

Eksistensi Syahbandar dalam Penegakan Hukum Pelayaran di Kota Ternate

The existence of Syahbandar in Law Enforcement of Shipping in the City of Ternate

Fathurrahim

Fakultas Hukum Universitas Khairun Ternate, E-mail: rinofathur@gmail.com

Abstract

The role of the shahbandar in the enforcement of shipping crime has the highest authority in conducting initial inspections of ship accidents with the aim of knowing the causes of ship accidents and / or determining whether or not there is an error or omission in the application of maritime professional standards carried out by the master or ship leader and / or Ship Officer in connection with a ship accident. The Role of Syahbandar in the Investigation of Sailing Crimes in the Case of Ship Accidents is not running optimally, this is due to inhibiting factors in terms of human resources in this case related to the limited number of personnel, education and training as well as facilities and facilities factors related to the minimal number of patrol vessels very significant in carrying out investigation of shipping crime in this case a ship accident in the waters.

Keywords: Existence; Syahbandar; Shipping Law Enforcement

Abstrak

Peran syahbandar dalam penegakan hukum tindak pidana pelayaran memiliki kewenangan tertinggi dalam melakukan pemeriksaan awal terhadap kecelakaan kapal dengan tujuan mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan/atau menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pimpinan kapal dan/atau Perwira Kapal dalam kaitan terjadinya kecelakaan kapal. Peran Syahbandar Dalam Penyidikan Tindak Pidana Pelayaran Dalam Hal Kecelakaan Kapal belum berjalan secara optimal hal ini disebabkan karena faktor penghambat dari segi sumber daya manusia dalam hal ini terkait jumlah personil, pendidikan dan pelatihan yang terbatas serta faktor sarana dan fasilitas yang berhubungan dengan minimnya jumlah kapal patroli sangat berpengaruh signifikan dalam melaksanakan penyidikan tindak pidana pelayaran dalam hal ini kecelakaan kapal di perairan.

Kata Kunci: Eksistensi; Syahbandar; Penegakan Hukum Pelayaran

PENDAHULUAN

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran menjadi suatu hal yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan sesuai dengan peranannya baik nasional maupun internasional sehingga mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional demi

meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia (NRI) Tahun 1945.

Dalam pelaksanaannya, dalam hal pelaksanaan fungsi pengawasan terhadap keselamatan dan keamanan di laut, dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 juga diatur secara tegas dan jelas pembentukan institusi di bidang Penjagaan laut dan Pantai (*Sea and Coast Guard*) yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis Operasional dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan.¹

Mengingat pentingnya lalu lintas perkapalan maka UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengamanatkan agar setiap kecelakaan kapal yang terjadi dilakukan pemeriksaan kode etik profesi Nakhoda dan/atau awak kapal lainnya oleh pejabat yang berwenang yaitu Syahbandar dan Mahkamah Pelayaran.

Pertanggungjawaban atas tenggelamnya kapal atau terjadinya kecelakaan kapal memerlukan penanganan melalui lembaga yang cukup istimewa.² Pemeriksaan kecelakaan kapal yang dimaksud diatas dilakukan untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan/atau menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal. Dengan demikian berdasarkan hasil pemeriksaan tersebut dapat ditempuh langkah-langkah yang diperlukan guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan sebab-sebab kecelakaan kapal yang sama. Disamping itu pula, pemeriksaan kecelakaan kapal bertujuan sebagai satu bentuk pembinaan dan pengawasan bagi tenaga profesi kepelautan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate adalah unsur pelaksana sebagai tugas dan fungsi kementerian yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dipimpin oleh Direktur Jendral.

Dalam melaksanakan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan, syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Mereka yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang. Penyidik pegawai negeri sipil diatur dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b, yaitu pegawai negeri sipil yang mempunyai fungsi dan wewenang sebagai penyidik. Pada dasarnya wewenang yang mereka miliki bersumber pada ketentuan undang-undang pidana khusus yang telah menetapkan sendiri pemberian wewenang penyidikan pada salah satu Pasal.³

Namun pada kenyataanya jika melihat perkembangan akhir-akhir ini bahwa sesama penyidik sudah saling berebutan untuk menunjukkan eksistensinya masing-masing, seperti Polri menganggap bahwa mereka dalah penyidik utama, sehingga tanpa dia (Kepolisian) berkas perkara tidak dapat disampaikan/diteruskan ke Kejaksaan untuk diajukan penuntutan, hal itu merupakan suatu pelecehan terhadap instansi lainnya yang juga berhak untuk melakukan Penyelidikan/Penyidikan, oleh karena mereka

¹ H.K. Martono dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan berdasarkan UU No. 17 tahun 2008*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011, Hlm. 4.

² Komite Nasional Keselamatan Transportasi, (On-line), tersedia di http://dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime.htm.

³ M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP penyidik dan penuntutan (edisi kedua)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012. Hal. 113

(Penyidik Polri) beranggapan bahwa mereka yang lebih mengetahui dari pada Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang diberi wewenang tertentu dalam undang-undang, untuk menyidik Kasus Tindak Pidana Pelayaran, tampaknya tanpa mereka sadari, telah terlibat suatu upaya untuk saling menjatuhkan satu sama lain, dengan tujuan tak lain adalah agar dipandang sebagai penguasa yang dapat monopoli bidang penyidikan tindak pidana pelayaran. Berdasarkan pada uraian di atas yang akan dibahas dalam tulisan ini adalah bagaimana Peran Syahbandar dalam Penyidikan Tindakan Pidana Pelayaran Kecelakaan Kapal? Dan aktor-Faktor Yang Menghambat Sehingga Syahbandar Kurang Berperan dalam Penyidikan Tindak Pidana Pelayaran Kecelakaan Kapal?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif-empiris dengan menggunakan pendekatan hukum positif tertulis dan peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat⁴ maka penelitian hukum normatif empiris membutuhkan data sekunder dan primer yang hasil data primer dan sekunder kemudian diambil kesimpulan secara induktif terhadap permasalahan yang diteliti.

PEMBAHASAN

Peran Syahbandar Dalam Penyidikan Tindakan Pidana Pelayaran Dalam Hal Kecelakaan Kapal

Setiap kapal yang mengalami kecelakaan kapal diperairan Indonesia wajib melaporkannya pada pelabuhan terdekat atau pelabuhan pertama yang disinggahi, laporan tersebut dibuat secara tertulis. Maka ruang lingkup penegakan hukum akan menemukan tiga hal, yaitu;

1. Proses pemeriksaan kecelakaan kapal
2. Peradilan yang mengadili atas kecelakaan kapal
3. Tanggung jawab atas kecelakaan kapal.

Atas laporan kecelakaan kapal tersebut maka syahbandar atau pejabat yang ditunjuk Menteri Perhubungan, melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal, jika hasil pemeriksaan tersebut disebabkan karena adanya unsur teknis atau mengandung unsur pidana, maka akan dilakukan oleh syahbandar sendiri atau PPNS yang memiliki izin dari Menteri Hukum dan HAM.

Penyidikan harus dilakukan dengan membuat Berita Acara Pemeriksaan dan hasil pemeriksaan ada dua, yaitu:

1. Memiliki unsur pidana
2. Memiliki unsur teknis dan nautis

Bila kecelakaan kapal itu disebabkan karena nautis, teknis kapal maka hasil pemeriksaan itu di tuangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan yang di tanda tangani oleh syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan dan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari sejak diterimanya laporan kecelakaan kapal harus disampaikan secara tertulis ke Menteri dengan lampiran:

⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum, cet,1*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung. 2004, hal 52

1. Kesimpulan hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal (menurut sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal)
2. Laporan kecelakaan kapal
3. Berita acara kecelakaan dari nahkoda
4. Surat panggilan menghadap untuk nahkoda cs
5. Nota dinas pemeriksaan
6. Dokumen lain yang diperlukan:
 - a. Sertifikat kapal
 - b. Buku harian kapal
 - c. Buku olah gerak kapal pada waktu kecelakaan kapal terjadi
 - d. Dokumen anak buah kapal
 - e. Buku pelaut
 - f. Daftar penumpang dan muatan
 - g. Surat persetujuan berlayar
 - h. Data kapal
 - i. Peta lokasi kedalaman kapal

Apabila Kementerian Perhubungan dalam hal ini Direktur Jendral Perhubungan Laut, berpendapat adanya dugaan kecelakaan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh nahkoda atau pemimpin kapal dan/atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal, maka selambat-lambatnya 19 (sembilan belas) hari sejak diterima hasil pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, Menteri harus meminta Mahkamah Pelayaran melakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.

Pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal dilakukan oleh Mahkamah pelayaran yang anggotanya terdiri orang-orang ahli hukum dan kepelautan. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan penilaian yang obyektif atas ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nahkoda atau pemimpin kapal dan atau perwira kapal atas terjadinya kecelakaan kapal.

Dalam hal terjadinya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan, maka Mahkamah Pelayaran berdasarkan Undang-undang 17 tahun 2008 tentang pelayaran dapat memberikan sanksi administratif. Sanksi administratif yang diberikan dapat berupa peringatan dan pencabutan sementara sertifikat keahlian pelaut untuk bertugas dalam jabatan tertentu dikapal.

Namun apabila dari hasil pemeriksaan lanjutan yang di lakukan oleh Mahkamah Pelayaran terdapat unsur pidana, maka dari putusan tersebut dijadikan rekomendasi oleh pihak kepolisian sebagai koordinator penyidik untuk diteruskan kepada kejaksaan sebagai penuntut umum. Bila berkas pemeriksaan itu masih dianggap kurang oleh kejaksaan maka pihak kepolisian dapat memerintahkan PPNS tersebut untuk melengkapinya.

Sebagaimana yang telah dipaparkan diatas, maka lingkup penegakan hukum terhadap kecelakaan kapal suatu *law enforcement* (penegakan hukum dilaut) hal ini juga merupakan suatu tujuan hukum acara pidana adalah untuk mencari dan mendapatkan atau setidaknya tidaknya mendekati kebenaran materii, ialah kebenaran yang selengkap-lengkapnyanya dari suatu perkara pidana dengan menerapkan ketentuan hukum acara pidana secara jujur dan tepat dengan tujuan untuk mencari siapakah pelaku yang dapat didakwakan melakukan pelanggaran hukum dan selanjutnya meminta

pemeriksaan dan putusan dari pengadilan guna menemukan apakah bukti bahwa suatu tindakan pidana telah dilakukan dan apakah orang yang didakwakan itu dapat dipersalahkan.

Maka dalam penegakan hukum dilaut terhadap kecelakaan kapal, kita harus melakukan fungsi hukum acara pidana sebagai berikut: Pertama: Melakukan pemeriksaan terhadap kapal yang merupakan kegiatan penyidikan atau pengusutan suatu peristiwa kecelakaan kapal yang dilakukan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal. Kedua: Tersangkut adalah nahkoda atau pimpinan kapal dan/ atau perwira kapal yang diduga melakukan kesalahan atau kelalaian dalam menerapkan standar profesi kelautan yang menyebabkan kecelakaan kapal atau badan hukum (korporasi) yang melakukan kepengurusan pengoprasian kapal dianggap sebagai kesalahan korporasi dan akibat dolus atau culpa dari pengurus atau kapal korporasi mengakibatkan kecelakaan.

Dalam melaksanakan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan, syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Mereka yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang. Penyidik pegawai negeri sipil diatur dalam Pasal 6 ayat (1) huruf b, yaitu pegawai negeri sipil yang mempunyai fungsi dan wewenang sebagai penyidik. Pada dasarnya wewenang yang mereka miliki bersumber pada ketentuan undang-undang pidana khusus yang telah menetapkan sendiri pemberian wewenang penyidikan pada salah satu Pasal.⁵

Penyidik pegawai sipil diangkat oleh Menteri Kehakiman atas usul departemen yang membawahkan pegawai tersebut. Wewenang pengangkatan tersebut dapat dilimpahkan pula oleh Menteri Kehakiman. Sebelum pengangkatan terlebih dahulu Meteri kehakiman meminta pertimbangan Jaksa agung dan Kepala Kepolisian republik Indonesia.⁶

Jadi, disamping pejabat penyidik Polri, undang-undang pidana khusus tersebut memberikan wewenang kepada pejabat pegawai negeri sipil yang bersangkutan untuk melakukan penyidikan. Seperti pada Undang-undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Undang-undang ini menegaskan kewenangan melakukan penyidikan tindak pidana pelayaran yang disebut dalam Pasal 282 dan 283 dilimpahkan kepada pegawai negeri sipil.

Pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud Pasal 283 yang mana berwenang sebagai berikut:⁷ Penyidik sebagaimana dimaksud dalam pasal 282 berwenang melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran.

Dalam penjelasan pada pasal 282 Ayat (1) menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan penyidik lainnya adalah penyidik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan antara lain Perwira Tentara Nasional Indonesia angkatan Laut.

Dari uraian dan penjelasan pada Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran bahwa penyidik itu sendiri dari tiga instansi, yaitu:

⁵M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP penyidik dan penuntutan (edisi kedua)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012. Hal. 113

⁶Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana indonesia (edisi kedua)*, Sinar Grafika Jakarta, 2008. Hal. 81

⁷ Penjelasan Republik Indonesia Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

- a. Pejabat Polisi Negara republik Indonesia
- b. Penyidik lainnya (TNI angkatan Laut)
- c. Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu dilingkungan instansi yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya dibidang pelayaran diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagai mana dimaksud dalam undang-undang ini.

Namun dalam pelaksanaannya selalu timbul perbedaan pemahaman atau pengertian diantara penyidik dilapangan. Hal ini sebenarnya dapat dibenarkan dan dimaklumi, mengingat luasnya wilayah indonesia yang terdiri dari daratan dan lautan, dimana luas lautan dua pertiga dari luas daratan. Sehingga untuk melakukan penegakan hukum dilaut diperlukan orang-orang yang profesional dibidangnya masing-masing dan dalam pelaksanaan dilapangan diperlukan pengaturan yang jelas, untuk masing-masing para penyidik misalnya ada batasan-batasan yang dilakukan oleh penyidik PPNS Ditjen Hubla (Syahbandar), TNI Angkatan Laut dan Polri .

Kalau kita lihat KUHP atau Undang-Undang No 8 Tahun 1981 hanya mengatur hukum acara secara umum untuk penyidik Polri dan PPNS, dimana didalam KUHP pada Pasal 3 berbunyi "*Ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang diluar wilayah Indonesia melaksanakan tindak pidana didalam kendaraan air atau pesawat udara Indonesia*". Dan dijelaskan juga didalam KUHP Pasal 63 serta ada suatu azas yang berbunyi *Lex specialis derogate lex generatis*" artinya suatu azas yang menyatakan bahwa peraturan-peraturan khusus dapat menyampingkan peraturan umum.

Untuk pemeriksaan kecelakaan kapal dari sudut teknis dilakukan oleh Pejabat Pemerintah yang diberi wewenang adalah:

- a. Syahbandar setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari pelapor
- b. Pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan, setelah menteri menerima laporan kecelakaan kapal dari pimpinan Perwakilan RI dari/atau dari Pejabat Pemerintah Negara setempat yang berwenang (jika kecelakaan kapal tersebut terjadi diluar negeri)

Menurut penulis kalau kita konsisten dalam menerapkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran jelas dalam melaksanakan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan terutama dalam pemeriksaan terhadap kecelakaan kapal laut yang terjadi diperairan indonesia maupun termasuk kapal berbendera asing yang terjadi didalam wilayah perairan Indonesia adalah kewenangan Syahbandar, yang mana syahbandar melaksanakan tugas sebagai Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Hal itu di atur dalam Bab XI dari UU NO 17 Tahun. 2008 Tentang Pelayaran .

Sementara itu apa yang dimuat dalam KUHP BAB IV Tentang Penyidikan dan Penuntutan , lebih bersifat umum . Artinya, jika dikaitkan dengan kasus kecelakaan kapal, maka apa yang termuat dalam UU. NO. 17 Tahun.2008 Tentang Pelayaran adalah bersifat "*lex specialis derogat legi generali*" terhadap KUHP .

Disinilah sifat azas *lex specialis* yang merupakan *secondary rules* (aturan tambahan) menjadi nyata, untuk dapat menentukan aparat penegak hukum yang mana yang berwenang melaksanakan pemeriksaan terhadap kasus kecelakaan kapal. Aturan yang khusus menjadi "aturan hukum" yang mengikat, sementara aturan yang umum hanya menjadi "aturan perundang-undangan" saja Oleh karena itu menurut hemat saya, Pemeriksaan Pendahuluan dari kasus kecelakaan kapal , apapun kecelakaan itu

(tubrukan, kandas, kebakaran dan tenggelam) harus dilaksanakan oleh Syahbandar sesuai pasal 220 - 221 UU No 17 Tahun. 2008 Tentang Pelayaran. Bagir Manan mengatakan bahwa prinsip yang harus diperhatikan dalam azas "*lex specialis derogat legi generali*" adalah sebagai berikut :

1. Ketentuan-ketentuan yang didapati dalam aturan hukum umum tetap berlaku, terkecuali yang diatur khusus dalam aturan hukum khusus tersebut.
2. Ketentuan-ketentuan *lex specialis* harus sederajat dengan ketentuan-ketentuan *lex generalis*
3. Ketentuan-ketentuan *lex specialis* harus berada dalam lingkungan hukum (rezim) yang sama dengan *lex generalis*.

Dengan demikian terkait dengan kasus kecelakaan kapal, prinsip di atas dapat diaplikasikan sebagai berikut :

1. Di dalam UU.NO.8 Tahun.1981 Tentang Hukum Acara Pidana terdapat klausul tentang tata-cara penyelidikan dan penyidikan dalam rangka pemeriksaan suatu peristiwa hukum yang umum. Sementara di dalam UU.NO.17 Tahun. 2008 Tentang Pelayaran, didapati klausul tentang tata-cara pemeriksaan peristiwa hukum yang khusus, yaitu kecelakaan kapal.
2. Sementara itu UU.NO.17 Tahun.2008 Tentang Pelayaran yang bersifat *lex specialis* adalah sederajat dengan UU. NO. 8 Tahun. 1981 Tentang Hukum Acara Pidana yang *lex generalis*, yakni sama-sama berupa Undang Undang.
3. Juga ketentuan-ketentuan yang ada di dalam UU. NO. 17 Tahun. 2008 Tentang Pelayaran yang *lex specialis* tersebut, berada pada rezim yang sama dengan KUHAP (Kitab Undang Undang Hukum Acara Pidana) yang generalis, yakni sama-sama berada dalam lingkungan hukum publik.

Oleh karena asas "*lex specialis derogat legi generali*" ini maka syahbandar dalam melaksanakan perannya sebagai penegakan hukum dilaut dalam hal ini sebagai peyidik terhadap tindak pidana pelayaran pada setiap kecelakaan kapal yang terjadi harus dilakukan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal oleh pejabat yang berwenang yaitu syahbandar. Makanya dari itu syahbandar diharapkan dapat berperilaku sesuai dengan peran tersebut.

Sehubungan dengan uraian diatas dengan jelas dapat dikemukakan bahwa peran syahbandar terhadap pemeriksaan kecelakaan kapal sangat penting dalam mengungkap sebab akibat kecelakaan kapal contohnya pada kasus tenggelamnya MT. Patriot Andala pada tanggal 30 Juli 2013, Pelabuhan Jambula-Ternate, yang mana telah dilakukan pemeriksaan pendahuluan oleh syahbandar dalam mencari sebab akibat tenggelam kapal dalam laporan tersebut terlampir: Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) Nomor PK.205/37/11/KSOP.TTE-2013; Berita Acara Kecelakaan Kapal oleh Nakhoda MT. Patriot Andalan; Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP); Berita Acara Pendapat; Surat-surat kapal; Surat Kepelautan. Sedangkan PPNS melakukan pemeriksaan laik laut dan unsur kelalaian yang dilakukan oleh nakhoda.

Sedangkan pada kasus SB. Bintang Fajar Laporan Kecelakaan Kapal (LKK) Berita Acara Kecelakaan Kapal oleh Nakhoda; Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan (BAPP); Berita Acara Pendapat; Surat-surat kapal; Surat Kepelautan. Sedangkan PPNS melakukan pemeriksaan laik laut dan unsur kelalaian yang dilakukan oleh nakhoda.

Dari pemeriksaan tersebut kesimpulan dari syahbandar bahwa terbakarnya SB. Bintang Fajar tidak memiliki kecakapan dalam bertindak apabila terjadi kecelakaan

kapal sehingga mengakibatkan meninggalnya beberapa penumpang dan laik laut kapal tidak memenuhi standar sedangkan dari unsur pidana yang dilakukan oleh PPNS terdapat unsur kelalaian yang dilakukan oleh nahkoda sehingga ada korban yang meninggal.

Berdasarkan atas hasil penelitian terhadap berkas Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan yang dilakukan oleh Syahbandar dan PPNS terhadap jalannya pemeriksaan tenggelamnya MT. Patriot Andalan dan terbakarnya SB. Bintang Fajar terlihat jelas bahwa peran syahbandar maupun PPNS dalam mengungkapkan sebab akibat kecelakaan kapal sudah berjalan semestinya yang mana sesuai dengan Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Kepmen No 55 tahun 2006 tentang tata cara pemeriksaan kecelakaan kapal dan Undang-Undang No 8 Tahun 1981 Tentang KUHAP yang mana mereka diberi kewenangan

Selebihnya peran syahbandar ini akan harus diuji lagi dalam pelaksanaannya karena bisa saja peran syahbandar dalam tindak pidana pelayaran kecelakaan kapal mungkin lebih banyak tidak dijalankan oleh syahbandar dikarenakan ada beberapa faktor, yang mana nanti dijawab pada pembahasan selanjutnya.

Faktor-Faktor Yang Menghambat Sehingga Syahbandar Kurang Berperan dalam Penyidikan Tindak Pidana Pelayaran Kecelakaan Kapal

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah mengatur dengan tegas dasar Pelaksanaan Tugas Otoritas Pelabuhan. Ketentuan selanjutnya yang mengatur teknis pelaksanaan tugas, Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 mengisyaratkan adanya ketentuan lebih lanjut yakni diatur dalam peraturan pemerintah maupun peraturan menteri. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 135 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate adalah unsur pelaksana sebagai tugas dan fungsi kementerian yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dipimpin oleh Direktur Jendral.

Adapun Struktur Organisasi Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate yang mana adanya kepala kantor, bagian tata usaha, seksi status hukum dan sertifikasi kapal, seksi keselamatan berlayar, penjagaan dan patroli, seksi lalu lintas angkutan laut dan usaha kepelabuhanan dan kelompok kelompok jabatan fungsional.

Berbicara mengenai kompetensi syahbandar, maka tidak dapat dilepaskan dari sumber daya manusia (SDM) kesyahbandaran itu sendiri. Kantor Kesyahbandar Kelas II Kota Ternate didukung oleh sumber daya aparatur yang dalam kenyataannya sangat terbatas yang mana berjumlah 82 orang dengan Strata Pendidikanya 42 orang SMA, 23 orang S1, 1 orang S2 dan 16 orang yang memiliki sertifikat Teknis. Dengan jumlah petugas kesyahbandaran yang kurang dan sumber daya manusia yang masih mini dapat berakibat pada pelaksanaan tugas dan fungsi syahbandar terutama dalam kasus tindak pidana pelayaran.

Dengan mininya sumberdaya manusia dalam hal teknis kesyahbandaran sendiri merasa sulit untuk bisa cepat memenuhi permintaan dalam melakukan penyidikan terhadap kecelakaan kapal. Berdasarkan hasil penelitian peneliti ketika Kesyahbandaran Ternate diminta oleh KUPP Jailolo untuk menangani kecelakaan kapal terbakarnya SB. Bintang Fajar di perairan jailolo ini yang menjadi kesulitan bagi pihak syahbandar ternate yang mana syahbandar ternate memiliki ahli pemeriksa hanya 1 orang dan 2

orang PPNS tetapi untuk PPNS ini mereka memiliki kewenangan dalam pemeriksaan tindak pidana pelayaran bukan di wilayah kota ternate sehingga tidak bisa melakukan pemeriksaan terhadap kapal dari unsur pidananya.

Berdasarkan hal tersebut dapat peneliti katakan bahwa, masalah jumlah personil dan sumber daya manusia Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate perlu ditingkatkan untuk mengaplikasikan tugas dan fungsi syahbandar yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Ketersediaan personil dan sumberdaya manusia selanjutnya perlu untuk dievaluasi, karena syahbandar belum mampu bekerja secara profesional, dalam artian meningkatkan kemampuan dalam menangani pekerjaan kesyahbandaran, dan yang dapat dilakukan dengan cara mendekati syahbandar kepada dunia pendidikan sebagai sumber untuk meningkatkan kemampuannya dalam rangka untuk meningkatkan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya keamanan dan keselamatan dalam hal tindak pidana pelayaran

Menurut penulis profesionalisme syahbandar saat ini memang perlu untuk dievaluasi, karena syahbandar belum mampu bekerja secara profesional, dalam artian meningkatkan kemampuan dalam menangani pekerjaan kesyahbandaran, dan yang dapat dilakukan dengan cara mendekati syahbandar kepada dunia pendidikan baik itu formal maupun teknis sebagai sumber untuk meningkatkan kemampuannya dalam rangka untuk meningkatkan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Tingkat pendidikan sangat mempengaruhi kemampuan manajerial, termasuk ketajaman dan kepekaan menganalisis permasalahan serta mengambil keputusan. Kendala berikutnya yang menghambat profesionalisasi kesyahbandaran adalah soal rekrutmen atau penerimaan pegawai kesyahbandaran yang masih berasal dari Sekolah Menengah Atas (SMA). Padahal, dalam melaksanakan tugasnya *output* dari kesyahbandaran, yaitu pegawai syahbandar harus memiliki kompetensi yang sepadan dengan aktor-aktor penegak hukum lainnya dari kejaksaan dan kehakiman dengan *input* dari sarjana hukum mengingat syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan dan penegakan hukum terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dengan menerapkan peningkatan standar *input* rekrutmen menjadi sarjana hukum dan non-hukum. ini diharapkan dapat berimplikasi kepada terwujudnya penegakan hukum yang demokratis, yaitu penegakan hukum yang mampu memenuhi rasa keadilan, kemanfaatan, serta kepastian hukum secara selaras.

Sedangkan sarana dan prasaran dalam sistim hukum juga masuk dalam struktur hukum. Untuk itu, tujuan untuk penegakan hukum yang ruang lingkup terutama sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung seperti halnya kapal patroli Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Ternate. Dalam hubungan undang-undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sudah menghendaki dan sangat diperlukan namun tidak didukung dengan fasilitas yang memadai akan sangat berpengaruh pada pelaksanaan peraturan tersebut. Hal ini berkesesuaian dengan penjelasan Yulianwan Ermando Dari segi Armada kapal patroli menjelaskan bahwa:⁸

⁸ Hasil wawancara dengan Yulianwan Ermando, selaku Nahkoda Kapal Patroli pada tanggal 9 November 2016

Bahwa armada kapal patroli masih kurang, walaupun Kantor Kesyahbandar Dan Otoritas Pelabuhan Ternate yang mana memiliki 2 (dua) unit kapal kelas III dan kelas V, tetapi mengingat wilayah kerja Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate yang luas dan dengan perubahan cuaca yang sering berubah-ubah maka untuk 2 unit kapal patroli ini belum bisa memenuhi daya jangkauan operasional yang di perlukan.

Dalam hal ini kapal patroli yang dimiliki oleh Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate dengan kondisi kapal:

- a. 1 (satu) unit Kapal Kelas III yang kondisinya 90 %
- b. 1(satu) unit Kapal Kelas V yang Kondisinya 90 %

Ini merupakan alat bagi Kantor Kesyahbandara dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Ternate untuk melakukan tugas yang berat. Karena wilayah perairan Ternate harus dijaga keselamatan dan keamanan pelayaran pada umumnya dan pelanggaran tindak pidana pelayaran dalam hal kecelakaan kapal pada khususnya.

Dengan demikian bahwa suatu peraturan diadakan untuk memperlancar proses pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelayaran kecelakaan kapal tetapi karena fasilitas tidak cukup maka yang akan terjadi kendala-kendala dalam penanganan perkara tindak pidana pelayaran di Kota Ternate. Seperti telah dikemukakan dalam pada uraian sebelumnya sebelumnya, jumlah kapal yang ada dalam armada kekuatan kesyahbandaran masih sangat memiliki keterbatasan dari sisi kualitas dan kuantitas. Sulit untuk dapat membayangkan dengan sarana dan prasarana yang terbatas maka sulit untuk mengharapkan optimasi dari sisi sarana dan prasarana dapat menunjang penyidikan tindak pidana pelayaran dalam hal kecelakaan kapal.

Oleh karena itu sangat diharapkan pembelian kapal patroli baru berupa kapal patroli kelas I karena sesuai dengan kondisi laut Kota Ternate khususnya Maluku Utara umumnya dengan keadaan kondisi alam yang selalu berubah-ubah dan dalam operasi kapal patroli juga bisa melakukan penyidikan langsung didalam kapal tersebut.

PENUTUP

Dari uraian diatas penulis dapat menyimpulkan 2(dua) hal antara lain: (1) bahwa peran syahbandar dalam penegakan hukum tindak pidana pelayaran memiliki kewenangan tertinggi dalam melakukan pemeriksaan awal terhadap kecelakaan kapal dengan tujuan mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan kapal dan/atau menentukan ada atau tidaknya kesalahan atau kelalaian dalam penerapan standar profesi kepelautan yang dilakukan oleh Nakhoda atau pimpinan kapal dan/atau Perwira Kapal dalam kaitan terjadinya kecelakaan kapal dan (2) bahwa Peran Syahbandar Dalam Penyidikan Tindak Pidana Pelayaran Dalam Hal Kecelakaan Kapal belum berjalan secara optimal. Faktor penghambat dari segi sumber daya manusia dalam hal ini terkait jumlah personil, pendidikan dan pelatihan yang terbatas serta faktor sarana dan fasilitas yang berhubungan dengan minimnya jumlah kapal patroli sangat berpengaruh signifikan dalam melaksanakan penyidikan tindak pidana pelayaran dalam hal ini kecelakaan kapal di perairan.

DAFTAR PUSTAKA

- Hamzah, Andi. *Hukum Acara Pidana indonesia (edisi kedua)*, Sinar Grafika Jakarta, 2008.
- Harahap, M. Yahya. *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP penyidik dan penuntutan (edisi kedua)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum dan Penelitian Hukum, cet,1*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004
- Martono, H.K. dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi di Perairan berdasarkan UU No. 17 tahun 2008*, Rajawali Pers, Jakarta, 2011
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi, (On-line), tersedia di [http:// dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime.htm](http://dephub.go.id/knkt/ntsc_maritime/maritime.htm).
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*