

## **PERAN SYAHBANDAR PELABUHAN TANA PASER DALAM PEMERIKSAAN PENDAHULUAN KECELAKAAN KAPAL PADA MV CARAVOS LIBERTY**

\*<sup>1</sup>Tiara Saurmuida Boru Sitorus, <sup>2</sup>Fabiola Bulimasena Luturmas, <sup>3</sup>Mika Patayang

<sup>1,2</sup>KPNK, Jurusan Kemaritiman, Politeknik Negeri Samarinda

<sup>3</sup>Teknika, Jurusan Kemaritiman, Politeknik Negeri Samarinda

\*tiarasitorus@gmail.com

**Abstrak:** Kecelakaan kapal merupakan suatu kejadian yang dialami kapal yang dapat membahayakan, keselamatan kapal jiwa manusia. Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal adalah tahap utama saat terjadinya kecelakaan kapal yang memiliki fungsi untuk mengumpulkan informasi dasar mengenai bukti awal hingga investigasi yang lebih lanjut. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui peran syahbandar Pelabuhan Tana Paser dalam proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal MV. Caravos Liberty sekaligus untuk mengetahui faktor penghambat dalam proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal MV. Carvos Liberty. Metode yang di gunakan dalam Tugas Akhir ini menggunakan metode kualitatif. Hasil dari penelitian ini adalah dalam proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal terdapat 11 (Sebelas) proses kegiatan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal yang meliputi informasi kecelakaan, pembentukan tim pemeriksa, pemeriksaan kecelakaan kapal, pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, laporan kecelakaan kapal, berita acara pemanggilan, berita acara terperiksa, berita acara pengumpulan data, berita acara pendapat (*resume*), berita acara pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal, pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal. Beberapa kendala yang di alami selama proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal yaitu faktor cuaca dan kendala dalam administrasi.

**Kata kunci:** Kecelakaan kapal, Pemeriksaan Pendahuluan, Peran,

### **PENDAHULUAN**

Sektor kelautan adalah bidang yang sangat menjanjikan dalam pengembangan negara di masa depan bisnis sektor meliputi sektor perikanan, pariwisata bahari, pengembangan laut, industri kelautan, transportasi laut, konstruksi kelautan dan jasa kelautan yang merupakan sektor utama. Indonesia memiliki keunggulan di bidang sumber laut dan daratannya, oleh karena itu peran perhubungan laut

sangat penting mengingat indonesia merupakan suatu negara kepulauan dimana untuk menempuh jarak dari satu pulau ke pulau lainnya membutuhkan sarana yang layak. Untuk kemajuan pembangunan nasional demi mewujudkan wawasan Nusantara, perlu dibuat sistem yang mengatur keselamatan transportasi nasional yang efektif untuk menggerakkan dinamika pembangunan dan meningkatkan

mobilitas manusia, barang dan jasa (Rustam, 2016).

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah Unit Penyelenggara Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial (Darsono et al., 2021).

Kecelakaan kapal merupakan suatu kejadian yang dialami oleh kapal yang dapat membahayakan keselamatan kapal dan jiwa manusia yang berupa kapal tenggelam kapal tubrukan dan kandas. Kecelakaan kapal dapat disebabkan oleh berbagai macam faktor, baik karena faktor manusia dan faktor alam. Salah satu upaya untuk mengurangi kecelakaan kapal yaitu dengan memasukkannya kedalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pasal 220 ayat 1 tentang Pelayaran adalah kegiatan untuk mencari keterangan dan bukti awal atas terjadinya kecelakaan kapal (Saputra, 2021).

Selama kurun waktu dari Januari-Desember, dari data hasil investigasi kecelakaan kapal yang telah selesai terdapat sebanyak 11 kejadian kecelakaan kapal.

Berdasarkan data yang penulis temukan, untuk kejadian kecelakaan kapal pada tahun 2023 masih dalam proses penerbitan oleh syahbandar atau pihak-pihak yang terkait. Melihat dari

kondisi kecelakaan kapal yang terjadi pada saat penulis sedang melakukan Praktek Darat (Prada) terdapat 2 kali kecelakaan kapal yang terjadi pada alur pelayaran yang sama hal ini terjadi, karena tidak adanya rambu rambu yang dipasang pada saat kecelakaan kapal yang pertama. Pada 2 (dua) kasus terjadinya ini, peran Syahbandar atau Otoritas Pelabuhan mempunyai beberapa tugas dan wewenang saat terjadinya kecelakaan kapal terutama pada pemeriksaan pendahuluan saat terjadinya kecelakaan kapal.

Pemeriksaan pendahuluan merupakan alur utama saat terjadinya kecelakaan kapal, pada saat terjadi kecelakaan kapal nahkoda akan menginformasikan ke instansi pemerintahan terdekat bahwa terjadi kecelakaan kapal. Instansi terkait akan melakukan investigasi yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi dan bukti awal yang dapat membantu mengidentifikasi penyebab kecelakaan (PM 6 TAHUN, 2020).

Selat Makassar merupakan selat antara Pulau Kalimantan dan Sulawesi yang juga menghubungkan Laut Sulawesi di utara dan Laut Jawa di selatan. Selat Makassar bagian utara yang terhubung langsung dengan Laut Sulawesi yang merupakan bagian terdalam yang mencapai 2.500 m. Selat bagian selatan merupakan bagian laut dangkal yang kedalamannya kurang dari 2000 m, dan terus memanjang ke arah selatan hingga daerah landas laut dangkal di bagian timur Laut Jawa. Selat Makassar termasuk dalam jalur ALKI II untuk pelayaran dari Laut Sulawesi melalui Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok menuju Samudera Hindia dan sebaliknya. Jalur Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan konsensus yang tertuang

dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 yang membagi wilayah Indonesia menjadi 3 jalur ALKI berdasarkan keputusan Rapat Komite Keselamatan Maritim Organisasi Maritim Internasional ke-69. Selat Makassar merupakan laluan yang biasa digunakan untuk tujuan pelayaran, baik sebagai jalur militer maupun sebagai jalur perdagangan, beberapa kapal yang melewati Selat Makassar memilih melewati Karang Tifa (UMY Repository,2014).

Karang Tifa adalah rute yang dipilih oleh sebagian besar kapal yang berlayar dari Kalimantan ke Singapura, secara umum tinggi gelombang Karang Tifa berkisar antara 0,75-1,5 m yang merupakan tinggi gelombang sedang-rendah. Risiko keselamatan pelayaran di kawasan Karang Tifa tinggi: perahu nelayan (kecepatan angin melebihi 15 knot, tinggi gelombang di atas 1,25 m), tongkang (kecepatan angin melebihi 16 knot, tinggi gelombang di atas 1,5 m), kapal feri (kecepatan angin melebihi 1,5 m-kecepatan angin melebihi 21 knot, tinggi gelombang 2,5m ke atas), kapal kargo/kapal pesiar dan kapal besar lainnya (kecepatan angin melebihi 27 knot, tinggi gelombang melebihi 4,0m) (BMKG, 2023).

MV Caravos Liberty merupakan kapal berbendera Marshall Island kapal ini kapal bulk carrier kapal yang memuat batu bara yang akan di ekspor ke India, kapal ini memiliki berat 63301, lebar 32,26 m dan Panjang 199,99 m yang dibangun pada tahun 2013.

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui peran Syahbandar Pelabuhan Tana Paser dalam proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan untuk mengetahui faktor penghambat dalam proses

pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal pada MV. Caravos Liberty

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Dasar Hukum Maritim**

Hukum maritim adalah hukum yang mengatur pelayaran dalam arti pengangkutan barang dan orang melalui laut, kegiatan kenavigasian dan perkapalan sebagai sarana atau moda transportasi laut termasuk aspek keselamatan maupun kegiatan-kegiatan yang terkait langsung dengan perdagangan melalui laut yang diatur dalam hukum perdata atau dagang maupun hukum publik, kegiatan perikanan dan eksploitasi sumber daya alam di laut. Sumber hukum maritim nasional:

1. Yang termasuk hukum privat:
  - a. Kitab Undang-undang Hukum Perdata
  - b. Kitab Undang-undang hukum dagang
2. Yang termasuk hukum Publik:
  - a. Undang-Undang No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia
  - b. Peraturan Pemerintah No. 1 tahun 1998 tentang Kecelakaan Kapal.
  - c. Peraturan Pemerintah No. 7 tahun 2000 tentang Kepelautan.
  - d. Undang-Undang N0.17 tahun 2008 tentang Pelayaran
  - e. Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal.
  - f. Peraturan Menteri No 6 Tahun 2020 tentang Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal.

### **Pemeriksaan Pendahuluan**

Menurut PM 6 Tahun 2020 pemeriksaan kecelakaan kapal adalah serangkaian kegiatan pemeriksaan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengetahui sebab-sebab dan faktor-faktor pendukung terjadi kecelakaan kapal. Pemeriksaan pendahuluan dilakukan oleh pihak tertentu sesuai dengan situasi dan kondisi kecelakaan kapal yaitu:

1. Apabila terjadi pada wilayah perairan di Indonesia maka dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan;
2. Apabila terjadi di luar perairan Indonesia, maka dilaksanakan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk setelah menerima laporan kecelakaan kapal dari perwakilan pemerintah Republik Indonesia dan/ dari pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang;
3. Apabila melibatkan kapal negara atau kapal perang (baik di wilayah maupun di luar perairan Indonesia), maka dilakukan oleh instansi yang bertanggung jawab terhadap kapal tersebut;
4. Apabila kecelakaan kapal berupa tubrukan antara kapal niaga dengan kapal negara atau kapal perang, maka dilakukan oleh Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan serta berkoordinasi dengan instansi yang bertanggung jawab terhadap kapal negara atau kapal perang tersebut.

Pada saat terjadi kecelakaan kapal nahkoda yang mengetahui adanya kecelakaan kapal wajib melakukan tindakan sebagai berikut :

1. Mengambil tindakan penanggulangan pada saat terjadi kecelakaan kapal tindakan penanggulangan saat kecelakaan kapal seperti pengaktifan alarm kecelakaan cara ini dilakukan untuk memberitahu semua orang di kapal tentang kecelakaan,
2. Meminta dan/atau memberikan pertolongan pada saat terjadi kecelakaan kapal tindakan yaitu memberikan pertolongan, memastikan lingkungan sekitar aman untuk anda dan korban. Memastikan memakai alat keselamatan seperti memakai jaket pelampung dengan benar. Pastikan dan periksa *life raft* dan *flarem* untuk digunakan.
3. Menyebarluaskan informasi tentang adanya kecelakaan kapal-kapal. Tindakan yang dilakukan yaitu mengirimkan sinyal darurat atau mayday ke penjaga pantai dan kapal lain yang berada dekat dengan lokasi kecelakaan kapal melalui radio maritim, mengaktifkan *emergency position-indicating* radio beacon (*EPIRB*), yang secara otomatis mengirimkan sinyal ke satelit dan memberikan lokasi yang tepat kepada otoritas pencarian dan penyelamatan.
4. Menyampaikan laporan. Penyampaian laporan dapat dilakukan secara tertulis dan tidak tertulis. Laporan secara tidak tertulis dilakukan pada kesempatan pertama setelah mengetahui kecelakaan kapal melalui alat telekomunikasi. Laporan akan ditujukan kepada Syahbandar terdekat dengan kecelakaan kapal apabila terjadi di wilayah perairan Indonesia dan

ditujukan kepada perwakilan pejabat perwakilan pemerintah Indonesia terdekat serta pejabat pemerintah negara setempat yang berwenang jika terjadi di luar wilayah perairan Indonesia.

Laporan tertulis dilakukan paling lambat 3x24 jam terhitung sejak tiba di pelabuhan. Laporan tertulis tersebut akan disampaikan kepada Menteri Perhubungan serta akan disampaikan kepada perwakilan negara terkait apabila menyangkut kapal berbendera asing. Pemeriksaan pendahuluan wajib dilaksanakan paling lambat 7 hari terhitung sejak diterimanya laporan tertulis dari nahkoda.

Dalam melakukan pemeriksaan pendahuluan, Syahbandar atau pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan dapat meminta keterangan dari pihak terkait seperti anak buah kapal, pemilik/operator kapal, nahkoda, dan pihak yang terkait lainnya.

Hasil dari pemeriksaan pendahuluan kemudian akan dituangkan ke dalam berita acara pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal selanjutnya akan ditandatangani oleh terperiksa dan pemeriksa.

Lalu akan dilakukan verifikasi oleh syahbandar atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri Perhubungan dalam waktu paling lambat 7 hari kerja sejak berita acara pemeriksaan pendahuluan telah di verifikasi, hasil pemeriksaan pendahuluan akan dilaporkan kepada Menteri Perhubungan yaitu Mahkamah Pelayaran.

### **Kecelakaan Kapal**

Kecelakaan Kapal adalah suatu kejadian dan/atau peristiwa yang disebabkan oleh faktor eksternal dan/atau internal dari kapal, yang dapat mengancam dan/atau membahayakan keselamatan kapal, jiwa manusia, kerugian harta benda, dan kerusakan lingkungan maritim. Adapun kecelakaan kapal yang terjadi pada penelitian ini yaitu kapal kandas.

Kecelakaan kapal adalah peristiwa yang tidak diinginkan yang melibatkan kapal di laut, sungai, atau danau, yang mengakibatkan kerusakan fisik pada kapal, lingkungan, atau menyebabkan cedera dan korban jiwa. Jenis kecelakaan kapal meliputi, tabrakan, kandas, tenggelam, kebakaran dan ledakan, kecelakaan muatan. Adapun penyebab terjadinya kecelakaan kapal dalam penelitian ini yaitu kapal kandas.

Kapal kandas merupakan kondisi diawali dengan tanda-tanda putaran baling-baling terasa berat, asap pada cerobong menghitam, badan kapal bergetar dan kecepatan kapal berubah kemudian berhenti mendadak. Saat terjadi kapal kandas posisi kapal sangat bergantung pada permukaan dasar laut atau sungai. Kapal kandas terdapat kemungkinan kapal bocor yang menimbulkan pencemaran atau tenggelam jika tidak segera ditangani, dan bahaya kebakaran tentu juga ajakan terjadi apabila bahan bakar atau minyak dekat dengan jaringan. Listrik yang merusak menimbulkan nyala api dan tidak terdeteksi sehingga menimbulkan kebakaran, kapal kandas juga memiliki sifat yang permanen dan juga bersifat sementara tergantung dengan jenis permukaan pada dasar laut atau sungai.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Tempat penelitian dilakukan pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Tana Paser, Teknik pengumpulan data yang dilakukan yaitu dengan observasi lapangan dan wawancara. Narasumber dalam penelitian ini adalah Ibu Ratih Sawindri memiliki jabatan sebagai pengelola keuangan dan Bapak Ingga Darma Kusuma yang memiliki jabatan Kepala Kamar Mesin Kapal Kelas IV.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dari hasil penelitian yang dilakukan penulis dapat ditemukan bahwa peran syahbandar dalam proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dapat dilihat dalam alur pada bagan alur proses pemeriksaan pendahuluan terlampir pada lampiran 1 dalam penelitian ini.

Sedangkan untuk faktor penghambat dalam proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal yaitu terdapat kendala dalam pengadministrasian dokumen kapal.

Dari hasil penelitian yang ada, maka penulis membahas hal-hal sebagai berikut:

Peran Syahbandar sangat penting dalam memastikan bahwa semua aspek kecelakaan kapal didokumentasikan dan ditangani dengan tepat, serta memberikan dasar yang kuat untuk investigasi lanjut. Adapun Alur Peran Syahbandar dalam Proses Pemeriksaan Pendahuluan sebagai berikut:

1. Informasi Kecelakaan kapal merupakan penyampaian informasi secara lisan atau tertulis atau bahasa isyarat lainnya melalui media komunikasi yang tersedia mengenai terjadinya Kecelakaan Kapal di suatu

wilayah perairan oleh Syahbandar atau Pejabat Perwakilan Pemerintah Republik Indonesia terdekat untuk disampaikan kepada Menteri melalui Direktur Jenderal. Kemudian ketika syahbandar menerima informasi laporan dari kapal yang mengalami kecelakaan, syahbandar akan segera mengkonfirmasi mengenai detail kecelakaan yang terjadi, seperti lokasi, waktu dan kondisi kapal. Syahbandar akan berkoordinasi dengan agen yang di tunjuk dan stakeholder pihak yang terkait untuk memastikan respon yang cepat dan efektif. Syahbandar akan mengumpulkan informasi dan bukti dari tempat kejadian untuk di analisa lebih lanjut serta melakukan wawancara dengan awak kapal untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai kejadian kecelakaan kapal tersebut.

2. Pembentukan Tim Pemeriksa yaitu Syahbandar akan menunjuk anggota tim pemeriksa yang terdiri dari para ahli dan pejabat yang kompeten dalam bidang maritim, keselamatan kapal, dan hukum maritim. Didalam pembentukan tim ini terdapat 5 orang tim yang di tunjuk oleh pejabat pelabuhan yang di tuangkan dalam surat perintah tugas dan memiliki tanggung jawab dalam segala proses pemeriksaan kecelakaan kapal tersebut. Dengan pembentukan tim pemeriksa, Syahbandar memastikan bahwa setiap kecelakaan kapal ditangani secara profesional dan menyeluruh, dengan tujuan utama meningkatkan keselamatan maritim dan mencegah terulangnya kecelakaan serupa
3. Pemeriksaan Kecelakaan kapal adalah proses yang dilakukan untuk menentukan faktor- faktor penyebab

dan pendukung terjadinya kecelakaan kapal yang dilakukan oleh pejabat pemerintah yang berwenang. Dalam melakukan proses pemeriksaan kecelakaan ini syahbandar harus memiliki surat tugas dalam melakukan proses pemeriksaan kecelakaan kapal karena dalam proses pemeriksaan kecelakaan kapal ini alur atau SOPnya bisa terlihat jelas dan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan, kemudian syahbandar akan melakukan pengumpulan informasi awal semua informasi yang tersedia tentang kecelakaan kapal akan di kumpulkan, pendokumentasian lokasi kecelakaan seperti lokasi kecelakaan, kondisi cuaca dan kondisi laut, wawancara dan pemeriksaan saksi awak kapal akan di wawancarai untuk membantu mendapatkan gambaran yang lebih jelas tentang kejadian sebelum dan setelah terjadinya kecelakaan kapal, analisis data dan bukti data yang telah terkumpul dari pemeriksaan kapal dan wawancara akan dianalisis secara menyeluruh.

4. Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal adalah suatu proses kegiatan pemeriksaan kecelakaan kapal yang dilaksanakan oleh Syahbandar atau Pejabat Pemerintah yang ditunjuk Menteri atas dasar Laporan Kecelakaan Kapal untuk mencari keterangan dan bukti awal adanya dugaan terjadinya kecelakaan kapal. setelah mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan kapal dan lokasi kejadian terjadinya kecelakaan kapal selanjutnya yang dilakukan oleh syahbandar yaitu penetapan langkah selanjutnya seperti pengumpulan bukti yang

lebih lanjut dan pemeriksaan yang lebih mendalam terhadap kapal.

Laporan Kecelakaan Kapal merupakan penyampaian keterangan secara tertulis oleh nahkoda atau perwira kapal mengenai kecelakaan kapal yang terjadi kepada syahbandar. Laporan ini dibuat setelah proses pemeriksaan yang menyeluruh dan bertujuan untuk memberikan gambaran yang komprehensif tentang penyebab terjadinya kecelakaan kapal. Pada laporan kecelakaan kapal ini memuat seperti identifikasi informasi dasar, kronologi kejadian, analisis penyebab terjadinya kecelakaan kapal, evaluasi kesesuaian regulasi dalam evaluasi regulasi ini laporan kecelakaan kapal ini mengevaluasi apakah kapal dan awak kapal telah mematuhi peraturan dan standar keselamatan maritim yang berlaku, dan rekomendasi bagian ini penting dalam laporan kecelakaan kapal karena untuk melakukan tindakan pencegahan di masa depan dalam bagian ini mencakup perbaikan sistem, prosedur operasional kapal dan pelatihan tambahan kepada awak kapal.

5. Berita Acara Pemanggilan adalah dokumen resmi yang digunakan untuk memanggil kapten kapal atau pihak yang lain tujuan dari pemanggilan ini untuk memberikan keterangan terkait dengan kecelakaan kapal kandas yang terjadi. Pada proses pemanggilan ini biasanya dilakukan dengan cara mengirimkan surat resmi kepada kapten atau pihak yang terkait, melalui agen yang ditunjuk surat pemanggilan ini dapat dikirimkan secara langsung melalui perwakilan perusahaan kapal, seluruh proses

pemanggilan dan respons yang di berikan oleh pihak yang di panggil akan di catat secara rinci dalam berita acara pemanggilan.

6. Berita Acara Terperiksa adalah dokumen yang di gunakan untuk mencatat hasil dari pemeriksaan yang dilakukan tim pemeriksa setelah terjadinya kecelakaan kapal berisi tentang keterangan setelah di lakukan proses wawancara untuk meminta hasil keterangan terperinci. Proses wawancara di lakukan oleh syahbandar sebagai pemeriksa, abk sebagai terperinci dan dapat di dampingi penerjemah tersumpah jika di perlukan dalam khusus kapal asing dan ada kendala dalam bahasa. pada dokumen ini mencatat tanggal dan waktu dimana di lakukan pemeriksaan, berita acara ini juga dapat mencakup rekomendasi tindakan perbaikan atau pecegahan, setelah semua informasi tercatat dengan baik, berita acara terperinci ini akan ditandatangani oleh syahbandar yang melakukan pemeriksaan, tanda tangan ini menunjukkan bahawa isi dari berita acara tersebut sudah divertifikasi dan benar berdasarkan hasil pemeriksaan yang di lakukan. Dalam pembuatan dokumen ini tidak mesti di kantor syahbandar tetapi bisa di lokasi kejadian kecelakaan kapal kandas tersebut.
7. Berita Acara Pengumpulan Data adalah proses pengumpulan informasi atau data yang di perlukan dalam penyelidikan kecelakaan kapal, sebelum melakukan proses pengumpulan data syahbandar akan merencanakan proses pengumpulan data dengan sangat matang karena mencakup metode pengumpulan yang akan digunakan,serta jadwal dan lokasi dimana pengumpulan data di lakukan,dalam melakukan pengumpulan data dapat melibatkan penyaksian langsung dari pihak terkait, setelah selesai pengumpulan data, syahbandar akan melakukan penyusunan berita acara yang mencatat secara lengkap mengenai proses yang telah dilakukan dan hasil yang di peroleh dari pengumpulan data tersebut, kemudian berita acara pengumpulan data ditandatangani oleh syahbandar atau pejabat maritim yang bertanggung jawab atas proses tersebut.
8. Berita Acara Pendapat (*resume*) adalah dokumen bukti Analisis Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal yang memuat dasar hukum, kronologi singkat kecelakaan kapal, fakta kecelakaan, keterangan terperinci,Kesimpulan, dan pendapat mengenai dugaan penyebab terjadinya kecelakaan kapal serta ada atau tidak adanya kesalahan atau kelalaian dalam standar profesi kepelautan oleh nahkoda atau perwira kapal untuk menentukan tindak lanjut dari pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal. Dalam berita acara pendapat atau resume ini seluruh data yang telah di verifikasi dan dikumpulkan akan di rangkum dalam bentuk berita acara atau laporan resmi. Laporan di sebarakan ke pihak pihak terkait seperti kementerian perhubungan dan instansi yang memerlukan.
9. Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal adalah Kumpulan dokumen yang berisi berita acara pengumpulan data, Berita Acara Terperiksa, berita acara penolakan penandatanganan, berita acara pendapat (*resume*) dan

dokumen pendukung lainnya. Setelah pengumpulan semua dokumen selanjutnya akan di menjadi makalah atau buku yang kemudian akan di serahkan kepada mahkamah pelayaran untuk di lakukan pemeriksaan lanjutan kecelakaan kapal.

10. Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Kapal adalah Syahbandar memastikan bahwa setiap aspek kapal diperiksa dengan cermat untuk mencegah kecelakaan di masa depan dan memastikan keselamatan maritim yang lebih baik. dalam kegiatan Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Lanjutan akan dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran sebagai tindak lanjut dari Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal.

Berdasarkan penjelasan alur pemeriksaan pendahuluan di atas peran Syahbandar Pelabuhan Tanah Paser memiliki peran utama meliputi:

1. Pengawasan dan pengendalian: syahbandar bertanggung jawab untuk mengawasi dan mengendalikan lalu lintas kapal di pelabuhan, memastikan bahwa semua yang masuk dan keluar pelabuhan dapat mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku
2. Pemeriksaan dokumen: syahbandar: memeriksa dokumen-dokumen kapal seperti sertifikat keselamatan, sertifikat kelaikan laut, daftar kru dan kargo manifes untuk memastikan bahwa kapal tersebut layak berlayar dan mematuhi peraturan maritim.
3. Koordinasi dengan instansi terkait: syahbandar berkoordinasi dengan berbagai instansi seperti beacukai, imigrasi, dan karantina untuk memastikan bahwa pemeriksaan

yang di perlukan terhadap kapal, kru, dan kargo di lakukan dengan benar.

4. Keselamatan dan keamanan: syahbandar bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan dan keamanan kapal serta fasilitas pelabuhan. Ini termasuk memeriksa alat keselamatan di kapal dan memastikan bahwa prosedur keselamatan pelabuhan di patuhi
5. Pemberian izin : syahbandar memberikan izin belayar atau *clearance* kepada kapal yang telah memenuhi semua persyaratan dan telah lulus pemeriksaan pendahuluan.
6. Pelaporan dan dokumentasi: syahbandar mencatat dan melaporkan semua kegiatan yang terjadi di pelabuhan, termasuk kedatangan dan keberangkatan kapal, hasil pemeriksaan, serta kejadian kejadian yang penting.

Adapun faktor penghambat dalam proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal yaitu kendala dalam administrasi yang merupakan Nahkoda tidak ingin mentandatangani dan menstempel laporan kejadian kecelakaan kapal jika tidak ada persetujuan dari *general agent* yang ada di pusat karena takut menjadi permasalahan bagi Perusahaan atau asuransi, Nahkoda hanya ingin memberikan keterangan saja. Kejadian ini harusnya tidak terjadi karena menurut Undang-Undang No 17 Tahun 2008 pasal 4 ayat 2 semua kegiatan yang di lakukan oleh kapal yang berada di perairan indonesia wajib mematuhi segala regulasi yang berlaku di Indonesia.

## KESIMPULAN

Dari hasil penelitian, pengelolaan data, observasi data dan pembahasan sebagaimana sumber pembahasan sebagaimana sumber pembahasan utamanya terhadap peran syahbandar Pelabuhan tana pasir dalam proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal mv caravos liberty di perairan karang tifa, maka penulis menarik Kesimpulan sebagai berikut:

1. Peran syahbandar dalam proses pemeriksaan pendahuluan.
  - a. Pengawasan dan pengendalian;
  - b. Pemeriksaan dokumen;
  - c. Koordinasi dengan instansi terkait;
  - d. Keselamatan dan keamanan;
  - e. Pemberian izin;
  - f. Pelaporan dan dokumentasi;
2. Faktor penghambat yang ditimbulkan dari peran syahbandar Pelabuhan tana pasir dalam proses pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal MV. Caravos Liberty di Perairan Karang Tifa yaitu, kendala dalam administrasi nahkoda tidak ingin menandatangani dan menstempel laporan kejadian kecelakaan kapal jika tidak ada persetujuan *general agent* yang ada di pusat karena takut menjadi permasalahan bagi perusahaan atau asuransi, nahkoda hanya ingin memberikan keterangan saja.

## DAFTAR PUSTAKA

Ahmadi, A. (2009). *Psikologi Umum*. Jakarta: Rineka Cipta.

Alfitrah. (2018). Jenis Tug Boat Kapal Penarik Tongkang Batu Bara. Retrieved June 28, 2024, from Borneo Coal Indonesia website: <https://borneocoalindonesia>

85.blogspot.com/2018/02/jenis-tug-boat-kapal-penarik-tongkang.html

Aziz, S. A., & Mat, F. C. (2017). *Dunia Maritim dalam Pemikiran Arena Wati (Penerbit USM)*. Penang: Penerbit USM.

Bangka Tribun News. (2018). Kisah Tragedi Kapal Tenggelam di Indonesia yang Menelan Banyak Korban. Retrieved June 28, 2024, from Tribun News website: <https://www.google.com/search?q=kisah-tragedi-kapal-tenggelam-di-indonesia-yang-menelan-banyak-korban-satunya-kmp-ta&oq=kisah-tragedi-kapal-tenggelam-di-indonesia-yang-menelan-banyak-korban-satunya->

BMKG. (2023). *Informasi Angin Dan Gelombang Wilayah Perairan Sekitar Selat Makassar Tanggal 03 September 2023*. Balikpapan: Badan Meteorologi, Klimatologi, Dan Geofisika Balikpapan.

Bonaparte, S. (2016). Tentang Tubrukan Kapal. Retrieved June 28, 2024, from Samuel Bonaparte website: <https://samuelbonaparte.com/blog/2016/08/14/ten-tang-tubrukan-kapal/>

Darsono, N., Syibli, Y. M., & Fajar, M. A. (2021). Peranan Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam Dalam Izin Pembangunan Terminal Khusus. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 3(2), 41–49.

Hidayatulloh, I. (2021). *Peran Syahbandar Dalam Pengawasan Evakuasi Kapal Kandas Di Perairan Laut Batam*. Batam: Universitas Putera Batam.

- Kemenhub RI. (2020). *Peraturan Menteri Perhubungan No 6 Tahun 2020 tentang Pemeriksaan Pendahuluan Kecelakaan Kapal*. Jakarta: Kemenhub RI.
- KNKT. (2022). Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi 2022. Retrieved June 28, 2024, from KNKT website: <https://knkt.go.id>
- Kurniawan, D. (2022). *Dasar-Dasar Teknik Konstruksi Kapal*. Jakarta: Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi RI.
- Lasse, D. A. (2011). *Penyediaan Fasilitas Tambat dan Rencana Penyediaan Alat Mekanis dan Gudang Pelabuhan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Mandasari, M., Kusumastanto, T., & Mulyati, H. (2017). Analisis Kebijakan Ekonomi Pengembangan Pelabuhan di Provinsi Aceh. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan Indonesia*, 18(1), 92–108.
- Melani, A. (2023). Fakta-Fakta Kapal Pengangkut BBM Pertamina yang Terbakar di Mataram. Retrieved June 28, 2024, from Liputan 6 website: <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5243632/fakta-fakta-kapal-pengangkut-bbm-pertamina-yang-terbakar-di-mataram>
- Nurhijrah, N., & Fisu, A. A. (2019). Place Memory Masyarakat Pada Bangunan Cagar Budaya Di Kota Palopo. *RUAS*, 17(2), 63–70.
- Pemerintah RI. (2008). *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Port of Arar. (2014). 24 Kapal Penumpang PT. Pelni (Produksi Galangan Kapal Meyer). Retrieved June 28, 2024, from Blogspot website: <https://port-of-arar.blogspot.com/2014/03/24-kapal-penumpang-pt.html>
- Pramudita. (2021). Perusahaan Kapal Kandas Harus Rehabilitasi Terumbu Karang Rusak. Retrieved June 28, 2024, from Spot19 website: <https://spot19-tangsel.com/berita/perusahaan-kapal-kandas-harus-rehabilitasi-terumbu-karang-rusak/>
- Raho, B. (2017). *Teori Sosiologi Modern*. Jakarta: Prestasi Pustaka.
- Rakhman, A. (2023). Kapal Tongkang: Pengertian, Jenis, dan Kegunaannya. Retrieved June 28, 2024, from Rakhman Net website: <https://rakhman.net/ilmu-pengetahuan/kapal-tongkang/>
- Rustam, I. (2016). Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Indonesian Perspective*, 1(1), 1–21.
- Santosa, P. S. (2018). Pengelolaan Kecelakaan Pada Kapal. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 16(1), 54–64.
- Saputra, A. D. (2021). Studi Kecelakaan Kapal di Indonesia dari Tahun 2003-2019 Berdasarkan Data Investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi. *Warta Penelitian Perhubungan*, 33(2), 87–94. <https://doi.org/10.25104/warlit.v33i2.1502>

- Soekanto, S. (2014). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metodologi Statistika untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- UMY Repository. (2014). Jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Retrieved June 28, 2024, from [http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/12096/6.BAB III.pdf?sequence=6&isAllowed=y](http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/12096/6.BAB%20III.pdf?sequence=6&isAllowed=y)
- Welgrow. (2018). Inilah 10 Perusahaan Kapal Kontainer Terbesar Di Dunia Yang Wajib Di Ketahui. Retrieved June 28, 2024, from Welgrow website: <https://welgrow.co.id/news/newsdetail/14-inilah-10-perusahaan-kapal-kontainer-terbesar-di-dunia-yang-wajib-di-ketahui>
- Wikiwand. (2007). Kapal Muatan Curah. Retrieved June 28, 2024, from Wikiwand website: [https://www.wikiwand.com/id/Kapal\\_muatan\\_curah#Media/Berkas:Sabrina\\_I\\_cropped.jpg](https://www.wikiwand.com/id/Kapal_muatan_curah#Media/Berkas:Sabrina_I_cropped.jpg)
- Zuraya, N. (2023). Angkatan Laut AS Sebut Iran Kembali Sita Tanker Minyak di Teluk Persia. Retrieved June 28, 2024, from REPUBLIKA website: <https://internasional.republika.co.id/berita/ru2zhc383/angkatan-laut-as-sebut-iran-kembali-sita-tanker-minyak-di-teluk-persia>

Lampiran 1

**ALUR PERAN SYAHBANDAR DALAM PROSES PEMERIKSAAN  
PENDAHULUAN DALAM PEMERIKSAAN PENDAHULUAN  
KECELAKAAN KAPAL PADA MV CARAVOS LIBERTY**

