

**TINJAUAN YURIDIS MENGENAI PERAN  
SYAHBANDAR DALAM KEGIATAN  
PELAYARAN ANGKUTAN LAUT DI  
INDONESIA<sup>1</sup>**

**Oleh: Tenda Bisma Bayuputra<sup>2</sup>**

**ABSTRAK**

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483km<sup>2</sup> atau 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut (kapal) menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. 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. 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. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar, tidak jarang juga kita temui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui secara spesifik peran seorang syahbandar dalam pelaksanaan kegiatan pelayaran angkutan laut di Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan untuk mengetahui hubungan antara Syahbandar dengan Biro

Klasifikasi Indonesia dalam pengawasan pelayaran di Indonesia. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini ialah metode kepustakaan atau *library research*. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Dari hasil penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa syahbandar merupakan kepala sekaligus pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap angkutan laut di Indonesia. Syahbandar berperan penting dalam sistem kepelabuhanan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, maupun mengkoordinasi keseluruhan kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan. Syahbandar ditunjuk dan diangkat langsung oleh Menteri perhubungan sesuai Pasal 207 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008. Tanggung jawab atas keselamatan dan kemanan kapal merupakan tanggung jawab dari syahbandar dengan nahkoda kapal. Keselamatan serta kemanan kapal berukuran 35 GT keatas merupakan tanggung jawab dari nahkoda ataupun perusahaan pemilik kapal, dikarenakan nahkoda kapal dapat menolak persetujuan berlayar apabila isi dari surat tidak sesuai dengan keadaan kapal. Orang yang dengan sengaja memalsukan dokumen pelayaran dapat dikenakan Pasal 452 KUHP dengan pidana kurungan penjara paling lama delapan tahun. Syahbandar dalam melaksanakan fungsi pengawasan terhadap setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia tidak lepas dari kerjasama dengan Biro Klasifikasi Indonesia. Dalam melakukan pengawasan, syahbandar mengambil alih dalam pemeriksaan dokumen serta surat kapal (*Manifest*). Pengawasan dan pemeriksaan yang dilakukan Biro Klasifikasi Indonesia meliputi pemeriksaan konstruksi kapal, lambung kapal, instalasi mesin, instalasi listrik serta

<sup>1</sup> Artikel Skripsi. Dosen pembimbing skripsi: Dr. Emma V. E. Senewe, SH. MH; Audi H. Pondaag, SH. MH; Ronny Luntungan, SH. MH.

<sup>2</sup> Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi Manado. NIM: 110711233.

keseluruhan perlengkapan yang dipakai dalam pengoperasian kapal. Hasil uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia juga menjadi acuan perusahaan asuransi untuk memberikan asuransi kapal.

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483km<sup>2</sup> 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 kontruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Lihat selengkapnya dalam Keputusan Menteri Perhubungan Laut No Th.1/17/2. Tahun 1964.

Peran syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga kita temui 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 klas oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Kasus kapal yang sebenarnya tidak laiklaut namun mempunyai SPB adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Contoh kapal yang tidak laiklaut namun memiliki SPB adalah seperti pada peristiwa kebakaran kapal KM Levina I yang terjadi pada 22 Februari 2007, yang disebabkan terbakarnya bahan kimia yang diangkut oleh kapal tersebut, peristiwa tersebut menewaskan 51 orang. Tiga hari kemudian, 25 Februari 2007, KM Levina I tenggelam ketika awak media dan petugas investigasi berada di kapal, kejadian tersebut menyebabkan satu orang tewas dan tiga orang dinyatakan hilang<sup>4</sup>. Kapal tersebut jelas dapat dikatakan tidak laiklaut karena membawa bahan kimia yang sebenarnya dilarang. Contoh lain juga yaitu tenggelamnya KM Digoel pada 8 juli 2005, di perairan arafura. Kapal dengan kapasitas penumpang 50 orang tersebut nyatanya membawa 200 orang<sup>5</sup>. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran

<sup>4</sup>Wikipedia, [https://id.m.wikipedia.org/wiki/Kebakaran\\_KM\\_Levina\\_I](https://id.m.wikipedia.org/wiki/Kebakaran_KM_Levina_I), diakses tanggal 20 Januari 2015.

<sup>5</sup>Rudiriano, <https://forum.kompas.com/teras/94735-5-kecelakaan-kapal-terparah-di-indonesia.html>, diakses tanggal 20 Januari 2015.

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.

Oleh sebab itu peran seorang syahbandar sangatlah penting, baik dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, ijin berlayar, keselamatan dan kemanan, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut diperairan Indonesia.

Berdasarkan latar belakang pemikiran di atas penulis mengadakan penelitian untuk penulisan hukum dengan judul **“Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia”**.

#### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah peran syahbandar dalam kegiatan pelayaran angkutan laut di Indonesia di tinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran?
2. Bagaimanakah keterkaitan antara Syahbandar dengan Biro Klasifikasi Indonesia dalam pengawasan pelayaran di Indonesia?

#### **C. Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini ialah metode kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan cara mengkaji dan menelaah berbagai dokumen baik berupa buku, atau tulisan yang berkaitan dengan peran syahbandar dalam pelaksanaan kegiatan pelayaran angkutan laut di Indonesia. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang terdiri dari

bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.

#### **PEMBAHASAN**

##### **A. Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia Di Tinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi seorang syahbandar adalah;<sup>6</sup>

- (1). Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan;
- (2). Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- (3). Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Seperti yang di katakan pada ayat pertama, seorang syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain suksesnya sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal atau angkutan laut juga merupakan keberhasilan seorang syahbandar menjalankan tugas kesyahbandarannya.

<sup>6</sup> Lihat Selengkapnya dalam Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Tugas Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan seperti yang di maksud di atas, diatur dalam Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 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 alih muat di perairan pelabuhan;
4. Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
5. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
6. Mengawasi pemanduan;
7. Mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun;
8. Mengawasi pengisian bahan bakar;
9. Mengawasi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang;
10. Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
11. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
12. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
13. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
14. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim<sup>7</sup>.

Syahbandar melaksanakan fungsi-fungsi keselamatan dan keamanan meliputi pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum dibidang perkapalan, kenavigasian, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Berdasarkan fungsi pengawasan yang tercantum dalam ketentuan undang-undang di atas, syahbandar di bagi dalam beberapa seksi untuk melakukan pengawasan. Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM.64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata

---

<sup>7</sup> Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Kerja Kantor Syahbandar, seksi pengawasan dalam kesyahbandaran dibagi atas :

- a. Seksi Laik Layar;
- b. Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran; dan
- c. Seksi Kepelautan.

Seksi laik layar mempunyai tugas melakukan pengawasan tertib bandar dan tertib berlayar, lalulintas kapal, kapal asing, pergerakan kapal, pemanduan, penundaan, kegiatan kapal di perairan pelabuhan, pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, serta penyiapan bahan penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar). Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (SAR), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan kerangka kapal serta kegiatan *salvage*, dan pekerjaan bawah air, dan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan penanganan musibah laut. Seksi kepelautan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan penerbitan dokumen pelaut, perjanjian kerja pelaut dan penyijilan awak kapal<sup>8</sup>.

Menurut peraturan perundang-undang di atas tugas untuk melaksanakan pengawasan oleh syahbandar tidak hanya terpusat pada kegiatan pelayaran saja, melainkan pada keseluruhan kegiatan didalam pelabuhan antara lain, kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air, pengerukan dan pemekaran daerah pelabuhan atau reklamasi, penanggulangan pencemaran, perlindungan terhadap lingkungan maritim di sekitar pelabuhan, serta melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan terhadap kapal-kapal yang mengalami kecelakaan.

---

<sup>8</sup>Reynaldo,  
<https://www.reynaldosyahbandar.blogspot.com/2011/04/telaah-staf-seksi-laik-layar.html?m=1>, diakses tanggal 04 maret 2015.

Ayat kedua Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 juga 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. Seperti pada kasus kecelakaan kapal PAUS yang terjadi di Kepulauan Seribu pada tanggal 27 agustus 2014, kapal tersebut meledak dan terbakar sehingga mengakibatkan 36 orang korban luka-luka. Pada saat itu juga wakil gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahja Purnama yang juga mewakili Menteri Perhubungan langsung meminta kantor kesyahbandaran DKI Jakarta untuk melakukan proses pencarian serta proses evakuasi terhadap kapal PAUS yang berlayar di kepulauan seribu<sup>9</sup>.

Pada Ayat ketiga ketentuan perundang-undangan tersebut juga jelas dikatakan bahwa seorang syahbandar dipilih oleh seorang Menteri (Menteri Perhubungan) dengan melihat kemampuan serta terpenuhinya persyaratan seseorang dalam hal manajemen kegiatan di pelabuhan guna untuk terselenggaranya keselamatan serta keamanan dalam pelayaran maupun keselamatan dan keamanan di pelabuhan itu sendiri.

Sebagai kepala pelabuhan, dalam melaksanakan setiap tugas dan tanggung jawabnya syahbandar memiliki berbagai kewenangan untuk memerintah serta menentukan apa yang harus dilakukan serta tidak dilakukan dalam kegiatan pelayaran maupun dalam keseluruhan kegiatan di pelabuhan itu sendiri.

Wewenang syahbandar sebagai seorang kepala pelabuhan diatur Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam pelayaran di Indonesia

syahbandar memiliki delapan kewenangan, yaitu:

1. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
2. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen dan warta kapal;
3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
4. Melakukan pemeriksaan kapal;
5. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
6. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
7. Menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
8. Melaksanakan sijil awak kapal<sup>10</sup>.

Berdasarkan ketentuan diatas, salah satu peran penting syahbandar 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, sertifikat pendaftaran kapal, sertifikat garis muat internasional, sertifikat perlengkapan keselamatan, sertifikat radio dan telegraf keselamatan, kwitansi penerimaan bea mercusuar Indonesia pada pelayaran yang terahir, dan izin masuk-keluar dari pelabuhan yang terakhir disinggahi.

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:

<sup>9</sup> Andi Muttya Keteng, Jurnal Liputan 6, <https://www.liputan6.com/news/read/2097242/ah-ok-instruksikan-dishub-cek-kapal-terbakar-di-kepulauan-seribu>, diakses tanggal 01 maret 2014.

<sup>10</sup> Lihat selengkapnya dalam Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

1. Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar; dan
2. Surat persetujuan berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan<sup>11</sup>.

Sesuai dengan ketentuan pada Ayat 5 Pasal 209 di atas, syahbandar mempunyai hak dan kewenangan dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal.

Penerbitan SPB dapat diberikan kepada kapal setelah perusahaan pelayaran yang menangani kapal tersebut ataupun yang memiliki kapal tersebut melakukan serangkaian mekanisme pengurusan yang meliputi pengajuan permohonan penerbitan SPB.

Surat persetujuan berlayar (SPB) dapat diperoleh oleh kapal yang akan berlayar dengan mengajukan permohonan izin berlayar secara tertulis kepada syahbandar dengan melampirkan:

- a. Surat pernyataan kesiapan kapal (*Master Sailing Declaration*);
- b. Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya<sup>12</sup>.

Pemenuhan kewajiban kapal yang dimaksud diatas berupa, bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, bukti pembayaran jasa kenavigasian, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan bea dan cukai, persetujuan imigrasi, persetujuan karantina kesehatan, dan persetujuan karantina hewan dan tumbuhan<sup>13</sup>.

Pejabat kesyahbandaran melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal sebelum SPB atau *clearence out*, dan melakukan verifikasi/pemeriksaan visi kapal yang dinyatakan dengan layak

untuk berlayar<sup>14</sup>. Setelah itu, barulah surat izin kapal dapat diberikan terhadap kapal yang sudah menyelesaikan bongkar muat barang maupun menaik-turunkan penumpang serta dalam posisi siap untuk bertolak/berlayar dari pelabuhan.

Sebelum pemberian Surat Izin Berlayar (SIB)/Surat Persetujuan Berlayar (SPB) seorang syahbandar harus memastikan bahwa kapal yang akan melakukan pelayaran harus memenuhi beberapa unsur penting demi terlaksananya fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran.

Aktivitas berupa pelayaran jasa juga terdapat di dalam pelabuhan, aktivitas pelayaran jasa kepelabuhanan dapat dibedakan menurut status sebagai;

- a. Pelabuhan umum, yakni pelabuhan diusahakan dan pelabuhan diusahakan tidak komersil; dan
- b. Terminal khusus serta terminal untuk kepentingan industri<sup>15</sup>.

Penyelenggaraan pelayaran jasa kepelabuhanan berdasarkan aspek kelembagaan dapat yang dibedakan menurut fungsi pemerintahan yakni Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan. Lembaga syahbandar dibentuk sebagai instansi pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, dikepalai oleh Syahbandar berikut unsur-unsur kelaiklauklautan kapal, kepelautan dan laiklayar dan ketertiban serta patroli.

Kewenangan tertinggi melakukan koordinasi antar sektor pemerintahan non perhubungan dilaksanakan syahbandar mencakup kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaan, kegiatan pemerintah lain yang bersifat tidak tetap, dan satuan pengamanan unsur POLRI ataupun TNI termasuk komite keamanan pelabuhan

<sup>11</sup> Lihat selengkapnya dalam Pasal 219 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<sup>12</sup> Lihat selengkapnya dalam Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 01 Tahun 2010.

<sup>13</sup> *Id.*

<sup>14</sup> Herman Budi Sarsono, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor, Op.Cit.*, hal. 42.

<sup>15</sup> D. A. Lasse, *Manajemen Kepelabuhanan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 64.

(*Port Security Commite*)<sup>16</sup>. Port Security Comite diatur dalam pasal 212 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008. Koordinasi yang dilakukan oleh Syahbandar adalah untuk mencapai terlaksananya penegakan hukum yang ada dalam pelabuhan. Dengan adanya peningkatan fungsi keamanan di dalam pelabuhan tentu menjadi salah satu faktor terlaksananya pelayaran angkutan laut.

Aktivitas menjalankan fungsi pemerintahan di pelabuhan meliputi:

1. Sub fungsi pengaturan dan pembinaan, sub fungsi pengendalian dan pengawasan; dan
2. Sub fungsi keselamatan dan pelayaran<sup>17</sup>.

Khusus aktivitas (1) yang terdiri dari fungsi pengaturan dan pembinaan, termasuk fungsi pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan berdasarkan Pasal 38 Peraturan Pemerintah tentang Kepelabuhanan diorganisasikan pada lembaga penyelenggara pelabuhan, yaitu:

1. Otoritas pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil; dan
2. Unit penyelenggara pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil<sup>18</sup>.

Peran syahbandar dalam menjalankan Fungsi, Tugas serta Wewenangnya merupakan tanggung jawab yang begitu besar. Syahbandar merupakan kepala pemerintahan di dalam pelabuhan yang memegang peranan penting di dalam suatu sistem di pelabuhan, baik dalam pelayaran itu sendiri, penegakan hukum, maupun segala kegiatan yang berlangsung di dalam pelabuhan. Dengan kata lain syahbandar merupakan motor dalam suatu system yang berfungsi untuk menggerakkan segala kegiatan yang berlangsung di pelabuhan.

<sup>16</sup> *Id*

<sup>17</sup> *Ibid*, hal.65

<sup>18</sup> Lihat Selengkapnya dalam Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

## B. Hubungan Antara Syahbandar Dengan Biro Klasifikasi Indonesia Dalam Pengawasan Pelayaran Di Indonesia

Seksi kesyahbandaran mempunyai tugas melakukan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB), Pengawasan Kapal Asing (*port state control*) dan kegiatan bongkar muat kapal, serta pengusutan kecelakaan kapal<sup>19</sup>. Hasil pemeriksaan kapal asing yang dimaksud di atas dibagi menjadi: (a) *seaworthy*; (b) *sub standart*; 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 melaut<sup>20</sup>.

Seperti yang dikatakan diatas, maka setiap kapal asing yang melakukan pelayaran di perairan indonesia wajib mengikuti prosedur pemeriksaan kapal guna dapat melanjutkan pelayaran yang sebelumnya dilakukan. 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 untuk melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran.

Pelaksanaan tugas menginspeksi kapal-kapal berbendera asing yang dinamakan

<sup>19</sup> Lihat selengkapnya dalam Pasal 17 ayat (1) Keputusan Menteri Nomor 62 Tahun 2002.

<sup>20</sup> D. A. Lasse, *Manajemen Kepelabuhanan, Op.Cit.*, hlm. 27.

*port state control* oleh syahbandar Indonesia didasarkan pada ketentuan konvensi *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974. SOLAS 1974 Chapter I, Regulation 19*, pada intinya menyatakan bahwa negara anggota (*contracting state*) yang menerima kunjungan kapal berbendera asing berwenang melaksanakan pemeriksaan atas kapal asing tersebut oleh pejabat pemerintah di pelabuhan<sup>21</sup>.

Inspeksi oleh syahbandar bertujuan untuk memastikan bahwa kapal yang bersangkutan memiliki sertifikat-sertifikat yang masih berlaku dan memenuhi semua ketentuandalam konvensi SOLAS. Apabilala tidak terapat kepastian atau keraguan tentang keabsahan dan validitas sertifikat, maka kepada negara pelabuhan diberi kewenangan untuk mengambil tindakan korektif bahkan dapat menahan kapal dengan status *unseaworthy* guna mencegah resiko yang tidak diinginkan<sup>22</sup>.

Terdapat sedikit perbedaan terhadap pemeriksaan kapal asing yang akan berlabuh dengan kapal berbendera Indonesia. Pada kapal asing pemeriksaan dilakukan di perairan zona tambahan. Zona tambahan adalah laut yang terletak pada sisi luar dari garis pangkal dan tidak lebih dari 24 mill laut. Artinya zona tambahan berada diluar zona laut teritorial suatu negara. Di zona ini kekuasaan negara terbatas untuk mencegah pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan-aturan bea cukai, fiskal, imigrasi, dan perikanan<sup>23</sup>. Pemeriksaan dilakukan dengan cara syahbandar memerintahkan pandu untuk menjemput serta melakukan pemeriksaan langsung di daerah zona tambahan. Pandu dibagi menjadi dua, yaitu pandu laut dan pandu bandar. Pandu laut adalah pandu yang melakukan pemeriksaan dokumen kapal di laut lepas termasuk di zona

tambahan. Sedangkan pendu bandar adalah pandu yang melakukan pemeriksaan maupun penjemputan hanya di sekitar daerah pelabuhan saja<sup>24</sup>.

Ketentuan di atas berlaku juga untuk kapal berbendera RI (kapal Indonesia), itu dikarenakan ketika kapal Indonesia berkunjung atau melakukan pelayaran ke negara lain, maka kapal Indonesia tersebut juga berstatus asing. Oleh karena itu syahbandar tidak melakukan pengawasan hanya terhadap kapal asing ataupun kapal dalam negeri, melainkan keseluruhan kapal yang beraktifitas di perairan Indonesia.

Sertifikat kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh syahbandar adalah berdasarkan hasil data uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)<sup>25</sup>. Dengan kata lain syahbandar dalam melaksanakan tugas pengawasannya memerlukan bantuan Biro Klasifikasi Indonesia untuk melaksanakan pemeriksaan kapal.

Badan klasifikasi adalah badan yang mengawasi kapal niaga yang akan di buat maupun yang sudah akan melakukan pelayaran<sup>26</sup>. Biro Klasifikasi bertugas untuk melakukan pengawasan terhadap kontruksi kapal-kapal yang beroperasi atau melakukan kegiatan pelayaran di Indonesia seperti yang dikatakan di atas. Dalam pelaksanaan pengawasan, Biro Klasifikasi lIndonesia wajib melaporkan seluruh kegiatannya pada Menteri Perhubungan.

Secara teknis Biro Klasifikasi Indonesia melakukan kegiatan-kegiatan, sebagai berikut:

1. Pengawasan baik untuk pembangunan kapal baru maupun kapal yang sedang beroperasi;

<sup>21</sup> *Id.*

<sup>22</sup> *Id.*

<sup>23</sup> Sefriani, *Hukum Internasional*, Rajawali Pers, Yogyakarta, 2009, hlm. 215.

<sup>24</sup> D. A. Lasse, *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan Dan Pemanduan Kapal*, Op.Cit., hlm. 5.

<sup>25</sup> Lihat selengkapnya dalam Pasal 129 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

<sup>26</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Op.Cit., hlm. 106.



2. Pemberian sertifikasi untuk kapal-kapal yang telah lulus kesempurnaan konstruksi dan kelengkapannya<sup>27</sup>.

Setiap kapal di Indonesia baik kapal dalam negeri ataupun kapal asing wajib di periksa oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Kapal yang telah lulus uji kelas atau uji kelayakan berlayar akan teregistrasi dan dikelaskan menurut keadaan teknisnya.

Pemeriksaan yang dilakukan oleh biro klasifikasi Indonesia terhadap kapal yang akan melakukan uji klas, meliputi:

1. Lambung kapal, Instalasi mesin, Instalasi listrik, perlengkapan jangkar;
2. Instalasi pendingin yang terpasang permanen dan merupakan bagian dari kapal;
3. Semua perlengkapan dan permesinan yang dipakai dalam pengoperasian kapal; dan
4. Sistem konstruksi dan perlengkapan yang menentukan tipe kapal<sup>28</sup>.

Setiap kapal yang lulus dari pemeriksaan dan uji klas yang dilakukan oleh Biro Klasifikasi Indonesia akan diberikan sertifikat-sertifikat lulus uji, seperti sertifikat lambung kapal, sertifikat mesin, sertifikat lambung dan timbul, sertifikat material/komponen, sertifikat juru las (untuk *Welder* perusahaan perkapalan).

Pengawasan yang dilakukan oleh Biroklasifikasi Indonesia dilakukan berdasarkan ketentuan-ketentuan atau peraturan-peraturan yang berlaku baik secara nasional maupun internasional. Biro Klasifikasi Indonesia melaksanakan pengawasan atau survei terhadap kelaiklautan kapal di dasari oleh:

1. Keputusan Menteri Perhubungan Laut No. Th1/17/2 Tahun 1964.

---

<sup>27</sup> Trisno Kusuma, <https://www.ilmumarine.blogspot.com/2014/03/biro-klasifikasi.html?m=1>, diakses pada tanggal 25 februari 2015.

<sup>28</sup> Biro Klasifikasi Indonesia, <https://www.klasifikasiindonesia.com/ajax/lain.php?menuku=mpat&idnya=415>, diakses tanggal 28 februari 2015.

2. Peraturan Menteri Perhubungan PM.7 Tahun 2013.
3. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.
4. *International Convention on Load Lines* (ILLC 1996);
5. *International Convention for the Safety Of Life At Sea* (SOLAS);
6. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ship's* (MARPOL 73/78);
7. *IMO Codes (Chemical and Gas Tankers)*;
8. *Convention of The Labour Organization Office* (ILO)<sup>29</sup>.

Tugas Biro Klasifikasi Indonesia selain menangani masalah konstruksi atau bangunan kapal, permesinan dan material seperti yang dikatakan di atas, Biro Klasifikasi juga memiliki fungsi sebagai berikut:

1. Klasifikasi memungkinkan galangan-galangan kapal melaksanakan pembangunan menurut standart:
  - a. Pengalaman praktek selama bertahun-tahun;
  - b. Penelitian secara ilmiah; dan
  - c. Perhitungan-perhitungan.
2. Di luar perhitungan konstruksi berdasarkan biro klasifikasi, kesempurnaan hasil dapat diraih dengan:
  - a. Pemeriksaan dan pengawasan selama pembangunan kapal; dan
  - b. Pengujian bahan dan perlengkapan.
3. Biro klasifikasi juga mengawasi dan memberikan petunjuk dalam perbaikan dalam konversi kapal;
4. Sertifikasi yang dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi menjadi acuan pihak perusahaan asuransi;
5. Kapal yang mendapartkan kelas dari Biro Klasifikasi akan memperoleh premi asuransi yang yang lebih rendah

---

<sup>29</sup> Biro Klasifikasi Indonesia, <https://www.klasifikasiindonesia.com/ajax/lain.php?menuku=lapan&idnya=88>, diakses tanggal 28 februari 2015.

dibandingkan kapal yang tidak mempunyai sertifikasi kelas;

6. Pengawasan menyeluruh dari Biro Klasifikasi akan memberikan jaminan keselamatan bagi:
  - a. Awak kapal;
  - b. Penumpang;
  - c. Pemilik barang yang dimuat di dalam kapal<sup>30</sup>.

Salah satu hal penting dari fungsi Biro Klasifikasi Indonesia adalah seperti yang tercantum pada fungsi Biro Klasifikasi Indonesia yang ke empat, yaitu hasil pemeriksaan menjadi acuan agar kapal dapat di asuransikan.

Pengasuransian angkutan laut (kapal) juga merupakan jaminan bahwa kapal yang akan berlayar telah memenuhi *standart* keselamatan kapal. Di dalam menjamin akan terlaksananya fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia, maka tidak jarang seorang syahbandar mengambil tindakan dengan mengarahkan perusahaan pemilik kapal ataupun perorangan yang memiliki kapal untuk mengasuransikan kapal yang dimiliki.

Adapun syarat-syarat yang harus dicantumkan dalam polis asuransi seperti yang tercantum dalam Pasal 256 KUHD, yaitu:

1. Nama nahkoda, nama kapal, dengan menyebutkan tentang macamnya, dan dalam hal pertanggungan kapalnya, dengan menyebutkan dengan pakah kapal itu dibuat dari kayu cemara atau harus disebutkan bahwa tertanggung tidak mengetahui tentang itu;
2. Tempat dimana barang-barangnya dimasukan dalam kapal atau tempat dimana barang-barang itu harus dimuat dalam kapal tersebut;

3. Pelabuhan darimana kapal telah harus berangkat atau dari mana kapal itu harus berangkat;
4. Pelabuhan-pelabuhan atau tempat-tempat pendaratan di mana kapal itu harus mengambil muatannya atau di mana kapal itu harus menurunkan muatannya;
5. Pelabuhan pelabuhan atau tempat-tempat pendaratan yang harus dimasuki kapal tersebut;
6. Tempat darimana bahaya mulai berjalan atas tanggungan penanggung;
7. Harga dari kapal yang ditanggung segala sesuatu tadi dengan tidak mengurangi dengan kekecualian yang terdapat dalam bab ini<sup>31</sup>.

Mencermati syarat-syarat yang tercantum dalam ketentuan di atas, secara normatif dapat di terbitkan berbagai jenis polis. Singkatnya polis asuransi dapat diterbitkan sesuai dengan kebutuhan dan jenis resiko yang akan di hadapi tertanggung.

Berbagai macam polis asuransi tersebut antara lain:

1. *Time Policy* atau polis berjangka adalah polis yang menutup pertanggungan untuk suatu periode tertentu;
2. *Voyage Policy* atau polis perjalanan adalah polis yang menutup suatu pertanggungan selama dari satu tempat ke tempat yang lain tanpa mempersoalkan lamanya waktu yang dipergunakan dalam perjalanan termaksud;
3. *Mixed Policy* adalah polis campuran antara polis berjangka dan polis perjalanan;
4. *Open Policy* atau *Floating Policy* adalah polis yang menutup pertanggungan sejumlah barang-barang yang pengapalannya akan di tentukan kemudian;
5. *Open Cover* adalah polis yang menutup sejumlah barang tertentu untuk jangka

---

<sup>30</sup> Trisno Kusuma,  
<https://www.ilmumarine.blogspot.com/2014/03/biro-klasifikasi.html?m=1>, diakses pada tanggal 25-februari-2015.

---

<sup>31</sup> Lihat selengkapnya dalam Pasal 256 KUHD.

waktu tertentu akan tetapi pelaksanaannya akan ditentukan setelah pengapalan atas barang dilakukan;

6. *Construction policy* atau *Builder risk Policy* adalah polis yang menutup pertanggung jawaban kapal selama waktu pembangunan<sup>32</sup>.

Kapal yang diasuransikan selain menjamin keselamatan pelayaran juga akan menimbulkan kepercayaan setiap pengguna jasa angkutan laut. Dengan kata lain setiap pengawasan yang dilakukan oleh Biro Klasifikasi Indonesia selain bermanfaat bagi seluruh pengoperasian pelayaran angkutan laut di Indonesia juga bermanfaat untuk meningkatkan kenyamanan bagi para pengguna angkutan laut.

Berdasarkan uraian pembahasan di atas maka dapat dilihat bahwa hubungan antara Syahbandar dengan Biro Klasifikasi Indonesia dalam pengawasan terhadap angkutan laut di Indonesia merupakan kunci dari terlaksananya keseluruhan kegiatan pelayaran pelayaran di Indonesia, baik dalam segi keselamatan dan keamanan, serta tercapainya ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku dalam pelabuhan maupun dalam pelayaran itu sendiri. Oleh karena itu pengawasan yang dilakukan syahbandar dan Biro Klasifikasi Indonesia merupakan dua hal yang tak dapat dipisahkan.

## PENUTUP

### A. Kesimpulan

1. Syahbandar merupakan kepala sekaligus pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap angkutan laut di Indonesia. Syahbandar berperan penting dalam sistem kepelabuhanan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, maupun mengkoordinasi

keseluruhan kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan. Syahbandar ditunjuk dan diangkat langsung oleh Menteri perhubungan sesuai Pasal 207 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008. Tanggung jawab atas keselamatan dan kemandirian kapal merupakan tanggung jawab dari syahbandar dengan nahkoda kapal. Keselamatan serta kemandirian kapal berukuran 35 GT keatas merupakan tanggung jawab dari nahkoda ataupun perusahaan pemilik kapal, dikarenakan nahkoda kapal dapat menolak persetujuan berlayar apabila isi dari surat tidak sesuai dengan keadaan kapal. Orang yang dengan sengaja memalsukan dokumen pelayaran dapat dikenakan Pasal 452 KUHP dengan pidana kurungan penjara paling lama delapan tahun.

2. Syahbandar dalam melaksanakan fungsi pengawasan terhadap setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia tidak lepas dari kerjasama dengan Biro Klasifikasi Indonesia. Dalam melakukan pengawasan, syahbandar mengambil alih dalam pemeriksaan dokumen serta surat kapal (*Manifest*). Pengawasan dan pemeriksaan yang dilakukan Biro Klasifikasi Indonesia meliputi pemeriksaan konstruksi kapal, lambung kapal, instalasi mesin, instalasi listrik serta keseluruhan perlengkapan yang dipakai dalam pengoperasian kapal. Hasil uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia juga menjadi acuan perusahaan asuransi untuk memberikan asuransi kapal.

### B. Saran

1. Terlaksananya kegiatan pelayaran angkutan laut maupun keseluruhan kegiatan di dalam pelabuhan merupakan tanggung jawab syahbandar selaku kepala pelabuhan.

<sup>32</sup> Sentosa Sembiring, *Hukum Asuransi, Op.Cit.*, hlm. 94.

Dalam melaksanakan peran serta tugas kesyahbandaran, alangkah baiknya seorang syahbandar 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.

2. Kepada pemilik dan pengguna jasa angkutan laut sebaiknya memperhatikan kondisi kapal yang akan digunakan. Pemilik kapal seharusnya mengujikan kapal pada Biro Klasifikasi Indonesia sebelum kapal dioperasikan. Sedangkan pengguna jasa angkutan laut harus teliti dan berhati-hati dalam menggunakan angkutan laut, sebaiknya menggunakan kapal telah lulus uji klasifikasi. Kapal yang telah lulus uji klasifikasi terdapat tanda K-I (Klasifikasi Indonesia) pada garis lambung. Kapal yang telah berlogo K-I kebanyakan telah diasuransikan, dengan demikian kualitas kapal tersebut telah terjamin.

#### DAFTAR PUSTAKA

Asikin, Zainal, *Hukum Dagang*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013.  
Gultom, Elfrida, *Hukum Pengangkutan Laut*, Literata Lintas Media, Jakarta, 2009.  
Lasse, D.A., *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal*, Jakarta, 2014.  
....., *Manajemen Kepelabuhanan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011.  
Martono, H.K., Tjahjono, Eka Budi, *Asuransi Transportasi Darat - Laut - Udara*, Mandar Maju, Jakarta, 2011.

....., *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang nomor 17 Tahun 2008*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011.

Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.

Purba, Radiks, *Angkutan Muatan Laut*, Rineka Cipta, Jakarta, 1994.

Sarsono, Herman Budi, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, Andi, Yogyakarta, 2012.

Sefriani, *Hukum Internasional*, Rajawali Pers, Yogyakarta, 2009.

Sembiring, Sentosa, *Hukum Asuransi*, Nuansa Aulia, Bandung, Januari, 2014.

Subagyo, P. Joko, *Hukum Laut Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2013.

Sumbu, Telly., Kalalo, Merry. E., Palandeng, Engelién R., dan Lumolos, John., *Kamus Umum Politik & Hukum*, Media Prima Aksara, Jakarta, 2011.

Tribawono, Djoko, *Hukum Perikanan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung 2013.

#### Sumber-sumber lain:

Biro Klasifikasi Indonesia, *Company Profile*.  
Kamus Besar Bahasa Indonesia.  
Keputusan Menteri Nomor 62 Tahun 2002.  
Keputusan Menteri Perhubungan Laut No Th.1/17/2.  
Kitab Undang-undang Hukum Dagang.  
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 01 Tahun 2010.  
Peraturan Pemerintah RI Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan.  
Peraturan Pemerintah RI Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan  
Undang-undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.  
Kamus Elektronik, <https://webster-dictionary.org/definition>, diakses tanggal 29 Januari 2015.