



Analisis hukum terhadap peran Syahbandar dalam pengawasan evakuasi kapal kandas di perairan laut

Irvan Hidayatulloh¹, Zuhdi Arman²

¹ Irvan Hidayatulloh, Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam; Jl. R. Soeprapto; Batam; 29422; Indonesia.

² Zuhdi Arman, Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam; Jl. R. Soeprapto; Batam; 29422; Indonesia.

ARTICLE INFO

Article history:

Received 2022-02-10

Received in revised form

2022-03-22

Accepted 2022-04-01

Kata kunci:

Syahbandar; Pengawasan; Evakuasi Kapal; Hambatan; Upaya.

Keywords:

Harbormaster institution; Supervision; Ship Evacuation; Obstacles; Efforts.

DOI: <https://doi.org/10.26905/idjch.v13i1.7440>

How to cite item:

Hidayatulloh, I., Arman, Z. (2022). Analisis hukum terhadap peran Syahbandar dalam pengawasan evakuasi kapal kandas di perairan laut. *Jurnal Cakrawala Hukum*, 13(1) 20-28. doi:10.26905/idjch.v13i1.7440.

Abstrak

Penulisan ini bertujuan untuk mengawal peran syahbandar dalam mengawasi evakuasi kapal, hambatan dan upaya dalam mengevakuasi kapal yang kandas. Jenis penelitian hukum yang digunakan peneliti adalah penelitian hukum empiris yang didasarkan pada data lapangan. Teknik wawancara data dilakukan oleh peneliti dengan wawancara yaitu proses interaksi dan komunikasi langsung di lokasi penelitian dengan narasumber yang akan di wawancara oleh calon peneliti yaitu Tenaga Dinas Kesadaran. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembicaraan tentang kapal yang kandas di laut banyak terjadi di laut Batam dimana diperlukan tindakan cepat karena masyarakatnya dan besarnya biaya yang ada untuk kerusakan kapal tersebut. Melihat kasus di atas, tindakan para harbormaster saat mengevakuasi kapal kandas di laut batam telah sesuai dengan Undang-undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Kapal dan PM 71 Tahun 2013 tentang Penyelamatan / Pekerjaan Bawah Air, seperti tindakan awal ketika ada laporan yang dibuat oleh VTS saat kapal kandas, saat menanyakan dokumen kapal, meminta dokumen umum agen, agen lokal dan pengawasan saat kapal kandas serta pengawasan saat kapal sedang berlangsung.

Abstract

This writing aims to oversee the role of the harbormaster institution in supervising the evacuation of ships, obstacles, and the efforts of the harbormaster in evacuating an aground ship. This type of legal research is divided into 2 (two), namely normative legal research and empirical or sociological legal research. The type of legal research used by researchers is empirical legal research which is based on field data. The data interview technique was carried out by researchers with interviews, namely the process of interaction and communication directly in the research location with

Corresponding Author:

* Irvan Hidayatulloh.

E-mail address irvanhukum93@gmail.com

the resource persons who will be interviewed by prospective researchers are Awareness Instation Workers. The results of the study show that talking about ships aground at sea has occurred a lot in the Batam sea where fast action is needed because of the people and the large costs available for the damage to the ship. Seeing the case above, the actions of the harbormaster when evacuating a ship that ran aground at the Batam sea were in accordance with law no 18 of 2008 concerning ships and PM 71 of 2013 concerning Salvage / Underwater Work, such as the initial action when there was a report made by VTS when the ship ran aground, when asking ship documents, ask for general documents of agents, local agents and supervision when the ship runs aground as well as supervision when the ship is taking place.

1. Pendahuluan

Sektor kelautan adalah bidang yang sangat menjanjikan dalam pengembangan negara di masa depan. Bisnis sektor kelautan meliputi sektor perikanan laut, pariwisata bahari, penambangan laut, industri kelautan, transportasi laut, konstruksi kelautan dan jasa kelautan, yang merupakan sektor utama. Pengembangan sistem transportasi yang efisien, dan terintegrasi antar moda transportasi yang berbeda sangat penting untuk menghasilkan model distribusi nasional yang handal dan dinamis. Tidak dapat dipungkiri bahwa transportasi laut ke negara kepulauan seperti Indonesia menjadi tulang punggung utama distribusi barang yang luas dengan menggunakan kapal laut. Berdasarkan data kelautan Badan Pusat Statistik per 21 Januari 2020, jumlah kendaraan yang berkunjung ke pelabuhan dari tahun 2018 hingga 2020 sebanyak 829.273 kendaraan pemberi tunjangan pelabuhan. (<https://www.bps.go.id>).

Dari segi ekonomi dan bisnis, penggunaan angkutan kapal lebih efektif dan menguntungkan. Sebagai negara yang wilayahnya sebagian besar terdiri dari laut, ketersediaan sarana transportasi laut sangat penting tidak hanya untuk pekerjaan ekonomi, tetapi juga untuk menjaga keutuhan wilayah negara. (Sembiring, 2019) Sebagai salah satu komponen kunci dari sistem transportasi laut, pelabuhan memegang peranan penting. Pelabuhan

merupakan lingkungan kerja yang menjadi tempat kapal dan kapal lain untuk bongkar muat kargo dan penumpang. Lingkungan kerja adalah lingkungan yang terdiri dari perairan (termasuk batas pelabuhan dan wilayah pelabuhan).

Keselamatan pelayaran terdaftar secara internasional dalam Maritime Safety (SOLAS) 1974 Pasal IX, khususnya International Safety Management Code (ISM), diubah dengan Amandemen 1978 yang berlaku untuk semua kapal yang melakukan pelayaran antar pelabuhan di seluruh dunia. Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam keselamatan pelayaran adalah pemandu kapal. Pemantauan kapal dimulai saat kapal masuk atau keluar dari kolam pelabuhan. Menurut (Lasse 2014) dalam bahasa Indonesia pramuka dibagi menjadi pemandu laut dan pemandu pelabuhan. Panduan laut dapat ditempatkan pada perjalanan komersial ke pelabuhan tujuan. Pemandu pelabuhan menjalankan tugasnya terbatas hanya pada lingkungan kerja, sehingga pemandu pelabuhan tidak memandu kapal yang berlayar antar pelabuhan tetapi hanya di perairan air laut.

Meskipun terdapat peraturan yang mengatur tentang peran seorang Syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan pengiriman, tidak jarang banyak kecelakaan pelayaran dialami dikarenakan kelalaian seorang Syahbandar dalam menjalankan tugasnya. kepada Syahbandar, seperti me-

nerbitkan izin pelayaran dan sertifikat berlayar di kapal yang tidak sesuai untuk navigasi dan kapal yang gagal dalam tes kelas Biro Klasifikasi Indonesia. Kasus kapal yang sebenarnya tidak melaut melainkan melaut SPB merupakan kasus lama yang sering terjadi berulang kali di Indonesia dan merupakan fenomena yang dianggap wajar. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta kegiatan angkutan laut pada umumnya menjadi tanggung jawab pelabuhan, karena salah satu masalah terbesar kecelakaan kapal selama pelayaran adalah masalah ketrampilan dan keahlian untuk melaksanakannya. (Barus, Viana, Prananingtyas, 2017). Baik di pelabuhan maupun dalam melakukan kerjasama atau penghubung dengan badan usaha lain yang mengatur manajemen pengiriman dan pengiriman itu sendiri.

Dalam Konsepsi tata pemerintahan, pemerintah diposisikan secara horizontal terhadap berbagai organisasi yang menjalankan peran masing – masing dalam bermacam-macam bentuk kemitraan, dan memandang intervensi pemerintah sebagai sesuatu yang non- hirarkis dan lebih terdesentralisasi. Kata relasi horizontal bentuk kemitraan dan non hirarkis dan terdesentralisasi menunjukkan bahwa tata pemerintahan membawa sprit baru dalam bangunan relasi antar actor dalam tata kelola pemerintahan. (Rahman, 2018)

Aturan hukum, baik berupa undang-undang maupun undang-undang tidak tertulis, dengan demikian memuat aturan umum yang menjadi pedoman bagi individu untuk bertindak dalam kehidupan bermasyarakat, baik yang bersentuhan dengan individu maupun dalam hubungannya dengan mereka dalam masyarakat. (Marzuki, 2016) Keamanan Pelayaran sangat penting dan menempati posisi sentral di semua aspek dunia Pelayaran. Aspek-aspek yang melekat dalam keselamatan pelayaran meliputi karakteristik perilaku, nilai-nilai dan aktivitas mengenai pentingnya memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan yang terkait dengan transportasi ke perairan dan pelabuhan.

Mengabaikan keselamatan Pelayaran cenderung meningkatkan biaya ekonomi dan lingkungan seperti pengurangan produksi, biaya medis, polusi, dan penggunaan energi yang tidak efisien. Keselamatan pelayaran yang rendah dapat disebabkan oleh manajemen sumber daya manusia yang buruk (pendidikan, keterampilan, kondisi kerja, jam kerja) dan manajemen proses. Penyebab kecelakaan laut seringkali lebih banyak disebabkan oleh faktor pengangkutan daripada daya dukung yang ditentukan, baik barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pengguna jasa pelayaran memaksakan diri untuk menaiki kapal meski kapalnya penuh tekad selama mereka sampai di suatu tempat di atas kapal. Sistem transportasi dirancang untuk mempercepat pergerakan orang dan barang. Pelayanan transportasi sangat erat kaitannya dengan aspek keselamatan baik orang maupun barang. Seorang musafir wajib mengambil jaminan keamanan walaupun memungkinkan untuk mendapatkan kenyamanan, sedangkan barang yang diangkut harus tetap utuh dan tidak berkurang kualitasnya saat sampai di tempat tujuan.

Banyaknya Kapal kecelakaan di Indonesia yang mengakibatkan pencemaran lingkungan dan kerugian negara. “Analisis keselamatan transportasi penyeberangan laut dan antisipasi terhadap kecelakaan kapal di Merak-Bakauheni” Jurnal tersebut menjelaskan bahwa tingginya angka kecelakaan laut di Indonesia saat ini harus menjadi perhatian semua pihak, tidak hanya pemilik kapal tetapi juga pemerintah, instansi terkait dan masyarakat lebih aktif dalam memberikan informasi. Hasil pengamatan, penyebab utama kecelakaan laut adalah karena faktor transportasi yang berlebihan dari daya dukung yang ditentukan, baik barang maupun orang. Bahkan tidak jarang pengguna jasa pelayaran memaksakan diri untuk menaiki kapal meski kapalnya penuh tekad selama mereka sampai di suatu tempat di atas kapal. Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan diatas maka terdapat banyak petunjuk

yang menjadi penyebab terjadinya masalah tersebut.

2. Metode

Penelitian terbagi menjadi 2 (dua) yaitu penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empiris atau sosiologis. Penelitian hukum empiris yang di dasarkan pada data lapangan. Penelitian hukum empiris yaitu penelitian hukum yang memperoleh datanya dari data primer atau data yang diperoleh dari masyarakat. (Soemitro, 2010) Peneliti menggunakan pola Deskriptif, yaitu peneliti dalam menganalisis berkeinginan untuk memberikan gambaran atau pemaparan atas objek dan subjek penelitian.

Adapun teknik pengumpulan data dilakukan oleh peneliti dengan Wawancara, yaitu suatu proses interaksi dan komunikasi secara langsung dilokasi penelitian dengan Narasumber yang akan diwawancarai oleh calon peneliti adalah Pekerja Instansi Kesyabadaran. Analisis data yang digunakan peneliti menggunakan sifat analisis yang telah ditentukan, terutama untuk memberikan argumen atas hasil penelitian yang telah dilakukan. Argumen di sini dilakukan oleh peneliti untuk memberikan resep atau analisis tentang apa yang benar atau apa yang berlaku secara hukum terhadap fakta atau peristiwa hukum hasil penelitian, dan penggunaan pendekatan kualitatif adalah cara menganalisis hasil penelitian yang menghasilkan data analisis deskriptif, seperti data yang dikemukakan responden secara tertulis maupun lisan serta perilaku nyata, diteliti dan dianalisis secara keseluruhan.

3. Pembahasan

Peran Lembaga Syahbandar dalam Pengawasan Evakuasi Kapal Kandas

Syahbandar menurut etimologi terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah artinya penguasa dan

kata Bandar artinya pelabuhan dan sungai digunakan sebagai tempat kepiting atau jangkar, tempat kepiting mengunggah ke jembatan dan jembatan muat, pelabuhan dan tempat duduk serta tempat umum lainnya untuk kepiting yang akan digunakan oleh kapal, serta kawasan laut yang diperuntukkan bagi kapal kepiting yang karena tangga atau alasan lain tidak dapat masuk dalam batas-batas media yang biasa digunakan. (Agus, 2013)

Dalam Pelabuhan ada 4 Instansi Pemerintahan, antara lain: 1) Custom, merupakan bagian dari Syahbandaran yaitu tugasnya memastikan bahwa barang yang masuk dan keluar dari pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan bebas yang merupakan daerah pabean sebagaimana disebutkan, telah memenuhi prosedur ekspor dan impor barang sesuai dengan peraturan yang berlaku. 2) Immigration. tugas dari Immigration ialah sebagai pengawas masuk dan keluar (lalu lintas) orang asing dan kegiatan Imigrasi di Pelabuhan. 3) Quarantine, tugas untuk Quarantine ialah melakukan pengawasan karantina untuk menolak dan mencegah masuk dan keluarnya penyakit karantina. 4) Syahbandar Yaitu melaksanakan koordinasi Kegiatan Kepabeanan, Keimigrasian dan Kekarantinaan serta kegiatan dari Instansi Pemerintah lainnya.

Dalam Pelabuhan besar terdapat kantor kesyahbandaran utama sesuai dengan Pasal 3 Peraturan Menteri No. 34 tahun 2012 yang memiliki fungsi: 1) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar; 2) Pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran; 3) Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan salvagedan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal; 4) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan ber-

bahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi; 5) Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue/SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim; 6) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal; 7) Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; 8) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; dan 9) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

Dalam menjalankan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan, Syahbandar memiliki fungsi, yaitu: 1. Koordinasi kegiatan pemerintah di pelabuhan terkait dengan penegakan hukum dan penegakan hukum di bidang keselamatan laut. 2. Melakukan pengelolaan dan pemenuhan kemampuan menaiki kapal, sertifikasi keselamatan kapal, mencegah pencemaran di kapal dan menentukan status hukum kapal. 3. Melaksanakan penyediaan, pengaturan dan pengelolaan lahan daratan dan pelabuhan, pemeliharaan masalah gelombang, kolam pelabuhan, jalur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. 4. Syahbandar membantu dalam kegiatan pencarian dan penyelamatan pelabuhan sesuai dengan ketentuan undang-undang.

Fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut: 1. Mengelola semua kegiatan pemerintah di pelabuhan. 2. Meninjau dan menyimpan surat, dokumen, dan laporan kapal. 3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan untuk melakukan pemeriksaan kapal. 4. Menerbitkan surat persetujuan berlayar. 5. Melakukan pemeriksaan kecelakaan

kapal. 6. Melaksanakan siji awak kapal. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran. (Bayuputra, Bisma, 2015)

Untuk kapal asing yang hendak masuk wilayah perairan Indonesia wajib mengikuti prosedur pemeriksaan kapal guna dapat melanjutkan pelayaran yang sebelumnya dilakukan. Pengawasan Kapal Asing (*port state control*) dilakukan oleh Seksi Kesyahbandaran. Hasil pemeriksaan kapal asing yang dimaksud di atas dibagi menjadi: (a) *seaworthy*; (b) *substandart*; dan (c) *unsafe*. Tindak lanjut atau keputusan dari administration dalam kondisi seaworthy adalah memberikan clearance out (Izin untuk meninggalkan pelabuhan); pada kondisi sub standart perlu klarifikasi dengan pihak operator kapal; dan untuk kondisi unsafe diperlukan tindakan perbaikan (*corrective action*) bahkan kapal dapat dicegah untuk melaut. (Lasse, 2014) Terdapat sedikit perbedaan terhadap pemeriksaan kapal asing yang akan berlabuh dengan kapal berbendera Indonesia. Pada kapal asing pemeriksaan dilakukan di perairan zona tambahan. (Sefriani, 2009)

Ada 3 tugas penting yang harus dilakukan oleh Syahbandar: a. Menunjuk tempat sandar/labuh kapal. b. Memberikan laporan kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh Kapten Kapal. c. Memeriksa dokumen pelaut/surat-surat kapal yang diterima dari Kapten Kapal. Merujuk pada Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pasal 208 ayat 1 yang dimana Syahbandar bertugas mengawasi kegiatan penyelaman dan pekerjaan bawah air. Adapun mekanisme pertolongan saat kapal kandas sebagai berikut: a) Menghubungi VTS (*Vessel Traffic Services*). VTS

merupakan layanan lalu lintas kapal regional yang ditetapkan, terintegrasi dan dilaksanakan bersama oleh otoritas yang berwenang (Kementerian Perhubungan) yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal, efisiensi navigasi dan kemampuan perlindungan lingkungan, serta dapat berkomunikasi dan merespon perkembangan lalu lintas kapal di kawasan VTS. Melalui penggunaan peralatan radio dan transmisi elektronik. VTS merupakan Lembaga yang dimana tugas nya memberitahukan lalu lintas pelayaran apakah dijalur tersebut ada kapal atau tidak. Maka dari itu penting sekali menghubungi VTS. Dari masalah tersebut Nakhoda kapal menghubungi VTS dikarenakan ada masalah seperti Kapal tersebut kandas di lautan, maka Nakhoda menghubungi VTS untuk memberikan informasi kepada Instansi terkait. b) VTS Mengubungi KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan). Setelah Nakhoda menginformasikan kepada VTS, maka VTS menghubungi Instansi terkait seperti KSOP yang dimana KSOP bertanggung jawab terhadap permasalahan Laut seperti, kasus Kasal Kandas. c) Kapal Patroli KPLP. Indonesia Marine and Coast Guard (KPLP) adalah markas besar Direktorat Angkutan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, bertanggung jawab untuk memastikan transportasi di Indonesia. KPLP menindaklanjuti pemberitahuan dari KSOP untuk melihat kondisi dilapangan seperti apa yang dimana merupakan bagian dari KSOP yang bertugas untuk penjagaan laut dan Pantai.

Merujuk Pasal 209 Dalam melaksanakan fungsi dan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 dan Pasal 208 Syahbandar mempunyai kewenangan: 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; dan h. melaksanakan siji Awak Kapal.

Kapal Patroli KPLP di lokasi ialah sebagai berikut: a) Menanyakan Dokumen Kapal. Dokumen Kapal merupakan sebuah Sertifikat yang dimana sertifikat dan juga bagian terpenting dari sebuah pelayaran dimana dari dokumen tersebut kita mengetahui berat kapal, lokasi pembuatan kapal, tahun pembuatan apakah kapal tersebut layak atau tidak berjalan. b) Meminta Statement of Fact. Statement of fact merupakan kronologis awal kejadian yang dimana kronologi tersebut menceritakan kejadian dari awal sampai akhirnya. Statement of fact merupakan tolak ukur dari Syahbandar untuk melakukan Tindakan seperti apa. c) Meminta Dokumen Agen Umum. Agen Umum adalah perusahaan angkutan lain yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan dalam dan luar negeri lain (sebagai prinsipal) untuk bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan kepentingan prinsipal. Oleh karena itu, jika diperlukan jasa pengiriman, perusahaan angkutan tersebut dapat menunjuk agen, tetapi jika diperlukan memberikan layanan ke kapal perusahaan lain, bisa juga ditunjuk sebagai agen. Setelah kedua belah pihak melakukan negosiasi penunjukan sebagai general agent, biasanya tergantung pada rute kapal. d) Meminta Dokumen Local Agen. Sama dengan General agen, local agen sama tugas nya seperti General agen namun sebatas wilayah domisili dari kejadian kapal tersebut.

Seperti kasus kapal kandas di laut Batam maka lokal agen dari wilayah tersebut lah yang mengurus semua keperluan dari kapal tersebut seperti Makanan, obat-obatan dan izin-izin yang diperlukan ketika kejadian kapal kandas. Ada beberapa kondisi yang terjadi ketika ada kejadian kapal kandas yang dimana dibutuhkan pertolongan adapun pertolongan yang dapat dilakukan oleh syahbandar sebagai berikut: 1. Menawarkan Bantuan Medis. 2. Menawarkan bantuan kebutuhan makanan. 3. Menawarkan bantuan mobilitas

untuk crew. e) KSOP menerbitkan SPT untuk syahbandar. Setelah pengecekan yang dilakukan kapal patrol KPLP, Syahbandar memutuskan bahwa kapal tersebut kandas dan perlunya bantuan untuk evakuasi kapal kandas tersebut, maka dari itu KSOP menerbitkan SPT (Surat Perintah Tugas) untuk mengawasi dan evakuasi kapal kandas tersebut. f) KSOP memanggil Local agen, Tim Salvage dan Asuransi. Setelah melihat kondisi dan pengawasan maka evakuasi akan dilaksanakan dan memanggil Local agen, tim salvage dan asuransi untuk memberitahukan kepada Syahbandar seperti apa tindakan yang perlu dilakukan. Maka KSOP pun melakukan Rapat Koordinasi instansi terkait terkait evakuasi kapal kandas tersebut. g) Penyelamatan (Salvage). Penyelamatan adalah pekerjaan yang membantu kapal dan / atau muatannya untuk mencegah terjadinya kecelakaan atau bahaya air pada kapal, termasuk mengangkat lambung kapal atau halangan bawah air atau benda lain, misalnya sangat penting membantu kapal.

Beberapa kendala yang sering terjadi saat melakukan evakuasi kapal kandas yang dimana bermacam factor seperti alam, teknis lapangan, waktu dan lain lain. Adapun kendala syahbandar saat mengevakuasi kapal kandas sebagai berikut: 1. Kendala administrasi. Secara etimologis atau etimologis, administrasi berasal dari kata Inggris "administrasi", dengan infinitif "administrasi" atau "manajemen". Administrai bisa juga berasal dari bahasa Belanda "administratie", dan artinya meliputi manajemen, pengelolaan kegiatan organisasi, dan pengelolaan sumber daya. kendala administrasi merupakan salah satu faktor utama yang mempersulit karena seharusnya menyelesaikan administrasi seperti izin Persetujuan Penggunaan Kapal Asing (PKKA), izin Penggunaan Kapal Asing (IPKA), dokumen Local agen, Dokumen General agen dan harus mengaplikasikan Azas sabatoge yang diatur dalam Undang undang no 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. yang dimana melihat kondisi perusahaan salvage Indonesia belum berkembang mengakibatkan alat

yang kurang mumpuni dan pekerja kurang ahli dalam pekerjaan tersebut. 2. Kendala Waktu.

Waktu juga sangat kendala terbesar dari evakuasi kapal kandas yang dimana banyak faktor yang akan terjadi apabila lamban dalam mengevakuasi kapal kandas tersebut syahbandar sebagai tombak dilaut sangat terbatas waktunya dikarenakan harus mengikuti prosedur dilaut seperti menyatakan Local agen siapa, general agennya siapa dan juga berkuat sama kondisi alam yang kurang bisa diprediksi. 3. Kendala Alam. Alam merupakan salah satu faktor kendala syahbandar saat mengevakuasi kapal kandas dikarenakan cuaca dilaut bisa berubah tiap menit bahkan detik maka dari itu safety sangat diperlukan. 4. Kendala Alusista. Berbicara mengenai alusista sangat minim di syahbandar seperti kapal medis, kapal charge cargo, karna sangat perlu sebuah kapal medis di laut untuk pertolongan medis saat di kapal kandas tersebut sudah habis alat medis, maka perlunya kapal medis untuk menolong crew kapal tersebut untuk melakukan Tindakan yang perlu dilakukan.

Upaya dari "Kamus Besar Bahasa Indonesia" adalah "bekerja keras, rasional, bekerja keras untuk mencapai tujuan, memecahkan masalah, mencapai solusi, bekerja keras". (Kamus Pusat Bahasa, 2008). Upaya Syahbandar dalam evakuasi kapal kandas tidak terlepas dari peran instansi terkait dan masyarakat sekitar Adapun upaya yang dapat dilakukan oleh syahbandar dalam mencegah agar evakuasi dapat dilakukan dengan cepat dan benar sebagai berikut: 1. Berkoordinasi terhadap instansi terkait. Koordinasi sangat diperlukan untuk memperlancar sebuah pekerjaan. koordinasi yang dilakukan oleh syahbandar ialah menginformasikan kepada Instansi terkait seperti saat kapal mau masuk jalur tersebut dan juga Syahbandar berkoordinasi kepada VTS saat ada kejadian dilaut. 2. Menghimbau nelayan sekitar untuk lebih berhati-hati dalam melaut. Melaut merupakan mata pencarian utama nelayan dalam bekerja. Namun, tak jarang nelayan melaut dari Pagi ke

pagi agar mendapatkan ikan yang banyak hingga rela mengorbankan nyawanya. Hal itu terjadi karena dilapangan banyak nelayan melaut sering kali melewati jalur yang sering dilewati kapal besar. Syahbandar sebagai pelopor utama dalam keselamatan berlayar sering kali menghimbau nelayan sekitar untuk tidak memasuki jalur yang sering dilewati oleh kapal besar dikarnakan akan mengganggu jalur pelayaran dan juga sangat berbahaya.

3. Patroli Kapal dilakukan setiap harinya.

Patroli kapal merupakan agenda wajib yang dilakukan syahbandar dalam menjaga keselamatan pelayaran. Patroli tersebut merupakan upaya yang sering dilakukan oleh syahbandar dalam mengatasi kapal yang mengalami permasalahan dilaut. Dengan dilakukan Patroli, maka tindakan lebih awal dapat dilakukan apabila melihat kapal kapal yang bermasalah seperti kapal kandas tersebut. 4. Mengawasi kapal di jalur yang sering terjadi kapal kandas. Pengawasan merupakan Tindakan preventif yang dilakukan oleh syahbandar dalam upaya pencegahan saat terjadi permasalahan dilaut. Pengawasan tersebut seperti menginformasi kepada Nakhoda kapal agar lebih berhati hati saat melewati jalur yang sering terjadi kapal kandas tersebut.

Berdasarkan penelitian diketahui juga bahwa banyak hal yang sangat perlu dilakukan dalam upaya evakuasi kapal kandas yang dimana penulis memasukan upaya yang dilakukan oleh syahbandar dan penulis juga memasukan isi kepala dalam upaya evakuasi kapal kandas versi penulis, Adapun upaya evakuasi kapal kandas menurut penulis sebagai berikut: 1. Upaya pemerintah dalam alusista syahbandar. Dari pembahasan diatas bahwa sering terjadi keterlambatan penolongan yang dilakukan oleh syahbandar mengakibatkan kerugian pada kapal tersebut seperti, stok makanan menipis dan meninggalnya crew kapal, penulis berpikir bahwa perlunya penambahan alusista dari kapal Medis yang sangat berguna untuk syahbandar. 2. Upaya preventif syahbandar saat belum terjadinya kecelakaan. Upaya preventif yang

dapat dilakukan oleh syahbandar ialah dengan cara menghimbau dengan radio, untuk menginformasi tempat yang sering terjadi kapal kandas agar kapal kapal tersebut lebih berhati hati dalam melewati jalur tersebut.

4. Simpulan

Melihat kasus diatas bahwa tindakan syahbandar saat menangani evakuasi kapal kandas dilaut batam sesuai dengan Undang Undang No 18 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan PM 71 Tahun 2013 tentang *Salvage/ Pekerjaan Bawah Air*, seperti Tindakan awal saat ada pelaporan yang dilakukan VTS saat kapal kandas, saat meminta dokumen kapal, meminta dokumen General agen, Lokal agen dan Pengawasan saat kapal kandas serta pengawasan saat kapal pengampungan.

Daftar pustaka

- Bayuputra, Tenda Bisma, Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Indonesia, *Lex et Societatis*, 3:3, Manado: Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi.
- Kamus Pusat Bahasa. 2008. *Kamus Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa.
- Lasse, D. A. 2014. *Keselamatan Pelayaran Di Lingkungan Teritorial Pelabuhan dan Pemanduan Kapal*. Jakarta: Grafindo Persada.
- Maritime Safety (SOLAS) 1974.
- Marzuki, Peter Mahmud. 2016. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2012 tentang *Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Utama*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2013 tentang *Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 tentang *Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*.

- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2006 tentang *Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut*.
- Prananingtyas, Paramita., Malikhatur, Siti., V. I. R. b. B. 2017. Tugas dan tanggung jawab syahbandar dalam kegiatan pengangkutan laut di Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, 6(1), 1-13. Retrieved from <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/15546>.
- Rahman, Fathur. 2018. *Teori Pemerintahan*. Malang: UB PRESS.
- Ronny Hanitijo Soemitro. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sefriani. 2009. *Hukum Internasional*. Yogyakarta: Rajawali Pers.
- Sembiring, Sentosa. 2019. *Hukum Pengangkutan Laut*. Jakarta: Yrama Widya.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang *Pelayaran*.