

TINJAUAN YURIDIS MENGENAI KEWENANGAN MENGELUARKAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR OLEH SYAHBANDAR¹

Oleh :
Sri Febrianti Hansu²
Fransiscus Xaverius Tangkudung³
Presly Prayogo⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan mengenai kewenangan mengeluarkan surat persetujuan berlayar oleh syahbandar dan untuk mengetahui pertanggung jawaban hukum pihak syahbandar dalam tindak pidana penyalahgunaan wewenang dalam bidang pelayaran. Metode yang digunakan adalah penelitian normatif, dengan kesimpulan yaitu: 1. Penerapan mengenai kewenangan mengeluarkan surat persetujuan berlayar oleh syahbandar pada Kantor Kesyahbandaran Muara Angke dan Otoritas Pelabuhan kelas IV Muara Angke berdasarkan hasil penelitian belum terimplementasi sesuai dengan standar keselamatan transportasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor : PM 28 Tahun 2022 tentang Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. 2. Tanggung jawab syahbandar dalam penerbitan surat persetujuan berlayar adalah tindakan administratif pemerintahan. Kasus terbakarnya KM Zahro Express yang diadili di Pengadilan Tinggi Jakarta perkara Nomor : 323/PID.SUS/2017/PT.DKI, Syahbandar memenuhi unsur kedua pasal 336 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran berupa pemberhentian secara tidak hormat dari jabatannya.

Kata Kunci : *persetujuan berlayar, syahbandar*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sistem transportasi laut dalam suatu pelayaran yang tangguh dan terintegrasi tentu hal mendasar adalah memiliki tatanan yuridids yang kuat dalam hukum dan perundang-undangan pelayaran yang

bermartabat dan berdaulat. Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri dari perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.⁵

Berbicara tentang laut, secara akademik tidak bisa hanya dikaitkan dengan satu disiplin ilmu. Sebenarnya ilmu kelautan merupakan suatu ilmu pengetahuan yang kompleks karena menyangkut berbagai ilmu yang berkenaan dengan dinamika perubahan laut. Seringkali pembahasan laut dimunculkan istilah maritim, sehingga banyak persepsi yang selama ini menganggap laut dan maritim merupakan hal yang sama. Secara terminologi kedua istilah tersebut berbeda dan tidak bisa dikatakan bahwa ruang lingkup yang satu lebih luas dari yang lainnya.

Selanjutnya jika didepan kata kelautan dan kemaritiman ditambahkan kata hukum maka akan lebih jelas menunjukkan perbedaan penggunaan kedua istilah tersebut. Hukum Laut atau yang lebih dikenal dengan *Law of the Sea* lebih mengarah kepada aturan-aturan yang bersifat publik misalnya masalah kedaulatan suatu negara. Sedangkan hukum maritim atau yang biasa dikenal dengan *Maritim Law* mengatur akibat-akibat hukum dari penggunaan laut sebagai sarana transportasi. Dengan demikian hukum maritim lebih mengarah kepada aturan-aturan yang privat sehingga sengketa yang timbul dari pelaksanaan hukum maritim akan diselesaikan secara privat oleh para pihak tidak harus melibatkan Negara.⁶

Penyelenggara pelayanan jasa kepelabuhanan berdasarkan aspek kelembagaan dapat dibedakan menurut fungsi pemerintahan yakni syahbandar dan otoritas pelabuhan. Lembaga syahbandar dibentuk sebagai instansi pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang dikepalai oleh Syahbandar. *Port Security Comite* atau komite keamanan pelabuhan 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. Didalam menjamin keselamatan kapal, unsur manusia mempunyai peran yang sangat besar dalam melaksanakan fungsi manajemen keselamatan kapal.⁷

Sebagai salah satu sarana yang dibentuk oleh pemerintah untuk melayani masyarakat,

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 19071101532

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵ Wisnu. (2020). *Hukum Maritim dan Pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan*, PIP Semarang, Kota Semarang. Hlm 1-2

⁶ Dhiana Puspitawati. (2017). *Hukum Laut Internasional*. Kencana, Jakarta. Hlm 6

⁷ A Junaedi Karso. (2021). *Implementasi Kebijakan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Sebagai Kepala Pemerintahan di Pelabuhan*. Insania, Cirebon. Hlm 29.

syahbandar mempunyai tugas yang harus dipertanggungjawabkan kepada pemerintah maupun kepada masyarakat dalam hubungannya dengan memperlancar pertumbuhan perekonomian bangsa maupun untuk kepentingan antarnegara (ekspor impor). Namun perlu diketahui bahwa tugas utama syahbandar mengurus surat perizinan berlayar (keluar masuk pelabuhan). Maka dapat disimpulkan bahwa terjadinya penyelundupan, penggelapan barang-barang tertentu serta pemalsuan perizinan harus dipertanggungjawabkan oleh pihak Syahbandar dimana tugasnya adalah menghalangi kejadian-kejadian tersebut. Hal-hal yang tidak diinginkan dapat diantisipasi dengan pembersihan oknum-oknum dalam tubuh syahbandar dan pengetatan peraturan serta tingkat kedisiplinan dalam melakukan peraturan yang harus ditingkatkan yang menyangkut angkutan diperairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.⁸

Berdasarkan ketentuan yang diatur yang diatur dalam Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 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 bongkar muat barang muatan. Dokumen atau surat-surat yang dimaksud 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. Salah satu dokumen penting yang juga merupakan dokumen penentu agar sebuah kapal (angkutan laut) dapat berlayar adalah Surat Persetujuan Berlayar (SPB).⁹

Pentingnya Surat Persetujuan Berlayar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar, tidak jarang juga dapat ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh lalainya pemberian ijin pelayaran. Masalah keselamatan dan kemanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran merupakan tanggungjawab dalam kepelabuhanan. Salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam

pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya dalam memberikan surat kelaiklautan kapal, persetujuan berlayar, keselamatan dan kemanan pelayaran, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut diperairan Indonesia.¹⁰

Sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 bahwa syahbandar adalah pejabat pemerintah yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan pelayaran. Kewenangan harus dilandasi oleh ketentuan hukum yang ada (konstitusi) sehingga kewenangan tersebut merupakan kewenangan yang sah. Pejabat (organ) dalam membuat keputusan didukung oleh sumber kewenangan tersebut. Stroink menjelaskan bahwa sumber kewenangan dapat diperoleh bagi pejabat atau organ (institusi) pemerintahan dengan cara atribusi delegasi dan mandat. Kewenangan organ (intitus) pemerintahan adalah suatu kewenangan yang dikuatkan oleh hukum positif guna mengatur dan mempertahankannya. Tanpa kewenangan tidak dapat dikeluarkan suatu keputusan yuridis yang benar.¹¹

Kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) memiliki wewenang tertinggi dalam melaksanakan koordniasi kegiatan kepabeanan, keimigrasian, kekarantinan dan kegiatan institusi pemerinatahan lainnya dipelabuhan. Syahbandar sebagai penegak hukum dalam ketertiban bandar dan keselamatan pelayaran. Otoritas Pelabuhan (port authory) merupakan lembaga pemerintahan melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.¹²

Berdasarkan kenyataannya 80% dari kecelakaan dilaut adalah akibat kesalahan manusia (*human error*). Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan.¹³

⁸ Herman B Sasono (2021). *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. CV Andi Offset, Yogyakarta. Hlm 14.

⁹ Ashury Djamaludin. (2022). *Manajemen Operasional Pelabuhan*. Unhas Press, Makasar.

¹⁰ Sonhaji. (2018). *Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar*, Administrative Law & Governance Journal

¹¹ Abdul Rasyid Thalib. (2018). *Wewenang Mahkamah Konstitusi dan Implikasinya dalam Sistem Ketatanegaraan*. Citra Aditya Bakti, Bandung. Hlm 219

¹² Andi Prasetiawan. (2024). *Bisnis Keagenan Kapal*. PIP Semarang, Semarang. Hlm 53

¹³ Subekhan. (2023). *Perspektif Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga di Indonesia*. Damera Press, Jakarta. Hlm 29

Syarat-syarat keselamatan kapal dan kelaiklautan kapal tentu menghindari terjadinya peristiwa-peristiwa yang tidak diinginkan seperti kecelakaan kapal. Kecelakaan terjadi akibat berbagai macam faktor baik faktor internal maupun faktor eksternal. Didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kecelakaan kapal diatur didalam Pasal 245 – Pasal 249.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana penerapan mengenai kewenangan mengeluarkan surat Persetujuan Berlayar oleh syahbandar?
2. Bagaimana pertanggungjawaban hukum pihak syahbandar dalam tindak pidana penyalahgunaan wewenang dalam bidang pelayaran?

C. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif.

PEMBAHASAN

A. Penerapan Mengenai Kewenangan Mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar oleh syahbandar sesuai ketentuan Hukum Pelayaran

Anderson menyatakan bahwa penerapan adalah kemampuan menggunakan prosedur untuk menyelesaikan masalah. Dengan demikian penerapan selalu berkaitan dengan pengetahuan prosedural (*procedural knowledge*). Kategori penerapan sering disepadankan dengan kemampuan melakukan (*executing*) sesuatu pekerjaan rutin atau sering disepadankan dengan kemampuan menerapkan (*implementing*) gagasan, prosedur, metode dan teori dalam kondisi kerja yang tidak rutin.¹⁴ Penerapan atau aplikasi (*application*) adalah kesanggupan seseorang untuk menerapkan ide-ide umum, tata cara ataupun metode-metode, prinsip-prinsip, rumus-rumus, teori-teori dan sebagainya, dalam situasi dan konkret.¹⁵

Penerapan hukum merupakan pelaksanaan hukum itu sendiri dimana hukum diciptakan untuk dilaksanakan. Hukum tidak bisa lagi disebut sebagai hukum, apabila tidak pernah dilaksanakan. Penerapan hukum dalam masyarakat mengikat melalui larangan-larangan dan peraturan-peraturan yang dibuat terhadap masyarakat yang melakukan tindak pidana dalam suatu negara. Dalam hal ini penerapan hukum berperan penting dalam

masyarakat karna masih banyak yang kurang mengerti pemahaman akan hukum terlebih lagi mengenai tindak pidana pkarna tindak pidana didasari adanya kehendak untuk memenuhi kebutuhan hidup dengan cara yang mudah, jalan pintas serta mendapatkan apa yang dikehendakinya dengan cepat dan sebanyak banyak-banyaknya.

Pemerintah dalam melaksanakan kewenangannya, pertama-tama harus memiliki legalitas sehingga perbuatan atau tindakan pemerintah tidak melanggar hak asasi manusia dan/atau tidak menyebabkan seseorang atau sekelompok orang tidak mendapat perlindungan hukum. Secara konseptual negara hukum kemudian menciptakan pembatasan kekuasaan. Semangat membatasi kekuasaan negara ini semakin kental setelah lahirnya adagium dari Lord Acton, yaitu; “Power Tends to corrupt, but absolute power corrupt absolutely”. Dalam konteks pembatasan kekuasaan maka keberadaan HAN sangat strategis untuk mengawasi penggunaan kekuasaan pemerintah.¹⁶

Hukum administrasi negara, mengatur ruang lingkup legalitas tindak pemerintahan menyangkut 3 (tiga) aspek yaitu : wewenang, prosedur, dan substansi tidak terpenuhinya 3 (tiga) komponen legalitas tersebut mengakibatkan cacat yuridis suatu tindak pemerintahan. Cacat yuridis menyangkut wewenang, prosedur dan substansi. Setiap tindak pemerintahan disyaratkan harus bertumpu atas kewenangan yang sah.

Tindakan pemerintah sendiri dapat diklasifikasikan atas tindakan hukum (*rechtshandeling*) dan tindakan faktual (*materielehendeling*). Tindakan hukum pemerintah adalah tindakan yang dilakukan oleh pemerintah yang didasarkan atas norma-norma hukum tertentu dan ditujukan untuk menimbulkan akibat hukum dibidang hukum tertentu. Sedangkan tindak faktual/materil pemerintah adalah tindakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam rangka melayani kebutuhan faktual/materil rakyat dan tidak ditujukan untuk menimbulkan akibat hukum. Tindakan hukum pemerintah dapat diklasifikasikan atas tindakan hukum perdata dan tindakan hukum publik. Unsur-unsur tindakan hukum pemerintah meliputi uraian berikut.

1. Perbuatan itu dilakukan oleh aparat pemerintah dalam kedudukannya sebagai penguasa maupun sebagai alat perlengkapan pemerintahan (*bestuursorganen*) dengan prakarsa dan tanggungjawab sendiri.

¹⁴ Ani Rosida dkk. (2023). *Pengembangan Kurikulum dan Pembelajaran*. Lovrinz Publishing, Cirebon. Hlm 34

¹⁵ La Amaludin. (2022). *Model Pembelajaran Problem Base Learning Penerapan dan Pengaruhnya terhadap pemikiran*

hasil kritik terhadap pembelajaran. Pascal Books, Tangerang. Hlm 29

¹⁶ Tedi Sudrajat. (2020). *Perlindungan Hukum terhadap Tindakan Pemerintahan*. Sinar Grafika, Jakarta Timur. Hlm 41

2. Perbuatan tersebut dijalankan dalam rangka menjalankan fungsi pemerintahan.
3. Perbuatan tersebut dimaksudkan sebagai sarana untuk menimbulkan akibat hukum dibidang hukum administrasi
4. Perbuatan yang bersangkutan dilakukan dalam rangka pelaksanaan kepentingan negara dan rakyat
5. Perbuatan itu didasarkan pada peraturan perundang-undangan

Tindakan hukum publik adalah tindakan hukum yang dilakukan oleh penguasa dalam menjalankan fungsi pemerintahan. Tindakan hukum publik dilaksanakan berdasarkan kewenangan pemerintah yang bersifat hukum publik yang hanya dapat lahir dari kewenangan yang bersifat hukum publik pula. Dalam penelitian ini, penulis lebih menekankan mengenai tindakan pemerintah dalam hukum publik dalam kaitannya dengan akibat hukum apabila kewenangan itu sendiri tidak dijalankan. Akibat hukum adalah akibat yang timbul oleh peristiwa hukum atau suatu akibat yang timbul oleh adanya suatu hubungan hukum. Akibat hukum yang terjadi karena perbuatan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum terhadap objek hukum, segala akibat perjanjian yang telah diadakan oleh para pihak tertentu mengenai hal tertentu, maka telah lahir suatu akibat hukum yang melahirkan lebih jauh segala hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh para subjek hukum yang bersangkutan untuk menepati isi perjanjian tersebut. Akibat hukum itu dapat berwujud:

1. Lahirnya, berubahnya, atau lenyapnya suatu keadaan hukum
2. Lahirnya, berubahnya, atau lenyapnya suatu hubungan hukum antara dua subjek hukum atau lebih dimana hak dan kewajiban pihak yang satu berhadapan dengan hak dan kewajiban pihak yang lain
3. Lahirnya sanksi jika dilakukan tindakan yang melawan hukum¹⁷

Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dinyatakan bahwa:

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

Pasal 5 ayat 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mengatur tentang hak dan kewenangan Syahbandar dalam menerbitkan Surat

Persetujuan Berlayar. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diberikan kepada kapal setelah perusahaan pelayaran yang menangani kapal tersebut melakukan serangkaian mekanisme pengurusan yang meliputi pengajuan permohonan.

Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan. Keselamatan pelayaran tidak terlepas dari peran syahbandar karena persoalan terbesar terjadinya kecelakaan pelayaran diawali dari diabaikannya prosedur. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggungjawab dalam kepelabuhanan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas kesyahbandaran baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan tugas kerja sama ataupun hubungan dengan badan usaha lain yang bertugas untuk melakukan pengawasan dalam perkapalan maupun pelayaran itu sendiri.

Kedaulatan negara di atas laut dapat diartikan sebagai hak bagi negara untuk melakukan penguasaan dan pengelolaan atas laut guna dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Efektivitas kedaulatan negara dilaut sangat tergantung kepada kemampuan dan kapasitas pemerintah dalam pemeliharaan dan pemanfaatan sumber daya alam khususnya untuk selanjutnya mendukung aplikasi peran seluruh komponen bangsa dalam pengelolaan laut.

Secara teori syahbandar memiliki landasan hukum internasional dan nasional untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum agar tidak terjadi kecelakaan pelayaran. Dalam pemberian surat persetujuan berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait, syahbandar sebelum memberikan surat persetujuan berlayar (port clearance) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan jika tidak terapat hal yang bertentangan dengan peraturan, dan bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat persetujuan berlayar tidak diberikan sampai nahkoda atau perusahaan kapal melengkapi kekurangan. 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.¹⁸

¹⁷ H Ishaq. (2016). *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*. Sinar Grafika, Jakarta. Hlm 142

¹⁸ *Ibid*

- 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
- 7) Radio, alat navigasi dan elektronika kapal.

Sebagai bukti bahwa kapal sudah memenuhi semua peraturan yang diharuskan sehingga kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal diantaranya:

Setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang diterbitkan oleh syahbandar. Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar harus memenuhi syarat administratif dan syarat teknis. Pejabat kesyahbandaran melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal sebelum menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar dan melakukan verifikasi fisik kapal yang dinyatakan dengan layak untuk berlayar.¹⁹ Untuk mendapatkan surat Peretujuan berlayar, Nahkoda atau pemilik kapal harus mengajukan permohonan kepada syahbandar dengan melampirkan dokumen kelaiklautan kapal. Syahbandar dapat menunda keberangkatan kapal setelah Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan apabila persyaratan kelaiklautan, keamanan kapal dan kondisi cuaca dapat membahayakan keselamatan. Dalam rangka penerbitan Surat Persetujuia Berlayar (Port Clearance) yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM N0 28 Tahun 202 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang menerangkan bahwa Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Setelah pemeriksaan administratif dipenuhi, maka dilakukan pemeriksaan fisik terhadap kapal yang akan berlayar. Setelah dilakukan administratif dan fisik, maka diterbitkan Surat Persetujuan Berlayar oleh syahbandar sesuai dengan undang-undang yang berlaku.²⁰

Surat Persetujuan Berlayar dapat diberikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah

memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 tahun 2008 tentang pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, namun faktanya serig dijumpai terjadinya kelalaian dalam menjalankan kewenangannya dalam hal pengawasan

Beberapa kasus ditemukan terjadinya kecelakaan laut terindikasi bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar secara langsung sebagai penanggungjawab terhadap kelaiklautan kapal. Contoh peristiwa kecelakaan KM. Zahro Express yang terjadi pada 01 Januari 2017 yang disebabkan karena percikan api dari kamar mesin kapal. Yang menyebabkan kapal mengalami kebakaran, peristiwa tersebut menewaskan 24 orang. Kapal tersebut jelas dapat dikatakan tidak laik laut karena ada kerusakan pada bagian permesinan kapal yang sebenarnya harus bisa diantisipasi dengan cara pengawasan atau pengecekan kapal yang lebih ketat.²¹

Keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan Pasal 116 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan diperairan, pelabuhan serta perlindungan hukum maritim. Keselamatan dan keamanan angkutan perairan apabila memenuhi syarat kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Kelaiklautan kapal wajib dipenuhi setiap kapal yang meliputi

Kantor Kesyahbandaran Muara Angke dan Otoritas Pelabuhan kelas IV Muara Angke merupakan unit Pelaksana yang bertanggung jawab langsung atas kasus Kecelakaan KM Zahro Express. Guna menunjang kegiatan kapal-kapal ikan tradisional perlu adanya pembinaan dan pembinaan dan pengembangan baik yang menyangkut pembinaan instansi pemerintah, maupun pelaku/pengguna jasa pelabuhan, sedangkan pengembangan pelabuhan ditangani oleh Unit Pelabuhan Perikanan Muara Angke sebagai Pelabuhan Perikanan Nusantara terbesar di Jakarta.

Tugas dan Fungsi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Muara Angke, berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM. 71 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK. 103/2/19DJPL-16

¹⁹ Herman Budi Sasono, *Op Cit* hlm 42

²⁰ Susilo Handoyo. (2020). *Pengaturan Tentang Kompetensi (Kewenangan) Dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Nelayan di Pelabuhan Perikanan*

Balikipapan. Jurnal De facto, Universitas Balikpapan. Hlm 142

²¹ Rahmi Paramitha Amirudin dkk. (2019). *Delegasi Wewenang dalam Penerbitan Surat Pesetujuan Berlayar (SPB)*. Universitas Halu Oleo, Kendari. Hlm 385

tentang Kelaiklautan Kapal tanggal 13 Juli 2016 tentang penyelenggaraan kelaiklautan kapal, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Muara Angke mempunyai tugas melaksanakan pemberian pelayanan lalu lintas dan angkutan laut, keamanan dan keselamatan pelayaran diperairan pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut. Untuk menyelenggarakan tugas tersebut Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Muara Angke mempunyai fungsi sebagai berikut :²²

- 1) Pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut yang meliputi lintas kapal, penumpang, barang, hewan, kontainer, dan pemantauan pelaksanaan tarif.
- 2) Pengawasan kegiatan penunjang angkutan laut dan pembinaan tenaga kerja bongkar muat
- 3) Penilikan terhadap pemenuhan persyaratan kelaikan kapal dan pemberian Surat Persetujuan Berlayar
- 4) Pelaksanaan tindakan pencegahan dan penanggulangan pencemaran serta tindakan pemadaman kebakaran dipelabuhan 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 kelaikan dan keselamatan fasilitas dan peralatan pelabuhan, alur pelayaran dan kolam pelabuhan serta pengawasan pembangunan fasilitas pelabuhan dan penilikan pekerja operasional pelabuhan.
- 7) Pelaksanaan pemeriksaan nautis, teknis, radio, peralatan pencegahan pencemaran, pembangunan dan oerombakan kapal, serta verifikasi manajemen keselamatan kapal dan penerbitan verifikasi, surat kebangsaan dan hipotik kapal.
- 8) Pelaksanaan pengukuran dan status hukum kapal, surat kebangsaan kapal, dan hipotik kapal serta pengawaasan dokumen pelaut, penyijilan awak kapal, dan perjanjian kerja laut.
- 9) Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan Kelas IV Muara Angke dipimpin oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dengan jabatan eselon IV/b dan dibantu oleh petugas tata usaha, petugas lalu lintas dan angkutan dan kepelabuhanan, petugas keselamatan berlayar, penjagaan dan patroli dan

status hukum dan sertifikasi kapal mempunyai tugas sebagai berikut:

- 1) Petugas Tata Usaha, yang mempunyai tugas melakukan urusan kepegawaian surat-menyurat, kearsipan, rumah tangga, hubungan masyarakat, keuangan, dan pengelolaan penerimaan negara bukan pajak, serta penyusunan statistik dan laporan.
- 2) Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan, yang mempunyai tugas melakukan pengawasan kelancaran lalu lintas angkutan laut dengan trayek berjadwal tetap dan teratur (liner) tidak berjadwal dan tidak teratur (tramper). Pengawasan Keagenan, perwakilan kapal asing. Dispensasi isyarat bendera, Kegiatan penunjang angkutan laut dan pembinaan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) serta pemantauan pelaksanaan tarif. Melakukan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan dan teknik kepelabuhanan. Alur pelayaran dan kolam pelabuhan serta pemanduan dan penundaan kapal
- 3) Petugas Keselamatan, Penjagaan dan Patroli, mempunyai tugas pengawasan tertib bandar, tertib berlayar, pengeluaran Surat Pelayaran Berlayar (SPB). Pengusutan kecelakaan kapal, batuan SAR laut, penanggulangan pencemaran, penanganan kerangka kapal, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air serta pengamanan penertiban penegakan peraturan perundang-undangan.
- 4) Petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, yang mempunyai tugas melakukan pemeriksaan keselamatan kapal, pengukuran dan status hukum kapal, bangunan kapal, pencegahan dan pencemaran, penyiapan penerbitan sertifikasi keselamatan kapal, surat kebangsaan kapal serta kepelautan.²³

B. Pertanggungjawaban Hukum Pihak Syahbandar atas Tindak Pidana Penyalahgunaan Kewenangan dibidang Pelayaran

Pertanggungjawaban hukum diberlakukan terhadap para pejabat yang berkaitan dengan bidang pelayaran dalam hal ini syahbandar. Para pejabat atau syahbandar tersebut akan dikenai sanksi pidana maupun sanksi administrasi, apabila terdapat cukup bukti bahwa yang bersangkutan dapat dipersalahkan menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal.

Tanggung jawab hukum seorang syahbandar terhadap kecelakaan kapal sangatlah besar, karena syahbandar adalah penerbit surat persetujuan

²² *Ibid*

²³ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2023, "Tugas dan Gungsi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas

Pelabuhan Kelas IV Muara Angke", (<https://hubla.dephub.go.id/ksopmuaraangke/page/tugas-dan-fungsi>) Diakses pada 20 agustus 2024

berlayar bagi setiap kapal penyeberangan yang akan meninggalkan pelabuhan. Tindakan seorang syahbandar dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar adalah tindakan atau putusan administratif yang menyetujui kapal yang meninggalkan pelabuhan setelah memenuhi tahap pemeriksaan administrasi.

Dibandingkan dengan hukum perdata maupun hukum administrasi negara, sanksi pidana memiliki karakteristik yang khas. Kekhasan tersebut dapat dilihat dari sifat sanksi yang mengancam kepentingan hukum yang dilindungi. Sanksi pidana dapat merampas nyawa manusia, kebebasan maupun harta benda yang dimiliki oleh subjek hukum. Sementara sanksi keperdataan biasanya berupa ganti kerugian, biaya dan bunga begitu juga dengan sanksi administrasi berupa pencabutan izin maupun denda.

1. Hukum Pidana

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Tahun 1809 dicantumkan: “sengaja ialah kemauan untuk melakukan atau tidak melakukan perbuatan-perbuatan yang dilarang atau diperintahkan oleh undang-undang.”²⁴

Adapun jenis sengaja yang secara tradisional dibagi 3 jenis yaitu diantaranya :

- a. Sengaja menjadi maksud
- b. Sengaja menggunakan kesadaran perihal kepastian
- c. Sengaja dengan pencerahan kemungkinan sekali terjadi.²⁵

Bentuk lain dari kesengajaan yaitu kelalaian atau kealpaan. Undang-undang tidak memberikan definisi apakah kelalaian itu hanya memori penjelasan (M.v.T) mengatakan bahwa kelalaian (culpa) terletak antara sengaja dan kebetulan, bagaimanapun juga culpa dipandang delik semu (quasidelict) sehingga diadakan pengurangan pidana. Dalam perspektif teori culpa dibagi menjadi dua (2) yaitu :

- a. Culpa yang disadari, ialah pembuat sama sekali tidak menghendaki akibat/keadaan yang berhubungan dengan itu, ia melakukan perbuatan dengan kesadaran dapat menghindarinya.
- b. Culpa yang tidak disadari, ialah pelaku tidak memiliki dugaan/pikiran bahwa perbuatannya dapat menimbulkan akibat tertentu yang dilarang hukum.

Delik culpa dalam undang-undang ada dua macam yaitu delik kelalaian yang menimbulkan akibat (*culpose gevolgsmisdrijven*) dan yang tidak

menimbulkan akibat, tetapi yang diancam dengan pidana ialah perbuatan ketidakhatian itu sendiri, perbedaan antara keduanya sangat mudah dipahami yaitu kelalaian yang menimbulkan akibat dengan terjadinya akibat itu sehingga terciptalah delik kelalaian, sedangkan bai yang tidak perlu menimbulkan akibat dengan kelalaian/kurang kehati-hatian itu sendiri sudah diancam dengan pidana.

Syarat-syarat elemen yang harus ada dalam delik kealpaan menurut Van Hamel, yaitu:

Tidak mengadakan praduga-praduga sebagaimana diharuskan oleh hukum, adapun hal ini menunjuk kepada:

- a) Terdakwa berpikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudian tidak benar. Kekeliruan terletak pada salah pikir atau pandang yang seharusnya disingkirkan.
- b) Terdakwa sama sekali tidak punya pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya. Kekeliruan terletak pada tidak mempunyai pikiran sama sekali bahwa akibat mungkin akan timbul hal mana sikap berbahaya.
- c) Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum, mengenai hal ini menunjuk pada tidak mengadakan penelitian kebijaksanaan, kemahiran atau usaha pencegahan yang ternyata dalam keadaan yang tertentu atau dalam caranya melakukan perbuatan²⁶.

Tenggelamnya kapal KM Zahro Express pihak syahbandar memenuhi unsur kealpaan pada pasal 359 KUHP : “Barangsiapa karena (kealpaannya) menyebabkan oranglain mati diancam dengan pidana paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”. Syahbandar sudah diberi kewenangan oleh undang-undang sebagai mestinya namun pihak syahbandar tidak melakukannya yaitu melakukan pengecekan atau pengawasan akibat kelalaiannya tersebut yang dimana ia seharusnya menyadari resiko jika tidak melakukan pengecekan dan pengawasan sebelum ia mengeluarkan Surat persetujuan Berlayar untuk kapal KM Zahro Express sehingga menimbulkan kerugian dan kematian kepada penumpang kapal KM Zahro Express.

Tindak Pidana bidang pelayaran adalah serangkaian perbuatan terlarang oleh undang-undang, dan tercela dalam kegiatan pelayaran. Sedangkan yang dimaksud dengan pelayaran

²⁴ Idik Saeful Bahri. (2023). *Cyber Crime dalam Sorotan Hukum Pidana*. Bahasa Rakyat, Bandung. Hlm

²⁵ Andi Hamzah. (2017). *Hukum Pidana Indonesia*. Sinar Grafika, Jakarta. Hlm 116

²⁶ Asep Supriadi. (2021). *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. PT Alumni, Bandung. Hlm 245

adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Ketentuan tentang tindak pidana dibidang pelayaran, berjumlah 48 (empat puluh delapan) pasal yang mengatur tindak pidana pelayaran. Dari 48 (empat puluh delapan) pasal yang mengatur tindak pidana pelayaran sekaligus mengancam hukuman, menurut penulis dapat digolongkan menjadi 3 (tiga) bidang yaitu:

- a. Tindak pidana dibidang angkutan diperairan (termasuk sungai, danau, dan waduk) dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 284 sampai dengan 296, Pasal 302, Pasal 304 sampai pasal 315, Pasal 317, Pasal 323, Pasal 330, serta Pasal 331 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- b. Tindak pidana dibidang kepelabuhanan, dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 297 sampai Pasal 301, serta Pasal 303 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- c. Tindak pidana dibidang lingkungan maritim, dipidana sesuai dengan ketentuan Pasal 316, Pasal 318 sampai dengan Pasal 322, Pasal 324 sampai dengan Pasal 329, serta Pasal 332 Undang-Undang Noor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Penanganan dalam kecelakaan kapal KM Zahro Express syahbandar mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar tanpa memeriksa muatan kapal dan bagian permesinan sehingga menjadikan kapal kelebihan muatan dan terbakar. Atas peristiwa tersebut yang bersangkutan dapat diancam dengan hukuman sesuai Pasal 336 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyatakan sebagai berikut:

- (1) Setiap pejabat yang melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana menggunakan kekuasaan, kesempatan, atau sarana yang diberikan kepadanya karena jabatan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- (2) Selain pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pelaku dapat dikenai pidana tambahan berupa pemberhentian secara tidak hormat dari jabatannya.”

Berdasarkan putusan Pengadilan Tinggi Jakarta Nomor : 323/PID.SUS/2017/PT.DKI Syahbandar dinyatakan bebas dan tidak bersalah secara pidana karena tidak mempunyai bukti yang kuat, menurut pertimbangan hakim kesalahan yang dilakukan Syahbandar adalah kesalahan administrasi, sehingga Syahbandar dikenai sanksi administrasi berupa pemberhentian secara tidak hormat dari jabatannya. Dirjen Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan (Kemenhub) Tonny Budiono mengonfirmasikan bahwa Syahbandar Muara Angke Dedy Junaedy diberhentikan dari jabatannya imbas dari kecelakaan Kapal Motor (KM) Zahro Express.²⁷ Sebagai syahbandar, Dedy Junaedy dianggap lalai dalam tugasnya mengawasi kegiatan pelayaran sehingga terjadi kebakaran kapal yang menewaskan 23 orang penumpang. Agar kejadian tidak terulang seluruh kapal di Muara Angke diperiksa secara menyeluruh. Tonny memastikan korban tewas dan terluka akan mendapat santunan dari Jasa Raharja.²⁸

2. Hukum Perdata

Adanya tanggungjawab pengangkut terhadap barang dan penumpang berkaitan erat dengan perjanjian. Berdasarkan pasal 1313 KUHPdata yang dimaksud engan perjanjian ialah “Suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Pasal 1320 KUHPdt untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat:²⁹

- a. Sepakat mereka yang mengikatkan diri
- b. Kecakapan untuk membuat suruh perikatan
- c. Suatu hal tertentu
- d. Suatu sebab yang halal

Pasal 1338 ayat (1) KUHPdt dalam pasal tersebut dinyatakan bahwa

“Semua Perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”.³⁰

Pasal 1365 KUHPdt :

“Tiap Perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada oranglain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian itu”.³¹

Dalam hal mngganti kerugian pemerintah telah menentukan suatu sikap bahwa kepada Direksi PT Asuransi kerugian jasa Raharja (Persero) diberi wewenang mengatur cara

²⁷ Agung Rajasa, 2017, “Imbas Insiden KM Zahro Express, Syahbandar Muara Angke Dicopot”, <https://www.beritasatu.com/news/407438/imbasm-insiden-km-zahro-syahbandar-muara-angke-dicopot>, diakses pada 8 November 2024

²⁸ Suriyanto, 2017, “Buntut Kebakaran Kapal, Syahbandar Muara Angke Diberhentikan”,

<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170102143443-20-183574/buntut-kebakaran-kapal-syahbandar-muara-angke-diberhentikan>, diakses pada 9 november 2024

²⁹ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1320

³⁰ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1338

³¹ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1338

melaksanakan pembayaran itu Hal ini diatur dalam Pasal 15 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965. Bahwa penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam angkutan umum didarat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, dan dilaut ahli warisnya berhak memperoleh santunan jumlah santunan ini diatur dalam Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 415/KMK.06./2001, yaitu menjadi :

- a) Ahli waris dari penumpang yang meninggal dunia berhak memperoleh santunan sebesar RP. 10.000.000,00 (Sepuluh Juta Rupiah)
- b) Penumpang yang mendapat cacat tetap berhak memperoleh santunan yang besarnya dihitung angka prosentase sebagaimana ditetapkan pada pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 dari santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud huruf (a)
- c) Penumpang yang memerlukan perawatan dan pengobatan dokter maksimum sebesar Rp. 5.000.000,00 (Lima Juta Rupiah)³²

3. Hukum Dagang

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang mengenai angkutan laut diatur dalam Buku II tentang hak-hak dan kewajiban yang terbit dari pelayaran itu, yaitu:

- a. Bab Va (tentang pengangkutan barang)
 - b. Bab Vb (tentang pengangkutan orang)
- Dalam Pasal 522 KUHD yang berbunyi :
- 1) "Persetujuan pengangkut mewajibkan sipengangkut untuk menjaga keselamatan si penumpang, sejak saat si penumpang ini masuk kedalam kapal hingga saat meninggalkan kapalnya."
 - 2) "Si pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan karna luka, yang didapat oleh sipenumpang pengangkut itu, kecuali dapat dibuktikan bahwa luka itu disebabkan oleh suatu kejadian yang selaknya tidak dapat dicegah atau dihindarkannya, atau karena kesalahan penumpapng sendiri."
 - 3) "Apabila luka tadi menyebabkan matinya penumpang maka wajiblah sipengangkut mengganti kerugian yang karenanya diderita oleh suami/istri yang ditinggalkan, anak-anak dan orangtua sipenumpang."³³

Surat dakwaan atas perkara Nomor : 323/PID.SUS/2017/PT.DKI berbentuk dakwaan alternatif, kemudian majelis hakim dengan pertimbangan terlebih dahulu dakwaan alternatif pertama sesuai yang diatur dalam pasal 302 ayat

(2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang unsur-unsurnya adalah sebagai berikut :

1. Nahkoda yang melakukan pelayaran kapal meskipun yang bersangkutan telah mengetahui bahwasannya kapal itu tidak laik laut yang menyebabkan kematian seseorang dan kerugian harta benda;
2. Barangsiapa sengaja memberi kesempatan, daya, upaya, atau keterangan untuk bertindak kejahatan.

Dakwaan alternatif kedua berdasarkan Pasal 336 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyatakan sebagai berikut:

1. Setiap pejabat yang melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana menggunakan kekuasaan, kesempatan, atau sarana yang diberikan kepadanya kerana jabatan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
2. Selain pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pelaku dapat dikenai pidana tambahan berupa pemberhentian secara tidak hormat dari jabatannya."

Berdasarkan putusan Pengadilan Tinggi Jakarta Nomor : 323/PID.SUS/2017/PT.DKI Syahbandar memenuhi unsur yang kedua menurut pertimbangan hakim kesalahan yang dilakukan Syahbandar adalah kesalahan administrasi, sehingga Syahbandar tidak dikenakan sanksi pidana melainkan dikenai sanksi administrasi berupa pemberhentian secara tidak hormat dari jabatannya.

Adapun hasil analisis terdapat pertimbangan hakim yang kurang tepat dan mengakibatkan putusan bebas dalam perkara Nomor : 323/PID.SUS/2017/PT.DKI tersebut iyalah :

1. Perbuatan terdakwa yang telah menandatangani blanko Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebelum melakukan validasi secara langsung baik secara manifest maupun fisik kapal, hal tersebut dapa seharusnya sangat penting bagi keselamatan dan keamanan pelayaran
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pasal 207 mengatur tentang fungsi syahbandar dalam melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Pengawasan dalam hal ini berkaitan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan

³² Elvrida Bultom. (2008). *Hukum Pengangkutan Laut*. Literata Lintas Media, Jakarta. Hlm 181

³³ *Ibid*

Berlayar bahwa sebelum SPB diterbitkan syahbandar melakukan :

- 1) Pemeriksaan administrasi, yang meliputi pemeriksaan dokumen dan surat kapal
- 2) Pemeriksaan fisik, seperti kondisi nautis-teknis, radio kapal, pemuatan dan stabilitas kapal apakah sesuai dengan keterangan disebutkan dalam pernyataan kesiapan kapal dari nahkoda.

Apabila dalam pemeriksaan fisik kapal terdapat ketidaksesuaian dengan ketentuan yang berlaku maka Surat Persetujuan Berlayar akan ditunda keberangkatannya.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penerapan mengenai kewenangan mengeluarkan surat persetujuan berlayar oleh syahbandar pada Kantor Kesyahbandaran Muara Angke dan Otoritas Pelabuhan kelas IV Muara Angke berdasarkan hasil penelitian belum terimplementasi sesuai dengan standar keselamatan transportasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor : PM 28 Tahun 2022 tentang Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar
2. Tanggung jawab syahbandar dalam penerbitan surat persetujuan berlayar adalah tindakan administratif pemerintahan. Kasus terbakarnya KM Zahro Express yang diadili di Pengadilan Tinggi Jakarta perkara Nomor : 323/PID.SUS/2017/PT.DKI, Syahbandar memenuhi unsur kedua pasal 336 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran berupa pemberhentian secara tidak hormat dari jabatannya. Dirjen Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Tonny Budiono mengonfirmasikan bahwa Syahbandar Muara Angke Deddy Junaedy diberhentikan dari jabatannya imbas dari kecelakaan Kapal Motor (KM) Zahro Express. Pencopotan dari jabatan sebagai bentuk pertanggungjawaban atas kelalaian dalam pengawasan keselamatan pelayaran

B. Saran

1. Dalam rangka mewujudkan keselamatan dan keamanan pelayaran serta meminimalisir kecelakaan dilaut maka pengawasan perlu ditingkatkan dengan memperkuat instrumen hukum. Hubungan pengawasan langsung dengan teori efektivitas hukum adalah proses

yang bertujuan agar hukum berlaku efektif, artinya semua peraturan atau undang-undang yang menyangkut dengan pengawasan dibidang pelayaran di Indonesia agar dapat dipatuhi oleh pengguna jasa demi terciptanya keselamatan dan keamanan pelayaran di Indonesia.

2. Diharapkan keputusan yang lebih adil dan lebih tepat dapat diambil dalam kasus ini terutama dalam pemberian sanksi pidana agar syahbandar dapat memperoleh efek jera, serta dapat meningkatkan kualitas pengawasan terutama dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Pengawasan oleh syahbandar sebaiknya jangan hanya dilakukan secara manifest atau pemeriksaan melalui dokumen, namun melakukan pemeriksaan secara langsung atau pengecekan fisik kapal apakah layak untuk diberangkatkan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bahri, I. S., 2023. *Cyber Crime dalam Sorotan Hukum Pidana*. Bandung: Bahasa Rakyat.
- Bultom, E., 2008. *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: Literata Lintas Media.
- Djamaluddin, A., 2021. *Manajemen Pelabuhan dan Terminal*. Makasar: Unhas Press.
- Djamaluddin, A., 2022. *Manajemen Operasional Pelabuhan*. Makasar: Unhas Press.
- Hamzah, A., 2017. *Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Handoko, W. & Fofid, W. T., 2020. *Hukum Maritim dan Pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan*. Semarang: PIP Semarang.
- Hermansah, Yamin, A. & S., 2023. *Meningkatkan Kualitas layanan Publik di Pelabuhan*. Surabaya: Jakad Media Publishing.
- Hufron & Tjandra, H. H., 2022. *Konsep Pengaturan Kewenangan dan Pertanggungjawaban Wakil Presiden Indonesia*. Yogyakarta: Jejak Pustaka.
- Ishaq, H., 2016. *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Karso, A. J., 2021. *Implementasi Kebijakan Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Sebagai Kepala Pemerintahan di Pelabuhan*. Cirebon: Insania.
- Latif, A., 2016. *Hukum Administrasi dalam Praktik Tindak Pidana Korupsi*. Jakarta: Kencana.
- Lutfianingsih, F. F., Dewi, M. & Indira, L., 2019. *Kumpulan Lengkap Legal Opinion dengan Topik Terkini (Bidang Hukum Pidana-Perdata-Administrasi)*. Surabaya: CV Jaka Media Pustaka.

- Manek, Y., Arjaya, . I. M. & Styawati, N. K. A., 2023. *Perlindungan Hukum Terhadap Pekerja Migran Indonesia Non Prosedural dalam Perspektif Hak Asasi Manusia*. Surabaya: Scopindo Media Pustaka.
- Prasetiawan, A., 2024. *Bisnis Keagenan Kapal*. Semarang: PIP Semarang.
- Prasetiawan, A., W. & Rohmah, N., 2019. *Dasar-dasar Kepelabuhanan*. Semarang: PIP Semarang.
- Puspitawati, D., 2017. *Hukum Laut Internasional*. Jakarta: Kencana.
- Rahayu, S. T., 2023. *Pendidikan Maritim*. Yogyakarta: Jejak Pustaka.
- Reksodiputro, M., 2007. *Pembaharuan Hukum Pidana*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Rosidah, A., Isroani, F. & Karim, A. R., 2023. *Pengembangan Kurikulum dan Pembelajaran*. Cirebon: Lovrinz Publishing.
- Sasono, H. B., 2021. *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: CV Andi Offset.
- Subekhan & Giyono, U., 2023. *Perspektif Regulasi Manajemen Keselamatan Kapal Niaga di Indonesia*. Jakarta: Damera Press.
- Sudrajat, T., 2020. *Perlindungan Hukum terhadap Tindakan Pemerintah*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Thalib, A. R., 2018. *Wewenang Mahkamah Konstitusi dan Implikasinya dalam Sistem Ketatanegaraan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Waluyo, B., 2016. *Penegakan Hukum di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Zein, A. H., 2019. *Potret Proyek Perubahan Kelautan dan Perikanan*. Yogyakarta: CB Budi Utama

Jurnal

- Alexandro, V. H. & Rahmawati, M., 2018. Pertanggung jawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Kapal akibat Tidak Laik Laut. *Jurnal Hukum Adigama*, Vol 1(II).
- Amiruddin, R. P., Tatawu, G. & Jafar, K., 2019. Delegasi Wewenang dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. *Halu Oleo Legal Research*, Vol 1(No 2).
- Bahri, S., 2018. Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di Indonesia. *Jurnal Al-Adaalah*, Vol 3(2).
- Djewed, N., 2019. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar kapal Perikanan pada Kantor Unit

Penyelenggara Pelabuhan Banggai. *Jurnal Yustisiabel*, Vol 4(1).

Handoyo, S. & S., 2020. Pengaturan tentang Kompetensi (Kewenangan) dalam Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar kapal Nelayan di Pelabuhan Perikanan Balikpapan. *Jurnal De Fcto*, Vol 7(1).

Kamal, R., 2019. Tanggung Jawab Hukum Atas Terjadinya Kecelakaan Kapal KM Zahro Express di Pulau Tidung Dihubungkan dengan KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. *Skripsi*.

Utomo, H., 2017. Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum Dalam Kecelakaan Kapal (legally responsibe parties in ship accident). *Jurnal Legislasi Indonesia*.

Widodo, B. H., Wahyuni, E. T. & Rubiyanto, A., 2023. Analisis Penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal oleh Kementerian Perhubungan. *Jurnal Sains Teknologi Transpotasi Maritim*, Vol 5(2).

Undang-Undang

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Internet

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2023, "Tugas dan Gungsi Kantor Kesyahbandaram dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Muara Angke, (<https://hubla.dephub.go.id/ksopmuaraangk/page/tugas-dan-fungsi>) Diakses pada 20 agustus 2024
- Agung Rajasa, 2017, "Imbas Insiden KM Zahro Express, Syahbandar Muara Angke Dicapot", <https://www.beritasatu.com/news/407438/mbas-insiden-km-zahro-syahbandar-muara-angke-dicopot>, diakses pada 8 November 2024
- Suriyanto, 2017, "Buntut Kebakaran Kapal, Syahbandar Muara Angke Diberhentikan" <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170102143443-20-183574/buntut-kebakaran-kapal-syahbandar-muara-angke-diberhentikan>, diakses pada 9 november 2024