

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**MENGOPTIMALKAN KEBIJAKAN PENERBITAN
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN PEKANBARU**

Oleh :

HERI SAHPUTRA
NIS. 03206/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



MAKALAH

**MENGOPTIMALKAN KEBIJAKAN PENERBITAN
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN PEKANBARU**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Diklat Pelaut I**

Oleh :

HERI SAHPUTRA

NIS. 03206/N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : HERI SAHPUTRA
No. Induk Siwa : 03206/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : MENGOPTIMALKAN KEBIJAKAN PENERBITAN
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN PEKANBARU

Penguji I

Capt. Dr. Erwin Ferry Manurung, M.MTr

Pembina Tk.I (IV/b)

NIP. 19730708 200502 1 001

Penguji II

Adi Casmudi

Penata (III/c)

NIP. 19960316 2002321 1011

Penguji III

Capt. Suhartini, MM.,MMTr

Penata Tk I(III/d)

NIP. 19800307 200502 2 002

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika

Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

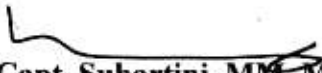


TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : HERI SAHPUTRA
No. Induk Siwa : 03206/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : MENGOPTIMALKAN KEBIJAKAN PENERBITAN
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
PEKANBARU

Pembimbing I,

Jakarta, Mei2024
Pembimbing II,


Capt. Suhartini, MM.,MMTr

Penata Tk I(III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002


Naomi Louhenapessy, M.M

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771122 200912 2 004

Ketua Jurusan Nautika


Dr. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan penuh kerendahan hati, penulis memanjatkan puji serta syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmatnya serta senantiasa melimpahkan anugerahnya, sehingga penulis mendapat kesempatan untuk mengikuti tugas belajar program upgrading Ahli Nautika Tingkat I yang diselenggarakan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah ini sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

**“MENGOPTIMALKAN KEBIJAKAN PENERBITAN SURAT PERSETUJUAN
BERLAYAR DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN PEKANBARU”**

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Dr. Meilinasari N. H., S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
4. Capt. Suhartini, MM.,MMTr, selaku dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar

5. Ibu Naomi Louhenapessy, M.M, selaku dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.
7. Keluarga tercinta yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LXX tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, Mei 2024

Penulis,

HERI SAHPUTRA

NIS. 03206/N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	4
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	25
 BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	26
B. Analisis Data	27
C. Pemecahan Masalah	32
 BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	39
B. Saran	39
 DAFTAR PUSTAKA	41
DAFTAR ISTILAH	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal laut adalah salah satu moda transportasi yang memegang peranan yang sangat penting dan strategis dalam hubungan antar bangsa baik dalam bidang ekonomi, politik, sosial maupun budaya begitu pula peranannya yang efektif dan efisien sebagai modal dasar Pembangunan Nasional. Kapal laut sebagaimana didefinisikan dalam Undang-Undang pelayaran No.17 tahun 2008 adalah kendaraan air yang digerakkan dengan tenaga penggerak mekanik atau dengan mesin. Begitu penting fungsinya kapal laut yang tidak hanya sebagai sarana transportasi laut sebagai pengangkut penumpang dan barang di laut.

Indonesia memiliki luas laut sebesar 3.257.483 km² atau 2/3 dari keseluruhan wilayah Indonesia. Wilayah tersebut menyebabkan transportasi laut (kapal) menjadi salah satu transportasi utama pada era globalisasi ini. Berdasarkan Pasal 6 UU RI Nomor 17 Tahun 2008, jenis angkutan di perairan terdiri atas angkutan laut, angkutan sungai dan danau, serta angkutan penyeberangan.

Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, Untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat diberikan oleh Kantor Syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 di atas dan ketentuan ketentuan lainnya. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal

agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen- dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.

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.

Keselamatan Kapal itu sendiri adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Selain Kapal harus laik laut, kewajiban kapal lainnya yang harus dipenuhi untuk mendapatkan SPB adalah kewajiban pembayaran atas jasa pelayanan kepelabuhanan, jasa pengawasan dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran yang berlaku dibidang pelayaran.

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap 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. Pemahaman dari persyaratan Keselamatan dan Keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritim.

Fakta yang terjadi di lapangan selama penulis bekerja sebagai Pandu di pelabuhan Pekanbaru, banyak terjadi kapal tidak dilengkapi dengan dokumen yang lengkap, sehingga tidak mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Kantor Syahbandar. Selain itu, faktor keselamatan sering kali diabaikan oleh awak kapal. Hal ini terlihat dari peralatan keselamatan di atas yang tidak berfungsi dengan baik dan minimnya pemahaman awak kapal tentang prosedur keselamatan.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk menulis makalah dengan judul :

**“MENGOPTIMALKAN KEBIJAKAN PENERBITAN SURAT
PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN PEKANBARU”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis dapat mengidentifikasi permasalahan yang terjadi sebagai berikut :

- a. Surat kapal tidak lengkap.
- b. Peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik.
- c. Perawatan kapal tidak dijalankan dengan baik sehingga kapal tidak laik laut.
- d. Kurangnya pemahaman awak kapal tentang penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

2. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya permasalahan yang terkait dengan implementasi kebijakan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di KSOP Pekanbaru, maka penulis membatasi pembahasan makalah ini hanya berkisar :

- a. Surat kapal tidak lengkap.
- b. Peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik.

3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian identifikasi masalah dan batasan masalah di atas, penulis merumuskan pembahasan masalah yang akan dibahas pada bab selanjutnya sebagai berikut :

- a. Mengapa surat kapal tidak lengkap ?
- b. Mengapa peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui permasalahan dan kendala yang sebenarnya terjadi dalam implementasi kebijakan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di KSOP Pekanbaru.
- b. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan kapal tidak laik laut sehingga tidak mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- c. Untuk mencari solusi yang tepat dalam memecahkan permasalahan yang terjadi berdasarkan landasan teori.

2. Manfaat Penelitian

a. Aspek Teoritis

Sebagai bahan pengetahuan penulis dalam mengetahui lebih jauh dan menganalisa permasalahan serta cara pemecahannya agar kebijakan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di KSOP Pekanbaru dapat dilaksanakan secara maksimal.

b. Aspek Praktis

- 1) Sebagai bahan masukan bagi pihak KSOP dalam hal implementasi kebijakan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- 2) Sebagai bahan pengetahuan bagi para praktisi dan rekan seprofesi khususnya tentang penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

D. METODE PENELITIAN

Dalam pengumpulan data serta keterangan-keterangan yang diperlukan dapat menggunakan beberapa teknik pengumpulan data. Hal ini dimaksudkan agar dapat diketahui teknik yang digunakan dalam upaya memperoleh data. Dalam menulis makalah ini penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut :

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan penulis adalah studi kasus yang dianalisa secara deskriptif kualitatif.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penyusunan makalah ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data dimana artinya adalah cara mendapatkan data informasi keadaan yang sebenarnya atau langsung dari obyek yang diteliti dan dapat dipertanggung jawabkan agar dapat diolah dan disajikan menjadi suatu gambaran dan pandangan yang jelas dan benar. Demi terkumpulnya data-data dan informasi yang dibutuhkan, maka penulis melakukan penelitian dengan menggunakan beberapa teknik pengumpulan data sebagai berikut:

a. Teknik Pengamatan/Observasi

Penulis melakukan pengamatan/observasi secara langsung atas fakta yang dijumpai di tempat obyek penelitian pada saat bekerja sebagai Pandu di pelabuhan Pekanbaru.

b. Teknik Wawancara

Wawancara yang dilakukan penulis adalah wawancara langsung tanpa responden.

c. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah penelitian yang mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan bermacam-macam sumber bacaan yang terdapat di ruang perpustakaan. Pada hakikatnya data yang diperoleh dengan studi kepustakaan dapat dijadikan landasan dasar dan alat utama dalam penelitian ini. Dalam hal ini penulis mengumpulkan data-data dan informasi dari beberapa sumber bacaan yang erat kaitannya dengan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

d. Teknik Dokumentasi

Dokumentasi yaitu berupa data-data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang penulis dapatkan. Dokumen-dokumen tersebut merupakan bukti nyata yang berhubungan dengan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

3. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, data yang ditampilkan bersifat deskriptif kualitatif yaitu menggambarkan tentang penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di KSOP Pekanbaru.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dibuat selama penulis bekerja sebagai Pegawai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kurun waktu 10 November 2017 sampai sekarang.

2. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Pekanbaru yang bertanggung dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh Pendidikan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dengan sistematika yang ada maka diharapkan untuk mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini akan diutarakan latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, metode penelitian, waktu dan tempat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Berisikan teori-teori yang digunakan untuk menganalisa data-data yang didapat melalui buku-buku sebagai referensi untuk mendapatkan informasi dan juga sebagai tinjauan pustaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan diuraikan data-data yang diambil dari lapangan berupa fakta-fakta hasil survei angket dan sebagainya termasuk pengolahan data. Dengan digambarkan dalam deskripsi data, kemudian dianalisis mengenai permasalahan yang terjadi dan menjabarkan pemecahan dari permasalahan tersebut sehingga permasalahan yang sama tidak terjadi lagi dengan kata lain menawarkan solusi terhadap penyelesaian masalah tersebut.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini akan dikemukakan kesimpulan dari perumusan masalah yang dibahas dan saran yang berasal dari evaluasi pemecahan masalah yang dibahas didalam penulisan makalah ini dan merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. UU Pelayaran No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Aturan yang ada di dalam UU Np 17 Tahun 2008 tentang pelayaran meliputi aturan mengenai kegiatan penyelenggaraan transportasi laut secara rinci mencakup hal-hal sebagai berikut.

a. Angkutan di Perairan

Uraian mengenai angkutan di perairan dapat dijelaskan sebagai berikut.

- 1) Angkutan laut dalam negeri (pengoperasian dan perijinan);
- 2) Angkutan laut Luar Negeri (keagenan umum, dan perwakilan perusahaan angkutan laut asing);
- 3) Angkutan laut khusus (perijinan);
- 4) Angkutan laut pelayaran rakyat;
- 5) Angkutan sungai dan danau;
- 6) Angkutan penyeberangan;
- 7) Angkutan di perairan untuk daerah tertinggal ataupun wilayah terpencil;
- 8) Tata cara dan prosedur perizinan angkutan di perairan;
- 9) Tata cara dan persyaratan perizinan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan berupa:
 - a) bongkar muat barang;
 - b) jasa pengurusan transportasi;
 - c) angkutan perairan pelabuhan;
 - d) penyewaan peralatan angkutan laut/peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
 - e) tally mandiri;

- f) depo peti kemas;
 - g) pengelolaan kapal (*ship management*);
 - h) perantara jual beli ataupun sewa kapal (*ship broker*);
 - i) keagenan awak kapal (*ship manning agency*);
 - j) perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*).
- 10) Jenis, struktur, dan golongan tarif angkutan dan usaha jasa terkait;
 - 11) Wajib angkut;
 - 12) Tanggungjawab pengangkut;
 - 13) Tata cara pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya;
 - 14) Pemberdayaan industri angkutan perairan dan perkuatan industri perkapalan nasional;
 - 15) Angkutan multimoda.

b. Kepelabuhanan

Uraian mengenai kepelabuhanan dapat dijelaskan sebagai berikut.

- 1) Pelabuhan Laut:
 - a) Pelabuhan utama;
 - b) Pelabuhan pengumpul;
 - c) Pelabuhan pengumpan.
- 2) Pedoman dan tata cara penetapan Rencana Induk Pelabuhan serta DLKR (Daerah Lingkungan Kerja) dan DLKP (Daerah Lingkungan Kepentingan);
- 3) Penyelenggaraan Pelabuhan (Badan Penyelenggara Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan);
- 4) Badan Usaha Pelabuhan;
- 5) Perizinan pembangunan dan pengoperasian pelabuhan;
- 6) Terminal khusus dan perubahan status terminal khusus;
- 7) Pelabuhan dan terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri.

c. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Uraian mengenai keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dijelaskan sebagai berikut.

- 1) Keselamatan dan keamanan angkutan pelayaran;
- 2) Keselamatan dan keamanan pelabuhan;
- 3) Perlindungan lingkungan maritim;

d. Kelaiklautan Kapal

Uraian mengenai kelaiklautan kapal dapat dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Keselamatan kapal;
- 2) Pencegahan dan pencemaran dari kapal.
- 3) Pengawakan kapal;
- 4) Garis muat kapal dan pemuatan;
- 5) Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang;
- 6) Status hukum kapal;
- 7) Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
- 8) Manajemen keamanan kapal.

e. Kenavigasian

Uraian mengenai kenavigasian dapat dijelaskan sebagai berikut.

- 1) Sarana bantu navigasi pelayaran;
- 2) Telekomunikasi pelayaran;
- 3) Hidrografi dan meteorologi;
- 4) Alur dan perlintasan;
- 5) Pengerukan dan reklamasi
- 6) Pemanduan;
- 7) Kerangka kapal;
- 8) *Salvage* dan pekerjaan bawah air.

f. Syahbandar

Uraian mengenai kesyahbandaran dapat dijelaskan sebagai berikut.

- 1) Fungsi, tugas dan kewenangan Syahbandar;
- 2) Koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- 3) Pemeriksaan ;
- 4) Persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan

- 5) Pemeriksaan kapal;
- 6) Surat Persetujuan Berlayar;
- 7) Pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal;
- 8) Penahanan kapal;
- 9) Sijil awak kapal;

2. Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia Di Tinjau Dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

- a. Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi seorang syahbandar adalah;
 - 1) Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan;
 - 2) Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (*Search and Rescue/SAR*) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
 - 3) Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran.

Seperti yang di katakan pada ayat pertama, syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain suksesnya sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal atau angkutan laut juga merupakan keberhasilan seorang syahbandar menjalankan tugas kesyahbandarannya.

- b. Tugas Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan seperti yang di maksud di atas, diatur dalam Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

- 1) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- 2) Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
- 3) Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan;
- 4) Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
- 5) Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- 6) Mengawasi pemanduan;
- 7) Mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun;
- 8) Mengawasi pengisian bahan bakar;
- 9) Mengawasi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang;
- 10) Mengawasi pengerukan dan reklamasi;
- 11) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
- 12) Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
- 13) Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
- 14) Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Syahbandar melaksanakan fungsi-fungsi keselamatan dan keamanan meliputi pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum dibidang perkapalan, kenavigasian, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

- c. Berdasarkan fungsi pengawasan yang tercantum dalam ketentuan undang-undang di atas, syahbandar di bagi dalam beberapa seksi untuk melakukan pengawasan. Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM.64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar, seksi pengawasan dalam kesyahbandaran dibagi atas :

- 1) Seksi Laik Layar;

Seksi laik layar mempunyai tugas melakukan pengawasan tertib bandar dan tertib berlayar, lalulintas kapal, kapal asing, pergerakan kapal, pemanduan, penundaan, kegiatan kapal di perairan pelabuhan, pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, serta penyiapan bahan penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar).

2) Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran

Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (SAR), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di periran pelabuhan, penanganan kerangka kapal serta kegiatan *salvage*, dan pekerjaan bawah air, dan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan penanganan musibah laut.

3) Seksi Kepelautan.

Seksi kepelautan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan penerbitan dokumen pelaut, perjanjian kerja pelaut dan penyijilan awak kapal.

Menurut peraturan perundang-undang di atas tugas untuk melaksanakan pengawasan oleh syahbandar tidak hanya terpusat pada kegiatan pelayaran saja, melainkan pada keseluruhan kegiatan didalam pelabuhan antara lain, kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air, pengerukan dan pemekaran daerah pelabuhan atau reklamasi, penanggulangan pencemaran, perlindungan terhadap lingkungan maritim di sekitar pelabuhan, serta melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan terhadap kapal-kapal yang mengalami kecelakaan.

Ayat kedua Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 juga menjelaskan bahwa seorang syahbandar juga ikut ambil bagian dalam pencarian maupun penyelamatan sebuah angkutan laut apabila angkutan laut tersebut mengalami kecelakaan ataupun gangguan pada saat melaksanakan kegiatan pelayaran.

Pada Ayat ketiga ketentuan perundang- undangan tersebut juga jelas dikatakan bahwa seorang syahbandar dipilih oleh seorang Menteri (Menteri Perhubungan) dengan melihat kemampuan serta terpenuhinya persyaratan seseorang dalam hal manajemen kegiatan di pelabuhan guna untuk terselenggaranya keselamatan serta keamanan dalam pelayaran maupun keselamatan dan keamanan di pelabuhan itu sendiri.

Sebagai kepala pelabuhan, dalam melaksanakan setiap tugas dan tanggung jawabnya syahbandar memiliki berbagai kewenangan untuk memerintah serta menentukan apa yang harus dilakukan serta tidak dilakukan dalam kegiatan pelayaran maupun dalam keseluruhan kegiatan di pelabuhan itu sendiri.

Wewenang syahbandar sebagai seorang kepala pelabuhan diatur Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam pelayaran di Indonesia syahbandar memiliki delapan kewenangan, yaitu:

- 1) Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan;
- 2) Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen dan warta kapal;
- 3) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan;
- 4) Melakukan pemeriksaan kapal;
- 5) Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);
- 6) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- 7) Menahan kapal atas perintah pengadilan; dan
- 8) Melaksanakan sijil awak kapal.

Berdasarkan ketentuan diatas, salah satu peran penting syahbandar dapat kita lihat dari kewenangannya dalam memeriksa, menyimpan, serta menerbitkan dokumen- dokumen yang diperlukan angkutan laut (kapal) agar dapat melakukan pelayaran serta kegiatan bongkar muat barang muatan. Dokumen atau surat-surat yang dimaksud di atas adalah berupa sertifikat kelaiklautan kapal, surat persetujuan berlayar, surat persetujuan berlabuh, surat keterangan barang muatan, sertifikat pendaftaran kapal, sertifikat garis muat internasional, sertifikat perlengkapan keselamatan, sertifikat radio dan telegrap keselamatan, kwitansi penerimaan bea mercusuar Indonesia pada pelayaran yang terakhir, dan izin masuk-keluar dari pelabuhan yang terakhir disinggahi.

Salah satu dokumen penting yang juga merupakan dokumen penentu agar sebuah kapal (angkutan laut) dapat melakukan pelayaran adalah Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB). Seperti yang tercantum dalam Pasal 219 Undang- Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

- 1) Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar; dan
- 2) Surat persetujuan berlayar tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah persetujuan berlayar diberikan, kapal tidak bertolak dari pelabuhan.

Sesuai dengan ketentuan pada Ayat 5 Pasal 209 di atas, syahbandar mempunyai hak dan kewenangan dalam menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kapal.

Penerbitan SPB dapat diberikan kepada kapal setelah perusahaan pelayaran yang menangani kapal tersebut ataupun yang memiliki kapal tersebut melakukan serangkaian mekanisme pengurusan yang meliputi pengajuan permohonan penerbitan SPB.

Surat persetujuan berlayar (SPB) dapat diperoleh oleh kapal yang akan berlayar dengan mengajukan permohonan izin berlayar secara tertulis kepada syahbandar dengan melampirkan:

- 1) Surat pernyataan kesiapan kapal (*Master Sailing Declaration*);
- 2) Dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya.

Pemenuhan kewajiban kapal yang dimaksud diatas berupa, bukti pembayaran jasa kepelabuhanan, bukti pembayaran jasa kenavigasian, bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan, persetujuan bea dan cukai, persetujuan imigrasi, persetujuan karantina kesehatan, dan persetujuan karantina hewan dan tumbuhan.

Pejabat kesyahbandaran melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal sebelum SPB atau *clearence out*, dan melakukan verifikasi/pemeriksaan visi kapal yang dinyatakan dengan layak untuk berlayar. Setelah itu, barulah surat izin kapal dapat diberikan terhadap kapal yang sudah menyelesaikan bongkar muat barang maupun menaik-turunkan penumpang serta dalam posisi siap untuk bertolak/berlayar dari pelabuhan.

Sebelum pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) seorang syahbandar harus memastikan bahwa kapal yang akan melakukan pelayaran harus

memenuhi beberapa unsur penting demi terlaksananya fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran.

Aktivitas berupa pelayanan jasa juga terdapat di dalam pelabuhan, aktivitas pelayanan jasa kepelabuhanan dapat dibedakan menurut status sebagai;

- 1) Pelabuhan umum, yakni pelabuhan diusahakan dan pelabuhan diusahakan tidak komersil; dan
- 2) Terminal khusus serta terminal untuk kepentingan industri.

Penyelenggaraan pelayanan jasa kepelabuhanan berdasarkan aspek kelembagaan dapat yang dibedakan menurut fungsi pemerintahan yakni Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan. Lembaga syahbandar dibentuk sebagai instansi pemerintah yang melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, dikepalai oleh Syahbandar berikut unsur-unsur kelaiklautan kapal, kepelautan dan laiklayar dan ketertiban serta patroli.

Kewenangan tertinggi melakukan koordinasi antar sektor pemerintahan non perhubungan dilaksanakan syahbandar mencakup kepabeanan, keimigrasian, kekarantinaan, kegiatan pemerintah lain yang bersifat tidak tetap, dan satuan pengamanan unsur POLRI ataupun TNI termasuk komite keamanan pelabuhan (*Port Security Commite*). Port Security Comite diatur dalam pasal 212 Undang- undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Koordinasi yang dilakukan oleh Syahbandar adalah untuk mencapai terlaksananya penegakan hukum yang ada dalam pelabuhan. Dengan adanya peningkatan fungsi keamanan di dalam pelabuhan tentu menjadi salah satu faktor terlaksananya pelayaran angkutan laut.

Aktivitas menjalankan fungsi pemerintahan di pelabuhan meliputi:

- 1) Sub fungsi pengaturan dan pembinaaan, sub fungsi pengendalian dan pengawasan; dan
- 2) Sub fungsi keselamatan dan pelayaran.

Khusus aktivitas (1) yang terdiri dari fungsi pengaturan dan pembinaan, termasuk fungsi pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan berdasarkan Pasal 38 Peraturan Pemerintah tentang Kepelabuhanan diorganisasikan pada lembaga penyelenggara pelabuhan, yaitu:

- 1) Otoritas pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil; dan
- 2) Unit penyelenggara pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil.

Peran syahbandar dalam menjalankan Fungsi, Tugas serta Wewenangnya merupakan tanggung jawab yang begitu besar. Syahbandar merupakan kepala pemerintahan di dalam pelabuhan yang memegang peranan penting di dalam suatu sistem di pelabuhan, baik dalam pelayaran itu sendiri, penegakan hukum, maupun segala kegiatan yang berlangsung di dalam pelabuhan. Dengan kata lain syahbandar merupakan motor dalam suatu system yang berfungsi untuk menggerakkan segala kegiatan yang berlangsung di pelabuhan.

3. Hubungan Antara Syahbandar Dengan Biro Klasifikasi Indonesia Dalam Pengawasan Pelayaran Di Indonesia

Seksi kesyahbandaran mempunyai tugas melakukan pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB), Pengawasan Kapal Asing (*port state control*) dan kegiatan bongkar muat kapal, serta pengusutan kecelakaan kapal. Hasil pemeriksaan kapal asing yang dimaksud di atas dibagi menjadi tiga yaitu (a) *seaworthy*; (b) *sub standart*; dan (c) *unsafe*.

Tindak lanjut atau keputusan dari *administration* dalam kondisi *seaworthy* adalah memberikan *clearance out* (Izin untuk meninggalkan pelabuhan); pada kondisi *sub standart* perlu klarifikasi dengan pihak operator kapal; dan untuk kondisi *unsafe* diperlukan tindakan perbaikan (*corrective action*) bahkan kapal dapat dicegah untuk melaut.

Seperti yang dikatakan diatas, maka setiap kapal asing yang melakukan pelayaran di perairan indonesia wajib mengikuti prosedur pemeriksaan kapal guna dapat melanjutkan pelayaran yang sebelumnya dilakukan. Kapal yang dinyatakan laiklaut dapat melakukan pelayaran dengan *destination* atau tujuan ke pelabuhan khusus yang di sediakan pemerintah, yaitu pelabuhan khusus pelayaran samudera. Apabila suatu kapal dinyatakan *unsafe* atau tidak layak

dalam melakukan pelayaran maka kapal tersebut diharuskan untuk memperbaiki setiap *system* ataupun perlengkapan kapal yang dinyatakan rusak atau tidak laiklaut guna untuk melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran.

Pelaksanaan tugas menginspeksi kapal- kapal berbendera asing yang dinamakan *port state control* oleh syahbandar Indonesia didasarkan pada ketentuan konvensi *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974/1978 (Consolidated Edition 2014). SOLAS 1974/1978 *Chapter I, Regulation 19*, pada intinya menyatakan bahwa negara anggota (*contracting state*) yang menerima kunjungan kapal berbendera asing berwenang melaksanakan pemeriksaan atas kapal asing tersebut oleh pejabat pemerintah di pelabuhan.

Inspeksi oleh syahbandar bertujuan untuk memastikan bahwa kapal yang bersangkutan memiliki setifikat-sertifikat yang masih berlaku dan memenuhi semua ketentuandalam konvensi SOLAS. Apabalila tidak terapat kepastian atau keraguan tentang keabsahan dan validitas setifikat, maka kepada negara pelabuhan diberi kewenangan untuk mengambil tindakan korektif bahkan dapat menahan kapal dengan status *unseaworthy* guna mencegah resiko yang tidak diinginkan.

Terdapat sedikit perbedaan terhadap pemeriksaan kapal asing yang akan berlabuh dengan kapal berbendera Indonesia. Pada kapal asing pemeriksaan dilakukan di perairan zona tambahan. Zona tambahan adalah laut yang terletak pada sisi luar dari garis pangkal dan tidak lebih dari 24 mill laut. Artinya zona tambahan berada diluar zona laut teritorial suatu negara. Di zona ini kekuasaan negara terbatas untuk mencegah pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan aturan bea cukai, fiskal, imigrasi, dan perikanan. Pemeriksaan dilakukan dengan cara syahbandar memerintahkan pandu untuk menjemput serta melakukan pemeriksaan langsung di daerah zona tambahan. Pandu dibagi menjadi dua, yaitu pandu laut dan pandu bandar. Pandu laut adalah pandu yang melakukan pemeriksaan dokumen kapal di laut lepas termasuk di zona tambahan. Sedangkan pendu bandar adalah pandu yang melakukan pemeriksaan maupun penjemputan hanya di sekitar daerah pelabuhan saja.

Ketentuan di atas berlaku juga untuk kapal berbendera RI (kapal Indonesia), itu dikarenakan ketika kapal Indonesia berkunjung atau melakukan pelayaran ke negara lain, maka kapal Indonesia tersebut juga berstatus asing. Oleh karena itu syahbandar tidak melakukan pengawasan hanya terhadap kapal asing ataupun kapal dalam negeri, melainkan keseluruhan kapal yang beraktifitas di perairan Indonesia.

Sertifikat kelaiklautan kapal yang dikeluarkan oleh syahbandar adalah berdasarkan hasil data uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Dengan kata lain syahbandar dalam melaksanakan tugas pengawasannya memerlukan bantuan Biro Klasifikasi Indonesia untuk melaksanakan pemeriksaan kapal.

Badan klasifikasi adalah badan yang mengawasi kapal niaga yang akan dibuat maupun yang sudah akan melakukan pelayaran. Biro Klasifikasi bertugas untuk melakukan pengawasan terhadap konstruksi kapal-kapal yang beroperasi atau melakukan kegiatan pelayaran di Indonesia seperti yang dikatakan di atas. Dalam pelaksanaan pengawasan, Biro Klasifikasi Indonesia wajib melaporkan seluruh kegiatannya pada Menteri Perhubungan.

Secara teknis Biro Klasifikasi Indonesia melakukan kegiatan-kegiatan, sebagai berikut:

- a. Pengawasan baik untuk pembangunan kapal baru maupun kapal yang sedang beroperasi;
- b. Pemberian sertifikasi untuk kapal-kapal yang telah lulus kesempurnaan konstruksi dan kelengkapannya.

Setiap kapal di Indonesia baik kapal dalam negeri ataupun kapal asing wajib di periksa oleh Biro Klasifikasi Indonesia. Kapal yang telah lulus uji kelas atau uji kelayakan berlayar akan teregistrasi dan dikelaskan menurut keadaan teknisnya.

Pemeriksaan yang dilakukan oleh biro klasifikasi Indonesia terhadap kapal yang akan melakukan uji klas, meliputi:

- a. Lambung kapal, Instalasi mesin, Instalasi listrik, perlengkapan jangkar;
- b. Instalasi pendingin yang terpasang permanen dan merupakan bagian dari kapal;

- c. Semua perlengkapan dan permesinan yang dipakai dalam pengoperasian kapal; dan
- d. Sistem konstruksi dan perlengkapan yang menentukan tipe kapal.

Setiap kapal yang lulus dari pemeriksaan dan uji klas yang dilakukan oleh Biro Klasifikasi Indonesia akan diberikan sertifikat-sertifikat lulus uji, seperti sertifikat lambung kapal, sertifikat mesin, sertifikat lambung dan timbul, sertifikat material/komponen, sertifikat juru las (untuk *Welder* perusahaan perkapalan).

Pengawasan yang dilakukan oleh Biroklasifikasi Indonesia dilakukan berdasarkan ketentuan-ketentuan atau peraturan-peraturan yang berlaku baik secara nasional maupun internasional. Biro Klasifikasi Indonesia melaksanakan pengawasan atau survei terhadap kelaiklautan kapal di dasari oleh:

- a. Keputusan Menteri Perhubungan Laut No. Th1/17/2 Tahun 1964.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan PM.7 Tahun 2013.
- c. Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- d. *International Convention on Load Lines (ILLC) 1996 amended by the 1988 Protocol and further revised in 2003 ;*
- e. *International Convention for the Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974/1978 (Consolidated Edition 2014);*
- f. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ship's (MARPOL 73/78);*
- g. *IMO Codes (Chemical and Gas Tankers);*
- h. *Convention of The International Labour Organization Office (ILO) 2012.*

4. Peralatan Keselamatan di atas Kapal

Keselamatan merupakan prioritas utama bagi seorang pelaut profesional saat bekerja di atas kapal. Semua perusahaan pelayaran memastikan bahwa kru mereka mengikuti prosedur keamanan pribadi dan aturan untuk semua operasi yang dibawa di atas kapal.

Untuk mencapai keamanan maksimal di kapal, langkah dasar adalah memastikan bahwa semua crew kapal memakai peralatan pelindung pribadi mereka dibuat untuk berbagai jenis pekerjaan yang dilakukan pada kapal.

- a. Macam – macam peralatan keselamatan menurut SOLAS 1974/1978 (Consolidated Edition 2014) Chapter III adalah sebagai berikut :

1) Rakit penolong (*Liferaft*)

Pada saat terjadi keadaan darurat, benda ini berperan penting jika penumpang atau ABK harus meninggalkan kapal, umumnya keadaan ini disebut *Abandon Ship*. Cara kerjanya dengan menekan HRU (*hydrostatic release unit*) yang terdapat di salah satu bagian dari *life raft*. Dengan menekan bagian ini, dengan otomatis *liferaft* akan jatuh ke air dan mengembang, setelah mengembang dengan sempurna barulah alat ini siap digunakan.

2) Rompi penolong (*Life jacket*)

Pelampung yang dikenakan oleh ABK atau penumpang untuk mengapungkan diri di dalam air pada waktu kapal berada dalam keadaan darurat.

3) *Lifebouys*

Ketika secara tidak sengaja seseorang terjatuh dari atas kapal (*Man Over Boat*), *lifebouy* dilempar ke air untuk mencegah korban terseret arus air dan tenggelam. Alat ini pun dilengkapi dengan tali dan *holmes light* yang digunakan apabila keadaan minim cahaya, *holmes light* dengan otomatis memancarkan cahaya apabila terapung di air, memudahkan tim penyelamat menemukan posisi korban.

4) Sekoci penolong (*Life boat*)

Sekoci penolong ini diturunkan menggunakan dewi – dewi (*davit*) ke air untuk menyelamatkan korban sesaat setelah jatuh dari atas kapal. Bentuknya yang kecil serta gerakannya yang cepat dan lincah menjadikan alat yang satu ini menjadi andalan untuk menyelamatkan korban yang tercebur ke air.

5) Sekoci penyelamat (*Rescue boat*)

Perahu tegar (*rigid*) atau mengembang (*inflatable*) yang dirancang untuk menyelamatkan nyawa manusia jika terjadi masalah di laut. Sekoci umumnya merujuk pada kendaraan yang dibawa oleh

kapal yang lebih besar untuk digunakan oleh penumpang dan awak kapal dalam keadaan darurat.

6) *EPIRB (Emergency Position – Indicating Radio Beacon)*

Diletakkan di area yang bebas dari halangan, biasanya di atas anjungan kapal. Sesaat setelah kapal tenggelam, alat ini secara otomatis terlepas dari dudukannya dan mengambang di permukaan air dan secara otomatis pula memancarkan sinyal yang ditangkap oleh satelit INMARSAT (*International Mobile Satellite Organization*) dan diteruskan ke stasiun pantai, sehingga bisa dengan segera diketahui posisi kapal yang memerlukan pertolongan.

7) *Radar Transponder*

Alat ini dipasang di *liferaft* yang nantinya akan memancarkan sinyal. Sinyal yang dipancarkan hanya mampu ditangkap oleh radar kapal– kapal yang berada di sekitar alat ini. Dan nantinya, kapal yang menerima sinyal ini bisa langsung memberikan pertolongan.

8) *Immersion Suit*

Fungsinya untuk mencegah pemakainya mengalami kehilangan panas tubuh (*hypothermia*) setelah terombang – ambing di dinginnya laut karena menunggu pertolongan yang tak kunjung datang.

9) *Parachute Signal*

Digunakan di malam hari, dengan menarik pemicu akan meluncurkan roket ini ke atas dan memancarkan cahaya merah terang di angkasa.

10) *Red Hand Flare*

Benda ini tidak meluncur ke atas melainkan hanya dipegang di tangan. Dan pemegangnya cukup melambai-lambaikannya untuk menarik perhatian tim penyelamat.

11) *Smoke Signal*

Biasanya digunakan apabila bencana terjadi di siang hari, keberadaan *parachute signal* dan *red hand flare* yang bekerja kurang

maksimal di siang hari karena keberadaan cahaya matahari akan diatasi dengan *smoke signal* ini. Meski siang hari, asap yang keluar dari alat ini mampu menarik mata di tengah cerahnya panas matahari.

- b. *Personal Protective Equipment (PPE)* atau peralatan keselamatan kerja di atas kapal yaitu :

a) Pelindung Tubuh

Pelindung tubuh adalah *coverall* biasa, meskipun ada beberapa pelindung tubuh khusus atau pekerjaan tertentu yang melibatkan bahan kimia atau pengelasan. Baju yang dirancang untuk melindungi tubuh dengan terbuat dari bahan berat kadang-kadang tahan api. Dalam keadaan ini mana pakaian normal akan robek, kemungkinan melukai bagian kaki, lengan atau badan, *coverall* akan bertahan.

b) Pelindung Kaki

Safety shoes atau sepatu yang dirancang untuk melindungi jari kaki dan kaki dari bahaya sementara cedera di tempat kerja. Mereka melindungi dari benda jatuh, benda bergulir atau kaki mencolok terhadap benda.

c) Pelindung Kepala

Helm pengaman dirancang untuk melindungi kepala dari benturan terhadap benda, terkena benda dan dari benda yang jatuh. Helm diberikan kepada awak kapal harus memenuhi standar nasional atau internasional. Helm pengaman biasanya terbuat dari bahan keras, plastik tahan lama dan memiliki masa kadaluarsa empat tahun dari tanggal pembuatan (tertera pada bagian bawah puncak).

Namun ketika tanda-tanda kerusakan (seperti retak atau penyok) terlihat maka harus dilakukan pergantinya. Awak kapal harus memeriksa helm mereka secara teratur. Helm pengaman harus dikenakan di semua area yang diberi tanda harus memakai helm di kepala tersebut dan dimanapun ada kemungkinan cedera pada kepala. Ini termasuk operasi kargo, penanganan jangkar, perawatan kamar

mesin, pekerjaan tanki dan selama latihan darurat.

d) Pelindung Mata Dan Wajah

Mata adalah organ sensorik utama dalam manusia dan kehilangan penggunaan salah satu atau keduanya karena cedera parah dapat berdampak pada kualitas hidup. Paradoknya pelanggaran PPE yang paling umum di kapal tidak memakai kacamata keselamatan dan kadang mereka mengeluh mereka tidak nyaman. Ini harus selalu diingat bahwa kacamata keselamatan lebih nyaman dari pada hidup tanpa melihat.

Semua pelindung mata dan wajah diberikan kepada awak kapal harus memenuhi standar nasional atau internasional. Kacamata keselamatan berwarna tidak boleh dipakai pada malam hari atau pada daerah pencahayaannya terbatas. Perlindungan wajah adalah perlindungan sekunder, diperlukan untuk berbagai tugas yang digariskan kepada PPE Matrix.

Mereka harus selalu dipakai dalam hubungan kacamata keselamatan. Perisai ngelas juga perlindungan sekunder dan harus selalu dipakai dalam hubungannya dengan kacamata keselamatan.

e) Pelindung Tangan

Bentuk yang paling umum dari cedera industri kelautan, minyak dan gas, dan lainnya adalah untuk tangan dan jari. Alasannya cukup jelas bahwa tidak ada pekerjaan yang telah diselesaikan oleh orang mana saja yang tidak melibatkan penggunaan tangan. Sarung tangan tidak akan menghentikan semua cedera tangan, tetapi mereka dapat memainkan peran penting dalam mengurangi keparahan.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memudahkan Penulis maupun pembaca dalam mempelajari makalah ini, maka Penulis membuat kerangka pemikiran dalam bentuk block diagram sehingga akan terlihat keterkaitan antara satu variable dengan variable yang lain sehingga ditemukan solusi dari permasalahan yang ada, sebagai berikut :

KERANGKA PEMIKIRAN

PERMASALAHAN (INCOME)

1. Surat kapal tidak lengkap.
2. Peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik.
3. Perawatan kapal tidak dijalankan dengan baik sehingga kapal tidak laik laut.
4. Kurangnya pemahaman awak kapal tentang penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)



KONDISI SAAT INI

1. Surat kapal tidak lengkap sehingga tidak mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar
2. Peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik



KONDISI YANG DIHARAPKAN (OUTCOME)

1. Kapal dilengkapi dengan surat-surat secara lengkap sesuai peraturan yang berlaku
2. Kondisi peralatan keselamatan di atas kapal dapat berfungsi dengan baik



PEMECAHAN MASALAH

1. Kapal mempersiapkan surat-surat persyaratan berlayar secara lengkap
2. Melakukan perawatan secara berkala terhadap peralatan keselamatan di atas kapal



JUDUL

MENGOPTIMALKAN KEBIJAKAN PENERBITAN SURAT
PERSETUJUAN BERLAYAR DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN PEKANBARU

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap di penuhnya ketentuan peraturan perundang - undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan berlayar. Syahbandar juga bekerja sama dengan instansi - instansi yang terkait.

Berdasarkan pengamatan penulis selama bertugas di Kantor Syahbandar dan Otoritas Kepelabuhan (KSOP) Pekanbaru, menemukan beberapa fakta sebagai berikut :

1. Surat kapal tidak lengkap

Pada tanggal 09 Agustus 2023 saat melakukan pemeriksaan terhadap KM. Jelatik Express 8 ditemukan bahwa surat-surat kapal sebagai perstaratan penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB) tidak lengkap. Sertifikat *liferaft* di atas KM. Jelatik Express 8 sudah kadaluarsa, sehingga pihak syahbandar tidak dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Pihak kapal harus mengurus sertifikat *liferaft* yang kadaluarsa tersebut, sehingga operasional kapal tertunda.

2. Peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik

Pada tanggal 12 Oktober 2023 saat melakukan pemeriksaan terhadap kapal Tug Boat Marcopolo II, saat melakukan pengecekan terhadap alat-alat keselamatan kapal dan pelaksanaan *on board training* bagi awak kapal. Setelah selesai mengadakan pengecekan alat-alat keselamatan penulis kepada Nahkoda di kapal Tug Boat Marcopolo II untuk mengadakan *Drill Abandon Ship* / meninggalkan kapal dengan menggunakan sekoci. Ketika pelaksanaan

penurunan sekoci didapati kekurangan-kekurangan dalam pelaksanaan latihan yaitu Waktu yang dibutuhkan untuk penurunan sekoci sampai kepermukaan air saat itu selama 9 menit, yang mana melewati waktu standard yang ditentukan yaitu 5 menit. Dan juga di dapati seorang ABK tidak melaksanakan tugasnya mengambil tali pointer untuk menahan sekoci. Setelah diperintahkan untuk memegang tali pointer, ternyata yang bersangkutan tidak tahu apa maksud tali pointer berikut kegunaannya.

Melihat kejadian-kejadian tersebut di atas, penulis menyimpulkan bahwa, kendala yang dihadapi dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diantaranya yaitu surat kapal tidak lengkap dikarenakan kurangnya persiapan dan pelaksanaan prosedur kerja di atas kapal yang belum berjalan secara maksimal.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan fakta kondisi di atas, penulis dapat menganalisis permasalahan yang terjadi sebagai berikut :

1. Surat kapal tidak lengkap

Secara umum, proses dan prosedur perizinan dapat meliputi prosedur pelayanan perizinan, proses penyelesaian perizinan yang merupakan proses internal yang dilakukan oleh aparat/petugas. Pada umumnya permohonan izin harus menempuh prosedur tertentu yang ditentukan oleh pemerintah dalam hal ini Kantor Syahbandar, selaku pemberi izin. Di samping harus menempuh prosedur tertentu, pemohon izin juga harus memenuhi persyaratan-persyaratan tertentu yang ditentukan secara sepihak oleh pemerintah atau pemberi izin. Prosedur dan persyaratan perizinan berbeda-beda tergantung jenis izin, tujuan izin, dan instansi pemberi izin.

Syarat-syarat dalam izin itu bersifat konstitutif dan kondisional. Bersifat konstitutif, karena ditentukan suatu perbuatan atau tingkah laku tertentu yang harus terlebih dahulu dipenuhi, artinya dalam hal pemberian izin ditentukan suatu perbuatan kongkret dan bila tidak dipenuhi akan dikenai sanksi Bersifat kondisional, karena penilaian tersebut baru ada dan dapat dilihat serta dapat dinilai setelah perbuatan atau tingkah laku yang disyaratkan itu terjadi.

Penentuan prosedur dan persyaratan perizinan ini ditentukan sepihak oleh pemerintah. Meskipun demikian, pemerintah tidak boleh membuat atau menentukan prosedur dan persyaratan menurut kehendaknya sendiri secara sewenang-wenang, tetapi harus sejalan dengan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar dari perizinan tersebut. Dengan kata lain, pemerintah tidak boleh menentukan syarat yang melampaui batas tujuan yang hendak dicapai oleh peraturan hukum yang menjadi dasar perizinan yang bersangkutan.

Adapun tujuan dari perizinan dapat dilihat dari dua sisi yaitu:

a. Dari Sisi Syahbandar

- 1) Untuk melaksanakan peraturan; Ketentuan- ketentuan yang termuat dalam peraturan tersebut sesuai dengan kenyataan dalam praktiknya atau tidak dan sekaligus untuk mengatur ketertiban.
- 2) Sebagai sumber pendapatan daerah; Dengan adanya permintaan permohonan izin, maka secara langsung pendapatan pemerintah akan bertambah karena setiap izin yang dikeluarkan pemohon harus membayar retribusi terlebih dahulu.

b. Dari Sisi pihak Kapal

- 1) Untuk adanya kepastian hukum;
- 2) Untuk adanya kepastian hak;
- 3) Untuk memudahkan mendapatkan fasilitas.

Izin merupakan instrumen yuridis yang digunakan oleh pemerintah untuk mempengaruhi para warga agar mau mengikuti cara yang dianjurkannya guna mencapai suatu tujuan kongkret. Sebagai instrument, izin berfungsi selaku ujung tombak instrument hukum sebagai pengarah, perekayasa, dan perancang

Ada beberapa variabel terkait penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di KSOP Pekanbaru yang perlu diperhatikan, diantaranya yaitu :

a. Kompetensi Individu

Variabel ini didasarkan pada kemampuan dan keterampilan melakukan kerja yang mana kemampuan dan keterampilan seseorang dipengaruhi oleh kebugaran fisik, pendidikan, akumulasi pelatihan dan

pengalaman kerja. Setiap anggota memiliki tugasnya masing-masing yang artinya setiap anggota tidak memiliki kemampuan yang sama.

b. Dukungan Organisasi

Variabel ini didasarkan pada kerja setiap orang tergantung pada dukungan organisasi dalam bentuk pengorganisasian penyediaan sarana dan prasarana kerja, pemilihan teknologi, pengamanan lingkungan kerja termasuk kondisi dan syarat kerja. Indikator ini mengukur sejauh mana dukungan organisasi kepada setiap anggotanya.

Dukungan yang diberikan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Pekanbaru tidak hanya berupa sarana dan prasarana tetapi juga berupa kepercayaan yang diberikan kepada setiap anggota yang memiliki tugas dan tanggung jawabnya masing-masing. Namun hal ini menimbulkan celah terjadinya penyalahgunaan wewenang yang dapat dilakukan oleh Syahbandar karena kepercayaan yang berlebihan

c. Dukungan Manajemen

Variabel ini didasarkan pada kemampuan manajerial para manajemen atau pimpinan, baik dengan cara membangun sistem kerja dan hubungan industrial yang aman dan harmonis maupun dengan mengembangkan kompetensi pekerjaan dan memobilisasi seluruh karyawan agar bekerja optimal. Dukungan penuh diberikan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kepelabuhan (KSOP) Pekanbaru kepada setiap anggotanya.

d. Kurangnya Sumber Daya Manusia

Terbatasnya sumber daya manusia membuat pengawasan tidak bisa dilakukan secara terus menerus, hal ini berkaitan dengan faktor pertama yakni kurangnya prasarana di lapangan.

e. Kurangnya Kesadaran Hukum

Kurangnya kesadaran hukum dari pada pengguna jasa juga merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tugas Syahbandar. Sebagaimana kejadian yang dijelaskan pada deskripsi data di atas, padahal sering dilakukan sosialisasi kepada agen, pemilik pelabuhan

dan pemilik kapal untuk taat pada peraturan, tetapi tidak jarang ditemukan pelanggaran yang terjadi berulang-ulang. Ini membuktikan bahwa kurangnya kesadaran hukum dari pihak terkait.

2. Peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik

Safety Officer yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan melakukan pengecekan secara rutin dan berkala sesuai prosedur dan manual dari perusahaan dan melaporkan hasil-hasil perawatan sesuai manual dari perusahaan, pengadaan suku cadang dan lain-lainnya. Safety Officer harus mempunyai daftar investasi untuk setiap rakit penyelamat dimana isi dari rakit penyelamat dapat diperiksa. Serta secara langsung bertugas sehari-hari terhadap kesiapan siaga yang mendadak dari rakit penyelamat dan semua alat-alat apung. Karena itu hal yang terpenting adalah selalu memastikan alat-alat keselamatan selalu dalam keadaan siap pakai kapan saja bila ada yang tidak sesuai atau tidak layak pakai, segera melengkapinya. Semakin lengkap alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal dan layak pakai, maka semakin aman bagi ABK untuk bekerja di atas kapal. Selain itu ABK harus secara langsung terlibat serta bertanggung jawab atas pelaksanaan kegiatan perawatan yaitu perwira dek yang dipimpin oleh Mualim I serta para juru mudi yang dipimpin oleh bosun. Keberhasilan mereka dalam bekerja akan sangat tergantung sejauh mana bekal kemampuan dan keterampilan mereka.

Berdasarkan kejadian yang telah penulis jelaskan pada deskripsi data di atas, dapat diketahui penyebab peralatan keselamatan tidak berfungsi dengan baik diantaranya yaitu :

a. Kurangnya perawatan pada alat-alat keselamatan di atas kapal

Kondisinya kurang baik hal ini diketahui pada saat latihan sekoci kondisi dari pada tali lopor sekoci dan block nya sudah berkarat dan tidak bisa berputar karena tidak pernah diberi pelumasan (*greass*) sehingga pada waktu latihan sekoci tidak bisa diturunkan, tali pointer nya sudah lapuk dan Hanlde untuk menurunkan dewi-dewi tidak bisa digerakan kemudian penulis memeriksa laporan perawatan alat-alat keselamatan ternyata laporan dibuat hanya menyalin catatan 1 dari bulan sebelumnya tanpa

melaksanakan apa yang dikerjakan, dicatat dan dilaporkan.

b. Jadwal perawatan yang kurang teratur

Dalam hal perawatan terhadap alat-alat keselamatan sangat kurang dan tidak dijalankan sebagaimana mestinya, sebagai bahan catatan untuk laporan dari hasil kegiatan didaftar periksa dan dicatat mereka hanya menyalin arsip yang sudah ada dari catatan bulan sebelumnya. Dengan demikian maka penerapan SMS di atas kapal kurang berjalan sebagai mana mestinya. Alat-alat keselamatan yang tidak siap pakai harus segera diganti dengan yang baru dan setiap bulan membuat laporan ke kantor mengenai kondisi terakhir semua alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal.

Dengan demikian supaya mendapat perhatian dari pihak perusahaan setiap membuat laporan dilampirkan dengan foto-foto alat-alat keselamatan yang rusak maupun yang kadaluarsa dan tulis status penting (*Urgent*) dibukti permintaan barang. Disini penulis akan mencoba kemukakan beberapa cara yang baik antara lain Pelatihan *rating* di atas kapal dan perawatan dan alat-alat keselamatan.

Terkait pengawasan Syahbandar dalam mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal di pelabuhan, tidak lepas dari berbagai faktor hambatan yang menjadi penghambat antar lain :

- 1) Tidak memiliki rasa tanggung jawab pegawai terhadap tugas-tugas yang telah ditetapkan, yang mana faktor penghambat ini dapat dilihat dari adanya ketidak disiplin pegawai dimana pada saat menjalankan tugas, ada yang duduk di kantin tanpa melaksanakan tugasnya, ini merupakan salah satu faktor penghambat dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal di pelabuhan.
- 2) Sarana dan prasarana, dalam hal ini pemeriksaan peralatan keselamatan di atas kapal hanya dilakukan sekedarnya, sehingga dikhawatirkan peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik.

Adapun perubahan yang terjadi terhadap kapal-kapal di pelabuhan Pekanbaru, setelah dilakukan pengawasan oleh Syahbandar, dalam faktor yang mempengaruhi pengawasan Syahbandar dalam mewujudkan keselamatan, keamanan, dan ketertiban kapal di pelabuhan, merupakan tugas Syahbandar, agar tertib dalam keselamatan, keamanan, dan ketertiban pelayaran.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data di atas, penulis dapat memberikan alternatif pemecahan masalah yang terjadi, dan mengevaluasi dari masing-masing alternatif pemecahan masalah serta memilih pemecahan masalah yang tepat dalam mengatasi permasalahan yang terjadi, sebagai berikut :

1. Alternatif Pemecahan Masalah

Dari pembahasan pada analisis data di atas, alternatif pemecahannya adalah sebagai berikut :

a. Surat kapal tidak lengkap

Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Kepelabuhan (KSOP) Pekanbaru, maka setiap kapal harus melengkapi surat-surat / dokumen yang telah ditentukan dalam Undang-Undang RI No 17 Tahun 2008. Untuk itu, setiap kapal yang mengajukan permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) agar melakukan hal-hal sebagai berikut :

1) Mempersiapkan surat-surat / dokumen yang dibutuhkan

Persyaratan yang harus dilengkapi dalam pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB), yaitu :

- a) Permohonan dari Perusahaan Pelayaran
- b) Melampirkan Lindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (LKKK) dari Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut (LALA) dan Kepelabuhanan
- c) Buku Kesehatan
- d) Dokumen Kapal

- e) Daftar Awak Kapal
- f) Sailing Declaration
- g) Cek Fisik Kapal
- h) Kwitansi tanda lunas pembayaran PNBPP. 14 tahun 2000
- i) Daftar Muatan (Manifest)
- j) Pemeriksaan administrasi

2) Melakukan persiapan untuk inspeksi kapal

Sebagaimana kejadian pada deskripsi data di atas, saat dilakukan latihan meninggalkan kapal didapati ada dua ABK yang tidak memahami prosedur keselamatan di atas kapal. Hal ini terlihat saat berkumpul tidak menggunakan peralatan keselamatan dengan lengkap dan juga saat menurunkan sekoci penolong terlihat tidak mengetahui cara penurunan yang benar sesuai prosedur yang berlaku. Oleh karena itu. Hal ini membuktikan bahwa latihan keselamatan di atas kapal tidak dijalankan sebagaimana mestinya. Oleh karena itu, Nakhoda bersama Safety officer harus mempersiapkan anak buahnya sebelum menghadapi petugas inspeksi.

b. Peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik

Peralatan keselamatan di atas kapal yang tidak berfungsi dengan baik menjadi salah satu penyebab tidak diberikannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh pihak Kantor Syahbandar. Oleh karena itu, pihak kapal dalam hal ini Safety officer sebagai penanggung jawab keselamatan harus memastikan bahwa, seluruh peralatan keselamatan di atas kapal dapat difungsikan sebagaimana mestinya. Untuk itu pemecahan masalahnya yaitu :

1) Membuat jadwal perawatan dan melaksanakannya dengan baik

Peralatan keselamatan yang ada di atas kapal tidak dapat berfungsi dengan baik dikarenakan kurangnya perawatan terhadap alat-alat keselamatan tersebut. Untuk itu perlu adanya jadwal perawatan yang teratur agar pelaksanaan perawatan terhadap alat-alat

keselamatan lebih terjadwal. Dalam hal ini peran Safety Officer sangat dibutuhkan, untuk membuat jadwal perawatan alat-alat keselamatan sekaligus mengawasi pelaksanaan perawatan tersebut. Walaupun jadwal perawatan sudah dibuat sedemikian rupa, namun terkadang ABK tidak menjalankannya dengan baik dikarenakan semangat kerja / motivasi ABK menurun. Untuk itu diperlukan peran seorang pimpinan untuk memotivasi ABK agar lebih semangat dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya.

Dalam memotivasi kepada ABK Nakhoda sebagai pimpinan di atas kapal harus mengetahui kemampuan masing-masing ABK dalam menerima arahan-arahan yang diberikan oleh Nakhoda, supaya setiap arahan yang disampaikan oleh Nakhoda dapat dipahami dan diimplementasikan di lapangan. Karena setiap ABK berbeda kemampuannya disinilah seorang pimpinan harus memahami betul bagaimana caranya setiap persoalan bisa diatasi, sehingga setiap pekerjaan dapat diselesaikan sebagaimana yang diharapkan. perlu adanya pendekatan kepada semua ABK supaya setiap arahan dan petunjuk dari Nakhoda dilaksanakan, adakan komunikasi dua arah yaitu Nakhoda memotivasi ke ABK dan ABK memberikan pendapatnya berupa usulan-usulan untuk perbaikan dan apabila saran atau usulan dari ABK diterima oleh Nakhoda maka ABK merasa dihargai dan diperlukan keberadaannya dan sebaliknya kalau setiap usulan yang baik diabaikan oleh Nakhoda maka ABK kurang bergairah untuk menjalankan perintah Nakhoda.

2) Melakukan perawatan pada alat-alat keselamatan secara berkala

Dalam sistem manajemen keselamatan sudah ditetapkan dan menyusun cara perawatan alat alat keselamatan tiap minggu, tiap bulan, tiap tiga bulan, tiap enam bulan berupa daftar periksa (Check list)untuk dikirim ke kantor dan diarsipkan (file) di kapal selanjutnya penulis akan menguraikan mengenai perawatan alat-alat keselamatan Sekoci dan perlengkapannya:

- a) Sekoci Penolong:
 - (1) Mesin Sekoci diperiksa dan dihidupkan setiap minggu
 - (2) Perlengkapan dan makanan darurat setiap bulan.
 - (3) Sekoci diturunkan ke air setiap tiga bulan
- b) *Life jacket* :
 - (1) Lampu *life Jacket* diperiksa setiap bulan
 - (2) Pluit diperiksa setiap bulan

Selanjut apabila dalam perawatan alat-alat keselamatan tersebut di atas di temukan ada yang sudah kadaluarsa atau rusak harus di ganti maka Safety Officer yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan memberi laporan dan mengajukan permohonan supaya di supply suku cadang yang baru. Dengan demikian supaya mendapat perhatian dari pihak perusahaan setiap membuat laporan dilampirkan dengan foto-foto alat-alat keselamatan yang rusak maupun yang kadaluarsa dan tulis status penting (*Urgent*) di bukti permintaan barang.

Kegiatan perawatan ini, sesuai dengan peraturan ISM Code 10 tentang perawatan kapal dan perlengkapan, yaitu :

- a) Perusahaan harus menetapkan prosedur-prosedur untuk menjamin bahwa kapal terpelihara sesuai dengan ketentuan-ketentuan dan ketapan-ketetapan dan setiap persyaratan-persyaratan tambahan mana saja yang mungkin ditetapkan oleh perusahaan.
- b) Dalam memenuhi persyaratan-persyaratan tersebut perusahaan harus menjamin bahwa :
 - (1) Pemeriksaan – pemeriksaan diselenggarakan pada interval-interval yang sesuai
 - (2) Setiap ketidaksesuaian dilaporkan dengan kemungkinan, penyebabnya jika diketahui
 - (3) Tindakan perbaikan yang semestinya dilakukan

- (4) Pencatatan-pencatatan dari kegiatan – kegiatan tersebut tetap terpelihara.

2. Evaluasi Alternatif Pemecahan Masalah

Berdasarkan alternatif pemecahan masalah di atas, penulis dapat memberikan evaluasi dari masing-masing pemecahannya sebagai berikut :

a. Surat kapal tidak lengkap

- 1) Mempersiapkan surat-surat / dokumen yang dibutuhkan

Keuntungan :

Kapal akan mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Kepelabuhan (KSOP) Pekanbaru sehingga pelayaran dapat dilakukan sesuai jadwal yang telah ditentukan.

Kerugian :

Terkadang persiapan tidak dilakukan dengan sungguh-sungguh sehingga terdapat beberapa dokumen yang sudah tidak berlaku.

- 2) Melakukan persiapan untuk inspeksi kapal

Keuntungan :

Saat petugas inspeksi (Marine Inspector) memeriksa perlengkapan keselamatan dan kesiapan awak kapalnya, tidak ditemukan kekurangan-kekurangan yang menghambat bahkan menyebabkan tidak diterbitkannya Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Kerugian :

Terkadang ada beberapa ABK yang masih tidak disiplin dalam menjalankan tugasnya.

b. Peralatan keselamatan di atas kapal tidak berfungsi dengan baik

- 1) Membuat jadwal perawatan dan melaksanakannya dengan baik

Keuntungan :

Peralatan keselamatan di atas kapal dapat berfungsi dengan baik sehingga tidak menghambat dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Kerugian :

Terkadang jadwal perawatan yang telah dibuat tidak dilaksanakan secara maksimal.

- 2) Melakukan perawatan pada alat-alat keselamatan secara berkala

Keuntungan :

Peralatan keselamatan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Kerugian :

Membutuhkan waktu untuk melakukan perawatan secara berkala.

3. Pemecahan Masalah Yang Dipilih

Berdasarkan evaluasi alternatif pemecahan masalah di atas, maka penulis dapat menentukan pemecahan masalah yang tepat dalam mengatasi permasalahan yang terjadi terkait dengan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Adapun pemecahan masalah tersebut yaitu :

- a. Mempersiapkan surat-surat / dokumen yang dibutuhkan

Persyaratan yang harus dilengkapi dalam pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB), yaitu :

- 1) Permohonan dari Perusahaan Pelayaran
- 2) Melampirkan LKKK dari Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut & Kepelabuhanan (LALA)
- 3) Buku Kesehatan
- 4) Dokumen Kapal
- 5) Daftar Awak Kapal

- 6) Sailing Declaration
 - 7) Cek Fisik Kapal
 - 8) Kwitansi tanda lunas pembayaran PNBPP. 14 tahun 2000
 - 9) Daftar Muatan (Manifest)
 - 10) Pemeriksaan administrasi
- b. Membuat jadwal perawatan dan melaksanakannya dengan baik

Dalam hal ini peran Safety Officer sangat dibutuhkan, untuk membuat jadwal perawatan alat-alat keselamatan sekaligus mengawasi pelaksanaan perawatan tersebut. Walaupun jadwal perawatan sudah dibuat sedemikian rupa, namun terkadang ABK tidak menjalankannya dengan baik dikarenakan semangat kerja / motivasi ABK menurun. Untuk itu diperlukan peran seorang pimpinan untuk memotivasi ABK agar lebih semangat dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya terkait implementasi kebijakan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di KSOP Pekanbaru, maka penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Kapal tidak dilengkapi dengan surat / dokumen secara lengkap, sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia No.17 tahun 2008 tentang pelayaran, sehingga pihak Syahbandar tidak dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
2. Saat dilakukan pengecekan terhadap peralatan keselamatan di atas kapal, ditemukan beberapa peralatan keselamatan yang tidak berfungsi dengan baik, dikarenakan kurangnya perawatan terhadap peralatan tersebut.

B. SARAN

Berdasarkan beberapa kesimpulan di atas, penulis memberikan saran agar implementasi kebijakan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di KSOP Pekanbaru dapat terlaksana secara maksimal, sebagai berikut :

1. Pihak kapal / agen agar mempersiapkan surat-surat / dokumen yang dibutuhkan dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di KSOP Pekanbaru agar tidak terjadi kendala / hambatan yang dapat menyebabkan operasional kapal tertunda.
2. Nakhoda bersama Safety Officer agar memberikan familiarisasi tentang prosedur perawatan alat-alat keselamatan di atas kapal dan memberikan latihan keselamatan / *on board training* kepada ABK secara rutin.

3. Pihak Syahbandar agar memberikan sosialisasi kepada pihak kapal / agen tentang syarat dan prsedur dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di KSOP Pekanbaru.

DAFTAR PUSTAKA

Konvensi *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974/1978. SOLAS 1974/1978 (Consolidated Edition 2014) *Chapter I, Regulation 19*

Peraturan Menteri Perhubungan KM.64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar

UU Republik Indonesia No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran