

## KAJIAN YURIDIS TENTANG DOKUMEN PERIZINAN BONGKAR MUATAN BERBAHAYA BATU BARA DITINJAU DARI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO.16 TAHUN 2021

Abdurrachman Farizi<sup>1</sup>, Fakhrurrozi<sup>1\*</sup>,

<sup>1</sup>Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal, Politeknik Bumi Akpelni.  
Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Duwur, Gajahmungkur, Semarang, Jawa Tengah 50235

\*Email: [fakhrurrozi@akpelni.ac.id](mailto:fakhrurrozi@akpelni.ac.id)

### Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui konsepsi pengurusan dokumen perizinan bongkar ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan No.16 Tahun 2021. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penulisan ini adalah dengan metode observasi, wawancara dan metode studi pustaka. Masalah yang menjadi pokok pembahasan diantaranya perusahaan keagenan kapal yang belum sepenuhnya mengetahui konsepsi pengurusan dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya, berdasarkan PM No.16 Tahun 2021, sehingga perusahaan keagenan tidak mengurus dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya dan kurangnya pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan No.16 Tahun 2021 pada saat pelaksanaan bongkar muatan berbahaya oleh Syahbandar. Persyaratan pengurusan dokumen perizinan bongkar tercantum di Pasal 11 ayat (1) PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya. Pejabat pemeriksa barang berbahaya harus selalu memeriksa dan mengawasi proses pengangkutan dan penanganan barang berbahaya. Kesimpulannya perusahaan keagenan sesuai peraturan harus mengurus dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya, dan apabila tidak melakukannya akan dikenakan sanksi berdasarkan PM No.16 Tahun 2021. KSOP Semarang berdasarkan peraturan juga harus melakukan pengawasan secara berkala sesuai dengan tugasnya.

**Kata Kunci:** Batu Bara, Bongkar-Muatan, Dokumen, Hukum.

### Abstract

*The purpose of this study is to determine the conception of the management of unloading permit documents in terms of the Regulation of the Minister of Transportation No.16 of 2021. The data collection method used in this writing is the observation method, interview, and literature study method. The problems that are the subject of discussion include ship agency companies that do not fully know the concept of handling dangerous cargo unloading licensing documents, based on PM No.16 of 2021, so that agency companies do not take care of dangerous cargo unloading licensing documents and lack supervision on the implementation of Minister of Transportation Regulation No.16 of 2021 during the implementation of dangerous cargo unloading by Syahbandar. The requirements for handling unloading permit documents are contained in Article 11 paragraph (1) of PM No.16 of 2021 concerning Procedures for Handling and Transportation of Dangerous Goods. Dangerous goods inspectors should always inspect and supervise the process of transporting and handling dangerous goods. In conclusion, agency companies according to regulations must take care of hazardous loading and unloading licensing documents, and if they do not do so, they will be subject to sanctions based on PM No.16 of 2021. KSOP Semarang based on regulations must also carry out regular supervision under its duties.*

**Keywords:** Coal, Unloading, Documents, Law.

### PENDAHULUAN

Di Indonesia sudah banyak meratifikasi hukum-hukum maritim internasional untuk diterapkan di wilayah perairan Indonesia. Tidak hanya itu Indonesia juga telah membuat perundang-undangan dan ketentuan teknisnya yang mengatur tentang dunia maritim seperti Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang

Pelayaran serta Peraturan Menteri (PM) Perhubungan No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan No.16 Tahun 2021 berisikan tata cara penanganan dan pengangkutan barang berbahaya di pelabuhan. Didalamnya mengatur dokumen dokumen yang

harus dilengkapi dalam penanganan muatan berbahaya serta denda yang diberikan apabila melanggar peraturan ini. Barang berbahaya yang termasuk di dalam PM No.16 Tahun 2021 adalah barang/ muatan yang tercantum dalam *International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)*. IMDG Code adalah koda maritim yang mengatur tentang pengangkutan dan penanganan muatan berbahaya. Di dalam Buku IMDG Code terdapat penanganan muatan berbahaya sesuai dengan jenis dan sifat muatan tersebut.

Kegiatan yang menyangkut tentang muatan berbahaya harus mempunyai izin serta sesuai prosedur yang harus dilakukan dalam pelaksanaannya, seperti bongkar atau memuat muatan berbahaya. Perizinan kegiatan yang menyangkut muatan berbahaya diberikan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Namun karena kurangnya ketelitian dan pengawasan dari pihak KSOP sendiri mengakibatkan banyak Agen yang tidak melakukan pengurusan dokumen perizinan kegiatan muatan berbahaya. Muatan berbahaya yang kurang diperhatikan oleh pihak yang berwenang seperti Batubara. Batubara adalah muatan curah yang berbentuk padat, serta termasuk ke dalam muatan yang mudah terbakar karena mengandung *amorphous* dan *hydrocarbon*. Menurut *IMSBC Code* batu bara masuk kedalam golongan A dan bisa juga ke dalam golongan B. Batubara termasuk dalam muatan berbahaya golongan B karena muatan ini mudah menyala dan memiliki kemampuan untuk membakar dirinya sendiri. Termasuk group A karena dapat mencair apabila sebagian besar partikel yang berukuran 5 mm sebanyak 75%.

Pihak perusahaan keagenan jarang membuat dokumen perizinan muatan berbahaya tersebut dikarenakan kurangnya pengawasan dan ketelitian dari pihak KSOP. Muatan ini juga jarang terjadi peristiwa terbakar jadi keagenan tidak membuat perizinan tentang kegiatan muatan batubara tersebut.

Peristiwa tidak dibuatkannya surat izin pembongkaran muatan berbahaya terjadi saat melakukan pembongkaran muatan batubara yang diangkut oleh Tongkang Virgo Sejati 388. Tongkang Virgo Sejati 388 yang ditarik oleh TB. Virgo Sejati 177 mengangkut muatan berbahaya batubara sebanyak 7.375.339 ton. Pembongkaran berlangsung selama 4 hari yang dimulai pada tanggal 24 Oktober 2021 dan selesai hari Minggu tanggal 27 Oktober 2021 dini hari.

Walaupun tanpa surat ijin pembongkaran muatan berbahaya namun kegiatan bongkar tetap berlangsung tanpa ada masalah.

Berdasarkan pengamatan selama melaksanakan penelitian di PT. Pualam Emas Sejahtera, penulis menemukan permasalahan yang berhubungan dengan dokumen perizinan muatan berbahaya batubara yang ditinjau dari PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya. Penelitian ini membahas mengenai konsepsi pengurusan dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya berdasarkan PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya dan belum dilaksanakannya pengawasan terhadap pelaksanaan PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya pada saat bongkar muatan berbahaya batubara oleh Syahbandar.

## LANDASAN TEORI

Sudikno Mertokusumo, dalam Satjipto Raharjo (2005: 45) yang mengartikan hukum sebagai kumpulan peraturan-peraturan atau kaidah-kaidah dalam suatu kehidupan bersama, keseluruhan peraturan tentang tingkah laku yang berlaku dalam kehidupan bersama, yang dapat dipaksakan pelaksanaannya dengan suatu sanksi. Hukum sebagai kumpulan peraturan atau kaidah mempunyai isi yang bersifat umum dan normatif, umum karena berlaku bagi setiap orang dan normatif karena menentukan apa yang seyogyanya dilakukan, apa yang tidak boleh dilakukan atau harus dilakukan serta bagaimana cara melaksanakan kepatuhan kepada kaidah-kaidah.

Hukum adalah peraturan yang bersifat umum dan normatif digunakan untuk mengatur tingkah laku kehidupan manusia sehingga memiliki batasan dalam melakukan suatu perbuatan, didalamnya mempunyai sanksi yang dikenakan bagi yang melanggarnya.

Menurut R.P. Suyono (2015:371), muatan berbahaya adalah muatan yang dapat terbakar atau meledak. Oleh karena itu, muatan berbahaya perlu mendapat perhatian khusus dari berbagai pihak, baik pemilik barang, *stevedore*, pengangkut, keagenan maupun instansi terkait.

Berdasarkan Bab 1 Pasal 1 angka 1 PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan, yang dimaksud barang berbahaya adalah zat, bahan, dan/atau benda yang dapat

berpotensi membahayakan kesehatan, keselamatan, harta benda, dan lingkungan hidup, sebagaimana tercantum dalam *International Maritime Dangerous Goods Code* beserta perubahannya.

Menurut Fakhurrozi (2016) muatan berbahaya (*dangerous cargo*) adalah muatan yang dapat terbakar atau meledak, atau suatu barang atau substansi yang dapat menimbulkan suatu resiko kepada kesehatan, keselamatan jiwa, kerusakan lingkungan dan properti.

Dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batu Bara pasal 1 angka 3 menyatakan batu bara adalah endapan senyawa organik karbonan yang terbentuk secara alamiah dari sisa tumbuhan-tumbuhan.

Menurut Fakhurrozi (2016) Batu bara (keras gelap seperti asfalt) adalah muatan curah padat, termasuk material mudah terbakar karena mengandung *amorphous* dan *hydrocarbon*. Muatan ini sebenarnya termasuk kedalam *group B* karena muatan ini termasuk yang mudah menyala dan memiliki kemampuan menyala dengan sendirinya. Tetapi juga dapat di klasifikasikan kedalam *group A* dikarenakan dapat mencair jika sebagian besar dari partikelnya semisal 75% artikelnnya berukuran lebih kecil dari 5 mn.

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, BAB 1 pasal 1 angka 7, agen umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan No.65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal, yang dimaksud usaha keagenan kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.

## METODE

Metode pendekatan yang digunakan adalah pendekatan penelitian hukum *juridic normatif*, yang berbasis pada ilmu hukum normatif atau peraturan perundang-undangan (Krismiyarsi, 2018: 14). Data primer yang berasal dari hasil observasi dan wawancara di lokasi penelitian, dan data sekunder dari

kapustakaan, diolah dan disajikan secara deskriptif.

Penulis menggunakan teori hukum dengan mengerucutkan suatu masalah menjadi lebih sempit, dimana keseluruhan pernyataan yang saling berkaitan dikerucutkan menjadi suatu konsep yang didasarkan pada aturan-aturan hukum dan hasil observasi serta wawancara. Analisis data kualitatif digunakan oleh penulis, dengan pola berpikir induktif, dan dalam menguji suatu data menggunakan teknik dugaan sementara dalam suatu hipotesis yang dirumuskan sebagai suatu dugaan untuk dirumuskan menjadi suatu hasil dan dikembangkan dan disajikan secara deskriptif. Untuk masalah yang diteliti juga dikembangkan dalam kerangka berfikir deskriptif.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penulis dalam pengambilan data menggunakan metode observasi yang mana melakukan pengamatan selama masa praktek di PT. Pualam Emas Sejahtera. Pengamatan dilakukan pada kapal Tongkang Virgo Sejati 388 yang ditarik oleh TB. Virgo Sejati 177 datang dari Kalimantan Selatan dengan tujuan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang membawa muatan batu bara sebanyak 7.375,339 ton. Kapal tersebut datang pada 17 Oktober 2021 di Pelabuhan Tanjung Emas dan langsung berlabuh disekitar area labuh untuk menunggu antrian bongkar muatan. Tongkang Virgo Sejati 388 melakukan bongkar muatan batu bara berlangsung selama 4 hari pada tanggal 24 Oktober 2021 sampai 27 Oktober 2021. Dalam proses pembongkaran ditemukan tidak adanya surat izin bongkar muatan berbahaya yang mana kapal tersebut memuat batu bara, dimana batu bara tersebut termasuk kedalam muatan berbahaya golongan B (mudah menyala dan memiliki kemampuan dengan sendirinya).

Pada proses pembongkaran muatan batu bara Tongkang Virgo Sejati 388 tidak adanya pengawasan oleh Syahbandar. Pihak tersebut seharusnya ada pada saat proses tersebut dan melakukan pengecekan dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya. Apabila ditemukan tidak mempunyai dokumen perizinan tersebut Syahbandar dapat langsung memberhentikan proses kegiatan bongkar muatan sesuai dengan PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya.

**Konsepsi pengurusan dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya berdasarkan Peraturan Menteri No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya.**

PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya termasuk peraturan yang baru diterbitkan pada tanggal 29 April 2021 di Jakarta, oleh Kementerian Perhubungan. Setelah peraturan ini diterbitkan banyak perusahaan yang belum membaca dan mengaplikasikan peraturan tersebut, dalam kegiatan keagenan kapal yang berkaitan dengan penanganan dan pengangkutan barang berbahaya. Sehingga pengurusan dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya belum sepenuhnya diketahui oleh pihak keagenan baik jenis muatan yang termasuk dalam muatan berbahaya dan tata cara pengurusan perizinan bongkar muatan berbahaya.

Jenis muatan berbahaya yang termasuk dalam Pasal 3 ayat (1) PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya, yang termasuk dalam barang berbahaya berbentuk cair, padat maupun gas. Penjelasan tentang jenis muatan tersebut dijelaskan lebih rinci didalam Pasal 4 ayat (1) PM No.16 Tahun 2021 sebagai berikut:

1. kelas 1 berupa bahan atau barang mudah meledak,
2. kelas 2 berupa gas yang dimampatkan, dicairkan atau dilarutkan dengan tekanan,
3. kelas 3 berupa cairan yang mudah menyala atau terbakar,
4. kelas 4 berupa bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar,
5. kelas 5 berupa bahan atau barang pengoksidasi,
6. kelas 6 berupa bahan atau barang beracun,
7. kelas 7 berupa bahan atau barang radiokaktif,
8. kelas 8 berupa bahan atau barang yang mudah mengkorosi,
9. kelas 9 berupa berbagai bahan atau zat berbahaya lainnya.

Batu bara termasuk kedalam muatan berbahaya kelas 4 yaitu bahan atau barang padat mudah menyala atau terbakar. Batu bara mengandung *amorphous* dan *hydrocarbon* yang mana membuatnya mudah menyala dan dapat menyala dengan sendiri tanpa bantuan alat pemercik api. Dalam proses penanganan bongkar muatan berbahaya perusahaan wajib mempunyai izin dalam melakukan penanganan muatan

berbahaya. Untuk memperoleh izin tersebut perusahaan wajib mengurus surat izin tersebut di kantor otoritas yang berwenang yaitu KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan). Persyaratan pengurusan dokumen perizinan bongkar tercantum di Pasal 11 ayat (1) PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya, menjelaskan bahwa untuk memperoleh persetujuan badan usaha pelabuhan mengajukan permohonan kepada Otoritas yang berwenang dengan melampirkan tempat penumpukan dan penyimpanan barang berbahaya yang dibuktikan dengan sertifikat atau perjanjian, memiliki perizinan berusaha, memiliki sistem dan prosedur penanganan barang berbahaya, memiliki tenaga ahli yang memiliki kualifikasi penanganan barang berbahaya, memiliki peralatan penanganan barang berbahaya.

Untuk kapal yang akan melakukan bongkar muatan berbahaya harus melakukan pemberitahuan kepada Syahbandar sebelum kapal pengangkut barang muatan berbahaya tiba di pelabuhan, disampaikan oleh pihak keagenan kapal yang diatur dalam Pasal 14 ayat (1) PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya. Pemberitahuan tersebut paling lambat disampaikan oleh pihak keagenan ke syahbandar paling lambat 1x24 jam dengan melampirkan lembar data keselamatan, dokumen manifest, formulir pengangkutan barang berbahaya, informasi prosedur penanganan keadaan darurat selama pengiriman dan mencantumkan nomor kontak yang dapat dihubungi 24 jam dalam keadaan darurat, *approval document* barang berbahaya sesuai klasifikasi dari instansi yang berwenang dan dokumen persetujuan pembebasan yang tertera di Pasal 14 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pembongkaran Barang Berbahaya.

Dalam proses pembongkaran TK. Virgo Sejati 388. TK. Virgo Sejati 388 yang ditarik oleh TB. Virgo Sejati 177 tidak mempunyai surat perizinan bongkar muatan berbahaya yang dilakukan oleh pihak keagenan yang mana mengangkut muatan berbahaya batu bara. Muatan tersebut termasuk dalam muatan berbahaya menurut Pasal 3 ayat (1) dan Pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya. Apabila perizinan tersebut tidak dibuat maka akan

dilakukan pemberhentian proses kerja yang mana dapat menghambat dan menimbulkan pembekakan pengeluaran perusahaan.

Seharusnya perusahaan melakukan perizinan dokumen bongkar muatan berbahaya karena batu bara termasuk kedalam muatan berbahaya. Dalam pengurusan dokumen perizinan tercantum di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya.

Perusahaan keagenan yang akan membuat surat izin bongkar muatan berbahaya dapat meminta izin ke kantor Syahbandar dengan melampirkan lampiran sebagai berikut :

1. Surat permohonan izin bongkar barang berbahaya kepada Syahbandar dengan data yang berisikan data kapal, seperti :

- a. nama kapal,
- b. bendera kapal,
- c. *length overall* (LOA),
- d. *gross tonnage* (GT),
- e. nakhoda,
- f. tanggal sandar,
- g. pelabuhan tujuan,
- h. jenis barang,
- i. *dangerous class*,

2. *Cargo manifest*

*Cargo manifest* merupakan dokumen yang berisi informasi tentang muatan berbahaya di atas kapal. Dalam hal ini *cargo manifest* menguraikan keterangan dokumen selama sarana pengangkutan tersebut dalam perjalanan berangkat dan menuju suatu pelabuhan, yang berisi daftar muatan, alat angkut selama melakukan perjalanan dan membawa barang-barang tersebut hingga pelabuhan akhir atau pelabuhan tujuan. Dengan kata lain kumpulan dari beberapa *Bill of Lading* (B/L)

3. *Bill of Lading*

*Bill of Lading* atau konosemen adalah dokumen pengangkutan barang yang di dalamnya memuat informasi lengkap mengenai pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat, dan pelabuhan bongkar, rincian *freight* dan cara pembayaran, nama pengirim (*consignee*), jumlah B/L yang harus ditanda tangani dan tanggal penandatanganan.

Apabila perusahaan keagenan tidak melakukan pengurusan surat izin bongkar muatan berbahaya akan dikenakan sanksi berdasarkan Pasal 30 ayat (3) PM No.16 Tahun 2021.

Berdasarkan PM No.16 Tahun 2021, sanksi administratif berupa penghentian sementara kegiatan dan pencabutan persetujuan tempat penumpukan penyimpanan barang berbahaya. Dilanjutkan pada ayat 4 pemberhentian sementara kegiatan diberikan dalam jangka waktu selama 30 hari. Pada ayat 5 menjelaskan bahwa apabila badan usaha pelabuhan melanggar lagi akan dikenakan sanksi berupa pencabutan persetujuan tempat penumpukan atau penyimpanan barang berbahaya.

Untuk pengurusan surat izin bongkar muatan berbahaya harus dilakukan oleh pihak keagenan agar tidak menerima sanksi yang dapat merugikan perusahaan, serta melancarkan operasional perusahaan untuk kedepannya.

### **Pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya pada saat bongkar muatan berbahaya Batubara oleh Syahbandar.**

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) merupakan Otoritas yang berwenang dalam operasional pelabuhan. KSOP merupakan lembaga yang berada di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Lembaga ini mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Seperti yang tertulis dalam Pasal 34 ayat (2) PM No.16 Tahun 2021, otoritas berwenang mempunyai tugas sebagai berikut :

1. Menyiapkan data dan pelaporan barang berbahaya berbasis teknologi informasi,
2. Mengawasi pelaksanaan pelatihan,
3. Mengawasi pengirim, nakhoda, dan laboratorium secara administrasi maupun teknis terhadap pelaksanaan kegiatan penanganan barang berbahaya dan penangkutan barang berbahaya.

Mengacu pada ketentuan tersebut, KSOP sudah seharusnya melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan pengangkutan dan penanganan barang berbahaya, seperti yang tertulis pada Pasal 34 ayat (2) huruf c. Dalam pengawasannya otoritas yang berwenang dapat mengangkat pejabat pemeriksa barang berbahaya sesuai dengan

wewenangannya. Pejabat pemeriksa akan melakukan pemeriksaan serta pengawasan dalam proses pengangkutan dan penanganan barang/muatan berbahaya. Namun, dalam pelaksanaan tidak ditemukannya pihak yang mengawasi proses bongkar muatan pada Tongkang Virgo Sejati 388 yang membongkar muatan berbahaya batu bara.

Pejabat pemeriksa barang berbahaya harus selalu memeriksa dan mengawasi proses pengangkutan dan penanganan barang berbahaya karena apabila ada sesuatu tindakan yang membahayakan dan suatu proses yang tidak sesuai dapat melapor ke KSOP sebagai otoritas yang berwenang. KSOP akan melakukan tindakan yang lebih lanjut dan dapat memberikan sanksi kepada perusahaan yang tidak menjalankan proses yang sesuai dengan PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya.

## KESIMPULAN

Menurut konsepsi PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya, dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya wajib ada. Namun, dalam pelaksanaannya tidak ditemukan dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya. Dokumen perizinan bongkar muatan berbahaya harus diurus oleh pihak keagenan bila tidak dilakukan pengurusan maka akan dikenakan sanksi yang berlaku berdasarkan PM No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya, berupa pemberhentian kegiatan bongkar.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) harus melaksanakan pengawasan kegiatan bongkar muatan berbahaya, tetapi tidak ditemukan petugas yang melakukan pengawasan saat aktivitas bongkar berlangsung.

## DAFTAR PUSTAKA

Asshiddiqie, Jimly. & M. Ali Safa'at, 2006, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*. Jakarta: Sekretariat Jenderal dan Kepaniteraan MK RI.

Darma, Hazil Eka, 2019, *Pengaruh Sistem Pengurusan Dokumen Terhadap Penerbitan Izin Bongkar Muatan Berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan oleh PT. Sukses*

*Karimun Jaya Raya*, Universitas Karimun, Kepulauan Riau.

Damara, Daffa, 2021, *Penanganan pembongkaran batu bara kapal TB. INDO PACIFIC 02 / TK. SOEKAWATI 18 oleh PT Pualam Emas Perkasa*, Politeknik Bumi Akpelni, Semarang.

Fakhrurrozi, 2016, *Penanganan, Pengaturan dan Pengamanan Muatan Kapal*, Semarang: Deepublish.

Mertokusumo, Sudikno, 2005, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: liberty.

Peraturan IMO/ IMDG Code ( *International Maritime Organization/ International Maritime Dangerous Goods*), 2004.

Peraturan Menteri Perhubungan No.60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.

Peraturan Menteri Perhubungan No.65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal.

Peraturan Menteri Perhubungan No.16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan.

Raharjo, Satjipto, 2005, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bhakti.

Setiono, B. A., & Yulianto, M.A., 2013, *Efektifitas Bongkar Muat Peti kemas Terhadap Kelancaran Arus Barang di PT Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) Cabang Tanjung Perak Surabaya*. Surabaya: Jurnal Aplikasi Pelayaran dan kepelabuhanan.

Sudjatmiko, 2015, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta: Bhratara.

Suyono, RP., 2015, *Shipping Pengangkut Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta: PPM.

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang No.4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Mineral dan Batu Bara.

Wibowo, M.A., 2021, *Penanganan bongkar muat muatan berbahaya MV.MSC PYLOS oleh TPK Koja di Pelabuhan Tanjung Priok*, Politeknik Bumi Akpelni, Semarang.