

AKTIVITAS KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV SIBOLGA DALAM MEWUJUDKAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN

¹Yusnidah, ²Lilis, ³Lisa Syahrani Saragih

¹,TEKNIKA, ^{2,3} KPNK , Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan
email: asdayusnidah@gmail.com

Abstrak. Keselamatan pelayaran sangat penting dan menempati posisi sentral dalam segala aspek dunia pelayaran. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan kegiatan mengenai pentingnya pemenuhan persyaratan keselamatan dan keamanan yang berkaitan dengan transportasi di perairan dan pelabuhan. Keselamatan pelayaran merupakan bagian integral dari peran syahbandar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran syahbandar sangat penting dalam sistem keselamatan pelayaran. Sekalipun ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar, tidak jarang kita temui beberapa kecelakaan transportasi laut yang di sebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya. Syahbandar merupakan kepala sekaligus pejabat pemerintah dipelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap angkutan laut di Indonesia. Syahbandar berperan penting dalam sistem kepelabuhan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, maupun mengkoordinasi keseluruhan kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan. Tanggung jawab atas keselamatan dan keamanan kapal merupakan tanggung jawab dari syahbandar dengan nahkoda kapal.

Kata Kunci: Sibolga, Keselamatan dan Pelabuhan

Abstract, Shipping safety is very important and occupies a central position in all aspects of the shipping world. Aspects inherent in shipping safety include characteristics of attitudes, values, and activities regarding the importance of fulfilling safety and security requirements related to transportation in waters and ports. Shipping safety is an integral part of the role of the harbor master. The results of the study show that the role of the harbor master is very important in the shipping safety system. Even though there are regulations governing the role of a harbor master, it is not uncommon for us to find several sea transportation accidents caused by the negligence of a harbor master in carrying out his harbor master duties. The harbor master is the head and government official at the port who has the highest authority to carry out and supervise sea transportation in Indonesia. The harbor master plays an important role in the port system both in shipping, law enforcement, and coordinating all activities taking place in the port. Responsibility for the safety and security of the ship is the responsibility of the harbor master and the ship's captain.

Keywords: Sibolga, Safety and Ports

PENDAHULUAN

Pelayaran merupakan salah satu moda transportasi, tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang di tata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mempunyai karakteristik untuk melakukan pengangkutan secara massal, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan perannya baik nasional maupun internasional guna menghubungkan, menjangkau seluruh perairan, serta dijamin keamanan dan keselamatan serta mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan.

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.

Keselamatan merupakan bagian dari integral pada manajemen perusahaan pelayaran secara umum untuk mendukung kondisi kerja di atas kapal yang lebih baik. Manajemen tidak hanya mengaitkan kapal dengan produktivitasnya saja namun perlu meningkatkan pengawasan terhadap kelaianan kapal dan kondisi kerja di atas kerja secara memadai.

Pemberlakuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran telah banyak mengalami perbaikan dalam peningkatan yang akan mengangkat lebih kesyahbandaran. Dan masalah keselamatan dan keamanan dalam pelayaran adalah merupakan tanggung jawab besar didalam kepelabuhanan.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 kapal memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar. Keselamatan dalam transportasi laut bagi para pemakai jasa angkutan telah menjadi prinsip umum dan menjadi tanggung jawab semua pihak, akan lebih baik jika penegakan faktor keselamatan tersebut tidak hanya sekedar kewajiban, tetapi sudah di jadikan kebutuhan bagi semua pihak, dimana setiap orang yang mengirim barang atau penumpang kapal menghendaki terjaminnya keselamatan jiwa dan barang sejak saat pemberangkatannya sampai ditempat tujuan.

Keselamatan pelayaran sangat penting sekali tercermin pada penyenggaraan angkutan laut yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, disamping itu angkutan laut berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak, bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya, kecelakaan dapat terjadi pada kapal-kapal baik dalam pelayaran, berlabuh, atau sedang melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Kecelakaan dibidang pelayaran, telah banyak menelan korban jiwa, harta benda dan kerusakan/pencemaran lingkungan laut. Analisa statistik menunjukan sekitar 80% dari kecelakaan

pelayaran disebabkan oleh faktor kesalahan manusia dan kesalahan yang terjadi dari operasional kapal dimana kapal-kapal tersebut tidak laik laut lagi karena tidak melakukan perbaikan tahunannya dan sering ditunda dan juga peralatan navigasi kapal tidak dirawat dengan baik, bahkan sudah tidak bisa di pakai lagi tapi belum juga diganti dengan yang baru. Menurut peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor HK.103/3/DJPL-2016 tentang prosedur pengedokan (pelimbungan) kapal berbendera Indonesia menerangkan bahwa kapal paling lambat setiap tahun harus dilakukan perawatan terhadap kapal tersebut (dock tahunan).

Peralatan komunikasi diatas kapal sering di abaikan. Apalagi ada yang rusak, tidak langsung melakukan diperbaiki. Bahkan ada di atas kapal yang tidak mempunyai alat komunikasi. Padahal alat komunikasi sangat penting dalam pelayaran. Apabila saling berhadapan agar tidak terjadi tubrukan maka digunakan alat komunikasi untuk menghindari. Selain itu apabila kapal dalam masalah atau minta bantuan maka digunakan alat komunikasi untuk memanggil atau memberi tahu instansi terkait dalam hal minta pertolongan.

Kecelakaan kapal yang pernah terjadi di alami diperairan Indonesia, seperti tenggelamnya kapal, bukan hanya menelan korban dan harta benda saja, namun akibat yang lebih besar dari itu adalah dapat menyebabkan hancurnya kelestarian lingkungan laut yang berakibatkan ganda mengancam dan menyebabkan kemusnahan pada kehidupan manusia dan biota-biota lainnya jika tidak ditanggulangi sedini mungkin. Kecelakaan besar maupun kecil dalam pelayaran tetap saja pada intinya mengandung resiko korban jiwa, harta benda dan lingkungan. Peraturan per Undang-Undang di perlukan dalam mewujudkan keselamatan di bidang pelayaran yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, hal ini dikarenakan mengingat penting dan strategisnya peranan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka kepalayaran di kuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Pembinaan pelayaran yang di lakukan pemerintah dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat dan di arahkan untuk mempelancar harus pemindahan orang dan/atau barang secara massal melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, tertib, dan teratur, nyaman, dan berdaya guna, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menyatakan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan selaku instansi teknis pembina keselamatan pelayaran, telah menerbitkan regulasi untuk mengatur kapal-kapal (sesuai dengan jenis ukurannya), termasuk kapal motor, untuk di wajibkan melengkapi persyaratan-persyaratan keselamatan pelayaran, baik mengenai konstruksi, peralatan maupun hal-hal yang berkenaan dengan pelayaran.

METODE PENELITIAN

Untuk memperoleh hasil dari suatu masalah dan kesimpulan diperlukan data informasi yang objektif. Adapun metode-metode pengamatan yang digunakan dalam memperoleh data dan informasi dalam laporan makalah ini sebagai berikut :

1. Metode Pengamatan Lapangan (Field Study)

Pengamatan ini dilakukan untuk mengetahui peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV di pelabuhan Sibolga guna mendapatkan data yang lebih akurat, maka peneliti langsung mengadakan pengamatan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Sibolga yang bersangkutan dan melakukan wawancara langsung dengan pihak-pihak yang dianggap berkepentingan dalam masalah yang akan di bahas dengan melakukan pencatatan-pencatatan terhadap penemuan yang dianggap perlu.

2. Metode Pengamatan Study Perpustakaan (Library Search)

Metode suatu cara untuk mendapatkan data dan teori, bagaimana mencari cara pemecahan masalah dengan bantuan buku-buku yang ada serta media lainnya yang dihadapi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Aktivitas Kantor Syahbandar Kelas IV Sibolga

1. Peran Kantor Kesyahbandaran Dalam Mewujudkan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Sibolga

Peran Syahbandar dalam mewujudkan keselamatan pelayaran di atur dalam pasal 209 Undang-Undang Nomor 2008 tentang pelayaran. Dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 207 dan 208 Syahbandar mempunyai kewenangan:

- Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan.
- Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.
- Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal diperlabuhan.
- Melakukan pemeriksaan kapal.
- Menerbitkan Surat Persetujuan berlayar (SPB)
- Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.
- Menahan kapal atas perintah pengadilan.
- Melaksanakan siji awak kapal.

Berdasarkan ketentuan di atas, salah satu peran penting syahbandar dapat di lihat dari kewenangannya :

1). Mengkoordinasikan Seluruh Kegiatan Pemerintah di Pelabuhan

Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi melaksanakan koordinasi kegiatan kepelabuhan, keimigrasian, karantina dan kegiatan institusi pemerintahan lainnya. Koordinasi yang dilaksanakan oleh syahbandar dalam rangka pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Dalam melaksakan keamanan dan ketertiban di pelabuhan sesuai dengan ketentuan konvensi internasional, syahbandar bertindak selaku komite keamanan pelabuhan. Dalam

melaksanakan keamanan, syahbandar dapat meminta bantuan kepada Kepolisian atau Tentara Nasional Indonesia.

2). Memeriksa dan Menyimpan Surat, Dokumen, dan Warta Kapal

Bagi pemilik, operator kapal atau nahkoda wajib memberi tahukan kedatangan kapalnya di pelabuhan kepada syahbandar, dan setiap kapal yang memasuki pelabuhan wajib menyerahkan surat, dokumen dan warta kapal kepada Syahbandar seketika pada saat kapal tiba di pelabuhan untuk dilakukan pemeriksaan. Nahkoda kapal wajib mengisi, menandatangani, dan menyampaikan warta kapal kepada Syahbandaran, jadi setiap kapal yang memasuki pelabuhan, selama berada di pelabuhan dan saat meninggalkan pelabuhan wajib mematuhi peraturan dan melaksanakan petunjuk serta perintah Syahbandar untuk kelancaran lalu lintas kapal serta kegiatan di pelabuhan.

3). Menerbitkan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan

Seluruh kapal yang melakukan kegiatan perbaikan, percobaan berlayar, kegiatan ahli muat di kolam pelabuhan, menunda dan bongkar muat barang berbahaya wajib mendapatkan persetujuan dari Syahbandar. Dan juga kegiatan salvage, pekerjaan bawah air, pengisian bahan bakar untuk kapal, pengerukan, reklamasi, dan pembangunan pelabuhan wajib dilaporkan kepada Syahbandar.

4). Melakukan Pemeriksaan Kapal

Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal berbendera Indonesia di pelabuhan, dan Syahbandar juga berwenang melakukan pemeriksaan kelaiklautan dan keamanan kapal asing di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

5). Menertbitkan Surat Persetujuan Berlayar

Salah satu dokumen penting yang juga merupakan dokumen penentu agar sebuah kapal (angkutan laut) dapat melakukan pelayaran adalah Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB). Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dapat diperoleh oleh kapal yang akan berlayar dengan izin berlayar secara tertulis kepada Syahbandar dengan melampirkan:

- Surat pernyataan kesiapan kapal (master sailing declaration).
- Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya.

Seperti yang tercantum dalam pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, yaitu : setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan berlayar yang di keluarkan oleh syahbandar, dan surat persetujuan berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan, dan Syahbandar juga dapat menunda keberangkatan kapal

untuk berlayar karena tidak memenuhi persyaratan kelailautan kapal atau pertimbangan cuaca.

6). Melakukan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal

Syahbandar melakukan pemeriksaan terhadap setiap kecelakaan kapal untuk mencari keterangan dan/atau bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal, pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di wilayah perairan Indonesia dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang di tunjuk, sedangkan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal berbendera Indonesia di luar perairan Indonesia dilaksanakan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang di tunjuka setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari perwakilan pemerintah Republik Indonesia dan/atau dari pejabat Negara setempat yang berwenang.

7). Menahan Kapal Atas Perintah Pengadilan

Dalam penahanan kapal, Syahbandar hanya dapat menahan di pelabuhan atas perintah tertulis dari pengadilan yang dilakukan berdasarkan kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara pidana atau kapal yang bersangkutan terkait dengan perkara perdata berupa klaim pelayaran dilakukan tanpa melalui proses gugutan.

8). Melaksanakan Sijil Awak Kapal

Setiap orang bekerja di kapal dalam jabatan apapun harus memiliki kompetensi dokumen pelaut, di sijil oleh Syahbandar, adapun tahapan persijilan Awak Kapal seperti, penandatanganan perjanjian kerja laut yang dilakukan oleh pelaut dan perusahaan angkutan laut diketahui oleh Syahbandar dan berdasarkan penanda tanganan perjanjian kerja laut, Nakhoda memasukkan nama dan jabatan Awak Kapal sesuai dengan kompetensinya ke dalam buku sijil yang disahkan oleh Syahbandar.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (2008) yang di keluarkan oleh Syahbandar agar dapat berlayar harus memenuhi beberapa pesyaratan.

Adapun tugas Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan seperti yang di maksud atas, diatur dalam pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, yaitu:

- 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 kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun.
- h. Mengawasi pengisian bahan bakar.
- i. Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
- j. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
- k. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.

l. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemandaman kebakaran di pelabuhan.

m. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

KESIMPULAN

Peran Syahbandar dalam keselamatan pelayaran sangat penting karena fungsi dan wewenangnya sangat berperan untuk menunjang tertibnya administrasi pelayaran dan keselamatan pelayaran. Syahbandar berperan penting dalam sistem kepelabuhanan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, maupun mengkoordinasi keseluruhan kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

Dra. Eny Pujiyasri, M.M., Tuginem, S.Pd., M.Pd., Badrus Suryadi, S.Pd., M.M., Administrasi umum. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia 2018

Ginting, D., & Siska, E. (2021). Prosedur Penerbitan Delivery Order Dalam Pengambilan Container Pada Pt. Perusahaan Pelayaran Nusantara Panurjwan Cabang Medan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1), 155-160.

Ginting, D., & Ginting, D. G. (2021). PERANAN KEAGENAN KAPAL DALAM MELAYANI PENGISIAN AIR BERSIH UNTUK KEBUTUHAN KM. AMRTA VII Pada PT. GESURI LLOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 245-249.

Ginting, D. (2021). PENANGANAN PENGANGKUTAN BARANG MELALUI CONTAINER PADA PT. ELANG SRIWIJAYA PERKASA PALEMBANG. *Agriprimatech*, 5(1), 23-30.

Ginting, D., Sahid, M., Ridho, S., & Perangin-Angin, R. R. B. (2023). PERANAN KEAGENAN TERHADAP AKTIVITAS KAPAL BERBENDERA INDONESIA YANG BEROPERASI SECARA INTERNASIONAL PADA PT. PENGUIN FERRY JASA INTERNASIONAL. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 475-479.

Ginting, D., Sahid, M., & Tarigan, E. M. B. (2021, November). PROSES PERGANTIAN CREW PADA KAPAL MV. ELISABETH

- OLDENDORF OLEH PT. SEA ASIH LINES (SAL) CABANG BELAWAN. In Prosiding Seminar Nasional (Vol. 3, No. 1, pp. 213-224).
- Ginting, D., Taruna, T., & Raja, B. (2022). IZIN TINGGAL CREW ASING YANG AKAN BEKERJA DI ATAS KAPAL LAY UP PADA PT. ANSARI SHIPPING BATAM DI PELABUHAN BATU AMPAR. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 400-406.
- Ginting, D. (2019). PENGARUH BRIDGE DAN ENGINE ROOM SIMULATOR TERHADAP TINGKAT KETERAMPILAN TARUNA AKADEMI MARITIM INDONESIA MEDAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 1(2).
- Lasse, ManajemenKepelabuhan. Jakarta : RajaGrafindo Persada, 2014. Lingga, KamusPelayaran & Perkapalan. Depok : PermataPress, 2019.
- H.A. Abbas Salim. Managemen Pelayaran Niaga Dan Pelabuhan. Jakarta: PT. Dunia Pustaka Jaya 2020
- Lilis, L., Dirhamsyah, D., Fransiska, E., & Sartika, D. (2023). PELAKSANAAN EKSPOR IKAN PARI KE NEGARA SINGAPORE PADA CV. INDO PACIFIC JAKARTA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(1), 469-474.
- Lilis, L., Fransiska, E., & Situmeang, C. I. U. (2021). PROSEDUR PENANGANAN DOKUMEN KAPAL MUATAN CURAH KERING DI DERMAGA TUKS INALUM PADA PT. GESURI LLOYD CABANG KUALA TANJUNG. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(2), 257-263.
- Lilis, L., & Rizki, M. U. (2022). AKTIVITAS PELAYANAN PENUMPANG KAPAL KM. WIRA ONO NIHO DI DERMAGA PELABUHAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV SIBOLGA. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 394-399.
- Lilis, L., Siregar, N. S., & Abdullah, P. (2022). TATA CARA PERPANJANGAN SERTIFIKAT KONSTRUKSI KAPAL PADA KANTOR KSOP (KESYAHBANDARAN DAN OTORITA PELABUHAN) KELAS I DUMAI OLEH PT. WASAKA INDONESIA JAYA DUMAI. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 318-324.
- Lilis, L., & Fadillah, N. (2021). PROSEDUR PENANGANAN CREW KAPAL ASING YANG MASUK KE PERAIRAN INDONESIA PADA PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BATAM. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1), 168-175.
- Moenir, A.S. Manajemen Pelayaran Umum Di Indonesia Jakarta :Bumi Aksara, 2014.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 154 Tahun 2015 Tentang Pelayanan Surat Persetujuan Syahbandar Secara online.
- Suharso, dan Ana Retnoningsih. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Edisi lux. Semarang : Widya Karya 2017
- Peraturan Pemerintah RI Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan
- Tanjung, A. A., Lilis, L., & Sabila, F. H. (2024). TATA CARA PELAYANAN DAN PENANGANAN CREW SIGN ON DAN SIGN OFF PADA CREW KAPAL ASING DI KANTOR IMIGRASI BELAWAN OLEH PT. KARANA LINE CABANG BELAWAN. *Jurnal Adiguna Maritim Indonesia*, 1(1), 33-36.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- https://www.researchgate.net/publication/330385863_PERAN_SYAHBANDAR_DALAM_KESSELAMATAN_PELAYARAN
- <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/mewujudkan>