

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada deklarasi Djuanda, Pemerintah Indonesia menegaskan prinsip negara kepulauan (*Archipelagic State Principles*), yang menjadikan darat dan laut sebagai kesatuan yang utuh. Konsepsi ini berasal dari konsepsi *Archipelago* yang memiliki arti laut dan terdapat banyak pulau. Dalam konsep ini rasio laut lebih besar daripada daratan.¹ Indonesia merupakan negara dengan julukan negara Maritim dikarenakan jumlah pularnya yang sangat luas hingga tiga kali lipat dari luas daratannya. Jumlah pulau di Indonesia mencapai 17.000² dan merupakan anugerah terbesar dari tuhan sekaligus tantangan yang harus dihadapi oleh negara Indonesia untuk mengelolanya dengan baik, termasuk permasalahan penyediaan transportasi laut yang menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya.

Kondisi geografis laut yang sangat strategis menjadi hal menarik untuk pengembangan potensi Indonesia disegala lini. Luasnya wilayah lautan dan banyaknya pulau inilah yang membuat negara Indonesia harus menyediakan transportasi laut dengan keselamatan yang tinggi, fasilitas yang memadai, yang juga diiringi dengan aturan yang tepat agar dapat menjamin mobilitas barang dan juga manusia terpenuhi dengan baik.³

Perubahan aturan yang melibatkan kepentingan para pemangku jabatan yang bersangkutan, sering kali terjadi pada moda transportasi ini sehingga membuat

¹ Hasyim Djalal, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, (Bandung: Binacipta 1979), hlm. 70

² Yulia Nurhanisah, *Jumlah Pulau di Indonesia Capai 17.000*, [https://indonesiabaik.id/infografis/jumlah-pulau-di-indonesia-capai-17000#:~:text=Indonesiabaik.id%20%2D%20Pemerintah%20mencatat%20jumlah,Names%20\(UNGEEN\)%20tahun%202022.](https://indonesiabaik.id/infografis/jumlah-pulau-di-indonesia-capai-17000#:~:text=Indonesiabaik.id%20%2D%20Pemerintah%20mencatat%20jumlah,Names%20(UNGEEN)%20tahun%202022.) (*diakses pada 24 Maret 2022, pukul 9:53*)

³ Jusna, dan Nempung, T. *Peranan Transportasi Laut dalam Menunjang Arus Barang dan Orang di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna. Jurnal Ekonomi*, 2016, hlm. 189

perkembangan transportasi laut mengalami pasang surut.⁴ Sebagai negara yang menganut sistem hukum, Indonesia tentunya telah mengatur hal ini dalam pasal 34 ayat (4) Undang-undang Dasar 1945 yang menyatakan bahwa setiap negara bertanggung jawab atas fasilitas pelayanan kesehatan dan pelayanan umum yang layak.

Maka dari itu salah satu cara untuk mewujudkan pembangunan nasional di Indonesia adalah dengan menyusun sistem transportasi nasional yang baik, efektif dan juga efisien agar dapat mendorong perkembangan pembangunan nasional. Tidak hanya itu, hal ini juga untuk mendorong mobilisasi orang maupun barang dan jasa agar membentuk pola distribusi yang dinamis yang akan dapat membantu pengembangan daerah serta pengembangan kehidupan masyarakat yang ada pada wilayah tersebut.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia diharapkan untuk dapat memberikan fasilitas umum yang memadai termasuk juga pada moda transportasi laut. Hendaknya hal ini disediakan dengan baik dan dilaksanakan dengan pengawasan tenaga profesional agar memberikan rasa aman serta nyaman kepada seluruh masyarakat yang menggunakannya. Untuk memberikan pelayanan yang baik terutama dibidang pelayaran, dibentuklah Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang di dalamnya mencakup aturan mengenai pelayaran yang baik, menjamin keselamatan serta keamanan saat melaksanakan pelayaran agar tidak terjadi hal-hal yang dapat merugikan pihak manapun.⁵

⁴ Tri Cahyadi, *Perlindungan Hukum Pelaut Di Kapal Indonesia Berbasis Nilai Keadilan*. Jurnal Pembaharuan Hukum, 2017,h.97.

⁵ Nur Yanto, *Memahami Hukum Laut Indonesia*, (Jakarta, Mitra Wacana Media, 2014), hlm.44

Penjaminan keselamatan dan keamanan dalam pelayaran ini juga kemudian diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan yang telah diperbaiki dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 50 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut yang berisi tentang kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan adalah lembaga pemerintah yang terdapat di pelabuhan yang mempunyai tugas untuk mengawasi dan menegakkan hukum dalam pelayaran di pelabuhan dan kegiatan-kegiatan yang ada di pelabuhan yang diusahakan secara komersil.

Pasal 207 Peraturan Menteri Perhubungan No. 20 tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran menjelaskan tentang kewajiban syahbandar dalam melakukan fungsi keselamatan dan keamanan yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum dibidang angkutan perairan, kepelabuhanan dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Biasanya pengangkutan yang dilakukan di pelabuhan dalam pelayaran berguna untuk memobilisasi orang ataupun barang dari satu pulau ke pulau lainnya.⁶

Berdasarkan pasal 1 angka 3 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang kemudian disebut dengan UUP, menyatakan bahwa pengangkutan perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Sedangkan untuk pengangkutan perairan di dalam negeri dilakukan oleh perusahaan pengangkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diwakili oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Penggunaan kapal berbendera Indonesia oleh perusahaan angkutan laut nasional tersebut dimaksudkan dalam rangka pelaksanaan asas untuk melindungi kedaulatan (*sovereignty*), mendukung

⁶ Wiwoho Soedjono, *Hukum Laut Khusus Tentang pengangkutan Barang*, (Yogyakarta: Penerbit Liberty, 1986), hlm. 2

perwujudan wawasan nusantara serta memberi kesempatan berusaha. Kemudian dijelaskan lagi dalam Pasal 34 UUP yang menjelaskan keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio elektronik kapal yang terbukti dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan.⁷

Pengawasan merupakan kegiatan yang membandingkan antara apa yang dilaksanakan dengan perencanaan yang sudah dibuat, maka dari itu perlu sebuah acuan ataupun aturan yang nantinya akan mengawasi bagaimana Syahbandar memberikan pengawasan terhadap pelayaran yang ada di Indonesia sebagaimana yang telah disebutkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Syahbandar yang menyatakan bahwa Syahbandar memiliki kewenangan tertinggi di Pelabuhan. Pelabuhan juga menjadi tempat dari segala urusan perkapalan dan pusat penyelenggaraan seluruh kewenangan Syahbandar.

Berdasarkan pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan menyebutkan bahwa pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batasan tertentu yang menjadi tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan juga perusahaan yang dijadikan tempat kapal untuk bersandar, naik turun penumpang, serta bongkar muat barang. Pelabuhan laut juga memiliki hierarki peran dan fungsi pelabuhan terbagi menjadi Pelabuhan Laut yang melayani angkutan laut, Pelabuhan laut yang melayani

⁷ Akhmad Khairi, *Analisis Pelaksanaan Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan. Komunikasi dan Informatika dalam Pengawasan Alat Penyebrangan Kempang di Kabupaten Kepulauan Meranti* (Pekanbaru, Skripsi Uin Sultan Syarif Kasim , 2017), hlm. 7

angkutan penyebrangan, serta pelabuhan sungai dan danau. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomo PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menjelaskan bahwa Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan diklasifikasikan ke dalam 5 kelas yang terdiri atas:

- a. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas I
- b. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas II
- c. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas III
- d. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas IV.
- e. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas V.

Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 74 Tahun 2018 Tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menyebutkan bahwa klasifikasi kelas dari pelabuhan tersebut berdasarkan dari beberapa unsur penilaian terhadap keseluruhan unsur yang berpengaruh pada beban kerja suatu kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Pada pasal 4 terdapat unsur pokok dan juga unsur penunjang. Unsur pokok tersebut seperti seluruh kunjungan kapal, arus komoditas, arus penumpang, serta sarana dan juga prasarana di Pelabuhan. Sedangkan unsur penunjang berupa data dan informasi yang terkait dengan pelaksanaan tugas administrasi kantor seperti instansi pemerintahan yang dikoordinasikan, jumlah sumber daya manusia dan juga Penerimaan negara Bukan pajak (PNBP).

Keselamatan dalam pelayaran merupakan hal yang paling penting di dunia pelayaran, hal ini memiliki beberapa indikator seperti sikap, nilai, dan juga aktivitas mengenai kegiatan pelayaran yang menjadi hal sangat krusial dalam

keamanan dan keselamatan di dunia perairan dan pelabuhan. Pengabaian terhadap keselamatan dalam pelayaran ini dapat membuat kerugian termasuk di bidang perekonomian, menyebabkan turunnya produksi, menimbulkan biaya medis, polusi, serta penggunaan energi yang kurang efisien. Rendahnya keselamatan pelayaran ini dapat disebabkan dari rendahnya manajemen sumber daya manusia maupun manajemen proses yang dilakukan di dalam pelayaran tersebut.

Keselamatan merupakan bagian integral dalam manajemen pelayaran, hal tersebut tidak hanya berlaku untuk peningkatan produktifitas saja, namun juga perlu mengawasi kelayakan kapal dalam berlayar serta kondisi kerja di atas kapal apakah memadai atau tidak. Di Indonesia yang menentukan kapal layak laut ataupun tidak adalah Biro Klasifikasi Indonesia, Syahbandar dan Direktorat Pelayaran pada Direktorat Jenderal di Perhubungan Laut.⁸ Pentingnya peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal dapat dilihat dalam UUP Indonesia mengenai keselamatan kapal. Beberapa hal yang perlu mendapat perhatian syahbandar dalam pengawasannya yaitu material kapal, konstruksi kapal, bangunan kapal, permesinan dan pelistrikan kapal, stabilitas kapal, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, serta elektronika kapal.

Dalam pasal 6 UUP menjelaskan jenis angkutan di perairan yaitu : (a). angkutan laut (b). Angkutan sungai dan danau. angkutan penyebrangan. Pengaturan untuk kapal dapat berlayar dan berlabuh terdapat dalam pasal 219 yang mewajibkan setiap kapal untuk memiliki izin yang dikeluarkan oleh Syahbandar baik untuk berlayar maupun untuk berlabuh. Berdasarkan pasal 1

⁸ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2008), hlm.262

angka 1 Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, seluruh angkutan tersebut berlabuh di Pelabuhan yang merupakan tempat dengan batasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan perusahaan yang digunakan sebagai tempat bersandar, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan juga sebagai terminal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan juga keamanan.

Keselamatan dalam transportasi laut bagi para pemakai jasa angkutan telah menjadi prinsip umum dan menjadi tanggung jawab semua pihak, dan hal ini akan lebih optimal lagi jika hal ini dijadikan kewajiban dan kebutuhan bagi semua pihak. Setiap orang yang mengirim barang maupun penumpang kapal pasti menghendaki adanya jaminan keselamatan jiwa dan barang mulai dari keberangkatan sampai pada tempat tujuan.⁹ Menurut UUP, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Untuk dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti salah satunya syarat kelaiklautan kapal. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2002 Tentang Perkapalan juga telah menjabarkan bagaimana tahapan pengecekan untuk memperoleh SPB tersebut.

Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat diberikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 UUP. Pengguna jasa angkutan laut yang tidak mematuhi kelaiklautan kapal dapat menimbulkan kerugian pada barang yang diangkut, kehilangan nyawa penumpang maupun awak

⁹ Tommy H. Purwaka, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran*, (Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, 1993), hlm. 1

kapal. Untuk menghindari hal tersebut maka Syahbandar melakukan beberapa pemeriksaan seperti:

- a. Pemeriksaan Tahunan, setiap 12 bulan diperiksa dalam keadaan dilimungkan di atas galangan kapal.
- b. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dokumentasi tahunan.
- c. Pemeriksaan kerusakan atau perbaikan dilakukan pada waktu terjadi sesuatu kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal.
- d. Pemeriksaan tambahan, dilakukan apabila diperlukan dispensasi, misalnya akan mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain. Kondisi laiklaut harus selalu dipertahankan dengan beberapa cara, seperti 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 saat diperlukan.

Tidak hanya itu, Syahbandar juga bertanggung jawab dan ikut dalam proses pencarian angkutan laut yang mengalami kecelakaan maupun gangguan lainnya.¹⁰ peran syahbandar secara khusus telah diatur dalam UUP, namun meskipun semua hal telah diatur sedemikian rupa, masih terdapat kasus kecelakaan maupun kasus lainnya yang terjadi pada angkutan laut, hal ini terjadi karena kelalaian syahbandar, seperti kesalahan memberikan izin pelayaran kepada angkutan laut

¹⁰<https://media.neliti.com/media/publications/59543-ID-tugas-dan-tanggung-jawabsyahbandar-dala.pdf>

yang tidak memenuhi standarisasi baik kelayakan fisik untuk berlayar maupun tidak lulus uji oleh Biro Klasifikasi Indonesia, dan lainnya.¹¹

Banyaknya kasus yang terjadi di pelayaran membuat Syahbandar harus lebih tegas lagi dalam menegakkan aturan. Tidak hanya permasalahan administrasi namun juga pencemaran yang terjadi di laut juga merupakan masalah yang harus diatasi. Dari keseluruhan pencemaran yang terjadi hampir 75% dikarenakan pengoperasian kapal tanker di wilayah perairan dan 25% disebabkan oleh kecelakaan kapal.¹² Hal ini disebabkan karena banyaknya kapal yang melanggar aturan keselamatan pelayaran seperti nahkoda tidak ada di kapal, Buku Pelaut tidak lengkap, tidak adanya surat izin berlayar atau SPB, sertifikat pelayaran yang sudah kadaluwarsa dan lain sebagainya.

Isu persoalan Syahbandar ini sudah banyak dikaji dalam karya tulis ilmiah lainnya, baik skripsi, maupun jurnal, yang banyak ditulis dan dipublikasikan namun hanya mengkaji pada tataran yuridis yang menjelaskan tugas ataupun wewenangnya sebagai seorang Syahbandar di Pelabuhan serta persoalan administrasi yang harus diselesaikan oleh petugas Kesyahbandaran. Perbedaannya dengan karya tulis ini adalah bersifat yuridis normatif, dengan penelitian langsung ke lapangan menggunakan metode wawancara, sehingga dapat menggali dan mengetahui bagaimana peranan Syahbandar sebenarnya dengan melihat secara langsung di lapangan.

Sumatera Barat merupakan provinsi yang juga memiliki banyak sekali pulau dengan daya tariknya yang berbeda-beda. Mulai dari pariwisata, ekonomi, dan

¹¹ JViana I R br Barus, Paramita Prananingtyas, S. M. (2017). TUGas Dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, 6(1), hlm. 1–13

¹² Andre Griffin, "Marpol 73/78 and Vessel Pollution: a Glass Half Four or Half Empty?" *Indiana Journal of Global Legal Studies*, 1994, hlm. 1.

juga budayanya mencuri banyak perhatian seluruh masyarakat untuk dapat mengunjunginya. Mobilisasi barang dan manusia yang tak ada hentinya membuat beberapa pulau menjadi sentral pelabuhan yang sangat membantu masyarakat dalam menjalankan kegiatannya sehari-hari. Maka sangat diperlukan adanya peran Syahbandar yang bertanggung jawab atas jaminan keselamatan dan keamanan yang ada di pelabuhan, salah satunya adalah di pulau Mentawai. Kepulauan Mentawai merupakan gugusan pulau-pulau besar dan juga kecil yang terdapat di pantai barat Sumatera, terdiri dari Pulau Siberut, Pulau Sipora, Pulau Pagai Utara dan Pulau pagai Selatan serta beberapa pulau kecil disekitarnya yang totalnya mencapai 99 pulau. Untuk menghubungkan antar pulau dan juga keperluan mobilitas orang maupun barang maka transportasi laut menjadi salah satu jawabannya.

Wilayah perairan yang luas membuat Mentawai berbeda dengan daerah di Sumatera Barat lainnya, sebagian besar masyarakat juga memanfaatkan hal tersebut untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Besarnya potensi perairan yang ada di wilayah Mentawai ini juga didukung dengan adanya Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Sikakap yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2018 Tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Pelabuhan ini telah didirikan sejak awal tahun 1992, sebagai sarana masyarakat untuk dapat melaksanakan aktifitas yang dapat menunjang perekonomian rakyat yang ada di kepulauan Mentawai terutama yang ada di daerah Sikakap.¹³

¹³ <http://dephub.go.id/org/uppsikakap/sejarah> (diakses pada tanggal 25 Maret 2022 pukul 22:34)

Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III menandakan bahwa klasifikasi penilaian di pelabuhan Sikakap masih tergolong rendah, dikarenakan tidak dapat mencapai target untuk menjadi pelabuhan dengan kualifikasi kelas di atasnya. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang kepelabuhanan menyebutkan bahwa pelabuhan kelas III merupakan lintas penyebrangan sebagai jembatan penghubung yang lokasinya tidak berada pada sebuah konsepsi penyebrangan nasional, serta pelabuhannya belum bersifat duahakan secara komersial.

Tidak cukup sampai disitu, pada daerah yang kaya ini juga didirikan pelabuhan perikanan pantai pada tahun 1997/1998 dengan luas 48.650 M² dengan sertifikat pengelolaan, dan memiliki lahan seluas Areal 20.000 M².¹⁴ Potensi perikanan yang sangat besar di wilayah Sikakap ini membuat pelabuhan Perikanan Pantai Sikakap menjadi salah satu target pemerintah untuk menjadikannya Sentra kelautan Perikanan Terpadu yang besar, dan nantinya pelabuhan Sikakap ini dapat menampung produk perikanan budidaya maupun hasil perikanan tangkap di lautan lepas.

Masyarakat setempat tentu akan menjadikan angkutan laut sebagai transportasi utama bagi mereka dalam melaksanakan berbagai kegiatan, hal ini dikarenakan selain biayanya yang terjangkau, angkutan laut juga dapat membantu mobilitas mereka dan juga barang-barang ke tempat yang dibatasi oleh selat-selat sehingga tak bisa ditempuh oleh transportasi darat maupun udara. Angkutan laut

¹⁴ Hendrianto L Raja, Alfian Zain dan Yuspardianto, Studi Tingkat Pemanfaatan Pelabuhan Perikanan Pantai Sikakap dan Kebijakan Pengembangannya di Kabupaten Kepulauan Mentawai Propinsi Sumatera Barat, 2012

ini juga menjadi jawaban untuk memberantas isolasi antar daerah yang disebabkan karena kondisi geografis.¹⁵

Pentingnya angkutan laut ini mengharuskan pengawasan yang lebih ketat sehingga tak terjadi hal yang dapat merugikan, dan inilah yang menjadi tugas seorang Syahbandar. Melihat tugas dan tanggung jawabnya yang begitu besar maka diperlukan sumber daya manusia yang mempunyai kecakapan dan disiplin ilmu di bidang kelautan. Begitu pula untuk daerah Mentawai, wilayah yang besar dan dihuni oleh banyak sekali masyarakat lokal dan juga dikunjungi oleh banyak masyarakat luar membuat Syahbandar harus lebih cakap lagi dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya.

Kondisi geografis yang terbagi-bagi menjadi beberapa pulau membuat pelabuhan di Sikakap Mentawai ini menjadi tempat penyebrangan yang ramai. Keutuhan yang tinggi akan keperluan transportasi laut di kepulauan Mentawai disebabkan karena belum adanya alternatif lain untuk menyebrangi pulau tersebut selain dengan menggunakan transportasi laut berupa kapal. Banyaknya aktifitas yang memanfaatkan keberadaan pelabuhan membuat syahbandar sangat berperan penting dalam keselamatan dan keamanan pelayaran.

Pengawasan syahbandar dalam mewujudkan hal tersebut di pelabuhan Sikakap sudah cukup baik, dapat terlihat dari pemeriksaan angkutan penumpang kapal agar tidak melebihi kapasitas angkut kapal, kemudian syahbandar juga melakukan pemeriksaan alat-alat navigasi, radio, alat pemadam kebakaran, dan lain sebagainya apakah semua masih berfungsi dengan baik atau tidak. Disisi lain, ternyata masih banyak pelanggaran yang terjadi pada kapal di pelabuhan, seperti

¹⁵ Tommy H. Purwaka, *op.cit*, hlm. 1

surat-surat kapal yang tidak lengkap sampai dengan kasus muatan kapal yang berlebihan. Seperti penundaan keberangkatan KMP Ambu-ambu dari pelabuhan Sikakap menuju pelabuhan Bungus Kota Padang dikarenakan kelebihan muatan yang mengakibatkan kapal tersebut miring 1,5 derajat ke arah kiri. Padahal muatan KMP Ambu-ambu hanya berkisar 177 ton, namun dikarenakan banyaknya barang bawaan para pedagang yang mencapai 300 ton, sehingga tidak bisa dikeluarkannya surat izin berlayar untuk kapal tersebut.¹⁶

Tidak hanya sampai disitu, masih banyak tugas pengawasan lainnya yang harus dilakukan oleh syahbandar, seperti mengawasi kegiatan alih muat barang di perairan, mengawasi pengisian bahan bakar, mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan, dan masih banyak lagi. Hal mengenai tertib administrasi, pengawasan, maupun keamanan tak luput dari peran kesyahbandaran yang melekat pada diri seorang Syahbandar. Maka dari tu, berdasarkan hal yang sudah diuraikan sebelumnya penulis tertarik untuk mengetahui lebih lanjut terkait: **Peran Syahbandar dalam Pengawasan Keselamatan dan Keamanan Pelayaran di Pelabuhan Kelas III Sikakap Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 50 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan, maka yang menjadi permasalahan hukum dalam tulisan ini adalah:

1. Bagaimanakah peran Syahbandar dalam melakukan pengawasan untuk menjamin keselamatan dan juga keamanan pelayaran berdasarkan

¹⁶ KMP Ambu-ambu dari Sikakap Menuju Padang Batal Berangkat Karena Kelebihan Muatan. (2021, Agustus 26). Diakses pada 27 Maret 2022 dari artikel MentawaiKita : <https://www.mentawaiKita.com/baca/5624/kmp-ambu-ambu-dari-sikakap-menuju-padang-batal-berangkat-karena-kelebihan-muatan>.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 50 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, di pelabuhan kelas III Sikakap, Kabupaten Kepulauan Mentawai?

2. Apa sajakah faktor penghambat Syahbandar dalam menjalankan fungsi pengawasan dan keamanan pelayaran terhadap pelayaran rakyat yang ada di Sikakap, Kabupaten Kepulauan Mentawai?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah disampaikan, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui peran syahbandar saat melakukan pengawasan dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran rakyat di pelabuhan kelas III, Sikakap, Kabupaten Mentawai.
- b. Untuk mengetahui apa saja yang menjadi faktor penghambat syahbandar dalam menjalankan fungsi pengawasan terhadap pelayaran rakyat di pelabuhan kelas III, Sikakap, Kabupaten Mentawai.

D. Manfaat Penelitian

1. Untuk menambah wawasan dan pengetahuan tentang peran syahbandar yang melakukan pengawasan dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 50 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
2. Untuk menambah bahan ataupun informasi data sekunder bagi kalangan akademis lainnya yang akan melaksanakan penelitian terhadap permasalahan yang sama.

3. Sebagai salah satu syarat untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program strata satu di Fakultas Hukum Universitas Andalas.

E. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu sistem dan suatu proses yang mutlak harus dilakukan dalam suatu kegiatan penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan.¹⁷ Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematis dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya.¹⁸ Penelitian Hukum atau “*legal research*” merupakan sebuah kegiatan untuk menemukan sebuah kajian yang berkaitan dengan ilmu hukum secara sistematis dalam pembahasan tertentu untuk kemajuan di bidang hukum.¹⁹

Maka dari itu penelitian ini harus ditulis secara sistematis dan sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Penelitian ini dilakukan di Provinsi Sumatera Barat, tepatnya di Kecamatan Sikakap, Kabupaten Kepulauan Mentawai, dikarenakan adanya penemuan beberapa kali kecelakaan kapal, kemudian kelebihan muatan, dan lain sebagainya, yang dapat membahayakan penumpang kapal saat sedang berada di tengah lautan. Selain itu, penelitian ini juga dilakukan pada lokasi yang bisa dijangkau, sehingga penulis dapat secara langsung melihat bagaimana kondisi di pelabuhan yang dipimpin oleh seorang Syahbandar. Oleh karena itu penelitian dilakukan dengan cara sebagai berikut:

¹⁷ Budisutrisna. 2016. *Komparasi Teori Kebenaran Mo Tzu dan Pancasila: Relevansi Bagi Pengembangan Ilmu Pengetahuan Indonesia*. Jurnal Filsafat. Vol.26. No.1

¹⁸ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm 18.

¹⁹ Djulaeka dan Devi Rahayu, *Buku Ajar Metode Penelitian Hukum*, (Surabaya: Scopindo Media Pustaka, 2019) hlm. 2

1. Metode Pendekatan

Metode yang dilakukan adalah metode penelitian hukum sosiologis, karena penulis akan langsung terjun ke lapangan untuk mengamati dan melakukan observasi untuk mendapatkan data yang diinginkan.²⁰

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian dalam penulisan ini adalah penelitian deskriptif. Suatu penelitian deskriptif dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya. Maksudnya adalah untuk mempertegas hipotesa-hipotesa, agar dapat membantu didalam memperkuat teori-teori lama atau didalam kerangka menyusun teori-teori baru.²¹

3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah, sebagai berikut:

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan. Data primer diperoleh langsung dari sumber pertama, yakni perilaku warga masyarakat melalui penelitian.²² salah satu cara untuk mendapatkan data adalah dengan teknik wawancara. Pada penelitian ini penulis memakai teknik wawancara semi terstruktur yaitu dengan mempersiapkan terlebih dahulu beberapa pertanyaan

²⁰ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012), hlm.14

²¹ *Ibid*

²² *Ibid*

yang akan disampaikan, namun tidak menutup kemungkinan akan muncul pertanyaan baru kepada narasumber saat wawancara sedang berlangsung. Berdasarkan permasalahan yang dikaji penulis melakukan wawancara dengan Syahbandar Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Sikakap, Bapak Sumarnun S.H, M.M dalam melakukan pengawasan dalam menjamin keselamatan pelayaran berdasarkan Undang-undang no.17 tahun 2008 tentang pelayaran, kemudian bersama Nahkoda Kapal Gambolo, yaitu Kapten Wawan Yudho. Kemudian sebagai sampel penulis juga akan mewawancarai agen kapal, serta beberapa penumpang kapal.

b. Data Sekunder

Data sekunder antara lain, mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian, dan seterusnya.²³ Data tersebut bersumber utama dari bahan hukum yang berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier, sebagai berikut:

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat diperoleh dengan mempelajari semua peraturan meliputi: Peraturan Perundang-undangan, konvensi, dan peraturan terkait lainnya berhubungan penelitian penulis.²⁴

Bahan-bahan hukum yang digunakan antara lain :

²³ *Ibid*, hlm 12

²⁴ *Ibid*, hlm 52

- a) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b) Reden Reglements Tahun 1925 atau Peraturan Bandar.
- c) Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
- d) Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- e) Undang-undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta kerja.
- f) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.
- g) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 50 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan laut.
- h) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Pelayaran.
- i) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 01 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance).
- j) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar.
- k) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2018 Tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan.

l) Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor Per.08/MEN/2012 Tentang Kepelabuhanan.

m) Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 42 Tahun 2016 Tentang Perjanjian Kerja Laut

2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, bahan penelitian yang memberikan penjelasan maupun petunjuk terhadap bahan hukum primer yang

bersumber dari²⁵:

Buku-buku.

- a) Tulisan ilmiah dan makalah.
- b) Teori dan pendapat para pakar.
- c) Hasil penelitian yang sebelumnya maupun yang seterusnya.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum yang memberikan penjelasan maupun petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti:

- a) Kamus-kamus hukum
- b) Kamus Besar Bahasa Indonesia

Sumber data yang digunakan dalam penelitian yaitu:

a. Penelitian lapangan

Penelitian lapangan yang diperlukan sebagai data penunjang diperoleh melalui informasi dan pendapat-pendapat dari

²⁵ *Ibid*

responden.²⁶ Melalui penelitian lapangan, penulis akan mendapatkan data yang akurat dari hasil proses wawancara yang penulis lakukan. Responden pada penelitian ini adalah Syahbandar pada pelabuhan kelas III Sikakap, Kabupaten Mentawai, Nahkoda Kapal Gambolo, Agen Kapal, dan beberapa Penumpang kapal.

b. Penelitian Kepustakaan

Penelitian Kepustakaan merupakan penelitian yang dilakukan terhadap buku-buku karya ilmiah, undang-undang, dan peraturan terkait lainnya. Bahan penelitian kepustakaan ini diperoleh penulis dari:

- 1) Perpustakaan Universitas Andalas.
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas.
- 3) Buku-buku serta bahan kuliah yang penulis miliki.

4. Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Teknik ini digunakan untuk mengumpulkan data primer. Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab, sambil bertatap muka antara si penanya atau pewawancara dengan si penjawab atau responden dengan menggunakan alat yang dinamakan *interview guide* (panduan wawancara).²⁷

²⁶ Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004). hlm. 106.

²⁷ Moh. Nazir, *Metode Penelitian*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2009) hlm. 193 – 194.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik wawancara semi terstruktur, maksudnya dalam penelitian terdapat beberapa pertanyaan akan penulis tanyakan kepada narasumber yang pertanyaan-pertanyaan tersebut terlebih dahulu penulis siapkan dalam bentuk point-point.

Namun tidak tertutup kemungkinan di lapangan nanti penulis akan menanyakan pertanyaan-pertanyaan baru setelah melakukan wawancara dengan narasumber. Dalam melakukan wawancara ini yang menjadi respondennya adalah Syahbandar Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kelas III Sikakap, Bapak Sumarnun, S.H M..M, kemudian Kapten Kapal KMP Gambolo, Kapten Wawan Yudho, selanjutnya Agen Kapal, Bapak Abdul Malik Z.R, selanjutnya beberapa penumpang Kapal, Bapak Ari, dan Bapak Yudha.

b. Studi Pustaka

Dengan mempelajari beberapa teori yang berkaitan atau berhubungan dengan pelayaran, kemudian eksistensi ototritas pelabuhan maupun syahbandar yang didasarkan pada hierarki peraturan perundang-undangan.

c. Studi Dokumen

Merupakan proses pencarian informasi dan juga keterangan yang benar serta nyata, dari kumpulan berkas dan juga data, yang didapatkan dari buku, notulen, transkrip, catatan, majalah dan sebagainya.²⁸ Studi dokumen adalah cara mengumpulkan data

²⁸ Suteki dan Galang Taufani, *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, teori dan praktik)*, PT Raja Grafindo Persada, (Depok: 2018). hlm 217.

melalui peninggalan tertulis, terutama berupa arsip-arsip dan termasuk juga buku-buku tentang pendapat, teori, hukum-hukum dan lain-lain yang berhubungan dengan masalah penyelidikan. Dalam penelitian kualitatif teknik ini berfungsi sebagai alat pengumpul data utama, karena pembuktian hipotesanya dilakukan secara logis dan rasional melalui pendapat, teori atau hukum-hukum yang diterima kebenarannya, baik yang menolak maupun yang mendukung hipotesa tersebut.²⁹

5. Pengolahan dan Analisis Data

a. Pengolahan data

Sebelum melakukan analisis data, data yang ditemukan dan dikumpulkan akan diolah terlebih dahulu dengan cara melakukan koreksi terhadap data yang didapat baik itu temuan-temuan di lapangan maupun data-data yang berasal dari buku maupun aturan-aturan hukum.

Cara pengolahan data yaitu dengan cara editing. Editing adalah kegiatan yang dilakukan penulis yakni memeriksa kembali mengenai kelengkapan jawaban yang diterima, kejelasannya, konsistensi jawaban atau informasi, relevansinya bagi penelitian, maupun keseragaman data yang diterima atau didapatkan oleh penulis.³⁰

²⁹ Nawawi Hadari, *Metode Penelitian Bidang Sosial*, (Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, 1991) hlm. 133.

³⁰ Soerjono Soekanto, *Op.Cit.* hlm. 264.

b. Analisis Data

Setelah data yang di peroleh tersebut diolah, maka selanjutnya data-data tersebut di analisis secara kualitatif yaitu dengan mengelompokkan data menurut aspek-aspek yang diteliti tanpa menggunakan angka-angka atau dengan kata lain data muncul dengan berwujud kata-kata.³¹ Dari data tersebut bisa di tarik kesimpulan yang merupakan jawaban dari permasalahan.



³¹ B. Miles, Matthew dan A. Michael Huberman, *Analisa Data Kualitatif*, Jakarta: UI Press, 1992, hlm. 15-16.