

**TANGGUNG JAWAB SYAHBANDAR  
DALAM KESELAMATAN PELAYARAN  
DITINJAU DARI UU PELAYARAN  
NO.17 TAHUN 2008 TENTANG  
PELAYARAN<sup>1</sup>**

Oleh: Randy Y.C. Aguw<sup>2</sup>

**ABSTRAK**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keamanan dan Keselamatan Pelayaran dan bagaimana Tugas Syahbandar Dalam Rangka Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran. Berdasarkan penggunaan metode penelitian kepustakaan disimpulkan bahwa: 1. Tanggung jawab syahbandar sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan-tindakan yang di lakukannya adalah/agar untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran. 2. Tugas pengawasan yang di lakukan seorang syahbandar dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting. Seorang syah Bandar dalam tugasnya harus juga memastikan kesadaran para pemkai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.

<sup>1</sup> Artikel skripsi. Dosen pembimbing skripsi: Henry R.Ch. Memah,SH,MH, Marthim N. Tooy,SH,MH, Max Sondakh,SH,MH.

<sup>2</sup> NIM: 060711373. Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, Manado.

Kata kunci: syahbandar, keselamatan pelayaran

**PENDAHULUAN**

**A. LATAR BELAKANG PENULISAN**

Menyadari akan pentingnya peran syahbandar mengenai keselamatan dalam pelayaran, maka lahirilah undang undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, berbagai macam peraturan telah mendahului peraturan perundang undangan ini, dilihat dari konteks sejarah tentang perkembangan tugas dan wewenang syahbandar dalam pelabuhan telah mengalami perbaikan perbaikan dan peningkatan yang akan mengangkat lebih jelas mengenai peran yang sangat penting bagi kesyahbandaran, sebelum undang undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran disahkan menggantikan undang-undang no 21 tahun 1992, maka ada beberapa peraturan lainnya juga yang mengatur mengenai kesyahbandaran, antara lain,

1. Redden reglement 1925 pasal 2 peraturan Bandar
2. UU pelayaran 1936 stb 700 tentang pengaturan pelabuhan dan pelayaran diindonesia, pasal 6 syahbandar disebut sebagai *haven mesteer*
3. Undang undang dasar Negara repoblik Indonesia 1945
4. UNCLOS 1982, article 218 *pemaksaan pentaatan oleh Negara pelabuhan*, oleh pakar hukum disebut syahbandar atau disebut *habour master*
5. Pembinaan kepelabuhan dilaksanakan oleh administrator dan kepala pelabuhan sesuai PP No 23 tahun1983
6. Peraturan pemerintah nomor 11, 12, 13, dan 14 tahun 1983

tentang pembinaan kepelabuhan dan fungsi pengusahaan diatur dalam pengaturan umum I-IV

7. Inpres 4 tahun 1985
8. Peraturan pemerintah No 56, 57, 58, dan 59 tahun 1991

Ini merupakan pengaturan pengaturan hukum yang mengatur tentang kesyahbandaran dalam hal tugas dan fungsinya di pelabuhan.

Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan dalam pelayaran, adalah merupakan tanggung jawab didalam kepelabuhan sebab persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandaran.

Dengan bertitik tolak dari latar belakang pemikiran diatas, maka sangatlah menarik untuk membahas suatu penulisan mengenai "Peran Syahbandar Di Pelabuhan Dalam Rangka Keselamatan Dan Keamanan dalam pelayaran"

## **B. PERUMUSAN MASALAH**

1. Bagaimana Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keamanan dan Keselamatan Pelayaran?
2. Bagaimana Tugas Syahbandar Dalam Rangka Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran?

## **D. METODE PENELITIAN**

Dalam penulisan skripsi ini, penulis telah menggunakan metode penelitian kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan jalan membaca serta mempelajari berbagai sumber tertulis yang ada hubungannya dengan masalah yang dibahas.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

## **A. PENGERTIAN KELAIKLAUTAN, KAPAL, PELAYARAN, SYAHBANDAR, KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN**

### **1. Pengertian Kelaiklautan**

Kelaiklautan kapal diatur secara tegas dalam Pasal 1 ayat (10) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menjelaskan "Kelaikan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu."

### **2. Pengertian Kapal**

Dengan perkembangan dan tuntutan zaman, maka pemerintah Indonesia membuat Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sehingga muncullah pengertian kapal sesuai dengan undang-undang tersebut berbunyi. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk apapun dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin dan ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

### **5. Pengertian Syahbandar**

Kata Syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti:

Pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kapal atau tempat labuh, tempat-tempat kapal pada jembatan punggah dan jembatan-

jembatan muat,dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal,juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan.<sup>3</sup>

Berdasarkan pengertian di atas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut,sungai, dermaga, dan kapal. Atau dengan kata lain ada unsur manusia(pengusaha/pemerintah) dan unsur sarana dan prasarana yaitu laut dan sungai, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan di tata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran lalulintas angkutan laut.

#### **B. TUGAS, FUNGSI, dan KEWENANGAN SYAHBADAR**

Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar yang diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh UU Nomor 17 Tahun 2008 maka syahbandar memiliki tugas sebagai berikut:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban dipelabuhan.
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
3. Mengawasi kegiatan alih muatdiperairan pelabuhan.

4. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
5. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
6. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya.
7. Mengawasi pengisian bahan bakar.
8. Mengawasi pengerukan dan rekalmasi
9. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan. Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka syahbandar memiliki fungsi, yaitu:

1. Melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan perairan
2. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan
3. Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan serta kesyahbandaran.

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut:

1. Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan
2. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal
3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal
4. Menerbitkan surat persetujuan berlayar.
5. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.

---

<sup>3</sup> Peraturan Bandar 1925 (Dephub Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 1972), hal. 1.

6. Melaksanakan siji awak kapal.

## PEMBAHASAN

### A. TANGGUNG JAWAB SYAHBANDAR TERADAP JASA ANGKUTAN LAUT UNTUK KESELAMATAN PENUMPANG DAN BARANG

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran, kelaiklautan kapal kalau tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran, maka resiko kecelakaan kapal sangat tinggi. Dalam pembahasan ini perlu dikemukakan unsur-unsur yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran sesuai dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.
- b. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik tenaga angin atau ditunda, termasuk dengan kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- c. Perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-undang Nomor 4 Prp. 1960 tentang Perairan Indonesia Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the law of the sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang hukum laut), serta perairan daratan.

- d. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- e. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
- f. Sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
- g. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.
- h. Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau

kapal yang dilakukan di bawah air yang bersifat khusus.

Dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana inilah dibutuhkan peranan Syahbandar sebagai pelaksana operasional melaksanakan pengawasan terhadap kegiatan transportasi laut.

Menurut Peraturan Bandar 1925 Pasal 1 ayat (1) dikatakan bahwa yang dimaksud dengan Syahbandar adalah Syahbandar Ahli, Pejabat Syahbandar dan Syahbandar Muda.<sup>4</sup>

Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai unsur pelaksana teknis melakukan pengawasan kapal di pelabuhan. Disamping Syahbandar ada pula petugas yang ditunjuk oleh pemerintah, untuk mengawasi kapal-kapal asing yang dikenal sebagai *Port State Control Officer* dan pengawasannya meliputi:

1. Sewaktu kapal datang

Ada tiga tugas penting yang harus dilakukan oleh Syahbandar(*Harbor Master*) ialah :

- a. Menunjuk tempat sandar/labuh kapal
- b. Memberikan warta kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh Nahkoda
- c. Meneliti dokumen pelaut/surat-surat kapal yang diterima dari Nahkoda.

2. Sewaktu Kapal berada di Perairan Bandar

Sewaktu kapal berada di perairan bandar, menunggu selesainya bongkar muat barang, embarkasi dan debarkasi penumpang, Syahbandar mengawasi dengan ketat ditaatinya ketentuan-

ketentuan peraturan bandar oleh Nahkoda/awak kapal antara lain:

- a. Kapal tidak boleh berpindah tempat.
  - b. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran.
  - c. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran dan kelestarian lingkungan
  - d. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menyebabkan pendangkalan terhadap alur pelayaran.
  - e. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban umum serta terganggunya tertib hukum di Perairan Bandar.
  - f. Kesempatan kepada Syahbandar untuk melakukan pemeriksaan di kapal dalam rangka pemeriksaan terus-menerus mengenai segi keselamatan pelayaran.
3. Sewaktu Kapal akan Berlayar
- Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapatkan surat ijin berlayar (*port clearance*) dari Syahbandar sesuai Pasal 8 Peraturan Bandar 1925. Sebelum diberikan surat ijin berlayar oleh Syahbandar perlu diselesaikan lebih dahulu hal-hal sebagai berikut:
- a. Perusahaan Pelayaran  
Semua kewajiban-kewajiban perusahaan/Nahkoda terhadap Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi, Perum Pelabuhan sudah diselesaikan.
  - b. Pandu

<sup>4</sup>Dephub DJPL, 1972. Peraturan Bandar 1952, hal. 1.

Harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan pemanduan.

c. Nahkoda

Memberikan *clearing declaration* kepada Syahbandar.

d. Syahbandar Harus meneliti:

- Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku
- Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan
- Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat

Dari uraian di atas, mengenai tugas dan tanggung jawab serta ruang lingkup kegiatan-kegiatan Syahbandar, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui :

- Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar.
- Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keluar masuk dan gerakan-gerakan kapal dalam bandar.
- Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap penataan hukum-hukum yang berlaku dalam bidang keselamatan/perkapalan dan pelayaran.

Untuk melaksanakan pengawasan tertib bandar dan keselamatan kapal, Syahbandar berwenang untuk menerapkan perundang-undangan yang bertujuan untuk:

- terjaminnya kelancaran dan keselamatan keluar masuknya suatu kapal

- terjaminnya keselamatan kelancaran bongkar muat barang
- terjaminnya kelancaran dan ketertiban naik turun penumpang
- terjaminnya tertib hukum dan keamanan di dalam bandar
- terjaminnya kelestarian lingkungan di dalam bandar

Oleh sebab itu peran Syahbandar perlu ditingkatkan melalui keterampilan nautis, teknis dan administratif serta disiplin kerja, peningkatan dedikasi terhadap pengembangan tugas demi terwujudnya keselamatan kapal, barang dan keselamatan jiwa di laut. Survei membuktikan bahwa dunia pelayaran menghadapi dilema di mana kecelakaan kapal masih saja terjadi dalam jumlah yang memprihatinkan walaupun teknologi perkapalan dan komunikasi pelayaran sudah maju dan dapat dikatakan telah canggih. Untuk itu perlu dikaji dari berbagai faktor kecelakaan dan mencari langkah-langkah untuk mengurangi atau mengeliminasinya.

Pada bagan alur tugas kegiatan Syahbandar dapat dilihat bahwa, sejumlah perangkat hukum produk internasional dan nasional telah dipakai sebagai landasan bagi Syahbandar, untuk melakukan pengawasan penegakkan hukum demi terjadinya keselamatan kapal di laut melalui surat ijin berlayar.

Dalam pemberian surat ijin berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait di pelabuhan, yaitu :

- PT. Pelabuhan Indonesia
- Bea Cukai
- Karantina Pelabuhan
- Imigrasi

Setiap kapal yang hendak melakukan pelayaran harus memiliki

Surat Ijin Berlayar (SIB). Dan Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan lain-lain, dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, maka surat ijin berlayar dapat diberikan dan 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 lebih
- Menyelesaikan dokumen apabila sudah tidak berlaku lagi

Pengawasan yang dilakukan oleh *Port State Control Officer* meliputi aturan-aturan *International Maritime Organization* (IMO), sebagai berikut:

- a. SOLAS (*Safety of Life At Sea*) 74
- b. Load Line Convention 1966
- c. MARPOL 73/78
- d. STCW Convention 1978 Amandemen 1995
- e. Tonnage Measurement 1969

*Port State Control* (PSC) di Pelabuhan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut dan kondisi kerja serta kehidupan di atas kapal, dengan kata lain bahwa PSC bertujuan untuk menghapus pengoperasian kapal-kapal substandard dan kapal-kapal substandard adalah kapal-kapal yang tidak memenuhi perlengkapan atau penataan yang diisyaratkan oleh konvensi-konvensi internasional tentang keselamatan dan pencemaran serta tidak memenuhi persyaratan spesifikasi

sesuai konvensi-konvensi dimaksud dan kondisi kapal atau perlengkapannya secara substansial memburuk oleh karena tidak terpelihara.<sup>5</sup>

## **B. TUGAS PENGAWASAN SYAHBANDAR AKAN LAIKLAUTNYA KAPAL DENGAN TUJUAN MENINGKATKAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN DALAM PELAYARAN**

Peran syahbandar dalam bidang pengawasan adalah sangat penting hal ini dapat dilihat dalam undang undang pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari syahbandar dalam pengawasannya yaitu:

1. Material kapal;
2. Konstruksi kapal;
3. Bangunan kapal;
4. Permesinan dan perlistrikan kapal;
5. Stabilitas kapal;
6. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio;
7. Elektornika kapal.

Demikian juga dalam rangka mengatur sarana dan prasarana di Bidang Keselamatan Pelayaran, maka ada beberapa perangkat peraturan yang mengatur tentang keselamatan kapal antara lain:

1. Nasional
  - a. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
  - b. Scheepen Ordonansi 1953 (SO. 1935)  
Scheepen Verordening 1935 (SV. 1935)

<sup>5</sup> Sammy Rosadhi, Panduan Port State Control Inspection, 1996, hal. 2.

Dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut.

c. Peraturan lambung timbul 1935

2. Internasional

*Safety of life at Sea* 1974 diperbaiki dengan Amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. Ordonansi dan peraturan tersebut mengatur antara lain:

- a. Instansi yang melakukan pengawasan terhadap laik laut suatu kapal.
- b. Mengatur persyaratan konstruksi bangunan kapal
- c. Mengatur persyaratan kelengkapan kapal
- d. Mengatur persyaratan alat-alat radio komunikasi kapal
- e. Mengatur persyaratan daerah pelayaran suatu kapal
- f. Mengatur persyaratan navigasi kapal
- g. Mengatur tatacara pemuatan di kapal
- h. Mengatur persyaratan stabilitas kapal
- i. Mengatur persyaratan permesinan dan kelistrikan
- j. Mengatur tentang muatan berbahaya
- k. Mengatur persyaratan kapal nuklir
- l. Mengatur persyaratan untuk Nahkoda, perwira deck, dan mesin kapal serta awak kapal
- m. Mengatur bentuk sertifikat keselamatan pelayaran

Berdasarkan ketentuan dalam ordonansi kapal Pasal 3 (1) maka pengawasan terhadap pelayaran diselenggarakan oleh pejabat pengawas kapal-kapal, hal ini dilakukan dengan tujuan untuk

mencapai peningkatan dan kepentingan keseragaman dari pada pelaksanaan peraturan serta berbagai kepentingan kerjasama pejabat pengawas kapal-kapal sebagai suatu usaha lanjutan dari pengawasan terus-menerus.<sup>6</sup>

Sesuai dengan ketentuan peraturan peundang-undangantentang 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 penundan kapal;
4. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
5. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.

Disamping pengawas yang dilakukan oleh Syahbandar, *port state control*, ada juga yang dilakukan oleh Biro Klasifikasi terhadap pembangunan kapal baru. Biro klasifikasi yang telah diakui pada umumnya memiliki banyak pengalaman mengenai kekuatan kapal, bentuk kapal, konstruksi kapal dan mesin penggerak sehingga pemerintah Indonesia memberikan kewenangan kepada Biro Klasifikasi untuk mengawasi berupa:

- Lambung Timbul Kapal
- Badan Kapal (kulid)

<sup>6</sup>Dephub DIPL. *Instruksi Umum Pengawasan Kapal*, 1972, Jakarta, hal, 4.



- Mesin kapal

Sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal itu dan sertifikat-sertifikat tersebut adalah:

- a. Sertifikat Kesempurnaan
- b. Sertifikat Garis Muat
- c. Sertifikat Radio Kapal
- d. Sertifikat MARPOL

Keempat sertifikat itu hanya untuk kapal-kapal yang berlayar di wilayah perairan Indonesia dan sertifikat-sertifikat kapal yang berlayar ke semua lautan yaitu:

- a. Sertifikat Keselamatan Konstruksi
- b. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan
- c. Sertifikat Keselamatan Radio
- d. Sertifikat Keselamatan Garis Muat Internasional
- e. Sertifikat Fitness

Disamping itu ada sertifikat/dokumen lain yang diperlakukan yaitu:

- a. Surat Tanda Kebangsaan Kapal:
  - Surat Laut (G. 175 atau lebih)
  - Pas Tahunan (GT. 7 sampai dengan GT. 175)
  - Pas Kecil (< GT. 7)
- b. Surat Ukur Kapal

Sertifikat-sertifikat tersebut di atas mempunyai masa lakunya masing-masing paling lama berlaku 12 bulan, kecuali surat ukur kapal dan surat laut berlaku untuk selamanya selama kapal itu tidak mengalami perubahan bangunan kapal.<sup>7</sup>

Melihat kenyataan ini bahwa pada abad-abad yang lalu, banyak kapal dan muatan yang hilang di lautan

kapal-kapal kayu yang digerakkan oleh angin karena memakai layar, hanya tergantung pada kekuatan alam (*natural forces*) mulai pada waktu itu, peningkatan dalam segi keselamatan adalah membuat kapal dengan konstruksi yang lebih baik. Kapal Baja meningkatkan konstruksi menjadi lebih kuat dengan penemuan mesin uap membuat kapal tidak tergantung pada kekuatan alam (angin).

Walaupun resiko masih tetap ada dan penyebabnya tidak dapat diduga sebelumnya dan hal ini merupakan permulaan dan terbentuknya perusahaan. Klasifikasi kapal, atau Biro Klasifikasi Indonesia, dan badan itulah terkumpul para sarjana teknik bangunan kapal untuk melaksanakan pengawasan terhadap pembangunan kapal baru. Para ahli bangunan kapal telah bekerja keras untuk menyusun peraturan-peraturan konstruksi kapal dan melaksanakan pengawasan dimulai pada pembangunan kapal baru.

Di Indonesia perusahaan ini dikenal dengan nama Biro Klasifikasi Indonesia atau menjadi salah satu badan usaha milik negara Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, untuk mengawasi terhadap kapal baru (kapal baja) yang tugas dan tanggungjawabnya meliputi:

- Badan Kapal (*Hull*)
- Lambung Timbul (*Load Line*)
- Mesin Kapal (*Machinery*)

Dengan adanya klasifikasi, kapal-kapal senantiasa berangsur-angsur menjadi lebih baik dalam segi kekuatan konstruksi, walaupun begitu pada masa sekarang ini masih juga terjadi kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia atau kesalahan organisasi/manajemen.

<sup>7</sup>Dephub DJPL Materi Penyuluhan Kesyahbandaran, 1993, hal. 117.

Dari hasil analisa ternyata 80% dari semua kecelakaan yang telah disebabkan oleh “*organizational and management problems*” dan hal tersebut merupakan “*human error*”.

Di kalangan industri juga sudah diambil suatu kesimpulan bahwa faktor penentu dalam keberhasilan atau kegagalan mencapai suatu target produksi adalah kondisi sumber daya manusia yang terkait.

Pernyataan tersebut sangatlah nyata dalam lingkup keselamatan maritim. Kapal dinyatakan tidak laiklaut adalah kapal yang tidak memenuhi syarat untuk melakukan pelayaran. Contohnya adalah terdapatnya kebocoran pada badan kapal, terjadi kerusakan pada alat bantu navigasi, tidak diawaki dengan baik dan cakap. Serta dibuktikan dengan hasil pemeriksaan dari *Marine Inspector* (MI).

Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak laiklaut, risikonya pada kerugian barang dan jiwa manusia (penumpang dan awak kapal). Sehingga disinilah proses hukum terhadap pelanggaran di laut di mulai. Dan melihat kenyataan ini diadakanlah pemeriksaan-pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar/pemerintah yang ditunjuk untuk melakukan pengawasan 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/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.

Sebagaimana diuraikan di atas, apabila persyaratan teknis yang diharuskan telah dipenuhi, maka persyaratan anak buah kapal perlu diperhatikan pula yaitu tingkat perijazahan seorang Nahkoda, perwira-perwira dek dan mesin serta radio.

Pengoperasian dari pelayaran niaga adalah suatu bentuk usaha yang khusus dan cukup kompleks, yang diatur oleh berbagai peraturan-peraturan dan konvensi-konvensi hasil pengembangan secara nasional maupun internasional, akan tetapi peraturan yang berhubungan dengan aspek-aspek teknis pelayaran hanya dapat tercapai apabila sebagian dari objektivitas keselamatan dan pengoperasian kapal yang bebas polusi. Dalam suatu analisa akhir sementara Nahkoda kapal juga bertanggung jawab atas keselamatan dari kapal dan awaknya, namun tanggung jawab keseluruhan untuk administrasi dan keselamatan operasional setiap kapal terletak pada pemiliknya atau organisasi lainnya atau seorang yang

menerima tanggung jawab atas pengoperasian kapal dari pemilik.

Sementara analisa statistik memberi kesan bahwa kurang lebih 80% dari semua kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia *human error* kebenaran mendasar bahwa perbuatan atau kelalaian manusia mengambil bagian dalam setiap kecelakaan yang sebenarnya, termasuk kegagalan struktural atau perlengkapan dapat menjadipenyebab langsung. Untuk itu apa yang dapat dilakukan dalam menghindari terjadinya suatu kecelakaan di dalam aktivitas pelayaran adalah dengan cara melaksanakan pengendalian yang lebih baik terhadap faktor manusia yang berpartisipasi baik di kapal, maupun di darat.

Keberadaan sistem manajemen yang diimplementasikan akan sangat menentukan terhadap tingkat keselamatan dan tingkat mutu yang dapat dicapai oleh perusahaan pelayaran.

Di lain pihak pengusaha transportasi laut harus menghadapi kenyataan bahwa sarana angkutan yang dikelolanya harus memenuhi standar keselamatan agar muatan yang diangkut dapat diserahkan kepada pemilik barang dengan aman dengan biaya angkutan yang dapat dijangkau oleh masyarakat pengguna jasa angkutan laut.

## PENUTUP

### A. KESIMPULAN

1. Tanggung jawab syahbandar sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan-tindakan yang di lakukannya adalah/agar untuk meningkatkan pengawasan

keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran.

2. Tugas pengawasan yang di lakukan seorang syahbandar dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting. Seorang syah Bandar dalam tugasnya harus juga memastikan kesadaran para pemkai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.

### B. SARAN

1. Dalam Menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran, maka seorang syahbandar perlu bekerja lebih professional dalam meningkatkan fungsi pengawasan agar dapat menghindari bahaya-bahaya dalam pelayaran.

2. Dalam menjalankan tugas seorang syahbandar harus di butuhkan sikap yang profesional agar supaya pengawasan menjadi lebih intensif demi menjaga keamanan dan keselamatan dalam pelayaran agar tidak merugikan bagi para pemakai jasa transportasi laut.

### DAFTAR PUSTAKA

- A. Djohan Tunggal, Drs. SH. *Hukum Laut*, Havarindo, Jakarta, 2008.
- A. Hamzah, Dr. SH, *Laut Teritorial Perairan Indonesia*, Akademika Presindo, Edisi Pertama, Jakarta, 1994.
- Iman Syahputra Tunggal, SH, LLM, *Peraturan Perundang-undangan Pelayaran dan Penerbangan di*

*Indonesia*, Hamarindo, Jakarta, 1997.

Joko, Subagio, P. SH. *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2009.

Purwosutjipto, H.M.N. SH. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Hukum Pelayaran dan Perairan Darat. Jakarta, Djambatan, 2000.

Departemen Perhubungan Republik Indonesia, *Penyuluhan Kesyahbandaran*. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Jakarta, 1984/1985 dan 1993.

Departemen Perhubungan, *Peraturan Bandar 1925*, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Jakarta.

Departemen Perhubungan, *Instruksi Umum Pengawasan Kapal*, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 1972, Jakarta.

Marpaung, Leden. SH. *Tindak pidana wilayah perairan Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta 1993.

Purba, Radiks. *Angkutan muatan laut*, Rineka Cipta, Jakarta 1994.

Yulius, B, Drs. *Kamus Baru Bahasa Indonesia*, Cetakan II, 1989.

Sammy Rosahdi, Drs. *Panduan Port State Control Inspection Dephub*,DJPL. 1996. Jakarta.

#### **Sumber Lain:**

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran  
Himpunan Peraturan Perundang Undangan Republik Indonesia