

**PENGAWASAN HUKUM SYAHBANDAR DALAM UPAYA
MEWUJUDKAN KESELAMATAN, KEAMANAN DAN
KETERTIBAN PENUMPANG SPEED BOAT DI PELABUHAN
TARAKAN**

***LEGAL SUPERVISION OF SYAHBANDAR IN EFFORTS TO
MAKE SAFETY, SECURITY AND DECISION OF PASSENGERS
OF SPEED BOAT AT TARAKAN PORT***

Sri Endang Rayung Wulan, Syahrial
Fakultas Hukum Universitas Balikpapan
Jalan Pupuk Raya Kalurahan Damai, Balikpapan, Kalimantan Timur
Rayung.wulan@uniba-bpn.ac.id

Abstrak

Peran Syahbandar dalam menerapkan standar keamanan dan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tarakan, yaitu: Peran Syahbandar dimana peran syahbandar mengguraikan bahwa harus menguasai pelabuhan dan mengatur seluruh kegiatan yang ada di pelabuhan Indikator yang mempengaruhi keamanan didalam penelitian ini antara lain Aspek pengawasan kelaik lauan kapal dimana pengawasan tersebut harus di lakukan secara langsung baik itu peralatannya maupun fisik kapal. Melaksanakan sijhil awak kapal iala syahbandar harus memasukan nama nama awak kapal yang baru dalam buku sijil awak kapal, dan harus memeriksa daftar nama awak kapal secara teliti dan harus mengesahkannya. mengawasi kegiatan ahli muat di perairan pelabuhan, dimana syahbandar harus lebih giat untuk melakukan pengawasan setiap kegiatan ahli muatan di perairan pelabuhan supaya tidak terjadi hal yang tidak diinginkan, dan Tanggung jawab Syahbandar dalam rangka menerapkan standar keamanan dan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tarakan, yaitu: Tanggung jawab Syahbandar mengguraikan bahwa secara umum terhadap kapal bertanggung jawab ketikadalam pelayaran baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Indikator yang mempengaruhi keamanan di dalam penelitian ini antara lain pengawasan keselamatan penumpang/barang. pengawasan keselamatan penumpang/ barang melakukan pengawasan kepada seluruh penumpang atau barang demi menjaga keselamatan pelayaran. Membuat kapalnya layak laut ialah seluruh sertifikat kapal masih berlaku dan tidakada yang mati agar kapalnya menjadi layak laut untuk berlayar.

Kata Kunci: Syahbandar, Pelabuhan, Kapal Laut

Abstract

The role of the harbormaster in applying safety and security standards for shipping at the Port of Tarakan, namely: The role of the harbormaster where the role of the harbormaster describes that he must control the port and regulate all activities in the port Indicators that affect security in this study include aspects of monitoring the behavior of ships where the supervision is must be done directly both the equipment and the ship's physical. To carry out the crew certificate, the harbormaster must enter the name of the new crew member in the crew certificate book, and must check the crew name list carefully and must certify it. supervising the activities of cargo experts in port waters, where porters must be more active in supervising every

activity of cargo experts in port waters so that no undesirable things occur, and the responsibility of the harbormaster in implementing safety and security standards for shipping at the Port of Tarakan, namely: Syahbandar explained that in general the ship is responsible when in a good voyage from one port to another port safely. Indicators that affect security in this study include monitoring the safety of passengers / goods. passenger / cargo safety supervision carries out supervision of all passengers or goods in order to maintain shipping safety. Making the ship seaworthy is that all ship certificates are still valid and no one dies so that the ship becomes seaworthy for sailing.

Keywords: *Harbormaster, Port, Sea Ship*

I. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Letak geografis Indonesia yang berada di antara Benua Asia dan Australia serta di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik telah menempatkan Indonesia pada posisi strategis ditinjau dari segi ekonomi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Selain itu, posisi dan sumber daya kelautan tersebut juga menempatkan Indonesia menjadi sangat penting bagi negara-negara dari berbagai kawasan. Namun posisi strategis ini selain merupakan peluang sekaligus kendala bagi bangsa. Indonesia dalam mewujudkan cita-cita bangsa), karena disamping memberikan dampak yang menguntungkan sekaligus juga dapat mengancam kepentingan Indonesia, sehingga menimbulkan permasalahan yang kompleks baik masalah yang berkaitan dengan bidang keamanan, hukum, ekonomi maupun pertahanan Negara.¹

Angkutan laut sebagai salah satu modal transportasi ditata dalam suatu kesatuan transportasi nasional yang terpadu dalam mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang aman, nyaman, tertib, dan efisien. Dalam usaha untuk mewujudkan hal tersebut tentunya pemerintah mempunyai peran penting untuk menunjang kelancaran pelayaran yaitu dengan melakukan penegakan hukum di laut.

Salah satu upaya dalam pengawasan hukum di laut adalah pengawasan terhadap kapal-kapal yang berlayar di wilayah perairan di Indonesia. Kapal yang memenuhi syarat-syarat laik laut yang dapat berlayar di wilayah laut di Indonesia. Dalam Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

¹ Didik Heru Purnomo, Pengamanan Wilayah Laut Indonesia, Jurnal Hukum Internasional, Desember 2004, hlm. 27

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 izin pelayaran. Masalah keselamatan dan keamanan 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, ijin berlayar, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta seluruh kegiatan pelayaran angkutan laut di perairan Indonesia.

Sesuai dengan fungsinya tugas Syahbandar mengawasi kelayaklautan kapal yang meliputi keselamatan, keamanan, dan ketertitaban di pelabuhan. Seorang syahbandar akan dimintai pertanggungjawaban atas terjadinya kecelakaan kapal di laut. Keselamatan kapal dalam kamus transportasi laut adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas tata susunserta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal. Secara terus menerus, keselamatan kapal harus diperiksa oleh Syahbandar sebelum boleh berlayar. Tugas-tugas profesi Syahbandar seperti yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, serta Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Setiap perusahaan sangatlah penting untuk mengembangkan, menerapkan dan mempertahankan Sistem Manajemen Keselamatan yang meliputi:

1. kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan,
2. prosedur pelaporan kecelakaan kapal dan penyimpangandari ketentuan kode,
3. petunjuk dan prosedur untukmemastikan keselamatan operasi kapal dan perlindunganlingkungan, perkerja di atas kapal benar-benar menaatiperaturan Internasional maupun perundang-undang Negara Bendera kapal yang bersangkutan,
4. menentukan tingkat Otoritas garis komunikasi antar personil darat (DPA) dandi atas kapal,
5. prosedur untuk siap dan tanggap dalamkeadaan darurat,
6. prosedur untuk internal Audit danditinjau ulang manajemen.

Kecelakaan kapal susah diprediksi dan dapat terjadidimana saja. Oleh sebab itu untuk menghadapi musibahdi tengah laut sebelum kapal meninggalkan pelabuhan, Kapal wajib melaksanakan persiapan-persiapan danpersyaratan sebagai berikut:

1. mengikuti peraturanInternational Manajemen *code (ISM code)*,
2. pengetesancara operasinya kemudi darurat, (*emergency Rudder*),
3. pengecekan beroperasinya GPS (*Global Potitioning System*),
4. kek kelaikan sekoci (David) penolong diturunkan dan dinaikan,
5. cek Jangkar dan rantai jangkardalam keadaan baik,
6. persiapan penerimaan Pilot (pandu), dan menurunkan Pilot,
7. cek *smoke detector* dianjungan untuk mengantisipasi kebakaran di palka-palka,

8. sebelum berlayar Peta-peta mulai dari tempat tolaksampai ketempat tujuan sudah dikoreksi dan *up date*,
9. pemeriksaan *generator, tes running* atau tidak,
10. pengecek lampu-lampu jalan dan lampu-lampu darurat,
11. mengetes darurat mesin Induk,
12. hasil Internalaudit dan Manajemen review,
13. pengopersian *Oil Watersparator (OWS)*,
14. menengecek tutup palka danperalatan bongkar muat juga alat elektronik.

Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam kontruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumendokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar, tidak jarang juga ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya.

Pada tanggal 22 Mei 2018, sekitar pukul 12.00 WITA, selesai melakukan proses pemuatan penumpang dan barang di pelabuhan Malinau, Kabupaten Malinau, Kalimantan Utara kapal penumpang Harapan Baru Express VII memulai perjalanannya menuju Pelabuhan Tenggayu I ke Pelabuhan Tarakan. Perjalanan sejauh 100 mil laut diperkirakan akan ditempuh selama 3 jam. Sebanyak 28 penumpang dewasa dan 4 penumpang anak-anak berada di atas kapal. Barang penumpang diletakkan di atap kapal dan diikat ke pagar (*railing*) di sisi kapal untuk mencegah barang terjatuh ketika kapal sedang bergerak. Terdapat tiga personil kapal yang terdiri dari seorang Juragan dan dua orang Pembantu.

Kehadiran Syahbandar di Tarakan Kalimantan Utara sangat tepat karena terkait dengan industri di daerah ini, yang produk barang dihasilkan industri baik dari dan ke Tarakan. Tugas dan wewenang syahbandar berdasarkan Undang-Umdang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yakni melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) Syahbandar mempunyai tugas:

- a. mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan
- b. mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran
- c. mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan
- d. mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air
- e. mengawasi kegiatan penundaan kapal
- f. mengawasi pemanduan

- g. mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun
- h. mengawasi pengisian bahan bakar
- i. mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang
- j. mengawasi pengerukan dan rekamasi
- k. mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan
- l. melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan
- m. memimpin penanggulangan pencemaran dan
- n. pemadaman kebakaran di pelabuhan dan
- o. mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Keselamatan dan keamanan pelayaran tidak terlepas dari terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal di pelabuhan pemberangkatan. Pejabat yang berwenang penuh untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran adalah Syahbandar di pelabuhan. Dijelaskan Pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, BAB XII Pasal 211 adalah "Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaan, dan kegiatan institusi pemerintah lainnya (POLRI DAN TNI)". Pasal 212 menjelaskan bahwa: Dalam melaksanakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi Internasional, Syahbandar bertindak selaku Komite Keamanan Pelabuhan (*Port Security Committee*).

Berdasarkan latar belakang pemikiran di atas penulis mengadakan penelitian untuk penulisan tesis dengan judul: **PENGAWASAN HUKUM SYAHBANDAR DALAM UPAYA MEWUJUDKAN KESELAMATAN, KEAMANAN DAN KETERTIBAN PENUMPANG SPEED BOAT DI PELABUHAN TARAKAN.**

2. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah peran Syahbandar dalam menerapkan standar keamanan dan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tarakan?
2. Bagaimanakah tanggung jawab Syahbandar dalam rangka menerapkan standar keamanan dan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tarakan?

3. Metode Penelitian

1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan penelitian hukum normatif yang merupakan prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya.² penelitian hukum normatif, penelitian yang berfokus pada norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan. Dalam penelitian hukum normatif ini dikaji norma-norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan, proses pendekatan secara perundang-undangan yang berkaitan dengan Pengawasan hukum syahbandar dalam upaya mewujudkan

² Johny Ibrahim, Teori dan metodologi Penelitian Hukum Normatif (Malang: UMM Press 2007, hlm.57

keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang Speed Boat di Pelabuhan Tarakan.

II. PEMBAHASAN

A. Peran Syahbandar Dalam Menerapkan Standar Keamanan Dan Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tarakan

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

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

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap di penuhi ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran serta koordinasi kegiatan pemerintah di pelabuhan. 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. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

Menurut Pasal 1 angka 40 awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya. Adapun tugas, fungsi serta aktifitas syahbandar sesuai dengan PM.34 tahun 2012:

1. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran
2. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan
3. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air
4. Mengawasi kegiatan penundaan kapal
5. Mengawasi pemanduan
6. Mengawasi pengisian bahan bakar
7. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang
8. Mengawasi pengerukan dan reklamasi
9. Mengawasi kegiatan pembangunan Fasilitas Pelabuhan
10. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan
11. Memimpin penanggulangan pencemaran dan Pemadaman kebakaran di pelabuhan

12. Dan dalam melaksanakan penegakan hukum bidang keselamatan dan keamanan sebagaimana di maksud dalam Pasal 207 (ayat 1)

Syahbandar Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, permuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

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. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,

Pasal 1 butir 40 awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya.

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.

Agar kegiatan yang dimaksud di atas dapat terlaksana dengan baik, maka perlu adanya peran pengawasan yang baik terhadap para penumpang di Pelabuhan Tarakan. Hal ini tentu menjadi perhatian bagi pihak syahbandar, mengingat mereka adalah penguasa di pelabuhan yang harus berperan aktif dalam memaksimalkan wewenang yang dimiliki, khususnya dalam kegiatan pengawasan terhadap penumpang di pelabuhan. Namun kenyataan yang ditemukan di lapangan bahwa masih ada masyarakat yang belum sepenuhnya merasakan kenyamanan ketika ingin berpergian menggunakan kapal di Pelabuhan Tarakan. Alasan yang sering disampaikan oleh para penumpang yaitu karena adanya ketidakmaksimalan kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh petugas syahbandar.

Kenyamana dalam melakukan perjalanan menggunakan angkutan laut merupakan hal yang sangat diinginkan oleh para penumpang kapal di Pelabuhan Tarakan. 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.

Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah banyak mengalami perbaikan-perbaikan dalam peningkatan yang akan mengangkat lebih kesyahbandaran. Masalah keselamatan, keamanan dan ketertiban dalam pelayaran merupakan tanggung jawab besar karena salah satu persoalan jatuhnya banyak korban pengguna angkutan laut adalah kurangnya kemampuan dan pemahaman seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandaran. Oleh karena itu siapa pun yang menjalankan tugas kesyahbandaran di Pelabuhan Tual perlu memahami betul setiap tugas yang wajib dilakukan.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 207 ayat (1), menyatakan bahwa Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

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 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 212 ayat (1) dan (2).

Selanjutnya dalam melakukan tugasnya, Syahbandar memiliki fungsi sebagai berikut, yaitu :

1. Melaksanakan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
2. Melaksanakan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
3. Melaksanakan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
4. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan di pelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Wewenang Syahbandar Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 209, menerangkan bahwa dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan, sebagai berikut :

1. Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintah di pelabuhan;
2. Memeriksa dan meyimpan surat, dokumen, warta kapal;
3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
4. melakukan pemeriksaan kapal;
5. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar;
6. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
7. Menahan kapal atas perintah pengadilan;
8. Melaksanakan siji awak kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan,

sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 Pasal 1 ayat (1), menjelaskan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 Pasal 1 ayat (1), menjelaskan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan.

Dalam melaksanakan tugas yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 Pasal 3, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

1. Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DKLr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.
2. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran.
3. Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan
4. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan.
5. Pengaturan, pengendalian, pengawasan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan perairan.
6. Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan.
7. Penjaminan keamanan dan ketertiban Pelabuhan,
8. Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.
9. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran

Pelabuhan adalah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana barang-barang dapat disimpan untuk waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daeran tujuan atau pengapalan.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mana disebutkan bahwa “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi”.

Petugas kesyahbandaran UPP Tarakan telah menerapkan standar pengawasan keselamatan, keamanan, dan ketertiban penumpang. Sesuai dengan tingkatan organisasi, Pelabuhan Tarakan adalah pelabuhan yang belum dikomersialkan sehingga dikelola oleh UPP kelas II. Standar pengawasan keselamatan, keamanan dan ketertiban (atau lazim disebut SOP) dalam bentuk hitam di atas putih masih sangat sederhana yaitu berupa Juklak (petunjuk pelaksanaan) yang ditandatangani Kepala UPP. Belum ada SOP yang detail dan disahkan dengan keputusan/peraturan menteri.

Meskipun masih sederhana (berupa lembaran kertas yang dipajang di beberapa tempat), SOP keselamatan, keamanan, ketertiban UPP Tarakan ini mampu dijadikan pedoman bagi para petugas lapangan. Demikian juga mitra kerja petugas lapangan UPP seperti dari Polri, juga mematuhi SOP ini. Arus penumpang di Tarakan diperkirakan masih dalam kisaran 200 penumpang per bulan, itupun mayoritas penduduk lokal.

Keakraban antara petugas dengan penumpang sudah terjalin karena seringkali bertemu dengan orang yang sama. Di Pelabuhan Tarakan jarang sekali dilakukan penggeladahan badan, namun yang hampir selalu dilakukan adalah pengeledaan barang bawaan atau bagasi. Petugas sering menemukan benda tajam dan benda terlarang lainnya. Sarana metal detektor hanya satu, sedangkan x-ray belum ada. Oleh karena itu, standar yang ditetapkan ISPS Code dan ISM Code belum sepenuhnya diterapkan, khususnya untuk pengawasan keamanan penumpang.

Berbagai jenis kecelakaan kapal yang berdampak pada buruknya kinerja keselamatan transportasi laut tidak terlepas dari kegagalan yang muncul baik pada tahap pembangunan maupun selama proses pengoperasiannya. Oleh karena itu dalam beberapa teori dijelaskan bahwa situasi berbahaya yang mengarah pada kecelakaan merupakan hasil dari kombinasi kegagalan teknis, manusia dan organisasi. Dengan menciptakan sistem prosedur dan standar keselamatan otomatis akan dapat mencegah situasi yang mengarah pada munculnya insiden dan membuat sistem kembali pada keadaan normal.

Masalah keselamatan pelayaran akhir-akhir ini terutama dengan meningkatnya prosentase kecelakaan sejak tahun 2004 hingga 2008, melejit ke permukaan dan menjadi tema hangat untuk diperbincangkan, baik oleh media cetak maupun elektronik. Peranan keselamatan pelayaran dalam sistem transportasi laut merupakan hal penting untuk direfleksikan karena transportasi laut sangat diwarnai oleh bahaya dan ancaman badai, kabut, dan gerakan-gerakan dari laut seperti ombak, arus, karang laut, pendangkalan dan jalur pelayaran yang tidak tetap dan berubah. Ini sebabnya pelayaran kita sangat berisiko tinggi, dan oleh sebab itu pula aspek keselamatan harus benar-benar terjamin.

Untuk menunjang pencapaian sasaran pembangunan nasional, maka pelayaran merupakan unsur yang sangat menentukan dalam kelancaran transportasi laut sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Ketidaksiharasan penanganan sistem dan masalah transportasi laut, serta timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran, dapat menghambat penyediaan layanan transportasi di seluruh Indonesia.

Dari beragam moda transportasi perairan di Indonesia saat ini, armada pelayaran rakyat merupakan salah satu armada yang sudah membuktikan dirinya sebagai sarana transportasi laut yang tangguh, identik dengan usaha ekonomi kerakyatan berbasis kapal tradisional yang menggunakan layar dan motor. Sampai saat ini armada pelayaran rakyat tampil sebagai salah satu kekuatan armada nasional disamping armada pelayaran nusantara dan armada pelayaran perintis lainnya.

Namun seiring kemajuan Iptek di bidang transportasi laut, eksistensi armada pelayaran rakyat mulai terpinggirkan dan menghadapi tantangan pasar yang semakin besar, bahkan jumlahnya cenderung berkurang. Oleh karena itu perlu perbaikan dalam pembangunannya yang selama ini dilakukan secara tradisional yakni tanpa dilengkapi dokumen (gambar desain/instalasi) sebagai pedoman dalam pembangunan kapal dan tanpa adanya pengawasan dari instansi.

Dalam struktur organisasi Kementerian Perhubungan yang berhubungan dengan Direktorat Jenderal Perhubungan, terdapat dua kantor yang menyebutkan kata syahbandar yaitu Kantor Kesyahbandaran Utama & Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Masing masing kantor tersebut memiliki tugas pokok dan fungsi yang berbeda. Berikut akan dijelaskan tugas pokok dan fungsi masing-masing dari kantor tersebut.

Kantor Kesyahbandaran Utama Terdapat empat Kantor Kesyahbandaran Utama yang terletak di pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia. Keempat kantor Kesyahbandaran Utama tersebut adalah Kantor Syahbandar Utama di Tarakan di Kalimantan Utara, Kantor Syahbandar Utama.

Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran Utama ini dicantumkan dalam Peraturan Menteri Nomor 34 tahun 2012. Tugas pokok keempat Kantor Syahbandar Utama tersebut menurut PM.34 Tahun 2012 Pasal 2 adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan. Sedangkan fungsi dari Kantor Kesyahbandaran Utama sesuai dengan Pasal 3 PM. 34 Tahun 2012 adalah:

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
2. Pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
3. Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal;
4. Pelaksanaan 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;
5. Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue/ SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;

6. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal;
7. Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
8. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
9. Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar atau Syahbandar di pelabuhan perikanan kecuali kapal perang dan/atau kapal negara/kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga. Syahbandar yang dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar meliputi Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Kepala Kantor Pelabuhan Tarakan, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah pejabat/petugas yang berwenang menangani kesyahbandaran di pelabuhan perikanan. Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan syahbandar hanya berlaku selama 1x24 jam dan untuk sekali pelayaran. Permohonan Surat Persetujuan Berlayar diajukan oleh pemilik atau operator kapal secara tertulis kepada syahbandar.

Permohonan tersebut dilengkapi dengan surat pernyataan Nahkoda (Master Sailing Declaration) dan bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tersebut berlayar. Bukti pemenuhan kewajiban lainnya di antaranya, Bukti Pembayaran Jasa Kepelabuhanan, Bukti Pembayaran Jasa Kenavigasian, Bukti Pembayaran Penerimaan Uang Perkapalan, Persetujuan (*Clearance*) Bea dan Cukai, Persetujuan (*Clearance*) Imigrasi, Persetujuan (*Clearance*) Karantina Kesehatan dan / atau Persetujuan (*Clearance*) Karantina hewan dan tumbuhan. Kapal perikanan wajib dilengkapi dengan surat laik operasi dari pengawas perikanan. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran . Berkas permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) diserahkan kepada Syahbandar setelah semua kegiatan di atas kapal selesai dan kapal siap untuk berlayar yang dinyatakan dalam surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari Nakhoda (*Master Sailing Declaration*).

Permohonan diajukan Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat dan dokumen kapal. Apabila ada laporan mengenai kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal. Jika terdapat hal-hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat ijin berlayar tidak dapat

diberikan, dan kepada Nahkoda atau perusahaan pelayaran diperintahkan untuk melengkapi kekurangan, menurunkan muatan atau penumpang apabila jumlah penumpang kapal berlebih, atau menyelesaikan dokumen apabila sudah tidak berlaku lagi.³

Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang pelayaran Indonesia maka dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan maka syahbandar mempunyai tugas yaitu:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan;
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan, pelabuhan dan alur pelayaran;
3. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
4. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
5. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.

Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, dan pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim perlu dilaksanakan dengan cermat melalui struktur terkait sebagai pemangku kepentingan dalam hal ini diatur tersendiri secara khusus sebagai penjabaran Undang-Undang pelayaran melalui Peraturan Menteri Tenaga Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (dulu Administrator Pelabuhan yang mengatur jalannya kegiatan pelabuhan dan operasional kapal).

Untuk kapal asing yang hendak masuk wilayah perairan Indonesia wajib mengikuti prosedur pemeriksaan kapal guna dapat melanjutkan pelayaran yang sebelumnya dilakukan. Pengawasan Kapal Asing (*port state control*) dilakukan oleh Seksi Kesyahbandaran. Hasil pemeriksaan kapal asing yang dimaksud di atas dibagi menjadi: (a) *seaworthy*; (b) *substandart*; dan (c) *unsafe*. Tindak lanjut atau keputusan dari administrasi dalam kondisi *seaworthy* adalah memberikan clearance out (Izin untuk meninggalkan pelabuhan); pada kondisi sub standart perlu klarifikasi dengan pihak operator kapal; dan untuk kondisi *unsafe* diperlukan tindakan perbaikan (*corrective action*) bahkan kapal dapat dicegah untuk melaut.

B. Tanggungjawab Syahbandar Dalam Rangka Menerapkan Standar Keamanan Dan Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tarakan

Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Sesuai

³ Bayuputra, Tenda Bisma, "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia", *Lex et Societatis*, 3:3, (Manado:Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, 2015), hlm. 25.

dengan ketentuan peraturan peundang-undangan tentang pelayaran Indonesia maka dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan maka syahbandar mempunyai tugas yaitu:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan;
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan, pelabuhan dan alur pelayaran;
3. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
4. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang;
5. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.

Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, dan pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim perlu dilaksanakan dengan cermat melalui struktur terkait sebagai pemangku kepentingan dalam hal ini diatur tersendiri secara khusus sebagai penjabaran UU pelayaran melalui Peraturan Menteri Tenaga Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (dulu Administrator Pelabuhan yang mengatur jalannya kegiatan pelabuhan dan operasional kapal).

Untuk kapal asing yang hendak masuk wilayah perairan Indonesia wajib mengikuti prosedur pemeriksaan kapal guna dapat melanjutkan pelayaran yang sebelumnya dilakukan. Pengawasan Kapal Asing (*port state control*) dilakukan oleh Seksi Kesyahbandaran. Hasil pemeriksaan kapal asing yang dimaksud di atas dibagi menjadi: (a) *seaworthy*; (b) *substandart*; dan (c) *unsafe*.

Tindak lanjut atau keputusan dari administration dalam kondisi seaworthy adalah memberikan *clearance out* (Izin untuk meninggalkan pelabuhan); pada kondisi sub standart perlu klarifikasi dengan pihak operator kapal; dan untuk kondisi unsafe diperlukan tindakan perbaikan (*corrective action*) bahkan kapal dapat dicegah untuk melaut. Kapal yang dinyatakan laiklaut dapat melakukan pelayaran dengan *destination* atau tujuan ke pelabuhan khusus yang di sediakan pemerintah, yaitu pelabuhan khusus pelayaran samudera. Apabila suatu kapal dinyatakan unsafe atau tidak layak dalam melakukan pelayaran maka kapal tersebut diharuskan untuk memperbaiki setiap system ataupun perlengkapan kapal yang dinyatakan rusak atau tidak laiklaut guna melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran.

Terdapat sedikit perbedaan terhadap pemeriksaan kapal asing yang akan berlabuh dengan kapal berbendera Indonesia. Pada kapal asing pemeriksaan dilakukan di perairan zona tambahan. Zona tambahan adalah laut yang terletak pada sisi luar dari garis pangkal dan tidak lebih dari 24 mil laut. Artinya zona tambahan berada diluar zona laut teritorial suatu negara.

Menurut Pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan. kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah-pelayarannya meliputi: keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal

dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, manajemen keamanan kapal. Kelaiklautan kapal dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administrasi dan teknis.

Persyaratan administrasi berupa sertifikatsertifikat keselamatan seperti Surat kebangsaan, surat ukur, sertifikat keselamatan, konstruksi kapal, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal, sertifikat radio dan ijazah yang di miliki, serta persyaratan teknis seperti perlengkapan alat pendukung keselamatan di laut harus terlebih dahulu dipenuhi agar kapal mendapatkan status laik laut.

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran. Kelaiklautan jika tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran akan meningkatkan resiko kecelakaan kapal. Kapal yang telah laiklaut dibuktikan dengan adanya Sertifikat Kelaiklautan kapal. Sertifikat Kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh syahbandar adalah berdasarkan hasil data uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI).

Pentingnya peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal dapat dilihat dalam undang-undang pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal. Beberapa hal yang perlu mendapat perhatian syahbandar dalam pengawasannya yaitu material kapal, konstruksi kapal, bangunan kapal, permesinan dan pelistrikan kapal, stabilitas kapal, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak laiklaut, dapat menimbulkan kerugian pada barang yang diangkut hingga kehilangan nyawa penumpang maupun awak kapal.

Untuk menghindari terjadinya hal tersebut maka diadakanlah pemeriksaan-pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar berupa:

- a. Pemeriksaan Tahunan, setiap 12 bulan diperiksa dalam keadaan dilimbungkan di atas galangan kapal.
- b. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dok tahunan.
- c. Pemeriksaan kerusakan atau perbaikan dilakukan pada waktu terjadi sesuatu kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal.
- d. Pemeriksaan tambahan, dilakukan apabila diperlukan dispensasi misalnya akan mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain.

Kondisi laiklaut harus selalu dipertahankan antara lain, dengan perawatan oleh awak kapal sendiri terhadap bangunan kapal, mesin kapal, alat-alat keselamatan dan penolong lainnya sehingga semuanya dalam keadaan memungkinkan dan siap digunakan setiap waktu diperlukan. Pasal 207 (2) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 menjelaskan bahwa seorang syahbandar juga ikut ambil bagian dalam pencarian maupun penyelamatan sebuah angkutan laut apabila angkutan laut tersebut mengalami kecelakaan ataupun gangguan pada saat melaksanakan kegiatan pelayaran.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Peran Syahbandar dalam menerapkan standar keamanan dan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tarakan, yaitu: Peran Syahbandar dimana peran syahbanda mengguraikan bahwa harus menguasai pelabuhan dan mengatur seluruh kegiatan yang ada di pelabuhan Indikator yang mempengaruhi keamanan didalam penelitian ini antara lain Aspek pengawasan kelaik lauan kapal dimana pengawasan tersebut harus di lakukan secara langsung baik itu peralatannya maupun fisik kapal. Melaksanaan sijhil awak kapal iala syahbandar harus memasukan nama nama awak kapal yang baru dalam buku sijil awak kapal, dan harus memeriksa daftar nama awak kapal secara teliti dan harus mengesahkannya. mengawasi kegiatan ahli muat di perairan pelabuhan, dimana syahbandar harus lebih giat untuk melakukan pengawasan setiap kegiatan ahli muatan di perairan pelabuhan supaya tidak terjadi hal yang tidak diinginkan.
2. Tanggung jawab Syahbandar dalam rangka menerapkan standar keamanan dan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tarakan, yaitu: Tanggung jawab Syahbandar mengguraikan bahwa secara umum terhadap kapal bertanggung jawab ketikadalam pelayaran baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Indikator yang mempengaruhi keamanan di dalam penelitian ini antara lain pengawasan keselamatan penumpang. pengawasan keselamatan penumpang melakukan pengawasan kepada seluruh penumpang atau barang demi menjaga keselamatan pelayaran. Membuat kapalnya layak laut ialah seluruh sertifikat kapal masih berlaku dan tidak ada yang mati agar kapalnya menjadi layak laut untuk berlayar

B. Saran

1. Dalam hal penerbitan surat persetujuan berlayar kapal penumpang daerah pelayarannya ditetapkan sesuai sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penumpang dengan tujuan kelaut dan sejauh kompetensi ijazah nakhoda/KKM miliki, pihak Syahbandar (Syahbandar Tarakan) sendiri tetap membatasi daerah pelayaran untuk menjamin keselamatan
2. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal penumpang. Dalam hal tanggung jawab hukum yang diberikan kepada Syahbandar di Pelabuhan Tarakan hanya sebatas tanggung jawab administratif, sehingga terhadap para pengusaha kapal perikanan di Pelabuhan Tarakan hanya menerima kewajiban yang harus dipenuhinya selaku subjek hukum, sedangkan hak-haknya.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

Achmad Ali, 2010. Menguak Teori Hukum Dan Teori Keadilan. Jakarta. Kencana

- Ahmad Fikri Hadin, 2013, Eksistensi Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan di Era Otonomi Daerah, Yogyakarta, Genta Press
- Ateng Syafrudin, Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggung Jawab, Jurnal Pro Justisia Edisi IV, (Bandung, Universitas Parahyangan, 2000)
- Bagir manan, wewenang Provinsi, Kabupaten dan Kota dalam Rangka Otonomi Daerah
- Didik Heru Purnomo, Pengamanan Wilayah Laut Indonesia, Jurnal Hukum Internasional, Desember 2004
- F.A.M. Stroink dalam Abdul Rasyid Thalib, Wewenang Mahkamah Konstitusi dan Aplikasinya dalam Sistem Ketatanegaraan Republik Indonesia, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006)
- Hussyen Umar, Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indoneisa : Buku I, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001
- H.K. Martono, Transportasi di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Rajawali Press, Jakarta, 2011
- Hans Kelsen.2006, Teori Umum Tentang Hukum dan Negara.Bandung.Penerbit Nusa Media
- Johny Ibrahim, Teori dan metedologi Penelitian Hukum Normatif (Malang: UMM Press 2007
- Johnny Ibrahim, 2012, Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif, Bayumedia Publishing, Malang
- J.G. Brouwer dan Schilder, A Survey of Dutch Administrative Law, (Nijmegen: Ars Aequilibr, 1998)
- Koentjaraningrat. 1987. Sejarah Teori Antropologi.Jakarta.Penerbit UI Press
- Miriam Budiardjo, Dasar-Dasar Ilmu Politik, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1998)
- Phillipus Mandiri Hadjon, dkk, 2008, Pengantar Hukum Administrasi Indonesia (*Introduction to the Indonesian Administrative Law*), Yogyakarta, Gadjah Mada University Press
- Penelitian Segi-Segi Teoritik dan Yuridis Pertanggungjawaban Kekuasaan, (Surabaya:Universitas Airlangga, 1990)

Philipus M. Hadjon, Tentang Wewenang, Makalah, Universitas Airlangga, Surabaya, tanpa tahun,

Peter Mahmud Marzuki, 2013, Penelitian Hukum Edisi Revisi, Kencana, Jakarta

Rusadi Kantaprawira, Hukum dan Kekuasaan, Makalah, (Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia, 1998)

Sujamto, 1994, Aspek-aspek Pengawasan di Indonesia, Jakarta, Sinar Grafika

Suwoto Mulyosudarmo, Kekuasaan dan Tanggung Jawab Presiden Republik Indonesia, Suatu

Soerjono Soekamto. 2008. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. Jakarta. Penerbit PT Raja Grafindo Persada

Tubagus Ronny Rahman Nitibaskara, Paradoks Konflik dan otonomi Daerah, Sketsa bayang-bayang Konflik Dalam Prospek Masa Depan Otonomi Daerah. 2002

B. PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, (Staatsblad Tahun 1847 Nomor 23).

Kitab Undang-undang Hukum Dagang, (Staatsblad Tahun 1847 Nomor 23).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama, (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 627).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 627, Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1913, Jakarta.

Reeden Reglemen (Peraturan Bandar) 1925. 8)Peraturan Menteri Perhubungan KM.64 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar. Sekretariat Negara, Jakarta.

Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1998 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 1 , Jakarta.

Intruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor IM 5 2017 tentang Percepatan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal. Sekretariat Negara Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1549. Sekretariat Negara, Jakarta.