



## Perlunya Syahbandar Dalam Pelaksanaan Pendaftaran Kapal

Bakti Trisnawati<sup>a,1</sup>

<sup>a</sup>UNIMAR AMNI Semarang

<sup>1</sup> [bakti.trisnawati@gmail.com](mailto:bakti.trisnawati@gmail.com);

\**email korespondensi: bakti.trisnawati@gmail.com*

### INFORMASI ARTIKEL

#### Sejarah Artikel

Diserahkan

2024-07-04

Diterima

2024-07-15

Dipublikasikan

2024-07-23

#### Kata Kunci:

Kapal; Pendaftaran; Syahbandar;

### ABSTRAK

Sarana yang sangat menunjang dan paling dominan pada saat ini adalah kapal, yang akan mengarungi lautan bebas dan dapat menghubungkan negara satu dengan negara lainnya guna transaksi perdagangan. Demi ketertiban, kelancaran, dan keamanan selama kapal berlayar diperlukan adanya Surat Tanda Kebangsaan Kapal, agar kapal diketahui kebangsaannya dan Surat Persetujuan Berlayar, yang keduanya dapat diperoleh dengan mendaftarkan kepada Syahbandar selaku petugas pendaftar kapal. Meskipun syahbandar sudah menjalankan tugasnya sedemikian rupa, namun dalam prakteknya ada dua kasus pelanggaran hukum yang dilakukan oleh Nakhoda, dimana kedua Nakhoda ini berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar dan kondisi kapal dalam keadaan tidak laik laut.



This is an open-access article under the [CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) license.

## 1. PENDAHULUAN

Sarana yang sangat menunjang dan paling dominan pada waktu ini adalah kapal, yang akan mengarungi lautan bebas dan dapat menghubungkan negara satu dengan negara lainnya guna transaksi perdagangan.

Demi ketertiban, kelancaran dan keamanan selama kapal berlayar diperlukan adanya Surat Tanda Kebangsaan Kapal, dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Untuk mendapatkan surat tersebut kapal harus didaftarkan terlebih dahulu kepada syahbandar selaku petugas pendaftar dan pencatat balik nama kapal. Dengan dilengkapi Dokumen Kapal yang terdiri dari SIUP, SIPI/SIKPI, Crew List, Pas Besar/Pas Kecil, Surat Ukur, dan Sertifikat Kelaikan Kapal Perikanan. Hal ini sangat penting jika dihubungkan dengan kedudukan kapal sebagai alat penyelenggara angkutan di laut.

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar terhadap tiap kapal yang hendak keluar masuk pelabuhan. SPB tersebut dikeluarkan dalam bentuk dokumen elektronik terhadap tiap kapal yang hendak berlayar serta merupakan salah satu wujud aktivitas pengawasan yang dilaksanakan oleh Syahbandar pada kapal yang hendak berlayar.

Namun didalam prakteknya pernah terjadi ada dua kasus pelanggaran hukum yang dilakukan oleh Nakhoda Speed Boat (SB) Harapan Baru Express dan Nakhoda Kapal Motor (KM). Keduanya

terbukti tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan kapal tidak laik laut saat berlayar di Perairan sehingga kedua kapal diamankan oleh KSOP.<sup>1</sup>

Dari apa yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **PERLUNYA SYAHBANDAR DALAM PELAKSANAAN PENDAFTARAN KAPAL**

Adapun permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah: Mengapa Syahbandar sangat diperlukan dalam pelaksanaan pendaftaran kapal? Syahbandar merupakan pejabat pelabuhan yang memiliki tanggung jawab penting dalam memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran serta kelancaran operasional pelabuhan. Salah satu tugas utama Syahbandar adalah mengawasi dan mengesahkan pendaftaran kapal. Proses pendaftaran ini tidak hanya mencakup verifikasi dokumen dan identifikasi kapal, tetapi juga memastikan bahwa kapal tersebut memenuhi standar keselamatan dan kelayakan laut yang ditetapkan oleh peraturan maritim. Keberadaan Syahbandar dalam pendaftaran kapal memberikan jaminan bahwa semua kapal yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia telah memenuhi persyaratan hukum dan teknis, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan dan meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan. Dengan demikian, peran Syahbandar menjadi krusial dalam menjaga integritas dan keselamatan pelayaran nasional.

## **2. METODE PENELITIAN**

Tipe penelitian yang dipakai adalah yuridis normatif, yaitu suatu cara pendekatan terhadap masalah-masalah yang akan diteliti dengan cara meninjau dari segi peraturan perundang-undangan yang berlaku serta melihat yang sesungguhnya terdapat dalam praktek atau kenyataan. Spesifikasi penelitian ini deskriptif analitis, yaitu menggambarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan hukum positif yang menyangkut permasalahan tersebut di atas. Untuk memperoleh data dalam penulisan makalah ini menggunakan Data sekunder (sumber data utama). Data Primer sebagai data pendukung. Sedangkan Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Data penelitian yang berupa data primer maupun data sekunder selanjutnya dianalisa dengan menggunakan analisa kualitatif, yaitu dari data yang diperoleh kemudian disusun secara deskriptif untuk selanjutnya dianalisa dengan menggunakan teori-teori hukum, asas-asas hukum dan doktrin-doktrin hukum yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, sehingga akan memberikan kejelasan terhadap pokok permasalahan yang diteliti dan akhirnya dapat diperoleh kesimpulan yang menjawab permasalahan.

## **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Syahbandar berfungsi sebagai otoritas yang memiliki keahlian dalam menangani administrasi pendaftaran kapal. Dengan pengalaman dan pengetahuan yang mendalam, syahbandar mampu melakukan verifikasi dokumen dengan cepat dan tepat, sehingga mengurangi kemungkinan kesalahan yang dapat memperlambat proses pendaftaran. Keberadaan syahbandar juga membantu dalam penyelesaian masalah administratif yang mungkin muncul selama proses pendaftaran.<sup>2</sup>

Salah satu peran utama syahbandar adalah memastikan bahwa kapal yang didaftarkan telah memenuhi semua persyaratan keselamatan dan regulasi maritim. Syahbandar melakukan

<sup>1</sup> Nurul Sapta Widodo, Lunariana Lubis, and Yuliansyah Yuliansyah, 'Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Online Di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya', *Jurnal Ilmiah Manajemen Publik Dan Kebijakan Sosial*, 5.1 (2021), p. 1, doi:10.25139/jmnegara.v5i1.3086.

<sup>2</sup> Arif Budi Muslikan and Edy Lisdiyono, 'The Implementation of Land Rights Relinquishment Policy for Green Open Spaces', *UNIFIKASI: Jurnal Ilmu Hukum*, 10.1 (2023), pp. 17-27.

inspeksi terhadap kapal dan mengevaluasi dokumen untuk memastikan bahwa kapal tersebut layak berlayar dan tidak menimbulkan risiko bagi lingkungan dan keselamatan manusia. Dengan demikian, keberadaan syahbandar dapat mencegah terjadinya insiden maritim yang disebabkan oleh kapal yang tidak memenuhi standar keselamatan.<sup>3</sup>

Melalui keterlibatan dalam proses pendaftaran kapal, syahbandar juga berperan dalam meningkatkan kapasitas dan keahlian maritim. Mereka memberikan pelatihan dan edukasi kepada petugas pelabuhan dan pemilik kapal tentang pentingnya memenuhi persyaratan pendaftaran dan keselamatan. Hal ini tidak hanya meningkatkan efisiensi proses pendaftaran tetapi juga meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dan perlindungan lingkungan di kalangan pemilik dan operator kapal.

Dengan memastikan proses pendaftaran kapal berjalan lancar dan sesuai dengan regulasi, syahbandar mendukung pertumbuhan ekonomi maritim. Kapal yang terdaftar dengan benar dapat beroperasi tanpa hambatan, sehingga mendukung aktivitas perdagangan dan transportasi laut yang lebih efisien. Keberadaan syahbandar yang kompeten dan responsif menjadi salah satu faktor kunci dalam menciptakan lingkungan bisnis maritim yang kondusif.

### 3.1 Pengertian Pengangkutan Laut

Dari beberapa jenis moda transportasi yang ada di Indonesia, seperti transportasi darat, laut dan udara. Moda transportasi lautlah yang memiliki peran penting dalam hal pengangkutan barang. Keuntungan yang didapat seperti; biaya ringan dan sanggup membawa penumpang sekaligus barang dalam jumlah yang besar, adalah alasan moda transportasi ini masih sangat diperlukan di Indonesia.<sup>4</sup>

Beberapa pengertian pengangkutan menurut para ahli yaitu: H.M.N Purwosutjipto berpendapat bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>5</sup>

Menurut pendapat R. Soekardono, pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meningkatkan manfaat secara efisien. Pengangkutan laut merupakan suatu kesatuan dari beberapa hal yang berkaitan dengan pengangkutan laut. Didalamnya terdapat beberapa aspek yang berhubungan, sehingga menjadi suatu kesatuan dalam pengangkutan laut.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Anugrah Sahtia Magala, 'Akomodasi Hukum Yang Hidup Dalam Kuhp Baru Indonesia Menurut Perspektif Hukum Progresif', *Spektrum Hukum*, 20.2 (2023), pp. 115-27.

<sup>4</sup> Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, and Mohammad Ghufroon Az, 'Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia', *Bhirawa Law Journal*, 2.1 (2021), pp. 45-52, doi:10.26905/blj.v2i1.5853.

<sup>5</sup> Sedy Anantyo, Herman Susetyo, and Budiharto, 'Pengangkutan Melalui Laut', *Diponegoro Law Journal*, 1.4 (2012), pp. 1-9, doi:10.14710/dlj.2012.1026.

<sup>6</sup> Nabila Nabila, 'WANPRESTASI PADA SUATU BILL OF LADING DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT', *PALAR / PAKUAN LAW REVIEW*, 2.1 (2016), doi:10.33751/palar.v2i1.932.

### 3.2 Pelaksanaan Penyelenggaraan Pengangkutan

Di Indonesia, keselamatan maritim tetap menjadi salah satu isu terpenting karena kecelakaan pelayaran terus terjadi. Menurut keputusan Pengadilan Angkatan Laut, banyak korban kematian pada tahun 2013, 56 kematian pada tahun 2014, 7 kematian pada tahun 2015, 22 kematian pada tahun 2016 dan 40 kematian pada tahun 2017. Kapal merupakan suatu alat angkut transportasi yang sangat vital untuk mengangkut barang dan penumpang, Adapun yang dimaksud dengan keselamatan pelayaran adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan, baik material, konstruksi, bangunan, permesinan, perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan kapal. Kebijakan dibidang keselamatan, perusahaan harus memiliki sistem manajemen keselamatan (Safety Manajemen System) yang merupakan fasilitas bagi seluruh personil di darat dan di laut. Perusahaan membangun sistem ini mengikuti petunjuk (guide lines) serta contoh dokumen yang disediakan International Safety Manajemen Code (ISM code). Sebuah kapal dikatakan layak laut (sea worthiness), apabila terpenuhinya persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan elektronika kapal yang semuanya dibuktikan dengan sertifikat asli.<sup>7</sup>

### 3.3 Pendaftaran Kapal

Dasar hukum utama dari pendaftaran kapal adalah Pasal 314 KUHD yang merupakan "*lex specialis*" dari KUH Perdata dan Stbl 1933 No. 48 sebagai peraturan pelaksanaannya. Karena pendaftaran kapal merupakan bagian dari status hukum kapal dalam kerangka kelaiklautan kapal, maka Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan juga mengatur tentang pendaftaran kapal, tetapi hanya terbatas kepada persyaratan dan tata cara pendaftaran kapal atau aspek hukum publiknya saja. Pendaftaran kapal dapat dilakukan pada unit tugas dan fungsinya di bidang pendaftaran dan kebangsaan kapal pada Kantor Pusat Direktur Jendral atau di pelabuhan yang ditetapkan sebagai tempat pendaftaran kapal yang telah ditetapkan dalam peraturan menteri tersebut. Tujuan dari dilakukan pendaftaran kapal adalah: 1 Menentukan status hukum dari kapal yang didaftarkan; 2 Menentukan persyaratan guna mendapatkan surat kebangsaan kapal Indonesia; 3 Kapal yang telah didaftarkan mempunyai status benda tidak tetap terdaftar dan diperlukan sebagai hak kebendaan di dalam hal jual beli dan pengalihan hak; 4 Kapal yang didaftarkan dapat dibebani hak hipotik. Dengan kata lain, kapal tersebut dijadikan sebagai jaminan kredit dan atau agunan dari kredit tersebut.<sup>8</sup>

### 3.4 Penetapan Kebangsaan kapal

Tentang kapal laut Indonesia, bahwa sebuah kapal laut yang telah didaftarkan dalam register kapal mendapat tanda kebangsaan, suatu bukti, bahwa kapal tersebut adalah kapal berkebangsaan Indonesia. Kapal laut Indonesia dapat diberikan bukti kebangsaan dalam bentuk: a. Surat Laut, yang dapat diberikan kepada kapal laut yang berukuran bruto 500 m<sup>3</sup> atau lebih dan bukanlah kapal nelayan atau kapal pesiar. b. Pas Kapal, Pas kapal ada 2 macam:

<sup>7</sup> Rahman Raising, 'ANALISIS KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL PENUMPANG KM THALIA RUTE PARE-PARE-NUNUKAN', *Pena Jangkar*, 3.1 (2023), pp. 41-47, doi:10.54315/penajangkar.v3i1.55.

<sup>8</sup> Haerani Haerani and Hafizatul Ulum, 'Kewenangan Syahbandar Dalam Pembebanan Dan Pembuatan Akta Hipotek Kapal Laut', *Unizar Law Review (ULR)*; Vol 4 No 1 (2021): *Unizar Law Review*, 2021 <<https://e-journal.unizar.ac.id/index.php/ulr/article/view/399>>.

1) Pas tahunan diberikan kepada kapal laut yang berukuran bruto kurang dari 20 m<sup>3</sup> atau lebih tapi kurang dari 500m<sup>3</sup> dan yang bukan kapal nelayan laut atau kapal pesiar. 2) Pas kecil diberikan kepada kapal yang berukuran bruto kurang dari 20 m<sup>3</sup>, juga diberikan kepada kapal nelayan laut atau kapal pesiar. c. Surat Laut Sementara, ini diperlukan buat pembelian kapal laut atau pembuatan kapal sedemikian itu, hal-hal mana itu terjadi di wilayah Republik Indonesia atau di luarnya. Surat laut sementara berlaku hanya paling lama 1 tahun. d. Surat Izin, untuk suatu perjalanan atau lebih di dalam wilayah Republik Indonesia. Kapal yang telah memperoleh Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal baik nasional maupun internasional sesuai ukuran dan daerah pelayaran.<sup>9</sup>

### 3.5 Surat Persetujuan Berlayar

Dasar hukum penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam beberapa ketentuan perundang-undangan antara lain: (a) a. Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran; (b) Peraturan Menteri Perhubungan No. 82 Tahun 2014 yang berisi tentang tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar; (c) Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 2002 tentang perkapalan Menurut Undang-Undang di atas, yang dimaksud Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Pada titik ini peran syahbandar begitu penting, diantaranya memeriksa kondisi kapal dan memeriksa segala dokumen kapal, dan menetapkan izin berlayar. Sebagaimana tercantum dalam pasal 219 ayat (1) Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Surat persetujuan berlayar merupakan salah satu dokumen penting dan wajib yang dikeluarkan oleh Syahbandar dan harus dimiliki oleh setiap kapal yang melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan.<sup>10</sup>

### 3.6 Kesyahbandaran

Syahbandar merupakan pejabat pemerintah yang diangkat menteri yang memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap pemenuhan ketentuan peraturan perundang-undangan dalam menjamin keselamatan dan kenyamanan pelayaran di pelabuhan yang diaturnya. Secara teknis dalam tubuh kantor syahbandar, pada pelaksanaan tugas terdiri atas: urusan tata usaha, sub seksi status hukum dan sertifikasi kapal, sub seksi lalu lintas angkutan laut, dan sub seksi keselamatan berlayar, penjagaan dan patroli, yang diperkuat dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 tahun 2012 tanggal 1 Juni 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Wewenang syahbandar sangat besar dalam mengupayakan keselamatan pelayaran di wilayahnya. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan dalam pelayaran adalah merupakan tanggung jawab di dalam pelabuhan sebab persoalan terbesar dalam

<sup>9</sup> Haerani and Ulum.

<sup>10</sup> Taufik Gunawan, Rudi Kurniawan, and Muhaddis Muhaddis, 'IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) (Studi Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe)', *Publik: Jurnal Manajemen Sumber Daya Manusia, Administrasi Dan Pelayanan Publik*, 10.1 (2023), pp. 155–66, doi:10.37606/publik.v10i1.585.

kecelakaan kapal adalah persoalan kemampuan dan keahlian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas.<sup>11</sup>

### 3.7 Perlunya Syahbandar Dalam Pelaksanaan Pendaftaran Kapal

Pelabuhan memiliki peranan penting dalam perekonomian negara untuk menciptakan pertumbuhan ekonomi. Menurut Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairandisekitarnya dengan batas tertentu sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.<sup>12</sup>

Pelabuhan juga bisa dipakai untuk singgah kapal-kapal yang berdagang atau kapal yang sedang pesiar. Semua kapal yang singgah di suatu pelabuhan harus bisa menunjukkan identitas kapalnya agar memperoleh perlakuan yang baik dari para petugas yang berwenang dan merupakan keharusan bagi sebuah kapal Indonesia mengibarkan bendera kebangsaan sebagai identitas kapalnya, sebagaimana diatur Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dengan pertimbangan tersebut, bagi Pengusaha atau pemilik kapal yang akan mengoperasikan kapalnya berlayar kelaut dengan bebas dan aman, maka perlu mengibarkan bendera kebangsaan kapalnya sehingga mendapat perlakuan yang baik dari kapal-kapal pengawas pantai dari suatu negara maupun perlakuan yang baik dari pelaut asing.<sup>13</sup>

Secara umum diketahui bahwa kebangsaan adalah hubungan hukum antara manusia (seseorang) sebagai subjek hukum dengan negaranya, namun karena sifatnya yang khusus maka kapal juga harus mempunyai kebangsaan agar ada kepastian tentang hukum Negara mana yang berlaku diatas kapal tersebut, dengan demikian dapat pula diartikan bahwa kebangsaan kapal adalah hubungan hukum antara kapal dengan negaranya, maka kapal Indonesia merupakan bagian wilayah hukum dari Negara Indonesia dan demikian diatas kapal tersebut berlaku Hukum Indonesia, dimanapun kapal tersebut berada. Surat Bukti Kebangsaan memberikan hak kepada kapal untuk berlayar dibawah bendera dari negara yang kebangsaannya dipunyai oleh kapal, sehingga kapal-kapal laut yang memegang tanda Kebangsaan Indonesia itu adalah Kapal Laut

yang berbangsa Indonesia. Kebangsaan suatu kapal laut Indonesia dibuktikan dengan “Surat bukti Kebangsaan”, berupa Surat Laut dan Pas Kapal atau Surat tanda kebangsaan lainnya yang dikeluarkan oleh pejabat Negara yang di tunjuk untuk itu. Surat bukti kebangsaan itu

---

<sup>11</sup> Jasruddin Jasruddin, Zulfikar Putra, and Syarif Butuni, ‘Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan’, *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 5.2 (2020), p. 410, doi:10.17977/um019v5i2p410-415.

<sup>12</sup> Arsad Farezan and Muhammad Gufron, ‘KESIAPAN ALAT FORKLIFT DAN KETERAMPILAN OPERATOR TERHADAP KUALITAS KECEPATAN BONGKAR MUAT’, *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9.11 (2023), pp. 642–51.

<sup>13</sup> Herman Fikri Tegoeh, ‘Pemberian Status Hukum Terhadap Kapal Yang Berkebangsaan Indonesia’, *Justicia Sains: Jurnal Ilmu Hukum*, 4.2 (2020), pp. 108–21, doi:10.24967/jcs.v4i2.484.

memberikan hak kepada kapal untuk berlayar dibawah bendera dari Negara yang kebangsaannya dipunyai oleh kapal.<sup>14</sup>

Sistem pendaftaran kapal yang dipakai oleh Indonesia yaitu sistim pendaftaran Prinsip tertutup (*closed registry*) yang hanya menerima kapal-kapal negara atau badan hukum negara penganut sistem ini. Negara-negara yang menganut sistem ini antara lain Indonesia, Jerman dan Belanda. Prinsip ini lebih menguntungkan karena armada yang terdaftar benar-benar merupakan aset nasional, sehingga lebih mudah dalam mengawasi kapal-kapal yang terdaftar sebab murni milik Indonesia, serta tidak perlu mengawasi kapal-kapal milik perorangan ataupun badan hukum asing. Sudah tentu prinsip ini juga memiliki beberapa kekurangan, di antaranya tidak bisa membuka lapangan kerja baru di bidang perkapalan serta tidak dapat memberikan tambahan pemasukan pendapatan negara berupa pajak. Prinsip ini hanya menerima kapal dalam negeri saja.

Pemilik Kapal bebas memilih salah satu dari tempat pendaftaran kapal, untuk mendaftarkan kapalnya, pendaftaran kapal yang sudah ditetapkan tempat pendaftarannya tidak dapat dipindahkan ketempat lain.<sup>15</sup>

Apabila pemilik kapal melakukan pendaftaran lebih dari satu tempat maka pejabat Direktorat Jenderal Kelautan berhak untuk menentukan tempat pendaftaran pertama sebagai tempat yang resmi. Pihak syahbandar kemudian diberi tembusan dan kemudian pemilik kapal akan diberi tahu pula oleh syahbandar. Jika sudah diberi tahu, pemilik kapal wajib mengembalikan Grosse akta pendaftaran yang dibatalkan.

Selesai dari prosedur pendaftaran biasa tidak berarti kapal tersebut bebas untuk berlayar mengarungi lautan. Hal tersebut di atas baru merupakan suatu tahap awal bahwa kapal itu telah diketahui siapa pemiliknya. Jadi pendaftaran biasa itu baru memperjelas siapa pemilik kapal tersebut dan kebangsaan dari kapal serta sudah memiliki salah satu dari tiga surat tanda kebangsaan.

Jika kapal ingin berlayar mengarungi samodera, maka kapal harus mempunyai Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang bisa diperoleh dengan mendaftarkan ke Syahbandar. Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan administrative dan kelaikan teknis. Dalam penerbitan SPB terdapat beberapa prosedur yang perlu ditaati dan dilakukan hingga kapal memenuhi kelengkapan persyaratan administrative serta kelaikan teknis. Persyaratan administrative dibuktikan dengan kelengkapan dokumen-dokumen perizinan kapal, sedangkan kelaikan teknis dibuktikan dengan kelaiklautan kapal. Kelengkapan dokumen perizinan saat berlayar merupakan hal sangat penting untuk keselamatan dan keamanan berlayar. Jika pada saat berlayar menggunakan dokumen yang tidak lengkap maka kegiatan yang dilakukan kapal tersebut

<sup>14</sup> Nurul Aliatul Hana, Parameshwara Parameshwara, and Fadlan Fadlan, 'Analisis Yuridis Terhadap Proses Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam', *Jurnal Syntax Fusion*, 2.12 (2022), pp. 901-15, doi:10.54543/fusion.v2i12.230.

<sup>15</sup> Hamka Hamka, 'Prosedur Pendaftaran Kapal Untuk Memenuhi Aspek Kelaiklautan Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kendari', 2021, IV, 1-8.

dikatakan tidak sah dan melanggar peraturan pelayaran. Pentingnya Surat Persetujuan Berlayar untuk pengaturan khusus UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Berdasarkan pasal 219 ayat (1) mengatur semua kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar. Supaya tidak ada lagi kapal-kapal yang ilegal karena tidak memiliki SPB.<sup>16</sup>

Diterbitkannya SPB ialah sebuah proses pengawasan yang dilaksanakan seorang Syahbandar pada kapal yang hendak melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan guna melakukan pemastian jika kapal, awak kapal serta muatan kapal dengan teknis administratif sudah melakukan pemenuhan akan persyaratan keselamatan serta keamanan pelayaran dan juga perlindungan akan lingkungan maritim. SPB yang saat ini diterbitkan oleh Syahbandar sudah dalam bentuk elektronik.<sup>17</sup>

Tugas dan fungsi Syahbandar secara khusus sudah diatur dalam UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 207 ayat 1 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di Pelabuhan. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang Syahbandar dalam mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar, tidak jarang juga ditemui beberapa kecelakaan terasportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian Syahbandar dalam menjalankan tugas Kesyahbandarannya, yaitu dengan memberikan izin pelayaran dengan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji kelaiklautan. Kasus kapal yang sebenarnya tidak laiklaut namun mempunyai Surat Persetujuan Berlayar adalah kasus lama yang sering terjadi berulang-ulang di Indonesia dan menjadi suatu fenomena yang dianggap biasa. Pentingnya masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran angkutan laut merupakan tanggung jawab dalam kepelabuhanan, sebab salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan kapal dalam pelayaran adalah persoalan kemampuan dan keahlian seseorang menjalankan tugas Kesyahbandarannya baik dalam melaksanakan keseluruhan tugas dalam Pelabuhan serta dalam melakukan Kerjasama ataupun hubungan dengan badan usaha lain yang bertugas untuk melakukan pengawasan dalam perkapalan.<sup>18</sup>

Jadi fungsi Syahbandar dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar itu sangat diperlukan. Karena setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar. Bahkan Syahbandar juga dapat menunda keberangkatan kapal setelah Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan apabila persyaratan kelaiklautan, keamanan kapal dan kondisi cuaca dapat membahayakan keselamatan. Apabila penundaan keberangkatan kapal melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari waktu tolak yang telah

---

<sup>16</sup> Doni Hadi Irawan, 'Urgensi Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) Pada Kapal Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Bima', *Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi*, 1.2 (2019), pp. 69-76.

<sup>17</sup> Widodo, Lubis, and Yuliansyah.

<sup>18</sup> Theodorus Hendrik Sadipun and Sudirman Sudirman, 'Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Syahbandar Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Pelayaran Kapal Wisata Di KSOP Kelas III Labuan Bajo', *JURNAL APLIKASI PELAYARAN DAN KEPELABUHANAN*, 12.1 (2021), pp. 44-55, doi:10.30649/japk.v12i1.78.

ditetapkan, maka Nahkoda/pemilik kapal wajib mengajukan surat permohonan ulang penerbitan SPB kepada Syahbandar dengan melampirkan alasan penundaan keberangkatan. Selain adanya penundaan SPB, terdapat pula pembebasan Surat Persetujuan Berlayar yang mana hanya dapat diberikan oleh Syahbandar terhadap kapal yang berlayar dalam batas pelabuhan, kapal yang melakukan percobaan berlayar, kapal yang bertujuan memberikan bantuan pertolongan dan kapal yang menyinggahi pelabuhan karena keadaan darurat. Selain dapat melakukan pembebasan SPB, Syahbandar juga dapat mencabut SPB yang telah diterbitkan apabila kapal tidak berlayar meninggalkan pelabuhan melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari batas waktu tolak yang ditetapkan, kapal mengganggu kelancaran lalu lintas kapal, dan adanya perintah tertulis dari Pengadilan Negeri.<sup>19</sup>

Walaupun Syahbandar sudah menjalankan fungsinya sedemikian rupa, namun masih ada juga kapal yang melanggar. Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Tarakan berhasil menuntaskan dua kasus pelanggaran hukum di bidang pelayaran yang dilakukan oleh Nahkoda Speed Boat (SB) Harapan Baru Express 7 dan Nahkoda Kapal Motor (KM) Azhar. Keduanya terbukti tidak memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan kapal tidak laik laut saat berlayar di Perairan Tarakan sehingga kedua kapal diamankan oleh KSOP Tarakan pada Desember 2019 lalu.

Kepala Kantor Agus Sularto melalui Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli KSOP Kelas III Tarakan Syaharuddin, mengungkapkan bahwa saat ini kedua nahkoda kapal telah ditetapkan sebagai tersangka setelah dilakukan penyidikan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) KSOP Tarakan. Mereka telah melaksanakan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran dan berhasil melengkapi 2 berkas perkara pelanggaran tersebut. Kasus ini sudah dinyatakan lengkap (P21) dan seluruh barang bukti maupun tersangka telah dilimpahkan ke Jaksa penuntut umum Kejaksaan Negeri (Kejari) Tarakan pada Kamis (23/1) untuk selanjutnya diproses di persidangan.

Kapal SB. Harapan Baru Express 7 diamankan pada saat berlayar dari Malinau-Tarakan pada tanggal 21 Desember 2019, sedangkan kapal KM. Azhar yang membawa muatan oli bekas/limbah sebanyak 200 drum diamankan saat berlayar dari Bunyu-Tarakan pada 24 Desember 2019. Saat diperiksa, kedua nahkoda tidak bisa memperlihatkan surat persetujuan berlayar (SPB) dan dokumen kelaiklautan kapal lainnya.

Kedua nahkoda yang melanggar ini dijerat pasal 323 jo 302 Undang-undang no 17 tahun 2008 tentang Pelayaran lantaran terbukti berlayar tanpa dilengkapi SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar. "Kasus ini menyangkut keselamatan dan keamanan pelayaran sehingga selaku regulator mereka harus bertindak tegas terhadap pelanggarannya,"<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Sonhaji Sonhaji, 'Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar', *Administrative Law and Governance Journal*, 1.3 (2018), pp. 299–305, doi:10.14710/alj.v1i3.299-305.

<sup>20</sup> mimbarmaritim.com, 'KSOP TARAKAN TUNTASKAN PENEGAKAN HUKUM DI LAUT TERHADAP DUA KASUS PELANGGARAN PELAYARAN', 2020 <<https://mimbarmaritim.com/2020/01/26/ksop-tarakan-tuntaskan-penegakan-hukum-di-laut-terhadap-dua-kasus-pelanggaran-pelayaran/>> [accessed 12 July 2024].

#### 4. KESIMPULAN

Perlunya Syahbandar Dalam Pelaksanaan Pendaftaran Kapal adalah untuk menerbitkan salah satu dari surat tanda kebangsaan kapal agar kapal diketahui kebangsaannya dan juga menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar yang sangat diperlukan. Karena setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar. Bahkan Syahbandar juga dapat menunda keberangkatan kapal setelah Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan apabila persyaratan kelaiklautan, keamanan kapal dan kondisi cuaca dapat membahayakan keselamatan. Apabila penundaan keberangkatan kapal melebihi 24 (dua puluh empat) jam dari waktu tolak yang telah ditetapkan, maka Nahkoda/pemilik kapal wajib mengajukan surat permohonan ulang penerbitan SPB kepada Syahbandar dengan melampirkan alasan penundaan keberangkatan. Meskipun Syahbandar sudah melaksanakan fungsi dan tugasnya sedemikian rupa, namun tetap saja ada kapal yang melakukan pelanggaran dengan tidak mendaftarkan surat persetujuan berlayar dan kapal tidak laik laut.

Semua pemilik kapal harusnya mengetahui dan sadar akan pentingnya pendaftaran kapal bagi pengangkutan laut, karena hal ini ada hubungannya dengan keselamatan kapal itu sendiri. Sehingga dalam hal ini syahbandar juga harus memberikan sanksi yang tegas jika ada kapal yang berlayar tanpa surat tanda kebangsaan dan Surat Persetujuan Berlayar.

#### DAFTAR PUSTAKA

Aliatul Hana, Nurul, Parameshwara Parameshwara, and Fadlan Fadlan, 'Analisis Yuridis Terhadap Proses Pendaftaran Kapal Untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam', *Jurnal Syntax Fusion*, 2.12 (2022), pp. 901–15, doi:10.54543/fusion.v2i12.230

Anantyo, Sendy, Herman Susetyo, and Budiharto, 'Pengangkutan Melalui Laut', *Diponegoro Law Journal*, 1.4 (2012), pp. 1–9, doi:10.14710/dlj.2012.1026

Farezan, Arsad, and Muhammad Gufron, 'KESIAPAN ALAT FORKLIFT DAN KETERAMPILAN OPERATOR TERHADAP KUALITAS KECEPATAN BONGKAR MUAT', *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9.11 (2023), pp. 642–51

Gunawan, Taufik, Rudi Kurniawan, and Muhaddis Muhaddis, 'IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR (SPB) (Studi Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Lhokseumawe)', *Publik: Jurnal Manajemen Sumber Daya Manusia, Administrasi Dan Pelayanan Publik*, 10.1 (2023), pp. 155–66, doi:10.37606/publik.v10i1.585

Haerani, Haerani, and Hafizatul Ulum, 'Kewenangan Syahbandar Dalam Pembebanan Dan Pembuatan Akta Hipotek Kapal Laut', *Unizar Law Review (ULR); Vol 4 No 1 (2021): Unizar Law Review*, 2021 <<https://e-journal.unizar.ac.id/index.php/ulr/article/view/399>>

Hamka, Hamka, 'Prosedur Pendaftaran Kapal Untuk Memenuhi Aspek Kelaiklautan Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Kendari', 2021, IV, 1–8

Hatta, Muhammad, Dewi Astutty Mochtar, and Mohammad Ghufon Az, 'Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia', *Bhirawa Law Journal*, 2.1 (2021), pp. 45–52, doi:10.26905/blj.v2i1.5853

Hendrik Sadipun, Theodorus, and Sudirman Sudirman, 'Pelaksanaan Fungsi Pengawasan Syahbandar Dalam Meningkatkan Keamanan Dan Keselamatan Pelayaran Kapal Wisata Di KSOP Kelas III

Labuan Bajo', *JURNAL APLIKASI PELAYARAN DAN KEPELABUHANAN*, 12.1 (2021), pp. 44–55, doi:10.30649/japk.v12i1.78

Irawan, Doni Hadi, 'Urgensi Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) Pada Kapal Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Bima', *Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi*, 1.2 (2019), pp. 69–76

Jasruddin, Jasruddin, Zulfikar Putra, and Syarif Butuni, 'Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan', *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 5.2 (2020), p. 410, doi:10.17977/um019v5i2p410-415

Magala, Anugrah Sahtia, 'Akomodasi Hukum Yang Hidup Dalam Kuhp Baru Indonesia Menurut Perspektif Hukum Progresif', *Spektrum Hukum*, 20.2 (2023), pp. 115–27

mimbarmaritim.com, 'KSOP TARAKAN TUNTASKAN PENEGAKAN HUKUM DI LAUT TERHADAP DUA KASUS PELANGGARAN PELAYARAN', 2020  
<<https://mimbarmaritim.com/2020/01/26/ksop-tarakan-tuntaskan-penegakan-hukum-di-laut-terhadap-dua-kasus-pelanggaran-pelayaran/>> [accessed 12 July 2024]

Muslihan, Arif Budi, and Edy Lisdiyono, 'The Implementation of Land Rights Relinquishment Policy for Green Open Spaces', *UNIFIKASI: Jurnal Ilmu Hukum*, 10.1 (2023), pp. 17–27

Nabila, Nabila, 'WANPRESTASI PADA SUATU BILL OF LADING DALAM PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT', *PALAR / PAKUAN LAW REVIEW*, 2.1 (2016), doi:10.33751/palar.v2i1.932

Raising, Rahman, 'ANALISIS KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL PENUMPANG KM THALIA RUTE PARE-PARE-NUNUKAN', *Pena Jangkar*, 3.1 (2023), pp. 41–47, doi:10.54315/penajangkar.v3i1.55

Sonhaji, Sonhaji, 'Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar', *Administrative Law and Governance Journal*, 1.3 (2018), pp. 299–305, doi:10.14710/alj.v1i3.299-305

Tegoeh, Herman Fikri, 'Pemberian Status Hukum Terhadap Kapal Yang Berkebangsaan Indonesia', *Justicia Sains: Jurnal Ilmu Hukum*, 4.2 (2020), pp. 108–21, doi:10.24967/jcs.v4i2.484

Widodo, Nurul Sapta, Lunariana Lubis, and Yuliansyah Yuliansyah, 'Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Online Di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya', *Jurnal Ilmiah Manajemen Publik Dan Kebijakan Sosial*, 5.1 (2021), p. 1, doi:10.25139/jmnegara.v5i1.3086