

Kewenangan Syahbandar Dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal Pelayaran-Rakyat Di Pelabuhan Muara Angke Dalam Keselamatan Penumpang

Sindy

Email : sindyfirdaus04@gmail.com

Fakultas Hukum, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Serang, Banten
Jl. Raya Palka Km 3 Sindangsari, Pabuaran, Kab. Serang, Provinsi Banten

Info Artikel

| Submitted: 13 Mei 2024 | Revised: 16 Agustus 2024 | Accepted: 21 Agustus 2024

How to cite: Sindy, "Kewenangan Syahbandar Dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal Pelayaran-Rakyat Di Pelabuhan Muara Angke Dalam Keselamatan Penumpang", *BELEID: Journal Of Administrative Law And Public Policy*, Vol. 2, No. 2, (November, 2024)", hlm. 208-220.

ABSTRACT

Shipping is a condition fulfilled by safety and security requirements concerning water transportation, port operations, and the maritime environment as stated in Article 1 paragraph (32) of Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, Ports, and Port Authorities. The Port Authority is a government institution at ports tasked with overseeing and enforcing the law in the field of shipping safety and security. The problem identified in this research is how the implementation of the port authority's jurisdiction in overseeing the seaworthiness of passenger ships at Muara Angke port based on Law Number 17 of 2008 concerning shipping, and the inhibiting factors in implementing the port authority's jurisdiction in carrying out supervision and maritime security functions towards passenger ships at Muara Angke port. The theories in this research are Authority Theory and Supervision Theory. The research method is empirical juridical. The research specification is descriptive analysis. The data sources are primary data supported by secondary data. The data collection technique is interviews. Data is obtained and analyzed descriptively using a qualitative approach. The results of this study show that the supervision of passenger ships by the port authority has not been optimal because several factors are still found, such as passenger ships that still do not have SPB (Safety Management Certificate), ship documents, and ship certificates. The constraints faced by the port authority in carrying out supervision are the limited human resources and the awareness of passenger ship business owners regarding the safety and security of passengers. In conclusion, based on Articles 207, 208, and 209 of Law Number 17 of 2008, the supervision conducted by the port authority is considered less than optimal, as evidenced by ships that do not meet requirements, as stated in Article 1 paragraph (32) of Law Number 17 of 2008 concerning shipping. Recommendation: There is a need to improve supervision and understanding of ship seaworthiness conducted by the port authority and the port authority's firmness towards ship owners who do not have SPB, as having one ensures the safety and security of passengers on passenger ships.

Keywords: Harbor master, Seaworthiness, Public shipping vessels.

ABSTRAK

Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim sebagaimana tertera dalam Pasal 1 ayat (32) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah dipelabuhan yang mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Identifikasi masalah dalam penelitian ini ialah, Bagaimana pelaksanaan kewenangan syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal pelayaran-rakyat di pelabuhan muara angke berdasarkan undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran? dan Faktor penghambat pelaksanaan

kewenangan syahbandar dalam menjalankan fungsi pengawasan dan keamanan pelayaran terhadap kapal pelayaran-rakyat di pelabuhan muara angke?. Teori dalam penelitian ini yaitu, Teori Kewenangan dan Teori Pengawasan. Metode penelitian yaitu yuridis empiris. Spesifikasi penelitian yaitu deskriptif analisis. Sumber data yaitu data primer yang ditunjang oleh data sekunder. Teknik pengumpulan data adalah wawancara. Data diperoleh dan dianalisis secara deskriptif dengan metode pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan pengawasan terhadap kapal pelayaran-rakyat yang dilakukan oleh syahbandar belum maksimal karena masih ditemukan beberapa faktor seperti, Kapal Pelayaran-Rakyat yang masih belum memiliki SPB, dokumen kapal, dan sertifikat kapal. Kendala yang dihadapi oleh syahbandar dalam menjalankan pengawasan ialah belum terjangkaunya seluruh objek pengawasan karna keterbatasan SDM dan kesadaran para pengusaha kapal pelayaran-rakyat mengenai jaminan keselamatan dan keamanan para penumpang. Kesimpulannya, berdasarkan Pasal 207,208 dan 209 undang-undang nomor 17 tahun 2008, Pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar dinilai kurang optimal ditandai dengan adanya kapal-kapal yang digunakan belum memenuhi persyaratan, seperti yang tertera dalam pasal 1 ayat (32) Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Saran, Perlunya peningkatan pengawasan dan pemahaman tentang kelaiklautan kapal yang dilakukan oleh syahbandar dan Perlunya ketegasan Syahbandar kepada para pemilik kapal yang tidak memiliki SPB agar membuatnya, karena ketika hendak berlayar sudah dapat menjamin keamanan dan keselamatan penumpang pada kapal Pelayaran-Rakyat.

Kata Kunci: *Syahbandar, Kelaiklautan, Kapal Pelayaran-Rakyat.*

Pendahuluan

Indonesia sebagai negara hukum sesuai dengan pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945, mengatur mengenai pentingnya keselamatan warga negaranya yang terletak di dalam Pasal 34 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 berisi setiap negara bertanggung jawab atas fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Guna memberikan fasilitas pelayanan umum yang layak kepada masyarakat khususnya dibidang pelayaran, maka dibentuk Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berisi tentang peraturan mengenai pelayaran yang baik untuk menjamin keselamatan dan keamanan dalam melakukan pelayaran. Tentu dalam pelayaran diharapkan semua pihak agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, oleh karena itu perlu adanya pengaturan pengaturan.¹ Berdasarkan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi “Pengangkutan Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal”.

Transportasi air yang paling sering digunakan untuk menyebrang antar pulau yang menjadi destinasi wisata yaitu Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat. Dalam Pasal 1 ayat (5) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan: “Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu”. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah Kapal kayu tradisional yang dibangun secara tradisional berdasarkan pengalaman pembuatnya tanpa dasar proses desain sebagaimana halnya kapal-kapal konvensional/modern. Ukuran kapal biasanya kecil dan kebanyakan dipakai sebagai kapal penangkap ikan, kapal penumpang dan kapal cargo antar pulau.²

Penjamin keamanan dan keselamatan dalam pelayaran adalah Syahbandar dan hal ini diatur dalam Pasal 1 ayat (56) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi: “Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan 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”.

Kewenangan Syahbandar diatur dalam Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran:

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan
- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal
- c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan

¹ Nur Yanto, *Memahami Hukum Laut Indonesia*, Jakarta: Mitra Wacana Media, 2014, hlm. 144.

² Sjafril Karana, “Armada Pelayaran Rakyat Sebagai Sarana Transportasi Angkutan Antar Pulau Dalam Era Pasar Bebas”, *Jurnal Teknologi Reduksi Risiko Bencana*, Volume 4, Nomor 1, 2003, hlm. 22.

- d. Melakukan pemeriksaan kapal
- e. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar
- f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal
- g. Menahan kapal atas perintah pengadilan dan
- h. Melaksanakan siji awak kapal

Kewenangan dan peran Syahbandar sangat diperlukan karena perlu pengawasan terhadap kelaiklautan kapal dan perlu pengawasan yang lebih ketat lagi agar aspek keselamatan menjadi prioritas utama mengingat masih banyaknya kapal-kapal tradisional seperti yang beroperasi mengangkut wisatawan dan warga dari Pelabuhan yang ada di Jakarta ke Kepulauan Seribu yang tak memenuhi standar keselamatan pelayaran.³

Beberapa kurun waktu terakhir sering terjadi kecelakaan kapal yang mengakibatkan jatuhnya korban jiwa dan beberapa kerugian lainnya. Kecelakaan kapal merupakan kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat mengancam keselamatan dan/atau jiwa manusia, berupa kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal kandas. Masalah keselamatan dan keamanan dalam pelayaran merupakan tanggung jawab besar didalam kepelabuhan sebab persoalan yang terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandaran. Pentingnya tugas Syahbandar di pelabuhan untuk menunjang tertibnya administrasi pelayaran dan keselamatan pelayaran, maka tugas tersebut harus didukung oleh sumber daya manusia yang mempunyai disiplin dan kecakapan dibidang laut.⁴

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. Di Indonesia yang menentukan kapal layak laut atau tidak adalah Biro Klasifikasi Indonesia, Syahbandar dan Direktorat Perkapalan pada Direktorat Jenderal di Perhubungan Laut.⁵ Pasal 1 ayat (33) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu; "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".

Kapal dianggap tidak laik laut karena terbukti tidak memenuhi persyaratan ketentuan yang ditetapkan demi keamanan dan keselamatan kapal. Adanya

³ Admin Portal, "Syahbandar sebagai ujung tombak pengawasan keselamatan pelayaran", <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4509/syahbandar-sebagai-ujung-tombak-pengawasan-keselamatan-pelayaran-31-10>, diakses pada hari Senin, Tanggal 12 September 2023, Pukul 11:20 WIB.

⁴ Julia Permana Sari, "Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan, Dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan", *Jurnal Online Mahasiswa*, Volume 1, Nomor 2, 2021. DOI: <https://doi.org/10.36277/jurnaldefacto.v7i1.80>.

⁵ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Rajawali Pers, 2008, hlm. 262.

sertifikat kapal yang kadaluwarsa atau masa berlakunya sudah habis, alat keselamatan kurang memadai, alat pelampung yang minim, tanda pendaftaran kapal tidak dipasang, muatan yang berlebih/*over draft*, muatan tidak sesuai dengan dokumen muatan atau manifest dan sebagainya yang akan berakibat fatal jika kapal tetap berlayar.⁶

Laik laut kapal, dalam peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. HK.103/2/8/DJPL-17 tanggal 18 April 2017 tentang Petunjuk Kapal Pelayaran-Rakyat atau kapal Tradisional Pengangkut Penumpang dimaksudkan untuk menjamin keselamatan kapal tradisional pengangkut penumpang di wilayah perairan Indonesia. Selain untuk menjamin keselamatan kapal Pelayaran-Rakyat atau Kapal Tradisional pengangkut penumpang, peraturan Dirjen Hubla dimaksud juga diterbitkan untuk memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal tradisional pengangkut penumpang yang meliputi pengesahan gambar rancang bangun, konstruksi kapal, permesinan dan pelistrikan serta pencegahan pencemaran, status hukum kapal dan pengawakan Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang. Adapun untuk mengoperasikan Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang, pemilik atau operator diwajibkan untuk memiliki Surat Ijin Usaha Angkutan Pelayaran Rakyat (SIUPER), berlayar sesuai dengan rute (rencana pengoperasian kapal) yang ditentukan dari suatu pelabuhan tertunjuk dan tidak memasuki perairan negara lain, jarak pandang tidak kurang dari 2 (dua) mil laut, dilarang berlayar pada malam hari dan sebelum keberangkatan kapal, awak kapal wajib melaksanakan demonstrasi penggunaan peralatan keselamatan dan petunjuk jalur evakuasi serta lokasi alat pemadam kebakaran.⁷

Syahbandar memiliki tugas dan kewenangan yang sangat berat dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.⁸ Menyadari kewenangan Syahbandar yang sangat berat dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, maka pelaksanaan di lapangan terdapat pada kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang dimana menjadi lembaga yang menaungi Syahbandar dalam melaksanakan tugas serta fungsinya dalam hal pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.⁹

⁶ Hari Utomo, "Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal", *Jurnal Legally Responsible Parties in Ship Accident*, Volume 14, Nomor 1, 2017. DOI: <https://doi.org/10.54629/jli.v14i1.75>.

⁷ Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, "Kemenhub Tertibkan Aturan Petunjuk Kapal Tradisional Pengangkut Penumpang", <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4784/kemenhub-terbitkan-aturan-petunjuk-kapal-tradisional-pengangkut-penumpang>, diakses pada hari minggu, Tanggal 5 November 2023, Pukul 20:15 WIB.

⁸ Admin Portal, "Syahbandar sebagai ujung tombak pengawasan keselamatan pelayaran", <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4509/syahbandar-sebagai-ujung-tombak-pengawasan-keselamatan-pelayaran-31-10>, diakses pada hari Senin, tanggal 12 September 2023, Pukul 11:20 WIB.

⁹ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, "Tugas dan fungsi kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan", **212** | BELEID : Journal of Administrative Law and Public Policy, Vol. 2 No. 2, November, 2024, [p-ISSN 3031-4100](https://doi.org/10.30605/beleid.v2i2.212) [e-ISSN 3031-2515](https://doi.org/10.30605/beleid.v2i2.212)

Pelabuhan Muara Angke memerlukan pengawasan yang baik dan administrasi yang tertib, agar tidak terjadi kecelakaan kapal. Pentingnya masalah keselamatan dan kemanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam kepelabuhan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya untuk melaksanakan keseluruhan tugas dalam pelabuhan serta dalam melakukan kerja sama ataupun hubungan dengan usaha lain yang bertugas melakukan pengawasan dalam perkapalan maupun dalam pelayaran itu sendiri.¹⁰

Metode Penelitian

Pelaksanaan penelitian ini penulis menggunakan pendekatan yuridis empiris, karena sasaran penelitian ini adalah penelitian lapangan. Adapun jenis penelitian ini dikategorikan sebagai penelitian yang bersifat deskriptif analitis, yakni metode yang memberikan gambaran tentang kenyataan atau fenomena Kewenangan Syahbandar Dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal Pelayaran-Rakyat Di Pelabuhan Muara Angke Dalam Keselamatan Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang kemudian dianalisis agar dapat menjelaskan fenomena yang diteliti tersebut. Selanjutnya keseluruhan data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif dan diberikan gambaran mengenai Kewenangan Syahbandar dalam melakukan pengawasan kelaiklautan terhadap kapal-kapal tradisional pengangkut penumpang yang ada di pelabuhan muara angke. Objek penelitian yang dimaksud dalam skripsi ini adalah Knator Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Muara Angke untuk dianalisis lebih lanjut yang kemudian hasil penelitian akan memberikan gambaran atau mengungkapkan faktor-faktor yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti, serta akan dianalisis mengenai Kewenangan Syahbandar berdasarkan peraturan perundang-undangan untuk mendapatkan data atau informasi.

Hasil dan pembahasan

Analisis Pelaksanaan Kewenangan Syahbandar dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal Pelayaran-Rakyat di Pelabuhan Muara Angke Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

1.1 Pelaksanaan Kewenangan Syahbandar Dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal Pelayaran-Rakyat

Kapal yang ingin berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sesuai Pasal 219 angka (1) Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pada saat kapal ingin berlayar Perwira jaga atau Syahbandar akan mengecek dan memeriksa dokumen kapal, apakah masih berlaku

<http://ksopbanten.org/index.php/web/about#>, diakses pada hari Senin, tanggal 12 September 2023, Pukul 12:02 WIB.

¹⁰ Paramita Prananingtyas, "Tugas dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut di Indonesia", *Diponegoro Law Journal*, Volume 6, Nomor 1, 2017. DOI: <https://doi.org/10.14710/dlj.2017.15546>.

atau tidak jika seandainya sertifikat kelaiklautan kapal tersebut ada yang mati, itu harus diperpanjang dan tidak akan dikeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).¹¹

Surat persetujuan berlayar (SPB) itu sendiri adalah Dokumen Negara yang di keluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan. Dalam proses penerbitan SPB pihak pemohon atau pihak agen mengajukan permohonan dengan menyerahkan seluruh dokumen dan surat kapal kepada pihak syahbandar. Setelah itu pihak syahbandar akan melakukan proses penelitian terhadap dokumen dan surat-surat kapal tersebut, apakah ada yang masa berlakunya sudah berakhir, jika ada maka dokumen tersebut di kembalikan kepada pihak pemohon untuk di perbaharui. Selain melakukan pemeriksaan atau penelitian pada dokumen dan surat-surat kapal, syahbandar juga melakukan 2 pemeriksaan yang mencakup :

1. **Pemeriksaan administrasi**, seperti pemeriksaan dokumen surat-surat kapal dan sertifikat berlayar.
2. **Pemeriksaan fisik**, seperti kondisi nautis-teknis dan radio kapal, pemuatan dan stabilitas kapal, alat keselamatan kapal yang sesuai dengan kapasitas penumpang, serta dengan keterangan yang disebutkan dalam surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari Nakhoda (*Master Sailing Declaration*).

Apabila pada pemeriksaan fisik terdapat ketidak sesuaian dengan ketentuan yang berlaku (kelaiklautan), maka surat SPB akan ditunda dan hasil pemeriksaan tersebut di beritahukan kepada pihak agen untuk memenuhi ketentuan-ketentuan yang berlaku, setelah dilaksanakan pemenuhan Syarat penerbitan surat persetujuan berlayar, maka pihak pemohon atau agen membuat surat pengajuan kembali kepada pihak syahbandar. Setelah semuanya selesai maka pihak syahbandar akan menandatangani SPB tersebut dan akan segera menyerahkan kepada pemilik atau operator kapal untuk di teruskan kepada nahkoda. Setelah SPB di terima di atas kapal, Nakhoda kapal wajib segera menggerakkan kapal untuk berlayar meninggalkan pelabuhan sesuai dengan waktu tolak yang telah ditetapkan, karena SPB hanya berlaku selama 24 jam Untuk Satu kali pelayaran dan ini sesuai dengan Pasal 219 angka (2) Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan kewanatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, pemahaman dari persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu

¹¹ Wawancara dengan Capt. Watmo Wijaya M.Mar., selaku Kepala Seksi Kecelakaan Kapal dan Pemeriksaan Kapal di Kantor KSOP Muara Angke, Pada tanggal 24 Januari 2024.

keadaan terpenuhinya keselamatan dan keamanan menyangkut pengangkutan di perairan kepelabuhanan dan lingkungan maritim.¹²

Tidak adanya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan oleh Syahbandar maka akan timbul beberapa masalah, mulai dari tidak ada jaminan apakah kapal tersebut layak berlayar dan apakah sudah terpenuhi standar keamanan serta adakah jaminan penumpang/pengguna jasa pelayaran terhadap keselamatannya dan siapa yang akan bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan dikemudian hari. Berdasarkan keterangan Syahbandar Pelabuhan Muara Angke, ketika mereka melakukan pemantauan terhadap Kapal Pelayaran Rakyat banyak ditemukan Kapal yang tidak sesuai dengan standar Pelayaran dan pihak Syahbandar sangat menyanggah perihal tersebut apalagi *Safety equipment* atau perlengkapan keselamatan yaitu segala peralatan dan perlengkapan yang digunakan untuk melindungi jiwa awak kapal maupun penumpang pada waktu dalam keadaan darurat, Jumlahnya masih kurang dan tidak sesuai dengan jumlah penumpang.¹³

1.2 Faktor Penghambat Pelaksanaan Kewenangan Syahbandar Dalam Menjalankan Fungsi Pengawasan Dan Keamanan Pelayaran Terhadap Kapal Pelayaran-Rakyat Di Pelabuhan Muara Angke

1. Sumber Daya Manusia Yang Dimiliki Oleh Pihak Syahbandar

Sumber daya manusia yang dimiliki Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Muara Angke dapat dinilai masih kurang, dengan tidak bisa menjangkau seluruh objek pengawasan yang ada, mengakibatkan kurang optimalnya pengawasan secara langsung yang dilakukan pihak Syahbandar terhadap pelayaran rakyat untuk menciptakan keamanan dan keselamatan pelayaran yang seharusnya sudah menjadi tanggung jawab penuh yang dimiliki oleh pihak Syahbandar Muara Angke.¹⁴

Sumber daya manusia memiliki peran penting didalam pelaksanaan suatu organisasi dan sangat dibutuhkan keberadaannya, faktor manusia merupakan sumber daya sebagai titik sentral berfikir, perencana, perekayasa, perancang dan atau pelaku pengawasan itu sendiri, sebuah pengawasan tidak akan berjalan secara maksimal ketika sumber daya manusia didalamnya tidak memiliki kemampuan dan kualitas yang baik khususnya yang berhubungan dengan pengawasan teknis yang menyangkut keselamatan dan keamanan kapal. Dengan demikian sumber daya manusia bernilai vital dalam suatu pengawasan yang dilakukan terhadap suatu objek pengawasan dan menjadi penentu keberhasilan suatu pengawasan yang dilakukan oleh pihak Syahbandar terhadap Kapal Pelayaran-Rakyat untuk tercapainya keamanan dan keselamatan pelayaran.

¹² Edward Mandala, Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, Volume 1, Nomor 2, 2016, hlm. 247. DOI: <http://dx.doi.org/10.24905/jip.v1i2.603>

¹³ Andi Hendrawan, Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga, *Jurnal Saintara*, Volume 3, Nomor 2, 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.33556/jstm.v23i2.343>

¹⁴ Zainal Assikin, *Hukum Dagang*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 198.

Namun pada kenyataannya masih terdapat permasalahan dalam pengawasan ini dikarenakan kurangnya kualitas dan kuantitas pegawai di lapangan.¹⁵

2. Kurangnya Kesadaran Hukum Para Pemilik Usaha Kapal Untuk Memiliki Kelengkapan Dokumen

Kesadaran Hukum merupakan konsepsi abstrak didalam diri manusia, tentang keserasian antara ketertiban dan ketentraman yang dikehendaki atau sepantasnya, kesadaran hukum sering dikaitkan dengan pentaatan hukum, pembentukan hukum dan efektifitas hukum. Kesadaran hukum berkaitan dengan kepatuhan hukum, hal yang membedakan yaitu dalam kepatuhan hukum ada rasa takut akan sanksi. Kesadaran hukum adalah kesadaran diri sendiri tanpa tekanan, paksaan atau perintah dari luar untuk tunduk pada hukum yang berlaku. Dengan berjalannya kesadaran hukum di masyarakat maka hukum tidak perlu menjatuhkan sanksi, sanksi hanya dijatuhkan kepada warga yang terbukti melanggar hukum, hukum berisi perintah dan larangan, hukum memberitahukan kepada kita mana perbuatan yang salah dan bertentangan dengan hukum yang apabila dilakukan akan mendapat ancaman berupa sanksi hukum.¹⁶

Pemilik kapal kadang tidak terlalu memperhatikan dokumen yang wajib dipenuhi, selain itu kurangnya sumber daya manusia (Pegawai) yang bertugas untuk melakukan pengawasan juga membuka celah bagi munculnya pelanggaran dalam prosedur pengangkutan, termasuk kecurangan dalam pemeriksaan dokumen. Untuk menekan angka para pengusaha angkutan yang masih berstatus ilegal dan belum memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan guna meningkatkan pengawasan Pelayaran-Rakyat yang berada di Pelabuhan Muara Angke, pihak kesyahbandaran berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Pelabuhan Muara Angke agar lebih efektif dan dipatuhi oleh para pemilik usaha pelayaran.¹⁷

3. Kurangnya Kesadaran Para Pemilik Kapal Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Penumpang

Dalam penyelenggaraan suatu pelayaran, kapal harus mentaati peraturan-peraturan pemerintah setempat mengenai perizinan, persyaratan serta dilengkapi dengan peralatan dan perlengkapan yang memadai seperti sekoci, pelampung, masalah konstruksi bangunan, kenavigasian dan lain-lain. Sarana dan prasarana merupakan hal yang penting dan perlu diperhatikan untuk terlaksananya suatu aktivitas

¹⁵ Mudiyanto, "Analisis Kelaiklautan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran di Kapal Niaga", *Jurnal Saintek Maritim*, Volume 19, Nomor 2, 2019. DOI: <https://doi.org/10.130677/japk.v11i1>

¹⁶ Ellya rosana, "Kepatuhan Hukum Sebagai Wujud Kesadaran Hukum Masyarakat", *Jurnal Teropong Aspirasi Politik Islam*, Volume 10, Nomor 1, 2014, hlm. 2. DOI: <https://dx.doi.org/10.24042/tps.v10i1.1600>

¹⁷ Yusnani Hasyimzoem dkk, *Hukum Pemerintahan Daerah*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2017, hlm. 146.

pelayaran yang baik, masih rendahnya standar fasilitas pendukung keselamatan pada Pelayaran-Rakyat yang ada di Pelabuhan Muara Angke, seperti kurangnya tempat duduk bagi penumpang karna melebihi kapasitas kapal, tidak adanya *life jackets* dan pelampung bagi para penumpang untuk keselamatan, tidak adanya tabung oksigen dan racun api untuk keperluan apabila terjadi suatu kecelakaan.¹⁸

Keterbatasan ekonomi menjadi alasan utama mereka dalam pengadaan alat keselamatan yang seharusnya tersedia disetiap kapal, seperti yang diutarakan salah satu pemilik usaha Pelayaran-Rakyat dengan tujuan Pelabuhan Muara Angke-Kepulauan Seribu, mereka hanya mampu menyediakan beberapa saja dan tidak memadai dengan kapasitas kapal itu sendiri.¹⁹

Sejalan dengan apa yang disampaikan oleh pihak syahbandar, masih minimnya pengadaan alat keselamatan yang ada di kapal yang disediakan oleh pihak pemilik usaha, menjadi salah satu kurang terpenuhinya standar keamanan dan keselamatan pelayaran. Untuk pengadaan *life jacket* seharusnya melebihi dari kapasitas kapal tersebut sekitar 10-15% dari jumlah kapasitas kapal tersebut. Masih minimnya kesadaran para pemilik usaha dan berbagai alasan yang mereka berikan terhadap alat-alat keselamatan, menjadi hambatan yang besar yang dilakukan oleh pihak Syahbandar dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.²⁰

Pihak Syahbandar juga melakukan pemantauan dan masih banyak sarana transportasi yang digunakan oleh masyarakat ini yang belum memenuhi persyaratan dan tidak sesuai dengan standar pelayaran. Untuk menanggulangi permasalahan yang ada tentunya diperlukan langkah-langkah yang tepat, langkah pertama yang dilakukan oleh pihak syahbandar berupa teguran terkait hal tersebut, dan belum ada penindakan yang serius, setelah hal itu dilakukan akan diberi surat teguran sebanyak tiga kali dan apabila mereka tidak mematuhi yang akan berimbas kepada pemberhentian atau tidak bisa beroperasinya angkutan pelayaran tersebut.²¹

Kewajiban pihak pengangkut atau pemilik usaha pelayaran rakyat sebelum menjalankan kapalnya harus memenuhi beberapa ketentuan, seperti yang tertera dalam Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Diperairan diantaranya :

- a. Sarana angkutan kapal telah memenuhi persyaratan kelaiklautan.
- b. Sarana angkutan kapal telah diisi bahan bakar dan air tawar yang cukup serta dilengkapi dengan pasokan logistik.

¹⁸ Randy y.c aguw, "Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran", *Jurnal Lex Administratum*, Volume.1, Nomor 1, 2013, hlm. 47. DOI: <http://dx.doi.org/10.17977/um019v5i2p410-415>

¹⁹ Wawancara dengan Bapak Surya sebagai salah satu pemilik usaha Kapal Pelayaran-Rakyat di Pelabuhan Muara Angke, Pada tanggal 26 Januari 2024.

²⁰ Wawancara dengan Capt. Watmo Wijaya, M.Mar. Selaku Kepala Seksi Kecelakaan Kapal dan Pemeriksaan Kapal di Kantor KSOP Muara Angke, Pada tanggal 24 Januari 2024.

²¹ *Ibid*, hlm. 4.

- c. Ruang penumpang, ruang muatan, ruang pendingin dan tempat penyimpanan lain dikapal cukup memindai dan aman untuk ditempati penumpang dan/atau dimuati barang.
- d. Cara pemuatan, penanganan, penyimpanan, penumpukan, dan pembongkaran barang dan/atau naik turun penumpang dilakukan secara cermat dan hati-hati.

Penutup

Berdasarkan hasil penelitian terhadap Kewenangan Syahbandar Dalam Pengawasan Kelaiklautan Kapal Pelayaran-Rakyat Di Pelabuhan Muara Angke Dalam Keselamatan Penumpang Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kewenangan Syahbandar dalam melakukan Pengawasan guna menjamin keselamatan dan keamanan terhadap Kapal Pelayaran-Rakyat di Pelabuhan Muara Angke berdasarkan Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, tepatnya pada Pasal 207, 208 dan 209 yang menjelaskan mengenai Fungsi Pengawasan, tugas dan kewenangan dari Syahbandar dalam melakukan Pengawasan terhadap Kapal Pelayaran-Rakyat sebagai usaha rakyat yang masih bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri. Pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar dinilai kurang optimal karena masih banyak ditemukan beberapa faktor seperti, para pengusaha angkutan Pelayaran-Rakyat yang masih belum memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB), tidak memiliki dokumen kapal, tidak memiliki sertifikat kapal yang merupakan dokumen negara yang dikeluarkan oleh syahbandar dan salah satu upaya proses pengawasan itu sendiri, juga tidak memiliki sertifikat keselamatan kapal untuk mengangkut penumpang dalam penyeberangan laut, jelas yang dilakukan oleh pemilik Usaha Kapal Pelayaran-Rakyat atau Tradisional ini sudah melawan hukum atau melawan ketentuan-ketentuan yang telah diatur sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran yang mana kapal harus memiliki kelaiklautan atau kelayakan izin transportasi angkutan penyeberangan laut, namun itu tidak sesuai dengan yang terjadi dilapangan pada Kapal Pelayaran-Rakyat yang ada di Pelabuhan Muara Angke.
2. Faktor kendala dalam hal pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar Pelabuhan Muara Angke terhadap Kapal Pelayaran-Rakyat adalah petugas pengawasan yang belum mampu mencangkup seluruh objek pengawasan dikarenakan personel yang terbatas sedangkan pelaku usaha kapal pelayaran-rakyat dipelabuhan muara angke yang terbilang cukup banyak tapi dari pihak Syahbandar hanya mengirim 5 petugas dari bagian Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli, serta kurangnya kesadaran para pemilik usaha pelayaran rakyat terhadap perlengkapan kapal guna keselamatan dan keamanan penumpang dan masyarakat yang kurang memperhatikan keselamatan terhadap diri mereka sendiri.

Daftar Pustaka

Buku

A Junaedi Karso, *Implementasi Kebijakan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Sebagai Kepala Pemerintahan Di Pelabuhan Guna Meningkatkan Kinerja Pelayanan Publik Secara Profesional Dan Akuntabel Dalam Rangka Mewujudkan Kesejahteraan Masyarakat Dalam Lingkungan Kepelabuhanana*, Penerbit Insania, Cirebon, 2021.

Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Rajawali Pers, 2008.

Nur Yanto. *Memahami Hukum Laut Indonesia*. Jakarta: Mitra Wacana Media, 2006.

Jurnal

Cahyadi Tri, "Perlindungan hukum pelaut di kapal indonesia berbasis nilai keadilan", *Jurnal pembaharuan hukum*, Volume 3 Nomor 4, (2017).

Hari Utomo, "Siapa yang bertanggung jawab menurut hukum dalam kecelakaan kapal", *Jurnal Legally Responsible Parties in Ship Accident*, Volume 14 Nomor 1, (2017).

Julia Permana Sari, "Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan, Dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan", *Jurnal Online Mahasiswa*, Volume 1 Nomor 2, (2021).

Sonhaji, "Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar", *Journal Administratie Law Dan Governance*, Volume 1 Nomor 3, (2018).

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan.

Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1969 Tentang Penyelenggaraan Dana Pengusaha Angkutan Laut.

Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2021 tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan.

Internet

Admin Portal, "Syahbandar sebagai ujung tombak pengawasan keselamatan pelayaran",

<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4509/syahbandar-sebagai-ujung-tombak-pengawasan-keselamatan-pelayaran-31-10>, diakses pada hari Senin, Tanggal 12 September 2023, Pukul 11:20 WIB.

Direktoral Jenderal Perhubungan Laut, “Kemenhub evakuasi Tenggelamnya KM Ali Baba dikepulauan seribu, tidak ada korban jiwa”, <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/14432/kemenhub-evakuasi-tenggelamnya-kapal-km-alibaba-di-kepulauan-seribu-tidak-ada-korban-jiwa>, diakses pada hari Selasa, Tanggal 24 Oktober 2023, Pukul 14:18 WIB.