

**PERAN KANTOR SYAHBANDAR SEBAGAI UNIT PENYELENGGARA  
PELABUHAN KELAS II REO NUSA TENGGARA TIMUR DALAM UPAYA  
MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN**

**A M R I N**

*Politeknik Maritim AMI Makassar*

**Abstract**

*The study aims to determine the role of Syahbandar as the port operating unit in improving shipping safety, Syahbandar's responsibility in shipping safety and the realization of vessel visits in the last 3 years. The methods used in this research are: observation, interview / interview, questionnaire and literature study. The results showed that the role of the Syahbandar in shipping safety is very important because the duties and functions are very strategic. The importance of the Syahbandar duty in a port is to support the orderly administration of shipping and shipping safety, then the task must be supported by human resources who have discipline and expertise in the sea which support is also very much needed so that the duties and functions of the shahbandar can be maximized. Increased competence of port officials or employees is needed so that it can increase its role in supporting shipping safety. The responsibility of the shahbandar is very important because the security and safety of shipping is his duty. The actions taken are / in order to increase security and safety supervision of matters relating to shipping. The supervisory duties performed by a shahbandar in the context of regulating facilities and infrastructure for the implementation of sea transportation operations are very important. A Syah Bandar in his duty must also ensure the awareness of sea transportation service users such as companies, ship owners, crew members to obey the laws and statutory provisions that apply in the field of shipping safety which are generally still low.*

### **Abstrak**

Penelitian berujuan untuk mengetahui peran Syahbandar sebagai Unit penyelenggara pelabuhan dalam meningkatkan keselamatan pelayaran, tanggung Jawab Syahbandar dalam keselamatan pelayaran dan Realisasi Kunjungan kapal dalam 3 tahun terakhir. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah : observasi, Wawancara / interview, angket dan studi kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 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. Tanggung jawab syahbandar sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan-tindakan yang di lakukannya adalah/agar untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran. Tugas pengawasan yang di lakukan seorang syahbandar dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting. Seorang syah Bandar dalam tugasnya harus juga memastikan kesadaran para pemkai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.

## PENDAHULUAN

Indonesia adalah sebuah Negara kepulauan yang memiliki 17.000 pulau, dengan total wilayah 735.355 mil persegi dimana wilayah Indonesia dua pertiganya merupakan daerah perairan dan laut yang menjadikan Negara Indonesia sebagai Negara Maritim. Oleh karena itu transportasi laut mempunyai peranan yang sangat penting di Indonesia. Tidak hanya sebagai alat penghubung dari satu wilayah ke wilayah yang lain di Indonesia.

Namun juga sebagai alat angkut perdagangan nasional maupun internasional. Dengan kondisi tersebut transportasi laut sebagai bagian dari system transportasi nasional perlu dikembangkan untuk mewujudkan kuatnya armada laut dengan didukung oleh pelayanan jasa oleh pelabuhan yang handal. Pertumbuhan dan perkembangan industri transportasi laut membawa tantangan dalam menangani armada laut sebagai transportasi laut itu sendiri maupun dalam menangani infrastruktur kepelabuhan Indonesia.

Menyadari akan pentingnya keselamatan dalam pelayaran, maka lahirlah undang undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, berbagai macam peraturan telah mendahului peraturan perundang undangan ini, di lihat dari konteks sejarah tentang perkembangan tugas dan wewenang syahbandar dalam pelabuhan telah mengalami perbaikan perbaikan dan peningkatan yang akan mengangkat lebih jelas mengenai peran yang sangat

penting bagi kesyahbandaran, sebelum undang undang no 17 tahun 2008 tentang pelayaran di sahkan menggantikan undang undang 21 tahun 1992, maka ada beberapa peraturan lainnya juga yang mengatur mengenai kesyahbandaran, antara lain :

1. Redden reglement 1925 pasal 2 peraturan Bandar.
2. UU pelayaran 1936 stb 700 tentang pengaturan pelabuhan dan pelayaran diindonesia, pasal 6 syahbandar disebut sebagai *haven mesteer*.
3. Undang undang dasar Negara republik Indonesia 1945.
4. UNCLOS 1982, article 218 *pemaksaan pentaatan oleh Negara pelabushan*, oleh pakar hukum disebut syahbandar atau disebut *habour master*.
5. Pembinaan kepelabuhan dilaksanakan oleh administrator dan kepala pelabuhan sesuai PP No 23 tahun 1983.
6. Peraturan pemerintah nomor 11, 12, 13, dan 14 tahun 1983. tentang pembinaan kepelabuhan dan fungsi pengusahaan diatur dalam pengaturan umum I-IV.
7. Inpres 4 tahun 1985.
8. Peraturan pemerintah No 56, 57, 58, dan 59 tahun 1991.

Ini merupakan pengaturan pengaturan hukum yang mengatur tentang kesyahbandaran dalam hal tugas dan fungsinya di pelabuhan.

Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan dalam pelayaran, adalah merupakan tanggung jawab di dalam

kepelabuhan sebab persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas syahbandar.

Dengan bertitik tolak dari latar belakang pemikiran diatas, maka sangatlah menarik untuk membahas suatu penulisan penelitian tentang “ PERAN KANTOR SYAHBANDAR SEBAGAI UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS II REO NUSA TENGGARA TIMUR DALAM UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN “

Tujuan penelitian

Adapun tujuan penelitian ini antara lain yaitu :

1. Untuk mengetahui peran Syahbandar sebagai Unit penyelenggara pelabuhan dalam meningkatkan keselamatan pelayaran
2. Untuk mengetahui Tanggung Jawab Syahbandar dalam keselamatan pelayaran
3. Untuk mengetahui Realisasi Kunjungan kapal dalam 3 tahun terakhir

#### **METODE PENELITIAN**

Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

##### **1. Observasi**

Alasan menggunakan observasi antar lain :

- a. Data yang hendak diraih dengan metode observasi dapat menunjang

data yang telah diperoleh melalui metode lain.

- b. Observasi merupakan teknik yang langsung dapat digunakan untuk memperoleh data dari berbagai aspek tingkah laku.
- c. Metode ini penulis terapkan sebagai metode bantu untuk mendapatkan kejelasan dan memberikan keyakinan tentang data yang diperlukan untuk dilaporkan.
- d. Data yang diperoleh lebih autentik ( dapat dipercaya ).
- e. Data yang dikumpulkan lebih efektif dan efisien.

##### **2. Wawancara / interview**

Alasan menggunakan metode / interview yaitu :

- a. Dengan wawancara / interview penulis dapat memperoleh data mengenai keadaan yang ada dilapangan.
- b. Informasi-informasi yang diterima dapat dijadikan penunjang dalam pengumpulan bahan penelitian.
- c. Data yang diperoleh dapat digunakan sebagai bahan dalam penyusunan laporan karya tulis ilmiah terapan.

##### **3. Angket**

Alasan penulis menggunakan angket yaitu :

- a. Dengan angket pengaruh subjektifnya lebih mudah di peroleh.
- b. Dalam waktu singkat dapat diperoleh data sebanyak-banyaknya.
- c. Sesuai dengan data yang hendak diperoleh sehingga efektif dan efisien.

##### **4. Kepustakaan**

Alasan penulis menggunakan metode kepustakaan yaitu :

- a. Persoalan penelitian tersebut dengan menggunakan beberapa bahan penelitian pustaka sebagai bahan perbandingan dan pelengkap dalam penyempurnaan karya tulis ilmiah terapan yang dapat disesuaikan literatur dan kepustakaan pada penelitian sehingga dapat memperoleh informasi peran kesyahbandaran dan penyelenggaraan kepelabuhanan dan transportasi laut.
- b. Studi pustaka yang diperlukan sebagai salah satu tahap tersendiri, yaitu study pendahuluan untuk memahami lebih dalam mengenai informasi yang berkembang secara terus menerus pada dunia pelayaran.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Peran Kantor Syahbandar Sebagai Unit Penyelenggara Pelabuhan Dalam Upaya Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Pada Pelabuhan Kelas II Reo Nusa Tenggara Timur.

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 dan Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
8. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
9. Mengawasi pengerukan dan reklamasi, 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 menjadisuatu fenomena yang dianggap biasa. 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 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:

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

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

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

Demikian juga dalam rangka mengatur sarana dan prasarana di Bidang Keselamatan Pelayaran, maka ada beberapa perangkat peraturan yang mengatur tentang keselamatan kapal antara lain:

1. Nasional

- a. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Scheepen Ordonansi 1953 (SO. 1935).
- b. Scheepen Verordening 1935 (SV. 1935) Dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut.
- c. Peraturan lambung timbul 1935.

## 2. Internasional

*Safety of life at Sea* 1974 diperbaiki dengan Amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. Ordonansi dan peraturan tersebut mengatur antara lain:

- a. Instansi yang melakukan pengawasan terhadap laik laut suatu kapal.
- b. Mengatur persyaratan konstruksi bangunan kapal.
- c. Mengatur persyaratan kelengkapan kapal.
- d. Mengatur persyaratan alat-alat radio komunikasi kapal.
- e. Mengatur persyaratan daerah pelayaran suatu kapal.
- f. Mengatur persyaratan navigasi kapal.
- g. Mengatur tatacara pemuatan di kapal.
- h. Mengatur persyaratan stabilitas kapal.
- i. Mengatur persyaratan permesinan dan kelistrikan.
- j. Mengatur tentang muatan berbahaya.
- k. Mengatur persyaratan kapal nuklir.
- l. Mengatur persyaratan untuk Nahkoda, perwira deck, dan mesin kapal serta awak kapal
- m. Mengatur bentuk sertifikat keselamatan pelayaran

Berdasarkan ketentuan dalam ordonansi kapal Pasal 3 (1) maka pengawasan terhadap pelayaran

diselenggarakan oleh pejabat pengawas kapal-kapal, hal ini dilakukan dengan tujuan untuk mencapai peningkatan dan kepentingan keseragaman dari pada pelaksanaan peraturan serta berbagai kepentingan kerjasama pejabat pengawas kapal-kapal sebagai suatu usaha lanjutan dari pengawasan terus menerus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang pelayaran Indonesia maka dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan maka syahbandar mempunyai tugas 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 penundan kapal.
- d. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
- e. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.

Disamping pengawas yang dilakukan oleh Syahbandar, (*port state control*), ada juga yang dilakukan oleh Biro Klasifikasi terhadap pembangunan kapal baru. Biro klasifikasi yang telah diakui pada umumnya memiliki banyak pengalaman mengenai kekuatan kapal, bentuk kapal, konstruksi kapal dan mesin penggerak sehingga pemerintah Indonesia memberikan kewenangan kepada Biro Klasifikasi untuk mengawasi berupa:

- Lambung Timbul Kapal.
- Badan Kapal (kulid).
- Mesin kapal.

Sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal itu sendiri.

Adapun sertifikat-sertifikat tersebut adalah:

- a. Sertifikat Kesempurnaan.
- b. Sertifikat Garis Muat.
- c. Sertifikat Radio Kapal.
- d. Sertifikat MARPOL.

Keempat sertifikat itu hanya untuk kapal-kapal yang berlayar di wilayah perairan Indonesia dan sertifikat-sertifikat kapal yang berlayar kesemua lautan yaitu:

- a. Sertifikat Keselamatan Konstruksi.
- b. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan.
- c. Sertifikat Keselamatan Radio.
- d. Sertifikat Keselamatan Garis Muat Internasional.
- e. Sertifikat Fitness.

Disamping itu ada sertifikat/dokumen lain yang diperlakukan yaitu:

- a. Surat Tanda Kebangsaan Kapal:
  - Surat Laut (G. 175 atau lebih).
  - Pas Tahunan (GT. 7 sampai dengan GT. 175).
  - Pas Kecil (< GT. 7).
- b. Surat Ukur Kapal

Sertifikat-sertifikat tersebut di atas mempunyai masa lakunya masing-masing paling lama berlaku 12 bulan, kecuali surat ukur kapal dan surat laut berlaku untuk selamanya selama kapal itu tidak mengalami perubahan bangunan kapal

## **B. TANGGUNG JAWAB SYAHBANDAR DALAM UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN PELAYARAN**

Untuk mengetahui kelayakan suatu kapal, di Negara Maritim pada umumnya mempunyai biro klasifikasi, yang mengawasi kekuatan dan kelayakan kapal dagang yang kapal-kapal dagang agar kapal-kapal tersebut dalam konstruksi dan operasinya dapat memenuhi syarat dan standar kelayakan laut dan tentang kapal dagang terhadap pemilik kapal, kalangan perdagangan, asuransi, dan sebagainya.

Agar tetap berada di kelasnya, kapal harus di survey secara berkala atau sesuai jenjang waktu yang di tetapkan (biasanya, setiap tahun atau biasa di sebut *annual survey*). Survei tersebut di lakukan pada saat kapal sedang di bangun (*building survey*) dan pada saat kapal sedang beroperasi (*intermediate survey*). Hal ini dapat dilakukan ketika kapal sedang mengapung di air atau pada waktu naik dok / galangan (*docking survey*). Peraturan mengharuskan bahwa kapal harus naik dok setiap 30 bulan dalam waktu 3 tahun dan 2 kali survey semacam ini harus di lakukan setiap 5 tahun. Survei berkala (*annual & intermedia*) harus disesuaikan sedemikian rupa hingga survei berkala dan survei di atas dok dapat di lakukan pada waktu yang sama. As baling-baling disurvei pada saat 5 tahun dan harus di cabut untuk disurvei tiap 10 tahun.

Bila kapal hendak berlayar maka kapal tersebut harus berada dalam keadaan layak laut (*Seaworthiness*), layak laut berarti :

- Kapal layak untuk menghadapi berbagai risiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran.
- Kapal layak laut untuk menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan ABK-nya.
- Kapal tidak mencemari lingkungan.



Kelayakan kapal mensyaratkan :

- Bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik.
- Nahkoda dan ABK yang berpengalaman dan bersertifikat.
- Perlengkapan, *store* dan *bunker*, serta alat-alat keamanan memadai dan memenuhi syarat
- Kapal tidak mencemari lingkungan.

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran, kelaiklautan kapal kalau tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran, maka resiko kecelakaan kapal sangat tinggi. Dalam pembahasan ini perlu dikemukakan 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
- d. 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.

- e. 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.
- f. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
- g. 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.
- h. 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.
- i. Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi,

konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air yang bersifat khusus.

Dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana inilah dibutuhkan peranan Syahbandar sebagai pelaksana operasional melaksanakan pengawasan terhadap kegiatan transportasi laut.

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.

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 perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran.

- c. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran dan kelestarian lingkungan
- d. Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan 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
- b. Semua kewajiban-kewajiban perusahaan/Nahkoda terhadap Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi, Perum Pelabuhan sudah diselesaikan.
- c. Pandu
- d. Harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan pemanduan.
- e. Nahkoda
- f. Memberikan *clearing declaration* kepada Syahbandar.
- g. Syahbandar Harus meneliti:

- Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku.
- Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan.
- Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat.

Dari uraian di atas, mengenai tugas dan tanggung jawab serta ruang lingkup kegiatan-kegiatan Syahbandar, dapat dilihat bahwa Syahbandar secara langsung turut berperan dan menunjang kelancaran pelayaran dan angkutan laut melalui :

- Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar.
- Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap keluar masuk dan gerakan-gerakan kapal dalam Bandar.
- Pelaksanaan tugas pengawasan terhadap penataan hukum-hukum yang berlaku dalam bidang keselamatan/perkapalan dan pelayaran.

Untuk melaksanakan pengawasan tertib bandar dan keselamatan kapal, Syahbandar berwenang untuk menerapkan perundang-undangan yang bertujuan untuk:

- Terjaminnya kelancaran dan keselamatan keluar masuknya suatu kapal.
- Terjaminnya keselamatan kelancaran bongkar muat barang.
- Terjaminnya kelancaran dan ketertiban naik turun penumpang.
- Terjaminnya tertib hukum dan keamanan di dalam Bandar.

- Terjaminnya kelestarian lingkungan di dalam Bandar.

Oleh sebab itu peran Syahbandar perlu ditingkatkan melalui keterampilan nautis, teknis dan administratif serta disiplin kerja, peningkatan dedikasi terhadap pengembangan tugas demi terwujudnya keselamatan kapal, barang dan keselamatan jiwa di laut. Survei membuktikan bahwa dunia pelayaran menghadapi dilema di mana kecelakaan kapal masih saja terjadi dalam jumlah yang memprihatinkan walaupun teknologi perkapalan dan komunikasi pelayaran sudah maju dan dapat dikatakan telah canggih. Untuk itu perlu dikaji dari berbagai faktor kecelakaan dan mencari langkah-langkah untuk mengurangi atau mengeliminasinya.

Pada bagan alur tugas kegiatan Syahbandar dapat dilihat bahwa, sejumlah perangkat hukum produk internasional dan nasional telah dipakai sebagai landasan bagi Syahbandar, untuk melakukan pengawa

san penegakkan hukum demi terjadinya keselamatan kapal di laut melalui surat ijin berlayar.

Setiap kapal yang hendak melakukan pelayaran harus memiliki Surat Ijin Berlayar (SIB). Dan Syahbandar sebelum memberikan surat ijin berlayar (*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 :

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

Pengawasan yang dilakukan oleh *Port State Control Officer* meliputi aturan-aturan *International Maritime Organization* (IMO), sebagai berikut :

- a. SOLAS (*Safety of Life At Sea*) 74
- b. Load Line Convention 1966
- c. MARPOL 73/78
- d. STCW Convention 1978 Amandemen 1995
- e. Tonnage Measurement 1969

*Port State Control* (PSC) di Pelabuhan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran, perlindungan

lingkungan laut dan kondisi kerja serta kehidupan di atas kapal, dengan kata lain bahwa PSC bertujuan untuk menghapus pengoperasian kapal-kapal substandard dan kapal-kapal substandard adalah kapal-kapal yang tidak memenuhi perlengkapan atau penataan yang diisyaratkan oleh konvensi-konvensi internasional tentang keselamatan dan pencemaran serta tidak memenuhi persyaratan spesifikasi sesuai konvensi-konvensi dimaksud dan kondisi kapal atau perlengkapannya secara substansial memburuk oleh karena tidak terpelihara.

Maka setiap kapal harus memenuhi peraturan yang berlaku untuk menjamin awak dan kapal itu sendiri dalam melaksanakan pelayaran yang diselenggarakannya.

**C. Realisasi Bongkar Muat Barang, Hewan, dan Penumpang, Serta Kegiatan Kebandaran dan Kunjungan Kapal Perintis**

**Bongkar Muat Barang, Hewan, dan Penumpang  
Bulan Januari S/D Desember 2019**

No	Bulan	Kunjungan Kapal ( Jml)	GT	Bongkaran		Muatan			
				General Cargo (Tonase)	Liquid BBM (KL)	General Cargo (Tonase)	Penumpang (Org)		Hewan (Ekor)
							Turun	Naik	
1	Januari	78	61,699	22,773	6,856	2,584	248	164	270
2	Februari	52	43,588	16,804	6,100	1,274	98	30	300
3	Maret	68	46,735	12,550	6,427	1,023	247	167	587
4	April	59	53,072	13,834	6,200	557	338	169	339
5	Mei	87	65,439	23,714	8,733	988	635	146	775
6	Juni	73	54,851	12,946	5,870	631	400	240	696
7	Juli	64	55,743	14,447	9,629	1,128	1,985	1,010	375
8	Agustus	75	53,036	16,693	6,800	691	539	1,010	1,533
9	September	64	58,516	15,726	8,373	1,073	614	1,090	539
10	Oktober	71	70,478	23,874	8,000	1,413	396	625	233
11	November	60	54,017	17,751	6,251	1,054	269	194	464
12	Desember	63	58,983	13,653	7,500	561	418	148	680
<b>Jumlah</b>		<b>814</b>	<b>676,157</b>	<b>204,765</b>	<b>86,739</b>	<b>12,977</b>	<b>6,187</b>	<b>4,508</b>	<b>6,791</b>

**Kegiatan Kebandaran**  
**Bulan Januari s/d Desember Tahun 2019**

No	Bulan		Jenis Kapal				Jenis Kapal			
			Kapal Masuk diatas		Kapal Keluar diatas		Kapal Masuk dibawah		kapal Keluar dibawah	
			500 M3		500 M3		500 M3		500 M3	
			Jml	Isi Kotor	Jml	Isi Kotor	Jml	Isi Kotor	Jml	Isi Kotor
1	Januari	2016	33	53,896	33	53,896	45	7,803	45	7,803
2	Februari	2016	22	35,948	22	35,948	30	7,640	30	7,640
3	Maret	2016	25	37,595	25	37,595	43	9,140	43	9,140
4	April	2016	32	46,197	31	46,197	28	6,875	28	6,875
5	Mei	2016	38	56,624	38	56,624	49	8,815	49	8,815
6	Juni	2016	26	46,121	26	46,121	47	8,730	47	8,730
7	Juli	2016	30	48,479	30	48,479	34	7,264	34	7,264
8	Agustus	2016	28	46,078	28	46,078	47	6,958	47	6,958
9	September	2016	32	51,274	32	51,274	32	7,242	32	7,242
10	Oktober	2016	38	62,851	38	62,851	33	7,627	33	7,627
11	November	2016	26	44,450	26	44,450	34	9,567	34	9,567
12	Desember	2016	24	46,380	24	46,380	39	12,603	39	12,603
<b>Jumlah</b>			<b>353</b>	<b>575,893</b>	<b>353</b>	<b>575,893</b>	<b>461</b>	<b>100,264</b>	<b>461</b>	<b>100,264</b>

**Realisasi Kunjungan Kapal Perintis**  
**Mulai Bulan Januari s/d Desember Tahun 2019**

No	Bulan	Kunjungan Kapal		Muatan Penumpang (Org)	
		(JML)	GT	Turun	Naik
1	Januari	15	6,419	248	164
2	Februari	17	7,560	98	30
3	Maret	24	13,027	247	167
4	April	23	12,576	338	169
5	Mei	87	65,439	635	146
6	Juni	73	54,851	400	240
7	Juli	22	15,454	1,985	1,010
8	Agustus	18	9,210	539	1,010
9	September	21	10,377	614	1,090
10	Oktober	20	9,850	396	625
11	November	21	9,002	269	194
12	Desember	17	11,452	418	148
<b>Jumlah</b>		<b>358</b>	<b>225,217</b>	<b>6,187</b>	<b>4,508</b>

**Realisasi dari Uraian table diatas adalah sebagai berikut :**

Jml Kunjungan Kapal : **814**

Jumlah GT : **676,157**

Jumlah Bongkaran : **204,765**

Jumlah Bongkaran

a. General Cargo : **204,765**

b. Liquid BBM : **86,739**

Jumlah Muatan : **12,977**

a. General Cargo : **6,187**

b. Penumpang (Org) : **4,508**

c. Hewan : **6,791**

Jenis Kapal

a. Kapal Masuk diatas 500 M3

- Jumlah : **353**

- Isi Kotor : **575,893**

b. Kapal Keluar diatas 500 M3

- Jumlah : **353**

- Isi Kotor : **55,893**

Jenis Kapal:

a. Kapal Masuk dibawah 500 M3

- Jumlah : **461**

- Isi Kotor : **100,264**

b. Kapal Keluar dibawah 500 M3

- Jumlah : **461**

- Isi Kotor : **100,264**

Jumlah Kunjungan Kapal : **358**

Jumlah GT : **225,217**

Muatan Penumpang (Org)

a. Turun : **6,187**

b. Naik : **4,508**

## PENUTUP

### 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.

1. Tanggung jawab syahbandar sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan-tindakan yang di lakukannya adalah/agar untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran.
2. Tugas pengawasan yang di lakukan seorang syahbandar dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting. Seorang syah Bandar dalam tugasnya harus juga memastikan kesadaran para pemkai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.

### Saran

1. Dalam Menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran, maka seorang syahbandar perlu bekerja lebih profesional dalam meningkatkan fungsi pengawasan agar dapat menghindari bahaya-bahaya dalam pelayaran.
2. Dalam menjalankan tugas seorang syahbandar harus di butuhkan sikap yang profesional agar supaya pengawasan menjadi lebih intensif demi menjaga keamanan dan keselamatan dalam pelayaran agar tidak merugikan bagi para pemakai jasa transportasi laut.

### DAFTAR PUSTAKA

- Bayuputra, T. B. (2015). Tinjauan 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.
- Departemen Perhubungan Republik Indonesia, *Penyuluhan Kesyah-zbandaran*. Dirjen Perhubungan Laut, Jakarta, 1984/1985 dan 1993.
- Departemen Perhubungan, *Peraturan Bandar 1925*, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Jakarta.
- Departemen Perhubungan, *Instruksi Umum Pengawasan Kapal*, Dirjen Perhubungan Laut, 1972, Jakarta.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran