
Tanggung Jawab Hukum Manajemen Logistik atas Wanprestasi Pengadaan Perlengkapan Kapal dalam Kegiatan Operasional Pelayaran: Studi Kasus pada Kapal Motor Penumpang (KMP) Mabuhay Nusantara

Gusti Rizki Ramadhan

Universitas Boyolali

E-mail: 64stirizkiramadhan@gmail.com

Article History:

Received: 08 Agustus 2026

Revised: 23 Agustus 2026

Accepted: 29 Agustus 2026

Keywords: *Maritime Law, Procurement Management, Ship Equipment, Supply Chain Management, Transportation Safety*

Abstract: *Transportasi laut memiliki peran strategis dalam mendukung konektivitas Indonesia, sehingga pemenuhan perlengkapan kapal menjadi faktor penting dalam menjamin keselamatan dan kelancaran operasional pelayaran. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaturan hukum pengadaan perlengkapan kapal, bentuk wanprestasi, dan tanggung jawab hukum manajemen logistik pada KMP Mabuhay Nusantara. Penelitian ini menggunakan metode hukum empiris dengan pendekatan yuridis empiris, perundang-undangan, konseptual, dan kasus. Populasi penelitian berupa seluruh dokumen pengadaan kapal, dengan sampel dokumen BPBJ, LKK, dan dokumen pendukung pengadaan. Instrumen penelitian berupa dokumen pengadaan, sedangkan data dianalisis secara deskriptif yuridis melalui klasifikasi dan interpretasi hukum. Hasil penelitian menunjukkan adanya potensi permasalahan pengadaan berupa keterlambatan, ketidakterpenuhan, dan kelemahan dokumentasi, tetapi belum dapat membuktikan wanprestasi vendor tanpa dokumen kontraktual. Kesimpulannya, tanggung jawab hukum manajemen logistik bersifat berlapis sesuai tahapan pengadaan dan memerlukan penguatan SOP, dokumentasi, serta pengendalian proses.*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dipersatukan oleh laut sehingga transportasi laut menjadi sarana utama dalam menghubungkan antarpulau dan menunjang integrasi nasional. Pengakuan sebagai negara kepulauan telah ditegaskan melalui UNCLOS 1982 yang diratifikasi dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 (Sulubara, 2024), sedangkan konsep negara kepulauan dijelaskan oleh Marewa dan Parinussa (2020) serta diperkuat dalam Pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sejalan dengan itu, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menempatkan pelayaran sebagai sistem transportasi yang mendukung perpindahan orang dan barang, perekonomian, serta persatuan bangsa, terutama mengingat luas wilayah perairan Indonesia mencapai sekitar 6.400.000 km² (Muhammad, Kamal,

& Abbas, 2024; Direktorat Jenderal Pengelolaan Kelautan, 2026; Yasin, Kamma, & Baharuddin, 2023).

Kesiapan operasional kapal penumpang sangat ditentukan oleh terpenuhinya perlengkapan kapal sesuai standar keselamatan dan operasional. KMP Mabuhay Nusantara dipilih sebagai objek penelitian karena beroperasi pada lintasan strategis Merak-Bakauheni (VesselFinder, 2026). Pemenuhan perlengkapan kapal tidak hanya berkaitan dengan jumlah barang, tetapi juga ketepatan waktu, spesifikasi, mutu, dan sertifikasi sebagaimana ditegaskan oleh Wibowo (2024), Setiawan (2021), serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2021.

Pemenuhan perlengkapan kapal merupakan tanggung jawab manajemen logistik yang mencakup proses penerimaan kebutuhan, verifikasi, pemesanan, pengawasan pengiriman, hingga distribusi kepada kapal. Dalam praktiknya, kebutuhan diawali melalui Laporan Kerusakan Kapal (LKK) atau Bon Permintaan Barang dan Jasa (BPBJ), namun kedua dokumen tersebut belum otomatis melahirkan hubungan kontraktual dengan vendor sehingga perlu dibedakan antara keterlambatan internal perusahaan dan wanprestasi penyedia barang.

Permasalahan timbul ketika pengadaan perlengkapan tidak dipenuhi, terlambat, atau tidak sesuai spesifikasi sehingga mengganggu operasional kapal. Menurut Hendrik (2022) serta Iwanti dan Taun (2022), kondisi tersebut dapat dikategorikan sebagai wanprestasi apabila telah memenuhi unsur perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1238, Pasal 1243, Pasal 1320, dan Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Di sisi lain, pengadaan perlengkapan juga berkaitan dengan sistem manajemen keselamatan kapal berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2012 dan konsep *Safety Management System* (Seno, Sulistiana, & Susanti, 2025). Namun, hingga saat ini masih terdapat kekaburan mengenai batas tanggung jawab manajemen logistik dalam menentukan apakah kegagalan pengadaan merupakan kelalaian internal atau wanprestasi kontraktual.

Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaturan hukum pengadaan perlengkapan kapal, bentuk wanprestasi dalam pengadaannya, serta tanggung jawab hukum manajemen logistik pada operasional KMP Mabuhay Nusantara. Urgensi penelitian terletak pada pentingnya integrasi hukum perdata dan hukum pelayaran dalam menentukan pihak yang bertanggung jawab atas kegagalan pengadaan. Kebaruan penelitian ini terletak pada analisis batas tanggung jawab hukum manajemen logistik berdasarkan setiap tahapan pengadaan, mulai dari BPBJ hingga distribusi perlengkapan, sehingga dapat dibedakan secara objektif antara kelalaian internal perusahaan dan wanprestasi penyedia barang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris dengan pendekatan yuridis empiris yang bersifat deskriptif analitis. Menurut Muhaimin (2020), penelitian hukum empiris mengkaji pelaksanaan hukum dalam praktik, sedangkan pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan kasus (Marzuki, 2017). Pendekatan tersebut digunakan untuk menganalisis pengadaan perlengkapan kapal pada KMP Mabuhay Nusantara berdasarkan ketentuan hukum perdata dan hukum pelayaran (Bachtar, 2018; Sugiyono, 2022).

Instrumen penelitian berupa dokumen pengadaan KMP Mabuhay Nusantara, meliputi rekap Bon Permintaan Barang dan Jasa (BPBJ), dokumen pemesanan, penerimaan barang, dan dokumen pendukung lainnya. Data dikumpulkan melalui studi kepustakaan dan studi dokumentasi (Zed, 2018; Sugiyono, 2022), kemudian dianalisis menggunakan analisis kuantitatif deskriptif melalui tabel, frekuensi, persentase, dan uraian deskriptif untuk menilai bentuk wanprestasi serta tanggung jawab hukum manajemen logistik (Sugiyono, 2022).

.....

Populasi penelitian adalah seluruh dokumen pengadaan perlengkapan KMP Mabuhay Nusantara, sedangkan sampelnya berupa dokumen yang berkaitan langsung dengan proses pengadaan, seperti rekap BPBJ, dokumen pemesanan, penerimaan barang, dan status pemenuhan perlengkapan. Dokumen tersebut digunakan untuk mengidentifikasi keterlambatan, ketidaksesuaian spesifikasi, dan pemenuhan kebutuhan perlengkapan kapal (Muhaimin, 2020).

Penelitian diawali dengan pengumpulan data melalui studi kepustakaan dan dokumentasi, kemudian dilakukan inventarisasi dan klasifikasi data BPBJ berdasarkan jenis perlengkapan, waktu pengajuan, status pemenuhan, dan kesesuaian spesifikasi. Selanjutnya, data diolah secara deskriptif dan dianalisis secara yuridis berdasarkan KUHPerdta dan peraturan di bidang pelayaran sebelum disusun menjadi kesimpulan penelitian (Sugiyono, 2022; Muhaimin, 2020).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Peraturan Hukum Pengadaan Perlengkapan Kapal dalam Kegiatan Operasional Pelayaran Menurut Hukum Perdata dan Hukum Pelayaran di Indonesia

Pengadaan perlengkapan kapal merupakan bagian dari hubungan antara hukum perdata dan hukum pelayaran. Dari perspektif hukum perdata, pengadaan didasarkan pada perjanjian atau dokumen yang menimbulkan hak dan kewajiban para pihak. Sementara itu, dalam hukum pelayaran, pengadaan berkaitan dengan kesiapan operasional, keselamatan, kelaiklautan, dan standar perlengkapan kapal. Oleh karena itu, pengaturannya harus dipahami secara terpadu berdasarkan KUHPerdta, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta peraturan pelaksana di bidang pelayaran (Republik Indonesia, n.d.; Republik Indonesia, 2008).

Dalam hukum perdata, dasar pengadaan perlengkapan kapal berlandaskan Pasal 1320 dan Pasal 1338 KUHPerdta yang mengatur syarat sah dan kekuatan mengikat perjanjian. Apabila kewajiban para pihak tidak dipenuhi, maka dapat timbul wanprestasi sebagaimana diatur dalam Pasal 1238 dan Pasal 1243 KUHPerdta, baik berupa keterlambatan, tidak terpenuhinya barang, maupun ketidaksesuaian spesifikasi sesuai isi perjanjian (Republik Indonesia, n.d.).

Dari sisi hukum pelayaran, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menegaskan bahwa pelayaran merupakan satu kesatuan sistem yang mencakup keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan maritim. Dengan demikian, ketersediaan perlengkapan kapal menjadi bagian penting dalam menjamin kelancaran operasional dan pelayanan transportasi laut (Badan Pemeriksa Keuangan, 2008).

Ketentuan tersebut diperkuat oleh Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2012 yang mewajibkan perusahaan menerapkan sistem manajemen keselamatan kapal. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 49 Tahun 2021 mengatur bahwa perlengkapan kapal harus memenuhi standar teknis, spesifikasi, fungsi, dan sertifikasi yang berlaku (Badan Pemeriksa Keuangan, 2021; Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2012).

Meskipun telah tersedia pengaturan mengenai perjanjian, wanprestasi, keselamatan pelayaran, dan perlengkapan kapal, masih terdapat kekaburan mengenai tanggung jawab manajemen logistik ketika BPBJ terlambat diproses atau tidak dipenuhi. KUHPerdta mengatur wanprestasi secara umum, sedangkan peraturan pelayaran lebih menitikberatkan pada aspek keselamatan, sehingga belum terdapat aturan teknis yang secara tegas mengatur batas tanggung jawab unit logistik. Menurut Iwanti dan Taun (2022), penilaian wanprestasi harus didasarkan pada adanya kewajiban hukum, pihak yang bertanggung jawab, dan kerugian yang ditimbulkan.

Dalam perspektif manajemen logistik, pengadaan perlengkapan kapal merupakan bagian dari *supply chain management* yang bertujuan memastikan kebutuhan kapal terpenuhi secara tepat waktu. Apabila proses tersebut tidak berjalan efektif hingga mengganggu operasional kapal,

maka kondisi tersebut dapat dipandang sebagai kegagalan tata kelola logistik. Dengan demikian, meskipun telah terdapat dasar hukum mengenai pengadaan dan keselamatan pelayaran, masih terdapat kekosongan pengaturan teknis mengenai pertanggungjawaban manajemen logistik atas keterlambatan atau kegagalan pemenuhan BPBJ yang berdampak pada kegiatan operasional pelayaran (Lirang et al., 2025).

Tabel 1 Pemetaan Status Quo Peraturan Hhukum Pengadaan Perlengkapan kapal

Regulasi	Pasal/Objek	Pengaturan Pokok	Relevansi Analisis
KUHPerdata	Pasal 1320	Syarat sah perjanjian	Menilai apakah dokumen pengadaan menimbulkan hubungan hukum yang sah
KUHPerdata	Pasal 1338	Perjanjian berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak	Menentukan daya ikat perjanjian pengadaan kapal
KUHPerdata	Pasal 1238	Keadaan lalai	Menilai kelalaian pihak yang tidak memenuhi prestasi pengadaan
KUHPerdata	Pasal 1243	Ganti rugi akibat tidak dipenuhinya perikatan	Dasar tuntutan biaya, kerugian, dan bunga atas wanprestasi
UU Nomor 17 Tahun 2008	Pasal 1 angka 1	Pelayaran sebagai satu kesatuan sistem	Menempatkan pengadaan perlengkapan kapal dalam sistem operasional pelayaran
UU Nomor 17 Tahun 2008	Pasal 3	Tujuan penyelenggaraan pelayaran	Menghubungkan pengadaan kapal dengan kelancaran perpindahan orang/barang
PP Nomor 31 Tahun 2021	Ruang lingkup penyelenggaraan bidang pelayaran	Perkapalan, kenavigasian, dokumen kapal, dan manajemen keamanan kapal	Mendukung analisis kesiapan operasional kapal
Permenhub PM 45 Tahun 2012	Pasal 2, 6, 7, 9	Manajemen keselamatan perusahaan dan kapal	Menilai keterkaitan logistik dengan keselamatan dan perawatan kapal
Permenhub PM 49 Tahun 2021	Objek pengujian dan sertifikasi	Perlengkapan kapal dan komponen kapal	Menentukan standar perlengkapan kapal yang harus diperhatikan dalam pengadaan

Berdasarkan tabel tersebut, setiap peraturan memiliki fungsi yang berbeda. KUHPerdata menjadi dasar analisis perjanjian dan wanprestasi, sedangkan UU Pelayaran, PP No. 31 Tahun 2021, PM No. 45 Tahun 2012, dan PM No. 49 Tahun 2021 mengatur sistem pelayaran, manajemen keselamatan, serta standar perlengkapan kapal. Keseluruhan peraturan tersebut membentuk dasar yuridis dalam menilai pengadaan perlengkapan KMP Mabuhay Nusantara.

Namun, belum terdapat ketentuan yang secara tegas mengatur tanggung jawab manajemen logistik internal ketika BPBJ terlambat diproses, tidak dipenuhi, atau tidak terdokumentasi. Kondisi ini menyulitkan pembuktian sumber keterlambatan dan menunjukkan perlunya penguatan SOP internal, pengelolaan BPBJ, batas waktu pemrosesan, serta mekanisme eskalasi untuk mendukung keselamatan dan kelancaran operasional kapal.

Bentuk Wanprestasi dalam Pengadaan Perlengkapan Kapal oleh Manajemen Logistik pada Kegiatan Operasional Pelayaran Kapal Motor Penumpang (KMP) Mabuhay Nusantara

Wanprestasi merupakan keadaan ketika salah satu pihak tidak memenuhi kewajiban sebagaimana diperjanjikan, baik karena tidak memenuhi prestasi, terlambat memenuhi prestasi, memenuhi prestasi tidak sebagaimana mestinya, maupun melakukan tindakan yang bertentangan

dengan isi perjanjian. Dalam pengadaan perlengkapan kapal, wanprestasi dapat berupa keterlambatan, tidak terpenuhinya, atau ketidaksesuaian perlengkapan yang dibutuhkan sehingga berdampak pada kesiapan operasional, keselamatan, dan pelayanan pelayaran.

Berdasarkan hasil wawancara dan studi dokumentasi, bentuk wanprestasi pada KMP Mabuhay Nusantara terlihat dari adanya kebutuhan perlengkapan yang telah diajukan melalui Laporan Kerusakan Kapal (LKK) atau Bon Permintaan Barang dan Jasa (BPBJ), tetapi pemenuhannya tidak selalu sesuai kebutuhan operasional. Dokumen LKK No. JN.K57.LKK.BPI.D.000450 menunjukkan kerusakan antena anemometer yang memerlukan penggantian komponen dan kalibrasi. Apabila kebutuhan tersebut terlambat dipenuhi, tidak dipenuhi, atau tidak sesuai spesifikasi, maka kondisi tersebut dapat dikategorikan sebagai bentuk wanprestasi dalam pengadaan perlengkapan kapal (Dokumen internal PT Jembatan Nusantara, 2026).

Hasil wawancara menunjukkan bahwa LKK digunakan sebagai dasar pelaporan kerusakan, sedangkan BPBJ menjadi dasar permintaan barang atau jasa. Untuk kebutuhan rutin seperti BBM, air tawar, logbook, dan perlengkapan administrasi, permintaan dapat diajukan langsung melalui BPBJ. Dengan demikian, LKK dan BPBJ memiliki fungsi yang berbeda, tetapi saling melengkapi dalam membuktikan kebutuhan pengadaan perlengkapan kapal.

Dokumen LKK No. JN.K57.LKK.BPI.D.000450 menunjukkan kerusakan antena anemometer akibat baling-baling terlepas sehingga alat tidak berfungsi. Dokumen tersebut merekomendasikan penggantian komponen, penguatan dudukan, dan kalibrasi alat. Temuan ini menunjukkan bahwa kebutuhan pengadaan timbul dari kerusakan aktual, sehingga apabila tidak segera dipenuhi dapat mengganggu kesiapan operasional kapal (Dokumen internal PT Jembatan Nusantara, 2026).

Tabel 2. Ringkasan Data Laporan Kerusakan Kapal

Nomor Dokumen	Tanggal	Departemen	Objek	Uraian Kerusakan	Penyebab	Usaha Penanggulangan
No. JN.K57.LKK.BPI.D.000450	11 Januari 2026	Deck Dept	Antena anemometer pada compass deck/top deck	Baling-baling anemometer terlepas dan terbawa angin sehingga alat tidak berfungsi	Baling-baling terlepas dari poros akibat hantaman angin kencang	Pergantian komponen, penguatan dudukan, setel/uji fungsi/kalibrasi
LKK Engine Dept (dokumen foto)	28 Februari 2026	Engine Dept	Pompa/komponen CPP atau peralatan pendukung mesin	Terdapat catatan kerusakan pada pompa/komponen penggerak atau pendukung mesin	Teknis	Terdapat catatan agar alat tidak dioperasikan dan dilakukan penanganan teknis

Dari Tabel 2, LKK berfungsi sebagai dokumen awal yang membuktikan adanya kerusakan teknis dan menjadi dasar pengajuan kebutuhan pengadaan, meskipun bukan merupakan perjanjian pengadaan. Dokumen ini memudahkan penelusuran tindak lanjut melalui BPBJ atau mekanisme pengadaan lainnya.

BPBJ No. 000044/BPBJ/DECK/JN/VIII/2025 memuat 21 jenis permintaan barang, yang didominasi perlengkapan pra docking, alat keselamatan kerja, kebutuhan administrasi, serta komponen pengganti yang rusak. Hal ini menunjukkan bahwa BPBJ mencakup kebutuhan operasional, perawatan, dan keselamatan kapal.

BPBJ No. 000052/BPBJ/DECK/JN/XII/2025 berisi enam jenis permintaan, yaitu logbook deck, logbook engine, HVS, buku harian radio, serta kran air ukuran 1/2 dan 3/4. Permintaan tersebut muncul karena ketiadaan barang administrasi dan kebutuhan penggantian komponen yang rusak, sehingga mencerminkan kebutuhan operasional kapal yang harus segera dipenuhi.

Tabel 3. Rekapitulasi Item BPBJ KMB Mabuhay Nusantara

Dokumen	Tanggal	Nama Barang	Qty	Stn	Keterangan	Kategori
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	WIRE BRUSH	15	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	SIKAT KAWAT	5	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	STICK ROLL	15	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	BATU GERINDRA	5	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	GERINDRA POTONG	5	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	GERINDRA	2	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	SARUNG TANGAN	5	PAX	SARANA KERJA PRA DOCKING	Perlengkapan keselamatan kerja
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	CIPPING	20	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	MASKER	5	BOX	SARANA KERJA PRA DOCKING	Perlengkapan keselamatan kerja
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	KACAMATA SAFETY	5	BOX	SARANA KERJA PRA DOCKING	Perlengkapan keselamatan kerja
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	MAJUN	10	KRNG	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	SERBUK KAYU	5	KRNG	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	PILOK HITAM	5	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	POLIBAG	5	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	GERGAJI BESI	1	SET	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	MATA GERGAJI BESI	5	pcs	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	LEM IABON	15	KG	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	KATER	5	PCS	SARANA KERJA PRA DOCKING	Peralatan kerja/pra docking
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	BUKU HARIAN RADIO	1	BH	TIDAK ADA DI KAPAL	Dokumentasi/administrasi kapal
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	KRAN AIR 1/2	10	BH	PENGGANTI YANG RUSAK	Perlengkapan perawatan/fasilitas kapal
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	KRAN AIR 3/4	10	BH	PENGGANTI YANG RUSAK	Perlengkapan perawatan/fasilitas kapal
BPBJ 000052	08 Desember 2025	LOGBOOK DECK	2	PCS	BARANG TIDAK ADA	Dokumentasi/administrasi kapal
BPBJ	08	LOGBOOK	2	PCS	BARANG TIDAK	Dokumentasi/administrasi

000052	Desember 2025	ENGINE		ADA		kapal
BPBJ 000052	08 Desember 2025	HVS	2	PCS		Dokumentasi/administrasi kapal
BPBJ 000052	08 Desember 2025	BUKU HARIAN RADIO	1	BH	TIDAK ADA DI KAPAL	Dokumentasi/administrasi kapal
BPBJ 000052	08 Desember 2025	KRAN AIR 1/2	10	BH	PENGGANTI YANG RUSAK	Perlengkapan perawatan/fasilitas kapal
BPBJ 000052	08 Desember 2025	KRAN AIR 3/4	10	BH	PENGGANTI YANG RUSAK	Perlengkapan perawatan/fasilitas kapal

Tabel 4. Ringkasan Kuantitatif Deskriptif Data BPBJ

Dokumen	Tanggal	Jumlah Baris Permintaan	Total Qty Agregatif	Karakter Permintaan	Catatan Analisis
BPBJ 00044	20 Agustus 2025	21	154 (campuran satuan)	Sarana kerja pra docking, administrasi radio, kran pengganti rusak	Dokumen menunjukkan permintaan kapal; kolom pemenuhan cabang/pusat dan verifikasi tidak terisi dalam data yang tersedia
BPBJ 000052	8 Desember 2025	6	27 (campuran satuan)	Logbook, HVS, buku harian radio, kran pengganti rusak	Dokumen menunjukkan permintaan barang yang tidak ada/yang rusak; status pemenuhan tidak tampak dalam data yang tersedia
Total	-	27	181 (campuran satuan)	Dominan peralatan kerja pra docking, dokumentasi kapal, fasilitas/perawatan	Data perlu dibaca sebagai jumlah baris dan jumlah satuan campuran, bukan satuan homogen

Tabel 5. Klasifikasi Permintaan BPBJ Berdasarkan Kategori

Kategori	Jumlah Baris	Persentase	BPBJ 00044	BPBJ 000052
Peralatan kerja/pra docking	15	55.56%	15	0
Dokumentasi/administrasi kapal	5	18.52%	1	4
Perlengkapan perawatan/fasilitas kapal	4	14.81%	2	2
Perlengkapan keselamatan kerja	3	11.11%	3	0

Data kuantitatif menunjukkan bahwa dari 27 baris permintaan BPBJ, sebanyak 66,67% merupakan peralatan kerja/pra docking, sedangkan sisanya berupa kebutuhan administrasi, perawatan fasilitas, dan keselamatan kerja. Meskipun permintaan telah diajukan, dokumen belum memuat informasi lengkap mengenai persetujuan, pemesanan, pengiriman, dan penerimaan barang, sehingga mengindikasikan lemahnya dokumentasi proses pengadaan.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa LKK digunakan sebagai dasar pengajuan BPBJ untuk kebutuhan akibat kerusakan, sedangkan kebutuhan rutin dapat langsung diajukan melalui BPBJ. Selain itu, terdapat keluhan mengenai sulitnya pemenuhan barang, tidak hanya pada KMP Mabuhay Nusantara tetapi juga kapal lain. Namun, informasi tersebut hanya menjadi indikasi awal dan perlu didukung oleh dokumen BPBJ, LKK, dokumen pengadaan, serta bukti komunikasi untuk menilai adanya wanprestasi.

Tabel 6. Ringkasan Informasi Wawancara yang Relevan dengan Pengadaan Perlengkapan Kapal

Tema	Keterangan Wawancara	Makna Analitis
Alur kerusakan	Jika terjadi kerusakan seperti baling-baling anemometer, dibuat LKK terlebih dahulu lalu dilanjutkan dengan BPBJ	LKK menjadi dasar faktual kebutuhan perbaikan/penggantian komponen
Kebutuhan rutin	Tidak semua kebutuhan menggunakan LKK; BBM, air tawar, logbook, dan kebutuhan rutin dapat langsung diajukan melalui BPBJ	BPBJ menjadi dokumen awal utama untuk kebutuhan operasional yang tidak selalu didahului kerusakan
Kendala logistik	Permintaan barang maupun jasa vendor disebut sulit dipenuhi, bahkan terjadi pula di beberapa kapal lain	Keterangan ini menunjukkan indikasi pola masalah pengadaan yang perlu diverifikasi dengan dokumen
Konteks armada	Perusahaan disebut memiliki 53 kapal jenis Ro-Ro tahun 2022 dan beberapa kapal beroperasi di Selat Sunda/Merak	Banyaknya armada memperlihatkan pentingnya sistem logistik yang terdokumentasi dan terukur

Tabel 7. Identifikasi Bentuk Permasalahan Pengadaan yang Berpotensi Menjadi Wanprestasi

Bentuk Permasalahan	Fakta Dokumen	Analisis
Tidak terpenuhinya permintaan barang	Logbook deck, logbook engine, dan buku harian radio diberi keterangan barang tidak ada/tidak ada di kapal	Dapat menjadi masalah apabila kebutuhan administrasi kapal tidak dipenuhi dalam waktu yang wajar setelah BPBJ diajukan
Keterlambatan pemenuhan	Kolom pemenuhan dan verifikasi tidak menunjukkan tanggal pemenuhan dalam dokumen yang tersedia	Belum membuktikan keterlambatan secara final, tetapi menunjukkan perlunya dokumen lanjutan untuk membuktikan lead time pengadaan
Ketidaksesuaian atau kegagalan fungsi perlengkapan	LKK menunjukkan anemometer tidak berfungsi karena baling-baling terlepas	Jika pengadaan komponen pengganti tidak segera diproses, kerusakan dapat berkembang menjadi masalah logistik dan operasional
Permintaan pengganti barang rusak	Kran air 1/2 dan 3/4 diminta sebagai pengganti yang rusak	Kebutuhan bersifat pemulihan fasilitas kapal; keterlambatan dapat mengganggu kenyamanan atau fungsi fasilitas
Permintaan sarana kerja pra docking	18 item pada BPBJ 00044 merupakan sarana kerja pra docking	Jika tidak dipenuhi sebelum kegiatan docking/perawatan, dapat menghambat pekerjaan perawatan kapal
Permintaan perlengkapan keselamatan kerja	Sarung tangan, masker, dan kacmata safety tercatat sebagai sarana kerja pra docking	Ketidakterpenuhi dapat berkaitan dengan keselamatan kerja awak/pekerja saat perawatan

BPBJ hanya menunjukkan adanya permintaan barang sehingga belum cukup untuk menyimpulkan wanprestasi. Wanprestasi baru dapat dinilai apabila telah ada kewajiban pengadaan yang tidak dipenuhi, terlambat dipenuhi, atau dipenuhi tidak sesuai spesifikasi. Belum lengkapnya dokumentasi status pemenuhan juga menunjukkan kelemahan administrasi dalam proses pengadaan.

Data BPBJ digunakan sebagai dasar analisis kuantitatif deskriptif, tetapi belum dapat menghitung tingkat keterlambatan secara pasti karena tidak memuat tanggal pemenuhan. Oleh karena itu, analisis dilakukan secara yuridis dengan menghubungkan indikasi keterlambatan dan tanggung jawab para pihak pada setiap tahap proses pengadaan.

Tabel 8. Tahap Pengadaan dan Potensi Bentuk Wanprestasi

Tahap	Pihak Terkait	Kewajiban Utama	Potensi Masalah
Tahap Permintaan	Kapal/unit operasional	Menyampaikan BPBJ/LKK secara jelas	Permintaan tidak lengkap atau spesifikasi tidak jelas
Tahap Verifikasi	Manajemen logistik/cabang/pusat	Memeriksa urgensi, spesifikasi, dan prioritas	BPBJ tertahan, tidak diverifikasi, atau status tidak terdokumentasi
Tahap Pemesanan	Manajemen logistik/purchasing	Menerbitkan PO/SPK/kontrak kepada vendor	Keterlambatan menerbitkan dokumen pengadaan
Tahap Pemenuhan	Vendor/penyedia	Mengirim barang sesuai waktu, jumlah, dan spesifikasi	Barang terlambat, tidak dikirim, atau tidak sesuai spesifikasi
Tahap Penerimaan	Gudang/logistik/kapal	Memeriksa barang dan mencatat penerimaan	Barang diterima tanpa pemeriksaan atau tidak dicatat statusnya
Tahap Distribusi	Logistik/gudang	Menyerahkan barang kepada kapal	Barang ada tetapi tidak segera didistribusikan ke kapal

Tabel 8 menunjukkan bahwa tidak semua keterlambatan dapat langsung dikategorikan sebagai wanprestasi. Keterlambatan sebelum adanya PO atau kontrak lebih merupakan kelalaian internal manajemen logistik, sedangkan keterlambatan setelah adanya PO atau kontrak dapat mengarah pada wanprestasi vendor.

Dengan demikian, permasalahan pengadaan pada KMP Mabuhay Nusantara meliputi tidak terpenuhinya permintaan barang, keterlambatan pemenuhan, belum terdokumentasinya status pemenuhan, kebutuhan penggantian barang rusak, dan potensi ketidaksesuaian spesifikasi. Penentuan apakah kondisi tersebut merupakan wanprestasi atau kelalaian internal tetap memerlukan dukungan dokumen pengadaan dan bukti komunikasi.

Tanggung Jawab Hukum Manajemen Logistik atas Wanprestasi Pengadaan Perlengkapan Kapal yang Berdampak pada Kegiatan Operasional Pelayaran Kapal Motor Penumpang (KMP) Mabuhay Nusantara

Tanggung jawab manajemen logistik mencakup tanggung jawab internal untuk memproses dan mendokumentasikan BPBJ serta tanggung jawab kontraktual yang timbul setelah adanya hubungan hukum dengan vendor.

Pada KMP Mabuhay Nusantara, keterlambatan atau kegagalan pengadaan perlengkapan dapat mengganggu perawatan kapal, administrasi, keselamatan kerja, dan kelancaran operasional pelayaran.

BPBJ merupakan dokumen internal yang membuktikan adanya kebutuhan kapal, sedangkan wanprestasi baru dapat dinilai setelah terdapat PO, kontrak, atau dokumen pengadaan. Tanggung jawab manajemen logistik meliputi aspek prosedural dan kontraktual.

Berdasarkan Pasal 1338 KUHPdata, pihak yang terikat perjanjian wajib memenuhi prestasinya. Kegagalan vendor merupakan wanprestasi, sedangkan kegagalan logistik menindaklanjuti BPBJ lebih tepat dikategorikan sebagai kelalaian internal.

PM 45 Tahun 2012 dan PM 49 Tahun 2021 menegaskan bahwa pengadaan perlengkapan kapal merupakan bagian dari sistem manajemen keselamatan sehingga barang yang diadakan harus tersedia, memenuhi standar, dan layak digunakan.

Bentuk tanggung jawab hukum bergantung pada dampak yang ditimbulkan, mulai dari evaluasi internal hingga kewajiban ganti rugi. Manajemen logistik memiliki peran penting dalam mengendalikan seluruh proses pengadaan.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa kendala pengadaan juga terjadi pada kapal lain, sehingga diperlukan pembagian tanggung jawab yang jelas pada setiap tahap pengadaan, mulai dari pengajuan BPBJ hingga penerimaan barang.

Penguatan SOP diperlukan dengan mengelompokkan barang berdasarkan tingkat urgensi agar proses pengadaan dan penanganannya dapat diprioritaskan sesuai kebutuhan operasional.

Perusahaan perlu memiliki register BPBJ yang lengkap dan menetapkan batas waktu pemrosesan agar keterlambatan dapat diukur secara objektif dan tanggung jawab lebih mudah dibuktikan.

Kontrak pengadaan harus memuat ketentuan mengenai waktu, spesifikasi, kualitas, denda, dan penyelesaian sengketa. Dengan demikian, tanggung jawab manajemen logistik menjadi lebih jelas melalui penguatan SOP, register BPBJ, batas waktu pemrosesan, dan klausul kontrak yang tegas.

Tabel 9. Pemetaan Tanggung Jawab Hukum Berdasarkan Tahap Pengadaan

Tahap	Pihak Bertanggung Jawab	Kewajiban	Dokumen Bukti	Akibat Jika Gagal
Permintaan barang melalui BPBJ	Pihak kapal/unit operasional	Mengajukan kebutuhan secara jelas dan lengkap	BPBJ, LKK, spesifikasi barang	Permintaan tidak lengkap dapat menghambat pengadaan
Verifikasi kebutuhan	Manajemen logistik/cabang/pusat	Memeriksa urgensi, spesifikasi, dan prioritas	Lembar verifikasi, catatan approval	Kelalaian internal jika permintaan tidak diproses tanpa alasan
Pemesanan kepada vendor	Manajemen logistik/purchasing	Menerbitkan PO/SPK/kontrak	PO, kontrak, SPK	Jika terlambat menerbitkan pesanan, tanggung jawab berada pada internal logistik/pengadaan
Pemenuhan barang	Vendor	Mengirim barang sesuai waktu, jumlah, spesifikasi	DO, invoice, BAST	Wanprestasi vendor jika barang terlambat/tidak sesuai setelah kontrak/PO
Penerimaan dan distribusi	Gudang/logistik/kapal	Memeriksa dan menyerahkan barang ke kapal	Berita acara penerimaan, tanda terima kapal	Tanggung jawab internal jika barang sudah datang tetapi tidak diserahkan ke kapal

Tabel 9. Konsep Mengatasi Kekaburan Hukum Tanggung Jawab Manajemen Logistik

Letak Kekaburan	Keadaan Sekarang	Risiko Hukum	Konsep Penyelesaian
BPBJ belum tentu kontrak	BPBJ adalah dokumen internal permintaan, bukan selalu perjanjian dengan vendor	Sulit menentukan wanprestasi jika tidak ada PO/kontrak lanjutan	Setiap BPBJ harus memiliki status lanjutan: disetujui, ditolak, PO diterbitkan, atau ditutup
Tidak ada batas waktu pemrosesan	Dokumen BPBJ tidak menunjukkan SLA atau batas waktu pengadaan	Sulit membuktikan keterlambatan internal secara objektif	Tetapkan SLA berdasarkan kategori barang kritis, penting, dan rutin
Kolom pemenuhan tidak lengkap	Data yang tersedia belum menunjukkan tanggal pemenuhan dan verifikasi	Lead time pengadaan tidak dapat dihitung secara pasti	Buat register BPBJ digital yang mencatat tanggal setiap tahap
Tanggung jawab vendor dan logistik bercampur	Tidak jelas apakah keterlambatan berasal dari vendor atau internal	Pihak yang bertanggung jawab sulit ditentukan	Pisahkan tahap internal dan eksternal dalam SOP serta bukti dokumen
Keterkaitan dengan keselamatan belum diberi prioritas	Barang keselamatan dan barang rutin dapat diproses dengan cara yang sama	Barang kritis berpotensi terlambat tanpa jalur eskalasi	Gunakan klasifikasi urgensi dan eskalasi khusus untuk barang keselamatan

Tabel 10. Usulan Klasifikasi Pengadaan Perlengkapan Kapal Berbasis Urgensi

Kategori	Contoh	Batas Waktu Verifikasi	Tindak Lanjut
Barang kritis	Navigasi, komunikasi, alat penolong, pemadam kebakaran, komponen yang memengaruhi keselamatan/operasi	Verifikasi 1 x 24 jam	Eskalasi langsung ke kepala cabang/pusat dan pengadaan prioritas
Barang penting	Perawatan kapal, docking, fasilitas penumpang, pengganti barang rusak	Verifikasi 3 x 24 jam	Monitoring mingguan dan prioritas sesuai jadwal operasi
Barang rutin	Administrasi kapal, logbook, HVS, kebutuhan dokumentasi rutin	Verifikasi 7 hari kerja	Pengadaan periodik dan stok minimum
Jasa vendor	Perbaikan, kalibrasi, docking, pekerjaan teknis	Sesuai urgensi teknis	SPK wajib memuat waktu pekerjaan dan standar hasil

Tabel 9 sampai Tabel 11 menunjukkan bahwa penguatan tanggung jawab hukum manajemen logistik tidak selalu memerlukan perubahan regulasi, tetapi dapat dilakukan melalui tata kelola internal perusahaan yang tetap berpedoman pada KUHPdata, UU Pelayaran, PM 45 Tahun 2012, dan PM 49 Tahun 2021. SOP dan sistem dokumentasi yang baik diperlukan untuk membedakan antara wanprestasi vendor dan kelalaian internal manajemen logistik. Setiap BPBJ harus memiliki jejak tindak lanjut yang jelas, mulai dari pengajuan, verifikasi, pemesanan, pemenuhan, hingga distribusi ke kapal agar tanggung jawab dapat dibuktikan secara objektif.

Pengadaan perlengkapan kapal pada KMP Mabuhay Nusantara memiliki karakter yang beragam, meliputi kebutuhan administrasi, perawatan kapal, sarana kerja pra docking, fasilitas kapal, dan keselamatan kerja. Oleh karena itu, manajemen logistik harus menerapkan prinsip kehati-hatian dengan mengklasifikasikan barang berdasarkan tingkat urgensi. Keterlambatan barang administrasi, fasilitas, perlengkapan kerja, maupun perlengkapan keselamatan memiliki dampak hukum dan operasional yang berbeda.

Permasalahan utama dalam penelitian ini bukan hanya kekaburan norma hukum, tetapi juga kelemahan dokumentasi pengadaan. Dokumen BPBJ dan LKK menunjukkan adanya kebutuhan kapal, tetapi belum seluruhnya mencatat status pemenuhan, waktu pengadaan, maupun pihak yang bertanggung jawab. Kondisi ini menyulitkan penentuan apakah terjadi wanprestasi, kelalaian internal, atau keterlambatan vendor. Oleh karena itu, BPBJ perlu dikembangkan sebagai register pengadaan yang memuat informasi lengkap mengenai proses pemenuhan barang.

Tanggung jawab manajemen logistik harus dianalisis berdasarkan tahapan pengadaan. Pihak kapal bertanggung jawab mengajukan kebutuhan secara jelas, manajemen logistik bertanggung jawab memproses dan mengendalikan permintaan, unit pengadaan bertanggung jawab menerbitkan dokumen kontraktual, dan vendor bertanggung jawab memenuhi barang sesuai perjanjian. Dengan model tanggung jawab bertahap ini, pembagian kewajiban menjadi lebih jelas dan proporsional.

Penyelesaian kekaburan hukum dapat dilakukan melalui penguatan SOP, klasifikasi barang berdasarkan urgensi, penerapan register BPBJ digital, penetapan batas waktu pemrosesan, serta klausul kontrak yang mengatur waktu pemenuhan, spesifikasi, kualitas, dan sanksi keterlambatan. Dokumentasi yang lengkap menjadi kunci dalam membuktikan adanya kewajiban, keterlambatan, dan kerugian.

Berdasarkan analisis tersebut, pengadaan perlengkapan kapal pada KMP Mabuhay Nusantara menunjukkan adanya indikasi permasalahan pengadaan yang berpotensi menjadi wanprestasi apabila terbukti terdapat kewajiban hukum yang tidak dipenuhi dan menimbulkan kerugian. Tanggung jawab manajemen logistik tidak hanya berkaitan dengan penyediaan barang, tetapi juga mencakup pengendalian proses, dokumentasi, koordinasi, dan pengelolaan risiko untuk menjamin kelancaran serta keselamatan operasional pelayaran.

Tabel 11. Matriks Risiko Permintaan Perlengkapan Kapal

Jenis Permintaan	Fungsi	Potensi Dampak	Tingkat Urgensi	Tindak Lanjut Ideal
Logbook deck/engine dan buku harian radio	Administrasi dan pencatatan operasional	Hambatan dokumentasi kegiatan kapal	Rutin tetapi penting	Perlu stok minimum dan pengadaan periodik
Kran air pengganti yang rusak	Fasilitas kapal	Gangguan fasilitas dan kenyamanan	Penting	Perlu SLA pemenuhan karena berhubungan dengan fasilitas yang rusak
Sarung tangan, masker, kacamata safety	Keselamatan kerja saat perawatan/pra docking	Risiko kerja dalam aktivitas perawatan	Penting/kritis sesuai konteks pekerjaan	Diprioritaskan sebelum kegiatan pra docking
Peralatan pra docking	Kesiapan perawatan kapal	Keterlambatan pekerjaan perawatan	Penting	Disiapkan sebelum jadwal pekerjaan dimulai
Anemometer	Perlengkapan pendukung informasi angin/cuaca	Alat tidak berfungsi; perlu komponen pengganti dan kalibrasi	Kritis jika berhubungan dengan keselamatan operasi	Tindak lanjut LKK ke BPBJ/PO harus dipantau

Tabel 12. Komponen Register BPBJ yang Disarankan

Komponen Register	Isi	Fungsi Pembuktian	Status
Nomor BPBJ	Nomor unik permintaan barang/jasa	Menelusuri asal permintaan	Wajib
Tanggal permintaan	Tanggal BPBJ diajukan	Menghitung waktu proses	Wajib
Kategori barang	Kritis, penting, rutin	Menentukan prioritas pemenuhan	Wajib
Tanggal verifikasi	Tanggal logistik/cabang/pusat memeriksa BPBJ	Menilai keterlambatan internal	Wajib
Nomor PO/SPK	Dokumen pemesanan kepada vendor	Membuktikan hubungan kontraktual	Wajib jika melibatkan vendor
Tanggal penerimaan	Tanggal barang diterima	Menghitung lead time pemenuhan	Wajib
Status kesesuaian	Sesuai/tidak sesuai spesifikasi	Menilai prestasi vendor	Wajib
Tanggal distribusi ke kapal	Tanggal barang diserahkan ke kapal	Menilai tanggung jawab distribusi internal	Wajib
Keterangan dampak	Dampak jika terlambat/tidak sesuai	Membuktikan kerugian atau gangguan operasional	Disarankan

Tabel 13. Konstruksi Pembuktian Tanggung Jawab Hukum

Konstruksi	Kondisi	Bukti yang Diperlukan	Dasar Analisis
Wanprestasi vendor	Vendor gagal mengirim barang sesuai PO/kontrak	PO, kontrak, invoice, bukti komunikasi, BAST	Pasal 1238 dan 1243 KUHPerdara
Kelalaian internal logistik	BPBJ tidak diproses atau tidak dicatat statusnya	BPBJ, register, SOP, bukti komunikasi internal	SOP perusahaan dan prinsip kehati-hatian
Kegagalan dokumentasi	Tidak ada data tanggal verifikasi/pemenuhan	BPBJ kosong pada kolom pemenuhan/verifikasi	Kelemahan pembuktian hukum
Risiko keselamatan	Barang keselamatan/teknis terlambat atau tidak sesuai	LKK, BPBJ, laporan operasi, dokumen inspeksi	UU Pelayaran, PM 45/2012, PM 49/2021
Kerugian operasional	Pelayaran/perawatan/pelayanan terganggu	Laporan operasi, jadwal, biaya tambahan, keluhan	Pasal 1243 KUHPerdara dan dokumen kerugian

Penelitian ini menempatkan tanggung jawab hukum manajemen logistik sebagai tanggung jawab berlapis, yaitu tanggung jawab administratif, koordinatif, dokumentatif, dan yuridis. Manajemen logistik tidak hanya bertugas memproses permintaan barang, tetapi juga memastikan koordinasi antara kapal, cabang, pusat, gudang, dan vendor berjalan dengan baik serta seluruh proses memiliki bukti dokumentasi yang jelas.

Dalam pengadaan perlengkapan KMP Mabuhay Nusantara, BPBJ berfungsi sebagai bukti bahwa kebutuhan kapal telah diajukan secara resmi, meskipun belum dapat dianggap sebagai kontrak dengan vendor. Untuk membuktikan adanya wanprestasi vendor diperlukan dokumen lanjutan seperti PO, kontrak, atau bukti penerimaan barang. Namun, BPBJ tetap menjadi dasar penting untuk menilai kewajiban internal manajemen logistik dalam menindaklanjuti permintaan kapal.

Dokumentasi menjadi faktor utama dalam menentukan tanggung jawab hukum. Dokumen seperti LKK, BPBJ, PO, BAST, invoice, dan bukti komunikasi membentuk rangkaian pembuktian mengenai munculnya kebutuhan, proses pengadaan, pemenuhan, hingga distribusi barang. Ketidadaan dokumentasi yang lengkap dapat menyebabkan kesulitan menentukan apakah kegagalan terjadi pada pihak kapal, logistik, atau vendor.

Manajemen logistik memiliki peran penting dalam mendukung keselamatan dan kelaiklautan kapal. Keterlambatan pengadaan perlengkapan dapat menimbulkan risiko operasional maupun risiko hukum apabila terbukti menyebabkan kerugian. Oleh karena itu, pengadaan harus dilakukan secara preventif melalui sistem audit trail, klasifikasi barang berdasarkan urgensi, stok minimum untuk barang penting, serta kerja sama dengan vendor prioritas.

Dalam konteks KMP Mabuhay Nusantara, kebutuhan seperti logbook, perlengkapan keselamatan kerja, fasilitas kapal yang rusak, dan sarana pra docking menunjukkan bahwa setiap permintaan memiliki tingkat urgensi berbeda. Keterlambatan pemenuhan harus dianalisis berdasarkan dampaknya, apakah hanya bersifat administratif atau telah mengganggu operasional dan keselamatan pelayaran.

Kesimpulannya, tanggung jawab hukum manajemen logistik bukan merupakan tanggung jawab mutlak atas seluruh keterlambatan pengadaan, tetapi tanggung jawab berdasarkan fungsi dan tahap proses. Manajemen logistik bertanggung jawab atas verifikasi, prioritas, koordinasi, pemesanan, pemantauan, dokumentasi, dan pengendalian proses pengadaan. Dengan sistem yang terdokumentasi dan terukur, potensi wanprestasi, kelalaian, serta kekaburan tanggung jawab dapat diminimalkan.

Tabel 14. Instrumen Pencegahan Wanprestasi dan Kelalaian Logistik

Instrumen	Pengertian	Penerapan	Manfaat
Stok minimum	Menetapkan jumlah minimal barang rutin/kritis yang harus tersedia	Logbook, HVS, alat keselamatan kerja	Mengurangi risiko barang tidak ada di kapal
Vendor prioritas	Menetapkan penyedia yang siap memenuhi barang/jasa tertentu	Suku cadang, perbaikan, kalibrasi	Memperpendek lead time pengadaan
Register BPBJ digital	Mencatat seluruh proses BPBJ sampai status akhir	Semua permintaan barang/jasa	Memperkuat pembuktian dan pengawasan
SLA internal	Menentukan batas waktu verifikasi dan tindak lanjut	Barang kritis/penting/rutin	Membuktikan keterlambatan secara objektif
Audit berkala	Memeriksa BPBJ yang belum selesai dan keterlambatan vendor	Bulanan/triwulan	Mencegah masalah berulang

Perusahaan perlu menerapkan mekanisme pelaporan keterlambatan BPBJ agar setiap permintaan yang melewati batas waktu dapat segera dipantau dan ditindaklanjuti melalui solusi alternatif, seperti pengadaan darurat, penggunaan stok cadangan, atau penggantian vendor. Mekanisme ini memberikan kepastian bagi kapal serta mencegah keterlambatan menjadi masalah yang tidak terdeteksi.

Dari sisi hukum, dokumentasi tindak lanjut BPBJ menjadi bukti bahwa perusahaan telah menjalankan kewajibannya secara patut. Tanpa catatan proses, perusahaan akan sulit membuktikan bahwa keterlambatan bukan akibat kelalaian manajemen logistik. Oleh karena itu, dokumentasi berfungsi sebagai alat administrasi sekaligus perlindungan hukum.

Rekomendasi utama adalah penyusunan SOP pengadaan perlengkapan kapal yang mengatur alur LKK, BPBJ, verifikasi, PO/SPK, penerimaan, hingga distribusi barang. Setiap tahap harus memiliki batas waktu, penanggung jawab, dan dokumen pendukung yang jelas untuk mengurangi kekaburan tanggung jawab hukum.

Selain SOP, diperlukan sosialisasi mengenai fungsi setiap dokumen pengadaan serta evaluasi rutin terhadap BPBJ untuk memantau jumlah permintaan, keterlambatan, penyelesaian, dan kebutuhan yang berkaitan dengan keselamatan. Dengan sistem pengawasan yang baik, hubungan antara kapal, manajemen logistik, dan vendor menjadi lebih tertib sehingga potensi wanprestasi dapat diminimalkan, keselamatan operasional meningkat, dan kualitas pelayanan pelayaran dapat terjaga.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa pengadaan perlengkapan kapal pada KMP Mabuhay Nusantara memiliki keterkaitan erat antara aspek hukum perdata, hukum pelayaran, dan tata kelola manajemen logistik. Temuan utama penelitian menunjukkan bahwa permasalahan pengadaan tidak hanya berkaitan dengan kemungkinan wanprestasi vendor, tetapi juga dipengaruhi oleh efektivitas proses internal manajemen logistik, mulai dari penerimaan BPBJ, verifikasi kebutuhan, pemesanan, pemantauan pemenuhan, hingga distribusi barang ke kapal. Dokumen LKK dan BPBJ membuktikan adanya kebutuhan operasional kapal, tetapi belum secara langsung menunjukkan adanya hubungan kontraktual dengan penyedia barang. Oleh karena itu, penentuan tanggung jawab hukum harus dilakukan berdasarkan tahapan proses pengadaan. Manajemen logistik memiliki tanggung jawab administratif, koordinatif, dokumentatif, dan yuridis sesuai dengan fungsi pengendaliannya, sedangkan wanprestasi vendor baru dapat dinilai apabila terdapat bukti kontraktual seperti PO, kontrak, atau dokumen penerimaan barang. Penelitian ini juga menemukan bahwa kelemahan utama dalam sistem pengadaan adalah belum optimalnya dokumentasi status pemenuhan, belum adanya batas waktu pemrosesan yang terukur, serta belum jelasnya pemisahan tanggung jawab antara pihak internal perusahaan dan vendor.

Penelitian ini memiliki keterbatasan karena analisis masih bergantung pada dokumen pengadaan yang tersedia, seperti BPBJ dan LKK, sementara beberapa dokumen lanjutan seperti PO, kontrak vendor, bukti komunikasi, serta data waktu pemenuhan barang belum seluruhnya tersedia. Kondisi tersebut menyebabkan penelitian belum dapat menentukan secara mutlak adanya wanprestasi, tetapi baru mengidentifikasi potensi permasalahan dan kelemahan sistem pengadaan. Penelitian selanjutnya disarankan untuk menggunakan data yang lebih lengkap melalui wawancara mendalam dengan pihak kapal, manajemen logistik, bagian pengadaan, dan vendor serta melakukan analisis terhadap kontrak pengadaan secara langsung. Secara praktis, penelitian ini memberikan implikasi bahwa perusahaan pelayaran perlu memperkuat SOP pengadaan, menerapkan register BPBJ digital, menetapkan SLA pemrosesan,

.....

melakukan klasifikasi barang berdasarkan urgensi, serta membangun sistem audit trail. Implementasi tersebut diharapkan mampu memperjelas pembagian tanggung jawab, mencegah keterlambatan pengadaan, memperkuat pembuktian hukum, dan mendukung keselamatan serta keberlangsungan operasional pelayaran.

DAFTAR REFERENSI

- Bachtiar. (2018). *Metode penelitian hukum*. UNPAM Press.
- Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. <https://peraturan.bpk.go.id>
- Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran*. <https://peraturan.bpk.go.id>
- Direktorat Jenderal Pengelolaan Kelautan. (2026). *Data rujukan nasional kelautan*. Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia. <https://sidako.kkp.go.id/sidako/data-kelautan>
- Dokumen Internal PT Jembatan Nusantara. (2025). *Bon Permintaan Barang dan Jasa (BPBJ) Nomor 000044/BPBJ/DECK/JN/VIII/2025*.
- Dokumen Internal PT Jembatan Nusantara. (2025). *Bon Permintaan Barang dan Jasa (BPBJ) Nomor 000052/BPBJ/DECK/JN/XII/2025*.
- Dokumen Internal PT Jembatan Nusantara. (2026). *Laporan Kerusakan Kapal Nomor JN.K57.LKK.BPI.D.000450 KMP Mabuhay Nusantara Deck Department*.
- Hendrik, A. (2022). Kajian yuridis wanprestasi dalam perikatan dan perjanjian ditinjau dari hukum perdata. *Lex Privatum*.
- Iwanti, N. A. M., & Taun. (2022). Akibat hukum wanprestasi serta upaya hukum wanprestasi berdasarkan undang-undang yang berlaku. *Jurnal Ilmu Hukum "THE JURIS"*, 6(2), 346–352.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2012). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal*. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 879.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 49 Tahun 2021 tentang Pengujian dan Sertifikasi Perlengkapan Kapal dan Komponen Kapal*. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 691.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. (n.d.). *Burgerlijk Wetboek voor Indonesië*.
- Lirang, L. S., Pratiwi, R., Kamaruddin, R. F., & Mokodompit, E. A. (2025). Supply chain management (SCM) dan logistik management. *Jurnal Perubahan Ekonomi*, 9(6), 8–15.
- Marewa, Y. B., & Parinussa, E. M. (2020). Perlindungan pulau-pulau terluar Indonesia berdasarkan konsep negara kepulauan. *PAULUS Law Journal*, 2(1), 1–14.
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian hukum: Edisi revisi*. Kencana.
- Muhaimin. (2020). *Metode penelitian hukum*. Mataram University Press.
- Muhammad, S., Kamal, M., & Abbas, I. (2024). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut. *Journal of Lex Philosophy*, 5(2), 408–423.
- Republik Indonesia. (1945). *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*.
- Seno, A. A., Sulistiana, O., & Susanti, E. (2025). Analisis penerapan ISM Code guna menunjang keselamatan di MT Double In. *[Prosiding/Jurnal tidak tercantum]*, 128–137.
- Setiawan, H. (2021). Analisis kesiapan pemenuhan alat pemadam kebakaran terhadap keselamatan pelayaran kapal. *Jurnal Venus*, 9(1), 1–8.

- Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sulubara, S. M., dkk. (2024). Perlindungan hukum dalam konsep negara kepulauan (Archipelago State) terhadap batas-batas wilayah secara hukum internasional. *Hakim: Jurnal Ilmu Hukum dan Sosial*, 2(2), 1–13.
- VesselFinder. (2026). *KM Mabuhay Nusantara*.
<https://www.vesselfinder.com/vessels/details/6612908>
- Wibowo, Y. A. (2024). *Peran marine inspector dalam pemenuhan alat keselamatan kapal non-konvensional sesuai Non-Conventional Vessel Standard di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan* (Skripsi). Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Yasin, F., Kamma, A. W., & Baharuddin, I. (2023). Implementasi standar pelayanan penumpang transportasi laut di Pelabuhan Speed Boat Loleo rute Loleo–Tidore pada Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(7), 260–267.
- Zed, M. (2018). *Metode penelitian kepustakaan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
-