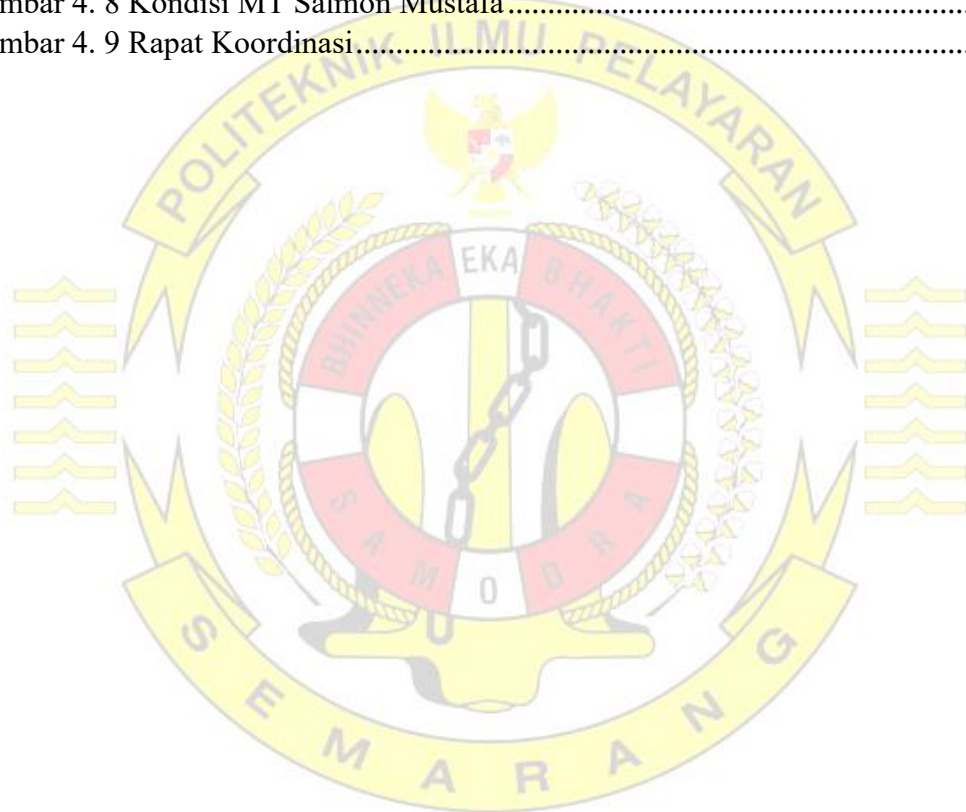
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
A. Deskripsi Teori.....	8
B. Kerangka Penelitian	28
BAB III METODE PENELITIAN.....	30
A. Metode Penelitian.....	30
B. Tempat Penelitian.....	31
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	32
D. Teknik Pengumpulan Data.....	34
E. Instrumen Penelitian.....	38
F. Teknik Analisis Data kualitatif	39
G. Penguji Keabsahan Data.....	42
BAB IV HASIL PENELITIAN	44

A. Gambaran Konteks Penelitian.....	44
B. Deskripsi Data.....	48
C. Temuan.....	66
D. Hasil dan Pembahasan.....	74
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	83
A. Simpulan	83
B. Keterbatasan Penelitian.....	84
C. Saran.....	85
DAFTAR PUSTAKA	86



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Kerangka Penelitian	29
Gambar 4. 2 Logo PT Pupuk Indonesia Logistik.....	51
Gambar 4. 3 Gedung Pusri 101	52
Gambar 4. 4 Struktur PT Pupuk Indonesia Logistik	57
Gambar 4. 5 MT Salmon Mustafa.....	60
Gambar 4. 6 Gambaran Kronologi <i>Manuver</i> MT Salmon Mustafa	67
Gambar 4. 7 Kondisi <i>Jetty</i> IBL setelah insiden.....	68
Gambar 4. 8 Kondisi MT Salmon Mustafa.....	68
Gambar 4. 9 Rapat Koordinasi.....	72



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Daftar Kapal Milik PT Pupuk Indonesia Logistik.....	59
--	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Hasil Wawancara	88
Lampiran 2	Berita Acara Insiden MT Salmon Mustafa Benturan dengan <i>Jetty</i> IBL.....	102
Lampiran 3	Peta Posisi Dermaga Petrokimia Dan Dermaga PT IBL.....	106
Lampiran 4	Tracking MT Salmon Mustafa Pada Radar <i>Electronic Chart Display</i> <i>And Infomation System</i> (Ecdis) Kapal	107
Lampiran 5	Kondisi <i>Jetty Dolphin</i> IBL Gresik.....	108
Lampiran 6	Notulen Rapat Koordinasi Tindak Lanjut Insiden Dengan Pihak Ksop Gresik Dan Pelindo	109
Lampiran 7	Laporan Update MT Salmon Mustafa Ke Direktur Utama PT Pupuk Indonesia (Persero).....	112
Lampiran 8	Rapat Koordinasi Progress Kompartemen Operasi dan Pemeliharaan beserta Departemen Keuangan dan Pengadaan	114
Lampiran 9	Undangan Pemaparan Materi <i>Underwater Survey</i> oleh PT Fabila Teknik (Vendor) dan PILOG ke KSOP	116
Lampiran 10	Surat Pelindo Mengenai Permintaan Perbaikan Segera Dan Paparan Metodologi Pekerjaan Perbaikan Tersebut	117
Lampiran 11	Surat Perintah Mulai Kerja (SPMK) Untuk Pengadaan Jasa <i>Underwater Survey</i> Dermaga IBL.....	118
Lampiran 12	Surat Perintah Mulai Kerja (SPMK) Untuk Pengadaan Jasa <i>Underwater Survey</i> MT Salmon Mustafa.....	119
Lampiran 13	<i>Underwater Survey Checklist</i> MT Salmon Mustafa	120
Lampiran 14	Pelaksanaan Pengecekan <i>Jetty</i> IBL	124
Lampiran 15	Surat Permintaan Daftar Referensi Vendor Perbaikan Atas Kerusakan <i>Dolphin</i> IBL	125
Lampiran 16	Dokumentasi Wawancara dengan Narasumber	126
Lampiran 17	Dokumentasi Dengan Pegawai PT Pupuk Indonesia Logistik...	128

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sebagai negara kepulauan yang sangat bergantung pada transportasi laut, Indonesia memandang sektor pelayaran sebagai bagian penting dalam mendukung sistem logistik nasional. Transportasi laut memegang peranan utama dalam menjaga kelancaran distribusi barang antar wilayah serta menunjang aktivitas ekonomi nasional. Oleh karena itu, aspek keselamatan pelayaran menjadi faktor utama yang harus diperhatikan dalam setiap kegiatan pengangkutan laut. Pemenuhan standar keselamatan, kelaiklautan kapal, kesiapan fasilitas pelabuhan perlu dijaga secara konsisten guna meminimalkan terjadinya insiden pelayaran. Apabila aspek-aspek tersebut tidak terpenuhi, insiden pelayaran berpotensi mengganggu kelancaran distribusi dan menimbulkan kerugian bagi berbagai pihak.

Dalam ketentuan hukum, tanggung jawab pengangkut diatur dalam Pasal 40 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menegaskan bahwa perusahaan angkutan laut bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dan/atau barang yang diangkut serta berkewajiban memberikan ganti rugi atas kerugian yang timbul selama proses pengangkutan. Selain itu, ketentuan mengenai keselamatan pelayaran juga diatur dalam Pasal 117 dan Pasal 118 yang mewajibkan kapal memenuhi persyaratan keselamatan serta kelaiklautan. Selanjutnya, Pasal 134 menegaskan kewajiban perusahaan angkutan laut untuk menerapkan sistem

manajemen keselamatan dalam kegiatan pelayaran. Namun demikian, meskipun ketentuan hukum telah mengatur kewajiban pengangkut secara jelas, dalam praktiknya insiden pelayaran di kawasan pelabuhan masih sering terjadi. Kondisi ini dipengaruhi oleh kepadatan aktivitas kapal dan kondisi perairan yang dinamis. Insiden pelayaran yang terjadi di kawasan pelabuhan tidak hanya berdampak pada kelancaran operasional, tetapi juga menimbulkan dampak praktis bagi perusahaan pelayaran berupa kewajiban administratif, risiko pertanggungjawaban hukum, serta beban biaya pemeriksaan dan tindak lanjut pasca insiden.

Salah satu insiden pelayaran yang terjadi di kawasan pelabuhan adalah benturan MT Salmon Mustafa milik PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) dengan *Jetty Dolphin International Bulk Liquid* (IBL) di Pelabuhan Gresik pada 31 Maret 2025. Insiden tersebut terjadi saat kapal melakukan *manuver* di area pelabuhan dan mengalami kendala akibat pengaruh arus, sehingga menabrak fasilitas pelabuhan. Meskipun insiden ini tidak menimbulkan korban jiwa dan hasil pemeriksaan menunjukkan tidak adanya kerusakan struktural yang signifikan, insiden tersebut tetap memerlukan penanganan serius. Hal ini disebabkan insiden pelayaran di kawasan pelabuhan berkaitan langsung dengan keselamatan pelayaran dan potensi kerugian terhadap fasilitas pelabuhan. Oleh karena itu, insiden tersebut tidak dapat dipandang sebatas persoalan teknis operasional.

Insiden benturan MT Salmon Mustafa dan *Jetty* IBL di Gresik menimbulkan kewajiban bagi PILOG sebagai pengangkut untuk melaksanakan

prosedur pelaporan, pemeriksaan, tindak lanjut sesuai ketentuan hukum pelayaran. Selain itu, insiden ini juga memunculkan persoalan mengenai sejauh mana tanggung jawab hukum pengangkut dalam kerangka hukum perdata maritim. Dalam konteks ini, perusahaan pelayaran dituntut untuk menunjukkan bahwa seluruh kewajiban keselamatan telah dipenuhi dan tidak terdapat kelalaian dalam kegiatan pelayaran. Persoalan ini juga berkaitan dengan kemungkinan penerapan mekanisme pembatasan tanggung jawab sesuai ketentuan hukum pelayaran yang berlaku. Dengan demikian, insiden ini menjadi relevan untuk dikaji dari sudut pandang tanggung jawab hukum pengangkut.

Dalam perspektif hukum pelayaran, insiden yang menimbulkan kerugian terhadap pihak lain menempatkan perusahaan pelayaran dalam hubungan hukum keperdataan. Hubungan hukum tersebut berada dalam kerangka hukum maritim *privat* yang menekankan kewajiban *due diligence* dan pertanggungjawaban atas risiko pelayaran. Tanggung jawab pengangkut dalam hukum maritim *privat* tidak hanya dinilai dari adanya kerugian yang timbul, tetapi juga dari kemampuan pengangkut membuktikan bahwa seluruh prosedur keselamatan telah dilaksanakan secara wajar dan sesuai standar pelayaran (Hatta dkk., 2021). Oleh karena itu, pemenuhan kewajiban keselamatan menjadi faktor penting dalam menentukan tanggung jawab hukum pengangkut. Hal ini menunjukkan bahwa aspek keselamatan dan pertanggungjawaban hukum merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dalam kegiatan pelayaran.

Dalam konteks hukum perdata, tanggung jawab pengangkut atas insiden pelayaran tidak hanya bersumber dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, tetapi juga berkaitan dengan ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) serta prinsip perbuatan melawan hukum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Oleh karena itu, insiden pelayaran yang menimbulkan kerugian terhadap pihak lain, termasuk kerusakan fasilitas pelabuhan, berpotensi menimbulkan tanggung jawab keperdataan yang perlu dianalisis dalam kerangka hukum maritim *privat*.

Berdasarkan uraian tersebut, insiden benturan MT Salmon Mustafa dengan *Jetty Dolphin* IBL menjadi penting untuk dianalisis guna mengetahui sejauh mana PILOG memenuhi tanggung jawab hukumnya sebagai pengangkut serta bagaimana mekanisme pembatasan tanggung jawab diterapkan dalam kasus tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini mengangkat judul **“Analisis Tanggung Jawab Hukum PT Pupuk Indonesia Logistik dalam Insiden MT Salmon Mustafa di Pelabuhan Gresik”**.

B. Fokus Penelitian

Penelitian ini berfokus pada analisis tanggung jawab hukum PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) sebagai pengangkut dalam insiden benturan MT Salmon Mustafa dengan *Jetty Dolphin* IBL di Pelabuhan Gresik. Fokus penelitian ini terletak pada pelaksanaan kewajiban pengangkut, khususnya yang berkaitan dengan ketentuan keselamatan pelayaran dan tanggung jawab perusahaan angkutan laut dalam penerapan tanggung jawab pengangkut dalam penanganan insiden pelayaran.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diatas, diperlukan perumusan masalah agar penelitian ini memiliki arah pembahasan yang jelas dan sistematis. Berikut rumusan masalah oleh peneliti:

1. Bagaimana tanggung jawab (hukum) PT Pupuk Indonesia Logistik dalam insiden MT Salmon Mustafa?
2. Bagaimana mekanisme pembatasan tanggung jawab yang diterapkan oleh PT Pupuk Indonesia Logistik dalam insiden MT Salmon Mustafa?
3. Apa saja yang harus dipenuhi PT Pupuk Indonesia Logistik sebagai pengangkut dalam kejadian tersebut?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Mengetahui tanggung jawab (hukum) PT Pupuk Indonesia Logistik dalam insiden MT Salmon Mustafa.
2. Mengetahui pembatasan tanggung jawab yang diterapkan oleh PT Pupuk Indonesia Logistik dalam insiden MT Salmon Mustafa.
3. Mengetahui kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi PT Pupuk Indonesia Logistik sebagai pengangkut dalam kejadian tersebut.

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan menjadi pertimbangan acuan bagi pihak yang membutuhkan. Berikut manfaat dari penelitian ini:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya di bidang hukum pelayaran dan hukum maritim privat terkait tanggung jawab hukum pengangkut dalam insiden pelayaran. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi akademik bagi taruna, dosen, dan pembaca di lingkungan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang dalam memahami penerapan tanggung jawab hukum pengangkut terhadap kerusakan fasilitas pelabuhan akibat insiden pelayaran. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bahan kajian dan acuan bagi penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, tanggung jawab pengangkut, serta perlindungan fasilitas pelabuhan dalam kegiatan pelayaran.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan masukan bagi PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) dalam meningkatkan penerapan prosedur keselamatan pelayaran, strategi mitigasi risiko, serta kepatuhan terhadap ketentuan hukum dan operasional dalam kegiatan pengangkutan laut. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pengelola fasilitas pelabuhan, khususnya *Jetty* IBL, sebagai bahan evaluasi dalam meningkatkan pengawasan, koordinasi operasional, dan upaya pencegahan terhadap insiden pelayaran yang berpotensi menimbulkan kerusakan fasilitas pelabuhan.

Bagi regulator dan otoritas pelabuhan, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam pelaksanaan pengawasan keselamatan pelayaran, pemanduan kapal, serta penegakan ketentuan operasional di kawasan pelabuhan. Sementara itu, bagi taruna dan pembaca di lingkungan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pemahaman mengenai tanggung jawab hukum pengangkut, keselamatan pelayaran, serta penanganan insiden pelayaran dalam praktik kegiatan maritim.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori dalam bab ini merupakan proses penjelasan secara sistematis dan mendalam terhadap konsep yang relevan dengan bidang hukum maritim. Sumber deskripsi teori dapat berasal dari buku, peraturan perundang-undangan, literatur akademik, hasil penelitian sebelumnya oleh para ahli dan pakar terkait. Deskripsi teori ini bertujuan memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai konsep yang digunakan dalam penelitian sehingga dapat menjadi landasan analisis. Sebagai dasar teori, pemahaman analisis tanggung jawab PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) dalam insiden MT Salmon Mustafa di Pelabuhan Gresik, peneliti menggunakan berbagai artikel, literatur, dan sumber relevan lainnya untuk menjelaskan teori-teori yang mendukung pembahasan tersebut.

1. Konsep Dasar Pelayaran dan Pengangkutan Laut

Pelayaran merupakan bagian sistem transportasi nasional yang memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas barang dan penumpang serta menunjang perekonomian. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 angka 1, pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Hal ini menunjukkan bahwa pelayaran bukan hanya

pengoperasian kapal semata, tetapi juga mencakup aspek keselamatan dan pengelolaan risiko dalam aktivitas pelayaran. Dengan demikian, penyelenggaraan pelayaran harus dilaksanakan sesuai standar keselamatan dan aturan hukum guna menjamin keamanan dan kelancaran transportasi laut.

Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, pelayaran berfungsi sebagai sarana pengangkutan laut yaitu proses pemindahan barang dan/atau penumpang dari pelabuhan satu ke pelabuhan lainnya melalui jalur laut. Pengangkutan laut dalam praktik perdagangan maritim didasarkan pada suatu perjanjian antara pengangkut dan pemilik barang yang melahirkan hubungan hukum di antara para pihak. Hubungan hukum ini melahirkan kapal yang laiklaut (*seaworthiness*) serta menjamin keselamatan barang selama proses pengangkutan.

Dalam kegiatan perdagangan maritim, hubungan antara pengangkut dan pemilik barang diatur oleh norma-norma hukum yang menekankan adanya kewajiban pengangkut untuk menyediakan kapal yang laik laut serta bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan barang selama pengangkutan (Herwantono, 2023). Secara normatif, dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 40, menegaskan bahwa perusahaan angkutan laut bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang dan barang yang diangkut. Selanjutnya, Pasal 41 mengatur bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat kematian atau luka penumpang, hilang atau rusaknya barang,

serta keterlambatan pengangkutan. Ketentuan ini menunjukkan bahwa tanggung jawab pengangkut bersifat luas dan mencakup berbagai bentuk kerugian yang timbul selama proses pengangkutan berlangsung.

Aspek keselamatan pelayaran juga diperkuat melalui Pasal 117 yang mewajibkan pemenuhan persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran, serta Pasal 118 yang menegaskan bahwa setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan sebelum dioperasikan. Kelaiklautan kapal merupakan faktor penting dalam mencegah terjadinya kecelakaan atau insiden pelayaran yang dapat menimbulkan kerugian bagi berbagai pihak. Di samping hukum nasional, ketentuan mengenai pengangkutan laut juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), khususnya yang mengatur tentang perjanjian pengangkutan dan tanggung jawab pengangkut terhadap barang. Dalam KUHD, pengangkut pada prinsipnya bertanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang sejak barang diterima hingga diserahkan kepada pihak yang berhak, kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa kerugian tersebut terjadi di luar kesalahannya.

Dalam konteks hukum internasional, tanggung jawab pengangkut juga diatur dalam konvensi seperti Hague Rules dan Hamburg Rules yang menekankan prinsip tanggung jawab pengangkut terhadap barang selama berada dalam penguasaannya, serta kewajiban untuk melakukan *due diligence* dalam menyediakan kapal yang laik laut (Yilmaz, 2021). Prinsip

ini sejalan dengan ketentuan dalam hukum nasional yang mewajibkan pengangkut untuk menjamin keselamatan dan keamanan pengangkutan.

Dengan demikian, pengangkutan laut tidak hanya merupakan kegiatan distribusi barang, tetapi juga menimbulkan konsekuensi hukum berupa tanggung jawab atas kerugian akibat kerusakan, kehilangan, maupun keterlambatan selama barang berada dalam penguasaan pengangkut. Dalam konteks penelitian ini, konsep dasar pelayaran dan pengangkutan laut menjadi landasan teoritis untuk menganalisis tanggung jawab hukum PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) sebagai pengangkut, khususnya dalam insiden MT Salmon Mustafa di kawasan Pelabuhan Gresik.

2. Keselamatan Pelayaran dan Kewajiban Pengangkut

Keselamatan pelayaran merupakan unsur utama dalam penyelenggaraan kegiatan pelayaran yang bertujuan melindungi manusia, kapal, barang, dan fasilitas pelabuhan dari risiko kecelakaan. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan pentingnya pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran melalui pengoperasian kapal yang aman serta pemenuhan kelaiklautan kapal. Ketentuan tersebut diatur dalam Pasal 40 dan Pasal 41 yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan laut bertanggung jawab atas keselamatan penumpang, barang yang diangkut, serta kerugian yang timbul selama proses pengangkutan. Selain itu, Pasal 117 dan Pasal 118 mengatur bahwa

setiap kapal yang beroperasi wajib memenuhi persyaratan keselamatan dan kelaiklautan kapal sebagai upaya pencegahan kecelakaan pelayaran.

Dalam mendukung keselamatan pelayaran, penggunaan jasa pandu menjadi bagian penting dalam kegiatan operasional kapal di wilayah pelabuhan. Pasal 1 angka 48 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa pemanduan merupakan kegiatan membantu dan memberikan informasi kepada nahkoda mengenai kondisi perairan setempat agar navigasi pelayaran dapat berlangsung dengan selamat, tertib, dan lancar. Selanjutnya, Pasal 1 angka 49 menyatakan bahwa perairan wajib pandu adalah wilayah perairan tertentu yang mewajibkan kapal menggunakan jasa pandu, sedangkan Pasal 1 angka 50 menjelaskan bahwa pandu adalah pelaut yang memiliki keahlian nautika dan memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal. Selain itu, Pasal 198 ayat (1) menegaskan bahwa kapal yang berlayar di perairan tertentu wajib menggunakan jasa pandu demi keselamatan dan keamanan pelayaran. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa pemanduan memiliki peran penting dalam membantu nahkoda melakukan manuver kapal secara aman, khususnya saat keluar masuk pelabuhan dan proses sandar kapal.

Menurut Faridah & Fajarwati (2022) keselamatan pelayaran harus diwujudkan melalui kepatuhan terhadap standar teknis kapal, prosedur operasional pelayaran, serta pengawasan yang efektif dari otoritas pelabuhan guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal. Kegagalan dalam memenuhi standar keselamatan dapat menimbulkan kerugian tidak hanya

terhadap kapal dan muatan, tetapi juga terhadap fasilitas pelabuhan seperti dermaga, jetty, dan dolphin.

Dalam perspektif hukum pengangkutan, tanggung jawab pengangkut ditegaskan dalam Pasal 468 KUHD yang mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang sejak dimulainya pengangkutan hingga barang diserahkan kepada penerima. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa tanggung jawab pengangkut melekat selama objek pengangkutan berada dalam penguasaannya (Pratama et al., 2022). Hal ini menegaskan bahwa pengangkutan laut tidak hanya merupakan kegiatan ekonomi, tetapi juga kegiatan hukum yang tunduk pada prinsip pertanggungjawaban.

Selain itu, dalam hukum pengangkutan laut dikenal prinsip *due diligence*, yaitu kewajiban pengangkut untuk bertindak hati-hati dan mengambil langkah yang wajar dalam menjamin keselamatan kapal, awak kapal, dan muatan. Prinsip ini mengharuskan pengangkut memastikan kapal dalam kondisi laik laut, awak kapal memiliki kompetensi yang memadai, serta seluruh prosedur operasional dilaksanakan sesuai standar keselamatan. Apabila kewajiban tersebut tidak dipenuhi dan menimbulkan kerugian, maka pengangkut dapat dimintai pertanggungjawaban hukum atas kerugian yang terjadi, termasuk kerusakan terhadap fasilitas pelabuhan.

Dengan demikian, keselamatan pelayaran memiliki keterkaitan erat dengan tanggung jawab hukum pengangkut dalam kegiatan pengangkutan laut. Pemenuhan standar keselamatan, kelaiklautan kapal, dan prosedur

operasional pelayaran menjadi faktor penting dalam mencegah terjadinya insiden pelayaran yang dapat merugikan pihak lain maupun merusak fasilitas pelabuhan.

3. Insiden Pelayaran

Insiden pelayaran merupakan suatu peristiwa atau kecelakaan yang terjadi dalam kegiatan pelayaran yang dapat mengakibatkan kerugian terhadap manusia, kapal, muatan, maupun fasilitas pelabuhan. Insiden pelayaran dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kesalahan manusia (*human error*), kondisi teknis kapal, cuaca, kesalahan navigasi, maupun kelalaian dalam penerapan prosedur keselamatan pelayaran. Menurut (Mursidi et al., 2023) keselamatan pelayaran dipengaruhi oleh kepatuhan terhadap standar operasional, kompetensi awak kapal, kondisi kapal, serta pengawasan dari otoritas pelabuhan. Ketidakpatuhan terhadap aspek keselamatan tersebut berpotensi meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan atau insiden pelayaran.

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi aspek utama dalam penyelenggaraan transportasi laut. Pasal 1 angka 32 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Selain itu, Pasal 245 mengatur bahwa setiap kecelakaan kapal wajib dilakukan pemeriksaan untuk

mengetahui sebab terjadinya kecelakaan serta menentukan ada atau tidaknya kelalaian dalam pelaksanaan pelayaran.

Insiden pelayaran tidak hanya menimbulkan kerugian terhadap kapal dan muatan, tetapi juga dapat menyebabkan kerusakan terhadap fasilitas pelabuhan, seperti dermaga, jetty, dan dolphin, serta mengganggu kegiatan operasional pelabuhan. Menurut Faridah & Fajarwati, (2022), penerapan standar keselamatan pelayaran dan pengawasan operasional yang efektif sangat diperlukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal di kawasan pelabuhan. Oleh karena itu, diperlukan koordinasi yang baik antara nahkoda, pandu, perusahaan pelayaran, dan otoritas pelabuhan dalam melaksanakan kegiatan pelayaran secara aman.

Dalam perspektif hukum pengangkutan laut, insiden pelayaran dapat menimbulkan tanggung jawab hukum bagi pengangkut apabila kerugian yang terjadi disebabkan oleh kelalaian dalam pelaksanaan kewajiban keselamatan pelayaran. Ketentuan mengenai tanggung jawab tersebut diatur dalam Pasal 40 dan Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa perusahaan angkutan laut bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang, barang yang diangkut, serta kerugian pihak ketiga yang timbul selama kegiatan pengangkutan laut berlangsung. Dengan demikian, insiden pelayaran memiliki keterkaitan erat dengan aspek keselamatan pelayaran dan tanggung jawab hukum pengangkut dalam kegiatan pelayaran.

4. Klasifikasi Kapal

Kapal merupakan sarana utama dalam kegiatan pelayaran dan pengangkutan laut yang berfungsi sebagai alat untuk memindahkan barang dan/atau penumpang melalui jalur perairan. Berdasarkan Pasal 1 angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2013 tentang Kewajiban Klasifikasi bagi Kapal Berbendera Indonesia, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, atau energi lainnya, termasuk kendaraan di bawah permukaan air dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Definisi tersebut menunjukkan bahwa kapal merupakan sarana transportasi laut yang harus memenuhi persyaratan keselamatan dan kelaiklautan sebelum dioperasikan.

Dalam kegiatan pelayaran, kapal dapat diklasifikasikan berdasarkan jenis muatan yang diangkut, seperti kapal barang umum (*general cargo ship*), kapal peti kemas (*container ship*), kapal curah (*bulk carrier*), kapal *roll on-roll off* (Ro-Ro), dan kapal tanker. Klasifikasi tersebut penting karena setiap jenis kapal memiliki karakteristik operasional dan tingkat risiko yang berbeda terhadap keselamatan pelayaran maupun lingkungan pelabuhan (Herwantono, 2023). Oleh karena itu, setiap kapal wajib memenuhi standar keselamatan dan prosedur operasional sesuai dengan jenis serta karakteristik muatannya.

Kapal tanker merupakan kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan cair dalam jumlah besar, seperti minyak dan bahan kimia. Kapal

jenis ini memiliki tingkat risiko yang lebih tinggi dibandingkan kapal barang umum karena berpotensi menimbulkan pencemaran, kebakaran, maupun kerusakan fasilitas pelabuhan apabila terjadi kecelakaan atau kesalahan operasional. Oleh karena itu, pengoperasian kapal tanker harus dilakukan dengan penerapan standar keselamatan yang ketat, khususnya pada saat proses sandar dan bongkar muat di pelabuhan (International Maritime Organization, 2017).

Dalam konteks penelitian ini, MT Salmon Mustafa termasuk dalam kategori kapal tanker yang mengangkut muatan cair. Karakteristik kapal tanker yang memiliki risiko operasional tinggi menyebabkan kegiatan pelayaran dan proses sandar kapal harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur keselamatan pelayaran dan ketentuan kepelabuhanan. Dengan demikian, klasifikasi kapal dalam penelitian ini berkaitan dengan tingkat risiko operasional kapal serta tanggung jawab hukum pengangkut apabila terjadi insiden yang menimbulkan kerugian terhadap fasilitas pelabuhan.

5. Pelabuhan dan Fasilitas Pelabuhan

Pelabuhan merupakan salah satu komponen penting dalam sistem transportasi laut dan kegiatan pelayaran. Secara hukum, pelabuhan berfungsi sebagai tempat berlangsungnya kegiatan pemerintahan dan perusahaan yang berkaitan dengan kapal, penumpang, dan barang yang diangkut melalui jalur laut. Secara normatif, berdasarkan Pasal 1 No 16 dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

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

Dalam kajian akademik, pelabuhan juga dipahami sebagai simpul utama dalam sistem logistik dan transportasi yang menghubungkan jalur laut dengan moda transportasi darat maupun antar moda lainnya (Ameliany et al., 2024). Oleh karena itu, pelabuhan sering disebut sebagai *gateway* distribusi barang dan penumpang dalam perdagangan nasional maupun internasional.

a. Fungsi Pelabuhan

Ditinjau dari aspek fisik, pelabuhan merupakan suatu kawasan yang digunakan sebagai tempat untuk berlabuh dan bersandar guna melakukan kegiatan naik dan turun penumpang maupun proses bongkar muat barang.

Pelabuhan memiliki beberapa fungsi utama, antara lain:

- 1) Sebagai tempat bersandar dan berlabuh kapal, baik untuk kegiatan bongkar muat barang maupun naik turun penumpang.

- 2) Sebagai tempat penyelenggaraan jasa kepelabuhanan yang mencakup layanan operasional kapal, cargo handling, dan fasilitas penunjang lainnya.
- 3) Sebagai sarana perantara antara laut dan moda transportasi lainnya, sehingga memperlancar arus barang dan orang antar wilayah.
- 4) Sebagai pusat kegiatan ekonomi, perdagangan, dan logistik yang mendukung pembangunan nasional.

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD, 2005), pelabuhan memiliki peran strategis dalam mendukung kelancaran arus barang dan perdagangan internasional melalui integrasi sistem transportasi laut dan darat. Pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai tempat sandar dan bongkar muat, tetapi juga sebagai simpul utama dalam rantai logistik global yang berpengaruh terhadap efisiensi distribusi barang dan konektivitas perdagangan antar wilayah.

b. Klasifikasi Pelabuhan

Menurut Pelabuhan dapat diklasifikasikan berdasarkan beberapa kriteria, antara lain berdasarkan penggunaannya yang terdiri atas pelabuhan umum dan pelabuhan khusus, berdasarkan wilayah operasinya yaitu pelabuhan domestik dan pelabuhan internasional, serta berdasarkan fungsi pelayanannya seperti pelabuhan niaga, pelabuhan penumpang, dan pelabuhan industri.

Klasifikasi ini menunjukkan bahwa setiap pelabuhan memiliki karakteristik dan peran yang berbeda dalam sistem transportasi laut.

Menurut *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD, 2005), klasifikasi pelabuhan memiliki peran penting dalam menentukan fungsi, struktur pelayanan, serta integrasi pelabuhan dalam sistem logistik nasional maupun internasional. Selain itu, klasifikasi pelabuhan juga berpengaruh terhadap pengaturan operasional dan pengelolaan kegiatan kepelabuhanan agar berjalan sesuai dengan standar pelayanan dan sistem transportasi laut yang terintegrasi.

c. Pengertian Fasilitas Pelabuhan

Fasilitas pelabuhan adalah semua sarana dan prasarana yang tersedia di pelabuhan untuk menunjang kegiatan operasional pelayanan, termasuk kegiatan bongkar muat, pelayanan kapal, serta pelayanan penumpang dan barang. Fasilitas pelabuhan ini terdiri atas fasilitas pokok, fasilitas fungsional, dan fasilitas penunjang.

Secara umum, fasilitas pelabuhan bisa dibagi menjadi beberapa kategori:

1) Fasilitas Pokok

Fasilitas pokok adalah fasilitas dasar yang wajib ada dalam sebuah pelabuhan, seperti dermaga, kolam pelabuhan, jalur sandar, dan tempat bongkar muat barang. Tanpa fasilitas pokok,

pelabuhan tidak dapat menjalankan fungsi utamanya dalam pelayaran dan angkutan laut.

2) Fasilitas Fungsional

Fasilitas ini adalah fasilitas yang digunakan untuk menunjang kegiatan operasional pelabuhan secara fungsional, seperti gudang penyimpanan barang, terminal penumpang, peralatan bongkar muat, fasilitas komunikasi dan navigasi, serta fasilitas keselamatan pelayaran.

3) Fasilitas Pendukung

Fasilitas pendukung merupakan fasilitas tambahan yang melengkapi pelabuhan agar operasional lebih efisien. Contohnya termasuk fasilitas penanganan limbah kapal (*recePTion facilities*), fasilitas transportasi darat (akses jalan dan rel kereta), area pergudangan tambahan, serta sarana komunikasi dan layanan teknis lain.

d. Peran Fasilitas dalam Keselamatan dan Operasional Pelabuhan

Fasilitas pelabuhan tidak hanya berperan dalam mempercepat proses bongkar muat dan layanan kapal, tetapi juga berperan penting dalam menjamin keselamatan pelayaran dan operasional di kawasan pelabuhan. Fasilitas seperti dermaga, *Jetty*, *dolphin*, serta instalasi navigasi membantu kapal dalam proses berlabuh dan meninggalkan pelabuhan dengan aman. Peralatan penegakan keselamatan dan sistem penerangan juga merupakan

bagian fasilitas yang wajib ada sebagai penunjang keselamatan pelayaran di sekitar pelabuhan.

e. Terminal Khusus

Terminal khusus merupakan terminal yang dibangun dan dioperasikan untuk menunjang kegiatan usaha tertentu serta tidak diperuntukkan bagi pelayanan umum. Pengertian terminal khusus secara normatif diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2021 tentang Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri, terminal khusus berada di luar wilayah kerja dan wilayah kepentingan pelabuhan umum, namun tetap merupakan bagian dari sistem pelabuhan terdekat dan berfungsi untuk melayani kepentingan sendiri sesuai bidang usaha pemiliknya, seperti industri, energi, maupun distribusi tertentu.

Dalam konteks penelitian ini, *International Bulk Liquid* (IBL) di Pelabuhan Gresik merupakan terminal khusus yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat muatan curah cair (*bulk liquid*). Sebagai terminal khusus, IBL tidak melayani kepentingan umum, melainkan difokuskan pada pelayanan operasional tertentu sesuai dengan bidang usahanya. Fasilitas yang tersedia pada terminal khusus umumnya meliputi dermaga atau *Jetty*, *dolphin*, tangki penampungan.

Terminal khusus tetap berada di bawah pengawasan otoritas pelabuhan dan wajib memenuhi ketentuan peraturan perundang-

undangan di bidang pelayaran dan kepelabuhanan. Dengan demikian, apabila terjadi insiden operasional yang melibatkan fasilitas terminal, maka aspek tanggung jawab hukum akan melibatkan pihak terkait sesuai ketentuan hukum yang berlaku.

f. Implikasi Hukum atas Fasilitas Pelabuhan

Fasilitas pelabuhan merupakan bagian dari infrastruktur penting dalam kegiatan kepelabuhanan yang dapat mengalami kerusakan apabila terjadi insiden pelayaran. Kerusakan terhadap fasilitas seperti *Jetty* dan *dolphin* berpotensi menimbulkan konsekuensi hukum berupa tanggung jawab keperdataan, termasuk kewajiban ganti rugi bagi pihak yang terbukti lalai atau bersalah dalam operasional pelayaran. Oleh karena itu, fasilitas pelabuhan memiliki kedudukan penting dalam analisis pertanggungjawaban hukum dalam insiden pelayaran.

6. Tanggung Jawab Pengangkut

Menurut Muhammad Hatta et al. (2021), tanggung jawab pengangkut merupakan kewajiban hukum yang timbul dari hubungan hukum antara pelaku usaha pelayaran dengan pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan pengangkutan laut, seperti pengirim barang, penerima barang, dan pengelola pelabuhan. Hubungan hukum tersebut lahir dari adanya perjanjian pengangkutan yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak. Dalam perjanjian tersebut, pengangkut memiliki kewajiban untuk melaksanakan pengangkutan

secara aman serta menjamin keselamatan barang selama proses pelayaran berlangsung.

Tanggung jawab pengangkut muncul karena kegiatan pelayaran memiliki risiko yang dapat menimbulkan kerugian terhadap muatan, kapal, maupun pihak lain. Oleh karena itu, pengangkut wajib bertanggung jawab apabila terjadi kerugian akibat kelalaian, kesalahan, atau tidak terpenuhinya kewajiban keselamatan dalam kegiatan pengangkutan laut (Muhammad Hatta et al., 2021). Tanggung jawab tersebut bertujuan memberikan perlindungan hukum bagi pihak yang dirugikan akibat kegiatan pelayaran.

Dalam hukum pelayaran di Indonesia, tanggung jawab pengangkut diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkut. Selanjutnya, Pasal 41 ayat (1) mengatur bahwa tanggung jawab perusahaan angkutan di perairan meliputi kematian atau luka penumpang, musnah, hilang, atau rusaknya barang, keterlambatan angkutan, serta kerugian pihak ketiga. Selain itu, Pasal 468 ayat (1) KUHD menyatakan bahwa pengangkut wajib menjaga keselamatan barang sejak diterima hingga diserahkan kepada penerima.

Selain berdasarkan perjanjian pengangkutan, tanggung jawab pengangkut juga dapat timbul karena adanya perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Ketentuan tersebut menyatakan bahwa setiap pihak yang karena kesalahan atau kelalaiannya menimbulkan kerugian kepada pihak lain wajib memberikan ganti kerugian. Dengan demikian, pengangkut dapat dimintai pertanggungjawaban apabila kegiatan pelayaran yang dilaksanakan menimbulkan kerugian terhadap pihak lain, termasuk kerusakan fasilitas pelabuhan.

7. Hukum Maritim Privat

Menurut Muhammad Hatta et al., (2021), hukum maritim privat merupakan bagian dari hukum maritim yang mengatur hubungan hukum keperdataan antara pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan pelayaran dan pengangkutan laut. Pihak-pihak tersebut meliputi perusahaan pelayaran, pemilik kapal, pengirim barang, penerima barang, pengelola pelabuhan, dan pihak lain yang memiliki kepentingan dalam kegiatan pelayaran. Hubungan hukum tersebut umumnya lahir dari adanya perjanjian pengangkutan laut yang menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak.

Hukum maritim privat berfungsi untuk memberikan kepastian hukum dalam pelaksanaan kegiatan pelayaran dan pengangkutan laut. Ruang lingkup hukum maritim privat mencakup perjanjian pengangkutan laut, hak dan kewajiban para pihak, pengoperasian kapal, pengangkutan

barang, serta penyelesaian sengketa yang timbul dalam kegiatan pelayaran. Dengan adanya pengaturan tersebut, setiap pihak yang terlibat dalam kegiatan pelayaran memiliki dasar hukum yang jelas dalam melaksanakan hak dan kewajibannya.

Di Indonesia, pengaturan hukum maritim privat terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam KUHD, ketentuan mengenai pengangkutan laut diatur dalam Pasal 466 KUHD yang menjelaskan bahwa pengangkutan merupakan perjanjian di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut. Sementara itu, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur penyelenggaraan pelayaran, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta hak dan kewajiban perusahaan angkutan laut dalam kegiatan pengangkutan di perairan Indonesia

Selain mengatur hubungan kontraktual dalam kegiatan pelayaran, hukum maritim privat juga mengatur penyelesaian sengketa dan pertanggungjawaban hukum apabila terjadi kerugian akibat kegiatan pelayaran. Ketentuan tersebut bertujuan memberikan perlindungan hukum bagi pihak yang dirugikan serta menjaga ketertiban dan kelancaran kegiatan pelayaran dan pengangkutan laut.

8. Pembatasan Tanggung Jawab dan Asuransi Pelayaran

Dalam hukum pelayaran, dikenal adanya prinsip pembatasan tanggung jawab pengangkut yang bertujuan untuk memberikan batas

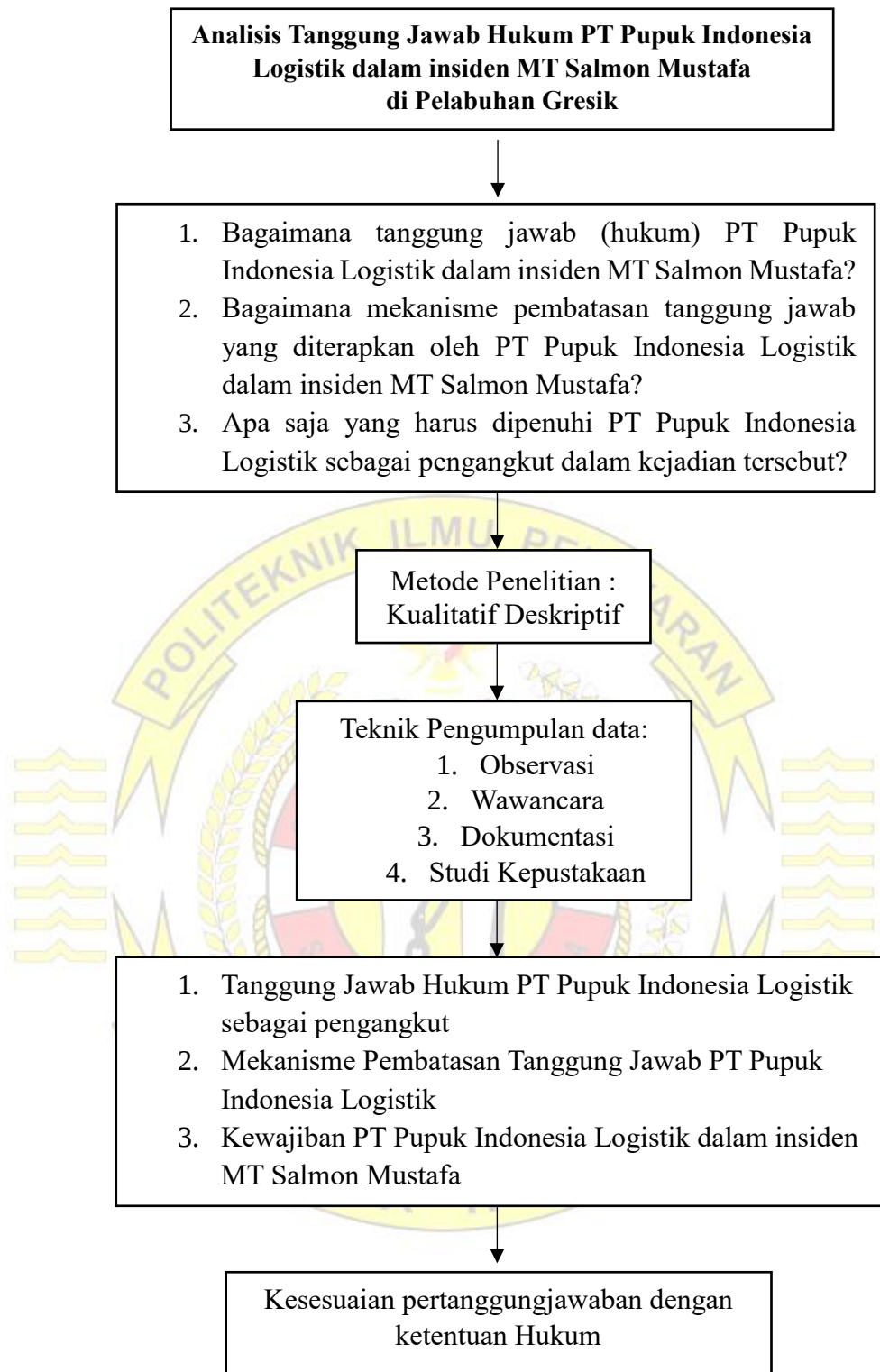
tertentu terhadap jumlah ganti rugi yang harus ditanggung oleh pengangkut atas kerugian yang timbul akibat kegiatan pengangkutan laut. Prinsip tersebut diterapkan sebagai bentuk perlindungan hukum bagi pelaku usaha pelayaran dalam menjalankan kegiatan pengangkutan yang memiliki risiko tinggi. Menurut Harto (2023), sistem tanggung jawab pengangkut beserta pembatasannya tidak terlepas dari ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), khususnya Pasal 468 KUHD, serta aturan-aturan dalam konosemen yang diterbitkan dalam kegiatan pengangkutan laut. Namun demikian, pembatasan tanggung jawab tidak dapat diterapkan apabila kerugian terjadi akibat kesengajaan atau kelalaian berat dari pihak pengangkut.

Selain itu, sistem tanggung jawab pengangkut juga didukung oleh mekanisme asuransi pelayaran. Asuransi ini berfungsi untuk menanggung risiko kerugian akibat kecelakaan kapal, termasuk kerusakan terhadap fasilitas pelabuhan. Salah satu bentuk asuransi yang umum digunakan dalam industri pelayaran adalah *Protection and Indemnity* (P&I) yang berperan dalam penyelesaian klaim kerugian akibat insiden pelayaran. Dengan demikian, pembatasan tanggung jawab dan asuransi pelayaran memiliki peran penting dalam menentukan mekanisme ganti rugi serta penyelesaian klaim atas kerusakan fasilitas pelabuhan dalam kegiatan pelayaran.

B. Kerangka Penelitian

Kerangka berpikir dalam penelitian merupakan peta konsep yang menghubungkan berbagai konsep dan variabel secara logis untuk menjelaskan fenomena yang diteliti. Menurut Heni L (2025), kerangka berpikir berperan sebagai panduan sistematis yang membantu menyusun langkah metodologis penelitian secara terstruktur, sehingga meminimalkan kesalahan analisis dan memperkuat dasar akademik penelitian.

Berdasarkan pemahaman tersebut, kerangka berpikir dalam penelitian ini digunakan sebagai landasan konseptual untuk menelaah secara sistematis hubungan antara insiden kapal, ketentuan hukum pelayaran, dan tanggung jawab pihak pengangkut. Insiden MT Salmon Mustafa menjadi titik awal analisis, yang kemudian dikaji berdasarkan ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dengan ketentuan tersebut, perusahaan pelayaran sebagai pengangkut diposisikan sebagai subjek hukum yang memiliki kewajiban menjamin keselamatan pelayaran dan bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama proses pengangkutan berlangsung. Dengan demikian, kerangka berpikir ini mengarahkan penelitian untuk menilai sejauh mana tanggung jawab PT Pupuk Indonesia Logistik dalam insiden MT Salmon Mustafa di Pelabuhan Gresik ditinjau dari perspektif hukum pelayaran yang berlaku.



Gambar 4. 1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai insiden benturan MT Salmon Mustafa dengan *Jetty Dolphin* IBL, maka dapat ditarik simpulan sebagai berikut:

1. Tanggung Jawab PT Pupuk Indonesia Logistik sebagai *Shipowner*

PT Pupuk Indonesia Logistik sebagai pemilik kapal (*shipowner*) tetap memiliki tanggung jawab hukum atas insiden yang terjadi saat manuver sandar kapal. Tanggung jawab tersebut diwujudkan melalui penghentian sementara proses sandar, pemeriksaan lambung kapal, pelaksanaan *underwater survey*, serta koordinasi dengan pihak terminal dan otoritas pelabuhan. Tindakan tersebut sesuai dengan ketentuan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengenai kewajiban perusahaan angkutan laut dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

2. Mekanisme Pembatasan Tanggung Jawab

Pembatasan tanggung jawab dalam insiden ini dilakukan melalui mekanisme administratif dan teknis, seperti penyusunan incident report, identifikasi kerusakan, koordinasi dengan pihak terkait, dan evaluasi internal. Dalam hukum maritim, pembatasan tanggung jawab tidak menghapus kewajiban hukum perusahaan terhadap kerugian akibat insiden pelayaran.

3. Kewajiban PT Pupuk Indonesia Logistik sebagai Pengangkut

Sebagai pengangkut, PT Pupuk Indonesia Logistik berkewajiban menyediakan kapal laik laut dan menjamin keselamatan pelayaran. Setelah insiden terjadi, perusahaan melakukan pemeriksaan lambung kapal, *underwater survey*, dan memastikan tidak ada kebocoran muatan sebelum operasional dilanjutkan. Tindakan tersebut menunjukkan penerapan prinsip *due diligence* dalam pelaksanaan kewajiban pengangkut.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa batasan yang perlu diperhatikan dalam memahami hasil penelitian yang telah dilakukan. Pertama, data yang digunakan dalam penelitian ini terbatas pada dokumen internal perusahaan dokumen progres penanganan insiden benturan MT Salmon Mustafa dengan *Jetty Dolphin* IBL di Pelabuhan Gresik . Peneliti tidak terlibat secara langsung dalam proses penyelesaian insiden tersebut karena pada saat penelitian peneliti hanya berstatus sebagai taruna atau peserta magang di PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG), sehingga analisis mengenai tanggung jawab hukum perusahaan dilakukan berdasarkan dokumen yang tersedia serta informasi dari pihak terkait. Kedua, pengumpulan data dalam penelitian ini juga terbatas pada wawancara dengan empat orang narasumber yang memiliki keterkaitan dengan insiden tersebut. Oleh karena itu, pembahasan mengenai tanggung jawab hukum pengangkut dalam penelitian ini masih terbatas pada data yang diperoleh dalam penelitian ini dan belum mencakup seluruh aspek yang mungkin muncul dalam proses penyelesaian hukum secara lebih luas.

C. Saran

Berdasarkan simpulan hasil penelitian mengenai insiden benturan MT Salmon Mustafa dengan *Jetty Dolphin* IBL, maka peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. PT Pupuk Indonesia Logistik diharapkan dapat meningkatkan pengawasan dan koordinasi operasional pada saat proses manuver sandar kapal, baik antara nahkoda, awak kapal, pandu, maupun pihak terminal. Selain itu, perusahaan perlu terus meningkatkan penerapan prosedur keselamatan pelayaran guna meminimalkan risiko terjadinya insiden yang dapat menyebabkan kerusakan fasilitas pelabuhan.
2. PT Pupuk Indonesia Logistik diharapkan dapat memperkuat mekanisme penanganan insiden melalui penyusunan dokumentasi kejadian yang lebih sistematis, evaluasi internal secara berkala, serta koordinasi yang efektif dengan pihak terminal, surveyor, dan otoritas pelabuhan. Hal tersebut penting untuk mendukung proses pertanggungjawaban dan penyelesaian kerugian sesuai ketentuan hukum pelayaran.
3. PT Pupuk Indonesia Logistik diharapkan terus meningkatkan penerapan prinsip *due diligence* melalui pemeriksaan kelaiklautan kapal, pengawasan kondisi teknis kapal, serta pelaksanaan pemeriksaan keselamatan secara berkala sebelum kegiatan operasional dilakukan. Selain itu, peningkatan kompetensi awak kapal dan kepatuhan terhadap standar keselamatan pelayaran perlu terus dilakukan guna mencegah terjadinya insiden serupa di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- Ameliany, Ritonga, N., Sufi, Lisa, I., Sjafruddin, & Faila. (2024). *Sekolah tinggi ilmu ekonomi yapan*. 7(127), 2024.
- Daruhadi, G., & Sopiati, P. (2024). *Pengumpulan Data Penelitian*. 3(5), 5423–5443.
- Faridah, H., & Fajarwati, R. A. (2022). *Pengawasan Transportasi Laut demi Mewujudkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Nasional*. VIII(November 2022), 396–407.
- Hardani, Andriani, H., Ustiawaty, J., Utami, E. F., Istiqomah, R. R., Fardani, R. A., Sukmana, D. J., & Auliya, N. H. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*.
- Harto. (2023). Tanggung Jawab Pengangkut Mengenai Pengangkutan Barang Melalui Laut. *Jurnal Syntax Transformation*, 4(4), 57–67.
<https://doi.org/10.46799/jst.v4i4.720>
- Herwantono, S. (2023). *Tinjauan Hukum Maritim Berkaitan dengan Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut Kapal Laut dalam Kegiatan Perdagangan*. 1507–1515.
- Listiana, H., & Anam, K. (2025). *Strategi Penyusunan Kerangka Berpikir: Meningkatkan Kualitas Penelitian*. 15(2), 146–157.
- Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, & Mohammad Ghufro AZ. (2021). Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut di Indonesia. *Bhirawa Law Journal*, 2(1).
- Muhammad Yasin, Sabaruddin Garancang, & Andi Abdul Hamzah. (2024). *Metode dan Instrumen Pengumpulan Data (Kualitatif dan Kuantitatif)*. 4.
- Mursidi, Moh. Rifqi Bagus Wahyudi, & Fikri Aldiansyah. (2023). Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung

Emas Semarang). *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 14(1), 94–106. <https://doi.org/10.30649/japk.v14i1.106>

Nency Pasya Pratama Pasaribu, S. M. M. R. D. S. & A. G. P. (2025). Hubungan Mata Kuliah Penulisan Karya Ilmiah dengan Kemampuan Menulis Metodologi Penelitian JTP (Jenis Penelitian, Tempat dan Waktu Penelitian, Populasi dan Sampel) Mahasiswa Semester III Grup C Tarutung Tahun 2025. *Jurnal Penelitian Ilmiah Multidisipliner*, 2(04), 2413–2423. <https://ojs.ruangpublikasi.com/index.php/jpim/article/view/1605>

Pratama, A. A., Sudiarto, & Setiawawan, Y. (2022). *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Penumpang yang Menggunakan Jasa Angkutan Laut*. 2(1).

Rahmani, D. A., Muhayati, S., & Kholis, I. (2025). *Analisis Data Kualitatif*. 9, 13037–13048.

Sulung, U., & Muspawi, M. (2024). *Jurnal Edu Research Indonesian Institute For Corporate Learning And Studies (IICLS) Page 110*. 5(September), 110–116.

Sumarna, D., & Kadriah, A. (2023). *Penelitian Kualitatif Terhadap Hukum Empiris*. 16(02), 101–113.

Ultavia, A., Jannati, P., Malahati, F., Qathrunnada, & Shaleh. (2023). *KUALITATIF : Memahami Karakteristik Penelitian Sebagai Metodologi*. 11(2), 341–348.

Yilmaz, M. (2021). *The Evolution Of The Obligation Of Seaworthiness From The Hague Rules To The Rotterdam Rules*. 881–912.

LAMPIRAN 1

Hasil Wawancara

Wawancara merupakan salah satu instrument yang dipilih oleh peneliti untuk mengumpulkan data dari narasumber atau informan. Peneliti melakukan wawancara dengan beberapa narasumber di PT Pupuk Indonesia Logistik yang dianggap paling sesuai dengan fokus permasalahan yang diteliti. Berikut merupakan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan narasumber:

Narasumber 1

Nama : Retno Wulandari

Jabatan : *Vice President* Tata Kelola Manajemen Resiko PT Pupuk Indonesia Logistik

Hasil wawancara

Mariska : Selamat siang Ibu Wulan, maaf mengganggu waktunya bu.

Ibu Wulan : Siang Mariska, ada apa?

Mariska : Izin Bu, saya ingin mengajukan beberapa pertanyaan mengenai permasalahan yang hendak saya bahas pada skripsi saya nanti.

Ibu Wulan : Ya silahkan Mariska.

Mariska : Berkaitan dengan kejadian MT Salmon Mustafa, bagaimana tindakan yang dilakukan oleh PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) setelah terjadinya kejadian tersebut?

Ibu Wulan : Setelah kejadian terjadi, perusahaan segera mengambil langkah-langkah penanganan awal dengan memastikan keselamatan awak serta kondisi operasional kapal. Selanjutnya PILOG melakukan koordinasi dengan pihak terkait seperti KSOP Gresik dan PT Pelindo. Perusahaan juga melakukan penyelidikan internal serta menunjuk pihak ketiga untuk melaksanakan survei bawah air kapal guna memastikan kondisi lambung dan struktur dermaga. Selain itu,

dilakukan pelaporan kepada manajemen pusat serta penyusunan kronologi kejadian sebagai bahan evaluasi.

Mariska : Selanjutnya, terkait aspek hukum transportasi, apa saja bentuk tanggung jawab PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) sebagai pengangkut dalam kejadian tersebut?

Ibu Wulan : Sebagai pengangkut, PILOG kapal bertanggung jawab atas keselamatan muatan dan operasional selama proses pelayaran hingga sandar. Dalam kejadian ini, tanggung jawab yang dilakukan meliputi pemeriksaan kondisi kapal pasca kejadian, memastikan kegiatan bongkar muat tetap berjalan dengan aman, serta melakukan koordinasi dengan pihak pemilik dermaga terkait potensi kerugian. Selain itu, PILOG juga bertanggung jawab dalam proses investigasi dan penyediaan data kepada pihak regulator.

Mariska : Lalu, bagaimana pelaksanaannya menugaskan tanggung jawab tersebut, dan apakah terdapat kendala dalam pelaksanaannya?

Ibu Wulan : Pelaksanaan tanggung jawab dilakukan melalui koordinasi lintas fungsi, baik dari sisi operasional, teknik, maupun risiko manajemen. Secara umum, proses berjalan dengan baik karena tidak terdapat korban jiwa dan tidak ditemukan kerusakan signifikan pada bagian bawah kapal maupun struktur dermaga berdasarkan hasil survei bawah air. Namun terdapat kendala dalam hal koordinasi antar pihak serta penyesuaian jadwal operasional, mengingat banyaknya pihak yang terlibat dalam proses tindak pidana.

Mariska : Dalam kaitannya dengan prinsip hukum transportasi laut, apakah PT Pupuk Indonesia Logistik menerapkan mekanisme tindakan tanggung jawab dalam kejadian ini, dan bagaimana penerapannya?

Ibu Wulan : Dalam praktiknya, perusahaan tetap mengacu pada ketentuan hukum pelayaran yang berlaku, termasuk prinsip independensi

tanggung jawab pengangkut. Mekanisme ini diterapkan melalui perlindungan asuransi serta ketentuan kontraktual yang mengatur batas tanggung jawab perusahaan. Namun, dalam kejadian ini, karena tidak terdapat kerusakan besar maupun klaim yang signifikan, maka penerapan tanggung jawab tidak menjadi isu utama, meskipun tetap menjadi bagian dari kerangka mitigasi risiko perusahaan.

Mariska : Terakhir, sebagai bentuk evaluasi, langkah apa yang diambil oleh PILOG untuk mencegah terjadinya kejadian serupa di masa mendatang?

Ibu Wulan : Sebagai upaya pencegahan, PILOG kapal melakukan evaluasi terhadap prosedur operasional, khususnya pada saat *manuver* di area pelabuhan. Perusahaan juga meningkatkan koordinasi dengan pihak pandu dan operator tugboat , serta memperhatikan faktor lingkungan seperti arus laut. Selain itu, dilakukan penguatan manajemen risiko melalui pemeliharaan standar operasional prosedur (SOP) dan peningkatan pengawasan dalam kegiatan sandar kapal.

Mariska : Baik Ibu, terimakasih atas waktu dan informasinya.

Ibu Wulan : Iya Mariska, sama-sama.

Narasumber 2

Nama : Amelia Bianika

Jabatan : Staf DPA / HSSE

Hasil Wawancara

Mariska : Selamat siang Ibu Amel, mohon maaf mengganggu waktunya, Bu.

Ibu Amel : Siang, tidak apa-apa. Ada yang bisa dibantu?

Mariska : Izin Bu, saya ingin melakukan wawancara terkait insiden MT Salmon Mustafa untuk keperluan skripsi saya.

Ibu Amel : Ya, silakan.

Mariska : Terkait insiden MT Salmon Mustafa, apa saja tindakan yang dilakukan oleh PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) setelah kejadian tersebut?

Ibu Amel : Setelah kejadian, tim di lapangan langsung melakukan pengecekan kondisi kapal dan memastikan tidak ada korban jiwa. Selanjutnya dilakukan pengamanan area sekitar kejadian agar tidak mengganggu aktivitas pelabuhan. Dari sisi HSSE, kami juga segera melakukan pelaporan internal serta berkoordinasi dengan pihak terkait seperti KSOP dan Pelindo. Selain itu, kami mendampingi proses investigasi awal dan pelaksanaan underwater survey untuk memastikan kondisi lambung kapal dan struktur dermaga.

Mariska : Apa saja bentuk tanggung jawab PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) sebagai pengangkut dalam insiden tersebut?

Ibu Amel : Bentuk tanggung jawab yang dilakukan antara lain memastikan kondisi kapal tetap layak operasi setelah insiden, menjaga keselamatan muatan, serta memastikan kegiatan bongkar muat tetap berjalan dengan aman. Selain itu, perusahaan juga bertanggung jawab dalam proses pelaporan kejadian, investigasi,

serta koordinasi dengan pihak pemilik dermaga terkait kemungkinan dampak kerusakan.

Mariska : Bagaimana pelaksanaan pemenuhan tanggung jawab tersebut, dan apakah terdapat kendala dalam pelaksanaannya?

Ibu Amel : Pelaksanaan tanggung jawab dilakukan secara bertahap dan terkoordinasi, mulai dari penanganan awal, investigasi, hingga tindak lanjut. Dari sisi HSSE, kami fokus pada aspek keselamatan dan pengendalian risiko selama proses berlangsung. Secara umum pelaksanaan berjalan lancar, namun terdapat kendala seperti kondisi arus laut saat kejadian serta koordinasi dengan berbagai pihak yang membutuhkan waktu, terutama dalam proses pemeriksaan teknis dan administrasi.

Mariska : Apakah PT Pupuk Indonesia Logistik menerapkan mekanisme pembatasan tanggung jawab dalam insiden ini, dan bagaimana penerapannya?

Ibu Amel : Untuk mekanisme pembatasan tanggung jawab, hal tersebut biasanya diatur oleh manajemen dan bagian hukum perusahaan, termasuk melalui asuransi dan kontrak kerja. Dari sisi operasional, kami lebih berfokus pada penanganan kejadian dan memastikan seluruh prosedur keselamatan dijalankan. Namun, secara umum perusahaan tetap mengacu pada ketentuan yang berlaku terkait pembatasan tanggung jawab pengangkut.

Mariska : Langkah apa yang diambil oleh PILOG untuk mencegah terjadinya insiden serupa di masa mendatang?

Ibu Amel : Upaya pencegahan yang dilakukan antara lain evaluasi terhadap prosedur *manuver* kapal, peningkatan koordinasi dengan pandu dan kapal tunda, serta peningkatan pengawasan saat kapal akan sandar. Selain itu, dilakukan juga penguatan penerapan standar HSSE, termasuk briefing keselamatan sebelum kegiatan

operasional serta peningkatan kesadaran terhadap kondisi lingkungan seperti arus dan cuaca.

Mariska : Baik Ibu Amel, terima kasih banyak atas waktu dan penjelasan yang telah Ibu berikan. Informasi ini sangat membantu penelitian saya.

Ibu Amel : Sama-sama.

Mariska : Izin Bu, apabila saya memerlukan data tambahan atau klarifikasi, apakah saya boleh menghubungi Ibu kembali?

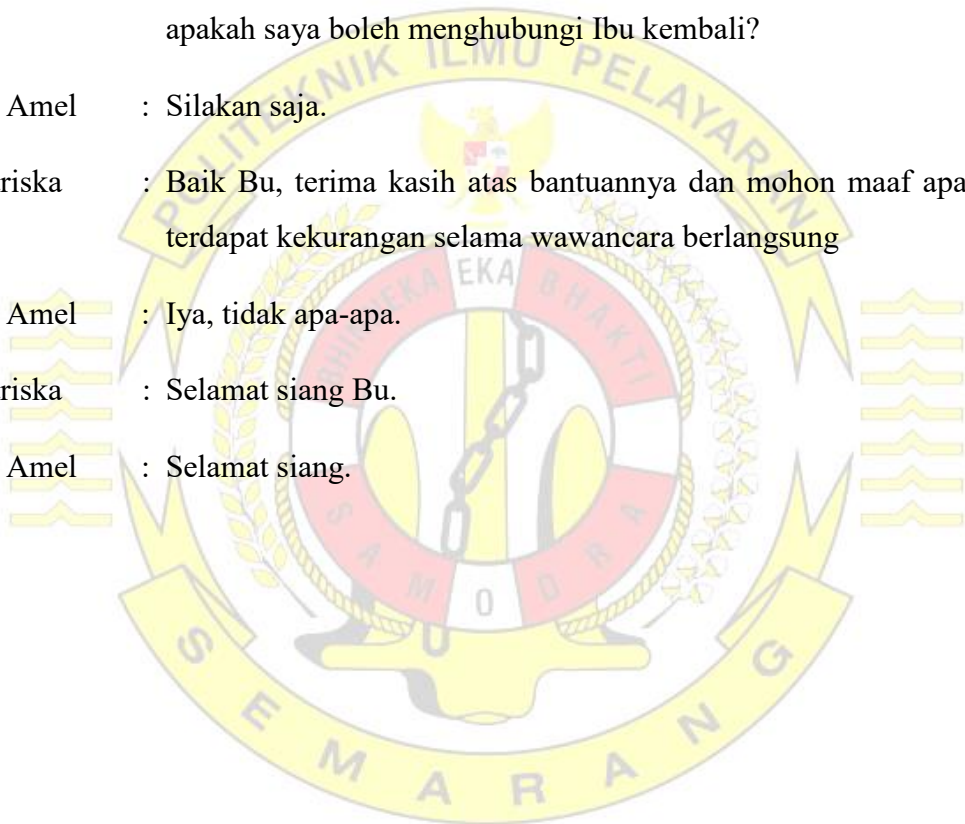
Ibu Amel : Silakan saja.

Mariska : Baik Bu, terima kasih atas bantuannya dan mohon maaf apabila terdapat kekurangan selama wawancara berlangsung

Ibu Amel : Iya, tidak apa-apa.

Mariska : Selamat siang Bu.

Ibu Amel : Selamat siang.



Narasumber 3

Nama : Nur Farida Harwin Latifah

Jabatan : Staff Operasional

Hasil Wawancara

Mariska : Selamat siang Ibu Ifa, mohon maaf mengganggu waktunya, Bu.

Ibu Ifa : Siang, tidak apa-apa. Silakan.

Mariska : Izin Bu, saya ingin melakukan wawancara terkait insiden MT Salmon Mustafa untuk keperluan skripsi saya.

Ibu Ifa : Ya, silakan.

Mariska : Terkait insiden MT Salmon Mustafa, apa saja tindakan yang dilakukan oleh PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) setelah kejadian tersebut?

Ibu Ifa : Dari sisi operasional, setelah kejadian kami langsung memastikan kondisi kapal dalam keadaan aman dan dapat dikendalikan. Kapal kemudian tetap diarahkan untuk sandar di dermaga tujuan dengan pengawasan ketat. Kami juga melakukan koordinasi dengan pihak pandu, tugboat, serta pihak pelabuhan untuk memastikan proses sandar berjalan dengan aman. Selain itu, kami menyusun laporan kejadian secara operasional serta mendukung proses pemeriksaan teknis, termasuk pelaksanaan underwater survey.

Mariska : Apa saja bentuk tanggung jawab PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) sebagai pengangkut dalam insiden tersebut?

Ibu Ifa : Sebagai pengangkut, tanggung jawab kami lebih kepada memastikan kapal tetap dalam kondisi laik operasi, muatan tetap aman, serta kegiatan operasional tidak terganggu. Dalam kejadian ini, kami memastikan proses bongkar muat tetap dapat dilakukan dengan aman setelah kapal berhasil sandar. Selain itu, kami juga mendukung pemenuhan kewajiban perusahaan dalam hal pelaporan dan koordinasi dengan pihak terkait.

Mariska : Bagaimana pelaksanaan pemenuhan tanggung jawab tersebut, dan apakah terdapat kendala dalam pelaksanaannya?

Ibu Ifa : Pelaksanaan tanggung jawab dilakukan secara langsung di lapangan dengan pengawasan operasional yang ketat. Secara umum berjalan dengan baik karena kondisi kapal masih dapat dikendalikan dan tidak mengalami kerusakan berat. Kendala yang dihadapi lebih kepada faktor teknis di lapangan, seperti pengaruh arus saat *manuver* serta kebutuhan koordinasi cepat dengan berbagai pihak, termasuk pandu dan kapal tunda.

Mariska : Apakah PT Pupuk Indonesia Logistik menerapkan mekanisme pembatasan tanggung jawab dalam insiden ini, dan bagaimana penerapannya?

Ibu Ifa : Untuk hal tersebut biasanya menjadi kewenangan manajemen dan bagian hukum perusahaan. Dari sisi operasional, kami menjalankan kegiatan sesuai prosedur dan memastikan seluruh proses berjalan aman. Namun demikian, kami memahami bahwa perusahaan memiliki mekanisme pembatasan tanggung jawab yang diatur melalui asuransi dan perjanjian kerja sama.

Mariska : Langkah apa yang diambil oleh PILOG untuk mencegah terjadinya insiden serupa di masa mendatang?

Ibu Ifa : Dari sisi operasional, langkah yang diambil antara lain meningkatkan kehati-hatian saat *manuver* kapal, khususnya di area pelabuhan dengan kondisi arus yang cukup kuat. Selain itu, koordinasi dengan pandu dan kapal tunda juga ditingkatkan agar pergerakan kapal lebih terkendali. Evaluasi terhadap prosedur operasional juga dilakukan sebagai bahan perbaikan ke depan agar kejadian serupa dapat diminimalkan.

Mariska : Baik Bu Ifa, terima kasih atas waktu dan penjelasannya, terutama terkait kondisi operasional kapal saat kejadian.

Ibu Ifa : Sama-sama.

Mariska : Penjelasan tersebut sangat membantu saya dalam memahami kondisi di lapangan. Apabila nantinya saya membutuhkan tambahan informasi terkait operasional kapal, apakah saya dapat menghubungi Ibu kembali?

Ibu Ifa : Iya, boleh.

Mariska : Baik Bu, terima kasih atas bantuannya. Mohon maaf apabila ada pertanyaan yang kurang berkenan.

Ibu Ifa : Tidak apa-apa.

Mariska : Selamat siang Bu.

Ibu Ifa : Selamat siang.



Narasumber 4

Nama : Cahya

Jabatan : PIC Pengurus *Jetty* IBL

Hasil Wawancara

Mariska : Selamat siang Bapak, mohon maaf mengganggu waktunya, Pak.

Ibu Ifa : Siang, tidak apa-apa. Silakan. Gimana Mba Mariska?

Mariska : Terima kasih sebelumnya karena sudah bersedia meluangkan waktu untuk wawancara ini. Perkenalkan saya Mariska Anggi N, taruna dari PIP Semarang yang sedang menyusun skripsi mengenai analisis tanggung jawab hukum PT Pupuk Indonesia Logistik dalam insiden MT Salmon Mustafa di Pelabuhan Gresik.

Bapak Cahya : Iya, selamat pagi. Baik, silakan.

Mariska : Wawancara ini saya lakukan untuk memperoleh informasi tambahan dari pihak eksternal terkait penanganan insiden tersebut, khususnya dari sisi pengelolaan *Jetty* IBL. Informasi yang Bapak sampaikan akan digunakan sebagai data penelitian dan hanya untuk kepentingan akademis.

Bapak Cahya : Baik, tidak masalah.

Mariska : Baik Pak, kalau begitu saya izin mulai wawancaranya. Bagaimana tindakan yang dilakukan PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) setelah terjadinya insiden kapal MT Salmon Mustafa?

Bapak Cahya :Setelah kejadian, pihak PT Pupuk Indonesia Logistik langsung melakukan koordinasi dengan pihak KSOP, Pelindo, dan pihak operasional *jetty*. Dari pihak perusahaan juga cukup kooperatif dalam proses penanganan awal. Selain itu dilakukan pengecekan kondisi dolphin dan area sekitar *jetty* untuk memastikan apakah terdapat kerusakan yang mempengaruhi operasional. Selanjutnya dilakukan rapat koordinasi bersama seluruh pihak terkait untuk menentukan langkah tindak lanjut.

Mariska : Apa saja bentuk tanggung jawab PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) sebagai pengangkut dalam insiden tersebut?

Bapak Cahya : Bentuk tanggung jawab yang terlihat yaitu perusahaan bersedia melakukan perbaikan terhadap fasilitas *jetty* yang mengalami kerusakan akibat senggolan kapal. Selain itu, perusahaan juga mengikuti proses administrasi dan pemeriksaan yang dilakukan oleh KSOP. Dari hasil koordinasi, PT Pupuk Indonesia Logistik juga menunjuk vendor untuk pelaksanaan perbaikan fasilitas yang terdampak.

Mariska : Bagaimana pelaksanaan pemenuhan tanggung jawab tersebut, dan apakah terdapat kendala dalam pelaksanaannya?

Bapak Cahya : Pelaksanaannya dilakukan secara bertahap karena sebelum perbaikan dilakukan harus ada pemeriksaan kondisi struktur terlebih dahulu, termasuk underwater survey. Secara umum koordinasi antar pihak berjalan baik. Kendalanya lebih kepada proses teknis dan administrasi, karena perbaikan fasilitas pelabuhan harus melalui pengecekan keselamatan dan penyesuaian operasional agar aktivitas bongkar muat tetap berjalan.

Mariska : Apakah PT Pupuk Indonesia Logistik menerapkan mekanisme pembatasan tanggung jawab dalam insiden ini, dan bagaimana penerapannya?

Bapak Cahya : Sepanjang yang saya ketahui, penyelesaian lebih difokuskan pada koordinasi dan pemenuhan tanggung jawab atas kerusakan yang terjadi. Untuk pembatasan tanggung jawab secara hukum itu biasanya menjadi pembahasan internal perusahaan dan pihak terkait lainnya. Namun dari sisi operasional, perusahaan tetap menunjukkan itikad baik untuk menyelesaikan proses penanganan insiden.

Mariska : Langkah apa yang diambil oleh PILOG untuk mencegah terjadinya insiden serupa di masa mendatang?

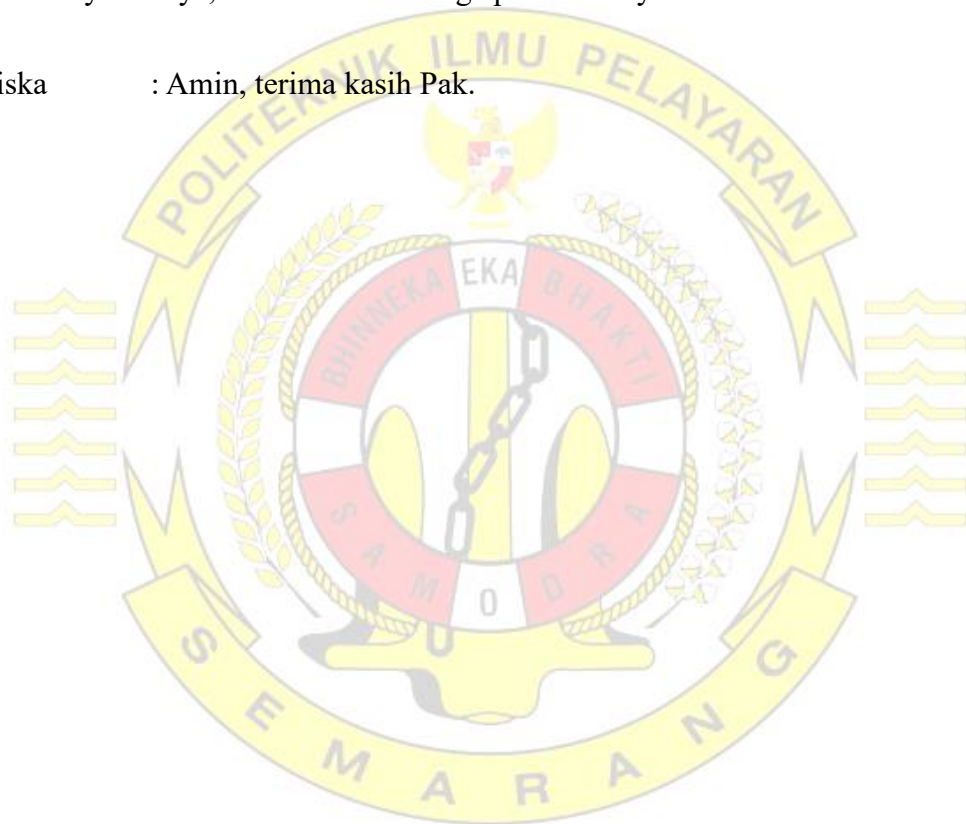
Bapak Cahya : Beberapa langkah yang dibahas setelah kejadian yaitu peningkatan koordinasi saat proses sandar kapal, evaluasi prosedur pemanduan dan manuver kapal, serta pemeriksaan kondisi alur dan area sekitar dermaga. Selain itu, pihak terkait juga menekankan pentingnya

kehati-hatian pandu dan nahkoda ketika melakukan manuver di area jetty agar kejadian serupa tidak terulang kembali.

Mariska : Baik Pak, terima kasih atas waktu dan informasi yang sudah Bapak berikan. Informasi ini sangat membantu dalam proses penyusunan penelitian saya.

Bapak Cahya : Iya, sama-sama. Semoga penelitiannya lancar.

Mariska : Amin, terima kasih Pak.



LAMPIRAN 2

Berita Acara Insiden MT Salmon Mustafa benturan dengan Jetty IBL



**PUPUK INDONESIA
LOGISTIK**
(PINC Group)



**PUPUK
INDONESIA**
HOLDING COMPANY

BERITA ACARA

Pada hari senin, tanggal 31 maret 2025 pukul 10.12 LT LPG/C Salmon Mustafa tiba di OB karang Jamuang dan berlabuh menunggu air minus. Pada pukul 15.54 LT kapal selesai hibob jangkar dan mulai bergerak masuk alur Surabaya dengan kondisi draft depan 9.10 meter dan draft belakang 9.20 meter. Pukul 16.48 LT pandu naik dari Karang Jamuang station dan menjadi *advise* nakhoda untuk *maneuver* masuk alur Surabaya menuju Petrokimia Gresik.

Pada pukul 18.18 LT *assist tug* terikat di haluan KT. Jayanegara 302 dan buritan KT. Kresna 3116. Pukul 18.29 LT kapal mendekat dermaga Petrokimia Gresik dengan speed 3.9 knot dan mesin maju pelan sekali. Pukul 18.32 LT kapal mulai berputar untuk proses masuk dermaga Petrokimia Gresik dengan *speed* 2,1 knot dan mesin maju pelan. Pukul 18.34 LT kapal kandas terbawa arus dengan kondisi kecepatan arus 1,2 knot sampai 1,7 knot dan mesin maju setengah namun *speed* tetap 0,0 knot.

Pada pukul 18.43 LT mesin mundur pelan sekali dan *speed* -0,3 knot. Pukul 18.44 LT mesin stop dan *speed* -1,2 knot kemudian pukul 18.45 LT mesin maju pelan sekali dan *speed* -0,8 knot. Saat posisi mesin maju pelan sekali *assist tug* buritan KT. Kresna 3116 dilepas dan pindah ke haluan untuk membantu *assist tug* haluan KT. Jayanegara 302 karena haluan terlempar oleh arus dan pukul 18.45 LT terjadi benturan dengan ujung dermaga IBL. Pukul 18.48 LT *assist tug* KT. Kresna 3116 pindah ke buritan sebelah kanan untuk membebaskan posisi kapal dengan dermaga IBL.

Pukul 19.12 LT mesin maju pelan sekali dan *speed* 0.5 knot dan mulai menjauh dengan dermaga IBL. Pukul 19.18 LT mesin masih maju pelan sekali dan *speed* 0.8 knot. Pukul 19.29 LT kapal kandas kembali dengan *speed* turun menjadi 0.2 dan mesin maju pelan. Pukul 19.31 LT *assist tug* KT. Kresna 3116 pindah kehaluan sebelah kanan untuk menarik agar kapal bebas dari posisi kandas. Pukul 19.49 LT haluan mulai bergerak dan mesin maju pelan sekali dengan *speed* 0,5 knot. Pukul 20.16 LT mesin maju setengah dan *speed* 0,3 knot. Pukul 20.21 LT mesin maju pelan dan *speed* 0,7 knot dan *assist tug* KT. Kresna 3116 kembali ke posisi buritan sebelah kiri untuk

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gedung Putri 101 Lantai 2
Jl. Lenjend S Parman Kav 101
Jakarta Barat 11440
Phone : +6221-22631881-83
Fax : +6221-22561904



PUPUK INDONESIA
LOGISTIK
(PHHC Group)

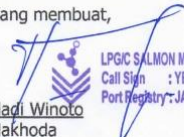


melanjutkan proses sandar di dermaga Petrokima Gresik. Pukul 20.42 LT kapal selesai sandar kanan di dermaga Petrokimia Gresik.

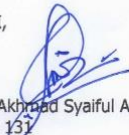
Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Gresik, 31 Maret 2025

Yang membuat,


LPGIC SALMON MUSTAFA
Call Sign : YBBU2
Port Registry: JAKARTA
Hadi Winoto
Nakhoda

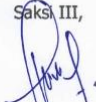
Saksi I,


Capt. Akhmad Syaiful Alim M. Mar
Pandu 131

Saksi II,

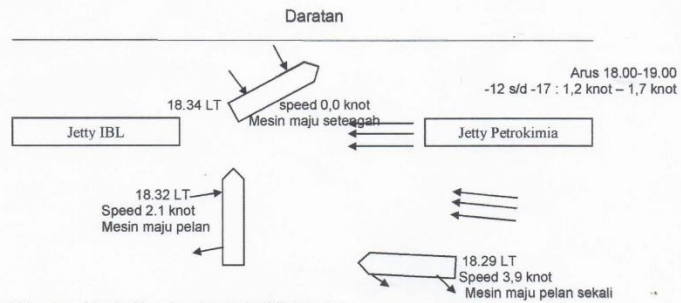

Dian Nur Chakim
Mualim I

Saksi III,

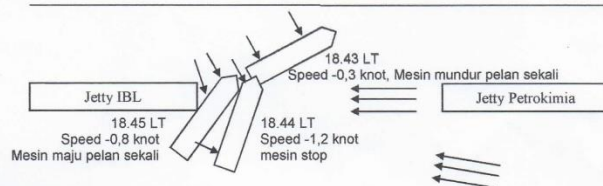

Sudirman A
Juru Mudi Jaga

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gedung Pusri 101 Lantai 2
Jl. Lenjend S Parman Kav 101
Jakarta Barat 11440
Phone : +6221-22631881-83
Fax : +6221-22561904

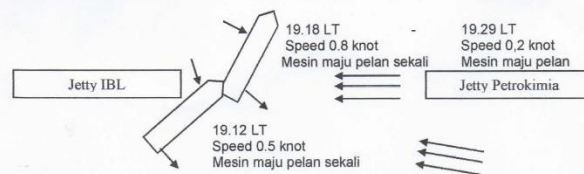
1. Proses Berputar dan Kapal Kandas



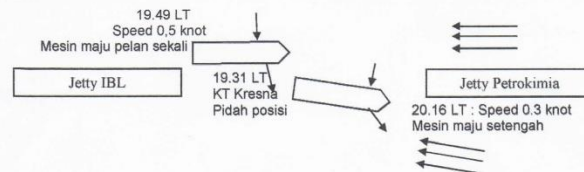
2. Kapal Kandas, Mesin Mundur dan terjadi Benturan



3. Proses keluar dari kandas dan bebaskan dengan jetty IBL

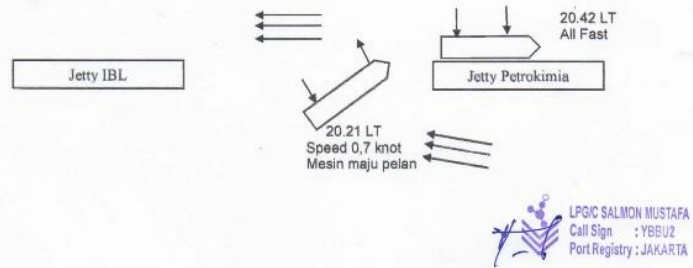


4. Continue keluar dari kandas



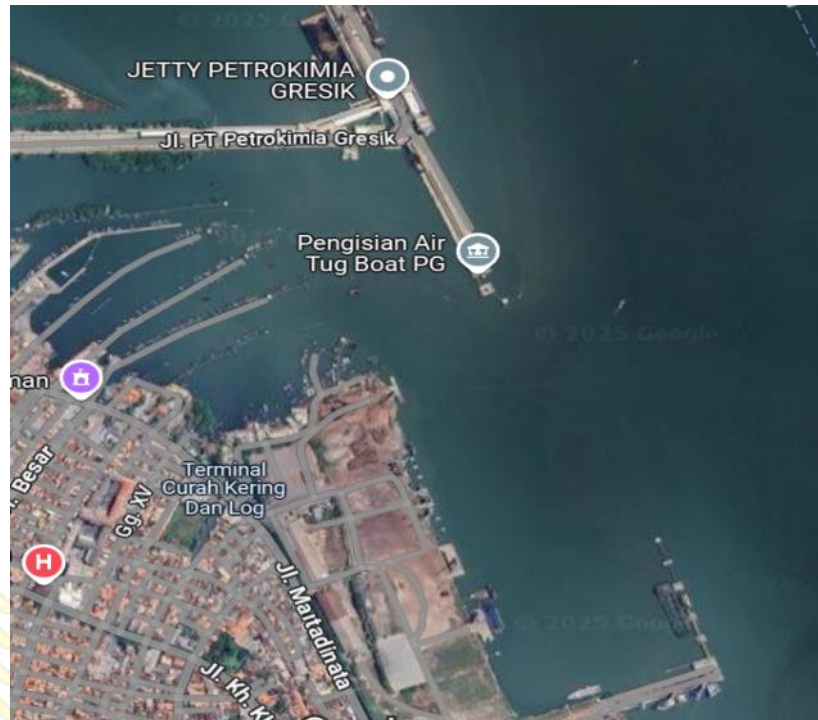

 LPGIC SALMON MUSTAFA
 Call Sign : YBBU2
 Port Registry : JAKARTA

5. Sandar Jetty Petrokimia Gresik



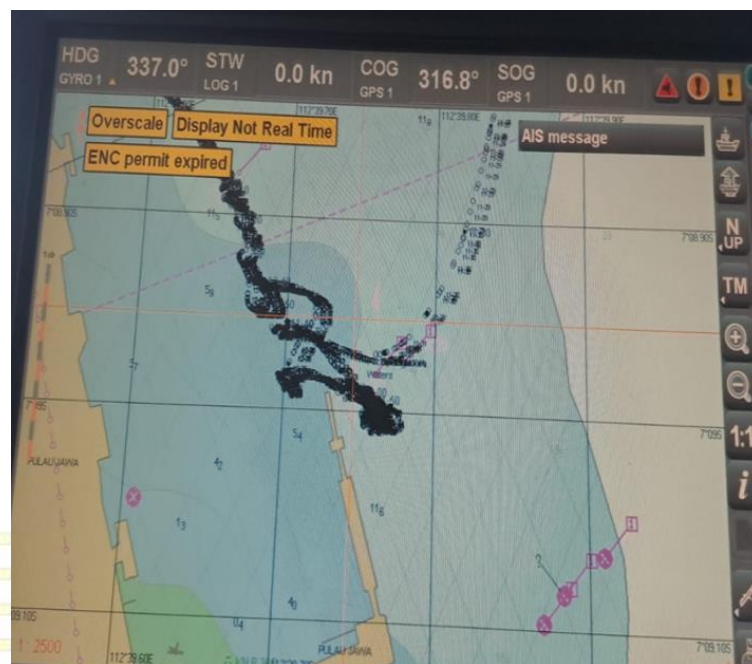
LAMPIRAN 3

Peta Posisi Dermaga Petrokimia dan Dermaga PT IBL



LAMPIRAN 4

Tracking MT Salmon Mustafa pada Radar *Electronic Chart Display and Information System* (ECDIS) kapal



LAMPIRAN 5

Kondisi *Jetty Dolphin* IBL Gresik

Gambar 1
Gambar tampak samping



Gambar 2
Gambar tampak belakang



Gambar 3
Gambar tampak depan



Gambar 4
Gambar tampak samping



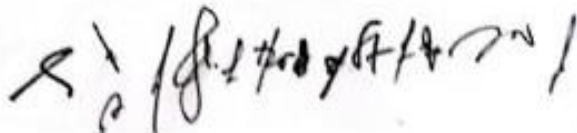
LAMPIRAN 6

Notulen Rapat Koordinasi tindak lanjut insiden dengan pihak KSOP Gresik dan

PELINDO

NOTULEN RAPAT	
Nomor : UM.004/01/10/KSOP.Gsk-2025	
I.	DASAR
a.	Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Sebagaimana telah dirubah Dengan Undang Undang Nomor 68 Tahun 2024 tentang Perubahan ketiga atas Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008;
b.	Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;
c.	Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
d.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal;
e.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
f.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 129 Tahun 2016 tentang Alur Pelayaran di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi di Perairan Sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2021;
g.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan;
h.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 06 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal;
i.	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 455 Tahun 2016 tentang Penetapan Alur Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas, dan Daerah Labuh Kapal Sesuai dengan Kepentingannya di Alur Pelayaran Barat Surabaya;
j.	Surat Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Gresik Nomor : UM.006/2/20/KSOP.Gsk/2025 tanggal 1 April 2025 Hal Undangan.
II.	Pelaksanaan Rapat
Hari	: Rabu
Tanggal	: 2 April 2025
Pukul	: 10.00 WIB
Tempat	: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Gresik
Acara	: Koordinasi dan Tindak Lanjut Insiden MT.SALMON MUSTOFA menyenggol Dolphin Dermaga International Bulk Liquid PT. Pelindo Multi Terminal
Pimpinan Rapat	: Kepala Kantor KSOP Kelas II Gresik
Peserta Rapat	: Daftar hadir (terlampir)
III.	Pembahasan Rapat
1.	KSOP Kelas II Gresik membuka rapat dengan menyampaikan beberapa hal
a.	Kondisi kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan pada faspel PT. Pelindo Multi Terminal;
b.	Akan dilakukan survei bersama (underwater survey) untuk mengetahui kondisi dermaga dan kelaiklautan kapal sebelum kapal berlayar;
c.	Penyelesaian administrasi ganti rugi terhadap kerusakan Faspel PT.Pelindo Multi Terminal yang diakibatkan senggolan oleh kapal MT.SALMON MUSTOFA;
d.	Dalam rangka menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran khususnya di area dermaga umum , maka disarankan agar PT. Pelindo (Persero) melakukan Perawatan Kolam dan Alur di area dermaga umum Pelabuhan Gresik.
2.	PT. Pupuk Indonesia Logistik menyampaikan :
a.	Bahwa terkait kondisi kapal akan dilaksanakan survey oleh Klas Bureau Veritas (BV);
b.	Untuk perbaikan dari jetty yang rusak akan dilaksanakan oleh vendor yang ditunjuk oleh PT. Pupuk Indonesia Logistik;

- c. Kondisi Kapal MT.SALMON MUSTOFA dinyatakan aman dan dapat dilakukan pembongkaran.
3. PT. Petrokimia Gresik menyampaikan :
Mengikuti arahan dari KSOP Gresik dan kegiatan bongkar amoniak berlangsung dengan aman.
4. PT. Pelindo Multi Terminal menyampaikan:
a. Bahwa apresiasi kepada KSOP Gresik yang telah memediasi terhadap kerusakan faspel PT. Pelindo Multi Terminal dan terimakasih juga kepada pihak yang telah bertanggung jawab (PT. Pupuk Indonesia Logistik) terhadap perbaikan kerusakan faspel PT. Pelindo Multi Terminal;
b. Mengharapkan perbaikan dilakukan segera mengingat untuk mendukung pelayanan bongkar muat yang ada di Dermaga tersebut;
c. Akan mengajukan usulan Perawatan Kolam dan Alur di area dermaga umum Pelabuhan Gresik.
5. Senior Manajer wilayah III PT. Pelindo Jasa Maritim menyampaikan:
a. Bahwa akan menindaklanjuti secara administrasi setelah BAP dari KSOP Gresik dan akan diteruskan kepada pimpinan terkait progres kejadian ini;
b. Menjalankan SOP dan lebih berhati-hati terkait olah gerak kapal.
6. Kasi KBPP menyampaikan:
a. Bahwa menyesuaikan SOP terhadap kecelakaan kapal akan dilakukan BAPP terhadap Nakhoda dan Pandu;
b. Untuk menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran agar PT. Pelindo (Persero) melakukan pengerukan karena sedimentasi yang tinggi di lokasi tersebut.
7. Direktur keagenan PT.Umbu Perdana Maritim menyampaikan:
Akan mengikuti segala prosedur terhadap hasil dari kesepakatan rapat.
8. Pandu 131 menyampaikan:
Akan mengikuti segala prosedur dan bersedia memberikan keterangan untuk dilakukan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP).
9. Pemeriksa Kecelakaan kapal menyampaikan:
a. Agar mengikuti prosedur terhadap kecelakaan kapal;
b. Nakhoda MT. SALMON MUSTOFA dan Agen PT.Umbu Perdana Maritim agar membuat laporan Kecelakaan kapal secara tertulis kepada KSOP Gresik;
c. Pihak Nakhoda ,Pandu dan agen PT.Umbu Perdana Maritim diharapkan akan mengikuti Proses BAPP.
10. Penyidik Pegawai Negeri Sipil menyampaikan :
a. Analisa awal kejadian ini tidak ditemukan adanya unsur Pidana Pelayaran, karena pada tahapan-tahapan sandar telah dilalui oleh MT.SALMON MUSTOFA;
b. Terkait Pelaporan Kejadian tersebut telah dilaporkan oleh Pihak agen pada tanggal 1 April 2025 dalam bentuk Berita Acara Kejadian.
11. Nakhoda MT.SALMON MUSTOFA menyampaikan :
Akan mengikuti segala prosedur dan bersedia memberikan keterangan untuk dilakukan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP).



IV. Kesimpulan

1. Seluruh peserta rapat menyepakati bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran menjadi tanggung jawab bersama.
2. Akan dilakukan survei bersama (underwater survey) untuk mengetahui kondisi demaga dan kelaiklutan kapal sebelum kapal berlayar;
3. PT. Pupuk Indonesia Logistik bertanggungjawab sepenuhnya atas terjadinya kerusakan pada dolpin demaga International Bulk Liquid serta akan dilaksanakan underwater survey termasuk perbaikan dolpin dan catwalk yang rusak oleh vendor yang ditunjuk;
4. Diharapkan Pandu yang bekerja di wilayah Alur Pelayaran Barat Surabaya agar lebih berhati-hati dalam melaksanakan tugas sesuai ketentuan dan SOP yang berlaku;
5. PT. Pelindo Multi Terminal Cabang Gresik akan mengajukan usulan Perawatan Kolam dan Alur di area Demaga umum Pelabuhan Gresik kepada Eksekutif Direktur Regional 3 PT. Pelindo (Persero).

V. Penutup

Demikian risalah rapat ini dibuat untuk digunakan sebagai mana mestinya.

VI. Peserta Rapat

NO	NAMA	INSTANSI	JABATAN	TANDA TANGAN
1.	Capt. Mochamad Firmawan	KSOP Gresik	Kasie KBBP	1.
2.	Capt. Agus Suharyanto	PT. Pupuk Indonesia Logistik	VP Operasi	2.
3.	Adwin Setyawan	PT. Petrokimia Gresik	AVP Operasional	3.
4.	Krisnawan Eko Arani	Sub Reg Jawa Pelindo R3	Manager Perencanaan dan Pengendalian	4.
5.	Sutopo	Pelindo Multi Terminal	Branch Manager	5.
6.	Capt. Syamsul Maarif	Pelindo Jasa Maritim	Senior Manager Wilayah 3	6.
7.	Yodi Ardiansyah	PT. Umbe Perdana Maritim	Staf Operasional	7.
8.	Capt. Akhmad Syaiful Alim	Pelindo Jasa Maritim	Pandu Utama TG. Perak Call Sign 131	8.
9.	Capt. Hadi Winoto	PT. Pupuk Indonesia Logistik	Nakhoda MT. Salmon Mustofa	9.
10.	Capt. Syamsul Arifin	KSOP Gresik	Pejabat Pemeriksa Kecelakaan Kapal	10.
11.	Ahmad Zunaidi	KSOP Gresik	Penyidik Pegawai Negeri Sipil	11.
12.	Apri Nuriansyah	KSOP Gresik	Nakhoda KN.P 385	12.

Mengetahui
Kepala Kantor KSOP Kelas II Gresik

HOTMAN SIAGIAN
NID 19771108 200212 1 002

LAMPIRAN 7

Laporan update MT Salmon Mustafa ke Direktur Utama PT Pupuk Indonesia (Persero)

	
	
Jakarta, 02 April 2025	
Nomor	: 0409/1/KK/DP2/ET/2025
Lampiran	: 1 (Satu) Berkas
Perihal	: Laporan Update MT Salmon Mustafa di Gresik
Kepada Yth, Direktur Utama PT Pupuk Indonesia (Persero) Di tempat	
Dengan hormat,	
Bersama ini kami informasikan bahwa pada tanggal 31 Maret 2025 pukul 11.12 <i>Local Time</i> (LT), MT Salmon Mustafa (MT SM) yang membawa muatan <i>Ammonia</i> sebanyak 13.236 MTon menyerempet Dermaga International Bulk Liquid (IBL) Pelabuhan Gresik yang dikelola PT Pelindo Multi Terminal karena kapal larat pada saat melakukan olah gerak untuk proses sandar ke Jetty PT Petrokimia Gresik sehingga kapal mengalami sedikit deformasi pada lambung bagian kiri sekitar 3 meter.	
Pada saat melakukan olah gerak kapal telah didampingi pandu dan menggunakan fasilitas kapal tunda sebagaimana aturan yang berlaku. Tidak ada korban jiwa atau luka-luka pada seluruh awak kapal.	
Kapal diperbolehkan bongkar oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Gresik dengan memperhatikan kondisi kapal yang masih baik dan nahkoda MT SM membuat pernyataan kapal aman untuk kegiatan <i>unloading</i> muatan. Pada tanggal 01 April 2025 pukul 13.54 LT mulai dilakukan <i>unloading</i> muatan.	
KSOP Gresik memanggil pihak-pihak terkait pada tanggal 02 April 2025 antara lain PT Plog, PT Petrokimia Gresik, Nahkoda MT Salmon Mustafa, Agen Pelayaran PT Umbu Perdana Maritim, PT Pelindo Jasa Maritim, dan PT Pelindo Multi Terminal Gresik untuk mengidentifikasi masalah dan menentukan solusi dampak insiden dengan hasil sebagai berikut:	
Analisa awal kejadian ini tidak ditemukan adanya unsur pidana pelayaran, karena tahapan-tahapan sandar telah dilalui oleh MT Salmon Mustafa.	
Head Office : PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK Gedung Puri 101, Lantai 2 & 3 Jalan Letjend S. Parman Kav 101, Jakarta Barat 11480, Indonesia Telp : +62 21 2265 1881 – 85 Fax : +62 21 2256 1904	



- PT Petrokimia Gresik menyampaikan mengikuti arahan dari KSOP Gresik dan kegiatan bongkar *Ammonia* berlangsung dengan aman.
- Akan dilakukan survey bersama (*underwater survey*) untuk mengetahui kondisi dermaga dan kelangkaan kapal sebelum kapal berlayar.
- PT Pupuk Indonesia Logistik bertanggungjawab sepenuhnya atas terjadinya kerusakan pada dolphin dermaga IBL serta akan dilaksanakan *underwater survey* termasuk perbaikan dolphin dan catwalk yang rusak oleh vendor yang di tunjuk,

Kerusakan dermaga dapat diklaimkan ke asuransi dengan *owner risk* sebesar US\$ 5.000. Terlampir kami sertakan foto kondisi kapal dan dermaga IBL Pelindo Gresik.

Demikian informasi yang dapat disampaikan, atas perhatian Bapak diucapkan terima kasih. Apabila terdapat update mengenai hal ini akan kami informasikan lebih lanjut.

Hormat kami,



Zulyan Imansyah
Direktur Utama

Tembusan:

- Yth. Direktur Utama PT Petrokimia Gresik
- Arsip

Dokumen ini telah dibundel dengan secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang terverifikasi. Validasi dapat dilihat melalui scan QR Code

Head Office :
PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
Gedung Puri 101, Lantai 2 & 3
Jalan. Letjend S. Parman Kav 101,
Jakarta Barat 11440, Indonesia
Telp : +62 21 2263 1881 - 83
Fax : +62 21 2256 1904

LAMPIRAN 8

Rapat koordinasi progress kompartemen operasi dan pemeliharaan beserta
departemen keuangan dan pengadaan

	NOTULEN RAPAT	
	Nomor : -	
	Hari : Jumat, 04 April 2025 Waktu : Pukul 14.00 - selesai Tempat Rapat : Zoom Meeting	Lembar Page 1 of 2
Hal/Subject : <i>Progress UWS MT Salmon Mustafa & Dolphin IBL Gresik</i> Pimpinan Rapat : Direktur Operasional Peserta Rapat : 1. SVP Operasi dan Pemeliharaan : Sapto 2. PJS. VP Pengadaan : Samsu 3. VP Operasi : Agus 4. PGS. VP Pemeliharaan : Asep 5. Staf Operasi : Bimo, Bagus, Vanie 6. Staf Pemeliharaan : Ifa, Melisa, Wildan 7. Staf Pengadaan : Bintang 8. Staf Keuangan : Alfen		

Pada hari Jumat, 04 April 2025 telah dilaksanakan rapat koordinasi progres UWS MT Salmon Mustafa dan Dolphin IBL Gresik, berikut ringkasan dari poin-poin rapat sebagai berikut :

1. Proses pengadaan jasa menunggu penawaran resmi untuk *underwater survey* dermaga dari PT Sarana Inspect Indonesia. Penawaran dari PT Fabila Teknik Sejahtera sudah lengkap, dan butuh persiapan sehari untuk kemudian melaksanakan *underwater survey*.
2. Dari Dermaga, Step yang perlu dilakukan untuk klaim asuransi :
 - Diperlukan foto dan video kerusakan, serta berapa estimasi kerugian yang ditimbulkan
 - Diperlukan surat tuntutan dari dermaga terkait permintaan perbaikan dermaga agar dapat segera dilakukan.
 - Dokumen-dokumen administrasi untuk proses Klaim asuransi perlu dipersiapkan
 - Vendor yang melakukan *underwater survey* merupakan perusahaan yang kompeten, yang telah memiliki izin untuk melakukan pekerjaan *underwater survey* dan memiliki *track record* yang baik di pekerjaan- pekerjaan sebelumnya.
 - Setelah pemenang vendor *underwater survey* ditunjuk dan ditetapkan rencana pelaksanaannya, PILOG bersurat ke KSOP dan Pelindo.
3. Jika *underwater survey* kapal sudah selesai, harus komunikasi dengan KSOP untuk konfirmasi kelaiklautan. Diusahakan hasil laporan dapat rilis maksimal 3 hari setelah pelaksanaan dan dicantumkan dalam klausul pengadaan.
4. Pemenang dan surat perintah mulai kerja (SPMK) besok harus sudah dikeluarkan, serta

	NOTULEN RAPAT Nomor : -	
	Hari : Jumat, 04 April 2025 Waktu : Pukul 14.00 - selesai Tempat Rapat : Zoom Meeting	Lembar Page 2 of 2
Hal/Subject : <i>Progress UWS MT Salmon Mustofa & Dolphin IBL Gresik</i> Pimpinan Rapat : Direktur Operasional Peserta Rapat : 1. SVP Operasi dan Pemeliharaan : Sapto 2. PJS. VP Pengadaan : Samsu 3. VP Operasi : Agus 4. PGS. VP Pemeliharaan : Asep 5. Staf Operasi : Bimo, Bagus, Vanie 6. Staf Pemeliharaan : Ifa, Melisa, Wildan 7. Staf Pengadaan : Bintang 8. Staf Keuangan : Alfen		

dipastikan kembali untuk tanggal ketersediaan mulai kerja dari vendor tersebut agar dapat selesai secepat mungkin.

5. Anggaran underwater survey dimohon untuk dipersiapkan demi kelancaran penerbitan laporan *underwater survey* tersebut.



LAMPIRAN 9

Undangan pemaparan materi *underwater survey* oleh PT Fabila Teknik (vendor)
dan PILOG ke KSOP



Nomor : UM.207/4/7/KSOP.Gsk/2025
Klasifikasi : -
Lampiran : -
Hal : Undangan

Gresik, 7 April 2025

Yth. Daftar Nama Terlampir

Menindaklanjuti surat SVP Operasi & Pemeliharaan PT Pupuk Indonesia Logistik nomor 0414/I/PA/DP2/ET/2025 tanggal 5 April 2025 perihal Pelaksanaan Under Water Survey.

Sehubungan hal tersebut diatas, bersama ini kami mengundang kehadiran Bapak/Ibu/Saudara pada rapat yang akan diselenggarakan pada:

Hari/Tanggal : Rabu, 9 April 2025
Waktu : 09.30 WIB s.d selesai
Tempat : Ruang Rapat Kantor KSOP Kelas II Gresik
Agenda : Pemaparan Materi Oleh PT Pupuk Indonesia Logistik dan PT. Fabila Teknik
Pimpinan Rapat : Kepala Kantor KSOP Kelas II Gresik

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kehadirannya diucapkan terima kasih.

Kepala Kantor



Transkripsi suara elektronik
HOTMAN SIAGIAN, S.SIT, SE, MM
NIP. 197711182002121002

Tembusan:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.



Surat ini diandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Badan Sertifikasi Elektronik (BSE) sehingga tidak memerlukan tanda tangan dan stempel basah.

LAMPIRAN 10

Surat PELINDO mengenai permintaan perbaikan segera dan paparan metodologi pekerjaan perbaikan tersebut



Nomor : PP.03.01/8/4/1/BGRS3/BGRS/GSIK-25
 Lampiran : 2
 Perihal : Tindak Lanjut Insiden MT.SALMON MUSTOFA
 Menyenggol Dolphin Dermaga International Bulk Liquid
 (IBL) di PT Pelindo Multi Terminal - Branch Gresik

Gresik, 08 April 2025

Kepada Yth. Direktur Utama PT. Pupuk Indonesia Logistik (Persero)
 Gedung Pusri 101, Lantai 2 & 3 Jalan. Letjend S. Parman Kav 101
 di
 Jakarta Barat

1. Menunjuk :
 - a. Notulen Rapat Nomor UM.004/01/10/KSOP.Gsk-2025 tanggal 02 April 2025 perihal Koordinasi dan Tindak Lanjut Insiden MT.SALMON MUSTOFA menyenggol Dolphin Dermaga International Bulk Liquid PT. Pelindo Multi Terminal dan
 - b. Surat dari SVP Operasi & Pemeliharaan PT Pupuk Indonesia Logistik (Persero) Nomor 0414/I/PA/DP2/ET/2025 tanggal 05 April 2025 perihal Pelaksanaan Underwater Survey.
2. Tersebut butir 1 (satu) di atas, dimohonkan kepada PT. Pupuk Indonesia Logistik (Persero) untuk segera melaksanakan kegiatan perbaikan sesuai dengan isi Notulen Rapat dimaksud karena fasilitas *mooring dolphin* tersebut memiliki peran penting dalam keselamatan dan keamanan kerja (K3) terutama pada pelayanan kegiatan tambatan kapal di dermaga International Bulk Liquid (IBL), Pelabuhan Gresik.
3. Sehubungan hal tersebut, masih perlu dipastikan secara detail terhadap kerusakan yang sudah ditimbulkan dari insiden tersebut yang salah satunya melalui *underwater survey* dan program simulasi untuk mengetahui kebutuhan dari perbaikan dimaksud. Sebagai tambahan jika Tim dari PT Pupuk Indonesia Logistik (Persero) membutuhkan data dukungan dan pada saat sebelum pelaksanaan kegiatan perbaikan nantinya maka mohon untuk melakukan paparan perihal metodologi pekerjaan perbaikannya dengan melaporkan / bersurat kepada Branch Manager PT Pelindo Multi Terminal - Branch Gresik dan Executive Director PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3;
4. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

**DIREKSI PT PELINDO MULTI TERMINAL
 BRANCH GRESIK
 BRANCH MANAGER GRESIK**



SUTOPO
 NIP. 101661



LAMPIRAN 11

Surat Perintah Mulai Kerja (SPMK) untuk pengadaan jasa *underwater survey* dermaga IBL



Jakarta, 05 April 2025



SURAT PERINTAH MULAI KERJA (SPMK)

Nomor : U.140/B.003/AU/PO/IV/2025

Dengan ini diperintahkan kepada :

PT Fabila Teknik Sejahtera

Head Office :

Jl. Asem Baris Raya, Ruko Selmis No. 52 G, Tebet
Jakarta 12810

Untuk segera memulai pelaksanaan pekerjaan Pengadaan barang/jasa Pupuk Indonesia Logistik sebagai mana tertera sebagai berikut :

- 1 Keterangan Pengadaan : Pengadaan Jasa Underwater Survey Dermaga IBL Gresik, Mob Demob Personil & Equipment, Accomodation and Meals, Permit, Report.
- 2 Pengadaan di Peruntukkan : PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK
- 3 Quotation : 011/QT-FTSSDA/UWS/IV/2025
- 4 Emergency Form : -
- 5 Harga Kesepakatan Terbilang : **IDR 150,000,000.00** (Include PPh, Exclude PPN)
Seratus Lima Puluh Juta
- 6 Inconterm : DAP
- 7 Alamat Tujuan : Dermaga IBL Gresik

8 Ketentuan maupun syarat lebih rinci dan lengkap akan dicantumkan dalam Order Kerja /Purchase Order (PO)/Surat Perjanjian/Kontrak

9 Note :

- Harga belum termasuk PPN
- Lokasi pada Dermaga IBL di Gresik Jawa Timur
- Lama Pekerjaan 3 Hari
- Untuk Term Of Payment 2 Termin :
50 % Saat Pekerjaan 100 % dan Invoice diterima dengan baik dan benar
50% 14 Hari setelah Invoice diterima dengan baik dan benar

SPMK ini diterbitkan sementara menunggu penyelesaian Order Kerja/Purchase Order (PO)/Surat Perjanjian/Kontrak kerja antara PT Pupuk Indonesia Logistik dengan Perusahaan yang terbit berdasarkan SPMK ini, dimana secara rinci diatur hak dan kewajiban serta tanggung jawab kedua belah pihak.

Demikian SPMK ini dibuat, dalam rangkap 2 (dua) untuk masing - masing pihak, agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yang menerima perintah
PT Fabila Teknik Sejahtera

Yang memberi perintah
PT Pupuk Indonesia Logistik



LAMPIRAN 12

Surat Perintah Mulai Kerja (SPMK) untuk pengadaan jasa *underwater survey* MT Salmon Musata



Jakarta, 05 April 2025



NO : 139
REV :

SURAT PERINTAH MULAI KERJA (SPMK)

Nomor : U.139/B.003/AU/PO/IV/2025

Dengan ini diperintahkan kepada :

PT Fabila Teknik Sejahtera

Head Office :

Jl. Asem Baris Raya, Ruko Selmis No. 52 G, Tebet
Jakarta 12810

Untuk segera memulai pelaksanaan pekerjaan Pengadaan barang/jasa Pupuk Indonesia Logistik sebagai mana tertera sebagai berikut :

- 1 Keterangan Pengadaan : Pengadaan Jasa Underwater Survey MT Salmon Mustafa, Mob Demob Personil & Equipment, Accomodation and Meals, Permit, Report.
- 2 Pengadaan di Peruntukkan : MT SALMON MUSTAFA
- 3 Quotation : 011/QT-FTSSDA/UWS/IV/2025
- 4 Emergency Form : -
- 5 Harga Kesepakatan : **IDR 70,000,000.00** (Include PPh, Exclude PPN)
Terbilang **Tujuh Puluh Juta**

- 6 Inconterm : DAP
- 7 Alamat Tujuan : On Board MT Salmon Mustafa

- 8 Ketentuan maupun syarat lebih rinci dan lengkap akan dicantumkan dalam Order Kerja /Purchase Order (PO)/Surat Perjanjian/Kontrak

- 9 Note :

- Harga belum termasuk PPN
- On Board MT Salmon Mustafa di Gresik Jawa Timur
- Lama Pekerjaan 1 Hari
- Untuk Term Of Payment 2 Termin :
50 % Saat Pekerjaan 100 % dan Invoice diterima dengan baik dan benar
50% 14 Hari setelah Invoice diterima dengan baik dan benar

SPMK ini diterbitkan sementara menunggu penyelesaian Order Kerja/Purchase Order (PO)/Surat Perjanjian/Kontrak kerja antara PT Pupuk Indonesia Logistik dengan Perusahaan yang terbit berdasarkan SPMK ini, dimana secara rinci diatur hak dan kewajiban serta tanggung jawab kedua belah pihak.

Demikian SPMK ini dibuat, dalam rangkap 2 (dua) untuk masing - masing pihak, agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yang menerima perintah
PT Fabila Teknik Sejahtera

Yang memberi perintah
PT Pupuk Indonesia Logistik



LAMPIRAN 13

Underwater Survey Checklist MT Salmon Mustafa



UNDERWATER SURVEY CHECK LIST

Name of Client	PT. SALMON MUSTAFA
Name of Vessel	MT. SALMON MUSTAFA
Title of Work	UNDERWATER SURVEY
Date of Work	13 April 2022
Location of Work	ASCHARYA

No.	Part of Vessel	YES	N/A	N/A	Condition		Remarks
					Good	No	
A. General							
1.	Side Shell Plate	☒			☐	☐	Side Shell Plate (S) p = 10 mm, L = 80 cm, B = 10 cm & p = 10 mm, L = 10 cm, B = 10 cm
2.	Bottom Shell Plate	☒			☒	☐	
3.	T-Welding	☒			☒	☐	
4.	Cross Welding	☒			☒	☐	
5.	Welding Line	☒			☒	☐	
6.	Slip Keel	☒			☒	☐	
7.	Sea Chest	☒			☒	☐	
B. Center							
1.	Rope Guard	☒			☒	☐	
2.	Propeller Shaft / Stern Tube	☒			☒	☐	
3.	Propeller Blade no. 1	☒			☒	☐	
4.	Propeller Blade no. 2	☒			☒	☐	
5.	Propeller Blade no. 3	☒			☒	☐	
6.	Propeller Blade no. 4	☒			☒	☐	
7.	Propeller Cap / Base	☒			☒	☐	
8.	Rudder Plate	☒			☒	☐	
9.	Sole / Shoe Plate	☒			☒	☐	
10.	Flange / Gudgeon	☒			☒	☐	
C.	Speed Log / Echo Sounder		☒		☐	☐	COARSE WATER DEPTH

Head Office & Workshop :
 KOMPLEK PERKANTORAN BLOK C3 - C7
 3. Raya Seder Side No 88 Seder, Red Sea - Indonesia, 61253
 Phone +62 21 890009 (Paling), +62 21 890076, Fax +62 21 890095, Email: info@aquamarine.id, Web: www.aquamarine.id

Form: INTS/PLS/Rev.01 / Page 3 of 2

Main Branch Office :
 KECORONG
 BANGKIT BANGKIT CENTER (BNC) BLOK B-1
 3. 10 Tugu Maritim BLOK B, Duri Tugu, Kel. Percontaan, DRC BANGKIT B-1
 Tel/Fax +62 21 7228457 - 7228457, Email: info@aquamarine.id



Approved and



PT AQUAMARINE DIVING INSPECTION

Marine Services and Construction



No.	Part of Vessel	YES	No	N/A	Condition		Remarks
					Good	No	
D. Cathodic Protection							
1.	Port Side Anode	✓			☒	☐	REMAINING 30 %
2.	Starboard Side Anode	✓			☒	☐	REMAINING 30 %
3.	ICCP		✓		☐	☐	
E.	Bulbous Bow Area / Farn Position	✓			☒	☐	
F. Bow / Stern Thruster							
1.	Thruster Gearing (Port Side & Starboard Side)		✓		☐	☐	
2.	Thruster Blade (Port Side & Starboard Side)		✓		☐	☐	
3.	Thruster Box / Cap (Port Side & Starboard Side)		✓		☐	☐	
Reported by Diving Spv / Report Coordinator		REVIEWED by Class Surveyor of ABS, DNV, BV, DNV, NK, LR, RINA, KR			Witnessed by Master / Client Representative		
Name : EVA		Name : KESNO HERWIKO			Name : HADI WIDOTO		
Date : 13/04/2025		Date : 14 APRIL 2025			Date : 13/04/2025 - 14/04/25		
Sign :		Sign :			Sign :		

AQUAMARINE

Head Office & Workshop :

KOMPUS PERKAWANAN BEKASI 15 - 17

Jl. Raya Bekasi-Duren Utara No. 15, Bekasi, DKI Jakarta - 13010, Indonesia

Phone +62 31 8900000 (Surabaya) +62 31 8900000 Fax +62 31 8900000 Email: info@aquamarine.id Web: www.aquamarine.id

Main Branch Office :

Surabaya :

Surabaya : BUKITI BUKITI CENTER (BKI) BUKITI 9-7

Jl. H. Tjallingii No. 24, Duren Utara, Bekasi, DKI Jakarta 13090

Phone +62 31 7000001 - 7000002 Email: info@aquamarine.id

Form: IAWQ/MS/Rev.02 | Page 2 of 2

Approved and





SURVEYOR SATISFACTION SHEET

No. APT-SSS/AMDI.VI/2025

Name of Client	PT. SIVILA TRAVEL JERANTEN	Location of Work	Permafaya									
Name of Vessel	MT. SALMON MULTARA	Attended Class by										
Title of Work	IDENTIFICATION REQUIRED SURVEY	Date of Work	13-4-2025									
Personnel List	<table border="0"> <tr> <td>1. Dsr.</td> <td>4. SUSTAINABLE</td> <td>7. 2</td> </tr> <tr> <td>2. SUSTAINABLE</td> <td>5. 2</td> <td>8. 2</td> </tr> <tr> <td>3. I. J. J. J.</td> <td>6. 2</td> <td>9. 2</td> </tr> </table>			1. Dsr.	4. SUSTAINABLE	7. 2	2. SUSTAINABLE	5. 2	8. 2	3. I. J. J. J.	6. 2	9. 2
1. Dsr.	4. SUSTAINABLE	7. 2										
2. SUSTAINABLE	5. 2	8. 2										
3. I. J. J. J.	6. 2	9. 2										

No.	Description	Please Tick (✓) To Rate The Following ¹					Remarks and Notes
		Excellent (91 - 100)	Good (81 - 90)	Adequate (61 - 80)	Poor (41 - 60)	Very Poor (21 - 30)	
1.	Preparation before working						
2.	Conduct of the team during working						
3.	Knowledge of working / procedure						
4.	Concerns for safety						
5.	Performance of equipment						
6.	Performance of personnel						
7.	Overall performance of team						

Class Surveyor's Comment / Recommendation:

Based on the underwater survey conducted, the vessel is found to be in a satisfactory condition and deemed seaworthy for operations.

Class Surveyor of ABS, BKI, BV, DNV, NK, LR, RINA, KR

Name:
Date:
Sign:



PT Aquamarine Divindo Inspection Representative

Name:
Date:
Sign:



General Manager of PT Aquamarine Divindo Inspection

Name:
Date:
Sign:

¹) Based on Class standard requirement

Head Office & Workshop

KOMPLEKSI HANSA BANGUNAN 33 BULOK C1 - C7
Jl. Raya Medan-Jaya Timur, Medan, Tami Selayar - Sumatera, 57127
Phone: +62 21 8000000 (Marketing) +62 21 8000075, Fax: +62 21 8000005, Email: headoffice@aquamarine.id, Web: www.aquamarine.id

Main Branch Office

BUNCI 80000 CENTER (BNC) BLOK B-7
Jl. H. Tjipto Rahardjo No. 24, Candi Tiga, Tel. Pematang, DKI Jakarta 12760
Tel/Fax: +62 21 7500447 - 7500075, Email: info@aquamarine.id

Rev. 01/04/2025

Approved and Authorized





PT AQUAMARINE DIVINDO INSPECTION
Marine Services and Construction



DAILY REPORT

Name of Client	PT. FASILA TERANG SEJANTARA		
Name of Vessel	MT. SALMON MUSTAPA		
Title of Work	UNDERWATER GROUNDING SURVEY		
Location of Work	ARABUNYA		
Date	13 - 9 - 2025		
No.	Time		Activity
	Start	End	
1	0430	0530	STANDBY AT JETTY
2	0530	0650	ON BOAT TRAVELING TO MT. SALMON MUSTAPA
3	0650	0700	ARRIVE AT MT. SALMON MUSTAPA
4	0700	0810	TUG BOAT WAITING
5	0810	1006	UNDERWATER GROUNDING SURVEY MT. SALMON MUSTAPA
6	1006	12-30	COMPLETED UNDERWATER GROUNDING SURVEY MT. SALMON MUSTAPA
7	12-30	13-30	BACK TO JETTY
			
Reported by Diving Spv / Report Coordinator Name : [Signature] Date : 13-9-2025 Sign :   Witnessed by Class Surveyor of ABS, BKI, BV, DNV, NK, LR, RINA, KR Name : Date : Sign : [Signature]   Witnessed by Master / Client Representative Name : HADI WINOTO Date : 13/04/2025 - 1041 Sign : [Signature]  			

Head Office & Workshop :
 KOMPLEX PERKUSIAAN DE BLUK C-2
 3. Raya Sudiro No.80, Sidoarjo, East Java - Indonesia, 61253
 Phone: +62 31 8690009 (tanjung) +62 31 8690078. Fax: +62 31 8660099, Email: receptor@asasaindonesia.id, Web: www.asasaindonesia.id

Main Branch Office :
 SUKUIT BISSAS CENTER (BSC) BLUK B-7
 3. Jq Tutty Alayehy No.24, Duren Tiga, Rec. Personer, DKI Jakarta 12780
 Telp/Fax: +62 31 79138467 - 79138375, Email: sbs@asasaindonesia.id







Form: DAILY_REPORT/Rev.03

Approved and Recognized:



LAMPIRAN 14
Pelaksanaan pengecekan *Jetty* IBL



Dokumentasi Tim



Foto *Jetty* IBL



LAMPIRAN 15

Surat Permintaan Daftar Referensi Vendor Perbaikan Atas Kerusakan Dolphin IBL



Jakarta, 17 April 2025



Nomor : 0453/I/PK/DP2/ET/2025
 Lampiran : 1 (satu) Berkas
 Perihal : **Permintaan Daftar Referensi Vendor Perbaikan Atas Kerusakan Dolphin Dermaga International Bulk Liquid (IBL) di PT Pelindo Multi Terminal - Branch Gresik**

Kepada Yth,

Branch Manager

PT Pelindo Multi Terminal Branch Gresik

Di tempat

Dengan hormat,

Menindaklanjuti surat nomor 0432/I/PK/DP2/ET/2025 perihal Surat Pernyataan Tindak Lanjut Insiden MT. Salmon Mustafa Menyenggol Dolphin Dermaga International Bulk Liquid (IBL) di PT Pelindo Multi Terminal - Branch Gresik, terkait hal tersebut mohon dapat diberikan daftar referensi vendor yang direkomendasi oleh Pelindo Branch Gresik serta hal - hal teknis untuk perbaikan terhadap kerusakan yang diakibatkan oleh insiden tersebut.

Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Hormat kami,



Sapto Adi

SVP Operasi dan Pemeliharaan

Tembusan:

- Yth Direktur Operasional PT Pupuk Indonesia Logistik
- Arsip

Head Office :

PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

Gedung Pusri 101, Lantai 2 & 3
 Jalan. Letjend S. Parman Kav 101,
 Jakarta Barat 11440, Indonesia

Telp : +62 21 2263 1881 - 83

Fax : +62 21 2256 1904

LAMPIRAN 16

Dokumentasi Wawancara dengan Narasumber

Narasumber 1



Narasumber 2



Narasumber 3



Narasumber 4



LAMPIRAN 17

Dokumentasi dengan pegawai PT Pupuk Indonesia Logistik

