



Penilaian Kelaiklautan Kapal Dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Studi Kasus: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo)

Sahudiyono¹, Budi Handoyo², Cahya Purnomo³, Vivid Dekanawati⁴,
Salmiya Nur Alfathia Artanti⁵

Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM.4.4 Sinduadi Mlati Sleman Yogyakarta

Abstrak

Pelayaran adalah transportasi yang berisiko tinggi dari kecelakaan laut sehingga setiap kapal harus memenuhi syarat keselamatan pelayaran. Tujuan penelitian untuk mengetahui fungsi penilaian dan pengawasan kelaiklautan kapal oleh KSOP Kelas IV Probolinggo. Penelitian ini adalah studi kasus pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Probolinggo dalam penilaian kelaiklautan kapal sebelum penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Metode penelitian adalah evaluatif berdasarkan regulasi keselamatan pelayaran. Sumber utama data adalah pejabat KSOP Kelas IV Probolinggo. Validasi sumber data dari operator kapal. Hasilnya: (1) Inti penilaian dan pengawasan kelaiklautan kapal dilaksanakan dalam rangka menjaga keselamatan pelayaran; (2) Penilaian dan pengawasan kelaiklautan kapal meliputi aspek fisik kapal dan aspek dokumen keselamatan pelayaran; (3) Kapal yang memenuhi aspek fisik dan dokumen keselamatan pelayaran diberikan Surat Persetujuan Berlayar, sedangkan yang tidak memenuhi dokumennya diubah sesuai realita sampai diterbitkan SPB; (4) Masih ditemukan pengawasan kapal yang kualifikasi keterampilan pelaut kurang dan kesejahteraan pelaut di bawah konvensi MLC 2006.

Copyright © 2022, **METEOR STIP MARUNDA**, ISSN:1979-4746, eISSN :2685-4775

Kata Kunci : Penilaian, Kelaiklautan Kapal, Surat Persetujuan Berlayar

Abstract

Shipping is transportation that has a high risk of sea accidents, so every ship must meet shipping safety requirements. The aim of the study was to determine the function of assessing and supervising ship seaworthiness by KSOP Class IV Probolinggo. This research is a case study at the Probolinggo Class IV Port Authority and Harbormaster Office (KSOP) in assessing ship seaworthiness prior to the issuance of a Sailing Approval Letter (SPB). The research method is evaluative based on shipping safety regulations. The main source of data is Class IV Probolinggo KSOP officials. Validation of data sources from ship operators. The results: (1) The core assessment and supervision of ship seaworthiness is carried out in order to maintain shipping safety; (2) Assessment and supervision of ship seaworthiness includes the physical aspects of the ship and aspects of shipping safety documents; (3) Ships that fulfill the physical aspects and shipping safety documents are given a Sailing Approval Letter, while those that do not fulfill the documents are changed according to reality until an SPB is issued; (4) There are still ship crew members who lack seafarer skill qualifications and seafarer welfare under the 2006 MLC convention.

Keywords: Appraisal, Ship Seaworthiness, Sailing Approval Letter

1. PENDAHULUAN

Pelayaran adalah transportasi yang berisiko tinggi dari kecelakaan laut, baik ketika kapal sedang berlayar maupun ketika sedang di pelabuhan (Suharjo & Suharyo, 2014). Aspek keselamatan pelayaran meliputi keselamatan awak kapal dan penumpang, kapal, muatan serta lingkungan perairan. Prinsip dalam pelayaran

adalah *safety first*, yang menempatkan nilai keselamatan pada tempat utama (Fernando et al., 2022). Maka hal-hal yang berkaitan dengan kapal, awak kapal dan penumpang, muatan serta lingkungan perairan selalu diwajibkan dapat mewujudkan keselamatan serta usaha-usaha secara yuridis untuk mencegah terjadinya kecelakaan laut (Talley, 2012).

Kecelakaan pelayaran mayoritas disebabkan oleh human error (Johny et al., 2012). Kecelakaan ini mencapai 88 %, hanya beberapa karena faktor alam (Akyuz & Celik, 2014). Pelayaran harus tetap mengutamakan keselamatan, keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, guna meminimalisir bahaya kecelakaan laut yang berdampak pada hilangnya jiwa, harta benda, pencemaran lingkungan perairan. Hal ini diperlukannya kewajiban kelaiklautan dan keselamatan kapal sebagai syarat kepemilikan surat persetujuan berlayar (Setiyantara et al., 2022).

Kecerobohan dalam *crewing* menyebabkan masalah dalam pengoperasian kapal, mengangkut muatan yang berlebihan (Astriawati, 2022). Faktor teknis yang menjerumuskan ke keselamatan pelayaran biasanya terkait kurangnya akurasi dalam desain kapal, kelalaian perawatan kapal yang mengakibatkan kerusakan pada bagian kapal, kestabilan kapal yang pada akhirnya sangat potensi menimbulkan kecelakaan pelayaran (Subekti et al., 2022).

Salah satu upaya dalam penegakan hukum di laut adalah pengawasan terhadap kapal-kapal yang berlayar di wilayah perairan di Indonesia. Kapal yang memenuhi syarat-syarat laik laut dapat berlayar di wilayah laut di Indonesia. Pada pasal 1 ayat 33 UU No. 17 Tahun 2008, menunjukkan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu (Aguw, 2013). Hal ini juga dinyatakan dalam Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, isinya pada dasarnya juga tentang kelaiklautan kapal. Walaupun telah ada peraturan yang mengatur tentang Surat Persetujuan Berlayar (SPB), tidak jarang ditemui beberapa kecelakaan pelayaran yang disebabkan oleh lainnya pemberian ijin pelayaran. Masalah keselamatan dan keamanan serta keseluruhan kegiatan dalam pelayaran merupakan tanggungjawab syahbandar kepelabuhanan. Salah satu persoalan terbesar dalam kecelakaan pelayaran adalah kurangnya keahlian personal syahbandar dalam memberikan SPB.

SPB adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan administratif dan kelaikan teknis serta nautis (Djewed, 2020). Dalam penerbitan SPB terdapat beberapa prosedur

yang harus ditaati dan dilakukan hingga kapal memenuhi kelengkapan persyaratan administratif serta kelaikan teknis. Persyaratan administratif dibuktikan dengan kelengkapan dokumen – dokumen perizinan kapal, sedangkan kelaikan teknis dibuktikan dengan dokumen-dokumen kelaiklautan kapal, laik muat, dan laik layar di mana 5 (lima) aspek meliputi; (1) Aspek Keselamatan Kapal, (2) Aspek Pengawakan Kapal, (3) Aspek Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran Kapal, (4) Aspek Pemuatan, dan (5) Aspek Status Hukum Kapal (UU 17 Tahun 2008).

Kenyataan lapangan masih ditemui permasalahan mencakup pengawakan, ijazah yang tidak sesuai dengan ketentuan atau sertifikat kompetensi dan jumlah crew tidak sesuai dengan ketentuan, sertifikat kapal mati yang membutuhkan pembaharuan untuk persyaratan (*clearance*) (Fattah et al., 2022). Sedangkan dalam aspek muatannya masih terjadi *overdraft*. Fenomena tersebut diperlukan pengawasan oleh syahbandar, dan hal tersebut menjadi penghambat dalam melakukan penerbitan SPB. Pengawasan dan penilaian sebelum penerbitan SPB menjamin keselamatan pelayaran (br Barus et al., 2017).

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas IV Probolinggo adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang dipimpin oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Sesuai tupoksinya KSOP Pelabuhan Probolinggo bertugas untuk menerbitkan SPB bagi setiap kapal yang singgah dan telah menyelesaikan aktivitasnya di pelabuhan itu. Salah satu fungsi sebelum menerbitkan SPB adalah melakukan penilaian (*appraisal*) atas setiap kapal. Penilaian dilakukan oleh KSOP dengan melihat aspek dokumen dan aspek fisik kapal dan sarana kelengkapannya. Maksud penelitian, bahwa pelayaran adalah kegiatan berisiko tinggi, maka kapal yang akan masuk dan keluar pelabuhan harus dinilai dan diawasi sesuai regulasi yang baku untuk mencegah kecelakaan pelayaran. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui realisasi penilaian dan pengawasan kelaikan kapal secara menyeluruh oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo.

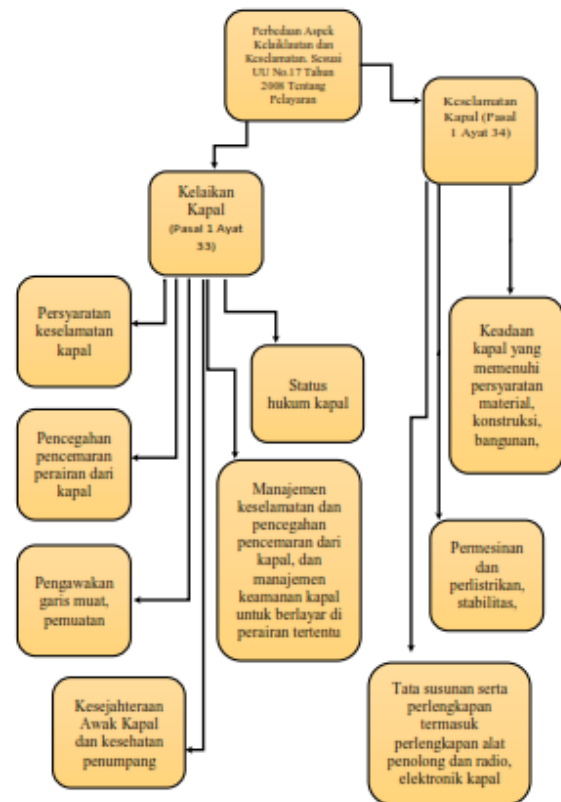
2. METODE

Penelitian ini adalah studi kaus pada Pelabuhan Probolinggo. Metode penelitian ini adalah evaluatif, dengan persyaratan yang harus terpenuhi yaitu tolok ukur sebagai pembandingan dengan data yang diperoleh (Patton, 2009). Penelitian ini membandingkan regulasi sebagai

tolok ukur dengan kenyataan kapal-kapal yang masuk dan keluar Pelabuhan Probolinggo apakah sesuai regulasi atau tidak dari aspek fisik maupun dari aspek dokumen. Informan kunci adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo. Penelitian evaluatif merupakan suatu desain dan prosedur evaluasi dalam mengumpulkan dan menganalisis data secara sistematis untuk menentukan nilai atau manfaat (*worth*) dari suatu praktik. Nilai atau manfaat dari suatu praktik didasarkan dari hasil pengumpulan data dengan menggunakan standar atau kriteria tertentu yang digunakan secara absolut maupun relatif. Metode analisis adalah evaluatif dari aspek yuridis.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kegiatan penilaian kelaiklautan kapal di Pelabuhan Probolinggo yaitu sebuah aktivitas baik secara fisik maupun administratif dalam mengawasi maupun pemeriksaan keselamatan dan kelaikan kapal saat akan berlayar sudah diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008. KSOP Kelas IV Probolinggo merupakan pemeran kunci dalam mendukung program pemerintah pusat dalam meningkatkan pelayanan dan mengurangi terjadinya kecelakaan akibat prosedur keselamatan yang kurang disiplin. Dalam proses penilaian terdapat sedikit alur yang berbeda antara aspek kelaiklautan dan aspek keselamatan sebagaimana disebutkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 sebagaimana dijelaskan pada Gambar 1 berikut :



Gambar 1. Perbedaan Aspek Kelaiklautan dan Keselamatan Kapal

Pembahasan penilaian dan pengawasan kelaiklautan kapal dengan standar operasional prosedur di KSOP Kelas IV Probolinggo ada sembilan aspek, sebagai berikut:

1. Pengajuan Permohonan Kapal Masuk Pelabuhan

Pihak kapal atau agen pelayaran yang mewakili mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di kantor KSOP Kelas IV Probolinggo dengan data kapal. Permohonan tersebut diajukan oleh agen dengan menyertakan syarat-syarat. Surat Permohonan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diberikan kepada Petugas Loket/Tata Usaha di Kantor Kesyahbandaran yang dilampiri dengan dokumen sertifikat-sertifikat sejumlah kurang lebih 19 sampai dengan 22 dokumen tergantung jenis kapal tertentu untuk selanjutnya ditindaklanjuti pemeriksaan dan pengawasan oleh KSOP Kelas IV Probolinggo.

Adapun dokumen yang harus dilampirkan adalah sertifikat keselamatan konstruksi kapal, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal, sertifikat keselamatan radio, sertifikat garis muat mesin, sertifikat garis muat lambung, sertifikat garis muat (load line), sertifikat nasional pencegahan pencemaran, sertifikat dan jaminan ganti rugi pencemaran minyak,

dokument penyesuaian manajemen keselamatan, sertifikat manajemen keselamatan, dokumen keselamatan pengawakan minimum, surat laut, surat ukur internasional, memorandum pemeriksaan dokumen kapal, *last port clearance*, PPKAA/ PKKA/ RPT, asuransi *wreck removal including*, asuransi kapal, sertifikat *fire extinguishers*, sertifikat *inflatable liferaft*, *ship station license*, *crew list*, cargo manifest dan laporan kedatangan/keberangkatan kapal.

2. Penilaian Dan Pengawasan Kelaiklautan

Terdapat beberapa syarat yang harus dipenuhi dalam kelaiklautan kapal, yang aspek tersebut memiliki masing – masing standar penilaian yang dilakukan KSOP Kelas IV Probolinggo dalam menentukan laik-tidaknya suatu kapal yang akan melakukan keberangkatan dari Pelabuhan Probolinggo menuju pelabuhan tujuan yaitu:

a. Keselamatan Kapal

Keselamatan kapal merupakan aspek utama dalam pemenuhan laiklaut kapal tersebut. Kapal yang memenuhi atau melengkapi standar kualifikasi, dan perlengkapan yang harus tersedia di lakukan pemeriksaan dan pengujian. Apabila telah memenuhi persyaratan dan dibuktikan dengan sertifikat – sertifikat yaitu: (1) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang. Kasus pada kapal barang milik yaitu KM. Hendisen (sebagai contoh) menyatakan tentang pemeriksaan kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana telah sesuai dengan apa yang dipersyaratkan dalam undang – undang. Sertifikat ini masa berlakunya satu tahun dihitung setelah inspeksi terakhir; (2) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal, sertifikat ini hampir sama dengan sertifikat keselamatan konstruksi. Perbedaannya, pada sertifikat keselamatan perlengkapan ini pemeriksaan menyatakan persyaratan kapal terhadap sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dan sekoci penolong, keselamatan kebakaran, instalasi radio, serta perubahan bentuk atau susunan kapal jika ada, Sertifikat Keselamatan Radio Kapal, sertifikat ini sama dengan sertifikat keselamatan konstruksi dan perlengkapan. Kasus pada kapal ikan KM. Hendisen I, ditambahkan daerah operasi radio kapal yakni A1 + A2; (3)

Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan. Sertifikat ini dikeluarkan melalui pemeriksaan serta pengujian secara berkala bagi kapal yang habis masa berlaku/kadaluarsa. Kapal diperiksa dan diuji oleh Petugas Pemeriksa Keselamatan Kapal (PPKK) yaitu pejabat pemerintah yang mempunyai kualifikasi dan keahlian di bidang keselamatan kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut - KSOP Kelas IV dan juga Unit Penyelenggara Pelabuhan di seluruh Indonesia. Institusi ini bekerjasama dengan Badan Klasifikasi Indonesia (BKI).

Dalam menerbitkan sertifikat keselamatan kapal terdapat beberapa persyaratan yang harus dipenuhi yaitu : material; konstruksi; bangunan; permesinan dan perlistrikan; stabilitas; tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio; dan elektronika kapal. Pelaksanaan pengawasan kapal oleh KSOP Kelas IV Probolinggo sebagaimana alur berikut seperti Gambar 2 berikut.



Gambar 2. Pelaksanaan Pengawasan Kapal oleh KSOP Kelas IV Probolinggo

Sebagaimana hasil wawancara dengan *Marine Inspector* KSOP Kelas IV Probolinggo, keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian dan mekanisme kelaikan kapal. Dikatakan bahwa sesuai PP 51 Tahun 2002, sebelum kapal dibangun harus dikontrol dan sudah mendapat pengesahan gambar/skema/konsep kerangka kapal dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut,

meliputi tujuan dibangunnya kapal dan rencana konstruksi. Kemudian konstruksi kapal dilaporkan kepada Direktorat Perkapalan dan Kepelautan. Kapal dibangun di galangan atau *dock* terdekat diawasi *Marine Inspector* sampai kapal diluncurkan. Tujuannya untuk menyesuaikan pembangunan kapal dengan gambar yang telah disahkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kapal sudah jadi dan dilakukan pengukuran beberapa elemen yaitu: panjang, lebar, dalam, *long over all (LOA)*, *gross tonnage (GT)* baik berat kotor, berat bersih serta bobot mati kapal tersebut. Setelah perhitungan selesai, dilakukan uji coba berlayar oleh *Marine Inspector*, meliputi konstruksi, stabilitas, alat-alat navigasi, alat-alat keselamatan, alat-alat telekomunikasi/radio. Jika uji coba selesai dan dinyatakan layak maka kapal siap dioperasikan, dan diwajibkan melengkapi akta, surat ukur, status hukum dan sertifikasi kapal kepada KSOP Kelas IV Probolinggo.

b. Penentuan Garis Muat Kapal

Berdasarkan Permenhub No. PM 39 Tahun 2016 tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan, dinyatakan bahwa “garis muat adalah jarak vertikal yang diukur pada tengah kapal dari sisi atas garis geladak lambung timbul kearah bawah hingga sisi atas garis muat. Sedangkan pemuatan adalah kegiatan menaikkan dan menurunkan muatan termasuk menyusun, menata dan memadatkan muatan dalam ruang muat atau tempat-tempat yang diijinkan untuk itu di atas kapal.” (Pasal 26 dan 40). Sedangkan berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 dinyatakan bahwa: “Setiap kapal yang berlayar harus ditetapkan garis muatannya sesuai dengan persyaratan yang dinyatakan dalam Sertifikat Garis Muat pada setiap kapal sesuai dengan jenis dan garis muat secara tetap sesuai dengan daerah pelayarannya dan harus dipasang Marka Garis Muat secara tetap sesuai dengan daerah pelayarannya, dilengkapi dengan informasi stabilitas untuk memungkinkan nahkoda menentukan semua keadaan pemuatan yang layak pada setiap kondisi kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal”.

Berdasarkan perjanjian internasional tentang garis muat dan lambung timbul *free*

board yang memberikan pembatasan garis muat untuk tiap-tiap musim atau daerah jenis perairan di mana kapal tersebut berlayar. Dalam hal ini untuk garis muat di daerah perairan Indonesia dikeluarkan dan disertifikasi oleh Badan Klasifikasi Indonesia (BKI) dengan tujuan supaya kapal memuat muatan tidak lebih dari garis muat yang diijinkan sehingga kapal tetap memiliki daya apung cadangan. Dalam hal ini regulasi-regulasi tersebut telah dengan jelas mengatur garis muat kapal untuk menghindarkan tenggelamnya kapal.

Pada saat akan melakukan pemberangkatan kapal, lambung timbul kapal akan diperiksa oleh petugas syahbandar KSOP Kelas IV Probolinggo dengan melihat markah kembangan kapal yang di mana kapal tersebut telah selesai muat dan mempertimbangkan titik GM (*metacentris height*) garis tengah bidang tegak pada kapal yang membagi 2 (dua) sama lebar maupun panjang kapal. Di samping itu memperhatikan hitungan muatan sesuai yang dibuat oleh nahkoda. Apabila kapal yang akan berangkat terjadi kelebihan muatan/ *overdraft* maka petugas kelaikan kapal bersama pengawasan tertib bandar akan melakukan *crosscheck* lokasi di mana kapal tersebut sandar dan petugas KSOP Kelas IV Probolinggo memberi perintah melakukan pemuatan ulang sampai angka markah kembang seimbang. Jika ada barang milik pemilik yang masih tertinggal dikarenakan kapal terjadi *overdraft* maka akan diletakkan di gudang milik BUP terdekat bisa saja di PT. DABN maupun PELINDO untuk dimuat kembali sesuai keseimbangan angka markah kembangan. Pemeriksaan administratif kelaiklautan kapal dilakukan untuk untuk meneliti kelengkapan, dan masa berlaku dokumen yang dilampirkan pada saat penyerahan surat permohonan penerbitan SPB. Berdasarkan hasil pemeriksaan, pejabat pemeriksa kelaiklautan kapal membuat kesimpulan atau *resume* tingkat pemenuhan persyaratan administratif dengan menggunakan daftar pemeriksaan.

3. Pencegahan Pencemaran Lingkungan dari Kapal

Berdasarkan PP No. 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, pencegahan pencemaran dari kapal adalah upaya yang harus dilakukan nahkoda dan/atau awak kapal sedini mungkin untuk menghindari atau mengurangi pencemaran tumpahan minyak, bahan cair beracun, muatan berbahaya dalam kemasan, limbah kotoran (*sewage*), sampah (*garbage*), dan gas buang dari kapal ke perairan dan udara. Nahkoda bertanggung jawab sepenuhnya untuk mengurangi atau menghindari terjadinya pencemaran lingkungan dari kapal dengan mengendalikan hal-hal yang dapat menyebabkan pencemaran lingkungan maritim. Setiap kapal yang berlayar atau melakukan aktivitas di pelabuhan yang berada di wilayah kerjanya wajib diawasi untuk mencegah pencemaran lingkungan dari kegiatan kapal. Kapal yang peduli lingkungan ditunjukkan oleh sertifikat sesuai MARPOL73/78 dan PP No.21 Tahun 2010 khususnya Pasal 1 butir 1.

Sedangkan berdasarkan Pasal 134 UU No.17 Tahun 2008, ditunjukkan bahwa “Setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran pencegahan dan pengendalian pencemaran ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian. Selanjutnya kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan pencegahan dan pengendalian pencemaran diberikan sertifikat pencegahan dan pengendalian pencemaran oleh Menteri.” Sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal, yakni Sertifikat Internasional Pencegahan Pencemaran oleh Minyak (Annex 1 MARPOL 73/78) dan Sertifikat Nasional Pencegahan Pencemaran oleh Minyak.

4. Manajemen Pencegahan Pencemaran dari Kapal

Manajemen keselamatan kapal dari aspek upaya pencegahan pencemaran lingkungan yang diterapkan di perusahaan dan di kapal berdasarkan PM No.29 Tahun 2014. Setiap perusahaan pelayaran wajib mengembangkan, melaksanakan, dan mempertahankan sistem manajemen pencegahan pencemaran dari kapal, yang mencakup fungsi yang dipersyaratkan meliputi: kebijakan keselamatan dan

perlindungan lingkungan; tanggung jawab dan wewenang perusahaan; personil darat yang ditunjuk *designated persons ashore* (DPA); tanggung jawab dan wewenang nahkoda; sumber daya dan personil; pengoperasian kapal; kesiapan keadaan darurat; pelaporan dan analisa atas ketidaksesuaian, kecelakaan, dan kejadian berbahaya; perawatan kapal dan perlengkapannya; dokumentasi; audit, tinjauan ulang, dan evaluasi perusahaan.

Persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal yaitu: (1) Perusahaan yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal; (2) Pemenuhan persyaratan manajemen dan pencegahan pencemaran sebagaimana dimaksud yaitu dengan menerapkan sistem keselamatan. Selanjutnya kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal akan diberikan sertifikat yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal atau pejabat yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal di antaranya yaitu : (1) Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/ DOC*) untuk perusahaan; (2) Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/ SMC*) untuk kapal, berdasarkan standar ISM Code. (PM No.29 Tahun 2014)

5. Manajemen Keselamatan dan Keamanan Kapal

Regulasi yang mengatur dan mengendalikan mengenai keselamatan dan keamanan kapal oleh ketentuan internasional yaitu ISM Code, yang berisi manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya pencegahan pencemaran lingkungan perairan. Regulasi ini penting dalam peningkatan manajemen operasional kapal dalam mencegah terjadinya kecelakaan kapal, manusia, muatan barang/cargo dan harta benda serta mencegah terjadinya pencemaran lingkungan laut, sesuai MARPOL 73/78. (PM No. 45 Tahun 2012). *International Maritime Organization* (IMO) mengeluarkan peraturan

tentang manajemen keselamatan kapal & perlindungan lingkungan laut yang dikenal dengan *International Safety Management* (ISM Code). Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan keamanan kapal diterbitkan sertifikat manajemen keselamatan dan keamanan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yaitu : (1) *Document of Compliance* (DOC) untuk perusahaan pemilik kapal; (2) *Safety Manjagement Certificate* (SMC) untuk kapa; (3) *International Ship Security Certificate* (ISSC), dalam hal ini oleh Syahbandar KSOP Kelas IV Probolinggo. Manajemen keselamatan dan keamanan kapal bagi perusahaan pelayaran dapat dinilai dan diukur untuk memberikan jaminan bahwa organisasi perusahaan pelayaran dapat mengatasi, mengatur, dan mengendalikan keadaan bahaya kecelakaan dan situasi darurat yang terjadi pada kapal-kapalnya.

6. Pengawakan Kapal

Walaupun kapal sekarang cenderung diawaki lebih sedikit sebagai tuntutan otomatisasi kapal namun regulasi masih tetap mempertahankan jumlah awak kapal sesuai regulasi, terlepas dari tuntutan kemajuan otomatisasi tersebut. Hal ini sesuai pendapat Cartledge (2001), yang menyatakan sebagai berikut: *“In both naval and commercial marine sectors, ship owners and operators are faced with the need to operate sophisticated vessels with lean-manning levels”*. Pengurangan pengawakan kapal ini mengurangi biaya operasi sampai 70 %. Otomatisasi terutama dalam navigasi sebagaimana pendapat Perera, Carvalho, Soares (2010) sehingga minimum manning menjadi keniscayaan (Zhang, Zhang, & Chen, 2012). Awak kapal merupakan orang yang mengawaki atau mengoperasikan dan bekerja di atas kapal sesuai dengan tugas dan fungsinya masing-masing. Kepmenhub No. 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal menunjukkan bahwa *“Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji”*. Sedangkan berdasarkan Pasal 1 butir 35 UU No.17 Tahun 2008, menunjukkan bahwa

“Setiap kapal wajib diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional “ Kemudian pada PP No.7 tahun 2000 tentang Kepelautan pada Pasal 3 menyebutkan bahwa: “Setiap awak kapal harus memiliki sertifikat kepelautan yakni sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut”. Regulasi-regulasi tersebut sudah kuat mengatur tentang pengawakan kapal sehingga perhatian keselamatan pelayaran terjaga.

Awak kapal merupakan orang telah memenuhi persyaratan, standar kualifikasi, dan kompetensi yang harus ditempuh dalam pendidikan dan pelatihan dan harus mempunyai ijazah atau sertifikat berupa sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut. dalam pengoperasiannya awak kapal harus mempunyai sertifikat keterampilan. Berikut adalah sertifikat yang harus dimiliki setiap awak kapal menurut Pasal 4 PP No.7 Tahun 2000, antara lain: (1) Sertifikat Keahlian Pelaut, yaitu ijazah atau surat ijin (license) yang menegaskan bahwa pemegangnya memiliki pengetahuan dan keahlian untuk berlayar. Sertifikat Keahlian Pelaut terdiri dari: (a) Sertifikat Keahlian Pelaut Nautika (ANT); (b) Sertifikat Keahlian Pelaut Teknik Permesinan (ATT); (c) Sertifikat Keahlian Pelaut Radio Elektronika (ETO). (2) Sertifikat Keterampilan Pelaut, yaitu sertifikat yang harus dimiliki oleh pemegangnya sebagai kemampuan dasar yang harus dilatih, diasah, serta dikembangkan secara terus menerus sehingga menjadi profesional dalam kegiatannya. Keterampilan khusus di bidang peralatan dan perlengkapan kapal, dibuktikan dengan sertifikat di antaranya: (1) Sertifikat Keselamatan Kapal Tangki (*Tanker Safety*); (2) Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang *Roll on Roll of* (RORO); (3) Sertifikat Keterampilan Penggunaan Pesawat Luput Maut dan Sekoci Penyelamatan (*Survival Craft and Rescue Boats*); (4) Sertifikat Keterampilan Sekoci Penyelamat (*Fast Rescue Boats*); (5) Sertifikat Keterampilan Pemadam Kebakaran Tingkat Lanjut (*Advance Fire Fighting*); (6) Sertifikat Keterampilan Pertolongan Pertama (*Medical Emergency First Aid*); (7) Sertifikat Keterampilan Perawatan Medis di Atas Kapal (*Medical Car on Boats*); (8) Sertifikat Radar

Simulator, dan (9) Sertifikat ARPA Simulator. Sedangkan sertifikat keterampilan dasar pelaut adalah merupakan Sertifikat Keterampilan Dasar Keselamatan (*Basic Safety Training*). Ketika suatu kapal sudah diawaki sesuai regulasi tersebut maka berarti sudah layak layar dan sebaiknya. Pada struktural KSOP Kelas IV Probolinggo, pengawakan kapal diatur oleh Koordinator Keselamatan Berlayar, Penjagaan, dan Patroli khususnya oleh petugas pengawakan yang ditujukan kepada PKP Pelaksana, di mana semua daftar *crew list* diperiksa dan disesuaikan dengan ijazah keahlian, GT dan daya mesin kapal. Jika semua sudah sesuai maka akan dilakukan pengesahan dokumen berupa pengesahan jabatan pada kapal dan *Safe Manning Certificate*.

Apabila terjadi ketidaksesuaian dalam pengawakan baik secara jabatan di kapal maupun keahlian ijazah keterampilan pelaut maka dilakukan 2 cara : (1) *Ship Manning* akan diubah, dibuatkan pembaharuan sesuai dengan standar dan ketentuan pengawakan; (2) Pemilik kapal harus mencari pengganti sesuai kedudukan dan keahlian pelaut sesuai ijazah supaya pengoperasian kapal lebih terjamin sesuai kualifikasinya. Temuan yang perlu diperhatikan, walaupun *Marine Labour Conventin* 2006, yaitu konvensi yang mengatur tentang pengawakan kapal telah diratifikasi di Indonesia namun tidak pernah ada tindakan terhadap suatu kapal yang awak kapalnya berkwalifikasi kurang dari ketrampilan yang seharusnya. Terutama untuk awak kapal perwira, baik ANT maupun ATT. Hal ini karena banyaknya supply pelaut Indonesia terutama yang belum sampai kualifikasi ketrampilan tertinggi (ANT-I dan ATT-I), sehingga walaupun kualifikasinya kurang namun mengawaki kapal bertonase lebih tinggi dari yang seharusnya. Hal ini sesuai dengan McLaughlin (2012). Jelas ini berpotensi terjadi kecelakaan laut.

7. Status Hukum Kapal

Kapal yang berbendera suatu negara sebagai bendera kebangsaan maka kapal tersebut merupakan bagian dari wilayah hukum negara tersebut, dengan demikian di atas kapal tersebut berlaku hukum negara tersebut di manapun kapal berada, semua orang yang berada di kapal tersebut tunduk kepada hukum negara bendera kapal. Setiap

kapal yang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo ini, petugas Syahbandar mengutamakan aspek status hukum kapal. Aspek ini merupakan penentu bentuk administratif kapal. Petugas di KSOP Kelas IV Probolinggo yang menangani tanda kebangsaan kapal adalah Koordinator Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, di mana di dalamnya terdapat ahli ukur kapal, untuk menentukan secara kuantitatif fisik kapal tersebut. Di samping itu *Marine Inspector* yang melakukan pemeriksaan dan menilai kondisi fisik kapal, baik mesin, radio maupun alat keselamatan kapal, apakah kondisinya fisik kapal tersebut layak atau ada catatan untuk melakukan pemenuhan persyaratan laik laut. Hal ini sesuai prinsip penelitian evaluatif (Arikunto, 2010).

Setiap kapal, baik domestik maupun asing yang berlayar di perairan Indonesia harus menunjukkan identitas kapalnya secara jelas dengan mengibarkan bendera Indonesia selain bendera kebangsaannya. (Pasal 165, 166 dan 167 UU No.17 Tahun 2008). Berdasarkan UU No.17 Tahun 2008 (Pasal 154 s/d 168), bahwa status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses: pengukuran, pendaftaran, dan penetapan kebangsaan kapal. Setelah melalui ketiga proses tersebut dikeluarkan surat untuk pengukuran, pendaftaran, dan tanda kebangsaan kapal yaitu : Surat Ukur Tetap, Grosse Akta , Surat Laut dan Pass Tahunan. Kapal yang berlabuh di Pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo di-clearance status hukumnya oleh syahbandar. Artinya fungsi pengawasan berjalan sesuai regulasi baku.

8. Kesejahteraan Awak Kapal dan Kesehatan Penumpang

Internatioanal Labour Organization (ILO), organisasi Perserikatan Bangsa Bangsa yang membidangi pekerja di bidang maritim telah mengeluarkan regulasi yaitu *Maritime Labour Organization* 2006 yang mengatur hak-hak awak kapal. Pokok-pokok konvensi ini berisi 5 tema, yaitu :

- a. Persyaratan minimum bagi seseorang agar dapat bekerja di kapal, meliputi: Usia minimal 18 tahun, memiliki sertifikat kesehatan, telah mengikuti pelatihan kerja dan keselamatan kerja, rekrutmen melalui prosedur.

- b. Kondisi awak kapal, meliputi: Kontrak legal, pembayaran gaji minimal sebulan sekali, waktu istirahat 10 jam, waktukerja paling lama 14 jam sehari, mempunyai hak cuti di daratan dan cuti tahunan, mempunyai hak pesangon jika kapal kandas atau hilang.
- c. Akomodasi, fasilitas, dan makanan, yang meliputi: Kuantitas dan kualitas makanan mengikuti negara sesuai bendera kapal, koki harus mendapatkan pelatihan yang tepat, tempat kerja memenuhi persyaratan kenyamanan dan kesehatan, ruang hiburan, maupun ruang tidur.
- d. Kesehatan, kesejahteraan, serta perlindungan sosial, yang meliputi: Perlindungan keuangan akibat cedera, sakit, atau kematian akibat pekerjaannya, gaji tetap harus diberikan paling sedikit 16 minggu sejak ia mulai sakit, akses pelayanan kesehatan gratis selama di kapal, tempat kerja higienis dan aman.
- e. Pemenuhan persyaratan dan penegakan aturan, yang meliputi: Negara bendera bertanggung jawab untuk memastikan aturan diterapkan, syahbandar wajib melakukan pemeriksaan ada tidaknya *Certificate of Compliance* (COC), agen pelayaran harus diperiksa untuk memastikan telah menerapkan MLC 2006.

Berdasarkan UU No, 17 Tahun 2008, ditunjukkan bahwa setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi: gaji, jam kerja dan jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan *kariier*, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makan -minum, perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. Demikian juga terhadap penumpang kapal, kesehatan wajib diberikan fasilitas, baik tempat, obat maupun tenaga medis yang kompeten.

Petugas Tertib Bandar KSOP Kelas IV Probolinggo, sebelum melakukan pemberangkatan kapal memiliki wewenang dalam pemeriksaan pergantian (*rolling* awak kapal) dalam bentuk menerbitkan PKL

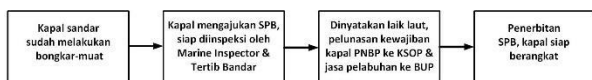
(Perjanjian Kerja Laut) untuk menjamin kesejahteraan pelaut saat bekerja di atas kapal. Petugas ini menerbitkan PKL bertujuan sebagai bukti bahwa awak kapal tersebut dipekerjaan sesuai dengan upah maupun kesejahteraan hak-hak yang didapat saat berada di atas kapal sebagaimana diatur dalam MLC 2006. Namun demikian, temuan lain bahwa tidak semua kapal yang diawasi awak kapal telah diperlakukan sesuai konvensi MLC 2006. Jelas kesejahteraan pelaut belum standar, terutama gaji mereka. Jika fasilitas pelaut kurang standar berpotensi menurunkan kinerja dalam menjaga keselamatan pelayaran.

Indonesia telah meratifikasi MLC 2006 pada tanggal 6 Oktober 2016 melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention 2006. Walaupun demikian masih terjadi penipuan job fiktif, upah tidak dibayar, dokumen palsu hingga perbudakan pelaut (Adela, 2018). Di wilayah KSOP Kelas IV Propolinggo juga masih terjadi hal demikian, artinya penegakan regulasi MLC 2006 belum maksimal.

9. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

Penerbitan SPB (*port clearance*) merupakan proses terakhir penilaian dan pengawasan kelaiklautan kapal. Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Berdasarkan ketentuan Pasal 219 ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008 disebutkan bahwa “Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Penerbitan SPB dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar berdasarkan surat pernyataan nakhoda (Pasal 1 angka 1 Permenhub No. PM 82 Tahun 2014). Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar). Kapal yang telah memiliki SPB sudah boleh meninggalkan pelabuhan Tanjung Tembaga Probolinggo karena telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal (Permenhub No. PM 82 Tahun 2014 Pasal 18 ayat 2).

Prosedur penerbitan SPB tersebut sebagai berikut:



Gambar 3. Prosedur Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar di Pelabuhan Probolinggo

Gambar di atas menunjukkan bahwa penerbitan SPB cukup jelas dan singkat. Kewajiban kapal berupa PNBK adalah pendapatan negara bukan pajak yang harus dibayarkan operator kapal ke KSOP sedangkan jasa-jasa pelabuhan harus dibayarkan ke Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dalam hal ini Pelindo. menurut Lasse (2014) Dari beberapa regulasi menunjukkan bahwa SPB diterbitkan oleh syahbandar dalam rangka penilaian dan pengawasan terhadap kapal yang akan berlayar, baik kapal niaga/barang maupun kapal ikan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

4. KESIMPULAN

Inti kegiatan penilaian dan pengawasan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Probolinggo dalam rangka penerbitan SPB bagi kapal yang akan meninggalkan pelabuhan (*port clearance*). Aktivitas penilaian dan pengawasan kelaiklautan kapal meliputi aspek fisik kapal dan aspek dokumen pemenuhan keselamatan pelayaran. Kapal yang memenuhi aspek fisik dan dokumen keselamatan pelayaran diberikan SPB. Masih ditemukan aspek pengawakan kapal yang kualifikasi ketrampilan pelaut kurang tinggi. Masih ditemukan aspek kesejahteraan pelaut di bawah konvensi MLC 2006.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih Kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat yang telah mendanai penelitian ini. Tak lupa penulis berterimakasih kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo yang telah memberikan tempat dalam pelaksanaan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Aguw, R. (2013). Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Lex Administratum*, 1(1).

Akyuz, E., & Celik, M. (2014). Utilisation of cognitive map in modelling human error in marine accident analysis and prevention. *Safety Science*, 70, 19–28.

Astriawati, N. (2022). IDENTIFIKASI PENYEBAB DEADFREIGHT MUATAN BATUBARA DI MV. RB MYA. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(2), 133–142.

br Barus, V. I. R., Prananingtyas, P., & Malikhatun, S. (2017). Tugas dan Tanggung Jawab Syahbandar dalam Kegiatan Pengangkutan Laut di Indonesia. *Diponegoro Law Journal*, 6(1), 1–13.

Djewed, N. (2020). Penerbitan surat persetujuan berlayar kapal perikanan pada kantor unit penyelenggara Pelabuhan Banggai. *Jurnal Yustisiabel*, 4(1), 1–13.

Fattah, B. F. B., Iswanto, I., Astriawati, N., & Widyanto, H. (2022). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Milik PT. Salam Pacific Indonesia Lines. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 87–96.

Fernando, A., Kusuma, A. C., Suganjar, S., & Astriawati, N. (2022). OPTIMALISASI FUNGSI ALAT KESELAMATAN DI KAPAL MT. PATRA TANKER 2. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(1), 67–75.

Johny, M., Jinca, M. Y., & Abrar, S. (2012). Role of Human Resource in Improving Indonesian Transport Safety Case Study: Traditional Sea Transport. Retrieved August, 15, 2015.

Patton, M. Q. (2009). *Metode evaluasi kualitatif*.

Setiyantara, Y., Pertiwi, Y., Astriawati, N., Kusuma, A. C., & Putra, I. P. (2022). ANALISIS PEMERIKSAAN KAPAL OLEH MARINE INSPECTOR PADA KSOP KELAS IV PROBOLINGGO. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 24(2), 114–122.

Subekti, J., Wibowo, W., Astriawati, N., & Fadholi, M. H. (2022). Optimalisasi Perawatan Sistem Pendingin Mesin Utama Tipe Hansin GLU28AG Pada Kapal. *Dinamika Bahari*, 3(1), 60–68.

Suharjo, B., & Suharyo, O. S. (2014). Penilaian Risiko Kecelakaan Kapal Berlayar di Alur Pelayaran Timur Surabaya Dengan Metode Formal Safety Assessment (FSA). *JOURNAL ASRO*, 2, 1–14.

Talley, W. K. (2012). *The Blackwell companion to maritime economics* (Vol. 11). John Wiley & Sons.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2016 tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 110 tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal.

Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor: Py. 66/4/1/03 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal.