

# Peran Syahbandar Belawan dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Angkutan Laut

## *The Role of the Belawan Syahbandar in Carrying Out Sea Transportation Safety Supervision*

Liston Andy Saputra Butar-Butar, Taufik Siregar & M. Citra Ramadhan\*

Program Magister Ilmu Hukum, Universitas Medan Area, Indonesia

Diterima: 17 Desember 2022; Direview: 27 Desember 2022; Disetujui: 02 Februari 2023

\*Corresponding Email: [citra@staff.uma.ac.id](mailto:citra@staff.uma.ac.id)

### Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji dan menganalisis aturan hukum tentang Syahbandar dalam peraturan perundang-undangan Indonesia; peran yang dilakukan Syahbandar Belawan dan hambatannya dalam melaksanakan keselamatan angkutan laut. Adapun metode yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif dengan menganalisis peraturan perundang-undangan dan konseptual dengan analisis data deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peraturan Syahbandar diatur dalam Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2012, Peraturan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 2012, dan Peraturan Pemerintah RI No. 9 Tahun 2019. Peran kedepannya Syahbandar harus sebagai garda terdepan dalam mengidentifikasi kasus kecelakaan kapal di laut dan harus bisa merubah diri kearah yang lebih profesional dan harus secara rutin dalam melakukan pemeriksaan kapal agar kecelakaan dalam pelayaran dapat diminimalisir. Hambatan yang dihadapi Syahbandar dalam melaksanakan pengawasan keselamatan angkutan laut dapat dilihat dari segi regulasi, dari segi instansi, dan dari segi sarana dan prasarana. Saran yang dapat diambil dari tesis ini yaitu petugas Syahbandar Belawan agar memberikan pembekalan pendidikan dan melatih para pegawainya guna meningkatkan pengetahuan dan skill yang mendukung kegiatan pengawasan, agar bisa berjalan dengan baik sehingga fungsi pengawasan terhadap keselamatan pelayaran dapat ditingkatkan.

**Kata Kunci:** Peran; Syahbandar Belawan; Pengawasan; Keselamatan; Angkutan Laut

### Abstract

*The purpose of this research is to examine and analyze the legal rules regarding Syahbandar in Indonesian laws and regulations; the role played by Syahbandar Belawan and its obstacles in carrying out sea transportation safety. The method used is normative juridical research by analyzing laws and regulations and conceptual analysis by analyzing descriptive data. The results of the study show that the Syahbandar regulations are regulated in Law 17 of 2008 concerning shipping, Minister of Transportation Regulation No. 34 of 2012, Minister of Transportation Regulation No. 36 of 2012, and RI Government Regulation No. 9 of 2019. The future role of Syahbandar must be as the front guard in identifying cases of ship accidents at sea and must be able to change himself in a more professional direction and must routinely carry out ship inspections so that accidents during shipping can be minimized. The obstacles faced by Syahbandar in carrying out sea transportation safety supervision can be seen from a regulatory perspective, from an agency perspective, and from a facilities and infrastructure perspective. Suggestions that can be drawn from this thesis are that Belawan Syahbandar officers should provide educational supplies and train their employees to increase knowledge and skills that support supervisory activities, so that they can run properly so that the supervisory function of shipping safety can be improved.*

**Keywords:** Role; Belawan Harbor Master; Supervision; Safety; Sea Freight

**How to Cite:** Butar-Butar, L.A.S. Siregar, T. & Ramadhan, M.C. (2023). Peran Syahbandar Belawan dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Angkutan Laut. *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*. 5 (3): 2199-2210.



## PENDAHULUAN

Wilayah kesatuan Negara Republik Indonesia dikelilingi oleh banyaknya kepulauan dengan jumlah pulau lebih kurang sebanyak 17.000 pulau. Dengan banyaknya pulau yang ada diperairan Indonesia, maka ini akan menjadi suatu motivasi bagi transportasi angkutan laut. Dalam kemajuan sarana transportasi laut nasional, hingga saat ini mengalami perkembangan yang cukup pesat dengan pengaruh kebijakan dan perubahan yang dilakukan oleh pemerintah maupun dari pihak-pihak lainnya dalam menyediakan transportasi laut.

Negara Indonesia sebagai negara yang berbagai macam regulasi perundang-undangan yang mengatur pentingnya keselamatan untuk warga negaranya tertuang dalam Pasal 34 ayat (3) UUD 1945 bahwa setiap negara bertanggung jawab atas fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Untuk kemajuan pembangunan nasional demi mewujudkan wawasan nusantara perlu dibuat sistem yang mengatur keselamatan transportasi nasional yang efektif untuk menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, dan membantu terlaksananya sistem distribusi nasional yang mencukupi dan mendukung pengembangan wilayah serta perkembangan kebutuhan ekonomi masyarakat dan mendukung pertahanan dan keamanan serta menjalin kerjasama internasional (Suryani et al., 2018; Bayuputra, 2015).

Dalam menjalin kerjasama internasionalnya, Negara wajib memberikan fasilitas pelayanan umum yang memadai dan dapat dilakukan secara profesional karena negara Indonesia merupakan bagian negara yang terdiri dari berbagai macam pulau. Fasilitas pelayanan umum yang layak kepada masyarakat khususnya dibidang pelayaran maka dibentuk peraturan yang mengatur tentang pelayaran yaitu Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berisi mengenai tata cara pelayaran yang baik dalam menjamin terlaksananya keselamatan dan keamanan dalam pelayaran (Santosa, & Sinaga, 2020; Purwendah, & Djatmiko, 2015; Hidayatulloh, & Arman, 2022).

Di dalam melakukan pelayaran para pihak menginginkan agar tidak terjadi kecelakaan yang diinginkan dalam melakukan perjalanan melalui transportasi angkutan laut. Dengan adanya jaminan yang diatur dalam Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran maka para penumpang akan merasa tenang dalam melakukan perjalanan dengan transportasi angkutan laut. Penjaminan keamanan dan keselamatan pelayaran juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan yang tertuang dalam Pasal 1 ayat 12 yaitu KeSyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan merupakan lembaga pemerintah dipelabuhan yang mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintah dipelabuhan, dan pengendalian maupun pengawasan kegiatan pelabuhan secara komersil (Perkapalan, 2002).

Menurut pasal 207 Peraturan Menteri Perhubungan No. 20 Tahun 2015 tentang standar keselamatan pelayaran bahwa kewajiban Syahbandar wajib melakukan fungsi keselamatan dan keamanan yang mencakup pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang angkutan laut, pelabuhan dan perlindungan maritim di lingkungan pelabuhan. Pengangkutan melalui laut sebagian besar digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari pulau yang satu ke pulau yang lain, maupun dari kota yang satu ke kota yang lain, atau dari dalam negeri maupun keluar negeri (Soejono, 1986).

Menurut ketentuan pasal 1 ayat 3 Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa pengangkutan perairan merupakan kegiatan mengangkut dan / atau memindahkan penumpang dan / atau barang dengan menggunakan kapal (Pelayaran, 2008). Untuk pengangkutan perairan dalam negeri dilakukan oleh perusahaan pengangkutan laut nasional dengan menggunakan kapal Indonesia serta diawakki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Penggunaan kapal yang berbendara Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas kedaulatan (*souvereignty*) untuk dilindungi dan didukung untuk mewujudkan wawasan bernusantara dan membuka peluang untuk berusaha.

Menurut ketentuan Pasal 32 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa yang dimaksud dengan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan yang

menyangkut terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan, kepelabuhan dan lingkungan maritim. Ketentuan dalam Pasal 34 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 menjelaskan bahwa keselamatan kapal merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio elektronik kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Oleh karena itu pengawasan dalam menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran sangat perlu dilakukan oleh keSyahbandaran.

Menurut ketentuan Pasal 219 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa kapal menurut ukuran dan jenis tertentu wajib diklasifikasikan pada badan klasifikasi untuk keperluan persyaratan keselamatan kapal dan badan klasifikasi nasional atau badan klasifikasi asing yang diakui serta ditunjuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal dalam memenuhi persyaratan dan keselamatan kapal (Lihat Pasal 219 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Dalam melakukan kegiatan dibidang pelayaran setiap kapal harus mempunyai surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh petugas keSyahbandaran demi bisa berlayar demi memenuhi kriteria persyaratan kelaiklautan kapal dalam berlayar.

Surat persetujuan berlayar bisa diberikan oleh petugas Syahbandar kepada pihak yang mempunyai kapal, apabila kapal tersebut telah memnuhi syarat sebagaimana diatur dalam pasal 117 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari lembaga Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen-dokumen yang digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.

Peran Syahbandar diatur dalam Undang-Undang 17 Tahun 2007 tentang Pelayaran. Meskipun sudah ada regulasi tentang peran Syahbandar dalam mengurus ijin berlayar, dan juga sering ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut dikarenakan oleh lalainya Syahbandar dalam mengerjakan aktivitas keSyahbandarannya dengan memberikan ijin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal terhadap kapal tidak sepatutnya untuk berlayar dan kapal yang tidak lolos uji Lembaga Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) terkait kasus kapal yang tidak laik laut namun mempunyai surat persetujuan berlayar sudah sering terjadi secara berulang-ulang dan ini menjadi fenomena yang biasa sehingga dapat mengakibatkan ketidaktaatan dalam pelayaran.

Berdasarkan data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), ada 15 peristiwa kapal tenggelam yang terjadi di wilayah perairan Indonesia antara lain: KMP. Wimala Dharma, kapal ini ingin bertolak dari pelabuhan penyeberangan padang bai ke lembar tanggal 07 September 2003 dan tenggelam pada tanggal yang sama akibat kelebihan muatan (overdraft). KMP. Wahai Star, kapal ini berangkat dari pelabuhan namrole ke pulau buru tanggal 10 Juli 2007 dan tenggelam pada tanggal yang sama. KM. Samudra Makmur Jaya, kapal ini berangkat dari pelabuhan Cirebon menuju Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tanggal 09 Mei 2008 dan tenggelam tanggal 17 Mei 2008. Selama berlayar kapal tersebut aman-aman saja. KM. Teratai Prima, kapal ini berangkat dari Pelabuhan Cappa Ujung, Pare-Pare menuju Samarinda Kalimantan Timur tanggal 10 Januari 2009 dan tenggelam tanggal 11 Januari 2009. Kapal tersebut membawa penumpang sebanyak 365 orang penumpang dan muatan campuran sebanyak 443 ton. KM. Dumai Express, kapal ini berangkat dari pelabuhan Sekupang, Batam menuju Pelabuhan Dumai pada tanggal 22 November 2009. Pada saat melakukan pelayaran di Pulau Nipa dan Pulau Karimun Kecil ada gelombang tinggi 2,5 M hingga 4 M.

KM. Ammana Gappa, kapal ini berangkat dari pelabuhan Loktuan, Bontang, Kalimantan Timur pada tanggal 04 Maret 2010 menuju Pelabuhan Sulawesi. KMP Windu Karsa, kapal ini berangkat dari pelabuhan penyeberangan Bajoe, Sulawesi Selatan menuju pelabuhan Kolaka, Sulawesi Tenggara pada tanggal 26 Agustus 2011 dan tenggelam tanggal 27 Agustus 2011 dengan membawa 110 orang penumpang dan 29 orang awak kapal. KM. Pemuda, kapal ini berangkat dari pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya menuju pelabuhan Nabire Papua pada tanggal 23 Juni 2013. KM. Irama Nusantara, kapal ini berangkat dari pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya menuju

Pelabuhan Sampit tanggal 23 Desember 2013 dan tenggelam tanggal 24 Desember 2013. KMP. Munawar, kapal ini berangkat dari pelabuhan Poto Tano Sumbawa Barat menuju pelabuhan kayangan, Lombok Timur dan tenggelam tanggal 03 Januari 2014. KM. Pertama I, kapal ini berangkat dari pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya menuju pelabuhan Gresik dan tenggelam tanggal 26 Agustus 2014. KM. Marina Baru, kapal ini berangkat dari pelabuhan Kolaka, Sulawesi Tenggara menuju pelabuhan Siwa, Sulawesi Selatan tanggal 19 Desember 2015 dan tenggelam pada tanggal yang sama. Kejadian tersebut bermula saat kapal berlayar di perairan Teluk Bone, Sulawesi Selatan. Cuaca yang semulanya bagus dan berubah menjadi gelombang tinggi, akan tetapi kapal tetap melanjutkan perjalanannya. KM. Dharma Kencana, kapal ini berangkat dari pelabuhan Bajo menuju pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya tanggal 14 Oktober 2016 dan dinyatakan tenggelam pada tanggal yang sama. KMP. Sweet Istanbul, kapal ini tenggelam tanggal 21 Maret 2017. Kejadian tersebut bermula banyaknya air yang masuk kedalam kapal dan mengakibatkan korosi pada lambung kanan kapal. KM. Sinar Bangun, tenggelam tanggal 18 Juni 2018. Kapal tersebut melakukan menyeberang dari pelabuhan Simanindo, Samosir menuju pelabuhan Tigaras, Simalungun.

Berdasarkan kasus kapal tenggelam yang terjadi di perairan Indonesia yang disebutkan diatas membuat pentingnya peran Syahbandar dalam melakukan pengawasan kelaiklautan kapal dan menerapkan regulasi perundang-undangan pelayaran bagi awak kapal demi keselamatan kapal. Hal – hal yang perlu dilakukan oleh Syahbandar dalam pelaksanaan pengawasannya terdiri dari material kapal, konstruksi kapal, bangunan kapal, permesinan dan pelistrikan kapal, stabilitas kapal, tata susunan beserta alat penolong dan radio elektronika kapal.

Selanjutnya masalah yang selalu terjadi mengenai pengawasan Syahbandar yaitu pemenuhan standar dalam berlayar. Penyebab kelebihan muatan (*overdraft*) sering terjadi karena pemeriksaan standar berlayar sering dibiarkan, sehingga mempunyai sebab-akibat yang sangat besar. Apabila hal tersebut dibiarkan dan tidak diawasi dengan baik, maka akan menjadi ancaman bagi keselamatan penumpang dalam melakukan pelayaran.

Dalam pembahasan mengenai SOP pelayaran mengenai jaminan keselamatan, keamanan, dan sarana prasarana sangat dibutuhkan dan dilakukan pengawasan sesuai dengan SOP pelayaran yang berlaku dan perawatan yang rutin. Penyebab lain yang bisa menimbulkan masalah dalam pengawasan supaya tidak adanya kecurangan terhadap berkas maupun data yang berkaitan dengan pelayaran. Disatu petugas Syahbandar sering lalai dalam melakukan pengawasan sehingga menimbulkan suatu masalah kelebihan muatan (*overdraft*) karena ketidaksinkronan data yang dilaporkan sebelum keberangkatan dan banyaknya mesin-mesin kapal yang rusak ditemui hingga menimbulkan bahaya bagi pelayaran.

Dalam penggunaan transportasi laut, kapal yang tidak laik laut bisa menimbulkan bahaya dan kerugian bagi penumpang dan barang-barang yang dibawa kapal. Oleh karena demi menjaga hal-hal yang tidak diinginkan harus diadakan pemeriksaan rutin oleh Syahbandar yang terdiri dari: Memeriksa setiap tahunnya keadaan galangan kapal; Melakukan pemeriksaan besar sekali dalam 4 tahun terhadap waktu dokumen tahunan; Melakukan pemeriksaan terhadap kapal yang rusak atau melakukan perbaikan kapal saat terjadi kerusakan yang membuat kapal menjadi sempurna; Melakukan pemeriksaan tambahan terkait pengangkutan penumpang dan barang-barang bawaan lainnya terkait kelaiklautan harus dipertahankan, seperti perawatan awak kapal, mesin – mesin kapal, alat keselamatan penumpang dan penolong dan semuanya dalam keadaan layak digunakan ketika diperlukan.

Dalam ketentuan pasal 207 ayat (2) Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang pelayaran bahwa Syahbandar terlibat dalam pencarian dan penyelamatan terhadap angkutan laut apabila mengalami kecelakaan pada saat melakukan pelayaran. Pentingnya tugas Syahbandar di pelabuhan untuk mendukung kedisiplinan administrasi pelayaran dan keselamatan pelayaran, maka tugas itu harus didukung oleh SDM yang mempunyai kedisiplinan dibidang perlautan. Dalam pasal 1 angka 36 Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang pelayaran bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis,



kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Dalam hal keselamatan dan menjamin keamanan pelayaran pasti tidak akan lepas dari pengawasan keSyahbandaran. Pada dasarnya dalam melakukan pengawasan dibidang pelayaran tentunya Syahbandar harus mengetahui mengenai penyimpangan, dan penyalahgunaan terkait yang dilakukan oleh oknum-oknum dibidang transportasi pelayaran khususnya.

Oleh karena itu tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji dan menganalisis aturan hukum tentang Syahbandar dalam peraturan perUndang-Undangan Indonesia; peran yang dilakukan Syahbandar Belawan dan hambatannya dalam melaksanakan keselamatan angkutan laut.

## METODE PENELITIAN

Metodologi pada hakekatnya memberi pedoman tentang cara-cara seorang ilmuwan dalam mempelajari, menganalisis dan memahami lingkungan-lingkungan yang dihadapinya (Soekanto, 2006). Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisis dan konstruksi yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten (Soekanto, 2006).

Penelitian hukum pada dasarnya merupakan kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan cara menganalisisnya, kecuali diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan yang timbul dalam gejala yang bersangkutan (Suggono, 2007).

Menurut Peter Mahmud Marzuki, penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Hal ini sesuai dengan karakter perspektif ilmu hukum (Marzuki, 2005).

Jenis penelitian adalah penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka (data sekunder) atau penelitian hukum perpustakaan (Ediwarman, 2016). Metode penelitian yuridis normatif adalah metode penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan (Soekanto, 2006). Penelitian yuridis normatif membahas doktrin-doktrin atau asas-asas dalam ilmu hukum.

Sifat penelitian ini adalah *deskriptif analisis*, maksudnya adalah dari penelitian ini diharapkan diperoleh gambaran secara rinci dan sistematis tentang permasalahan yang akan diteliti. Analisis dilakukan berdasarkan gambaran, faktayang diperoleh dan akan dilakukan secara cermat bagaimana menjawab permasalahan dalam menyimpulkan suatu solusi sebagai jawaban dari permasalahan tersebut (Wijayanti, 2011).

Metode pendekatan yang digunakan dalam Penelitian ini adalah metode pendekatan empiris yaitu suatu pendekatan yang dilakukan untuk menganalisis tentang sejauh manakah peraturan atau perUndang-Undangan atau hukum yang berlaku secara efektif dalam masyarakat (Ronny Hanitijo Soemitro, Metode Penelitian Hukum (Soemitro, 1982).

Metode pendekatan dalam penelitian ini digunakan untuk menganalisis tentang Peran Syahbandar Belawan Dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Angkutan Laut dengan bersumber pada Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 dan peraturan lainnya.

Alat pengumpul data yang digunakan adalah dengan studi kepustakaan atau studi dokumen (*Documentary Study*) dengan mempergunakan sumber hukum data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari penelitian kepustakaan dan dokumen, yang merupakan hasil penelitian dan pengolahan orang lain, yang sudah tersedia dalam bentuk buku-buku atau dokumen yang biasanya disediakan diperpustakaan atau milik pribadi (Hadikusuma, 2006).

Data sekunder dalam penelitian ini terdapat 3 (tiga) bahan hukum, yaitu: Bahan hukum primer yang merupakan norma/peraturan dasar dan peraturan perUndang-Undangan yang berhubungan dengan ilmu pelayaran; Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang bersifat membantu atau menunjang bahan hukum primer dalam penelitian yang akan memperkuat penjelasan di dalamnya. Bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, yang terdiri dari literatur-literatur, buku-buku yang berkaitan dengan

regulasi pelayaran. Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan sekunder seperti kamus umum, kamus hukum, ensiklopedia, dan lain sebagainya (Sinamo, 2010).

Analisis data merupakan langkah terakhir dalam suatu kegiatan penulisan. Analisis data dilakukan secara kualitatif yaitu penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis, proses dan makna yang lebih diutamakan. Dalam penelitian kualitatif landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta dilapangan (Nasution, 2011).

Data yang diperoleh melalui pengumpulan data sekunder akan dikumpulkan dan kemudian dianalisis dengan cara kualitatif untuk mendapatkan kejelasan terhadap masalah yang akan dibahas. Semua data yang terkumpul diedit, diolah dan disusun secara sistematis untuk selanjutnya disimpulkan dengan menggunakan metode deduktif umum ke khusus, yaitu proses penalaran dari satu atau lebih pernyataan umum untuk mencapai kesimpulan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor KeSyahbandaran Utama

Dalam rangka meningkatkan efektivitas pelaksanaan tugas dan fungsi dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran maka perlu adanya peraturan yang dikeluarkan oleh menteri yang bertanggung jawab dibidang perhubungan mengenai organisasi dan tata kerja kantor keSyahbandaran utama. Kantor KeSyahbandaran utama adalah unit pelaksana teknis dilingkungan kementerian perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Laut, dan kantor tersebut dipimpin oleh seorang kepala (Lihat Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor KeSyahbandaran Utama).

Kantor keSyahbandaran utama mempunyai tugas untuk melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta berkoordinasi dengan kegiatan pemerintahan di pelabuhan. Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, kantor keSyahbandaran utama menjalankan fungsi:

- a. Melaksanakan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban dipelabuhan serta penerbitan surat persetujuan berlayar;
- b. Melaksanakan pengawasan tata tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran;
- c. Melaksanakan pengawasan kegiatan ahli muat diperairan pelabuhan, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal;
- d. Melaksanakan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi;
- e. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue / SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran dipelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
- f. Melaksanakan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g. Melaksanakan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-Undangan;
- h. Melaksanakan koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
- i. Melaksanakan pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

## **Peraturan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor KeSyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan**

Untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan tugas dan fungsi dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta pengaturan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan. Kantor keSyahbandaran dan otoritas pelabuhan adalah unit pelaksana teknis dilingkungan kementerian perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Laut (Lihat Pasal 1 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor KeSyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan).

Dalam aktivitasnya kantor keSyahbandaran dan otoritas pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta berkoordinasi dengan kegiatan pemerintahan dipelabuhan serta pengaturan pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang dijalankan secara komersial. Kantor keSyahbandaran dan otoritas pelabuhan terkait tugas dan wewenangnya menyelenggarakan fungsi:

- a. Melaksanakan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal;
- b. Melaksanakan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
- c. Melaksanakan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan surat persetujuan berlayar;
- d. Melaksanakan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan, penanganan musibah dilaut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
- e. Melakukan koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
- f. Melaksanakan penyusunan rencana induk pelabuhan, daerah lingkungan kerja dan daerah kepentingan lingkungan kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya dan pengusulan besarnya tarif untuk dibutuhkan penetapan dari menteri;
- g. Melaksanakan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
- h. Melaksanakan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
- i. Melaksanakan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan danJatau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan;
- j. Melaksanakan penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan;
- k. Melaksanakan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

## **Peran Syahbandar Belawan Dalam Melaksanakan Pengawasan Keselamatan Angkutan Laut**

Pengertian peran menurut Soerjono Soekanto, yaitu peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan. Dalam sebuah organisasi setiap orang memiliki berbagai macam karakteristik dalam melaksanakan tugas, kewajiban atau tanggung jawab yang telah diberikan oleh masing-masing organisasi atau lembaga (Soekanto, 2002, p. 243).

Mengacu kepada pendapat soerjono soekanto peran yang akan diemban dalam penelitian ini yaitu mengenai peran Syahbandar dalam melaksanakan pengawasan keselamatan angkutan laut.

Angkutan laut merupakan salah satu moda yang memegang peran penting dalam sistem transportasi di Indonesia. Angkutan laut berperan sebagai salah satu sarana untuk mewujudkan wawasan nusantara khususnya dalam rangka menumbuhkan kesatuan ekonomi nasional yang diselenggarakan sebagai bagian terpadu dari sistem perhubungan nasional. Hal ini dikarenakan angkutan laut digunakan sebagai jasa transportasi baik pengangkutan lokal (Interrinsulair) maupun pengangkutan ke luar negeri (*ocean going*). Selain itu, angkutan laut di pandang mempunyai nilai ekonomis tinggi karena lebih efektif dan efisien dari pada pengangkutan melalui udara. Hal ini disebabkan karena kapal laut memiliki kapasitas angkutan yang lebih besar dan murah.

Kenyamanan dalam melakukan perjalanan menggunakan angkutan laut merupakan hal yang sangat diinginkan oleh para penumpang kapal di Pelabuhan Belawan. Kesiapan petugas dalam mengatur alur in dan out ketika penumpang masuk melalui gate pelabuhan ke terminal penumpang, naik ke kapal atau turun dari kapal hingga keluar gate pelabuhan perlu menjadi perhatian serius oleh Syahbandar. Memberikan rasa nyaman kepada penumpang harus menjadi prioritas dari Syahbandar. Dalam melaksanakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi internasional, Syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan (Port Security Comitee), selain itu Syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepolisian Republik Indonesia dan/atau Tentara Nasional Indonesia sebagaimana diatur dalam UndangUndang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 212 ayat (1) dan (2).

Peran Syahbandar dalam bidang pengawasan angkutan laut sangat penting, hal ini bisa dilihat dalam peraturan perundangan pelayaran terhadap standar keselamatan kapal. Dalam standar keselamatan kapal, Syahbandar harus melakukan pengawasan terhadap:

1. Mesin dan listrik kapal
2. Elektronik kapal
3. Bangunan kapal
4. Perlengkapan radio dan alat penolong
5. Stabilitas kapal.

Syahbandar juga harus memperhatikan kelaiklautan kapal, karena kelaiklautan kapal berkaitan erat terhadap keselamatan pelayaran. Apabila tidak dibarengi dengan sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, maka akan berdampak kepada kecelakaan kapal. Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran.

Berdasarkan hasil interview dengan Bapak Capt. Bharto Ari Raharjo sebagai Kepala Kantor KeSyahbandaran Utama Belawan, bahwa peran yang akan dilakukan oleh Syahbandar Belwan dalam melaksanakan pengawasan keselamatan angkutan laut yaitu:

1. Berkoordinasi terhadap kegiatan pemerintahan dipelabuhan

Dalam hal ini Syahbandar belawan mempunyai wewenang dalam melakukan koordinasi terhadap kegiatan dipelabuhan seperti keimigrasian, kekarantinaan, dan koordinasi pemerintahan lainnya. Koordinasi yang dilakukan oleh Syahbandar berupa pengawasan dan penegakan hukum terhadap keselamatan angkutan laut, melaksanakan keamanan dan ketertiban dipelabuhan sesuai dengan standar konvensi internasional dan dapat meminta bantuan kepada TNI-Polri.

2. Melaksanakan pemeriksaan dan penyimpanan surat dan dokumen kapal

Dalam hal ini pemilik, operator, dan nakhoda kapal harus memberitahukan kedatangan kapalnya kepada Syahbandar dan kapal yang bersandar dipelabuhan wajib menyerahkan surat dan dokumen kapal kepada Syahbandar dan akan dilakukan pemeriksaan terhadap kapal. Nakhoda sebagai pengemudi kapal wajib mengisi, menandatangani, dan menyampaikan dokumen kapal kepada Syahbandar, serta wajib mematuhi aturan yang dibuat Syahbandar demi kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan.

3. Mengeluarkan surat persetujuan aktivitas kapal dipelabuhan





Kapal-kapal yang melakukan aktivitas perbaikan kapal, percobaan berlayar, kegiatan ahli bongkar muat barang yang dapat menimbulkan bahaya dalam aktivitas pelayaran harus mendapat ijin dari Syahbandar, dan seluruh kegiatan salvage, reklamasi, maupun kegiatan yang lainnya harus mendapat persetujuan dari Syahbandar.

4. Melaksanakan pemeriksaan kapal

Dalam melaksanakan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal berbendera Indonesia maupun kapal asing, Syahbandar berwenang untuk melakukan pemeriksaan terhadap kapal tersebut.

5. Mengeluarkan surat persetujuan berlayar

Syahbandar berwenang mengeluarkan surat ijin berlayar, hal ini karena dokumen surat ijin berlayar merupakan dokumen yang paling penting bagi kapal yang akan melakukan pelayaran. Dalam ketentuan pasal 219 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menyatakan bahwa Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar, dan Surat persetujuan berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan, dan Syahbandar bisa menunda keberangkatan kapal untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau pertimbangan cuaca.

6. Melaksanakan pemeriksaan kecelakaan kapal

Dalam melaksanakan pemeriksaan kecelakaan kapal, Syahbandar harus mencari keterangan dan atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal sehingga penyebab terjadinya kecelakaan kapal dapat diketahui untuk proses-proses administrasi maupun proses lainnya terhadap evakuasi kapal.

7. Menahan kapal atas instruksi pengadilan

Syahbandar berhak menahan kapal atas instruksi pengadilan yang telah menetapkan kapal haruslah ditahan. Hal ini karena berdasarkan perintah tertulis dari pengadilan kapal yang bersangkutan teridentifikasi dugaan tindak pidana maupun perkara perdata terhadap administrasi pelayaran maupun yang lainnya.

8. Melaksanakan siji awak kapal

Setiap pekerja yang bekerja di kapal apapun jabatan yang dimilikinya, harus memiliki kompetensi, dokumen pelaut, dan disijil oleh Syahbandar. Adapun tahapan penyijilan awak kapal seperti penandatanganan perjanjian kerja laut yang dilakukan oleh pelaut dan perusahaan angkutan laut diketahui oleh Syahbandar dan berdasarkan penandatanganan perjanjian kerja laut, nakhoda memasukan nama dan jabatan awak kapal sesuai dengan kompetensinya ke dalam buku siji yang disahkan oleh Syahbandar.

Berdasarkan peran Syahbandar diatas, salah satu peran yang paling penting Syahbandar dapat dilihat 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.

### **Hambatan-Hambatan Yang Dihadapi Oleh Syahbandar Belawan Dalam Melaksanakan Keselamatan Angkutan Laut**

**Hambatan dari Aspek Regulasi.** Regulasi merupakan suatu produk yang dihasilkan oleh orang yang berada dalam sistem hukum yang mencakup keputusan yang mereka keluarkan dan aturan baru yang mereka susun. Regulasi juga mencakup hukum yang hidup (*living law*), dan bukan hanya aturan yang ada dalam kitab Undang-Undang (*law books*). Regulasi hukum berkaitan dengan proses pembuatan suatu produk hukum yang dilakukan oleh pembuat Undang-Undang (Hukum, 2014). Nilai-nilai yang berpotensi menimbulkan gejala hukum dimasyarakat dirumuskan

dalam suatu peraturan perUndang-Undangan. Sedangkan pembuatan suatu produk perUndang-Undangan dipengaruhi oleh suasana politik dalam suatu Negara.

Sering sekali regulasi hukum yang termuat didalam suatu produk perUndang-Undangan dipengaruhi oleh kepentingan-kepentingan kelompok tertentu. Sehingga hukum yang dihasilkan tidak responsif terhadap perkembangan masyarakat. Akibat yang lebih luas adalah hukum dijadikan sebagai alat kekuasaan dan bukan sebagai pengontrol kekuasaan atau membatasi kesewenangan yang sedang berkuasa.

Menurut Satjipto Rahardjo yang mengutip dari Radbruch, terdapat nilai-nilai dasar dari hukum, yaitu Keadilan, Kegunaan dan Kepastian hukum. Tidak jarang ketiga nilai dasar hukum tersebut saling bertentangan dalam penegakkan hukum. Bila hal tersebut terjadi maka yang harus diutamakan adalah keadilan, mengingat tujuan hukum adalah terciptanya rasa keadilan dimasyarakat. Peraturan perundang-undangan yang tidak responsif dan demokratis hanya akan menimbulkan opini di masyarakat yang dapat mengganggu stabilitas hukum, keamanan ekonomi dan politik. Sehingga untuk membentuk peraturan perundang-undangan yang sesuai dengan aspirasi yang berkembang dimasyarakat harus bebas dari intervensi dan kepentingan pihak-pihak atau kelompok tertentu.

Dalam ketentuan regulasi hukum dibidang pelayaran, regulasi pelayaran memiliki kedudukan (*Standing*) yang mempunyai peranan penting dalam keselamatan penumpang kapal saat berlayar. Menurut ketentuan Pasal 1 ayat 9 Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan disebutkan bahwa keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Capt. Bharto Ari Raharjo sebagai Kepala Kantor KeSyahbandaran Utama Belawan, bahwa hambatan yang dihadapi Syahbandar Belawan dalam melaksanakan keselamatan angkutan laut dari segi regulasi yaitu bahwa Syahbandar belawan tidak mempunyai hambatan. Karena dalam peran Syahbandar dalam mengawasi keselamatan angkutan laut diatur dalam ketentuan regulasi maupun peraturan perUndang-Undangan Indonesia mengenai pelayaran.

**Hambatan dari Aspek Instansi.** Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Instansi merupakan sebuah badan pemerintahan yang umum (Jawatan, Kantor) yang mengurus dan menyelenggarakan suatu tugas secara luas di ruang lingkup keinstansiannya. Dalam penelitian ini instansi yang akan dibahas adalah Syahbandar, yang mana Syahbandar merupakan pejabat pemerintah dipelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Instansi keSyahbandaran merupakan instansi pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang dikomandoi oleh kepala Syahbandar.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Capt. Bharto Ari Raharjo Terkait hambatan yang dihadapi oleh Syahbandar dalam melaksanakan pengawasan keselamatan angkutan laut dari segi instansi yaitu kurangnya pendidikan khusus keSyahbandaran bagi pegawai baru maupun pegawai lama Syahbandar sehingga membuat beberapa pegawai yang memiliki keahlian khusus keSyahbandaran mempunyai tugas rangkap.

**Hambatan dari Sarana dan Prasarana.** Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana dan fasilitas tersebut mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi, maka mustahil penegakan hukum dapat mencapai tujuannya.

Adanya hambatan penyelesaian perkara bukanlah semata-mata disebabkan karena banyaknya perkara yang harus diselesaikan, sedangkan waktu untuk mengadilinya atau menyelesaikannya sangat terbatas. Para pencari keadilan harus antri menunggu penyelesaian perkaranya, akan tetapi mereka tidak harus antri untuk membeli sesuatu barang yang diinginkannya.

Suatu masalah lain yang erat hubungannya dengan penyelesaian perkara dan sarana atau fasilitasnya, adalah soal efektivitas dari sanksi negatif yang diancamkan terhadap peristiwa-peristiwa pidana tertentu. Tujuan sanksi-sanksi tersebut dapat mempunyai efek yang menakutkan terhadap pelanggar-pelanggar potensial, maupun yang pernah dijatuhi hukuman karena pernah melanggar (agar tidak mengulanginya lagi).

Dari penjelasan diatas nyata pula bahwa sarana ekonomis ataupun biaya daripada pelaksanaan sanksi-sanksi negatif diperhitungkan, dengan berpegang pada cara yang lebih efektif dan efisien, sehingga biaya dapat ditekan didalam program-program pemberantasan kejahatan jangka panjang. Kepastian (*certainty*) didalam penanganan perkara maupun kecepatannya, mempunyai dampak yang lebih nyata apabila dibandingkan dengan peningkatan sanksi negatif belaka. Kepastian dan kecepatan penanganan perkara senantiasa tergantung pada masukan sumber daya yang diberikan didalam program-program pencegahan dan pemberantasan kejahatan.

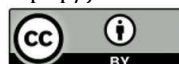
Dengan demikian dapatlah disimpulkan, bahwa sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting didalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin penegak hukum menyeraskan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual. Khususnya untuk sarana atau fasilitas tersebut, sebaiknya dianuti jalan pikiran sebagai berikut: Yang tidak ada-diadakan yang baru betul; Yang rusak atau salah-diperbaiki atau dibetulkan; Yang kurang-ditambah; Yang macet-dilancarkan; Yang mundur atau merosot-dimajukan atau ditingkatkan (Soekanto, 2006, p. 44).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Capt. Bharto Ari Raharjo Terkait sarana dan prasarana yang diperlukan Syahbandar dalam mengawasi keselamatan angkutan laut antara lain: Adanya kapal patroli untuk memantau dan mengawasi kegiatan kapal yang ada dipelabuhan maupun kapal keluar dan kapal masuk; Adanya peralatan-peralatan kantor seperti komputer, printer, alat-alat tulis, lemari cabinet dalam melaksanakan penerbitan surat persetujuan berlayar dan penyimpanan dokumen pelayaran; Peraturan maupun regulasi yang menyangkut kepada aturan pelayaran maupun peraturan keSyahbandaran lainnya yang diterbitkan oleh menteri perhubungan.

Hambatan yang dihadapi oleh Syahbandar dari segi sarana dan prasarana dalam melaksanakan pengawasan keselamatan angkutan laut yaitu terbatasnya anggaran yang diberikan oleh kementerian perhubungan terhadap instansi yang bertanggung jawab dibidang pelayaran dalam hal ini Syahbandar untuk melengkapi sarana dan prasarana yang dibutuhkan Syahbandar, sehingga ini menjadi pemicu dalam menghambat kinerja Syahbandar terkait pengawasan keselamatan angkutan laut.

## SIMPULAN

Peran Syahbandar dalam melaksanakan keselamatan angkutan laut antara lain berkoordinasi terhadap kegiatan pemerintahan di pelabuhan, Melaksanakan pemeriksaan, penyimpanan, serta penerbitan dokumen-dokumen yang diperlukan angkutan laut (kapal) agar dapat melakukan pelayaran serta kegiatan 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 dan telegrap keselamatan, kwitansi penerimaan bea mercusuar Indonesia pada pelayaran yang terakhir, dan izin masuk-keluar dari pelabuhan yang terakhir disinggahi. Hambatan yang dihadapi Syahbandar dalam melaksanakan keselamatan angkutan laut yaitu: hambatan dari segi regulasi yaitu bahwa Syahbandar belawan tidak mempunyai hambatan. Karena dalam peran Syahbandar dalam mengawasi keselamatan angkutan laut diatur dalam ketentuan regulasi maupun peraturan perUndang-Undangan Indonesia. Hambatan dari segi instansi yaitu bahwa kurangnya pendidikan khusus keSyahbandaran bagi pegawai baru maupun pegawai lama Syahbandar sehingga membuat beberapa pegawai yang memiliki keahlian khusus keSyahbandaran mempunyai tugas rangkap. Hambatan yang dihadapi oleh Syahbandar dari segi sarana prasarana dalam melaksanakan pengawasan keselamatan angkutan laut, yaitu terbatasnya anggaran yang diberikan oleh



kementerian perhubungan terhadap instansi yang bertanggung jawab di bidang pelayaran dalam hal ini Syahbandar dalam melaksanakan perlengkapan sarana dan prasarana yang dibutuhkan Syahbandar, sehingga ini menjadi pemicu dalam menghambat kinerja Syahbandar terkait pengawasan keselamatan angkutan laut.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Ediwarman. (2016). Monograf Metodologi Penelitian Hukum, Panduan Penulisan Skripsi, Tesis dan Disertasi. PT. Soft Media.
- Bayuputra, T. B. (2015). Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia. *Lex et Societatis*, 3(3).
- Hidayatulloh, I., & Arman, Z. (2022). Analisis hukum terhadap peran Syahbandar dalam pengawasan evakuasi kapal kandas di perairan laut. *Jurnal Cakrawala Hukum*, 13(1), 20-28.
- Hadikusuma, H. (2006). Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum. Mandar Maju.
- Hukum, H. I. (2014). Substansi Hukum. Gudangilmuh. <https://gudangilmuh.blogspot.com/2014/11/substansi-hukum.html>
- Perkapalan, Pub. L. No. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 (2002).
- Pelayaran, Pub. L. No. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 (2008).
- Marzuki, P. M. (2005). Penlelitian Hukum. Kencana Prenada Media Group.
- Nasution, B. J. (2011). Metode Penelitian Ilmu Hukum. Mandar Maju.
- Purwendah, E. K., & Djatmiko, A. (2015). Peran syahbandar dalam penegakan hukum pencemaran minyak di laut oleh kapal tanker. *Perspektif*, 20(1), 30-40.
- Sinamo, N. (2010). Metode Penelitian Hukum dalam Teori dan Praktek. Bumi Intitama Sejahtera.
- Santosa, A., & Sinaga, E. A. (2020). Peran Tanggung Jawab Nakhoda dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Sains dan Teknologi Maritim*, 20(1), 29-42.
- Soejono, W. (1986). Hukum Laut Khusus Tentang Pengangkutan Barang. Liberty.
- Soekanto, S. (2002). Teori Peranan. Bumi Aksara.
- Soekanto, S. (2006). Pengantar Penelitian Hukum. UI Press.
- Soemitro, R. H. (1982). Metode Penelitian Hukum. Ghalia Indonesia.
- Suggono, B. (2007). Metode Penelitian Hukum. Raja Grafindo Persada.
- Suryani, D., Pratiwi, A. Y., & Hendrawan, A. (2018). Peran syahbandar dalam keselamatan pelayaran. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 2(2), 33-39.
- Wijayanti, A. (2011). Strategi Penulisan Hukum. Lubuk Agung.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor KeSyahbandaran Utama
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor KeSyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal
- Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1998 Tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.

