

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/330385863>

PERAN SYAHBANDAR DALAM KESELAMATAN PELAYARAN

Article · March 2018

CITATIONS

18

READS

10,226

3 authors, including:



[Andi Hendrawan](#)

Akademi Maritim Nusantara, Cilacap

69 PUBLICATIONS 368 CITATIONS

SEE PROFILE

PERAN SYAHBANDAR DALAM KESELAMATAN PELAYARAN

Dedeh Suryani, Aprilia Yudi Pratiwi, Sunarji, Andi Hendrawan

Dosen Akademi Maritim Nusantara Cilacap

ABSTRACT

Safety of shipping is very important and occupies a central position in all aspects of the shipping world. Aspects inherent in the safety of shipping include characteristics of attitudes, values, and activities concerning the importance of the fulfillment of safety and security requirements relating to transport in waters and ports.

This paper discusses the role of syahbandar in the cruise shelter. Safety of shipping is an integral part of the role of syahbandar, the study of this article is a literature review or library research. The results show that the role of syahbandar is very important in the safety system of shipping

Keywords: Syahbandar, cruise shelter, role

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai Negara kepulauan yang terbesar dengan 17 (tujuh belas) ribuan pulau hanya bisa terhubung dengan baik dengan system transportasi multi moda. Angkutan laut merupakan salah satu moda transportasi tersebut, selain memiliki peran sebagai sarana pengangkutan yang secara Nasional dapat menjangkau seluruh wilayah melalui perairan sehingga dapat menunjang, mendorong, dan menggerakkan pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar dalam upaya meningkatkan dan pemerataan pembangunan dan hasilnya (N, 2015)

berdasarkan data dari Tahun 2011 - 2014 banyak terjadi musibah atau kecelakaan kapal laut berbendera Indonesia. Hal ini terjadi karena dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk dunia yang secara otomatis berdampak pada peningkatan kebutuhan ekonomi masyarakat, termasuk pula semakin banyak kegiatan angkutan melalui darat, udara dan laut (Thamrin, 2015)

Keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Pengabaian atas keselamatan pelayaran cenderung meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti penurunan produksi, timbul biaya medis, terjadi polusi dan penggunaan energi yang tidak efisien. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat diakibatkan oleh lemahnya manajemen sumber daya manusia (pendidikan, kompetensi, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses.

Keselamatan merupakan bagian integral pada manajemen perusahaan pelayaran secara umum untuk mendukung kondisi kerja di atas kapal yang lebih baik. Manajemen tidak hanya mengaitkan kapal dengan

produktifitasnya saja, namun perlu meningkatkan pengawasan terhadap kelayakan kapal dan kondisi kerja di atas kapal secara memadai. Nakhoda

Pemberlakuan Undang-Undang No.17 tahun 2008,tentang pelayaran telah banyak mengalami perbaikan-perbaikan dalam peningkatan yang akan mengangkat lebih kesyahbandaran. Dan masalah keselamatan dan keamanan dalam pelayaran adalah 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.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh.Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang- Undang RI Nomor 17 Tahun 2008

PERAN, FUNGSI DAN TANGGUNG JAWAB SAYAHBADAR

Berdasarkan Undang No.17 tahun 2008 pasal 207 ayat 1, maka Syahbandar memiliki tugas sebagai berikut :

1. Mengawasi kelaiklautan kapal,keselamatan,keamanan,dan ketertiban di pelabuhan.

2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
4. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
5. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
6. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
7. Mengawasi pengisian bahan bakar. h. Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
8. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
9. Mengawasi pengerukan dan reklamasi. k. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
10. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
11. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan,dan
12. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime

Peran syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga kita temui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya, yaitu dengan memberikan ijin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji klas oleh Biro Klasifikasi Indonesia.Kasus kapal yang sebenarnya tidak laiklaut namun mempunyai SPB adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi

suatu fenomena yang dianggap biasa.(Bayuputra, 2015; JViana I R br Barus*, Paramita Prananingtyas, 2017)

Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi dipelabuhan maka Syahbandar memiliki fungsi, 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 penahanan gelombang,kolam pelabuhan,alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
4. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut:

1. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan
2. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal
3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal
4. Menerbitkan surat persetujuan berlayar.

5. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.

6. Melaksanakan sijil awak kapal

Menurut Peraturan Bandar 1925 Pasal 1 ayat (1) dikatakan bahwa yang dimaksud dengan Syahbandar adalah Syahbandar Ahli, Pejabat Syahbandar dan Syahbandar Muda. Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai unsur pelaksana teknis melakukan pengawasan kapal di pelabuhan. Disamping Syahbandar ada pula petugas yang ditunjuk oleh pemerintah, untuk mengawasi kapal-kapal asing yang dikenal sebagai "*Port State Control Officer*" dan pengawasannya meliputi:

1. Sewaktu kapal datang

Ada tiga tugas penting yang harus dilakukan oleh Syahbandar(*Harbor Master*) ialah :

- a. Menunjuk tempat sandar/labuh kapal
- b. Memberikan warta kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh Nahkoda
- c. Meneliti dokumen pelaut/surat-surat kapal yang diterima dari Nahkoda(Randy Y.C. Aguw, 2013).

2. Sewaktu Kapal berada di Perairan Bandar

Sewaktu kapal berada di perairan bandar, menunggu selesainya bongkar muat barang, embarkasi dan debarkasi penumpang, Syahbandar mengawasi dengan ketat ditaatinya ketentuan-ketentuan peraturan bandar oleh Nahkoda/awak kapal antara lain:

- a. Kapal tidak boleh berpindah tempat.
- b. Tidak boleh melakukan perbuatanperbuatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran.
- c. Tidak boleh melakukan perbuatanperbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran dan kelestarian lingkungan
- d. Tidak boleh melakukan perbuatanperbuatan yang dapat

menyebabkan pendangkalan terhadap alur pelayaran.

- e. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban umum serta terganggunya tertib hukum di Perairan Bandar.
- f. Kesempatan kepada Syahbandar untuk melakukan pemeriksaan di kapal dalam rangka pemeriksaan terus-menerus mengenai segi keselamatan pelayaran.

3. Sewaktu Kapal akan Berlayar. Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapatkan surat ijin berlayar (*port clearance*) dari Syahbandar sesuai Pasal 8 Peraturan Bandar 1925

Sebelum diberikan surat ijin berlayar oleh Syahbandar perlu diselesaikan lebih dahulu hal-hal sebagai berikut:

a. Perusahaan Pelayaran

Semua kewajiban-kewajiban perusahaan/Nahkoda terhadap Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi, Perum Pelabuhan sudah diselesaikan.

b. Pandu

Harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan pemanduan.

c. Nahkoda

Memberikan *clearing declaration* kepada Syahbandar.

d. Syahbandar Harus meneliti:

1. Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku
2. Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan.
3. Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat
4. Pengawasan tertib Bandar

Untuk melaksanakan pengawasan tertib Bandar dan keselamatan kapal,

Syahbandar berwenang untuk menerapkan perundang-undangan yang bertujuan untuk :

1. Terjaminnya kelancaran dan keselamatan keluar masuknya suatu kapal.
2. Terjaminnya keselamatan kelancaran bongkar muat barang.
3. Terjaminnya kelancaran dan ketertiban naik turun penumpang.
4. Terjaminnya tertib hukum dan keamanan di dalam bandar.
5. Terjaminnya kelestarian lingkungan di dalam bandar.

Oleh karena itu peran Syahbandar perlu ditingkatkan melalui keterampilan nautis, teknis dan administrative serta disiplin kerja, peningkatan dedikasi terhadap pengembangan tugas demi mewujudkan keselamatan kapal, barang dan jiwa di laut.

Survei membuktikan bahwa dunia pelayaran menghadapi dilemma di mana kecelakaan kapal masih saja terjadi dalam jumlah yang memprihatinkan, walaupun teknologi perkapalan dan komunikasi pelayaran sudah maju dan dapat di katakana telah canggih. Untuk perlu di kaji dari berbagai faktor kecelakaan dan mencari langkah-langkah untuk mengurangi atau mengeliminasinya.

Setiap kapal yang hendak melakukan pelayaran harus memiliki Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dan Syahbandar sebelum memberikan SIB atau SPB (*port clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan lain-lain, dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, maka surat ijin berlayar dapat diberikan dan 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 :

- a. Melengkapi kekurangan
- b. Menurunkan muatan atau penumpang apabila lebih
- c. Menyelesaikan dokumen apabila sudah tidak berlaku lagi

Fungsi kesyahbandaran dilaksanakan oleh subseksi laik layar dan kepelautan yang mempunyai tugas melakukan pengawasan laik layar dan kepelautan, ahli muatan di perairan pelabuhan, keselamatan pengerukan, reklamasi dan pembangunan fasilitas pelabuhan sesuai dengan kewenangan serta menerbitkan surat persetujuan berlayar. Cara pengawasan Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai pelaksana di daerah/lapangan (*portstate control*) adalah sebagai berikut:

1. Pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar
2. Pengawasan terhadap keluar masuk dan gerakan kapal dalam Bandar.
3. Pengawasan terhadap penataan/penertiban hukum-hukum yang berlaku dalam bidang perkapalan dan pelayaran

KESELAMATAN PELAYARAN

Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama dengan tujuan untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup di laut yang dimulai sejak 1914, mengingat, saat itu, di mana-mana banyak terjadi kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa. Pada tahap permulaan, dimulai dengan fokus pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak 1960, adalah menggantikan Konvensi 1918

dengan SOLAS 1960. Sejak saat itu, peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti: Desain konstruksi kapal, Permesinan dan instalasi listrik, Pencegah kebakaran, Alat-alat keselamatan, Alat komunikasi dan keselamatan navigasi. Adapun, usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (*amandement*) hasil konvensi IMO, yang dilakukan secara berturut-turut pada 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun, usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara internasional kurang berjalan sesuai dengan yang diharapkan, terutama karena hambatan prosedural, yaitu: diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, ternyata sulit dicapai pada waktu yang diharapkan. Selanjutnya, pada rentang 1974, dibuat konvensi baru SOLAS 1974, yakni pada setiap amandemen diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan dari 1/3 jumlah negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia. Hal tersebut selaras dengan kecelakaan tanker yang terjadi secara beruntun pada 1976 dan 1977, sehingga, atas prakarsa Presiden Amerika Serikat, Jimmy Carter, diadakan konperensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 agar perlindungan terhadap keselamatan maritim dapat menjadi lebih efektif. Selanjutnya, pada 1978, dikeluarkan konvensi baru khusus untuk tanker yang dikenal dengan nama “Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP 1978)” merupakan penyempurnaan dari SOLAS 1974, dengan lebih menekankan pada perencanaan atau desain serta penambahan peralatan untuk tujuan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran perairan. Kemudian diikuti dengan tambahan peraturan pada 1981 dan 1983 yang diberlakukan September 1984 dan Juli 1986. Adapun, peraturan baru Global Maritime

Distress and Safety Sistem (GMDSS) 1990 adalah merupakan perubahan mendasar yang dilakukan IMO pada sistem komunikasi maritim dengan memanfaatkan kemajuan teknologi di bidang komunikasi, seperti satelit dan akan diberlakukan secara bertahap dari 1995 s.d 1999. Sementara, konsep dasar Badan SAR di darat dan kapal-kapal yang mendapatkan berita kecelakaan kapal (vessel in distress) akan segera disiagakan agar dapat membantu melakukan koordinasi pelaksanaan operasi SAR. (Lasse & Darunanto, 2016)

Unsur-unsur yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran sesuai dengan Undang undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.
- b. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik tenaga angin atau ditunda, termasuk dengan kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- c. Perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-undang Nomor 4 Prp. 1960 tentang Perairan Indonesia Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the law of the sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang hukum laut), serta perairan daratan.
- d. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di

sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

- e. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
- f. Sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
- g. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.
- h. Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air yang bersifat khusus (JViana I R br Barus*, Paramita Prananingtyas, 2017; N, 2015).

KESIMPULAN

Peran Syahbandar dalam keselamatan pelayaran sangat penting karena tugas fungsi dan wewenangnya sangat strategis. Pentingnya tugas Syahbandar disuatu 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 Peralatan yang menunjang juga sangat dibutuhkan agar tugas dan fungsi dari syahbandar dapat maksimal.

Diperlukan peningkatan kompetensi dari petugas atau pegawai pelabuhan sehingga dapat meningkatkan perannya dalam menunjang keselamatan pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Bayuputra, T. B. (2015). LTINJAUAN YURIDIS MENGENAI PERAN SYAHBANDAR DALAM KEGIATAN PELAYARAN ANGKUTAN LAUT DI INDONESIA. *Lex et Societatis*, *III*(1), 44–54.
- JViana I R br Barus*, Paramita Prananingtyas, S. M. (2017). TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB SYAHBANDAR DALAM KEGIATAN PENGANGKUTAN LAUT DI INDONESIA. *DIPONEGORO LAW JOURNAL*, *6*(1), 1–13.
- Lasse, D., & Darunanto, D. (2016). PELATIHAN KESELAMATAN BAGI ANAK BUAH KAPAL. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, *2*(2), 257–266.
- N, S. U. R. A. H. M. A. (2015). *SKELAIKLAUTAN KAPAL SEBAGAI SYARAT PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II PONTIANAK*. UNIVERSITAS TANJUNGPURA.
- Randy Y.C. Aguw. (2013). TANGGUNG JAWAB SYAHBANDAR DALAM KESELAMATAN PELAYARAN DITINJAU DARI UU PELAYARAN NO.17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN. *Lex Administratum*, *1*(1), 57–71.
- Thamrin, H. M. (2015). Pencegahan Kecelakaan Kapal Ke Titik Nol (Zero Accident). *Jurnal Ilmiah Widya*, *3*, 110–116.