



TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB SYAHBANDAR DALAM KEGIATAN PENGANGKUTAN LAUT DI INDONESIA

Viana I R br Barus*, Paramita Prananingtyas, Siti Malikhatun
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : vianabarus@g5mail.com

Abstrak

Permasalahan yang diteliti dalam penulisan hukum ini adalah apa saja tugas dan tanggung jawab yang dimiliki syahbandar dalam kegiatan pengangkutan laut di Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif. Penelitian ini menyimpulkan tugas syahbandar dalam keamanan dan keselamatan pelayaran berdasarkan hukum Indonesia adalah sebagai penegak hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia, sebagai kepala pemerintahan dalam pelabuhan atau koordinator segala aktivitas dalam pelabuhan, sebagai pengawas dan penanggung jawab keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia, dan sebagai penerbit dokumen pelayaran. Tanggung jawab syahbandar dalam keamanan dan keselamatan pelayaran berdasarkan hukum Indonesia adalah, memastikan sebuah kapal layak untuk berlayar dan meminimalisir kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal akibat tidak laiklautnya kapal, menanggulangi pencemaran laut dan melakukan upaya untuk mencegah pencemaran laut terjadi, dan ikut serta dalam pencarian dan penyelamatan korban apabila terjadi kecelakaan kapal ataupun saat ada gangguan dalam pelayaran. Saran yang dapat diberikan penulis adalah peningkatan kemampuan syahbandar melalui keterampilan nautis, teknis dan administratif serta disiplin kerja, peningkatan dedikasi terhadap pengembangan tugas demi terwujudnya keselamatan kapal, barang dan keselamatan jiwa di laut, dan dilakukan evaluasi kinerja bagi setiap Syahbandar yang dilaksanakan setiap periode waktu tertentu.

Kata kunci : Tugas, Tanggung Jawab, dan Syahbandar

Abstract

Issues that observed in this legal writing is to define harbour masters, duty and responsibility on sea freight activity in Indonesia. This study using the juridical normative method. This study concludes that a harbour master's duty on Indonesia's sailing security and safety based on the Indonesian law are to enforce the law in the sailing security and safety field, government ruling on the harbour or coordinating every activities at the harbour, observe and be responsible about cruise security and safety, and submit the sailing's file. Harbour master's responsibility on sailing's security and safety based on Indonesian Law are to make sure ships are seaworthy and minimalize the risk of shipwreck caused by substandard or unsafe condition, overcome and prevent sea contamination, and participate on Search and Rescue (SAR) activity if shipwreck happened. Suggestions from the writer are enhancement oh harbour master's ability by nautical, technical, and administrative skills, also work diciplines and dedication enhancement on development tasks to ship's safety, things and life on the sea, and a periodical work evaluation for harbour master.

Keywords : Duty, responsibility, Harbour Master

I. PENDAHULUAN

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483km² atau 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut (kapal) menjadi

salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. Berdasarkan Pasal 6 UU RI Nomor 17 Tahun 2008, jenis angkutan di perairan terdiri atas: a. angkutan laut, b. angkutan sungai dan danau, dan c. angkutan

penyeberangan. Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 di atas dan ketentuan ketentuan lainnya.

Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.

Tugas dan fungsi syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Pasal 207 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan

maritim di pelabuhan. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya, yaitu dengan memberikan ijin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji kelas oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Kasus kapal yang sebenarnya tidak laik laut namun mempunyai SPB adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam kepelabuhanan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas kesyahbandarannya baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerjasama ataupun hubungan dengan badan usaha lain yang bertugas untuk melakukan pengawasan dalam perkapalan maupun pelayaran itu sendiri.

Tugas dan tanggung jawab seorang syahbandar sangatlah penting dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, ijin berlayar, keselamatan dan keamanan, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan Indonesia.

Berdasarkan latar belakang pemikiran di atas penelitian dengan

judul “Tugas dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Pengangkutan Laut Di Indonesia” ini dilakukan

II. METODE

Metode pendekatan yang dipergunakan oleh penulis dalam penulisan hukum ini adalah yuridis normatif. Pendekatan yuridis adalah pendekatan yang mengacu pada hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku,¹ sedangkan pendekatan normatif adalah pendekatan yang dilakukan terhadap azas-azas hukum serta studi kasus yang dengan kata lain sering disebut sebagai penelitian hukum kepustakaan.² Pada pendekatan dengan menggunakan metode pendekatan yuridis normatif (*legal research*) dilakukan penelitian terhadap data sekunder di bidang hukum yang menyangkut bahan hukum primer, yaitu peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder yang berupa hasil karya ilmiah para sarjana-sarjana.³ Pemilihan metode ini dikarenakan penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, sehingga prinsip-prinsip hukum digunakan untuk menjawab masalah hukum yang dihadapi. Oleh karena itu, pilihan metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yang berkaitan

dengan prinsip-prinsip dan aturan perundang-undangan yang berlaku mengenai peran dan tanggung jawab dari syahbandar dalam kegiatan pengangkutan laut di Indonesia.

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah penelitian yang bersifat deskriptif analitis yaitu menggambarkan keadaan dari objek yang diteliti dan sejumlah faktor-faktor yang mempengaruhi data yang diperoleh itu disimpulkan, disusun dan dijelaskan kemudian dianalisa berdasarkan peraturan-peraturan yang ada.

Seluruh data yang telah terkumpul kemudian diolah dan dianalisis dengan menggunakan metode kualitatif. Metode kualitatif yaitu metode yang menganalisis terhadap data kualitatif yaitu data-data yang terdiri dari rangkaian kata-kata.⁴ Dengan menganalisis data yang telah terkumpul tersebut, kemudian diuraikan dan dihubungkan antara data yang satu dengan data yang lainnya secara sistematis, pada akhirnya disusun atau disajikan dalam bentuk penulisan hukum.

Tujuan dari analisis sendiri adalah untuk mendapatkan pandangan-pandangan baru atau hasil analisis yang selanjutnya diharapkan mampu menambah pengetahuan kita tentang peran syahbandar dalam kegiatan pengangkutan laut di Indonesia. Hasil analisis tersebut diharapkan mampu memperlihatkan hal-hal yang berkaitan dengan peran syahbandar sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

¹ Rono Hanitjo Soemitro, 1982, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, halaman 20.

² Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 200, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, halaman 13

³ Roni Hanitjo Soemitro, *Op. Cit.*, halaman 11

⁴ Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, Halaman 7.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tugas Syahbandar dalam Keamanan dan Keselamatan Pelayaran Berdasarkan Hukum Indonesia

Dalam struktur organisasi Kementerian Perhubungan yang berhubungan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan, terdapat dua kantor yang menyebutkan kata syahbandar yaitu Kantor Kesyahbandaran Utama & Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Masing masing kantor tersebut memiliki tugas pokok dan fungsi yang berbeda. Berikut akan dijelaskan tugas pokok dan fungsi masing-masing dari kantor tersebut.

1. Kantor Kesyahbandaran Utama

Terdapat empat Kantor Kesyahbandaran Utama yang terletak di pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia. Keempat kantor Kesyahbandaran Utama tersebut adalah Kantor Syahbandar Utama Belawan di Belawan di Medan, Kantor Syahbandar Utama Tanjung Priok di Jakarta Utara, Kantor Syahbandar Utama Tanjung Perak di Surabaya, dan Kantor Syahbandar Makassar di Makassar, Sulawesi Selatan. Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran Utama ini dicantumkan dalam Peraturan Menteri No. 34 tahun 2012. Tugas pokok keempat Kantor Syahbandar Utama tersebut menurut PM.34 Tahun 2012 Pasal 2 adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan.

Sedangkan fungsi dari Kantor Kesyahbandaran Utama sesuai

dengan Pasal 3 PM. 34 Tahun 2012 adalah:

- 1) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
- 2) Pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
- 3) Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal;
- 4) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi;
- 5) Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue/ SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
- 6) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- 7) Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

- 8) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
- 9) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat

2. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Terdapat 96 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang terletak di seluruh pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia mulai dari KSOP Sabang sampai KSOP Fakfak. Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan ini tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan fungsi dari

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah:

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal;
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;

6. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri;
7. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran;
8. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan;
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan hada kepelabuhanan; dan
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam lima kelas, terdiri atas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II, Kantor

Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV, dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V. Kelima kelas Kantor Kesyahbandaran tersebut memiliki peran dan tugas yang hampir sama namun ada perbedaan dalam struktur organisasinya.

3. Syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar atau Syahbandar di pelabuhan perikanan kecuali kapal perang dan/atau kapal negara/kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga.

Syahbandar yang dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar meliputi Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Kepala Kantor Pelabuhan Batam, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah pejabat/petugas yang berwenang menangani kesyahbandaran di pelabuhan perikanan.

Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan syahbandar hanya berlaku selama 1x24 jam dan untuk sekali pelayaran. Permohonan Surat Persetujuan Berlayar diajukan oleh pemilik atau operator kapal secara tertulis kepada syahbandar.

Permohonan tersebut dilengkapi dengan surat pernyataan Nahkoda (*Master Sailing Declaration*) dan bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tersebut berlayar. Bukti pemenuhan kewajiban lainnya di antaranya, Bukti Pembayaran Jasa Kepelabuhanan, Bukti Pembayaran Jasa Kenavigasian, Bukti Pembayaran Penerimaan Uang Perkapalan, Persetujuan (*Clearance*) Bea dan Cukai, Persetujuan (*Clearance*) Imigrasi, Persetujuan (*Clearance*) Karantina Kesehatan dan / atau Persetujuan (*Clearance*) Karantina hewan dan tumbuhan. Kapal perikanan wajib dilengkapi dengan surat laik operasi dari pengawas perikanan. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran⁵. Berkas permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) diserahkan kepada Syahbandar setelah semua kegiatan di atas kapal selesai dan kapal siap untuk berlayar yang dinyatakan dalam surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari Nahkoda (*Master Sailing Declaration*). Setelah

permohonan diajukan Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat dan dokumen kapal. Apabila ada laporan mengenai kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal. Jika terdapat hal-hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat ijin berlayar tidak dapat diberikan, dan kepada Nahkoda atau perusahaan pelayaran diperintahkan untuk melengkapi kekurangan, menurunkan muatan atau penumpang apabila jumlah penumpang kapal berlebih, atau menyelesaikan dokumen apabila sudah tidak berlaku lagi.

4. Tugas Syahbandar dalam Mempertahankan Kedaulatan Negara

Syahbandar melaksanakan tugas mengamankan teritori wilayah laut berdasarkan kewajiban negara dan kedaulatan negara pantai yang diamanatkan oleh UNCLOS sebagai Konvensi tentang Hukum Laut Internasional yang sudah diratifikasi menjadi hukum nasional. Kedudukan Syahbandar dalam konsepsi hukum laut internasional sebagai *commander* atau *leading sector* utama untuk menjaga keselamatan dan keamanan wilayah negara dalam hal ini wilayah lingkungan laut⁶. Kedudukan dan tugas syahbandar dalam sistem penegakan hukum laut

⁵ Bayuputra, Tenda Bisma, "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia", *Lex et Societatis*, 3:3, (Manado:Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, 2015), halaman 25.

⁶ Purwendah, Elly Kristianti, "Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut Oleh Kapal Tanker", *Perspektif*, 20:1, (Purwokerto:Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma, 2015), halaman 34

Indonesia sangat strategis mengingat wilayah yang ditegakkan meliputi sisi administratif terkait persyaratan administratif, surat menyurat, perijinan dan lain-lain berhubungan dengan ketatausahaan kepelabuhan dan teritori laut, kemudian penegakan wilayah perdata dan pidana terkait ganti kerugian dan denda atau sanksi badan.

5. Tugas syahbandar dalam penanggulangan dan pencegahan pencemaran laut

Tugas Syahbandar terhadap penanggulangan terhadap keadaan darurat akibat tumpahan minyak di laut oleh kapal tanker diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut. Penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak di laut diperlukan sebagai sebuah tindakan cepat, tepat dan terkoordinasi untuk mencegah dan mengatasi penyebaran tumpahan minyak di laut. Syahbandar berperan mengatur jalannya kegiatan pelabuhan dan otoritas pelabuhan dan operasional kapal melalui rekomendasi Syahbandar.⁷

Syahbandar dalam melaksanakan pengendalian pencemaran minyak oleh kapal tanker bekerja secara terorganisir bersama unsur pemerintahan yang lain sebagai struktur hukum terkait penegakan hukum laut, dengan mekanisme yang sistematis sebagaimana diatur oleh UU Pelayaran, Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013. Saat terjadi pencemaran Syahbandar sebagai

commander atau koordinator penanggulangan pencemaran melaporkan kapal kepada keagenan kapal dan Syahbandar akan meminta keagenan untuk menanggulangi pencemaran tersebut dengan SOP (Standar Operasional Prosedur) untuk wilayah pencemaran yang terjadi. *Commander* dalam hal ini Syahbandar sebagai koordinator akan menggerakkan tim penanggulangan pencemaran dari Kasie Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli bekerjasama dengan Kepolisian, TNI-AL, dan instansi terkait seperti Pemerintah Daerah dengan lembaga terkait dan Pertamina sebagai pengusaha minyak. Laporan pencemaran dilakukan oleh Syahbandar kepada Kapolres, Komandan AL, Pemerintah Daerah untuk kemudian dibentuk Puskodalok (Pusat Komando Pengendalian Lokasi). Koordinasi tersebut di dalam sistem komando Syahbandar bertempat di kantor Syahbandar dan Pertamina⁸.

Selain wajib melakukan perlindungan terhadap lingkungan maritim terhadap, pembuangan limbah di perairan dan penuntunan kapal, Syahbandar dalam melakukan perlindungan maritim memiliki kewenangan untuk menegakkan hukum melalui penerapan sanksi pidana yang sebagaimana dicantumkan secara tegas dalam Pasal 303 UU Pelayaran menegaskan bahwa, setiap orang yang mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim sebagaimana

⁷ Ibid., halaman 35

⁸ Ibid., halaman 37.

dimaksud dalam Pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah). Jika perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mengakibatkan kerugian harta benda dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah). Jika perbuatan sebagaimana dimaksud mengakibatkan kematian seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

B. Tanggung Jawab Syahbandar dalam Keamanan dan Keselamatan Pelayaran di Indonesia

1. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang pelayaran Indonesia maka dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan maka syahbandar mempunyai tugas yaitu:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan;

2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan, pelabuhan dan alur pelayaran;
3. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
4. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
5. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.

Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, dan pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim perlu dilaksanakan dengan cermat melalui struktur terkait sebagai pemangku kepentingan dalam hal ini diatur tersendiri secara khusus sebagai penjabaran UU pelayaran melalui Peraturan Menteri Tenaga Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (dulu Administrator Pelabuhan yang mengatur jalannya kegiatan pelabuhan dan operasional kapal).

Untuk kapal asing yang hendak masuk wilayah perairan Indonesia wajib mengikuti prosedur pemeriksaan kapal guna dapat melanjutkan pelayaran yang sebelumnya dilakukan. Pengawasan Kapal Asing (*port state control*) dilakukan oleh Seksi Kesyahbandaran. Hasil pemeriksaan kapal asing yang dimaksud di atas dibagi menjadi: (a) *seaworthy*; (b) *substandart*; dan (c) *unsafe*. Tindak lanjut atau keputusan dari *administration* dalam kondisi *seaworthy* adalah memberikan *clearance out* (Izin untuk meninggalkan pelabuhan); pada kondisi *sub standart* perlu klarifikasi

dengan pihak operator kapal; dan untuk kondisi *unsafe* diperlukan tindakan perbaikan (*corrective action*) bahkan kapal dapat dicegah untuk melaut⁹.

Kapal yang dinyatakan laiklaut dapat melakukan pelayaran dengan *destination* atau tujuan ke pelabuhan khusus yang di sediakan pemerintah, yaitu pelabuhan khusus pelayaran samudera. Apabila suatu kapal dinyatakan *unsafe* atau tidak layak dalam melakukan pelayaran maka kapal tersebut diharuskan untuk memperbaiki setiap *system* ataupun perlengkapan kapal yang dinyatakan rusak atau tidak laiklaut guna melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran.

Terdapat sedikit perbedaan terhadap pemeriksaan kapal asing yang akan berlabuh dengan kapal berbendera Indonesia. Pada kapal asing pemeriksaan dilakukan di perairan zona tambahan¹⁰. Zona tambahan adalah laut yang terletak pada sisi luar dari garis pangkal dan tidak lebih dari 24 mil laut. Artinya zona tambahan berada diluar zona laut teritorial suatu negara.

2. Pengawasan syahbandar terhadap kelaiklautan kapal

Menurut Pasal 1 (33) Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan

kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya meliputi: keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, manajemen keamanan kapal.

Kelaiklautan kapal dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administrasi dan teknis. Persyaratan administrasi berupa sertifikat-sertifikat keselamatan seperti Surat kebangsaan, surat ukur, sertifikat keselamatan, konstruksi kapal, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal, sertifikat radio dan ijazah yang di miliki, serta persyaratan teknis seperti perlengkapan alat pendukung keselamatan di laut harus terlebih dahulu dipenuhi agar kapal mendapatkan status laik laut.

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran. Kelaiklautan jika tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran akan meningkatkan resiko kecelakaan kapal. Kapal yang telah laiklaut dibuktikan dengan adanya Sertifikat Kelaiklautan kapal. Sertifikat Kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh syahbandar adalah berdasarkan hasil data uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).

⁹ Lasse, D.A., Manajemen Kepelabuhanan, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2011), halaman 27.

¹⁰ Sefriani, Hukum Internasional, (Yogyakarta: Rajawali Pers, 2009), halaman 215.

Pentingnya peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal dapat dilihat dalam Undang-undang pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal. Beberapa hal yang perlu mendapat perhatian syahbandar dalam pengawasannya yaitu material kapal, konstruksi kapal, bangunan kapal, permesinan dan pelistrikan kapal, stabilitas kapal, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal

Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak laiklaut, dapat menimbulkan kerugian pada barang yang diangkut hingga kehilangan nyawa penumpang maupun awak kapal. Untuk menghindari terjadinya hal tersebut maka diadakanlah pemeriksaan-pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar berupa:

- a. Pemeriksaan Tahunan, setiap 12 bulan diperiksa dalam keadaan dilimbungkan di atas galangan kapal.
- b. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dok tahunan.
- c. Pemeriksaan kerusakan atau perbaikan dilakukan pada waktu terjadi sesuatu kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal.
- d. Pemeriksaan tambahan, dilakukan apabila diperlukan dispensasi misalnya akan mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain. Kondisi laiklaut harus selalu dipertahankan antara lain, dengan perawatan oleh awak kapal sendiri

terhadap bangunan kapal, mesin kapal, alat-alat keselamatan dan penolong lainnya sehingga semuanya dalam keadaan memungkinkan dan siap digunakan setiap waktu diperlukan.

Pasal 207 (2) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 menjelaskan bahwa seorang syahbandar juga ikut ambil bagian dalam pencarian maupun penyelamatan sebuah angkutan laut apabila angkutan laut tersebut mengalami kecelakaan ataupun gangguan pada saat melaksanakan kegiatan pelayaran.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian di bab-bab sebelumnya serta hasil penelitian dan pembahasan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut. Tugas syahbandar dalam keamanan dan keselamatan pelayaran berdasarkan hukum Indonesia adalah sebagai menegakkan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia, kepala pemerintahan dalam pelabuhan atau mengkoordinir segala aktivitas dalam pelabuhan, mengawasi dan menanggungjawab keamanan dan keselamatan pelayaran di Indonesia dan menerbitkan dokumen pelayaran. Tanggung jawab syahbandar dalam keamanan dan keselamatan pelayaran berdasarkan hukum Indonesia adalah memastikan sebuah kapal layak untuk berlayar dan meminimalisir kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal akibat tidak laiklautnya kapal, menanggulangi pencemaran laut dan melakukan upaya untuk mencegah

pencemaran laut terjadi, dan ikut serta dalam pencarian dan penyelamatan korban apabila terjadi kecelakaan kapal ataupun saat ada gangguan dalam pelayaran. Demi memenuhi tuntutan tugasnya, Syahbandar perlu meningkatkan kemampuannya melalui keterampilan nautis, teknis dan administratif serta disiplin kerja, peningkatan dedikasi terhadap pengembangan tugas demi terwujudnya keselamatan kapal, barang dan keselamatan jiwa di laut. Seorang syahbandar harus berkerja secara profesional baik dalam fungsi pengawasan, penerbitan dokumen pelayaran, maupun pengkoordinasian seluruh kegiatan di pelabuhan. Pengawasan oleh syahbandar sebaiknya jangan hanya dilakukan secara *manifest* atau pemeriksaan melalui dokumen. Sebaiknya syahbandar juga melakukan pemeriksaan langsung walaupun tidak secara keseluruhan seperti yang dilakukan biro klasifikasi Indonesia. Tanggung jawab syahbandar sangat penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran sudah menjadi tugas utamanya. Tindakan-tindakan yang dilakukan Syahbandar harus bertujuan untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran. Agar Syahbandar tetap berdedikasi kepada tugas dan tanggung jawabnya sebaiknya dilakukan evaluasi kinerja bagi setiap Syahbandar yang dilaksanakan setiap periode waktu tertentu.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku Literatur

Lasse, D.A., Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan

Kapal, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014).

Sefriani, Hukum Internasional, (Yogyakarta: Rajawali Pers, 2009).

Soemitro, Rono Hanitjo, Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982).

Soerjono Soekanto, Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004).

Peraturan Perundang-undangan
Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 34 tahun 2012.

Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 36 tahun 2012.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014

Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut.

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008

Jurnal

Bayuputra, Tenda Bisma, "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia", Lex et Societatis, 3:3, (Manado:Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, 2015).

Purwendah, Elly Kristianti, "Peran Syahbandar dalam Penegakan Hukum Pencemaran Minyak di Laut Oleh Kapal Tanker", Perspektif, 20:1, (Purwokerto:Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma, 2015).



DIPONEGORO LAW JOURNAL

Volume 6, Nomor 1, Tahun 2017

Website : <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/>

Website

www.dephub.go.id

www.hukumonline.com