



## PERANAN SYAHBANDAR DALAM MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN DI KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN TELUK BAYUR

Diap Rianto Efendi dan Meita Lefi Kurnia Fakultas Hukum Universitas Tamansiswa Padang  
[diaprinatoefendi@gmail.com](mailto:diaprinatoefendi@gmail.com)

### Abstract

Article 208 of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping Syahbandar has the authority to coordinate all governmental activities at the port, inspect and store ship documents, documents, and ship reports, issue approval for vessel activities at the port, conduct ship inspections, issue Sailing Approval letters, conduct inspections a shipwreck, detained a ship by court order and carried out the crew's shipbuilding. The research results of the Syahbandar Role in supporting the safety of shipping at the Kesyahbandran and the Bayur Bay Port authority play an important role, Syahbandar has the highest authority in coordinating the activities of taboo, immigration, quarantine, and other activities of government institutions from its authority in examining, storing, publishing documents needed sea transportation (ship) so that they can sail. such as ship-worthy certificates, sailing approval letters, anchored approval letters, cargo certificates, and entry and exit permits from the port. Constraints faced are still limited supporting infrastructure in the field, lack of human resources and lack of legal awareness. How to overcome the obstacles faced are efforts to meet supporting infrastructure in the field, additional human resources and the existence of legal awareness from users marine accounting to support the implementation of shahbandar duties.

Keyword: Syahbandar, shipping safety.

### A. PENDAHULUAN

Pelayaran merupakan salah satu modal transportasi, tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mempunyai karakteristik untuk melakukan pengangkutan secara massal, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya baik nasional maupun internasional guna menghubungkan, menjangkau seluruh perairan, serta dijamin keamanan dan keselamatan serta mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan.<sup>1</sup>

Menurut Pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah Negara Kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang, dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 untuk mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi,

<sup>1</sup>Tommy H Purwaka, 1993, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*, Bumi Aksara, Jakarta, Hal.1.

pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan Negara. Mengingat bahwa Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia dengan garis pantai terpanjang dan letak geografis yang sangat penting dari aspek geopolitis dan ekonomis memberikan tanggung jawab yang tidak ringan dalam hal pembinaan wilayah khususnya di bidang pelayaran.

Keselamatan dalam transportasi laut bagi para pemakai jasa angkutan telah menjadi prinsip umum dan menjadi tanggung jawab semua pihak, akan lebih baik jika penegakan faktor keselamatan tersebut tidak hanya sekedar kewajiban, tetapi sudah dijadikan kebutuhan bagi semua pihak, dimana setiap orang yang mengirim barang atau penumpang kapal menghendaki terjaminnya keselamatan jiwa dan barang sejak saat pemberangkatannya sampai ditempat tujuan.<sup>2</sup>

Keselamatan pelayaran sangat penting sekali tercermin pada penyelenggaraan angkutan laut yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, disamping itu angkutan laut berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya, kecelakaan dapat terjadi pada kapal-kapal baik dalam pelayaran, berlabuh, atau sedang melakukan kegiatan bongkar muat dipelabuhan.<sup>3</sup> Kecelakaan dibidang pelayaran, telah banyak menelan korban jiwa, harta benda dan kerusakan/pencemaran lingkungan laut. Analisa statistik menunjukkan sekitar 80% dari kecelakaan pelayaran disebabkan oleh faktor kesalahan manusia dan kesalahan yang sering terjadi dari operasional kapal dimana kapal-kapal tersebut tidak laiklaut lagi karena tidak melakukan perbaikan tahunannya dan sering ditunda dan juga peralatan navigasi kapal tidak dirawat dengan baik, bahkan sudah tidak bisa dipakai lagi tapi belum juga diganti dengan yang baru. Menurut peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK.103/1/3/DJPL-2016 tentang Prosedur Pengedokan (Pelimbungan) kapal berbendera Indonesia menerangkan bahwa kapal paling lambat setiap tahun harus dilakukan perawatan terhadap kapal tersebut (*dock* tahunan).

Peralatan komunikasi diatas kapal sering kali diabaikan. Apabila ada yang rusak, tidak langsung diperbaiki. Bahkan ada diatas kapal yang tidak mempunyai alat komunikasi. Pada hal alat komunikasi sangat penting dalam pelayaran. Apabila saling berhadapan agar

---

<sup>2</sup>*Ibid*, Hal.10

<sup>3</sup>Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2010, *Modul Pelatihan Basic Safety Training*, Jakarta, Hal. 109.



tidak terjadi tubrukan maka digunakan alat komunikasi untuk menghindar. Selain itu apabila kapal dalam masalah atau minta bantuan maka digunakan alat komunikasi untuk memanggil atau memberitahu instansi terkait dalam hal minta pertolongan.

Kecelakaan kapal yang pernah dialami di perairan Indonesia, seperti tenggelamnya kapal, bukan hanya menelan korban jiwa dan harta benda saja, namun akibat yang lebih besar dari itu adalah dapat menyebabkan hancurnya kelestarian lingkungan laut yang berakibat ganda mengancam dan menyebabkan kemusnahan pada kehidupan manusia dan biota-biota laut lainnya jika tidak ditanggulangi sedini mungkin. Kecelakaan besar maupun kecil dalam pelayaran tetap saja pada intinya mengandung resiko korban jiwa, harta benda dan lingkungan.<sup>4</sup> Peraturan perundang-undangan diperlukan dalam mewujudkan keselamatan dibidang pelayaran yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran hal ini dikarenakan mengingat penting dan strategisnya peranan pelayaran yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka pelayaran dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Pembinaan pelayaran yang dilakukan oleh pemerintah dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan diarahkan untuk memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang secara massal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.<sup>5</sup>

Menurut Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan selaku instansi teknis pembina keselamatan pelayaran, telah menerbitkan regulasi untuk mengatur kapal-kapal (sesuai dengan jenis dan ukurannya), termasuk kapal motor, untuk diwajibkan melengkapi persyaratan-persyaratan keselamatan pelayaran, baik mengenai konstruksi, peralatan maupun hal-hal yang berkenaan dengan pelayaran.

Salah satu cara agar kapal-kapal yang beroperasi dalam kondisi laiklaut, yaitu dengan melakukan pengawasan yang terus menerus baik terhadap kapalnya, perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapalnya maupun terhadap awak kapal.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagai salah satu unit pelaksana teknis dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan merupakan instansi dari pemerintah yang mengawasi penyelenggaraan kelaiklautan kapal

---

<sup>4</sup>RadiksPurba, 1997, *Angkatan Muatan Laut*, Rineka Cipta, Jakarta: Hal, 14

<sup>5</sup>Tommy H. Purwaka, 1993, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*, Bumi Aksara, Jakarta hal,17

dalam rangka fungsi keselamatan pelayaran guna menjamin kapal yang berlayar aman dan lancar selamat sampai tujuan.

Pengawasan tersebut diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas pelaksanaan 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..

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, dapat dikemukakan rumusan masalahnya sebagai berikut :

1. Peranan Syahbandar dalam menunjang keselamatan pelayaran di Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur.
2. Kendala Syahbandar dalam melaksanakan keselamatan Pelayaran di Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur.

## **C. HASIL PEMBAHASAN**

### **1. Gambaran Umum Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur**

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 54 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur adalah Unit Pelaksana Teknis dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur mempunyai tugas melaksanakan pemberian pelayanan lalulintas dan angkutan laut, keamanan dan keselamatan pelayaran diperairan pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut dan pengawasan kegiatan pelabuhan yang diusahakan secara komersial serta penyusunan rencana induk pelabuhan DLKR dan DLKP.pengusulan tarif atas penggunaan perairan,daratan,fasilitas pelabuhan serta jasa pelabuhan yang sesuai dengan peraturan perundang undangan.

Dalam melaksanakan tugas yang telah diamanatkan tersebut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur menyelenggarakan fungsi yaitu :



1. Pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut yang meliputi lalu lintas kapal, barang, hewan dan pemantauan pelaksanaan tarif.
2. Pengawasan kegiatan penunjang angkutan laut dan pembinaan tenaga kerja bongkar muat
3. Penilikan terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan pemberian Surat Persetujuan Berlayar.
4. Pelaksanaan tindakan pencegahan dan penanggulangan pencemaran serta pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan dan bandar.
5. Pelaksanaan pengamanan, penertiban, penegakan peraturan dibidang pelayaran dan tindak pidana pelayaran diperairan pelabuhan dan perairan bandar guna menjamin kelancaran operasional pelabuhan.
6. Pengawasan kelaiklautan dan keselamatan fasilitas dan peralatan pelabuhan, alur pelayaran dan kolam pelabuhan serta pengawasan pembangunan fasilitas pelabuhan dan penilikan kinerja operasional pelabuhan
7. Pelaksanaan pemeriksaan nautis, teknis , radio, peralatan pencegahan pencemaran, pembangunan dan perombakan kapal serta verifikasi manajemen keselamatan kapal dan penertiban sertifikasi, surat kebangsaan dan hipotek kapal
8. Pelaksanaan pengukuran kapal dan status hukum kapal, surat kebangsaan kapal dan hipotek kapal serta pengurusan dokumen pelaut, penyijilan awak kapal dan perjanjian kerja laut.
9. Pelaksanaan administrasi dan kerumah tanggaan. Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 36 Tahun 2012 bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur termasuk dalam katagori Pelabuhan kelas II yang struktur organisasinya terdiri dari:
  1. Kepala Subsidi kepegawaian dan Umum
  2. Seksi Lalulintas Laut dan Kepelabuhanan
  3. Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli
  4. Seksi Sertifikasi dan Status Hukum KapalTugas Sub Bagian dan masing – masing Seksi pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur adalah sebagai berikut:
  - 1) Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan kepegawaian, surat – menyurat, kearsipan, rumah tangga, hubungan masyarakat ( Humas ),

- keuangan dan pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak ( PNBPN ), serta penyusunan statistik dan laporan serta Hubungan dengan Masyarakat.
- 2) Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan mempunyai tugas melakukan pengawasan kelancaran lalu lintas dan angkutan laut dengan trayek berjadwal tetap dan teratur ( Liner ), trayek tidak berjadwal dan tidak teratur ( Tramper ), pengawasan keagenan, perwakilan kapal asing, dispensasi syarat bendera, kegiatan penunjang angkutan laut, pembinaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan pemantauan pelaksanaan tarif serta pengawasan kelaikan dan keselamatan fasilitas dan peralatan pelabuhan, alur pelayaran dan kolam pelabuhan, pelayanan jasa dan kinerja operasional pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan pembangunan fasilitas pelabuhan.
  - 3) Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli mempunyai tugas melakukan pengawasan tertib bandar, tertib berlayar, pengeluaran Surat Persetujuan Berlayar (SPB), pengusutan kecelakaan kapal, bantuan Search And Rescue Laut, Penanggulangan pencemaran, penanganan kerangka kapal, kegiatan Salvage dan pekerjaan bawah air, serta pengamanan, penertiban dan penegakan peraturan di bidang pelayaran, penyidikan tindak pidana pelayaran di pelabuhan dan perairan Bandar serta Penerbitan Buku Pelaut.
  - 4) Seksi status hukum kapal mempunyai tugas melakukan pemeriksaan keselamatan kapal, pengukuran dan status hukum kapal, bangunan kapal, pencegahan pencemaran dan penyiapan penerbitan sertifikasi keselamatan kapal surat kebangsaan dan hipotek kapal.

Adapun gambaran umum Pelabuhan Teluk bayur adalah:

1. Lokasi dan Posisi Pelabuhan

Lokasi pelabuhan Teluk Bayur berada di wilayah Kotamadya Padang terletak pada posisi koordinat  $01^{\circ} - 00' - 94''$  S dan  $100^{\circ} - 21' - 00''$  T

Posisi pelabuhan Teluk Bayur sangat strategis karena berada pada posisi pantai Barat Sumatera yakni berada pada pelayaran internasional menghubungkan kawasan wilayah laut/Daratan Sumatera pada pelayaran dari asia selatan.

2. Wilayah Kerja

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tanggal 22-10-2010 tentang Perubahan jadi adpel klas II dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan maka Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur diklasifikasikan sebagai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II dengan wilayah kerja yang meliputi :

- a. Wilayah Kerja Air Bangis
- b. Wilayah kerja Muara Padang
- c. Pos Tiku
- d. Pos Bungus
- e. Pos Tarusan

3. Sarana dan prasarana penunjang kerja.

## **2. Peranan Syahbandar dalam menunjang keselamatan pelayaran di Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur.**

Peranan Syahbandar dalam menunjang keselamatan pelayaran diatur Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 Syahbandar mempunyai kewenangan:

- a. mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- b. memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal;
- c. menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- d. melakukan pemeriksaan kapal;
- e. menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
- f. melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g. menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- h. melaksanakan sijiil Awak Kapal.

Berdasarkan ketentuan diatas, salah satu peran penting syahbandar dapat kita lihat dari kewenangannya

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan

Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepelabuhanan, keimigrasian, kerantina, dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya. Koordinasi yang dilaksanakan oleh Syahbandar dalam rangka pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Dalam

melaksanakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi internasional, Syahbandar bertindak selaku komite keamanan Pelabuhan. Dalam melaksanakan keamanan, Syahbandar dapat menintang bantuan kepada Kepolisian atau Tentara Nasional Indonesia.

- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.

Bagi Pemilik, Operator Kapal, atau Nakhoda wajib memberi tahukan kedatangan kapalnya di pelabuhan kepada Syahbandar, dan setiap Kapal yang memasuki pelabuhan wajib menyerahkan surat, dokumen, dan warta kapal kepada Syahbandar seketika pada saat kapal tiba di pelabuhan untuk dilakukan pemeriksaan. Nakhoda kapal wajib mengisi , menandatangani, dan menyampaikan warta kapal kepada Syahbandar, jadi setiap kapal yang memasuki pelabuhan, selama berada di pelabuhan, dan saat meninggalkan pelabuhan wajib mematuhi peraturan dan melaksanakan petunjuk serta perintah Syahbandar untuk kelancaran lalu lintas kapal serta kegiatan di pelabuhan.

- c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan.

Seluru kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan alih muat di kolam pelabuhan, menunda, dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapat persetujuan dari Syahbandar. Dan juga kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, pengisian bahan bakar untuk kapal, pengerukan, reklamasi, dan pembangunan pelabuhan wajib dilaporkan kepada Syahbandar.

- d. Melakukan pemeriksaan kapal

Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal berbendera Indonesia di pelabuhan, dan Syahbandar juga berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- e. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar

Salah satu dokumen penting yang juga merupakan dokumen penentu agar sebuah kapal (angkutan laut) dapat melakukan pelayaran adalah Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB). Seperti yang tercantum dalam Pasal 219 Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu: Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar; dan Surat persetujuan berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan, dan

Syahbandar juga dapat menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca.

f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal

Syahbandar melakukan pemeriksaan terhadap setiap kecelakaan kapal untuk mencari keterangan dan/atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal, Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di wilaya perairan Indonesia dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk, Sedangkan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di luar perairan Indonesia dilaksanakan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari perwakilan Pemerintah Republik Indonesia dan/atau dari pejabat negara setempat yang berwenang.

g. Menahan kapal atas perintah pengadilan.

Dalam penahanan kapal, Syahbandar hanya dapat menahan di pelabuhan atas perintah tertulis dari pengadilan yang dilakukan berdasarkan, kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana atau kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugatan.

h. Melaksanakan sijil Awak Kapal.

Setiap Orang yang berkerja di kapal dalam jabatan apa pun harus memiliki kopentensi, dokumen pelaut, dan disijil oleh Syahbandar. adapun tahapan penjijilan Awak Kapal seperti, penandatanganan perjanjian kerja laut yang dilakukan oleh pelaut dan perusahaan angkutan laut diketahui oleh Syahnabdar dan berdasarkan penandatanganan perjanjian kerja laut, Nakhoda memasukan nama dan jabatan Awak Kapal sesuai dengan kompentensinya ke dalam buku sijil yang disahkan oleh Syahbandar.

Berdasarkan hasil penelitian di Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur Kapal Yang Masuk Dan Keluar Di Kesyahbandran Dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur Tahun 2017 adalah:

**Tabel VI Data Kapal Yang Masuk Dan Keluar Di Kesyahbandran Dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur Tahun 2017**

No	Bulan	Kapal Masuk	Kapal Keluar	Layak	Tidak Layak	Ket.
1	Januari	102	94	94	8	2 kapal kelebihan muatan 6 kapal sertifikat

						keselamatan kapal sudah tidak berlaku
2	Februari	110	107	107	3	3 kapal sertifikat keselamatan kapal sudah tidak berlaku
3	Maret	92	91	91	1	1 kapal kelebihan muatan
4	April	155	150	150	5	1 kapal bocor sudah keropos 4 kapal sertifikat keselamatan kapal sudah tidak berlaku
5	Mei	120	115	115	5	5 kapal sertifikat keselamatan kapal sudah tidak berlaku
6	Juni	82	80	80	2	1 kapal kelebihan muatan 1 kapal sertifikat keselamatan kapal sudah tidak berlaku
7	Juli	145	143	143	2	2 kapal sertifikat keselamatan kapal sudah tidak berlaku
8	Agustus	143	139	139	4	2 kapal masa dock sudah habis 2 kapal kelebihan muatan
9	September	90	89	89	1	1 kapal sertifikat keselamatan kapal sudah tidak berlaku
10	Oktober	93	91	91	2	2 kapal kelebihan muatan
11	Nopember	87	84	84	3	3 kapal sertifikat keselamatan kapal sudah tidak berlaku
12	Desember	73	72	72	1	1 kapal sertifikat keselamatan kapal sudah tidak berlaku
	Total	1.292	1.255	1.255	37	

*Sumber: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur*

Berdasarkan tabel VI data kapal yang masuk dan keluar di Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur Tahun 2017 terdapat kapal masuk sebanyak 1.292 kapal, kapal keluar 1.255 kapal, kapal layak 1.255 kapal dan kapal tidak layak 37 kapal dengan keterangan kapal kelebihan muatan sebanyak 8 kapal, sertifikat keselamatan kapal sudah tidak berlaku sebanyak 26 kapal, kapal bocor sudah keropos sebanyak 1 kapal dan kapal masa dock sudah habis sebanyak 2 kapal.



### **3. Kendala Yang Dihadapi oleh Syahbandar Dalam Menunjang Keselamatan Pelayaran Di Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur**

#### **1. Terbatasnya Prasarana Penunjang di Lapangan**

Kurangnya prasarana penunjang di lapangan mempengaruhi pelaksanaan tugas syahbandar dalam melakukan pengawasan secara terus menerus seperti kendaraan dinas yaitu sepeda motor petugas di lapangan sekarang sebanyak 5 Unit, *Speed Boat* untuk kapal patroli sebanyak 8 Unit. Hal ini di dukung oleh hasil wawancara penulis dengan petugas di sekitar pelabuhan yaitu kurangnya prasarana penunjang di lapangan mempengaruhi pelaksanaan tugas syahbandar dalam melakukan pengawasan yang mengakibatkan kurang optimalnya kinerja syahbandar.<sup>6</sup>

#### **2. Kurangnya Sumber Daya Manusia**

Terbatasnya sumber daya manusia membuat pengawasan tidak bisa dilakukan secara terus menerus seperti Diklat Teknis fungsional yang masih kurang dibagian marine *inspector type A* dan *type B* yang ada sekarang ini 7 Orang dan Kesyahbandaran *type A* dan *type B* sebanyak 13 Orang, yang berkaitan dengan faktor pertama di lapangan. Hal ini didukung melalui hasil wawancara dengan Kepala Bagian Tata Usaha Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang mengatakan sebagian besar anggota memang bertugas di kantor karena banyak urusan administrasi yang harus kami tangani dan beberapa anggota lainnya berada di pos jaga.

#### **3. Kurangnya Kesadaran Hukum**

Kurangnya kesadaran hukum dari pada pengguna jasa juga merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tugas syahbandar yaitu masih adanya sertifikat keselamatan kapal yang tidak berlaku dan masih adanya kelebihan muatan kapal. Hal ini di dukung melalui hasil wawancara dengan kasi keselamatan Berlayar Penjagaan dan patroli (KBPP) yang mengatakan kami telah sering melakukan sosialisasi di pelabuhan dan pemilik kapal untuk taat pada peraturan, tetapi tidak juga di laksanakan oleh pemilik kapal yang di temukan di lapangan, dan dapat menimbulkan pelanggaran yang terjadi berulang-ulang.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup>Berdasarkan hasil Wawancara dengan Sumarnun selaku Kabag Tata Usaha di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur pada tanggal 10 Maret 2018

<sup>7</sup>Berdasarkan hasil Wawancara dengan Jaka Dwi Chayanta selaku Kasi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur pada tanggal 10 Maret 2018

#### **4. Cara mengatasi kendala yang dihadapi oleh Syahbandar dalam menunjang keselamatan pelayaran di Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur**

Cara mengatasi kendala yang dihadapi oleh Syahbandar dalam menunjang keselamatan pelayaran di Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur antar lain:

##### **1. Adanya upaya untuk memenuhi Prasarana Penunjang di Lapangan**

Adanya upaya untuk memenuhi prasarana penunjang di lapangan untuk memenuhi kurangnya prasarana penunjang di lapangan yang mempengaruhi pelaksanaan tugas syahbandar dalam melakukan pengawasan secara terus menerus seperti pengadaan kendaraan dinas yaitu sepeda motor untuk petugas dilapangan, *Speed Boat* untuk kapal patroli di laut.

##### **2. Adanya tambahan Sumber Daya Manusia**

Adanya tambahan Sumber Daya Manusia yang membuat pengawasan yang dilakukan secara terus menerus lebih bagus lagi untuk mendukung kekurangan anggota yang bertugas dilapangan terpenuhi target dari Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur.

##### **3. Adanya Kesadaran Hukum**

Adanya kesadaran hukum dari pada pengguna jasa juga merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tugas syahbandar untuk tidak mengulangi adanya sertifikat keselamatan kapal yang tidak berlaku dan kelebihan muatan kapal.

#### **D. Kesimpulan**

Dari hasil dan penelitian tentang Peranan Syahbandar dalam menunjang keselamatan pelayaran di Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Peranan Syahbandar dalam menunjang keselamatan pelayaran di Kesyahbandran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur berperan sangat penting, Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepelabuanan, keimigrasian, kerantina, dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya, dapat kita lihat dari kewenangannya dalam memeriksa, menyimpan, serta menerbitkan dokumen-dokumen yang diperlukan angkutan laut (kapal) agar dapat melakukan pelayaran serta kegiatan bongkar muat barang muatan. Dokumen atau surat-surat yang dimaksud di atas adalah berupa sertifikat kelaiklautan kapal, surat persetujuan berlayar, surat persetujuan berlabuh, surat keterangan barang muatan, dan izin masuk-keluar dari pelabuhan yang terakhir disinggahi dan pengawasan terdapat Kelaiklautan Kapal.



2. Kendala yang dihadapi oleh Syahbandar dalam menunjang keselamatan pelayaran di kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan Teluk Bayur adalah masih terbatasnya prasarana penunjang di lapangan, kurangnya sumber daya manusia dan masih kurangnya kesadaran hukum.
3. Cara mengatasi kendala-kendala yang dihadapi oleh Syahbandar dalam menunjang keselamatan pelayaran di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Teluk Bayur adalah adanya upaya untuk memenuhi prasarana penunjang di lapangan, adanya tambahan sumber daya manusia dan Adanya kesadaran hukum dari pada pengguna akutan laut untuk menunjang terlaksanaan tugas syahbandar.

#### **E. DAFTAR PUSTAKA**

- Bambang Sugono, 2002, *Metodologi Penelitian Hukum*, Rajawali Pres, Jakarta.
- Chandra Motik, , 2003, *Menyongsong Ombak Laut*, Genta Sriwijaya, Jakarta.
- Djohari Santora, 1995, *Pokok-pokok Hukum Perkapalan*, UI Pres, Yogyakarta
- F.D.C Sudjamiko, 1979, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Akademika Pressindo, Jakarta
- Hussyen Umar, 2001, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa* : Buku I, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta
- H.K. Martono, 2011, *Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Rajawali Press, Jakarta.
- HMN. Purwosutjipto, 1993, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (Phukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat)*, Jilid 5 (b), Djambatan, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2010, *Modul Pelatihan Basic Safety Training*, Jakarta,
- Kementrian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, *Buku Materi Penyuluhan Kesyahbandaran*, Jakarta
- Leden Marpaung, 1993, *Tindak Pidana Wilayah Peraira (Laut) Indonesia*, Sinar Grafik, Jakarta.
- M. Husseyn Umar, 2008, *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim (Bab 14 : Nenerapa Catatan Atas UU No. 17/2008)*, Ind-Hilco, Jakarta.
- R. Sunarwo, *Kertas Kerja Pelayaran*, Direktorat Perkapalan dan Pelayaran, Jakarta, 1975
- RadiksPurba, 1997, *Angkatan Muatan Laut*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Tommy H Purwaka, 1993, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Sudjatmiko, 1979, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Bharata Karya Aksara, Jakarta.