

COLLISION AND SALVAGE OPERATIONS

Collision Regulations (COLREGs 1972) - Pencegahan tabrakan & Salvage Operations
(Salvage Convention 1989 & praktik) - Penyelamatan kapal, muatan, dan lingkungan

CV FEBRIANDA PASARIBU

EDUCATION :

2004 - Erasmus University, Rotterdam, The Netherlands (*Master of Science: Maritime Economics and Logistics*)

CERTIFICATIONS:

BIMCO Chartering and Shipping Certified

PROFESSIONAL AFFILIATIONS MEMBER:

- Indonesia Chamber of Commerce Member,
- Indonesia Stevedoring Union

EXPERIENCE :

- 06.2021 - Current (Vice Chairman Matauli Foundation, Jakarta, Indonesia)
- 01.2021 - Current (Commissioner PT Armada Rock Karunia, Jakarta, Indonesia)
- 02.2020 - Current (Commissioner PT Gema Daya Wangsa, Jakarta, Indonesia)
- 01.2016 - Current (Managing Partner AM Oktarina, Jakarta, Indonesia)
- 01.2015 - 12.2015 (Marketing Director PT Bina Buana Raya, Jakarta, Indonesia)
- 01.2014 - 12.2014 (Deputy Marketing Director PT Mitra Bahtera Segara Sejati, Jakarta, Indonesia)
- 01.2011 - 12.2013 (Senior Commercial Manager PT Pelita Samudera Shipping, Jakarta, Indonesia)
- 01.2009 - 12.2010 (Business Development And Operation Manager PT Asian Bulk Logistics, Jakarta, Indonesia)

Latar Belakang

Laut menjadi jalur utama perdagangan internasional dengan sekitar 90% barang dunia diangkut melalui laut. Namun, besarnya arus pelayaran juga meningkatkan risiko kecelakaan, seperti tabrakan kapal (*collision*) dan insiden lain yang membutuhkan penyelamatan (*salvage*). Tabrakan dapat menimbulkan korban jiwa, kerugian ekonomi, hingga pencemaran laut, sedangkan operasi *salvage* diperlukan untuk menyelamatkan kapal, muatan, dan melindungi lingkungan.

Untuk mengantisipasi hal tersebut, hukum internasional menetapkan aturan pencegahan tabrakan melalui COLREGs 1972 dan penyelamatan melalui *Salvage Convention* 1989. Indonesia sendiri telah mengadopsinya dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 jo Undang-Undang 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran guna menjaga keselamatan pelayaran, melindungi lingkungan laut, dan memastikan kepentingan nasional tetap terlindungi.

Dasar Hukum

- *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 - COLREGs 1972*
- *International Convention on Salvage- Salvage Convention 1989*
- *United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, 1982)*
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo Undang-Undang 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan 27 Tahun 2022 tentang Salvage dan Pekerjaan Bawah Air



Ship Collision

- *Ship Collision* atau tabrakan kapal merupakan peristiwa benturan fisik yang terjadi antara dua kapal dan menimbulkan kerugian. Selain itu, tabrakan juga dapat terjadi antara kapal dengan objek lain, baik yang bersifat tetap maupun terapung, seperti anjungan pengeboran lepas pantai, gunung es, atau fasilitas pelabuhan.
- Penyebab Tabrakan Kapal
 1. Lookout yang tidak memadai (*Improper Lookout*), pengawasan terhadap lingkungan sekitar kapal terkadang kurang baik secara visual maupun menggunakan alat bantu seperti radar atau AIS.
 2. Perintah & pengawasan yang kurang (*Improper Command and Supervision*), kesalahan dalam mengambil keputusan di jembatan kemudi, atau kurangnya supervisi dari petugas yang bertanggung jawab.
 3. Kelelahan (*Fatigue*) Kru atau petugas jaga yang lelah dapat kehilangan konsentrasi atau keliru dalam penilaian situasi.
 4. Kecepatan kapal yang berlebihan (*Excessive Vessel Speed*), kapal yang bergerak terlalu cepat relatif terhadap kondisi laut, lalu lintas, atau visibilitas, yang membuat manuver menghindari lebih sulit.
 5. Pelanggaran peraturan kemudi dan navigasi (*Breach of Steering and Sailing Rules / COLREGs*), tidak mengikuti aturan internasional untuk pencegahan tabrakan laut, misalnya ketika kapal yang harus memberi jalan tidak melakukannya.



Collision Regulations (COLREGs 1972) – Pencegahan Tabrakan Kapal

Status Hukum di Indonesia

- **Indonesia telah mengesahkan Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs 1972) melalui Keputusan Presiden Nomor 50 Tahun 1979, sehingga seluruh ketentuan COLREGs 1972 berlaku sebagai hukum nasional dan wajib dipatuhi oleh kapal berbendera Indonesia maupun kapal asing yang berlayar di perairan Indonesia**

Ruang Lingkup Pengaturan

- **COLREGs 1972 mengatur tata cara berlayar, hak lintas, penggunaan lampu dan tanda kapal, serta tindakan pencegahan tabrakan. Setiap kapal wajib mematuhi aturan ini untuk mencegah kecelakaan di laut, baik di laut lepas maupun perairan pelayaran internasional**

Implementasi dalam Hukum Nasional

- **Pasal 244 dan Pasal 247 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo Undang-Undang 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran menegaskan bahwa setiap nakhoda dan pemilik kapal wajib menjaga keselamatan pelayaran, termasuk pencegahan kecelakaan dan tabrakan kapal.**

Kewajiban Pelaporan dan Tindakan Pasca Tabrakan

- **Jika terjadi kecelakaan kapal, nakhoda wajib mengambil tindakan penanggulangan, meminta dan/atau memberikan pertolongan, serta menyebarluaskan berita kecelakaan kepada pihak lain, termasuk syahbandar pelabuhan terdekat (Pasal 247 dan Pasal 248 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo Undang-Undang 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran).**

Pemeriksaan dan Penegakan Hukum

- **Mahkamah Pelayaran berwenang melakukan pemeriksaan lanjutan atas kecelakaan kapal, termasuk tabrakan antara kapal niaga, kapal negara, dan kapal perang, serta meneliti sebab-sebab kecelakaan dan menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian nakhoda, perwira kapal, operator, atau pemilik kapal (Pasal 251, Pasal 251A, Pasal 252, dan Pasal 253 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo Undang-Undang 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran).**

Sanksi

- **Sanksi administratif dan pidana dapat dikenakan kepada pihak yang terbukti lalai dalam melaksanakan kewajiban pencegahan dan pelaporan kecelakaan kapal (Pasal 253 dan Pasal 330 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 jo Undang-Undang 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran).**

Prinsip Utama COLREGs Dalam Mencegah Kecelakaan Kapal

Rule 5 – Look-out

- Kewajiban: setiap kapal harus selalu menjaga pengawasan (*look-out*).
- Metode:
 - a. Visual → pengamatan langsung oleh awak kapal.
 - b. Auditori → mendengar isyarat suara dari kapal lain.
 - c. Alat bantu navigasi → radar, AIS, ECDIS, binocular, dll.
- Tujuan: mendeteksi dini adanya kapal, rintangan, atau bahaya navigasi.

Rule 6 – Safe Speed

- Prinsip: kapal wajib berlayar pada kecepatan yang aman agar bisa melakukan manuver menghindari tabrakan.
- Faktor yang dipertimbangkan:
 1. Jarak pandang (*visibility*)
 2. Kepadatan lalu lintas laut (*traffic density*)
 3. Kemampuan manuver kapal (ukuran, draft, *turning circle*)
 4. Kondisi laut & cuaca (angin, arus, gelombang)
 5. Kinerja radar/AIS
- Implikasi: “kecepatan aman” bukan berarti lambat, tapi sesuai kondisi.

Rule 7 – Risk of Collision

Inti aturan:

Setiap kapal wajib menggunakan semua cara yang tersedia untuk menilai apakah ada risiko tabrakan dengan kapal lain.

Langkah penilaian:

1. Observasi langsung

- a. Perhatikan perubahan bearing (sudut pandang kapal lain terhadap haluan).
- b. Jika bearing kapal lain tetap sementara jarak semakin dekat → indikasi kuat tabrakan.

2. Alat bantu navigasi

- a. Radar & ARPA → menampilkan CPA (*Closest Point of Approach*) dan TCPA (*Time to CPA*).
 - i. CPA kecil → kapal akan lewat sangat dekat.
 - ii. TCPA pendek → tabrakan akan segera terjadi.
- b. AIS → membantu identifikasi posisi & kecepatan kapal lain, tetapi tidak boleh jadi satu-satunya acuan.

3. Prinsip kehati-hatian

- a. Jika setelah observasi dan perhitungan masih ada keraguan, maka menganggap risiko tabrakan akan terjadi.

Contoh sederhana:

- Dua kapal melaju berlawanan arah.
- Bearing kapal lain tidak berubah, dan radar menunjukkan CPA = 0,5 NM dalam 10 menit.
- Artinya: risiko tabrakan nyata, kapal harus segera bertindak sesuai Rule 8

Rule 8 – Action to Avoid Collision (IMO)

Inti aturan:

Mengatur bagaimana kapal harus bertindak jika ada risiko tabrakan (sesuai hasil penilaian Rule 7).

1. *Early* (dini)

- Manuver dilakukan sesegera mungkin setelah risiko tabrakan teridentifikasi.
- Tujuannya agar kapal lain punya waktu cukup untuk bereaksi.

2. *Substantial* (jelas & signifikan)

- Perubahan haluan/kecepatan harus cukup besar agar terlihat jelas di radar dan visual.
- IMO menekankan “*bold alteration*” (perubahan berani), bukan sedikit-sedikit.

3. *Clear* (tidak ambigu)

- Manuver harus terarah dan tidak membuat kapal lain bingung.
- Contoh: jika belok ke kanan, beloklah dengan sudut yang tegas, bukan berputar kecil berkali-kali.

4. *In accordance with the Rules* (sesuai aturan)

- Tindakan harus mengikuti prioritas yang diatur di Rules 9–18 (misalnya *crossing, overtaking, head-on*).
- Tidak boleh manuver sembarangan meski berniat menghindar.

Bentuk Tindakan dalam rule 8:

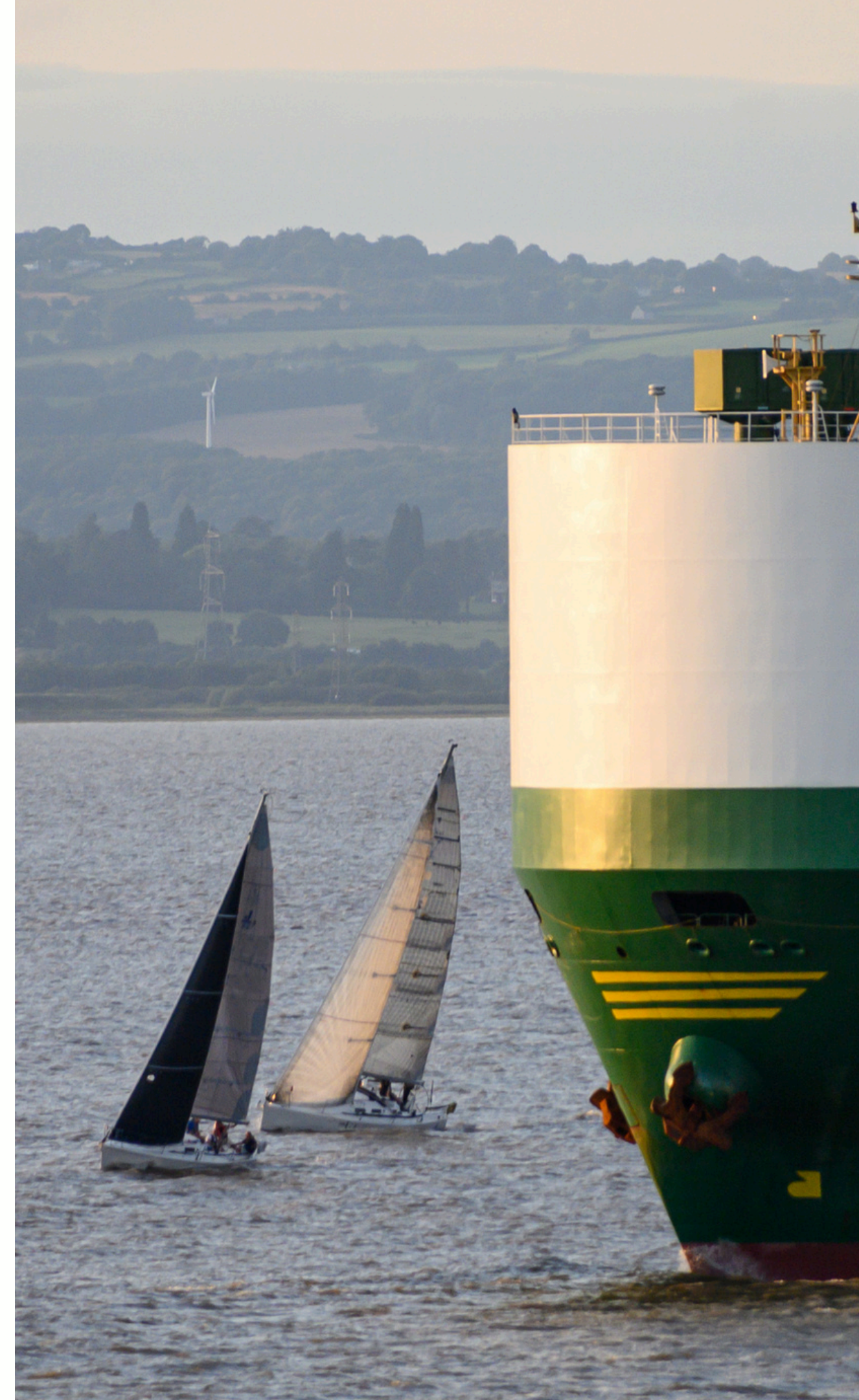
- Perubahan Haluan (*Alteration of course*): biasanya lebih efektif daripada sekadar mengurangi kecepatan karena langsung terlihat oleh kapal lain.
- Pengurangan kecepatan / berhenti: Jika perubahan haluan tidak cukup atau berbahaya.
- Gabungan keduanya → belok + kurangi kecepatan.

Rule 9 - *Narrow Channels*

- Kapal wajib berlayar di sisi kanan channel.
- Kapal kecil atau kapal nelayan tidak boleh mengganggu kapal besar yang terbatas manuvernya.
- Jika ingin menyalip, harus pastikan aman & memberi isyarat suara.
- Contoh: tanker besar di sungai/selat jadi kapal kecil wajib beri jalan.

Rule 10 - *Traffic Separation Schemes (TSS)*

- Kapal harus mengikuti jalur yang ditetapkan IMO.
- Masuk/keluar dengan sudut hampir tegak lurus untuk mengurangi risiko tabrakan.
- Kapal dilarang berlayar melawan arus lalu lintas dalam TSS.
- Kapal nelayan atau kapal kecil tetap boleh lewat, tapi tidak boleh mengganggu arus lalu lintas utama.



Rule 13 – *Overtaking*

- Kapal yang menyalip wajib menghindari, apapun jenis kapal yang disalip.
- Menyalip = datang dari arah lebih dari 22,5° di belakang haluan kapal lain.

Rule 14 – *Head-on Situation*

- Jika dua kapal bermesin saling berhadapan → keduanya wajib belok ke kanan (*starboard*) sehingga lewat sisi kiri (*port-to-port*).

Rule 15 – *Crossing Situation*

- Jika dua kapal bermesin berpotongan jalur → kapal yang melihat kapal lain di sisi kanannya (*starboard side*) wajib menghindari.
- Prinsip: “*Give way to the right*”.

Rule 18 – *Hierarchy of Responsibilities*

Urutan kapal yang harus dihindari (dari prioritas tertinggi):

- *Vessel Not Under Command* (NUC) – kapal tidak bisa dikendalikan.
- *Vessel Restricted in Ability to Manoeuvre* (RAM) – misalnya kapal pengerukan, survey, atau kabel.
- *Vessel Constrained by Draft* (CBD) – kapal besar di jalur sempit.
- *Fishing vessels* – kapal nelayan yang sedang beroperasi.
- *Sailing vessels* – kapal layar.
- *Power-driven vessels* – kapal bermesin biasa.

Tindakan Segera di Kapal (*Operational*) Apabila Terjadi Collision

1. Keamanan Nyawa

- Lakukan penghitungan jumlah ABK dan penumpang.
- Laksanakan evakuasi apabila diperlukan.

2. Solusi Bahaya

- Matikan sumber potensi kebakaran atau gas berbahaya.
- Kendalikan kebocoran untuk mencegah kerusakan lebih lanjut.

3. Tindakan Navigasi

- Pertahankan posisi kapal atau lakukan manuver sesuai situasi.
- Upayakan mengurangi kebocoran serta mencegah pencemaran laut.

4. Dokumentasi Awal

- Catat waktu, posisi (lintang/bujur), kondisi cuaca, kecepatan, dan arah haluan.
- Rekam bukti berupa gambar/video, log radar, dan data AIS.

5. Komunikasi

- Kirim sinyal darurat MAYDAY atau SECURITE sesuai tingkat bahaya.
- Hubungi Syahbandar/*Coastguard*.
- Segera informasikan ke P&I Club dan perusahaan asuransi.

Vide: UNCLOS – *Duty to Render Assistance* (kewajiban memberikan pertolongan).

Mekanisme Pemeriksaan Kecelakaan

Alur Teknis menurut PP
No. 9 Tahun 2019

- 1. Laporan Awal yang disampaikan ke Syahbandar atau pejabat penerima.**
- 2. Pemeriksaan Pendahuluan (maks. 7 hari kerja)**
 - Pengumpulan bukti lapangan.
 - Wawancara awak kapal.
 - Pemeriksaan dokumen kapal.
 - Analisis rekaman radar/VDR (jika tersedia).
- 3. Penentuan Tindak Lanjut**
 - Tidak dilanjutkan.
 - Pemeriksaan lanjutan.
 - Rujukan ke instansi lain (Polri, Kejaksaan, Mahkamah Pelayaran).
- 4. Dokumen Hasil Pemeriksaan**
 - Disusun dalam bentuk berita acara.
 - Menjadi dasar tindakan administratif atau pidana.

Tanggung Jawab Hukum & Klaim Setelah Collision

Tanggung jawab hukum dan klaim setelah terjadinya tubrukan kapal (ship collision) diatur secara komprehensif dalam peraturan perundang-undangan Indonesia, khususnya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta peraturan pelaksanaannya.

Prinsip Tanggung Jawab Hukum

- Tanggung jawab atas kerugian akibat tubrukan kapal diatur dalam Pasal 534 KUHD, yang menyatakan bahwa pertanggungjawaban untuk kerugian pada kapal, barang, atau orang di kapal diatur oleh ketentuan bab usaha KUHD.
- Jika tubrukan terjadi karena kesalahan salah satu kapal, pengusaha kapal yang bersalah bertanggung jawab penuh atas seluruh kerugian (Pasal 536 KUHD).
- Jika tubrukan akibat kesalahan kedua belah pihak, tanggung jawab dibagi sesuai proporsi kesalahan masing-masing, dan jika tidak dapat ditentukan, maka tanggung jawab dibagi sama rata (Pasal 537 KUHD).
- Jika tubrukan terjadi karena hal yang tidak disengaja atau di luar kekuasaan, maka masing-masing pihak menanggung kerugiannya sendiri (Pasal 535 KUHD).
- Tanggung jawab juga tetap ada jika tubrukan disebabkan oleh kesalahan pandu, meskipun penggunaan pandu diwajibkan (Pasal 539 KUHD).



Batasan Tanggung Jawab

- Tanggung jawab pengusaha kapal atas kerugian akibat tubrukan kapal dibatasi sampai jumlah tertentu, yaitu f. 50,- per meter kubik isi bersih kapal bermesin, ditambah ruang mesin, sebagaimana diatur dalam Pasal 541 KUHD.

Klaim dan Mekanisme Gugatan

- Pihak yang dirugikan dapat mengajukan gugatan di hadapan hakim di tempat tinggal tergugat, tempat terjadinya tubrukan, tempat kapal didaftarkan, atau tempat dilakukan penyitaan kapal (Pasal 543 KUHD).
- Penyitaan kapal untuk menjamin pembayaran ganti rugi dapat dilakukan setelah memperoleh izin dari ketua raad van justitie atau residentierechter setempat (Pasal 542 KUHD).

Prosedur Pemeriksaan dan Penegakan

- Pemeriksaan pendahuluan dan lanjutan atas kecelakaan kapal, termasuk tubrukan, dilakukan oleh Syahbandar dan Mahkamah Pelayaran, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 251 dan Pasal 251A, serta Peraturan Pemerintah Nomor 9 Tahun 2019 Pasal 3 dan Pasal 4.
- Mahkamah Pelayaran berwenang menetapkan sanksi administratif dan melakukan pemeriksaan lanjutan untuk menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian (Pasal 251 dan Pasal 253 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Sanksi Pidana

- Nakhoda atau anak buah kapal yang tidak memperhatikan ketentuan undang-undang untuk mencegah tabrakan dapat dikenakan sanksi pidana sesuai Pasal 564 KUHP.



Salvage Operations

Pasal 1 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan 27 Tahun 2022 tentang Salvage dan Pekerjaan Bawah Air, menjelaskan bahwa *salvage* adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya diperairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya. Kegiatan salvage hanya dapat dilakukan oleh perusahaan yang telah memperoleh izin kegiatan salvage dari Direktur Jenderal dan izin usaha dari Kepala BKPM (Pasal 158 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021).

Tujuan utama dari kegiatan salvage adalah:

1. Mengurangi potensi kerugian besar – Tindakan penyelamatan dilakukan untuk meminimalkan kerugian ekonomi akibat hilangnya kapal maupun muatannya.
2. Mencegah kerusakan lingkungan laut – Kapal yang tenggelam atau kandas berisiko menumpahkan minyak maupun bahan berbahaya lainnya. Salvage berperan penting dalam mencegah atau mengurangi dampak pencemaran tersebut.
3. Menjaga keselamatan navigasi – Kapal yang karam atau terdampar dapat menjadi hambatan berbahaya bagi lalu lintas pelayaran. Melalui salvage, rintangan tersebut dapat diatasi sehingga jalur pelayaran tetap aman.

Kegiatan Salvage

Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan 27 Tahun 2022 tentang *Salvage* dan Pekerjaan Bawah Air. Kegiatan *salvage* sebagaimana dimaksud, dilakukan untuk:

- a. memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya;**
- b. mengangkat dan menyingkirkan kerangka kapal dan/atau muatannya;**
- c. mengangkat dan menyingkirkan rintangan bawah air atau benda lainnya.**

Tahapan Teknis *Salvage Operation* (Praktis)

1. *Initial Assessment* (Penilaian Awal)

- *Inspeksi*: pemeriksaan kondisi kapal di lokasi.
- *Stability check*: pemeriksaan stabilitas kapal (apakah masih bisa bertahan/tidak mudah terbalik).
- *Pollution risk*: identifikasi potensi pencemaran (tumpahan minyak/bahan berbahaya).
- *Weather window*: perkiraan cuaca yang memungkinkan operasi dilakukan dengan aman.

2. *Mobilization* (Mobilisasi Peralatan & Tim)

- *Tug (Tugboat)*: kapal tunda yang dipakai untuk menarik atau mengarahkan kapal.
- *Diving team*: tim penyelam profesional untuk pekerjaan bawah air.
- *Pumps*: pompa untuk mengeluarkan air dari lambung kapal (dewatering).
- *Patching materials*: bahan/material untuk menutup kebocoran sementara.
- *Heavy-lift equipment*: peralatan pengangkat berat, misalnya crane terapung.

3. Operations (Pelaksanaan Operasi *Salvage*)

- *Dewatering*: mengeluarkan air dari dalam kapal.
- *Patching*: menutup lubang/kebocoran di lambung kapal.
- *Lightering*: pembongkaran sebagian muatan untuk meringankan kapal.
- *Towing to place of safety*: menarik kapal ke lokasi aman.

4. *Post-Salvage* (Tahap Pasca-*Salvage*)

- Survey kerusakan: pemeriksaan teknis pasca-penyelamatan.
- Pemulihan muatan: mengamankan dan mengembalikan muatan.
- *Transfer of responsibility*: penyerahan kembali tanggung jawab kapal/muatan kepada pemilik atau pihak berwenang.
- *Claim award*: pengajuan klaim imbalan *salvage* (*salvage award*) sesuai aturan hukum/kontrak.

Salvage untuk Perlindungan Lingkungan (*Environmental Salvage*)

- *Salvage* tidak hanya menyelamatkan kapal & muatan, tetapi juga bertujuan mencegah/mengurangi pencemaran laut.
- *Salvage Convention* 1989 memperkenalkan **special compensation** bagi penyelamat yang berhasil mencegah kerusakan lingkungan.

Fokus Utama

- Pencegahan tumpahan minyak & bahan berbahaya (B3).
- Stabilisasi kapal agar tidak tenggelam & mencemari laut.
- Pembersihan awal (*initial clean-up*) untuk meminimalkan kerusakan ekosistem.





Tahapan Teknis

- ***Assessment*** risiko lingkungan → identifikasi muatan berbahaya, kapasitas tangki, dan potensi tumpahan.
- ***Deployment oil boom & skimmer*** → mencegah penyebaran minyak.
- Transfer muatan berbahaya ke kapal lain (***lightering***).
- Netralisasi limbah jika terdapat bahan kimia.
- Dokumentasi & koordinasi dengan otoritas lingkungan, syahbandar, dan ***coast guard***.

KESIMPULAN

Collision dan salvage merupakan aspek penting dalam pelayaran. COLREGs 1972 menekankan pencegahan tabrakan untuk menjaga keselamatan jiwa, harta, dan lingkungan, dengan sanksi bagi kelalaian. Salvage operations berfungsi menyelamatkan kapal, muatan, serta mencegah pencemaran laut. Keduanya menjadi pilar utama keselamatan maritim, perlindungan lingkungan, dan kepastian hukum.

