



E- ISSN : 2988-3687  
Jurnal Jurist Argumentum (Pemikiran Intelektual Hukum)  
Prodi Ilmu Hukum  
Universitas Teuku Umar

Volume 2, Nomor 1, Tahun 2024  
email: ja@utu.ac.id  
<http://jurnal.utu.ac.id/argumentum>

---

## TANGGUNG JAWAB SYAHBANDAR DALAM PENYAMPAIAN INFORMASI PELAYARAN KAPAL DAN STANDAR BERLABUH TONGKANG SESUAI UNDANG-UNDANG NOMOR 17 TAHUN 2008

[Putri Rauzatul Ilmi]<sup>1</sup>  
[Irsadi Aristora]<sup>2</sup>

<sup>1</sup>[Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,  
Universitas Teuku Umar]

<sup>1</sup>[[rauzahpuput@gmail.com](mailto:rauzahpuput@gmail.com)]

<sup>2</sup>[Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,  
Universitas Teuku Umar]

<sup>2</sup>[[irsadiaristora@utu.ac.id](mailto:irsadiaristora@utu.ac.id)]

---

### Abstract

*The duties and functions of a Syahbandar are specifically regulated in Law Number 17 of 2008, Article 207, paragraph 1, concerning Shipping. Despite the existence of regulations that regulate the role of a Syahbandar in supervision, there are still instances where the role of a Syahbandar is not fulfilled effectively. It is not uncommon to encounter several marine accidents caused by the negligence of the Syahbandar in carrying out their duties. There are still many marine accidents due to ship collisions at night between ships and ships or fishing boats with tongue buoy barges. The objective of this thesis is to ascertain the extent to which the Syahbandar is responsible for disseminating information on shipping routes and barge berthing standards to the public. This study employs an empirical juridical method, with a field study and literature approach. The data collection technique employed in this study is the collection of field data and literature data, after which the data obtained is presented descriptively. The results of the study demonstrate that in carrying out their responsibilities, the Syahbandar is responsible for conveying information on shipping routes and barge berthing standards to the public.*

**Kata Kunci:** *Protection, Civil Society, Armed Conflict in Myanmar*

---

## Abstrak

Tugas dan fungsi Syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 207 ayat 1 tentang Pelayaran. Sekalipun ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang Syahbandar dalam pengawasan, tidak jarang juga ditemui beberapa kecelakaan laut yang disebabkan oleh kelalaian Syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya, masih banyaknya terjadi kecelakaan laut akibat tabrakan kapal di malam hari antara kapal dengan kapal atau kapal nelayan dengan *toung bouy* Tongkang. Penulisan skripsi ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab Syahbandar dalam menyampaikan informasi jalur pelayaran dan standar labuh tongkang kepada publik. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris dengan pendekatan studi lapangan dan kepustakaan, teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dengan pengumpulan data lapangan dan data kepustakaan, kemudian data yang diperoleh disajikan secara deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam melaksanakan tanggung jawabnya Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan masih belum maksimal khususnya dalam menyampaikan informasi jalur pelayaran kapal sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh juga menyepelekan perihal keamanan toking yang berlabuh malam hari. Disarankan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh untuk dapat memenuhi seluruh kewajiban yang telah diperintahkan oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan segera membentuk kebijakan tentang standar labuh tongkang sebagai bentuk tanggung jawab kepada masyarakat.

**Kata kunci :** Tanggung Jawab, Syahbandar, Jalur Pelayaran, Tongkang

## 1. PENDAHULUAN

Kelaiklautan kapal secara tegas pada Pasal 1 ayat (33) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menjelaskan kelaiklautan kapal merupakan situasi dimana terpenuhinya syarat keselamatan kapal, pengawasan, pembuatan, dan juga harus terpenuhinya kesejahteraan dan kesehatan para awak kapal serta penumpangnya begitupun pemenuhan terhadap status hukum sebuah kapal jika akan berlayar di perairan tertentu.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 269 ayat (1) dijelaskan informasi pelayaran meliputi mengumpulkan, mengolah, menganalisis, penyimpanan, menyajikan, juga menginformasikan data dengan maksud untuk, a) Mendukung operasional pelayaran, b) Meningkatkan pelayanan kepada masyarakat atau publik dan, c) Mendukung perumusan kebijakan di bidang pelayaran. Dalam Undang-Undang yang sama pada Pasal 270 huruf c dijabarkan bahwa skema informasi keamanan dan keselamatan dalam pelayaran sedikitnya memuat 8 point penting, diantaranya yang menjadi

pusat perhatian penelitian ini yaitu harus memuat kapabilitas alat bantu Navigasi Pelayaran, Teleko-munikasi Pelayaran, alur, perlintasan juga lalu lintas kapal di perairan. Sehingga dengan demikian penyampaian informasi jalur pelayaran kapal harus menjadi perhatian utama oleh pemerintah dan instansi yang berwenang dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menjadi point penting penelitian.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam lima kelas, terdiri atas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas I, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas II, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas III, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas IV dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas V. "Kelima kelas Kantor Kesyahbandaran tersebut memiliki peran dan tugas yang hampir sama namun ada perbedaan dalam struktur organisasinya".<sup>1</sup>

Pelayaran ialah suatu tatanan yang tersusun dari perlindungan wilayah maritim, keamanan dan keselamatan, kepelabuhan dan angkutan di perairan. Pelayaran adalah *tall controlled segment* dimana adanya pengaturan yang jelas terhadap peran dari setiap pihak terkait dari pelayaran tersebut. Adanya peraturan mengenai keselamatan pelayaran yang menitikberatkan pada pengaturan pihak ketiga menjadi akibat banyaknya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh human blunder. Pada level operasional, Syahbandar, pemilik kapal dan Nahkoda dapat dikatakan trisula keselamatan pelayaran. Ketiganya masing-masing memiliki peran dan tanggungjawab sebagaimana telah diatur didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.<sup>2</sup>

Berbagai permasalahan di perairan seperti kapal yang saling bertabrakan, kapal nelayan menabrak *toung bouy*, tongkat yang terdampar, standar labuh. Standar keamanan berlabuh tongkang menjadi hal yang harus mendapat perhatian lebih. Meskipun kelaiklaut mengenai standar labuh tongkang dan kapal bongkar muat batu bara tidak terdapat dalam hukum laut internasional maupun qanun, namun terdapat peraturan lain seperti *Code Federal Regulation (CFR)* yang dapat kita jadikan contoh mengenai standar keamanan tongkang dan kapal bongkar muat batu bara yang berlabuh. Dilansir dari halaman resmi [ecfr.gov](http://ecfr.gov) dijelaskan:

*"The Code of Federal Regulations (CFR) is the official legal print publication containing the codification of the general and permanent rules published in the Federal Register by the departments and agencies of the Federal Government. The Electronic Code of Federal Regulations (eCFR) is a*

---

<sup>1</sup> Viana IR br Barus, et-al , Tugas dan tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Indonesia. Dipenegoro Law Jurnal. Volume 6 Nomor 1 Tahun 2017. hlm 3-4.

<sup>2</sup> Sance Ulina Sigiyo, (et.al) Pengawasan Kelaiklautan Kapal Oleh Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon, Sengkuni Journal- Social Sciences and Humanities, No. 1 Vol 4,2023, hlm.12

*continuously updated online version of the CFR. It is not an official legal edition of the CFR* ( Kode Peraturan Federal (CFR) adalah publikasi cetak hukum resmi yang berisi kodifikasi peraturan umum dan permanen yang diterbitkan dalam Daftar Federal oleh departemen dan lembaga Pemerintah Federal. Electronic Code of Federal Regulations (eCFR) adalah versi online CFR yang terus diperbarui. Ini bukan edisi resmi resmi CFR”<sup>3</sup>.

Dilansir dari situs resmi Ajnn.Net bahwa telah terjadi kecelakaan laut sebanyak 2 kasus dalam dua tahun berturut-turut, salah satu diantaranya kecelakaan dengan menabrak tong bouy.<sup>4</sup> Kemudian hal itu menjadi gambaran bahwa adanya kelalaian dari Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Meulaboh dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya terhadap lalu lintas laut.

Rumusan masalah untuk dibahas yaitu *pertama* bagaimana tanggung jawab Syahbandar dalam penyampaian informasi jalur pelayaran kapal dan standar berlabuh tongkang sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Kedua*, apa saja faktor penghambat Syahbandar dalam penyampaian informasi jalur pelayaran kapal dan standar berlabuh tongkang.

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan secara yuridis empiris yaitu melihat pemberlakuan atau implementasi hukum normatif secara langsung dalam masyarakat.<sup>5</sup> Spesifikasi penelitian secara deskriptif analistis adalah untuk menggambarkan sekaligus menganalisis tentang pelaksanaan berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku.<sup>6</sup> Jenis data ialah wawancara, lokasi penelitian di Meulaboh, teknik pengumpulan data dengan penelitian lapangan dan data yang didapatkan dari penelitian lapangan dan penelitian kepustakaan seterusnya akan dianalisis dengan pendekatan kualitatif yaitu menganalisis data dengan menggambarkan, menerangkan, serta menjelaskan apa yang dinyatakan oleh responden dan informan secara tulisan maupun lisan dan juga turut serta perilaku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu bagian yang utuh.<sup>7</sup>

## 3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan ialah departemen pelaksana teknis di daerah kerja Kementerian Perhubungan yang berada di bawah serta bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan.

---

<sup>3</sup> E CFR, Code of Federal Regulation, <https://www.ecfr.gov/>

<sup>4</sup> Aidil Firmansyah, Laka Laut Kerap Terjadi YARA Tuding KSOP Meulaboh Lalai, <https://www.ajnn.net/news/laka-laut-kerap-terjadi-yara-tuding-ksop-meulaboh-lalai>

<sup>5</sup> Ashofa Burhan, Metode Penelitian Hukum, Rineka Cipta, Jakarta, 2000, hlm. 19.

<sup>6</sup> Sukardi, Metodologi Penelitian Pendidikan Kopetensi dan Praktiknya, Bumi Aksara, Jakarta, 2003, hlm.14.

<sup>7</sup> Soerjono Soekanto dan Abdurahman, Metode Penelitian Suatu Pemikiran dan Penerapan, PT Rineka Cipta, Jakarta, 1990, hlm. 24.

Sebagaimana juga dijelaskan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan tata kelola Kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menjelaskan: “Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.”<sup>8</sup>

Sesuai Undang-Undang No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa kenavigasian adalah kegiatan yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran (Telkompel), Hidrografi dan meteorologi, Alur dan Pelintasan, Bangunan atau Instalasi, Pemanduan, penanganan kerangka kapal dan Salvage, dan atau Pekerjaan Bawah Air (PBA) untuk kepentingan Keselamatan Pelayaran.<sup>9</sup> Mengulas lebih dalam tentang sistem informasi pelayaran dalam Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan: “(Pasal 269 ayat (1)) Sistem informasi pelayaran mencakup pengumpulan, pengolahan, penganalisisan, penyimpanan, penyajian, serta penyebaran data dan informasi pelayaran untuk: a) mendukung operasional pelayaran; b) meningkatkan pelayanan kepada masyarakat atau publik; c) mendukung perumusan kebijakan di bidang pelayaran”.

Standar berlabuh tongkang disini dapat diartikan kedalam Standar Operasional Prosedur (SOP) yang merupakan suatu sistem yang dirancang guna menertibkan, merapikan, dan memudahkan suatu pekerjaan. Standar Operasional Prosedur akan memastikan setiap prosedur yang sudah disetujui wajib diikuti sesuai dengan peraturan instansi, standarisasi yang terpenuhi akan menunjukkan niat baik dari pihak perusahaan untuk beroperasi dengan benar.

Syahbandar bertanggung jawab dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan lain di pelabuhan. Syahbandar sendiri memiliki sejarah dari segi peraturan, kelembagaan dan sumber daya manusia sebagai berikut:

a. Aspek legalitas

Tugas syahbandar seperti yang tercantum dalam peraturan sejak jaman pemerintahan Hindia Belanda hingga dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menggambarkan pentingnya Syahbandar dalam pelaksanaan dan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan tata kelola Kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

<sup>9</sup> UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>10</sup> L. Denny Siahaan, Kajian Peran Syahbandar dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, Jurnal Warta Penelitian Perhubungan, NO.12 VOL.20, 2008, hlm. 1819-1821

b. Aspek Kelembagaan

Lembaga syahbandar pada awalnya merupakan lembaga yang mandiri kemudian mengalami peralihan berada dibawah satuan kerja administrator Pelabuhan pada tahun 2012 berubah nama menjadi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.<sup>11</sup>

c. Aspek Sumber Daya Manusia

Kopetensi untuk berprofesi seorang syahbandar yang awalnya hanya diperuntukan bagi seorang pelaut, namun seiring berkembangnya jaman seseorang yang non pelaut dapat juga menjadi seorang syahbandar sejauh mempunyai kompetensi yaitu pengalaman dalam bidangnya dan mengikuti diklat Kesyahbandaran.<sup>12</sup>

### **3.1. Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Penyampaian Informasi Jalur Pelayaran Kapal dan Standar Berlabuh Tongkang Sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran**

Berdasarkan pada Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menjelaskan bahwa:

Fungsi syahbandar ialah:

- a. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhan, 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) di pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- c. Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.<sup>13</sup>

Tugas syahbandar sebagaimana uraian diatas juga termuat dalam peraturan dari jaman pemerintahan Hindia Belanda hingga dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menggambarkan pentingnya Syahbandar dalam pelaksanaan dan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran.<sup>14</sup> Selanjutnya, menurut Pasal 208 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tidak hanya menjelaskan terkait fungsi sebagaimana diuraikan diatas, dapat diketahui juga tugas syahbandar adalah:

- a) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;

---

<sup>11</sup> Ibid. hlm. 1823-1826.

<sup>12</sup> Ibid. hlm. 1827-1828

<sup>13</sup> Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>14</sup> L L. Denny Siahaan (*Op.cit*)

- b) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
- c) Mengawasi kegiatan ahli 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 dipelabuhan; dan
- n) Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.<sup>15</sup>

Alur dan pelintasan pelayaran terdiri dari alur pelayaran laut serta alur pelayaran sungai dan danau, penyelenggaraan alur pelayaran laut dilaksanakan oleh pemerintah yang termuat dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta disebarluaskan oleh instansi berwenang dalam hal ini tentunya tugas dan fungsi dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Penetapan alur pelayaran ini bertujuan untuk kepentingan keselamatan dan kelancaran berlayar, dengan demikian dalam penyelenggaraan alur pelayaran pemerintah harus menetapkan sistem rute mendasarkan pada kondisi alur pelayaran dan mempertimbangkan kepadatan lalu lintas.

Selanjutnya, dalam pelaksanaan penyampaian informasi jalur pelayaran kapal pemerintah harus melakukan tindakan. Yang mana pada Pasal 1 Angka 8 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan menetapkan bahwa tindakan Administrasi Pemerintahan yang selanjutnya disebut sebagai tindakan adalah perbuatan Pejabat Administrasi Negara atau penyelenggaraan negara lainnya untuk melakukan dan/atau tidak melakukan perbuatan konkret dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan.<sup>16</sup>

Tindakan atau perbuatan yang dapat dilakukan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan disini mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan meulaboh terdaftar sebagai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV yang terdiri atas;

<sup>15</sup> Pasal 208 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

<sup>16</sup> Pasal 1 Angka 8 Undang-Undang Nomor 30 tahun 2014

a) Urusan tata usaha; b) Subseksi status hukum dan sertifikasi kapal; c) subseksi keselamatan berlayar, penjagaan, dan patroli; d) Subseksi lalu lintas dan angkutan laut, dan usaha kepelabuhan.

Terkait penegakan hukum administrasi, dikemukakan oleh Tatiek Sri Djatmiati bahwa penegakan hukum administrasi mempunyai dua unsur pokok yaitu pengawasan dan sanksi.<sup>17</sup> Pengawasan dalam penelitian ini merujuk pada tugas Kesyahbandaran dan Orotitas terhadap kepatuhan masyarakat dan pengusaha kepelabuhan agar ketentuan yang bersifat mewajibkan dan ketentuan yang dilarang tidak dilanggar. Dengan demikian kewenangan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dalam memberikan saksi apabila sesuatu yang dilarang telah dilanggar.

Wewenang menurut H.D. Stoud ialah: *Bevoegheid wet kan worden amscrevenals hetgeheel van bestuurrechtelijke bevoegdheden door publiekrechtelijke rechtssubjecten in het bestuurrechtelijke rechtsverkeer.* (wewenang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan- aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintah oleh subjek hukum publik dalam hukum publik).<sup>18</sup>

Pelaksanaan wewenang dan tugas Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Meulaboh dalam hal penyampaian informasi jalur pelayaran kapal kami melakukan sosialisasi dengan panglima laot dan nelayan-nelayan serta instansi terkait juga seperti dinas perikanan, kantor navigasi juga. Agenda yang dilakukan rutin setiap dua kali dalam setahun.

Hasil analisis penulis hal tersebut belumlah efektif, dikarenakan perwakilan-perwakilan yang hadir tidak dapat menjangkau keseluruhan nelayan, penilaian ini didasari dengan melihat masih banyaknya para nelayan yang belum paham akan wilayah-wilayah yang rawan kapal melintas dan berlabuh.

Tahun 2021 terjadi kecelakaan kapal nelayan yang ditabrak oleh kapal perusahaan dengan pawang bernama Bapak Khairul, dalam menangani kasus ini Bapak Amran selaku Panglima Laot Meulaboh melakukan koordinasi langsung dengan KSOP dan Angkatan Laut sampai pengurusan tingkat provinsi. Alur pengurusan dimulai dari Panglima Laot menerima laporan kecelakaan kemudian menghubungi Syahbandar serta mengurus administrasi pelaporan yang kasus tersebut selesai dengan pihak perusahaan mengganti rugi terhadap pawang Khairul dalam bentuk bot adapun respon Syahbandar dalam menanggapi kasus tersebut menurut Bapak Amran sangat lambat.<sup>19</sup>

Tiap-tiap pelaksanaan wewenang oleh pejabat selalu disertai dengan

---

<sup>17</sup> Tatiek Sri Djatmiati, *Prinsip Izin Industri di Indonesia*, Disetarsi, Program Pascasarjana Ilmu Hukum, Universitas Airlangga, Surabaya, 2004, hlm. 82

<sup>18</sup> Irfan Fachruddin, *Pengawasan Peradilan Administrasi terhadap Tindakan Pemerintah*, Alumni, Bandung, 2004, Hlm.4.

<sup>19</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Amran sebagai Informan (Panglima Laot Meulaboh) pada tanggal 7 Februari 2024

tanggung jawab, searah dengan prinsip *“deen bevoegdheid zoder verantw woordenlijkheid”* (tidak ada kewenangan tanpa pertanggung jawaban). Karena wewenang itu melekap atas jabatan, namun dalam penerapannya dijalankan oleh manusia selaku wakil atau fungsionaris jabatan.

Tanggung jawab Syahbandar dalam hal melaksanakan tugas dan kewenangan merujuk pada 11 (sebelas) fungsi Kesyahbandaran itu sendiri sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan serta diperkuat dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.<sup>20</sup>

Pasal 270c Undang-Undang Pelayaran juga menjelaskan terkait sistem informasi keselamatan dan keamanan pelayaran paling sedikit memuat 8 point penting, diantaranya yang menjadi pusat perhatian penelitian ini yaitu harus memuat kapasitas sarana bantu Navigasi Pelayaran, Telekomunikasi Pelayaran, alur, serta perlintasan dan lalu lintas kapal di perairan. Sehingga dengan demikian penyampaian informasi jalur pelayaran kapal harus menjadi perhatian utama oleh pemerintah dan instansi yang berwenang dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menjadi point penting penelitian.

Penemuan fakta dalam penelitian lapangan didapati bahwa sistem informasi jalur pelayaran kapal dan kenavigasian yang seharusnya tersedia dalam bentuk peta laut dan buku petunjuk pelayaran ini tidak tersedia, KSOP dan Kantor Navigasi beralasan bahwa telah tersedia dalam bentuk online. Namun menurut hemat peneliti tindakan KSOP yang tidak menyediakan peta laut informasi jalur pelayaran kapal sebagaimana seharusnya dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tepatnya Pasal 187 ayat (1) dan ayat (2) berbunyi sebagai berikut: “ayat (1) alur dan perlintasan terdiri atas; a) alur-pelayaran di laut dan; b) alur-pelayaran sungai dan danau. Ayat (2) Alur-pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang.” Sehingga KSOP bertanggung jawab atas perbuatannya tersebut.

Kantor Syahbandar dan Organisasi Pelabuhan Meulaboh menjadi lembaga penting untuk memenuhi hak-hak masyarakat dalam memperoleh informasi alur pelayaran. Sehingga terciptanya kepastian hukum, KSOP juga harus bertindak sesuai sebagaimana yang telah diperintahkan dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Sehingga terpenuhinya Asas-asas Umum Pemerintahan yang baik.

Good governace dalam Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh tidak terlepas dari prinsip-prinsip antara lain:

---

<sup>20</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Arfa Rosyadi selaku informan (Kepala Divisi Hukum Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Meulaboh) pada tanggal 16 November 2023.

- a) Akuntabilitas, mempunyai makna adanya kewajiban bagi aparatur pemerintah untuk bertindak selaku penanggungjawab atas segala tindakan dan kebijakan yang ditetapkan. Seperti tindakan KSOP Kelas IV Meulaboh yang tidak menyediakan peta laut dan buku panduan sebagai alat menginformasikan sistem informasi pelayaran, menangani segala bentuk kecelakaan di laut akibat dari minimnya penerimaan informasi pelayaran maka tindakan tersebut dapat dimintai pertanggung jawaban;
- b) Transparansi, pemerintahan yang baik akan bersifat transparan terhadap rakyatnya, baik yang ditingkat pusat maupun daerah. Menjelaskan bahwa masyarakat berhak mendapatkan informasi secara terbuka dan dapat diakses dengan mudah baik informasi jalur pelayaran sampai dengan segala bentuk putusan kebijakan atau produk hukum yang dikeluarkan oleh KSOP;
- c) Keterbukaan, menghendaki keterbukaannya kesempatan bagi rakyat untuk mengajukan tanggapan dan kritik terhadap pemerintah yang dinilainya tidak transparan. KSOP harus menerima secara terbuka apabila ada masyarakat yang ingin meminta atau mencari informasi terkait dengan tugas-tugas dan pertanggung jawaban yang seharusnya dilakukan oleh KSOP; namun selama peneliti melakukan penelitian pada KSOP Kelas IV Meulaboh pihak kantor seakan mempersulit.
- d) Aturan hukum (Rule Of Law) pemerintahan yang baik mempunyai karakteristik berupa jaminan kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat terhadap setiap kebijakan publik yang ditempuh. KSOP wajib mengayomi dan mengupayakan kepastian hukum apabila korban-korban kecelakaan kapal menuntut hak nya. Dalam hal ini KSOP Kelas IV Meulaboh merujuk pada kasus yang telah terjadi memperlihatkan bahwa KSOP telah memberikan kepastian hukum kepada korban. Namun tidak menutup kesalahan KSOP yang masih belum membuat kebijakan tentang aturan standar berlabuh tongkang.

Berdasarkan uraian diatas, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh tidak memenuhi karakteristik pemerintahan yang baik.

Demikian juga dalam permasalahan standar labuh tongkang, KSOP sendiri belum mengeluarkan putusan atau produk hukum tetap dan mengikat terkait standar labuh tongkang itu sebagaimana yang kita ketahui sebagai contoh salah satu aturan internasional Peraturan 33 CFR part 84 mengatur; Pertama, setiap tongkang yang menonjol dari suatu formasi kelompok harus diterangi pada sudut luarnya. Kedua, pada sebuah tongkang yang ditambatkan di perairan dimana kapal-kapal lain biasanya berlayar pada kedua sisi tongkang lampu-lampu harus dipasang untuk menandai ujung-ujung sudut tongkang. Ketiga, pada tongkang yang ditambatkan dalam formasi kelompok, ditambatkan di perairan dimana kapal- kapal lain

biasanya berlayar pada kedua sisi kelompok, lampu-lampu harus dipasang untuk menandai ujung-ujung sudut kelompok.<sup>21</sup>

TNI Angkatan Laut Bapak Sumardi memberikan tanggapan mengenai tongkang yang berlabuh saat malam hari, beliau mengatakan banyak sekali kecelakaan-kecelakaan yang terjadi karena tongkang yang berlabuh pada malam hari tidak ada penerangan, sehingga nelayan-nelayan yang mencari ikan terkadang ada yang tersangkut dan ada juga yang tertabrak dengan tongkang tersebut, sehingga perlu untuk lebih diperhatikan lagi terkait standar itu sendiri.<sup>22</sup>

Para nelayan juga mengakui mereka tidak paham area-area labuh tongkang dikarenakan tidak adanya informasi langsung oleh Syahbandar terkait informasi jalur pelayaran. Adapun sosialisasi yang memang ada dilakukan oleh Syahbandar dua kali setahun itu belum maksimal karena peta laut dan buku petunjuk informasi pelayaran tidak mereka dapatkan.

Hakikatnya kewenangan pemerintah atau pejabat administrasi Negara dalam pembentukan peraturan perundang-undangan merupakan kewenangan yang bersifat pelimpahan (*delegated authority*) karena kewenangan asli (*original authority*) pembentukan peraturan perundang-undangan ada pada badan legislatif. Pendelegasian kewenangan legislative kepada pemerintah (eksekutif) atau pejabat administrasi Negara membuat pejabat pemerintah atau pejabat administrasi Negara memiliki kewenangan legislatif seperti halnya pembentukan undang-undang asli (badan legislatif).<sup>23</sup>

Tidak hanya kebijakan yang bersifat terikat (*gebonden beleids*) berdasarkan peraturan perundang-undangan, namun pemerintah atau pejabat administrasi Negara dapat juga menentukan kebijakan-kebijakan yang bersifat bebas (*vrijbeleid*). Hal ini berdasarkan kewenangan kebebasan bertindak (*freies ermessen*).<sup>24</sup>

Kebijakan yang bersifat bebas itu ditentukan dan dilaksanakan oleh pejabat administrasi Negara dalam tujuan menyelesaikan suatu keadaan (masalah konkret) yang pada dasarnya belum ada aturannya atau belum diatur dalam Undang-Undang (peraturan perundang-undangan). Namun hal itu tak terlepas untuk terciptanya kepastian hukum dan harus didasari pada Asas-asas Umum Pemerintahan yang baik

### **3.2. Hambatan Syahbandar Dalam Penyampaian Jalur Pelayaran Kapal dan Standar Berlabuh Tongkang**

---

<sup>21</sup> 33 CRF.

<sup>22</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Sumardi sebagai responden (Koordinator Pos LANAL Aceh Barat) pada tanggal 09 Januari 2024.

<sup>23</sup> Arif Christiono Soebroto, Kedudukan Hukum Peraturan/Kebijakan Dibawah Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas, Workshop Direktur Analisa Peraturan Perundang-undangan Bappenas, Jakarta, 2012, hlm.3.

<sup>24</sup> Ibid. hlm.4.

Ketidak sempurnaan dalam melaksanakan sebuah tanggung jawab tidak luput dari adanya faktor penghambat baik hambatan hukum maupun hambatan lainnya. Melihat letak geografis Indonesia yang luas tentu terdapat berbagai hambatan yang dihadapi oleh pemerintah khususnya perihal kemaritiman di wilayah Meulaboh.

Indonesia memiliki tujuh lembaga penegak hukum yang memiliki satgas patroli di laut. Lembaga penegak hukum tersebut diantaranya adalah TNI-Angkatan Laut; POLRI-Direktorat Kepolisian Perairan; Kementerian Perhubungan-Dirjen Hubla; Kementerian Kelautan dan Perikanan-Dirjen PSDKP; Kementerian Keuangan-Dirjen Bea Cukai; Badan Keamanan Laut RI dan Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan Secara Ilegal (Satgas 115).<sup>25</sup>

Hasil penelitian di lapangan ditemukan bahwa dalam pelaksanaan pengaturan alur pelayaran tentang penyebaran informasi jalur pelayaran kapal KSOP hanya melakukan sosialisasi dua kali dalam setahun, begitupun pemeriksaan kecelakaan kapal didapati tidak adanya data catatan kecelakaan dari KSOP adapun alasan yang diberikan ialah tidak tersedianya petugas seksi kecelakaan kapal. Sehingga kecelakaan laut ada apabila adanya laporan yang diterima oleh KSOP dengan penyelesaian mulai dari musyawarah sampai dengan penyelesaian tingkat mahkamah pelayaran, seperti hal nya pada kasus kapal PT Marina yang menabrak kapal nelayan diselesaikan dengan jalan musyawarah oleh KSOP didapati hasil PT Marina memberikan uang ganti rugi sebesar lima juta rupiah. Begitupun dengan standar labuh tongkang, tongkang yang berlabuh tanpa ada penerangan pada malam hari sangat meresahkan bagi nelayan kecil namun hal itu belum juga ditanggapi dengan serius oleh KSOP terbukti dengan tidak adanya regulasi atau kebijakan tentang wajib penerangan bagi tongkang yang seharusnya dapat disusun oleh KSOP itu sendiri.

Berdasarkan uraian diatas adapun hambatan yang didapati sebagai berikut:

#### A. Hambatan Internal

Hambatan internak ini mencakup permasalahan yang terjadi dalam lingkup internal Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh, meskipun dalam pembagian tugas, wewenang, dan tanggung jawab setiap bidang namun masih terdapat beberapa permasalahan dalam pelaksanaan tugas dan wewenang, maka dapat diuraikan sebagai berikut:

##### 1. Hambatan Koordinasi

secara garis besar keseluruhan besar bagian di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh telah menerapkan tugas dan tanggung jawabnya secara baik tidak dipungkiri masih ada beberapa kekurangan koordinasi pada

---

<sup>25</sup> Humas FHUI, Penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia, Publis pada <https://law.ui.ac.id>.

informasi dilapangan terkadang pada implementasinya masih ada yang meleset.<sup>26</sup> hal tersebut memberikan Gambaran yang mana kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh kerap kali mengalami misinformasi dimana ada informasi-informasi kecelakaan kapal yang terjadi tidak disampaikan secara utuh kepada KSOP sehingga membingungkan KSOP dalam mengambil tindakan. Namun, menurut penulis hal tersebut tidak dapat dijadikan sebagai alasan untuk KSOP melemparkan kesalahannya.<sup>26</sup>

## 2. Hambatan Kecukupan dan Kecakapan SDM

Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh memiliki tanggung jawab yang tidak ringan, maka dalam melaksanakan tugas pegawai Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh dituntut untuk memiliki kecakapan dan kualitas yang bagus terkhusus dalam penelitian ini yang berhubungan dengan pengawasan kecelakaan kapal, pengawasan lalu lintas dan alur pelayaran, penetapan standar labuh tongkang dan dalam hal mengeluarkan kebijakan. Namun pada kenyataannya masih terdapat permasalahan dalam pengawasan ini dikarenakan kurangnya kualitas dan kuantitas pegawai di lapangan.

Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh memiliki tanggung jawab yang tidak ringan, maka dalam melaksanakan tugas pegawai Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh dituntut untuk memiliki kecakapan dan kualitas yang bagus terkhusus dalam penelitian ini yang berhubungan dengan pengawasan kecelakaan kapal, pengawasan lalu lintas dan alur pelayaran, penetapan standar labuh tongkang dan dalam hal mengeluarkan kebijakan. Namun pada kenyataannya masih terdapat permasalahan dalam pengawasan ini dikarenakan kurangnya kualitas dan kuantitas pegawai di lapangan. Ditandai dengan tidak adanya seksi pencatatan kecelakaan laut di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh serta adanya kekosongan hukum dalam penerapan standar labuh tongkang.

Analisis penulis dalam hal ini yaitu Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh tidak tegas dalam mengambil keputusan untuk membuat suatu kebijakan tentang standar labuh tongkang yang pada dasarnya itu merupakan hal penting dan harus ada mengingat urgensinya saat ini. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh juga

---

<sup>26</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Angga Prasetia Wibowo sebagai Informan (KASI Pengawas Keselamatan Pelayaran KSOP Meulaboh) pada tanggal 20 November 2023.

lalai dan seperti menyesepelekan dalam penyediaan sumber daya manusia. Sosialisasi yang dilakukan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh dapat dikatakan tidak efektif, hal ini dilihat dari kacamata nelayan karena masih banyak nelayan yang pada nyatanya masih belum mengetahui wilayah-wilayah yang rawan lintas dan labuh kapal serta tongkang.

Analisis penulis dalam hal ini yaitu Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh tidak tegas dalam mengambil keputusan untuk membuat suatu kebijakan tentang standar labuh tongkang yang pada dasarnya itu merupakan hal penting dan harus ada mengingat urgensinya saat ini. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh juga lalai dan seperti menyesepelekan dalam penyediaan sumber daya manusia. Sosialisasi yang dilakukan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh dapat dikatakan tidak efektif, hal ini dilihat dari kacamata nelayan karena masih banyak nelayan yang pada nyatanya masih belum mengetahui wilayah-wilayah yang rawan lintas dan labuh kapal serta tongkang.

#### B. Hambatan Eksternal

Hambatan eksternal berhubungan dengan permasalahan yang dihadapi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Meulaboh yang muncul dari para pengguna perairan yaitu kurangnya kesadaran hukum dari para pengguna jasa.

Menurut pandangan penulis, merujuk pada teori sistem hukum Lawrence M. Friedman efektif dan berhasil atau tidanya penegakan hukum bergantung pada struktur hukum (menyangkut aparat penegak hukum), substansi hukum (meliputi perangkat hukum), dan budaya hukum (hukum yang hidup dan dianut dalam kehidupan masyarakat).

Tercapainya fungsi hukum yang pada tujuannya sebagai rekayasa mengarahkan masyarakat, maka bukan hanya ketersediaan hukum yang harus terpenuhi tetapi juga harus adanya jaminan dalam mewujudkan kaidah hukum tersebut ke dalam implementasi hukum ataupun dengan menjamin akan penegakan hukum yang baik. Maka bekerjanya suatu hukum tidak hanya fungsi perundang-undangan saja, tetapi juga harus adanya aktifitas yang dilaksanakan oleh birokrasi. Sehingga kurangnya kesadaran hukum dari pengguna jasa bukan merupakan hambatan bagi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh dalam melakukan tugas dan kewajibannya.

#### 4. SIMPULAN

Berpijak dari penjelasan yang sudah diuraikan di atas mengenai tanggung jawab Syahbandar dalam penyampaian jalur informasi pelayaran

dan standar labuh tongkang sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran wilayah kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh, maka penulis akan mengemukakan beberapa hal yang krusial yang dapat disimpulkan. Berangkat dari dua pertanyaan yang dipaparkan dalam rumusan masalah, terkait bagaimana tanggung jawab Syahbandar dalam penyampaian jalur pelayaran dan standar labuh tongkang, dan apasaja faktor hambatan Syahbandar dalam penyampaian informasi jalur pelayarain kapal dan standar labuh tongkang.

- a. Melaksanakan tanggung jawabnya Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh khususnya menyampaikan informasi jalur pelayaran kapal sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2018 Tentang Pelayaran belum maksimal dan efektif hal ini dinilai dari masih banyaknya kasus lalulintas laut, kosongnya suatu sub seksi pada kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh dan tidak tersedianya peta laut sebagai bentuk penyebaran informasi kepada khalayak umum terkhusus bagi masyarakat yang kesehariannya berusaha dilaut serta Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh tidak mengeluarkan kebijakan perihal tongkang-tongkang yang berlabuh sebagian meresahkan para nelayan pada malam hari.
- b. Faktor yang menjadi hambatan bagi Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dalam memenuhi pesebaran informasi jalur palayaran kapal dan standar labuh tongkang terbagi menjadi hambatan internal dan hambatan eksternal sebagai berikut:

1. Hambatan Internal

Dalam hambatan ini mencakup permasalahan yang dihadapi syahbandar dalam lingkup internal dalam Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh, mencakup hambatan koordinasi dan hambatan kecukupan dan kecakapan sumber daya manusia dalam lingkungan Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Meulaboh.

2. Hambatan Eksternal

Hambatan ini datang dari luar Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yaitu hambatan dalam kesadaran hukum para pengguna jasa perairan.

## 6. REFERENSI

- Aidil Firmansyah, *Laka Laut Kerap Terjadi YARA Tuding KSOP Meulaboh Lalai*, <https://www.ajnn.net/news/laka-laut-kerap-terjadi-yara-tuding-ksop-meulaboh-lalai>
- Arif Christiono Soebroto. (2012). Kedudukan Hukum Peraturan/Kebijakan Dibawah Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas, Workshop Direktur Analisa Peraturan

- Perundang-undangan Bappenas. Jakarta
- Denny Siahaan L.. (2008). Kajian Peran Syahbandar dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran. *Jurnal Warta Penelitian Perhubungan*, 20 (12), 1819-1821.
- Ecfr, *Code of Federal Regulation*, <https://www.ecfr.gov/>
- Humas FHUI, *Penegakan Hukum di Wilayah Laut Indonesia*, Publik pada <https://law.ui.ac.id>.
- Irfan Fachruddin. (2004). *Pengawasan Peradilan Administrasi terhadap Tindakan Pemerintah*. Alumni, Bandung.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 tahun 2012 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.
- Sance Ulina Sigiro,(et.al). (2023). Pengawasan Kelaiklautan Kapal Oleh Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon. *Sengkuni Journal- Social Sciences and Humanities*, 4 (1), 14.
- Soerjono Soekanto dan Abdurahman, (1990), *Metode Penelitian Suatu Pemikiran dan Penerapan*, PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Sukardi, (2003), *Metodologi Penelitian Pendidikan Kopetensi dan Praktiknya*, Bumi Aksara , Jakarta.
- Tatiek Sri Djatmiati. (2004). *Prinsip Izin Industri di Indonesia*, Disetarsi, Program Pascasarjana Ilmu Hukum, Universitas Airlangga. Surabaya.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Viana IR br Barus, et-al. (2017). Tugas dan tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Indonesia, *Dipenegoro Law Jurnal*, 6 (1), 3-4.