

PERANAN KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM DALAM IZIN PEMBANGUNAN TERMINAL KHUSUS

Nono Darsono¹, Yasin Muhammad Syibli³, Muhammad Akmal Fajar²

¹AKMI Suaka Bahari Cirebon, nonodarsonosh@gmail.com

²AKMI Suaka Bahari Cirebon, yasinsyibli@gmail.com

³AKMI Suaka Bahari Cirebon, mokh.akmal@gmail.com

ABSTRACT

Special Terminals are built and operated to support the company's main activities. The port development itself aims to support the company's main business. So the means of sea transportation is one of the important and appropriate elements, but with the increasing number of goods delivery services and the movement of people from within the country and abroad using sea transportation facilities, there are also many regulations issued by the government. One of the regulations is the issuance of permits for the construction of special terminals with the provisions of ministerial regulations concerning norms, standards, procedures and criteria for electronically integrated business licensing in the marine sector. For the arrangement of national ports, the Indonesian government regulates in ministerial regulations, especially for special terminals and for self-interest which contains determination of location, construction and operation. Then this study uses descriptive qualitative methods with data collection techniques that use observation, interviews / interviews, and library methods. So the role of the kjesyahbandaran and the Batam special port authority in permitting the construction of a special terminal is to recommend the construction and operation of a special terminal as an evaluator. And recommend aspects of shipping safety and security.

Keywords: *Port Authority, Port Authority, Port Development Permit*

ABSTRAK

Terminal Khusus (TERSUS) dan TUKS dibangun dan dioperasikan, hanya bersifat menunjang kegiatan pokok perusahaan. Dan pembangunan pelabuhan hanya bertujuan untuk menunjang usaha pokok dari perusahaan tersebut. Maka sarana transportasi laut menjadi salah satu unsur penting dan tepat, akan tetapi dengan semakin banyaknya jasa-jasa pengiriman barang dan perpindahan orang dari dalam negeri dan ke luar negeri menggunakan sarana transportasi laut semakin banyak pula peraturan dikeluarkan oleh pemerintah. Salah satunya adalah peraturan terkait Pemberian izin pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) dengan ketentuan peraturan menteri tentang norma, standar, prosedur dan kriteria perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik sektor perhubungan di bidang laut. Untuk penataan pelabuhan nasional pemerintah Indonesia mengatur dalam suatu peraturan menteri, khususnya untuk terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri yang memuat tentang penetapan lokasi, pembanguan dan pengoperasian. Kemudian penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data yang menggunakan observasi, kemudian Interview / wawancara, dan metode kepustakaan. Maka peran kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan khusus batam dalam izin pembangunan terminal khusus adalah merekomendasikan pembangunan dan pengoperasian terminal khusus sebagai pengawas dan pengevaluasi jika terjadinya masalah dalam kegiatan tersebut. Dan untuk merekomendasikan pertimbangan aspek keselamatan dan keamanan alur pelayaran.

Keywords: *Port Authority, Port Authority, Port Development Permit*

PENDAHULUAN

Transportasi secara sederhana menurut Salim (1993) dalam Beni (2012:1-9) adalah sebagai pemindahan manusia, hewan, atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain menggunakan alat tertentu. Alat transportasi juga dibagi menjadi 3 yaitu alat transportasi darat, transportasi udara dan transportasi laut. Alat transportasi laut mempunyai peran yang besar dalam berbagai sektor, terlebih lagi Indonesia merupakan Negara Kepulauan, kapal salah satu alat transportasi sangat dibutuhkan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau lainnya, dalam pelaksanaannya bukan hanya bertujuan untuk mencari keuntungan semata namun sesuai pasal 3 Undang-Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan, memperlancar arus perpindahan orang dan barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka

memperlancar kegiatan perekonomian nasional. (Kemenhub RI Biro Komunikasi dan Informasi Publik - Selasa, 25 Agustus 2020)

Sarana untuk mendukung transportasi laut menurut Taufiqur Rachman, dan kawan-kawan (2018:71-87) dibutuhkan terminal untuk sandar/tambat kapal. Sedangkan istilah Terminal sendiri adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang dan/atau tempat bongkar muat barang. Adapun tempat sandar/tambat kapal untuk melayani kepentingannya sendiri disebut Terminal Khusus. Dalam UU lama tentang Pelayaran, istilah Terminal Khusus adalah Pelabuhan Khusus (PELSUS). Setelah berlakunya UU No. 17 Tahun 2008, maka istilah Pelabuhan Khusus berubah menjadi Terminal Khusus. Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar. Daerah Lingkungan Kerja dan

Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. Terminal Khusus (TERSUS) dan TUKS dibangun dan dioperasikan, hanya bersifat menunjang kegiatan pokok perusahaan. Pembangunan Pelabuhan hanya bertujuan untuk menunjang usaha pokok dari perusahaan tersebut. Kegiatan usaha pokok antara lain; pertambangan, energi, kehutanan, pertanian, perikanan, industri, pariwisata, dan dok dan galangan kapal.

Terminal Khusus dapat juga digunakan untuk menunjang usaha anak perusahaan sesuai dengan usaha pokok yang sejenis dan pemasok bahan baku dan peralatan penunjang produksi untuk keperluan badan usaha yang bersangkutan. Menyadari pentingnya transportasi dan jasa pelayaran dalam mendukung kelancaran arus perpindahan orang dan barang. Maka sarana transportasi laut menjadi salah satu unsur penting dan tepat, akan tetapi dengan semakin banyaknya jasa-jasa pengiriman barang dan perpindahan orang dari dalam negeri dan ke luar negeri menggunakan sarana transportasi laut semakin banyak pula peraturan dikeluarkan oleh pemerintah baik berupa undang-undang, peraturan pemerintah maupun peraturan Menteri. Salah satunya adalah peraturan terkait Pemberian izin pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) harus sesuai dengan Ketentuan yang berlaku pada Peraturan Menteri PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut.

Pemberian Izin Pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) oleh Syahbandar merupakan lanjutan izin dari pemerintah pusat yang diteruskan oleh syahbandar yang bertujuan untuk memantau/mengawasi pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) di wilayah kerja syahbandar setempat. Dan dalam ketentuan Peraturan Menteri Nomor PM 89 Tahun 2018 dapat kita cermati bahwa Proses Perizinan Pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) memiliki sejumlah prosedur yang harus dipenuhi untuk mempermudah proses pengeluaran izin tersebut. Maka dengan latar belakang masalah yang ada, penulis dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut: 1). Apa peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dalam Izin Pembangunan Terminal Khusus (TERSUS). Dan 2). Apa Faktor Pendukung Izin Pembangunan Terminal Khusus (TERSUS).

Ruang lingkup permasalahan yang akan dibahas dalam penulis hanya akan membahas tentang Ketentuan Izin Pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam. Dimana tujuan dari penulisan ini adalah mengetahui peran dan tugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dalam Izin Pembangunan dan mengetahui apa saja faktor-faktor yang mendukung Izin Pembangunan Terminal Khusus (TERSUS). Kemudian manfaatnya adalah Manfaat Penulisan ini yaitu mempermudah dan menambah pemahaman tentang terminal khusus serta menjadi rujukan penelitian terkait Izin Terminal Khusus (TERSUS), dan mengetahui peran dan tugas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam. Juga dengan diketahuinya faktor-faktor dalam pembangunan Terminal Khusus, penulis akan mengetahui atas dasar apa pembangunan dan pengoperasian Terminal Khusus sesuai dengan Tata Tertib Administrasi sesuai dengan Ketentuan berlaku pada Peraturan Menteri PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut.

METODE

Sugiyono (2013:2) berpendapat, bahwa metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Berdasarkan hal tersebut

terdapat empat yang perlu diperhatikan yaitu cara ilmiah, data, tujuan dan kegunaan. Dalam penelitian ini penulis menggunakan penelitian kualitatif deskriptif dan teknik pengumpulan data dengan menggunakan observasi langsung ke objek penelitian yaitu dengan melaksanakan prada (praktek darat) selama 6 bulan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, sehingga data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada saat penelitian berlangsung. Dengan demikian akan didapatkan data yang diyakini kebenarannya.

Jenis metode penelitian yang digunakan untuk memperoleh data yang objektif dan subjektif maka penulis melakukan dengan cara Observasi (pengamatan), dimana Widoyoko (2014:46) mengungkapkan bahwa observasi adalah “pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang nampak dalam suatu gejala pada objek penelitian”. Penulis dalam mendapatkan data tersebut dengan mengamati langsung di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam untuk mengetahui tahapan tahapan apa saja yang harus dipenuhi dalam Pembangunan Terminal Khusus. Kemudian Interview, dimana Esterberg dalam Sugiyono (2015:72) menjelaskan wawancara adalah pertemuan yang dilakukan oleh dua orang untuk bertukar informasi maupun suatu ide dengan cara tanya jawab, sehingga dapat dikerucutkan menjadi sebuah kesimpulan atau makna dalam topik tertentu.

Upaya pengumpulan data ini penulis melakukan tanya jawab langsung dengan pejabat dan pegawai yang terkait dengan obyek yang di pelajari tentang Izin Pembangunan Terminal Khusus. Dari dua metode yang dipakai, penulis juga menggunakan metode kepustakaan, dimana Menurut M. Nazir (1988:111) mengemukakan bahwa Studi kepustakaan adalah teknik pengumpulan data dengan mengadakan studi penelaahan terhadap buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan, dan laporan-laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang dipecahkan. Dan penulis selama memperoleh data ini mengutip dari beberapa pendapat para ahli atau pihak lain yang berkepentingan untuk memperluas gagasan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Masya dalam Necel yang dikutip Riani (2014:11) dalam tugas akhirnya berpendapat bahwa prosedur adalah suatu rangkaian tugas yang berhubungan dan merupakan sebuah urutan, dengan menurut waktu dan tata cara tertentu untuk melaksanakan suatu pekerjaan yang dilaksanakan berulang-ulang. Sedang menurut Wikipedia (2014:1), prosedur adalah serangkaian aksi yang spesifik, tindakan atau operasi yang harus dijalankan atau dieksekusi dengan cara yang sama agar selalu memperoleh hasil yang sama dari keadaan yang sama contohnya, prosedur kesehatan dan keselamatan kerja”. Berdasarkan beberapa pengertian prosedur diatas dapat disimpulkan bahwa prosedur adalah suatu rangkaian tugas yang menunjukkan tata cara dalam menjalankan suatu kegiatan yang dimaksudkan sebagai pedoman untuk memudahkan dalam pelaksanaan suatu kegiatan.

Perizinan menurut Helmi (2012:26) diistilahkan dengan lincence, atau dalam bahasa inggris disebut *permit*. Izin hanya merupakan otoritas dan monopoli pemerintah. Tidak ada lembaga lain di luar pemerintah yang bisa memberikan izin dan ini berkaitan dengan prinsip kekuasaan Negara atas semua sumber daya alam demi kepentingan hajat hidup orang banyak. Atau bisa diartikan perizinan adalah pemberian legalitas kepada seseorang atau pelaku usaha/kegiatan tertentu, baik dalam bentuk izin maupun tanda daftar usaha.

Undang Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyatakan: “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi” ini merupakan pengertian pelabuhan. Pelabuhan memiliki banyak jenis dan fungsi berikut adalah jenis pelabuhan menurut pelayanannya ada dua yaitu:

1. Pelabuhan umum

Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang di selenggarakan untuk kepentingan umum. Penyelenggara pelabuhan umum adalah teknis / satuan kerja pelabuhan, atau badan usaha pelabuhan. Pelabuhan umum di lengkapi fasilitas seperti, dermaga untuk kapal bersandar dan kegiatan bongkar muat barang, lapangan penumpukan dan gudang.

2. Terminal khusus

Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. Terminal Khusus (TERSUS) dan TUKS dibangun dan dioperasikan, hanya bersifat menunjang kegiatan pokok perusahaan. Pembangunan Pelabuhan hanya bertujuan untuk menunjang usaha pokok dari perusahaan tersebut. Kegiatan usaha pokok antara lain; pertambangan, energi, kehutanan, pertanian, perikanan, industri, pariwisata, dan dok dan galangan kapal.

Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2013 Tentang pengukuran kapal: Syahbandar adalah Pejabat Pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Penataan pelabuhan nasional pemerintah Indonesia mengatur dalam suatu peraturan menteri, khususnya untuk terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri yang memuat tentang penetapan lokasi, pembangunan dan pengoperasian. Ketentuan tersebut sebagai berikut:

1. Penetapan Lokasi :

- a. Surat izin Usaha pokok;
- b. Letak lokasi, koordinat geografis (peta laut);
- c. Studi kelayakan menurut kegiatan bongkar muat, peralatan, dan hasil pokok usaha, frekuensi kunjungan kapal, aspek ekonomi dan lingkungan, hidrografis, topografi, benchmark (titik nol);
- d. Rekomendasi Syahbandar dan Distrik Navigasi;
- e. Rekomendasi gubernur dan bupati;
- f. Laporan keuangan dari akuntan publik;
- g. Referensi bank nasional.

2. Pembangunan dan pengoperasian dalam teknis meliputi

- a. Persyaratan administratif: akta pendirian perusahaan, izin usaha, NPWP, bukti penguasaan tanah, kemampuan finansial, laporan keuangan, referensi bank, proposal rencana pembangunan, rekomendasi syahbandar dan distrik Navigasi;
- b. Persyaratan Teknis;
- c. Study kelayakan: volume bongkar muat, efisiensi ekonomi dan lingkungan, survey pasang surut, tata letak dermaga, gambar konstruksi bangunan, kondisi tanah, kajian keselamatan dan Keamanan;
- d. Batas DLKP/DLKR;
- e. Kajian Lingkungan Hidup;
- f. Sumber daya Maneapl

Objek penelitian yang dipilih penulis adalah Kantor Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam di Kepulauan Riau. Adapun pemilihan tempat praktek ini sebagai objek penelitian dengan alasan bahwa di Kantor KSOP Khusus Batam ini terdaftar kurang lebih 130 Terminal Khusus yang aktif dan dalam pengurusan. Adapun hasil analisis penulis sebagai berikut :

1. Pengelola terminal khusus melengkapi dokumen sesuai dengan peraturan menteri PM 89 Tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut.
2. Setelah dokumen dinyatakan lengkap pengelola terminal khusus mengajukan permohonan ijin pembangunan dan pengoperasian terminal khusus kepada Kantor Kesyahbandaran dn Otoritas Pelabuhan Khusus Batam.
3. Berdasarkan permohonan di atas selanjutnya dilaksanakan peninjauan lapangan dilakukan oleh Staff Ahli Kepelabuhanan dan Staff Ahli dari Distrik Navigasi terdekat.
4. Berdasarkan permohonan di atas selanjutnya dilaksanakan peninjauan lapangan dilakukan oleh Staff Ahli Kepelabuhanan dan Staff Ahli dari Distrik Navigasi terdekat terminal khusus yang di tanda tangani oleh kepala kantor KSOP Khusus Batam, kepala bidang lalu lintas dan tata kelola kepelabuhanan, kepala seksi tata kelola kepelabuhanan dan staff ahli, serta perwakilan dari Distrik Navigasi Kelas 1 Tanjungpinang.
5. Dalam hal data ukuran dari lokasi yang tidak dapat diperoleh melalui pengukuran secara fisik dapat menggunakan gambar lay out yang ada di aplikasi google earth atau autocad sebagai alat

- bantu untuk memperoleh data ukuran lokasi yang dimaksud.
6. Dari hasil peninjauan fisik lapangan, staff ahli kepelabuhanan menetapkan jumlah luasan DLkr dan DLkp Terminal Khusus sesuai dengan akta kepemilikan tanah yang tertulis pada berita acara selanjutnya wilayah Perairan akan dikenakan PNPB sewa perairan dan kelayakan fisik lapangan untuk dibangun terminal khusus.
 7. Didalam berita acara tersebut terdapat kesimpulan yang diambil dari hasil survey lapangan antara staff dari Kantor KSOP Khusus Batam dan Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Tanjungpinang yang merekomendasikan bahwa pembangunan dan pengoperasian Terminal Khusus aman bagi Keselamatan Alur Pelayaran ditempat Terminal Khusus tersebut.
 8. Setelah mendapatkan rekomendasi dari Kantor KSOP Khusus Batam selanjutnya Terminal Khusus dapat mengajukan permohonan ijin pembangunan dan pengoperasian Terminal Khusus dengan kelengkapan dokumen yang lain sesuai dengan PM 89 Tahun 2018.
 9. Setelah mendapatkan izin komitmen pembangunan dan pengoperasian terminal khusus paling lambat 2 tahun harus melakukan proses pelaksanaan pembangunan setelah dikeluarkannya izin tersebut.
 10. Setelah mendapatkan ijin dari kantor pusat, Kantor KSOP setempat sebagai instansi penyelenggara pelabuhan harus mengawasi pembangunan sesuai dengan pengajuan atau perizinan yang sudah diberikan dan harus sesuai schedule (jadwal) yang sudah ditetapkan serta melaporkan progres (perkembangan) pembangunan setiap 1 (satu) bulan yang bertujuan untuk mengetahui kelancaran kegiatan.
 11. Supaya pembangunan dapat terlaksana dengan baik sesuai dengan rencana diperlukan pengawasan dan pengevaluasian secara berkala oleh petugas dari Kantor KSOP.
 12. Ruang lingkup pengawasan pembangunan terminal khusus adalah
 - a. Kesesuaian dengan gambar desain;
 - b. Pengendalian dampak lingkungan;
 - c. Memperhatikan keamanan dan keselamatan pelayaran;
 - d. Pengendalian pertahanan dan keamanan negara
 13. Pengopersian terminal khusus hanya dapat dilakukan oleh pengelola setelah memperoleh rekomendasi dari penyelenggara pelabuhan setempat.
 14. Persyaratan ijin pengoperasian terminal khusus:
 - a. Pembangunan terminal khusus dinyatakan selesai;
 - b. Memenuhi syarat keselamatan dan keamanan pelayaran;
 - c. Tersedia fasilitas memadai;
 - d. Memiliki sistem pengelolaan lingkungan;
 - e. Tersedia pelaksana kegiatan pelabuhan dilengkapi dengan sistem dan prosedur;
 - f. Tersedia SDM yang berkompeten;
 - g. Telah dilakukan uji coba operasional;
 - h. Tersedia fasilitas untuk petugas pemerintah terkait.
 - i. Terminal khusus dilarang dipergunakan untuk melayani kepentingan umum kecuali dalam keadaan darurat seperti bencana alam, dan sebagainya.

Tanya jawab yang dilakukan bersama staff ahli dapat disimpulkan bahwa rekomendasi izin pembangunan dan pengoperasian terminal khusus oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dapat diperoleh jika pengelola terminal khusus dapat memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan yang tertera didalam Peraturan Menteri Perhubungan No :PM 89 TAHUN 2018 Bab III Tentang "Pembangunan dan Pengoperasian Terminal Khusus". Dalam penataan pelabuhan nasional pemerintah Indonesia mengatur dalam suatu peraturan menteri, khususnya untuk terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri yang memuat tentang penetapan lokasi, pembagunan dan pengoperasian. Ketentuan tersebut sebagai berikut:

1. Penetapan Lokasi:
 - a. Surat izin Usaha pokok;
 - b. Letak lokas, koordinat geografis (peta laut);
 - c. Study kelayakan menurut kegiatan bongkar muat, peralatan, dan hasil pokok usaha, frekwensi kunjungan kapal, aspek ekonomi dan lingkungan, hidrografis, topografi, benchmark (titik nol);

- d. Rekomendasi Syahbandar dan Distrik Navigasi;
 - e. Rekomendasi gubernur dan bupati;
 - f. Laporan keuangan dari akuntan publik;
 - g. Referensi bank nasional.
2. Pembangunan dan pengoperasian:
- a. Persyaratan administratif: akta pendirian perusahaan, izin usaha, NPWP, bukti penguasaan tanah, kemampuan finansial, laporan keuangan, referensi bank, proposal rencana pembangunan, rekomendasi syahbandar dan distrik Navigasi;
 - b. Persyaratan Teknis;
 - c. Study kelayakan: volume bongkar muat, efisiensi ekonomi dan lingkungan, survey pasang surut, tata letak dermaga, gambar konstruksi bangunan, kondisi tanah, kajian keselamatan dan Keamanan;
 - d. Batas DLKP/DLKR;
 - e. Kajian Lingkungan Hidup;
 - f. Sumber daya Maneapl.
 - g. Tugas dan fungsi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

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. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi :

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal;
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal;
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran;
6. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri;
7. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran;
8. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan;
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan;
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan hada kepelabuhanan; dan
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Pembahasan

Alur pengurusan dokumen ijin pembangunan terminal khusus di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam

1. Pengelola terminal khusus melengkapi dokumen sesuai dengan peraturan menteri PM 89 Tahun

- 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut.
2. Setelah dokumen dinyatakan lengkap pengelola terminal khusus mengajukan permohonan ijin pembangunan dan pengoperasian terminal khusus kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam.
 3. Berdasarkan permohonan di atas selanjutnya dilaksanakan peninjauan lapangan dilakukan oleh Staff Ahli Kepelabuhanan dan Staff Ahli dari Distrik Navigasi terdekat.
 4. Berdasarkan permohonan di atas selanjutnya dilaksanakan peninjauan lapangan dilakukan oleh Staff Ahli Kepelabuhanan dan Staff Ahli dari Distrik Navigasi terdekat terminal khusus yang di tanda tangani oleh kepala kantor KSOP Khusus Batam, kepala bidang lalu lintas dan tata kelola kepelabuhanan, kepala seksi tata kelola kepelabuhanan dan staff ahli, serta perwakilan dari Distrik Navigasi Kelas 1 Tanjungpinang.
 5. Dalam hal data ukuran dari lokasi yang tidak dapat diperoleh melalui pengukuran secara fisik dapat menggunakan gambar lay out yang ada di aplikasi google earth atau autocad sebagai alat bantu untuk memperoleh data ukuran lokasi yang dimaksud.
 6. Dari hasil peninjauan fisik lapangan, staff ahli kepelabuhanan menetapkan jumlah luasan DLkr dan DLkp Terminal Khusus sesuai dengan akta kepemilikan tanah yang tertulis pada berita acara selanjutnya wilayah Perairan akan dikenakan PNBP sewa perairan dan kelayakan fisik lapangan untuk dibangun terminal khusus.
 7. Didalam berita acara tersebut terdapat kesimpulan yang diambil dari hasil survey lapangan antara staff dari Kantor KSOP Khusus Batam dan Kantor Distrik Navigasi Kelas 1 Tanjungpinang yang merekomendasikan bahwa pembangunan dan pengoperasian Terminal Khusus aman bagi Keselamatan Alur Pelayaran ditempat Terminal Khusus tersebut.
 8. Setelah mendapatkan rekomendasi dari Kantor KSOP Khusus Batam selanjutnya Terminal Khusus dapat mengajukan permohonan ijin pembangunan dan pengoperasian Terminal Khusus dengan kelengkapan dokumen yang lain sesuai dengan PM 89 Tahun 2018.
 9. Setelah mendapatkan izin komitmen pembangunan dan pengoperasian terminal khusus paling lambat 2 tahun harus melakukan proses pelaksanaan pembangunan setelah dikeluarkannya izin tersebut.
 10. Setelah mendapatkan ijin dari kantor pusat, Kantor KSOP setempat sebagai instansi penyelenggara pelabuhan harus mengawasi pembangunan sesuai dengan pengajuan atau perizinan yang sudah diberikan dan harus sesuai schedule (jadwal) yang sudah ditetapkan serta melaporkan progres (perkembangan) pembangunan setiap 1 (satu) bulan yang bertujuan untuk mengetahui kelancaran kegiatan.
 11. Supaya pembangunan dapat terlaksana dengan baik sesuai dengan rencana diperlukan pengawasan dan pengevaluasian secara berkala oleh petugas dari Kantor KSOP.
 12. Ruang lingkup pengawasan pembangunan terminal khusus adalah
 - a. Kesesuaian dengan gambar desain;
 - b. Pengendalian dampak lingkungan;
 - c. Memperhatikan keamanan dan keselamatan pelayaran;
 - d. Pengendalian pertahanan dan keamanan negara
 13. Pengopersian terminal khusus hanya dapat dilakukan oleh pengelola setelah memperoleh rekomendasi dari penyelenggara pelabuhan setempat.
 14. Persyaratan ijin pengoperasian terminal khusus:
 - a. Pembangunan terminal khusus dinyatakan selesai;
 - b. Memenuhi syarat keselamatan dan keamanan pelayaran;
 - c. Tersedia fasilitas memadai;
 - d. Memiliki sistem pengelolaan lingkungan;
 - e. Tersedia pelaksana kegiatan pelabuhan dilengkapi dengan sistem dan prosedur;
 - f. Tersedia SDM yang berkompeten;
 - g. Telah dilakukan uji coba operasional;
 - h. Tersedia fasilitas untuk petugas pemerintah terkait.
 - i. Terminal khusus dilarang dipergunakan untuk melayani kepentingan umum kecuali dalam

keadaan darurat seperti bencana alam, dan sebagainya.

Penulis dalam hal ini membuat rumusan untuk pemecahan masalah dalam peran Kesyahbandaran dan Otoritas Khusus Batam dalam Izin Pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) yaitu memberi rekomendasi dengan berkoordinasi dengan Distrik Navigasi Kelas 1 Tanjungpinang mengenai aspek keamanan dan keselamatan pelayaran yang meliputi kondisi perairan berdasarkan hasil survey dan mendapat pertimbangan dari Distrik Navigasi tersebut. Dan Kesyahbandaran juga Otoritas Pelabuhan Khusus Batam melakukan pengawasan dan evaluasi pada saat proses pembangunan berjalan agar tidak ada pelanggaran dari izin yang sudah dikeluarkan (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 73 Tahun 2014 pasal 17). Dan Faktor Pendukung Pembangunan Terminal Khusus (TERSUS) yaitu:

1. Kesesuaian dengan rencana tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota;
2. Secara ekonomis dan teknis lebih efektif dan efisien serta lebih menjamin keselamatan pelayaran;
3. Aspek keselamatan dan keamanan pelayaran sangat mendukung;
4. Pelabuhan yang ada tidak dapat melayani jasa pelabuhan untuk kegiatan tertentu karena keterbatasan kemampuan fasilitas;
5. Aspek pertahanan dan keamanan negara mendukung.

KESIMPULAN

Uraian diatas dapat disimpulkan bahwa peran Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dalam izin pembangunan terminal khusus adalah:

1. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam merekomendasikan pembangunan dan pengoperasian terminal khusus sebagai pengawas dan pengevaluasi jika terjadinya masalah dalam kegiatan tersebut.
2. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam merekomendasikan pertimbangan aspek keselamatan dan keamanan alur pelayaran.
3. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam melakukan tindakan terhadap pengelola terminal khusus yang melanggar ketentuan sesuai dengan PM 20 Tahun 2017.

DAFTAR PUSTAKA

- Helmi, 2012, *Hukum Perizinan Lingkungan Hidup*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Ismail, Masya, 1994, *Teori Prosedur*, Grasindo, Jakarta.
- Sugiyono, 2013, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Edisi Kesembilanbelas, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2015. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*, Alfabeta, Bandung.
- Moh. Nazir, 1988, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Widoyoko, Eko Putro, 2014, *Teknik Penyusunan Instrumen Penelitian*, Pustaka Belajar, Yogyakarta.
- Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Lembar Negara Tahun 2008
- Peraturan menteri perhubungan, PM 89 tahun 2018 Tentang Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut
- Peraturan menteri perhubungan PM 20 tahun 2017 tentang Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. Peraturan Pemerintah 93 Tahun 2018. Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam
- Agus Setiono, Beni. "Pengaruh moda transportasi darat terhadap kelancaran arus container di pt. Nilam port terminal indonesia cabang tanjung perak surabaya." (2012). https://dspace.hangtuah.ac.id/xmlui/bitstream/handle/dx/970/Vol3No1_Yunus%20dan%20Benny_Pengaruh%20Moda%20Transportasi%20Darat%20Terhadap%20Kelancaran%20Arus%20Container.pdf?sequence=1&isAllowed=y (diakses 25 November 2021)
- Kementerian Perhubungan RI Direktorat Jenderal Perhubungan Laut <http://dephub.go.id/post/read/transportasi-laut-penghubung-daerah-terdepan.-terluar.-dan-tertinggal> (diakses 25 November 2021)

- Taufiqur Rachman, Dkk, “Perangkat Keselamatan Sarana Pelabuhan Moda Waterwaysungai Tallo Makassar” (2018) https://eng.unhas.ac.id/tepat/index.php/Jurnal_Tepat/article/view/21/11 (diakses 25 November 2021)
- Riani, Selvia. Prosedur Penerbitan Sertifikat Analisis (Certificate Of Analysis) Dan Sertifikat Mutu (Certificate Of Quality) Komoditi Karet Ekspor Pada Pt Hok Tong Keramasan. Diss. Politeknik Negeri Sriwijaya, 2014. <http://eprints.polsri.ac.id/643/3/File%203%20BAB%20II.pdf> (diakses 25 November 2021)
- Helmi, Putri. Penerapan Strategi Pembelajaran Metrik Ingatan Untuk Meningkatkan Keaktifan Belajar Ips Siswa Pada Materi Proklamasi Kemerdekaan Indonesia Kelas V Sekolah Dasar Negeri 028 Rimbo Panjang Kecamatan Tambang. Diss. Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2012. http://repository.uin-suska.ac.id/8052/1/2012_2012293.pdf, (diakses 25 November 2021)