

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan pustaka

1. Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi dan kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan, dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah. (D.A. Lasse, 2012)

Kelaiklautan kapal diatur secara tegas dalam Pasal 1 ayat (10), Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menjelaskan “Kelaikan kapal adalah : Keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu. (Julia P.S, 2007)

Sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran sehingga muncullah pengertian kapal sesuai dengan Undang-Undang tersebut yang berbunyi. Kapal adalah : Kendaraan air dengan bentuk apapun dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin dan ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. (Julia P.S, 2007)

2. Keselamatan Keamanan Pelayaran

Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. (Danny F, dkk, 2015)

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta

perlengkapan, alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- a. *International Convention for the Safety of Live at Sea (SOLAS)*, 1974, sebagaimana yang telah disempurnakan dan aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut:
 - 1) Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran);
 - 2) Komunikasi radio, keselamatan navigasi;
 - 3) Perangkat penolong, seperti pelampung, sekoci, rakit penolong;
 - 4) Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan *International Safety Management (ISM) Code*, dan *International Ship and Port facility Security (ISPS) Code*.
- b. *International Convention on Standards of Training, Certification, and Watch keeping for Seafarers*, tahun 1978 dan terakhir diubah tahun 1995.
- c. *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979.
- d. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)*. (Danny F, dkk, 2015)

3. Syahbandar

Kata Syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti:

Pelabuhan-pelabuhan dan sungai-sungai yang digunakan sebagai tempat kepil atau tempat labuh, tempat-tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan-jembatan muat,dermaga-dermaga dan cerocok-cerocok dan tempat-tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal-kapal,juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat-tempat kepil kapal-kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas-batas tempat-tempat kepil yang lazim digunakan. Berdasarkan pengertian di atas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut,sungai, dermaga, dan kapal. Atau dengan kata lain ada unsur manusia (pengusaha/pemerintah) dan unsur sarana dan prasarana yaitu laut dan sungai, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan di tata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran lalulintas angkutan laut. (Randy Y.CA, 2013)

4. Tanggung Jawab kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Terhadap Jasa Angkutan Laut dan Keselamatan Penumpang dan Barang

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran, kelaiklautan kapal kalau tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran, maka resiko kecelakaan kapal sangat tinggi. Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai unsur pelaksana teknis melakukan pengawasan kapal di pelabuhan. Disamping itu Syahbandar ditunjuk oleh pemerintah, untuk mengawasi kapal-kapal asing yang dikenal sebagai *Port State Control Officer* dan pengawasannya meliputi:

a. Sewaktu kapal datang

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

- 1) Menunjuk tempat sandar/labuh kapal
- 2) Memberikan warta kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh Nahkoda.
- 3) Meneliti dokumen pelaut/surat-surat kapal yang diterima dari Nahkoda.

b. 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:

- 1) Kapal tidak boleh berpindah tempat.
- 2) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran.
- 3) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran dan kelestarian lingkungan.
- 4) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat menyebabkan pendangkalan terhadap alur pelayaran.
- 5) Tidak boleh melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban umum serta terganggunya tertib hukum di Perairan Bandar.
- 6) Kesempatan kepada Syahbandar untuk melakukan pemeriksaan di kapal dalam rangka pemeriksaan terus-menerus mengenai segi keselamatan pelayaran.

c. 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 :

1) Perusahaan Pelayaran

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

2) Pandu

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

3) Nahkoda

Memberikan *clearing declaration* kepada Syahbandar.

4) Syahbandar Harus meneliti:

- a) Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku
 - b) Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat
 - c) Apakah procedure & fasilitas alat – alat keselamatan memadai dan aman
- Untuk melaksanakan pengawasan tertib bandar dan keselamatan kapal, Syahbandar berwenang untuk menerapkan perundang-undangan yang bertujuan untuk:
- 1) Terjaminnya kelancaran dan keselamatan keluar masuknya suatu kapal.
 - 2) Terjaminnya keselamatan kelancaran bongkar muat barang.
 - 3) Terjaminnya kelancaran dan ketertiban naik turun penumpang.
 - 4) Terjaminnya tertib hukum dan keamanan di dalam bandar.
 - 5) Terjaminnya kelestarian lingkungan di dalam bandar

Oleh 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.

Dalam pemberian surat ijin berlayar ini juga telah melibatkan sejumlah instansi terkait di pelabuhan, yaitu :

- 1) PT. Pelabuhan Indonesia
- 2) Bea Cukai
- 3) Karantina / Kesehatan Pelabuhan
- 4) Imigrasi

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 :

- a) Melengkapi kekurangan
- b) Menurunkan muatan atau penumpang apabila lebih
- c) 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* 2016
- e) *Tonnage Measurement* 1969

Seperti diatas *Port State Control* (PSC) juga ditugaskan 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. 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. (Jumaizi, 2015)

5. Tugas Pengawasan Syahbandar Akan Laiklautnya kapal Dengan Tujuan Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran

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:

- a. Material kapal

- b. Konstruksi kapal
- c. Bangunan kapal
- d. Permesinan dan perlistrikan kapal
- e. Stabilitas kapal
- f. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio
- g. Elektronika 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:

- a. Nasional
 - 1) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 - 2) *Scheepen Ordonansi* 1953 (SO. 1935) *ScheepenVerordening* 1935 (SV. 1935)
Dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut.
 - 3) Peraturan lambung timbul 1935
- b. 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 :
 - 1) Instansi yang melakukan pengawasan terhadap laik laut suatu kapal.
 - 2) Mengatur persyaratan konstruksi bangunan kapal
 - 3) Mengatur persyaratan kelengkapan kapal
 - 4) Mengatur persyaratan alat-alat radio komunikasi kapal.
 - 5) Mengatur persyaratan daerah pelayaran suatu kapal.
 - 6) Mengatur persyaratan navigasi kapal.
 - 7) Mengatur tatacara pemuatan di kapal.
 - 8) Mengatur persyaratan stabilitas kapal.
 - 9) Mengatur persyaratan permesinan dan kelistrikan.
 - 10) Mengatur tentang muatan berbahaya
 - 11) Mengatur persyaratan kapal nuklir.
 - 12) Mengatur persyaratan untuk Nahkoda, perwira deck, dan mesin kapal serta awak kapal.
 - 13) 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.

Sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal itu dan 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 diperlukan yaitu :

- a. Surat Tanda Kebangsaan Kapal :
 - 1) Surat Laut (G. 175 atau lebih)
 - 2) Pas Tahunan (GT. 7 sampai dengan GT. 175)
 - 3) 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.

Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak laiklaut, resikonya pada kerugian barang dan jiwa manusia (penumpang dan awak kapal). Sehingga disinilah proses hukum terhadap pelanggaran di laut di mulai. Dan melihat kenyataan ini diadakanlah pemeriksaan-pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar/pemerintah yang ditunjuk untuk melakukan pengawasan berupa :

- a. Pemeriksaan Tahunan, setiap 12 bulan diperiksa dalam keadaan dilimbungkan di atas galangan kapal.
- b. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dok tahunan.

- c. Pemeriksaan kerusakan/perbaikan dilakukan pada waktu terjadi sesuatu
- d. kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal.
- e. Pemeriksaan tambahan, dilakukan apabila diperlukan dispensasi misalnya akan mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain.

Kondisi laiklaut harus selalu dipertahankan antara lain, dengan perawatan oleh awak kapal sendiri terhadap bangunan kapal, mesin kapal, alat-alat keselamatan dan penolong lainnya sehingga semuanya dalam keadaan memungkinkan dan siap digunakan setiap waktu diperlukan.

Sebagaimana diuraikan di atas, apabila persyaratan teknis yang diharuskan telah dipenuhi, maka persyaratan anak buah kapal perlu diperhatikan pula yaitu tingkat perijazahan seorang Nahkoda, perwira-perwira dek dan mesin serta radio. (Randy, Y.C,A 2013)

6. Penyebab dan Cara Penanganan Kecelakaan Pelayaran di Kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kecelakaan - kecelakaan yang terjadi pada transportasi laut telah banyak yang terjadi. Insiden yang terjadi biasanya adalah tenggelam akibat kelebihan muatan, terbakar atau meledak, ataupun tenggelam akibat dari faktor alam. Tetapi berdasarkan data dari Mahkamah Pelayaran faktor kesalahan manusia adalah penyebab utama dari kecelakaan transportasi laut yang ada. Sebanyak 88% (Jumaizi, 2016) kejadian disebabkan oleh *human error* dari orang-orang yang ada dalam sistem transportasi laut. Dan hanya beberapa saja yang disebabkan oleh faktor alam atau cuaca.

a. *Human Error*

Human Error adalah suatu penyimpangan dari standar performansi yang telah ditentukan sebelumnya sehingga menyebabkan adanya penundaan akibat dari kesulitan, masalah, insiden, dan kegagalan.

Human error dapat terjadi dikarenakan oleh banyak faktor seperti :

- 1) *Induced Human Error System*, dimana mekanisme sistem kerja yang memungkinkan pekerjaannya melakukan kesalahan. Misalnya tidak adanya penerapan disiplin yang baik dari pihak manajemen.
- 2) *Induced human error design*, yaitu terjadinya kesalahan akibat dari kesalahan rancangan sistem kerja yang kurang baik.
- 3) *Pure human error*, ketika kesalahan itu berasal dari manusia itu sendiri. Misalnya karena kemampuan dan pengalamn kerja yang terbatas.

Cara penanganan : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan selaku Instansi yang Bertanggung Jawab atas keselamatan pelayaran selalu mengingatkan Staff nya

untuk memperhatikan kedisiplinan, sistem kerja dan mengikuti pelatihan/diklat sesuai bagiannya masing-masing.

b. Tindakan Alam / *act of god*

Tindakan Alam / *acts of god* adalah peristiwa atau bencana yang ditimbulkan dari perubahan keadaan alam di luar jangkauan dan kekuasaan manusia. Sering disebut sebagai bencana alam seperti, tsunami, gelombang kuat, gempa bumi, banjir, angin topan, tanah longsor.

Cara penanganan : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan selaku Instansi yang Bertanggung Jawab atas keselamatan pelayaran selalu berkomunikasi dan memastikan kepada pemilik kapal atau nakhoda tentang keadaan cuaca untuk tidak melakukan perjalanan pelayaran disaat cuaca sedang tidak bersahabat.

c. Jumlah Penumpang yang tidak sesuai dengan kapasitas

Dalam kasus kecelakaan transportasi laut sebagian besar kecelakaan yang terjadi adalah akibat dari jumlah penumpang yang tidak sesuai dengan kapasitas dari kapal yang berlayar. Hal ini selain disebabkan kelalaian dari nahkoda kapal kadangkala juga disebabkan kelalaian dari pengawasan pelabuhan ketika kapal akan diberangkatkan. Hal ini juga disebabkan para pegawai yang dipelabuhan masih menganggap remeh akan standarisasi yang telah ditetapkan.

Cara Penanganan : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan selaku Instansi yang Bertanggung Jawab atas keselamatan pelayaran memberlakukan peraturan kepada perusahaan pelayaran untuk tidak melebihi kapasitas kapal penumpang atau kapal barang, bagi yang melanggar akan dicabut izin surat berlayarnya. (Jumaizi, 2016)

7. Tugas Syahbandar dalam Kegiatan Pelayaran

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

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
- d. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- e. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
- f. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
- g. Mengawasi pengisian bahan bakar.

- h. Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- 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 pemadam kebakaran di pelabuhan, dan
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime. (Julia, P.S, 2014)

8. Fungsi dan Kewenangan Syahbandar

Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi seorang syahbandar adalah :

- a. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.
- b. Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

syahbandar memiliki delapan kewenangan, yaitu:

- 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 (SPB)
- f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal
- g. Menahan kapal atas perintah pengadilan dan
- h. Melaksanakan sijil awak kapal (Tenda, B.B, 2015)