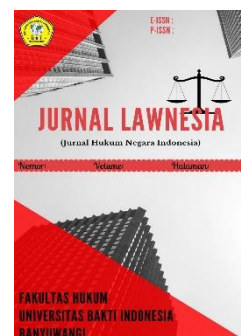


JURNAL LAWNESIA

Volume 2 (1), Juni 2023, 309-321

E-ISSN: 2829-7873



**SHAHBANDAR'S LEGAL RESPONSIBILITIES IN CONTROLLING
THE SAFETY OF CROSSING TRANSPORT VESSELS AT
GILIMANUK COMMERCIAL CROSSING PORT
(CASE STUDY IN THE GILIMANUK CROSSING PORT SERVICES
UNIT)**

**TANGGUNG JAWAB HUKUM SYAHBANDAR DALAM
PENGAWASAN KESELAMATAN KAPAL ANGKUTAN
PENYEBERANGAN DI PELABUHAN PENYEBERANGAN
KOMERSIAL GILIMANUK
(STUDI KASUS DI SATUAN PELAYANAN PELABUHAN
PENYEBERANGAN GILIMANUK)**

Abdul Hamid

Fakultas Hukum Universitas Bakti Indonesia
ahamid7993@gmail.com

Ferika Nurfransiska

Fakultas Hukum Universitas Bakti Indonesia
ferikanurfransiska1@gmail.com

Krisno Jatmiko

Fakultas Hukum Universitas Bakti Indonesia
krisno.jatmiko123@gmail.com

Sutiyani

Fakultas Hukum Universitas Bakti Indonesia
Osutiyani.21@gmail.com

Abstrak

Keberadaan hukum di masyarakat sangat dibutuhkan, khususnya dalam memberi perlindungan hukum terhadap seseorang yang dirugikan hak dan kepentingannya serta untuk menjamin kepastian hukum yang berkeadilan. Banyaknya kecelakaan

kapal yang menimbulkan kerugian materi dan korban jiwa sering terjadi di perairan Indonesia dan menjadi pemberitaan yang seringkali kita dengar, akibat dari kejadian tersebut maka dapat dipastikan syahbandarlah yang menjadi tersangkanya. Dalam melaksanakan tugas, fungsi dan kewenangannya seorang syahbandar tidak bekerja seorang diri tetapi dibantu oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal yaitu Marine Inspector SDP yang bertugas memeriksa kelaiklautan kapal sebelum kapal berangkat yang hasil pemeriksaan tersebut adalah laik dan laik laut kapal tersebut, bila kapal dilaporkan laik laut maka seorang syahbandar akan menerbitkan surat persetujuan berlayar bagi kapal dimaksud akan tetapi bila laporan marine inspector SDP selaku Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal melaporkan bahwa kapal tidak laik laut maka seorang syahbandar akan menanggguhkan penerbitan surat persetujuan berlayar bagi kapal dimaksud sampai kapal tersebut melengkapi semua persyaratan administratif maupun pemeriksaan fisik kapal yang telah dilaporkan tersebut. Permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah tentang tanggung jawab hukum seorang syahbandar dalam pengawasan keselamatan kapal angkutan penyeberangan pada satuan pelayanan pelabuhan penyeberangan Gilimanuk. Tujuan yang ingin dicapai secara umum adalah menganalisis bagaimana peranan syahbandar dalam pengawasan keselamatan sarana angkutan penyeberangan, menganalisis faktor - faktor apa yang menghambat syahbandar dalam melaksanakan pengawasan keselamatan sarana angkutan penyeberangan serta tanggung jawab hukum syahbandar bilamana terjadi kecelakaan kapal angkutan penyeberangan.

Abstract

The existence of law in society is very much needed, especially in providing legal protection to someone whose rights and interests have been harmed and to ensure fair legal certainty. The number of ship accidents that cause material losses and fatalities often occur in Indonesian waters and become news that we often hear, as a result of these incidents it is certain that the harbormaster is the suspect. In carrying out his duties, functions and authorities, a harbormaster does not work alone but is assisted by a ship safety inspector, namely the Marine Inspector SDP, whose job is to check the seaworthiness of the ship before the ship departs, the results of which are the ship's seaworthiness and worthiness, if the ship is reported as seaworthy then a port harbormaster will issue a sailing approval letter for the said ship, but if the report from the marine inspector SDP as the Ship Safety Inspector Officer reports that the ship is not seaworthy, a harbor master will suspend the issuance of the sailing approval letter for the said ship until the ship completes all administrative requirements and physical inspection the reported ship. The problem that will be discussed in this thesis is about the legal responsibility of a harbor master in supervising the safety of ferry transport ships at the Gilimanuk ferry port service unit. The objective to be achieved in general is to analyze the role of the syahbandar in supervising the safety of crossing transportation facilities, to analyze what factors hinder the syahbandar in carrying out supervision of the safety of crossing transportation facilities as well as the legal responsibility of the syahbandar in the event of an accident with a crossing transport ship.

1. PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki banyak wilayah perairan dan lautan. Banyak aktifitas yang dilakukan dengan mengandalkan perhubungan melalui perairan. Salah satu aktifitas tersebut yaitu memindahkan orang dan barang dari satu pulau ke pulau lain melalui perairan, oleh karena itu dibutuhkan industri penyedia jasa angkutan laut seperti pelayaran kapal laut. Indonesia sebagai negara kepulauan yang terbesar dengan 17 (tujuh belas) ribu 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. Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah wahana yang di gerakkan oleh manusia atau mesin, transportasi di gunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari - hari.

Transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa untuk mencapai tujuan pembangunan nasional dan tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah, transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar produk perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara. Pelayaran menggunakan kapal tradisional saat ini masih menjadi sarana angkutan yang penting terutama untuk mendistribusikan barang dan penumpang kewilayah kepulauan yang sangat sulit untuk

dimasuki oleh jenis kapal lainnya karena keterbatasan fasilitas.

Dalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Nomor 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan pelayaran meliputi sumber daya manusia, sarana dan prasarana, standar operasional prosedur (SOP), lingkungan serta sanksi, sementara Peraturan Menteri Nomor 61 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Kapal Angkutan Penyeberangan bahwa mutu pelayaran berhak di peroleh oleh pengguna jasa angkutan penyeberangan. Standar pelayanan angkutan penyeberangan meliputi standar pelayanan angkutan penyeberangan di terminal dan standar pelayanan di atas kapal.

Telekomunikasi pelayaran adalah salah satu fungsi memperlancar pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran. Secara garis besar, didalam sistem transportasi nasional (Sistrans) terdapat tiga moda angkutan utama, terdiri angkutan darat, laut, serta udara. Dalam wilayah daratan, bukan cuma angkutan jalan dan kereta api, namun juga terdapat angkutan perairan. Seperti kapal angkutan sungai, danau, serta angkutan penyeberangan yang banyak di jumpai di berbagai daerah. Keselamatan penyeberangan 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, keselamatan merupakan bagian integral pada manajemen perusahaan pelayaran secara umum untuk mendukung kondisi kerja diatas kapal yang lebih baik. manajemen tidak hanya mengaitkan kapal dengan produktifitasnya saja, namun perlu meningkatkan pengawasan terhadap kelayakan kapal dan kondisi kerja diatas kapal secara memadai.

Pentingnya masalah keamanan, kenyamanan, dan keselamatan dalam penyebrangan merupakan tanggung jawab di dalam kepelabuhan sebab persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam angkutan penyeberangan adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang dalam menjalankan tugas sebagai syahbandar. Menyadari akan pentingnya peran syahbandar mengenai keselamatan dalam pelayaran, maka lahirlah Undang - Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain suksesnya sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal atau angkutan merupakan keberhasilan seorang syahbandar menjalankan tugas kesyahbandarannya.

Di dalam kemajuan bidang pengangkutan ada beberapa peranan - peranan pihak yang sangat penting yang harus diketahui oleh penumpang guna untuk mengetahui hal - hal apa saja yang harus dilakukan jika terjadi sesuatu dan hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan laut atau hal lain sebagainya, pihak - pihak yang sangat berperan penting tersebut ialah antara lain yaitu pihak Syahbandar. Pemberlakuan Undang - Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran telah banyak mengalami perbaikan - perbaikan dalam peningkatan peran dan wewenang dibidang kesyahbandaran, dan 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.

Kejadian kecelakaan pelayaran di Indonesia sudah banyak terjadi seperti data yang ditunjukkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Pada tahun 2014 ditemukan 7 kecelakaan kapal yaitu 2 kapal tenggelam, 3 kapal meledak/terbakar dan 2 kapal mengalami tubrukan. Pada tahun 2005 terjadi peningkatan kecelakaan kapal sebesar 57,14% dimana terjadi 11 kasus kecelakaan kapal, yaitu 3 kapal tenggelam, 4 kapal meledak/terbakar, 3 kapal tubrukan dan 1 kapal kandas. Tahun 2016 ditemukan 15 kecelakaan kapal, angka ini naik sebesar 36,36% dari tahun sebelumnya yaitu 4 kapal tenggelam, 4 kapal 6 meledak/terbakar, 3 kapal tubrukan, 2 kapal kandas dan 2 kapal lainnya karena faktor lain-lain. Tahun 2017 terjadi peningkatan kecelakaan kapal sebesar 55,88% (terjadi 34 kasus kecelakaan kapal). Tahun 2018 terjadi kecelakaan di danau toba yaitu kecelakaan KM Sinar Bangun yang diakibatkan kelebihan muatan dan pada bulan Juni 2021 terjadi kecelakaan tenggelamnya KMP. Yunico di Selat Bali, seluruh penyebab kecelakaan pelayaran diatas dapat diminimalisir apabila pengawasan dilakukan dengan baik oleh semua stakeholder termasuk petugas pengawas pelabuhan. Berdasarkan survey awal yang dilakukan peneliti di pelabuhan penyeberangan Gilimanuk dengan mewawancarai pihak petugas kesyahbandaran yang berkedudukan sebagai koordinator satuan pelayanan

pelabuhan pelaksanaan dan beberapa petugas kesyahbandaran lainnya, pengawasan dilakukan oleh stakeholder yang terlibat langsung. Stakeholder dalam pengawasan terdiri dari beberapa pihak yaitu, syahbandar pembantu, marine inspector, pengawas lalu lintas angkutan penyeberangan, petugas darat perusahaan penyeberangan dan pemilik kapal/kepala cabang dan designated person ashore. Dari koordinator satuan pelayanan pelabuhan diketahui bahwa terdapat

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peranan syahbandar dalam pengawasan keselamatan kapal angkutan penyeberangan menurut Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Selain itu untuk mengetahui faktor - faktor apa yang mempengaruhi kurang optimalnya syahbandar dalam pengawasan keselamatan kapal angkutan penyeberangan. Serta untuk mengetahui tanggung jawab hukum yang harus ditanggung bilamana terjadi kecelakaan kapal angkutan penyeberangan menurut Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran .

Penelitian menggunakan jenis penelitian Yuridis Empiris, yang merupakan penelitian dengan cara melakukan penelitian langsung di lapangan.¹ Penelitian menggunakan pendekatan Yuridis Empiris, penelitian ini berfungsi untuk dapat melihat hukum dalam arti nyata serta melihat bagaimana tanggung jawab hukum syahbandar, penelitian ini akan digunakan dalam menemukan pertanggung jawaban hukum

53 kapal motor penyeberangan yang beroperasi di lintasan selat bali dan 32 kapal yang beroperasi setiap harinya.

Pelaksanaan pengawasan terhadap transportasi penyeberangan di selat bali masih sulit di laksanakan secara efisien dan optimal dikarenakan waktu pemeriksaan dan waktu sandar kapal dipelabuhan yang hanya 36 menit dan dalam 24 (dua puluh empat) jam kapal yang beroperasi 32 kapal dengan jumlah trip yang harus dicapai adalah 8 trip.

syahbandar sebagai penerbit surat persetujuan berlayar bilamana terjadi kecelakaan kapal angkutan penyeberangan.

Dalam penelitian Yuridis Empiris ini sumber data Primer dan Sekunder: Data Primer adalah data yang didapatkan peneliti secara langsung dengan cara melakukan wawancara dilapangan mengenai hal yang bersangkutan. Sedangkan Data Sekunder adalah data yang bersumber dari penelitian kepustakaan, data yang mencakup ialah dokumen resmi, buku-buku, hasil penelitian yang berwujud laporan dan sebagainya.² Metode ini merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan seorang peneliti melalui pengamatan langsung terhadap objek penelitian untuk diamati.³

Selain itu metode wawancara, metode ini merupakan bentuk kegiatan yang dilakukan dengan tanya jawab bersama narasumber yang bertujuan untuk memperoleh suatu informasi atau data.⁴ Dan yang terakhir metode dokumentasi, metode ini merupakan metode yang mengamati benda mati bukan benda hidup. Metode ini tidak begitu sulit dalam artian apabila ada

¹Nurul Qamar dan DKK, *Metodelogi Penelitian Hukum (Legal Research Methods)*, CV. Social Politic Genius (SIGn), Makasar, 2017, hlm 8.

²<http://www.kanalinfo.web.id/pengertian-data-primer-dan-data-sekunder>, diakses pada tanggal 7 desember 2020, pukul 20.21 WIB.

³Pupu Saeful Rahmat, *Penelitian Kualitatif, Equilibrium*, Vol.5, Nomor 9, Januari/Juni 2009, hlm 7.

⁴Erwan Juhara, Eriyandi Budiman, Rita Yohayati, Cendekia Berbahasa, PT Setia Purna Inves, Jakarta Selatan, 2005, hlm 96.

kekeliruan sumber maka datanya masih tetap dan tidak berubah.⁵

3. PEMBAHASAN

3.1 Fungsi dan kewenangan syahbandar dalam pengawasan keselamatan kapal Angkutan penyeberangan berdasarkan Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Syahbandar adalah Pejabat Pemerintahan dipelabuhan yang diangkat oleh Menteri yang membidangi tentang pelayaran dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang - undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran (Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Fungsi syahbandar adalah :

- a. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang- undangan.

Kewenangan syahbandar adalah :

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan.
- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.
- c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan.
- d. Melakukan pemeriksaan kapal.

- e. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar.
 - f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.
 - g. Menahan kapal atas perintah pengadilan.
 - h. Melaksanakan siji awak kapal.
- Tugas syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) adalah :
- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
 - b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran.
 - c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
 - d. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air.
 - e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
 - f. Mengawasi pemanduan.
 - g. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
 - h. Mengawasi pengisian bahan bakar.
 - i. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
 - j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
 - k. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
 - l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
 - m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan.
 - n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.
- Syahbandar merupakan pejabat pemerintah yang mempunyai kewenangan tertinggi dipelabuhan dan jabatan syahbandar dijabat oleh Kepala Kantor atau Kepala Balai sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 tahun 2014 tentang Tata

⁵Sandu Siyoto, *Dasar Metodologi Penelitian, Literasi Media Publishing*, Yogyakarta, Juni 2015, hlm 77-78.

Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar pasal 2 ayat (1) huruf dan pasal 4 ayat (1), bilamana karena tugas dan tanggung jawabnya seorang syahbandar berhalangan dalam menjalankan fungsi, kewenangan dan tugasnya, maka seorang syahbandar dapat melimpahkan kewenangannya kepada pejabat satu tingkat dibawahnya yang mempunyai dan memiliki kompetensi serta kualifikasi di bidang kesyahbandaran, kewenangan yang dilimpahkan salah satunya adalah penandatanganan surat persetujuan berlayar (port clearance). Pelimpahan kewenangan dapat dilimpahkan kepada pejabat satu tingkat dibawah kepala kantor berupa mandat, karena syahbandar berhalangan tetap atau sementara untuk menjalankan kewajibannya sehingga menunjuk pejabat pemerintah satu tingkat dibawahnya untuk menjalankan tugas rutin sehari – hari, pelimpahan wewenang berupa mandat tanggung jawab administratif dan tanggung jawab secara hukum berada pada pemberi mandat bukan pada penerima mandat.

Seorang pejabat yang diberi mandat untuk menerbitkan dan menandatangani surat persetujuan berlayar tidak bisa dijatuhi sanksi baik berupa sanksi administratif maupun sanksi pidana bila terjadi kecelakaan kapal yang menimbulkan korban jiwa apabila pejabat penerima mandat tersebut telah menjalankan dan melaksanakan tugas, wewenang dan fungsi syahbandar yang telah dimandatkan kepadanya, serta dalam proses administratif penerbitannya telah memenuhi tahapan – tahapan sesuai dengan standar operasional prosedur dalam penerbitan surat persetujuan berlayar yang telah ditetapkan.

Balai Pengelola Transportasi Darat adalah Unit Pelaksana Teknis dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang tersebar diseluruh

Indonesia yang melakukan pengaturan, pengendalian dan pengawasan dipelabuhan yang digunakan untuk angkutan penyeberangan baik komersial maupun perintis. Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Bali dan Nusa Tenggara Barat adalah salah satu unit pelaksana teknis yang melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan salah satunya dengan menerbitkan surat persetujuan berlayar bagi kapal angkutan penyeberangan dipelabuhan Gilimanuk yang dilakukan oleh syahbandar. Syahbandar BPTD Wilayah XII Bali – NTB dijabat oleh Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat yang dalam kegiatan rutin sehari – hari menandatangani dan menerbitkan surat persetujuan berlayar bagi kapal angkutan penyeberangan di pelabuhan Gilimanuk di limpahkan wewengannya kepada pejabat satu tingkat dibawahnya, penunjukan pejabat pemerintah atau petugas kesyahbandaran dengan surat perintah tugas dengan pelimpahan wewenang berupa mandat dimana tanggung jawab administratif ataupun tanggung jawab hukum menjadi tanggung jawab pemberi mandat yaitu Kepala BPTD Wilayah XII Bali – NTB. Kepala Balai sendiri menjabat sebagai syahbandar sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan dilantik serta di kukuhkan oleh Menteri Perhubungan.

Dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar sudah diatur tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar dipelabuhan penyeberangan dalam Pasal 117 ayat 2 Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat

Nomor KP.3795/AP.003/DRJD/2020 Tanggal 11 Agustus 2020 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

pejabat pemerintahan dapat memperoleh mandat apabila :

a. Ditugaskan oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan di atasnya.

b. Merupakan pelaksanaan tugas rutin.

pejabat yang melaksanakan tugas rutin adalah pelaksana harian yang melaksanakan tugas rutin dari pejabat definitif yang berhalangan sementara dan pelaksana tugas yang melaksanakan tugas rutin dari pejabat definitif yang berhalangan tetap.

Pejabat pemerintahan dapat memberikan mandat kepada pejabat pemerintahan lain yang menjadi bawahannya dalam tugas rutin sehari – hari dalam pelayanan publik, kecuali ditentukan lain dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.

Setiap pejabat pemerintahan yang menerima mandat harus menyebutkan Atas Nama Pejabat Pemerintahan Yang Memberikan Mandat, bilamana pejabat pemerintahan yang memberikan mandat mempunyai penilaian lain atas evaluasi pelaksanaan tugas dari bawahannya yang menimbulkan ketidakefektifan atau melanggar asas – asas umum pemerintahan yang baik, maka pejabat pemerintahan mencabut dan menggunakan sendiri wewenang yang telah diberikan melalui mandat.

Pejabat pemerintahan yang memperoleh wewenang melalui mandat tidak berwenang mengambil keputusan atau tindakan yang bersifat strategis yang berdampak pada perubahan status hukum pada aspek organisasi, kepegawaian, dan alokasi anggaran dan pejabat pemerintahan yang memperoleh wewenang melalui mandat tanggung jawab kewenangan tetap pada pemberi mandat.

Pelimpahan kewenangan untuk melaksanakan tugas, fungsi dan

kewenangan syahbandar kepada pejabat setingkat lebih rendah tertuang dalam bentuk surat perintah tugas yang ditanda tangani oleh Kepala Kantor selaku Syahbandar. Salah satu pelimpahan kewenangan adalah penerbitan surat persetujuan berlayar, pelimpahan wewenang kepada pejabat atau staf dibawah kepala kantor selaku syahbandar adalah pelimpahan wewenang berdasarkan mandat dimana tanggung jawab akhir ada di pemberi mandat. Ciri – ciri pelimpahan wewenang berdasarkan mandat adalah sebagai berikut :

a. Ditugaskan oleh badan dan / atau pejabat pemerintahan di atasnya.

b. Merupakan pelaksanaan tugas rutin.

pejabat yang melaksanakan tugas rutin adalah pelaksana harian yang melaksanakan tugas – tugas rutin dari pejabat definitif yang berhalangan sementara dan Pelaksana tugas yang melaksanakan tugas rutin dari pejabat definitif yang berhalangan tetap.

Dalam pelaksanaan tugas pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran dipelabuhan penyeberangan Gilimanuk yaitu penerbitan surat persetujuan berlayar sehari – hari dilakukan oleh syahbandar pembantu yang mempunyai kompetensi dibidang kesyahbandaran dengan surat perintah tugas dari Kepala Balai selaku Syahbandar Utama dengan pelimpahan wewenang berupa mandat.

3.2 Faktor yang mempengaruhi kurang optimalnya syahbandar dalam pengawasan keselamatan kapal angkutan penyeberangan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kurang optimalnya syahbandar dalam pengawasan keselamatan kapal angkutan penyeberangan adalah :

1. Kurangnya jumlah personil yang mempunyai kompetensi dibidang kesyahbandaran di satuan pelayanan pelabuhan Gilimanuk BPTD Wilayah XII Provinsi Bali dan Provinsi Nusa Tenggara Barat.
2. Terbatasnya jumlah waktu kapal berada di pelabuhan yaitu hanya 35 menit yang sangat tidak mungkin melakukan pengawasan kaapal berupa pemeriksaan diatas kapal oleh syahbandar pembantu dipelabuhan.
3. Terlalu banyaknya kapal yang beroperasi dalam waktu 24 jam yaitu 32 kapal dengan jumlah 8 trip yang harus ditempuh oleh setiap kapal dengan jumlah penerbitan surat persetujuan berlayar sebanyak 256 lembar surat persetujuan berlayar.
4. Para crew kapal jarang memberikan laporan yang benar terhadap kondisi kapalnya.
5. Kondisi usia kapal yang dioperasikan lebih dari 40 tahun sehingga mengurangi performa kapal.

3.3 Tanggung jawab hukum yang harus ditanggung syahbandar bilamana terjadi kecelakaan kapal angkutan penyeberangan menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dan Undang – Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan

Tanggung jawab hukum seorang syahbandar terhadap kecelakaan kapal sangatlah besar, karena syahbandar adalah penerbit surat persetujuan berlayar bagi setiap kapal penyeberangan yang akan meninggalkan pelabuhan.

Tindakan seorang syahbandar dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar adalah tindakan atau putusan administratif yang menyetujui kapal berlayar meninggalkan pelabuhan setelah

melalui tahap pemeriksaan administrasi

permohonan penerbitan surat persetujuan berlayar. Dalam permohonan nahkoda telah membuat dan menandatangani master sailing declaration atau surat pernyataan nahkoda yang berisi tentang pernyataan bahwa kapalnya telah memenuhi kelaiklautan, jika syahbandar tidak menerima laporan atau mendapatkan temuan dikapal maka surat persetujuan berlayar diterbitkan.

Kepala BPTD Wilayah XII Prov. Bali dan Prov. Nusa Tenggara Barat adalah Pejabat Pemerintahan yang diangkat oleh Menteri Perhubungan untuk melaksanakan fungsi pemerintahan di pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk selaku syahbandar utama (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar pasal 2 ayat (1) huruf dan pasal 4 ayat (1), yang bertugas melaksanakan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan penyeberangan lintas Ketapang - Gilimanuk dengan menerbitkan surat persetujuan berlayar bagi kapal penyeberangan, akan tetapi karena Kepala BPTD berhalangan tetap karena melaksanakan tugas – tugas administrasi pemerintahan lainnya maka Kepala BPTD selaku syahbandar utama maka tugas rutin sehari - hari dalam pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran yang salah satunya penerbitan surat persetujuan berlayar di limpahkan kewenangan menerbitkan dan menandatangani surat persetujuan berlayar kepada pejabat satu tingkat lebih rendah dari syahbandar utama yaitu syahbandar pembantu.

Pelimpahan wewenang kepada pejabat satu tingkat dibawahnya yang disebut dengan syahbandar pembantu untuk melaksanakan penerbitan surat persetujuan berlayar dengan pelimpahan wewenang berupa mandat

dimana tanggung jawab tetap berada pada pemberi mandat yaitu Kepala BPTD selaku Syahbandar Utama.

Sesuai Undang – Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan, bahwa Fungsi Pemerintahan adalah fungsi dalam melaksanakan administrasi pemerintahan yang meliputi fungsi pengaturan, pelayanan, pembangunan, pemberdayaan, dan perlindungan. Administrasi Pemerintahan itu sendiri adalah Tata laksana dalam pengambilan keputusan dan / atau tindakan oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan.

Keputusan Administrasi Pemerintahan yang juga disebut Keputusan Tata Usaha Negara atau Keputusan Administrasi Negara yang selanjutnya disebut Keputusan adalah ketetapan tertulis yang dikeluarkan oleh Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan dalam penyelenggaraan pemerintahan.

Tindakan syahbandar pembantu menerbitkan dan menandatangani surat persetujuan berlayar adalah keputusan tertulis yang dikeluarkan oleh pejabat pemerintahan dalam penyelenggaraan pemerintahan berupa pelayanan administratif kepada masyarakat dalam bentuk surat persetujuan berlayar. bilamana terjadi insiden kecelakaan kapal maka seorang syahbandar pembantu yang menerbitkan surat persetujuan berlayar tidak dapat dipidana dengan pasal tertentu dalam Kitab Undang – Undang Hukum Pidana karena tindakan menerbitkan surat persetujuan berlayar adalah tindakan atau keputusan administratif bukan tindakan pidana kecuali bisa dibuktikan lain (yang dimaksud bisa dibuktikan lain disini adalah bahwa syahbandar pembantu dalam menjalankan tugas pemerintahannya nyata – nyata tidak melaksanakan kewajiban yang harus dilakukan, melanggar asas – asas umum pemerintahan yang baik dan

melakukan tindakan tercela dan kelalaian yang menimbulkan korban jiwa).

Hukuman yang patut bagi seorang syahbandar atau syahbandar pembantu apabila melakukan pelanggaran dalam menjalankan tugas administratifnya adalah sanksi administratif sesuai dengan Undang – Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan Pasal 80 yang berbunyi sanksi diberikan kepada pejabat pemerintahan yang melanggar , engan sanksi administratif berupa hukuman ringan, hukuman sedang dan hukuman berat.

Hukuman ringan diberikan apabila seorang Pejabat Pemerintahan telah melanggar ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 8 ayat (2), Pasal 9 ayat (3), Pasal 26, Pasal 27, Pasal 28, Pasal 36 ayat (3), Pasal 39 ayat (5), Pasal 42 ayat (1), Pasal 43 ayat (2), Pasal 44 ayat (3), Pasal 44 ayat (4), Pasal 44 ayat (5), Pasal 47, Pasal 49 ayat (1), Pasal 50 ayat (3), Pasal 50 ayat (4), Pasal 51 ayat (1), Pasal 61 ayat (1), Pasal 66 ayat (6), Pasal 67 ayat (2), Pasal 75 ayat (4), Pasal 77 ayat (3), Pasal 77 ayat (7), Pasal 78 ayat (3), dan Pasal 78 ayat (6).

Hukuman Sedang diberikan apabila seorang Pejabat Pemerintahan telah melanggar ketentuan sebagaimana diatur dalam Pejabat Pemerintahan Pasal 25 ayat (1), Pasal 25 ayat (3), Pasal 53 ayat (2), Pasal 53 ayat (6), Pasal 70 ayat (3), dan Pasal 72 ayat (1).

Sedangkan Pejabat Pemerintahan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 dan Pasal 42 dikenai sanksi administratif berat. Apabila Pejabat Pemerintahan yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) atau ayat (2) yang menimbulkan kerugian pada keuangan negara, perekonomian nasional, dan/atau merusak

lingkungan hidup dikenai sanksi administratif berat.

Sanksi administratif ringan sebagaimana berupa :

- a. Teguran lisan.
- b. Teguran tertulis
- c. Penundaan kenaikan pangkat, golongan, dan/atau hak - hak jabatan.

Sanksi administratif sedang berupa :

- a. Pembayaran uang paksa dan/atau ganti rugi.
- b. Pemberhentian sementara dengan memperoleh hak - hak jabatan.
- c. Pemberhentian sementara tanpa memperoleh hak-hak jabatan.

Sanksi administratif berat dapat berupa :

- a. Pemberhentian tetap dengan memperoleh hak - hak keuangan dan fasilitas lainnya.
- b. Pemberhentian tetap tanpa memperoleh hak - hak keuangan dan fasilitas lainnya.
- c. Dipublikasikan di media massa.

Sanksi administratif ringan, sedang atau berat dijatuhkan dengan mempertimbangkan unsur proporsional dan keadilan, sanksi administratif ringan dapat dijatuhkan secara langsung, sedangkan sanksi administratif sedang atau berat hanya dapat dijatuhkan setelah melalui proses pemeriksaan internal. Sanksi – sanksi diatas juga diatur dalam Undang – Undang Nomor 5 Tahun 2014 tentang Manajemen Aparatur Sipil Negara, hukuman atau sanksi administratif bagi Aparatur Sipil Negara mulai hukuman ringan, hukuman sedang sampai hukuman berat.

Syahbandar yang merupakan pejabat pemerintahan yang berstatus pegawai negeri sipil dalam melaksanakan tugas, fungsi dan kewenangannya dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran secara sewenang – wenang dan menimbulkan ketidakefektifan pelayanan pemerintahan dapat dijatuhi sanksi administratif mulai

dari sanksi ringan, sedang maupun berat dan sanksi pidana bila karena putusan dan tindakannya menyebabkan kerusakan lingkungan dan/atau hilangnya nyawa orang lain atau kerugian material, contohnya adalah tidak memeriksa muatan kapal sehingga menjadikan kapal kelebihan muatan atau overdraft setelah mendapat laporan dari masyarakat atau awak kapal, pejabat pemeriksa kelaikan kapal (Marine Inspector) yang lalai dalam memeriksa kelaik lautan kapal sehingga kapal tenggelam dan lain – lain, apabila pejabat yang berkaitan dengan pelayaran tersebut terbukti bersalah menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, maka yang bersangkutan dapat diancam dengan hukuman sesuai Pasal 336 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan sebagai berikut :

- 1) Setiap pejabat yang melanggar suatu kewajiban khusus dari jabatannya atau pada waktu melakukan tindak pidana menggunakan kekuasaan, kesempatan, atau sarana yang diberikan kepadanya karena jabatan dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).
- 2) Selain pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pelaku dapat dikenai pidana tambahan berupa pemberhentian secara tidak dengan hormat dari jabatannya.”

Pada pasal 336 ayat (1) dapat diterangkan bahwa pejabat tersebut tidak melaksanakan atau melanggar kewajiban seperti standar operasional prosedur penerbitan surat persetujuan berlayar atau penyalahgunaan wewenang yang ada padanya bisa dipidana dan dapat diberhentikan dari jabatan sebagai Aparatur Sipil Negara, akan tetapi apabila pejabat syahbandar atau pejabat syahbandar pembantu melaksanakan penerbitan sesuai

standar operasional prosedur maka dia tidak bisa dipidana dengan sangkaan pasal Pasal 336 Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran atau Pasal pasal 55 KUHP yang berbunyi :

- 1) Dipidana sebagai pelaku tindak pidana :
1. Mereka yang melakukan, yang menyuruh melakukan, dan yang turut serta melakukan perbuatan.
2. Mereka yang dengan memberi atau menjanjikan sesuatu dengan menyalahgunakan kekuasaan atau martabat, dengan kekerasan, ancaman atau penyesatan, atau dengan memberi kesempatan, sarana atau keterangan, sengaja menganjurkan orang lain supaya melakukan perbuatan.

Jadi seorang syahbandar pembantu yang menerbitkan dan menandatangani surat persetujuan berlayar bagi kapal penyeberangan tidak bisa dimintai tanggung jawab secara hukum karena adanya pelimpahan wewenang berupa mandat dan seorang syahbandar pembantu menandatangani surat persetujuan berlayar atas nama kepala kantor selaku syahbandar utama kecuali seorang syahbandar pembantu melakukan tindak pidana jabatan (ambtsdelicten) yaitu sejumlah tindak pidana tertentu yang hanya dapat dilakukan oleh orang - orang yang mempunyai sifat sebagai pegawai negeri maka yang bersangkutan dapat dipidana contoh meminta uang suap, pungutan liar atau korupsi atau bertindak sewenang - wenang.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan, maka penulis merumuskan kesimpulan sebagai berikut :

1. Tugas, fungsi dan kewenangan syahbandar dalam pengawasan keselamatan kapal angkutan penyeberangan dalam Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008

tentang Pelayaran telah diatur dalam pasal 207 sampai dengan Pasal 225 yang berwenang memeriksa dokumen - dokumen dan kelayakan kapal serta melakukan pengawasan - pengawasan terhadap kegiatan yang ada di pelabuhan yang bertujuan untuk keselamatan dan keamanan pelayaran bagi semua pihak.

2. Meniadakan Faktor - faktor yang mempengaruhi kurang optimalnya syahbandar dalam melakukan pengawasan keselamatan dan keamanan kapal angkutan agar standar keselamatan yang diinginkan dapat tercapai seperti :
 - a) Penambahan waktu kapal sandar dipelabuhan.
 - b) Penambahan jumlah Marine Inspector SDP.
 - c) Pengurangan jumlah kapal yang beroperasi.
3. Tanggung jawab hukum syahbandar dalam penerbitan surat persetujuan berlayar adalah Tindakan administratif pemerintahan, bila ada pelanggaran atas Undang - Undang Nomor 30 tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan maka yang berlaku adalah hukuman administratif sesuai yang telah diatur mulai hukuman ringan, sedang dan berat yang sebelum penjatuhan hukuman telah dilakukan pemeriksaan oleh aparatut pengawasan internal pemerintah yang obyektif dan adil. Apabila terjadi kecelakaan angkutan penyeberangan maka seorang penanda tangan surat persetujuan berlayar tidak serta merta dapat dipersangkakan dengan pasal 336 Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008, Pasal 55 dan Pasal 359 KUH Pidana. Pasal - pasal tersebut bisa dikenakan kepada syahbandar bilamana pejabat tersebut tidak melakukan kewajibannya sebagai pejabat pemerintah, melakukan

kealpaan yang menyebabkan kecelakaan kapal tetapi bila syahbandar dalam menerbitkan surat persetujuan berlayar telah melakukan tindakan sesuai standar operasional prosedur maka tidak bisa dipidana dengan pasal 336 Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008, Pasal 55 dan Pasal 359 KUH Pidana.

DAFTAR PUSTAKA

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, 2010.

Amiruddin, Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Depok, 2014.

Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, 2005.

Dephub DJPL, 1972. *Peraturan Bandar 1952*, Jakarta.

Erwan Juhara, Eriyandi Budiman, Rita Yohayati, Cendekia Berbahasa, PT Setia Purna Inves, Jakarta Selatan, 2005.

Nurul Qamar dan DKK, *Metodelogi Penelitian Hukum (Legal Research Methods)*, CV. Social Politic Genius (SIGn), Makasar.

Pupu Saeful Rahmat, *Penelitian Kualitatif*, Equilibrium, Vol.5, Nomor 9, Januari - Juni 2009.

Sandu Siyoto, *Dasar Metodologi Penelitian*, Leterasi Media Publishing, Yogyakarta.

Sefriani, *Hukum Internasional*, (Yogyakarta: Rajawali Pers, 2009).

Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*

Undang – Undang Nomor 30 Tahun 2014 *Tentang Administrasi Pemerintahan*

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 *Tentang Angkutan di Perairan*.

Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 *Tentang Kenavigasian*.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.25 Tahun 2015 *Tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan*.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 122 Tahun 2018 *Tentang Organisasi dan Tata kerja Kementerian Perhubungan*.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3795/AP.003/DRJD/2020 *Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Di Pelabuhan Sungai Danau Dan Penyeberangan*.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.6014/AP.003/DRJD/2020 *Tentang Pedoman Pencetakan, Pengisian dan Pelaporan Blangko Surat Persetujuan Berlayar*.

Surat Edaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 14 tahun 2021 *Tentang Persyaratan Dokumen Permohonan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Kapal Sungai, Danau dan Penyeberangan*,