

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



**SKRIPSI**

**“UPAYA PENINGKATAN KOMPETENSI AWAK KAPAL, PEMILIK KAPAL, OPERATOR KAPAL DAN KOMPETENSI PEGAWAI SEKSI KESELAMATAN BERLAYAR PENJAGAAN DAN PATROLI TENTANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II JAYAPURA”**

**Oleh :**

**BANGKID RIZKY SYAHPUTRA TAN IMBIRI**  
**NRP. 13.7672/K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA  
2017**

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



**SKRIPSI**

**“UPAYA PENINGKATAN KOMPETENSI AWAK KAPAL, PEMILIK KAPAL, OPERATOR KAPAL DAN KOMPETENSI PEGAWAI SEKSI KESELAMATAN BERLAYAR PENJAGAAN DAN PATROLI TENTANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II JAYAPURA”**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**BANGKID RIZKY SYAHPUTRA TAN IMBIRI  
NRP. 13.7672/K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA  
2017**

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



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**


**NAMA** : BANGKID RIZKY SYAHPUTRA TAN IMBIRI  
**NRP** : 13.7672/K  
**PROGRAM PENDIDIKAN** : D-IV  
**JURUSAN** : KALK  
**JUDUL** : UPAYA PENINGKATAN KOMPETENSI AWAK  
KAPAL, PEMILIK KAPAL, OPERATOR KAPAL  
DAN KOMPETENSI PEGAWAI SEKSI  
KESELAMATAN BERLAYAR PENJAGAAN  
DAN PATROLI TENTANG KESELAMATAN  
DAN KEAMANAN PELAYARAN DI KANTOR  
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS II JAYAPURA

Jakarta, 24 Agustus 2017

**Pembimbing Materi**

  
**Capt. Supendi, MMTr**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19760707 199808 1 001

**Pembimbing Penulisan**

  
**Drs. Purnomo .M.M**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 195906121 19800 3 001

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

  
**April Gunawan Malau, S.Si, MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19720413 199803 1 005

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



**TANDA PENGESAHAN SKRIPSI**

**NAMA** : BANGKID RIZKY SYAHPUTRA TAN IMBIRI  
**NRP** : 13.7672/K  
**PROGRAM PENDIDIKAN** : D-IV  
**JURUSAN** : KALK  
**JUDUL** : UPAYA PENINGKATAN KOMPETENSI AWAK KAPAL, PEMILIK KAPAL, OPERATOR KAPAL DAN KOMPETENSI PEGAWAI SEKSI KESELAMATAN BERLAYAR PENJAGAAN DAN PATROLI TENTANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II JAYAPURA

**Penguji I**

**Drs. Sugianto, MM**  
Penata Tk. I (III/d)

**NIP. 19620715 198411 1 001**

**Penguji II**

**M. Ynsuf, SE, MM**  
Pembina (IV/a)

**NIP. 19591212 198403 1 007**

**Penguji III**

**Irwansyah, SH, MH**

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

**April Gunawan Malau, S.Si, MM**  
Penata Tk. I (III/d)  
**NIP. 19720413 199803 1 005**

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan ke Hadirat Allah SWT, yang oleh karena Rahmat dan Karunianya, telah memampukan penulis untuk dapat merampungkan penulisan karya ilmiah atau skripsi ini sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Adapun skripsi ini dibuat dengan judul :

**“UPAYA PENINGKATAN KOMPETENSI AWAK KAPAL, PEMILIK KAPAL, OPERATOR KAPAL DAN KOMPETENSI PEGAWAI SEKSI KESELAMATAN BERLAYAR PENJAGAAN DAN PATROLI TENTANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN PELAYARAN DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II JAYAPURA”**

Penulis sangat menyadari bahwa rampungnya penulisan karya ilmiah atau skripsi ini tidak terlepas dari dukungan berbagai pihak terkait, yang telah memberikan bantuan baik secara moral, spiritual maupun finansial. Oleh karenanya, melalui kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak yang telah membantu penulis, antara lain :

1. Yth. Capt. Sahattua P. Simatupang, M.M., M.H. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Bapak April Gunawan Malau, S.Si., M.M. selaku Ketua Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Bapak Larsen Barasa, S.E., M.M.Tr. selaku Sekretaris Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Yth. Capt. Supendi, M.M.Tr. selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah banyak memberikan pengarahan, saran dan bimbingannya kepada penulis sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

5. Yth. Drs. Purnomo, M.M. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah banyak memberikan koreksi-koreksi dalam penulisan, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
6. Yth. Bapak dan Ibu Dosen Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, baik yang secara langsung maupun tidak langsung yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang berguna bagi penulis dan telah banyak membantu kelancaran proses penulisan dan penyusunan skripsi ini.
7. Kepada Ayah (Sem Tan Imbiri) dan Ibu (Tri Hadiyaningsih) yang selalu mendoakan, memberikan dorongan penuh dan mendukung dalam berbagai hal sehingga penulis dapat menyelesaikan studi.
8. Kepada Bapak Tua (Benyamin Tan Imbiri) yang selama ini telah banyak membantu, memberi saran dan masukan - masukan terhadap pendidikan saya.
9. Kepada Saudara - saudari kandung saya (Jilly Tan Imbiri) dan (Sena Tan Imbiri) yang telah memberi semangat dan motivasi dalam pendidikan saya selama ini.
10. KSOP Kelas II Jayapura yang telah menyediakan tempat untuk penulis melaksanakan praktek darat.
11. Rekan - rekan dan semua pihak yang tidak disebutkan namanya satu per satu, yang telah memberikan bantuan dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis juga menyadari bahwa dalam penulisan skripsi atau karya ilmiah ini masih terdapat kekurangan. Oleh karenanya, penulis senantiasa mengharapakan saran dan kritik yang bersifat konstruktif demi penyempurnaan tulisan ini.

Akhir kata, sekali lagi penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah berperan serta dalam penyusunan skripsi atau karya ilmiah ini sejak awal sampai akhir. Kiranya Allah SWT senantiasa memberkati budi baik Bapak, Ibu serta Saudara dan Saudari Sekalian.

Jakarta, 24 Agustus 2017

Penulis

**Bangkid Rizky Syahputra Tan Imbiri**

**Nrp. 13.7672/K**

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
SAMPUL DALAM .....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI .....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR LAMPIRAN .....	viii
 <b>BAB I. PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	4
C. Batasan Masalah .....	4
D. Rumusan Masalah .....	4
E. Tujuan dan Manfaat Penulisan skripsi .....	5
F. Sistematika Penulisan .....	6
 <b>BAB II. LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	7
B. Kerangka Pemikiran .....	18
 <b>BAB III. METODE PENELITIAN</b>	
A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	20
B. Metode Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data .....	20
C. Subjek Penelitian .....	22
D. Teknik Analisis Data .....	22
 <b>BAB IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	24
B. Analisis Data .....	32
C. Alternatif Pemecahan Masalah.....	35

D. Evaluasi Pemecahan Masalah.....	37
E. Pemecahan Masalah.....	43

## **BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN**

A. Kesimpulan .....	46
B. Saran .....	46

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**



## DAFTAR LAMPIRAN

<b>Lampiran I</b>	Struktur Organisasi
<b>Lampiran II</b>	Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Masuk
<b>Lampiran III</b>	Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Keluar

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Merujuk pada amanat Undang - Undang No.17 Tahun 2008, Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut yang sangat strategis bagi wawasan Nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan Nasional dikarenakan dapat menunjang dan mempermudah akses penghubungan dan penjangkauan wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan. Mengingat 70% wilayah Indonesia adalah wilayah perairan. Untuk menghadapi perubahan ke depan, Pelayanan atau angkutan laut mempunyai potensi kuat untuk di kembangkan mengingat karakteristiknya mampu melakukan pengangkutan secara masal sehingga mampu mendorong dan menunjang pembangunan Nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan mandat Pancasila serta Undang – Undang Dasar 1945.

Namun demikian system keselamatan dan keamanan menjadi factor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar dan tolak ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun dari sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya. Makanya terjadi kecelakaan baik kapal tenggelam, kapal terbalik, tersapu ombak hingga gagal bersandar di Pelabuhan, bukti bahwa sistem keselamatan pelayaran kita belum berjalan optimal.

Pelayaran bagi Negara Republik Indonesia sebagai Negara kepulauan merupakan salah satu moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda - moda transportasi lain yang di tata dalam sistem transportasi Nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan dimasa depan, mempunyai karakteristik mampu

melakukan pengangkutan secara masal, menghubungkan dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan. Menyadari peran transportasi seperti tersebut diatas, maka pelayaran sebagai salah satu moda transportasi, dalam penyelenggaraan sangat perlu di tata dalam pengawasan terhadap kapal - kapal yang beroperasi di perairan Indonesia untuk mendapatkan angkutan yang selamat, aman, cepat, lancer, tertib, nyaman dan efisien.

Data Ditjen Perhubungan Laut menyebutkan, lebih dari 80% kasus kecelakaan pelayaran karena factor manusia yang lalai, baik di pihak Operator atau Regulator. Dan tidak sedikit pengguna jasa yang cenderung memaksakan diri dan melanggar aturan sampai terjadi kecelakaan. Untuk mewujudkan keselamatan pelayaran dan keamanan pelayaran dibutuhkan peran semua pihak. Terdapat beberapa unsur yang memiliki peranan penting yakni pemerintah sebagai Regulator, pengusaha sebagai Operator dan tidak ketinggalan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi laut.

Pelabuhan sebagai tempat kegiatan Pemerintah, berupa pengawasan terhadap keselamatan pelayaran, pengawasan terhadap kelaiklautan kapal dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar. Berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang tentunya di lengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan. Indonesia sebagai Negara kepulauan, memiliki Pelabuhan sebanyak 2.070 Pelabuhan (Dermaga) yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Sementara di wilayah Papua memiliki 7 (Tujuh) Pelabuhan, diantaranya Pelabuhan Jayapura.

Kapal – kapal yang beroperasi di wilayah perairan Jayapura adalah kapal – kapal rakyat yang bersifat tradisional, maupun kapal – kapal modern yang bersifat bisnis atau kapal – kapal yang bersifat menawarkan jasa, kapal - kapal tersebut merupakan sarana penghubung antara pulau – pulau yang berada di sekitar perairan Papua maupun di luar dari wilayah Papua, dan berperan penting dalam pergerakan perekonomian, maka dari itu kapal – kapal ini harus beroperasi dengan selamat, aman,

cepat, tertib, lancar, teratur, nyaman dan efisien, yang harus memenuhi syarat laiklaut kapal.

Kecelakaan besar maupun kecil dalam pelayaran tetap saja pada intinya mengandung resiko korban jiwa, harta benda dan pencemaran lingkungan. Dalam upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan di laut, Pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan selaku instansi teknis pembina keselamatan pelayaran, telah menyiapkan regulasi pengoprasian kapal (sesuai jenis dan ukurannya), diwajibkan melengkapi persyaratan keselamatan pelayaran, meningkatkan kesejahteraan awak kapal dan memperjelas status hukum kapal serta melengkapi peralatan keselamatan kapal maupun hal-hal yang berkenaan dengan pelayaran.

Untuk dapat menciptakan kondisi kapal yang beroperasi seperti yang diharapkan tersebut, maka kapal-kapal harus laiklaut. Salah satu cara agar kapal-kapal yang dimaksud dalam kondisi laiklaut, yaitu dengan melakukan pengawasan terus menerus terhadap perusahaan pelayaran dan kapalnya. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura sebagai salah satu unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mempunyai kewajiban melaksanakan tugas dan fungsi keselamatan pelayaran, antarlain melaksanakan pemeriksaan kelaik lautan kapal.

Dengan latar belakang tersebut diatas, penulis berkeinginan menulis tentang mekanisme pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura dalam melaksanakan tugas dan fungsi sebagai Syahbandar. Dengan demikian semua kapal yang memasuki pelabuhan Jayapura dapat diawasi kelaik lautannya sebelum di berikan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

sehingga terciptanya keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, penulis mengangkat judul:

**“UPAYA PENINGKATAN KOMPETENSI AWAK KAPAL, PEMILIK KAPAL,  
OPERATOR KAPAL DAN KOMPETENSI PEGAWAI SEKSI KESELAMATAN  
BERLAYAR PENJAGAAN DAN PATROLI TENTANG KESELAMATAN DAN  
KEAMANAN PELAYARAN DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS II JAYAPURA”**

**B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas, maka dapat diidentifikasi masalah pokok sebagai berikut :

1. Pemahaman dari awak kapal, pemilik kapal dan operator kapal yang tidak mumpuni akan arti pentingnya kelaiklautan kapal.
2. Kurangnya kompetensi pegawai seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura.
3. Sarana dan prasarana pendukung kerja belum memadai.
4. Pegawai atau personel kurang disiplin dalam bertugas.

**C. PEMBATASAN MASALAH**

Agar penyusunan skripsi ini lebih terarah maka penulis membatasi pembahasan pada masalah 1 (satu) dan 2 (dua) saja :

1. Pemahaman dari awak kapal, pemilik kapal dan operator kapal yang tidak mumpuni akan arti pentingnya kelaiklautan kapal.
2. Kurangnya kompetensi pegawai seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura.

**D. PERUMUSAN MASALAH**

Dalam penulisan skripsi ini, penulis merumuskan masalah sebagai :

1. Bagaimana meningkatkan pemahaman dari awak kapal, pemilik kapal dan operator kapal akan arti pentingnya kelaiklautan kapal ?
2. Bagaimana meningkatkan kompetensi pegawai seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura ?

## **E. TUJUAN DAN MANFAAT**

### **1. Tujuan**

1. Untuk mengurangi kecelakaan kapal di perairan kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura.
2. Untuk menganalisis mekanisme pengawasan kelaiklautan kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura.
3. Untuk pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya mengetahui cara pemeriksaan kelaik lautan kapal.

### **2. Manfaat**

1. Bagi instansi terkait

Sebagai masukan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura, dan pihak yang terkait tentang pentingnya kelaiklautan kapal dalam pengoperasian kapal.

2. Bagi Penulis

Dapat memahami dan menambah wawasan pengetahuan tentang tupoksi petugas yang melaksanakan pengawasan kelaiklautan kapal.

3. Bagi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta

Sebagai bahan dan data informasi untuk perpustakaan sekolah tinggi ilmu pelayaran Jakarta. Dan bagi pembaca yang sama untuk mempelajari permasalahan yang sama.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Berisi tentang latar belakang masalah, maksud dan tujuan, permasalahan, ruang lingkup, metodologi (kerangka teori)

### **BAB II : LANDASAN TEORI**

Berisi tentang gambaran umum dan struktur organisasi serta data pendukung.

### **BAB III : METODOLOGI PENELITIAN**

Dalam bab ini menjelaskan studi yang di gunakan untuk pengumpulan data yang penulis pilih teknik tersebut dapat berupa studi kepustakaan, pengamatan, penilaian

### **BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Merupakan kesimpulan dikemukakan penulis.

### **BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**

Merupakan bab terakhir dari penulisan skripsi yang berisikan kesimpulan dan saran. Kesimpulan dan saran dipetik dari bab IV yaitu terdiri dari analisis dan pembahasan. Dan untuk saran menyesuaikan dengan perumusan maslah dan hasil dari solusi dan pembahasan.





## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Di dalam bab ini, penulis membuat beberapa pengertian yang di ambil dari beberapa buku-buku referensi, Surat keputusan dan pendapat para ahli. Untuk pengertian kelaik lautan kapal dalam keselamatan pelayaran Kantor Pelabuhan dalam Undang undang No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, dan beberapa konvensi internasional, dari *IMO*, *ILO*, sebagai berikut :

##### **1. International Maritime Organization (IMO)**

Dalam buku Ir. Pieter batti yang berjudul” *dasar-dasar Peraturan keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran dari kapal*”, tahun 1995, menyebutkan antara lain bahwa dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran, PBB dalam kopersinya pada tahun 1948 telah menyetujui untuk membentuk suatu badan Internasional yang khusus menangani masalah kemaritiman. Badan tersebut di bentuk pertama kali dengan nama *INTER-GOVERMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION (IMCO)*. Sepuluh tahun kemudian, yakni pada tahun 1958 organisasi tersebut baru di akui secara internasional. Kemudian berubah nama menjadi *INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)* sejak tanggal 22 mei 1982.

IMO antara lain menerbitkan :

- a. *International Convention for the Safety of life at Sea (SOLAS)1974/1978 Adopted 1974* dan mulai diberlakukan 1980, di lengkapi dengan tambahan beberapa prosedur mengenai survey, sub division and stability, construction, fire fighting, life saving, radio communication dan sebagainya.

b. *International Convention on Standard of Training. Ceritification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW). Adopted 1978* dan mulai di berlakukan 1984. Pertama kali diperkenalkan persetujuan international mengenai standar *minimum training* dan sertifikasi untuk Nahkoda, Perwira kapal dan ABK. Juga membuat standard pengawasan di kapal. Pada tahun 1995 konvensi ini di revisi menjadi *amandemen STCW 1995*, terakhir di tahun 2010 di tambah lagi dengan *STCW code 2010*.

c. **MARPOL CONVENTION**

Sejak peluncuran kapal pengangkut minyak yang pertama *GLUCKAUF* pada tahun 1885 dan penggunaan pertama mesin *diesel* sebagai penggerak utama kapal tiga tahun kemudian, maka fenomena pencemaran laut oleh minyak mulai muncul. Baru pada tahun 1954 atas prakarsa dan pengorganisasian yang dilakukan oleh Pemerintah *Inggris (UK)*, lahirlah "*Oil Pullution Convention*", yang mencari cara untuk mencegah pembuangan campuran minyak dan pengoperasian kapal tanker dan dari kamar mesin kapal lainnya. Sebagai hasilnya adalah sidang *IMO* mengenai "*international Conference on Marine Pollution*" dari tanggal 8 Oktober sampai dengan 2 Nopember 1973 yang menghasilkan "*international Convention for the Prevention of Oil Pollution from Ships*" tahun 1973, yang kemudian disempurnakan dengan *TSPP (Tanker Safety and Pollution Prevention) Protocol* tahun 1978 dan konvensi ini dikenal dengan nama *MARPOL 1973/1978* yang masih berlaku sampai sekarang. Definisi mengenai "*Ship*" dalam *MARPOL 73/78* adalah sebagai berikut: "*Ship means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air cushion vehhicles, suvmersibles, ficating Craft and fixed or floating platform*". Jadi "*Ship*" dalam peraturan lindungan lingkungan maritim adalah semua jenis bangunan yang berada di laut apakah bangunan itu mengapung, melayang atau tertanam tetap di dasar laut.

d. **Isi Peraturan Marpol**

Peraturan mengenai pencegahan berbagai jenis sumber bahan pencemaran lingkungan maritim yang datangnnya dari kapal dan bangunan lepas pantai

diatur dalam *MARPOL Convention 73/78 Consolidated Edition 1997* yang memuat peraturan :

1) *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973.*

Mengatur kewajiban dan tanggung jawab Negara-negara anggota yang sudah meratifikasi konvensi tersebut guna mencegah pencemaran dan buangan barang-barang atau campuran cairan beracun dan berbahaya dari kapal. Konvensi-konvensi *IMO* yang sudah diratifikasi oleh Negara anggotanya seperti Indonesia, memasukkan isi konvensi-konvensi tersebut menjadi bagian dari peraturan dan perundang-undangan Nasional.

2) *Protocol of 1978* Merupakan peraturan tambahan “*Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP)*”

Bertujuan untuk meningkatkan keselamatan kapal tanker dan melaksanakan peraturan pencegahan dan pengontrolan pencemaran laut yang berasal dari kapal terutama kapal tanker dengan melakukan modifikasi dan petunjuk tambahan untuk melaksanakan secepat mungkin peraturan pencegahan pencemaran yang dimuat di dalam *Annex konvensi*. Karena itu peraturan dalam *MARPOL Convention 1973* dan *Protocol 1978* harus dibaca dan diinterpretasikan sebagai satu kesatuan peraturan. *Protocol of 1978*, juga memuat peraturan mengenai :

a) *Protocol I*

Kewajiban untuk melaporkan kecelakaan yang melibatkan barang beracun dan berbahaya. Peraturan mengenai kewajiban semua pihak untuk melaporkan kecelakaan kapal yang melibatkan barang-barang beracun dan berbahaya. Pemerintah Negara anggota diminta untuk membuat petunjuk untuk membuat laporan, yang diperlukan sedapat mungkin sesuai dengan petunjuk yang dimuat dalam *Annex Protocol I*. Sesuai *Article II MARPOL 73/78 Article III “Contents of report”* laporan tersebut harus memuat keterangan :

Mengenai identifikasi kapal yang terlibat melakukan pencemaran. Waktu, tempat dan jenis kejadian Jumlah dan jenis bahan pencemar

yang tumpah. Bantuan dan jenis penyelamatan yang dibutuhkan Nahkoda atau perorangan yang bertanggung jawab terhadap insiden yang terjadi pada kapal wajib untuk segera melaporkan tumpahan atau buangan barang atau campuran cairan beracun dan berbahaya dari kapal karena kecelakaan atau untuk kepentingan menyelamatkan jiwa manusia sesuai petunjuk dalam *Protocol* dimaksud.

Ini berarti ketaatan pada peraturan *MARPOL 73/78* merupakan persyaratan kapal boleh memasuki pelabuhan semua Negara anggota. Adalah wewenang dari Negara pelabuhan untuk memberlakukan peraturan lebih ketat tentang pencegahan pencemaran sesuai peraturan mereka. Namun demikian sesuai *UNCLOS 1982* peraturan seperti itu harus dipublikasikan dan disampaikan ke *IMO* untuk disebar luaskan.

- e. Dalam ketentuan lainnya di atur tentang beberapa tugas, hak dan kewajiban nahkoda antara lain :
- 1) Nahkoda harus melaksanakan kebijakan serta program keselamatan dan kesehatan dari pemilik atau pengelola kapal di atas kapal-kapalnya. Kebijakan dan program, termasuk aturan dan instruksi-instruksi keselamatan, harus berkomunikasi dengan jelas kepada semua ABK. Nahkoda harus memastikan agar pekerjaan atau tugas yang di lakukan di atas maupun dari kapalnya di laksanakan sedemikian rupa untuk mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan menyebabkan keadaan yang dapat menyebabkan cedera para pelaut atau terganggunya kesehatan mereka.
  - 2) Nahkoda harus (dapat) memastikan agar perlengkapan keselamatan (*safety equipment*), termasuk semua perlengkapan darurat dan perlindungan (*emergency and protective equipment*), di rawat dan disimpan dengan baik, siap di pakai setiap saat.

## **2. *International Labour Conventions (ILO)***

Organisasi ini menerbitkan satu-satunya convention yang di buat oleh *ILO* adalah *Maritime Labour Conventions 2006* yang mengatur secara internasional tentang ketentuan minimum kondisi kerja dan kondisi hidup pelaut.

*ILO* sebelumnya telah membuat dan memberlakukan berbagai konvensi untuk melindungi para pelaut seperti *ILO 147*, *ILO 185* dan yang lainnya. *MLC 2006* ini sebenarnya adalah merupakan rangkuman dari konvensi-konvensi *ILO* sebelumnya dalam upaya meningkatkan kesejahteraan pekerja di sektor maritim (Pelaut).

Apabila *MLC 2006* ini diberlakukan, beberapa hak para pelaut akan dapat terpenuhi yaitu:

- a. Tempat kerja yang aman (*safe and secure*) sesuai dengan standar keselamatan yang layak;
- b. Syarat perjanjian kerja yang wajar (*fair terms of employment*);
- c. Kerja dan kondisi tempat kerja dikapal yang layak; dan
- d. Perlindungan kerja, perawatan kesehatan, kesejahteraan dan bentuk lainnya terhadap perlindungan social (*Health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection*).

## **3. Dalam regulasi Nasional di Indonesia sebagai berikut :**

Undang-undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran :

Pasal 1 ayat 32 yang berbunyi :

Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Pasal 1 Ayat 33 yang berbunyi:

Kelaik lautan 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

#### Pasal 1 Ayat 34

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.

#### Pasal 1 Ayat 35

Badan Klasifikasi adalah lembaga klasifikasi kapal yang melakukan pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan kapal, jaminan mutu *material marine*, pengawasan pembangunan, pemeliharaan, dan perombakan kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi.

#### Pasal 1 Ayat 36

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

#### Pasal 1 Ayat 37

Kapal Perang adalah kapal Tentara Nasional Indonesia yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dengan demikian yang dimaksud dengan keselamatan pelayaran antara lain sebagai berikut :

- a. keselamatan kapal
- b. pencegahan pencemaran dari kapal
- c. pengawakan kapal
- d. garis muat kapal dan pemuatan
- e. kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang
- f. status hukum kapal

- g. manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal
- h. manajemen keamanan kapal.

Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud di atas harus dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

#### **4. Pengertian Keselamatan Pelayaran**

Kapal sebagai sarana angkutan laut dan tempat banyak orang menggantungkan hidupnya, maka bahaya atas keselamatan yang selalu mengancam setiap saat harus selalu diwaspadai. Pada prinsipnya cara apapun yang ditempuh, yang terpenting adalah selamat dari pelabuhan keberangkatan sampai ke pelabuhan tujuan. Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 (Pasal 1 ayat 1) tentang Pelayaran, bahwa : “Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhanan, keamanan dan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim”.

Dengan demikian dapat diambil pengertian bahwa keselamatan pelayaran merupakan suatu usaha atau kegiatan di bidang pelayaran untuk menciptakan angkutan diperairan dengan selamat, cepat, lancar, tertib, nyaman, dengan maksud melindungi keselamatan kapal, jiwa, harta benda, dan lingkungan laut.

Dasar hukum dilaksanakannya kelaiklautan kapal menurut Nasional:

- a. Undang-undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
- b. PP No.51 tahun 2002 tentang perkapalan
- c. PM 9 tahun 2005 tentang pendidikan ,ujian Negara dan Sertifikasi kepelautan
- d. PM 189 Tahun 2015 tentang organisasi dan tata kerja Departemen Perhubungan

#### **5. ISM CODE (International Safety Management Code) 1992**

Bertujuan untuk mengatur bagaimana kapal tetap laiklaut agar supaya tercipta *operational ship* yang baik . Dalam *ISM Code* terdapat beberapa definisi, antara lain :

- a. Manajemen Keselamatan kapal adalah manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya penanggulangan/pengendalian pencemaran lingkungan.
- b. *International Safety Management (ISM) Code* adalah Kondifikasi International tentang Manajemen Keselamatan Kapal dan pencegahan pencemaran sebagaimana yang diatur dalam Bab IX Konvensi *SOLAS 197* yang telah diamandemen
- c. Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) adalah sistem penataan dan pendokumentasian yang memungkinkan personil menerapkan kebijakan manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan perusahaan secara efektif.
- d. Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan adalah dokumen yang berisikan kebijakan dan prosedur untuk penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan dan kapal
- e. Audit Manajemen Keselamatan adalah verifikasi yang dilakukan secara sistematis terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan perusahaan dan kapal terhadap kesesuaian persyaratan sistem manajemen keselamatan yang telah ditetapkan dan diterapkan secara efektif.
- f. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan/*Document of Compliance (DOC)* adalah dokumen pemenuhan yang diterbitkan bagi perusahaan yang telah memenuhi persyaratan peraturan ini.
- g. Sertifikat Manajemen Keselamatan/*Safety Management Certificate (SMC)* adalah dokumen/sertifikat yang diterbitkan bagi kapal yang membuktikan bahwa perusahaan dan manajemen di atas kapal bekerja/terselenggara sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) yang telah disahkan.

## **6. Peraturan Kelaiklautan kapal**

Aspek Status Hukum Kapal

Jenis-jenis surat kebangsaan kapal di Indonesia antara lain:

- a. Surat laut : Ukuran kapal  $\geq$  GT 175
- b. Pas Besar : GT 175 > ukuran kapal  $\geq$  7
- c. Pas Kecil : ukuran kapal < GT 7



- d. Surat tanda kebangsaan sementara : berbentuk surat laut sementara atau pas tahunan sementara untuk kapal yang belum didaftarkan atau di balik namakan dan atau daftar ukur belum mendapat pengesahan.

## **7. Aspek pengawakan kapal**

Undang undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai peraturan pelaksanaannya :

- a. Peraturan Keselamatan Kapal
- b. PM 84 Tahun 2013 tentang perekrutan dan penempatan awak kapal
- c. PM 70 tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas jaga Pelaut

## **8. Kelaiklautan Kapal Di Indonesia**

Untuk membahas kelaiklautan kapal dalam konteks negara Indonesia, maka kita harus melihat kepada UU No. 17/2008 Tentang Pelayaran dimana disebutkan :

- a. Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1, ayat 33  
“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.”.
- b. Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1, ayat 34  
“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.

Dengan memahami dua ayat di atas kelaiklautan memiliki fungsi dan persyaratan sebagai berikut :

- a) keselamatan kapal;
- b) pencegahan pencemaran perairan dari kapal;

- c) pengawakan;
- d) garis muat;
- e) pemuatan;
- f) kesejahteraan awak kapal;
- g) kesehatan penumpang;
- h) status hukum kapal;
- i) manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
- j) manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu;

## 9. Sertifikasi

A. Di dalam *SOLAS 74/78 Chapter I part B-Surveys Certificates* di atur juga system pelaksanaan *survey* dan sertifikasi yang di butuhkan dalam rangka pelaksanaan peraturan tersebut.

Kerangka pemeriksaan dan sertifikasi yang di formulasikan dalam *Solas convention 1974* dan *TSPP Protocol 1978* adalah :

- 1) Semua kapal harus melalui pemeriksaan yang meliputi inspeksi terhadap struktur dari konstruksi, permesinan dan semua peralatan agar bisa mendapatkan sertifikat sebagai berikut:
  - a) *Cargo Ship Safety Contructions Certificate*
  - b) *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*
  - c) *Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate*
  - d) *Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate*
- 2) Alat-alat keselamatan peralatan pemadam kebakaran dan *Inert Gas System (IGS) tanker* yang berumur di atas 10 tahun harus di periksa 1 (satu) kali setiap tahun untuk mengetahui bahwa kondisi dari alat keselamatan terebut tetap baik.
- 3) Peralatan Radio dan radar yang ada di atas skoci harus dilakukan pemeriksaan setiap 12 bulan
- 4) Semua aspek kontruksi dan struktur yang menyangkut keselamatan di luar yang tersebut di atas, harus di periksa setiap 5 (lima) tahun. Bagian-bagian yang di periksa termasuk *steering gear controls*, bagian luar lambung kapal bagian struktur kapal, *system* bongkar muat dan pipa bahan bakar.

b. Jenis-Jenis Sertifikat kelaik lautan kapal

1) Jenis-jenis sertifikat kapal yang dinilai menentukan bahwa kapal laik-laut, adalah :

- a) *Ship Registered Certificate.*
- b) *Load Line Certificate.*
- c) *Ship's Equipment Certificate.*
- d) *Ship's Construction Certificate.*
- e) *Hull & Machinery Certificate.*
- f) *Radio & Telegraphy Certificate.*
- g) *IOPP (international Oil Prevention of Pollution) Certificate.*
- h) *Cargo Ship Safety equipment certificate*
- i) *SSCEC (Ship Sanitation Control exemption) Certificate*
- j) *Certificate of Class*
- k) *Last port clearance certificate*

2) Kemudian untuk mengetahui apakah dipelabuhan sebelumnya kapal juga dalam kondisi laik-laut, maka perlu diperhatikan :

- a) *Last port clearance.*
- b) *pengesahan*
- c) *Medical record*

c. Mengawaki melengkapi kebutuhan kapal (*Properly manning & Supply the ship*).

*Properly manning* adalah bahwa kapal yang bersangkutan telah diawaki sesuai dengan peraturan yang berlaku untuk ukuran kapal tersebut. Apabila Syahbandar meneliti bahwa Mualim I (satu) seharusnya mempunyai ijazah MPB I, ternyata yang berada diatas kapal berijazah MPB II (dua), maka kapal tersebut tidak akan mendapat *Certificate of Sea Worthiness*. Maka perusahaan tersebut harus mengganti Mualim I dengan yang memiliki Ijazah MPB I. *Supply the Ship* berarti wajib mengatur perbekalan kapal tersebut yang meliputi bahan makanan dan obat-obatan secukupnya termasuk air tawar, sehingga bahan-bahan makanan yang telah ada diatas kapal sesuai dengan persyaratan menu untuk crew yang sesuai menu yang berlaku bendera kapal. Saat ini telah berlaku *MLC 2006* bahwa setiap kapal harus mempunyai susunan menu selama 3 (tiga) bulan dan melengkapi kebutuhan *logistik* kapal 2 (dua) kali dari yang kebutuhan dan *Chief cook* harus memiliki sertifikat

- d. Membuat fasilitas-fasilitas ruangan kapal agar sesuai dengan muatan (laik muat), baik pada saat pemuatan, penyimpanan, penyusunan dan pembongkaran barang tersebut.

Untuk menilai pemadatan atau susunan muatan dalam kapal di Indonesia jarang dilakukan, hanya terbatas pada barang-barang berbahaya (*Dangerous Cargo*), dimana perlu alat-alat pengamanan (*Safety*) dan ventilasi pendingin, sedangkan diluar negri disesuaikan dengan klassifikasi 10 jenis barang dagangan yang telah ditetapkan oleh *SOLAS 1974*.

## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

Untuk dapat menguraikan pembahasan skripsi ini, maka dibuat suatu kerangka pemikiran terhadap pokok masalah, yaitu “Upaya Peningkatan Kompetensi Awak Kapal, Pemilik Kapal, Operator Kapal dan Kompetensi Pegawai Seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli Tentang Keselamatan Berlayar dan Keamanan Pelayaran di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura” Pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal merupakan faktor yang memiliki hubungan erat terhadap penerapan keselamatan pelayaran, oleh karenanya pengawasan tentang kelaiklautan kapal akan berdampak pada rendahnya tingkat keselamatan pelayaran. Sebaliknya, ketatnya pengawasan kelaiklautan terhadap kapal akan memberikan dampak positif yakni tingginya tingkat penerapan keselamatan pelayaran pada kapal-kapal yang beroperasi di wilayah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura. Dalam hal ini instansi pemerintah khususnya petugas Kesyahbandaran sangat berperan penting dalam pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal dalam rangka penerapan keselamatan pelayaran.



## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### **1. Waktu Penelitian**

Penulis menentukan waktu penelitian pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura terhitung mulai Agustus 2015 hingga Agustus 2016.

##### **2. Tempat Penelitian**

Penelitian dilakukan penulis di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura.

Berikut data dari tempat penelitian :

Nama : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura

Alamat : Jalan Koti No. 8, Jayapura, Kode Pos 99221

No. Telepon : (0967) 534018

Fax : (0967) 533923

Email : adpel\_jayapura@yahoo.co.id

#### **B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

##### **1. Metode Pendekatan**

Dalam hal ini, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif, deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia atau objek, suatu kondisi sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang, atau melihat mengenai situasi atau kejadian-kejadian, sifat populasi atau daerah tertentu dengan mencari informasi faktual, justifikasi keadaan, membuat penilaian sehingga diperoleh gambaran yang jelas.

Sedangkan kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis.

## **2. Teknik Pengumpulan Data**

Pembuatan sebuah skripsi selalu memerlukan suatu penelitian terlebih dahulu, agar dapat memperoleh data-data yang guna dapat menguraikan masalah pokok yang terdapat di dalam suatu laporan tugas akhir.

Kualitas data bergantung pada kualitas alat pengukur atau alat pengambil data serta kualifikasi orang yang mengambil data. Data atau informasi dapat di ambil langsung dari sumbernya oleh peneliti (*data primer*) atau di ambil dari dokumen-dokumen yang telah di kumpulkan dan di susun oleh pihak lain (*data skunder*) dan peneliti harus menerima menurut apa adanya.

Data adalah informasi yang di gunakan dalam penelitian agar dapat memberikan gambaran objek yang di teliti sehingga persoalan yang diteliti dapat di bahas. Dalam penelitian ini data yang di peroleh berupa data yang di ambil langsung dari sumbernya (*data primer*) berupa metode survei serta metode observasi dan berupa data yang tersedia di dalam perusahaan tempat penelitian dilakukan (*data skunder*) berupa dokumentasi perusahaan serta jurnal penelitian atau penilaian kepustakaan.

### **a. Data Primer**

Metode Observasi :

Dengan metode ini orang melakukan pengamatan dan pencatatan secara simetris terhadap gejala atau fenomena yang diselidiki, tanpa mengajukan pertanyaan meskipun objeknya orang, misalnya Kualifikasi petugas di bidang kesyahbandaran dan pengawasan keselamatan kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura dimana penulis melakukan Proyek Darat (PRADA). Teknik ini mengacu pada keadaan sebenarnya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura, dengan melihat jumlah hasil realisasi data yang diperoleh dengan target yang harus dicapai pada setiap tahunnya. Dalam menganalisis masalah

ini penulis tidak tergantung pada asumsi tapi juga terjun langsung lapangan agar dapat melihat secara langsung agar data yang di peroleh lebih aktual.

**b. Data Sekunder**

Ada dua katagori data sekunder, yaitu internal data berupa dokumentasi perusahaan data berupa penilaian kepustakaan. Penilaian kepustakaan adalah penelitian yang dilakukan dengan membaca literatur dari buku-buku serta diklat yang dapat menunjang pengumpulan data yang diperlukan guna melengkapi penelitian lapangan yang penulis lakukan, serta dapat menguatkan secara tertulis laporan yang penulis sajikan.

**C. SUBJEK PENELITIAN**

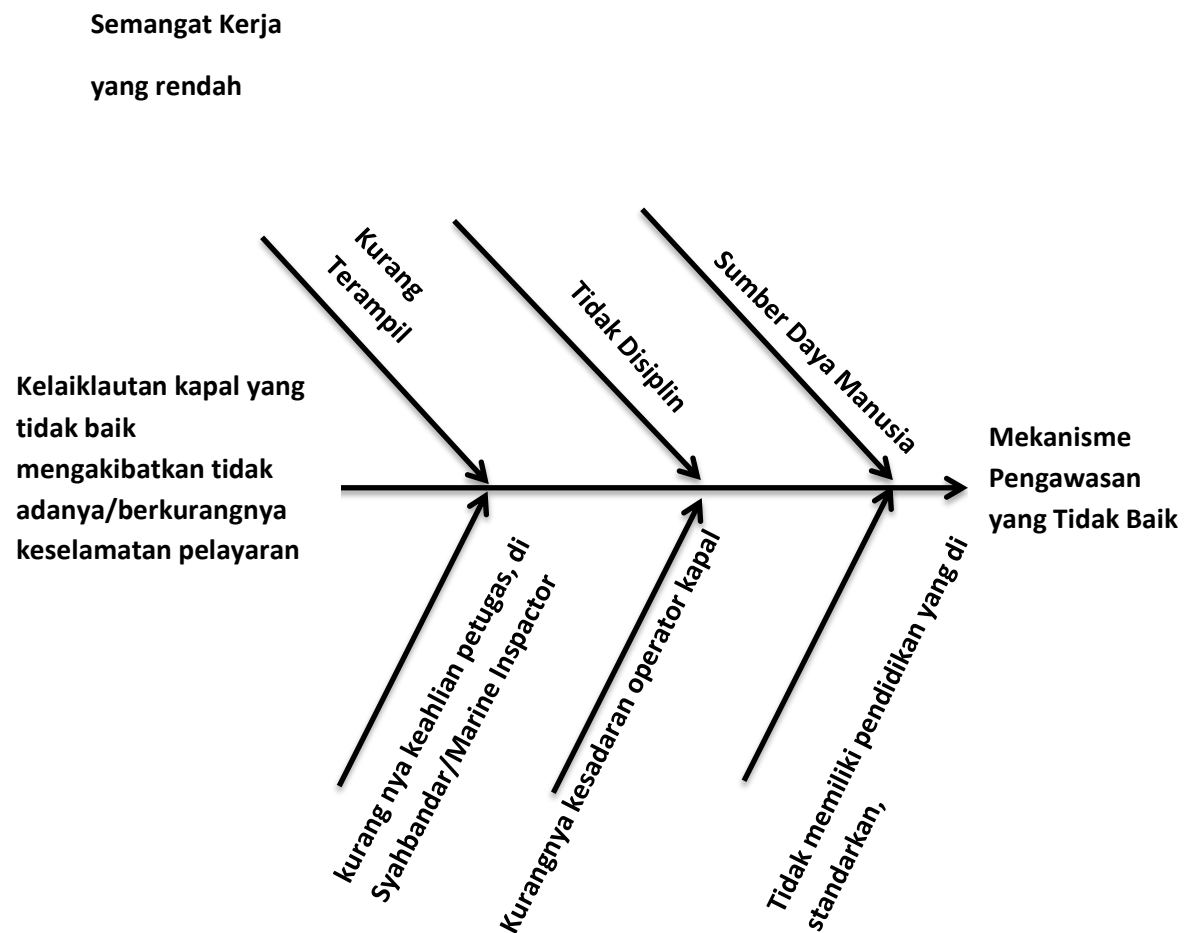
Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura mempunyai peran penting di dalam pengawasan keselamatan pelayaran, dalam pengawasannya tersebut harus di dukung oleh beberapa faktor pendukung, dalam hal ini penulis mengambil subjek penelitian pengawasan kelaik lautan kapal, agar dapat mengambil langkah-langkah yang dapat meningkatkan pengawasan keselamatan pelayaran di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas II Jayapura.

**D. TEKNIK ANALISI DATA**

Dalam pembuatan suatu karya ilmiah, selalu memerlukan suatu penelitian terlebih dahulu agar dapat memperoleh data-data yang kongkret guna dapat menguraikan masalah pokok yang terdapat di dalam suatu laporan. Untuk itulah dalam penulisan skripsi ini, penulis mengambil langkah teknis analisis dengan menggunakan teknik analisis sebab akibat yang sesuai dan memudahkan penulis menganalisisnya. Analisis sebab akibat ini menganalisis suatu kejadian dan peristiwa yang terjadi dengan meniliti akar dan penyebab dari permasalahan yang ada, dimana penulis akan mengemukakan beberapa hal yang berkaitan dengan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kelaiklautan kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura. Untuk membahas tentang teknik analisis sebab akibat sebagai teknik analisi data, penulis akan membuat suatu diagram tulang ikan (*Fish*



*Bone*) yang akan mempermudah penulis dalam menganalisis permasalahan ini. Diagram ini berguna untuk menentukan faktor-faktor yang berakibat pada suatu karakteristik kualitas, dimana diagram ini akan menunjukkan antara sebab dan akibat. Diagram sebab akibat digunakan untuk menemukan sumber-sumber persoalan dan solusinya. Nama lain diagram ini adalah diagram tulang ikan atau *fish bone diagram*. Adapun langkah-langkah yang harus ditempuh adalah mengidentifikasi masalah yang harus ditentukan, mencari penyebab utama persoalan sebagai tulang (*bone*) dan mencari faktor apa yang menyebabkannya.



## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Pelabuhan Jayapura memiliki peran cukup besar di Provinsi Papua dan menjadi urat nadi aktivitas perekonomian serta pergerakan transportasi di kota Jayapura. Jayapura di dukung oleh hinterland yang beraneka ragam antara lain komoditi pertambangan, pertanian, kehutanan, agroindustry yang mempunyai prospek ekspor., tentunya hal ini sangat menguntungkan bagi kapal untuk bongkar muat maupun perbaikan/ *maintenance* kapal.

Sesuai dengan peraturan UU No 17 tahun 2008 pada pasal 126 ayat 3 yang berlaku, sebelum kapal diizinkan berlayar, dilakukan pemeriksaan oleh Syahbandar/ *Marine Inspektor*. Pemeriksaan meliputi pemeriksaan dokumen kapal, fisik kapal dan susunan awak kapal sesuai dengan Sijil atau *Crew list*. Pemeriksaan ini penting untuk dapat memastikan apakah kapal tersebut telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal atau belum. Berdasarkan pemeriksaan Syahbandar/ *Marine inspektor* Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura dapat menyatakan laiklaut atau tidaknya kapal.

Pelaksanaan pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar/ *Marine Inspector*, sebelum kapal dinyatakan laik laut, meliputi pemeriksaan dokumen dan fisik kapal. Persiapan dan pemeriksaan dilakukan melalui tiga alur tahapan, yaitu :

- 1. Sumber Daya Manusia (SDM) Persiapan Dalam Menunjang Keselamatan Pelayaran**
  - a. Persiapan pemeriksaan sebelum naik ke kapal yaitu pemeriksaan kelengkapan dan keaslian dokumen/ sertifikasi kapal.
  - b. Ketika berada di dermaga yaitu memeriksa dari dekat keadaan kapal ditinjau dari fisik kapal dan pemuatan.

- c. Di atas kapal dilakukan pemeriksaan fisik nautis, teknis dan radio serta perlengkapan alat-alat keselamatan pelayaran yang tersedia di atas kapal.

Persoalan yang terjadi di Kantor Kesyahbandar dan Otoritas Pelabuhan Jayapura adalah sebagai berikut :

- a. Masih banyak penerbitan sertifikat sementara
- b. Pemahaman peraturan-peraturan yang kurang
- c. Kecelakaan kapal

Data permasalahan di atas adalah data masalah yang banyak terjadi di unit pelayanan teknis perhubungan laut di daerah.

Banyak timbul permasalahan di Pelabuhan Jayapura baik teknis maupun non teknis yang sangat memerlukan perhatian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, adapun permasalahan tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Pemahaman peraturan-peraturan masih kurang
- b. Terbatasnya atau kurangnya wawasan tenaga pemeriksa keselamatan kapal yang berkualifikasi
- c. Belum adanya keseragaman blanko pemeriksaan kapal, baik dari jenis kapal maupun isi kotor
- d. Kesejahteraan petugas pemeriksa masih kurang memadai
- e. Proses sertifikasi kapal harus dilakukan oleh Syahbandar/ *Marine Inspectur*.

## **2. Sumber Daya Manusia (SDM) Pengawasan Keselamatan Pelayaran**

### **a. Sumber Daya Manusia Di atas Kapal**

Berdasarkan fakta yang ada bahwa sebagian besar pelaut ( Anak buah kapal ) yang bekerja di kapal yang tidak teregistrasi dan kurang memiliki pengetahuan mengenai prosedur penanganan keselamatan dan keamanan pelayaran. Keahlian dalam hal menghadapi tanggap darurat, pemeliharaan, perawatan alat keselamatan pelayaran dan penanganan muatan pada saat kapal bongkar muat maupun pada saat sedang berlayar mengakibatkan timbulnya potensi kecelakaan. Pada saat Syahbandar/

*Marine Inspector* melakukan pemeriksaan fisik dan sertifikasi kapal namun masih sering terjadi penyimpangan pelaksanaan peraturan keselamatan pelayaran, misalnya seperti :

- 1) Masa berlakunya alat keselamatan pelayaran yang sudah melebihi jatuh tempo (*Expire* ) (Alat-alat Isyarat Bahaya, *Liferaft*, botol pemadam kebakaran).
- 2) Alat keselamatan yang tidak sesuai dengan yang ditetapkan
- 3) Alat Navigasi tidak bekerja secara optimal serta penempatan yang tidak sesuai.
- 4) Penyimpangan dari PM 84 Tahun 2013 tentang perekrutan dan penempatan awak kapal

Setelah dianalisis dari fakta dan data yang dikumpulkan dari hasil observasi lapangan yang didapat, hal itu di sebabkan karena kurangnya kesadaran awak kapal untuk mengikuti pelatihan yang berhubungan dengan keterampilan pelaut dan kurangnya partisipasi perusahaan pelayaran dalam memberikan pelatihan terhadap awak kapal dengan cara mengirimkan ke diklat pelatihan ketrampilan pelaut, karena kurangnya kompeten Nakhoda sebagai puncak pimpinan sehingga tidak pernah mengadakan latihan secara berkala diatas kapal.

#### **b. Pengetahuan dan ketrampilan**

Sumber daya manusia sebagai pelaut harus memiliki pengetahuan cukup serta peralatan kapal, dapat diketahui sebelum kontrak kerja dilaksanakan, pihak perusahaan akan melakukan tes wawancara meliputi pengetahuan serta ketrampilan yang dimiliki dapat dibuktikan dengan adanya lampiran sertifikat dari diklat pelatihan. Kondisi yang menyimpangan dari aturan standar kelaiklautan kapal. Jika dari hasil pemeriksaan di temukan adanya penyimpangan pada kapal maupun awaknya, maka kepada Nakhoda kapal, secara tertulis, diberikan keterangan tidak memenuhi sesuai persyaratan kelaik lautan kapal, serta tindakan yang harus dilengkapi oleh Nakhoda, pemilik kapal atau operator kapal.

Dari hasil pemeriksaan terhadap kapal Indonesia yang beroperasi di wilayah Pelabuhan Jayapura hanya sebagian kecil yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Hal ini disebabkan kurang atau rusak dan hilangnya peralatan keselamatan, *life boy*, *life jacket*, isyarat bahaya, pemadam kebakaran dan lainnya. Jika kekurangan tersebut di atas tidak dapat dipenuhi maka kapal tidak dapat dizinkan untuk berlayar. Surat Persetujuan Berlayar ke Pelabuhan tujuan dapat diperoleh dengan catatan kekurangan harus dilengkapi atau diperbaiki di pelabuhan tujuan yang memungkinkan untuk melengkapi persyaratan tersebut.

**c. Pemeriksaan dan pengawasan kelaiklautan kapal**

Dalam pelaksanaan pemeriksaan dan pengawasan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Jayapura ada beberapa masalah yang dihadapi diantaranya adalah sebagai berikut :

- 1) Kapal berbendera Indonesia yang tidak melengkapi persyaratan keselamatan kapal.

Dari hasil pemeriksaan terhadap kapal berbendera Indonesia yang beroperasi di wilayah Pelabuhan Jayapura, hanya sebagian kecil kapal yang melengkapi persyaratan keselamatan kapal, sebagai contoh *Life Jacket* yang seharusnya dilengkapi 100% pada saat berlayar di tambah dinas jaga, alat keselamatan yang tidak terawat dengan baik, seperti tali *wire*(tali buang ke darat) pada *Life Boat* tidak diberi *grease*(gemuk) yang baru dan jarang digunakan pada latihan keselamatan. Kurangnya kesadaran dan pemahaman dari awak, pemilik dan operator akan pentingnya kelaiklautan kapal. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2002 tentang perkapalan pada pasal 58 ayat 1 yang berisi :

“ Pemilik, operator, Nakhoda atau pemimpin kapal wajib memelihara dan merawat kapalnya sehingga kapal selama dioperasikan tetap memenuhi persyaratan dan sesuai dengan data yang terdapat pada sertifikat kapal “

- 2) Sumber daya manusia yang tidak berkompeten dalam pengawasan kelaiklautan kapal baik dari segi kuantitas maupun kualitas.

Syahbandar/ *Marine Inspectur* pengawas Kelaiklautan kapal yang kurang berkualitas dan tidak dalam jumlahnya dapat mengakibatkan kurang efisien pada Syahbandar/ *Marine Inspectur* sebagai pengawas, hal tersebut di dapati pada kapal yang tidak dilengkapi alat keselamatan namun mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar. Kondisi tersebut akan mengakibatkan dampak buruk bagi keselamatan pelayaran itu sendiri. Yang tertera pada UU No 17 tahun 2008 pada pasal 126 ayat 3. “Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian”.

- 3) Masih terdapat sebagian pegawai atau personel yang kurang disiplin dalam melaksanakan tupoksinya.

Faktor kedisiplinan merupakan salah satu kunci kesuksesan suatu organisasi dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Masih banyak ditemukan pengawas yang tidak disiplin dalam menjalankan tugasnya pada pengawasan keselamatan pelayaran yang menunda waktu pelaksanaan pengawasan pada kapal.

Dari berbagai pemeriksaan yang ada harus dilaksanakan untuk mendukung perlengkapan syarat kelaik lautan tidak jarang terjadi kelalaian dalam penilaian kelaiklautan kapal. Hal ini dapat terjadi disebabkan karena beberapa faktor, dan yang paling sering adalah faktor kesalahan manusia (*Human Error*), dimana Syahbandar/ *Marine Inspectur* pemeriksa keselamatan kapal ragu atau kurang memahami peraturan yang ada, dalam melaksanakan proses sertifikasi. Peraturan, pemeriksaan keselamatan kapal terlambat di Pelabuhan Jayapura.

Sarana fasilitas penunjang persyaratan kelaiklautan kapal sangat terbatas seperti, kapal tradisional, kapal layar motor melaksanakan *docking* secara tradisional dengan cara dikandaskan dan dimiringkan. Kondisi tersebut sangatlah mengganggu proses penilaian pemeriksaan Kelaiklautan terutama saat pemeriksaan bawah air. Selain itu kurangnya Syahbandar/ *Marine Inspectur* pemeriksa keselamatan kapal yang berkualifikasi *Marine Inspector* pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura dapat menghambat proses sertifikasi. Pada dasarnya Pelabuhan Jayapura dituntut untuk dapat

memberikan pelayanan yang prima kepada pemakai jasa, ditambah lagi kesejahteraan pegawai yang masih sangat minim, hal tersebut kemungkinan besar mengakibatkan terjadinya *kolusi* antara petugas pemeriksa keselamatan dengan pemilik kapal, sehingga akan mengakibatkan kesalahan yang sangat fatal dalam proses pemeriksaan Kelaiklautan kapal, dari kesalahan ini akan sangat mengakibatkan kerugian baik dari segi ekonomi, sosial dan rusaknya lingkungan maritim karena terjadinya pencemaran.

**d. Fakta – fakta di lapangan**

**Fakta 1 :**

Berdasarkan faktanya hal tersebut terjadi pada waktu saya melaksanakan praktek darat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Jayapura saya menemukan fakta bahwa pekerja atau pengawas dalam menjalankan tupoksinya tidak kompeten, seperti kurangnya pemahaman dan kurang teliti pada saat pengecekan sertifikat kapal.

**Fakta 2 :**

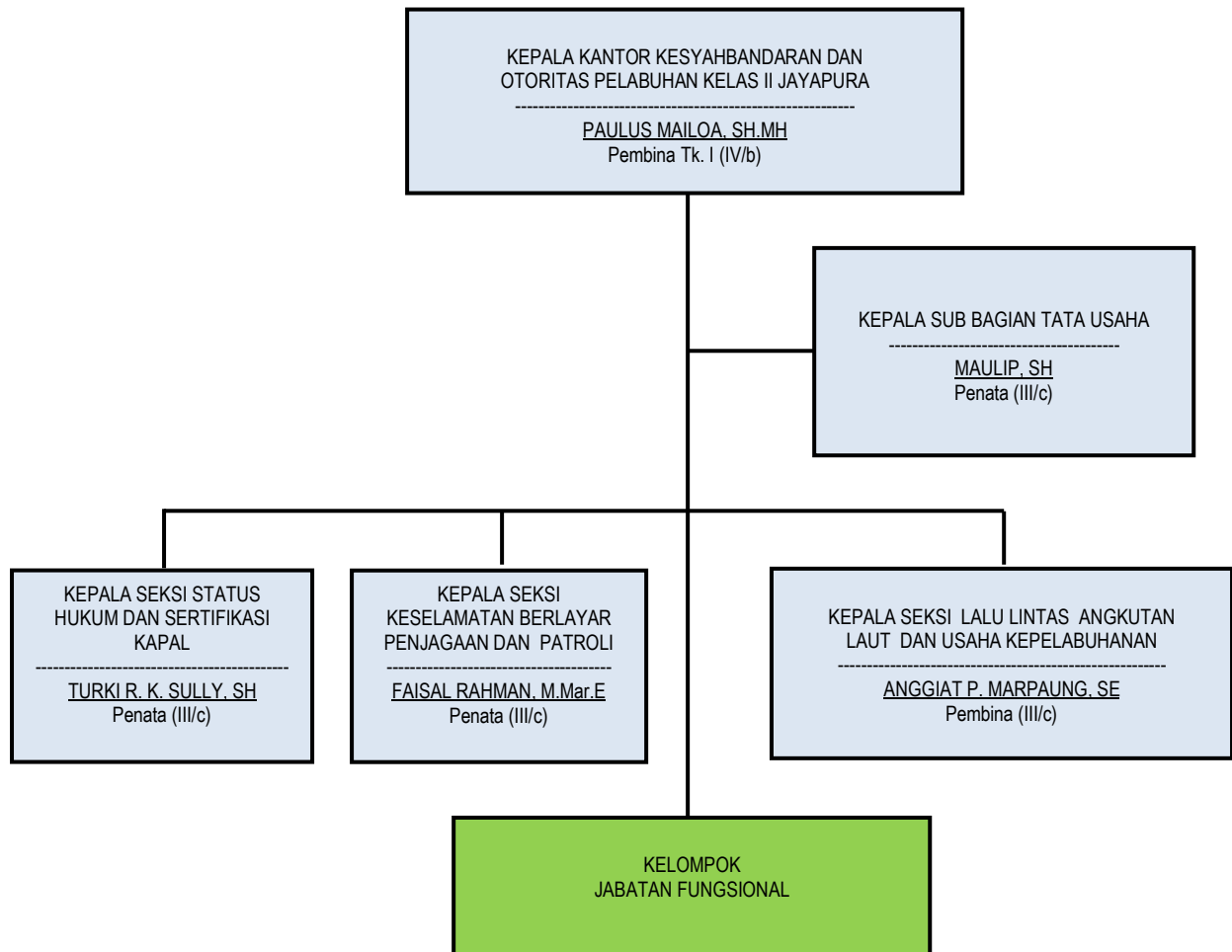
Berdasarkan faktanya hal tersebut terjadi pada saat saya melakukan praktek di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Jayapura, fakta yang terjadi yaitu pada saat melakukan inspeksi dari pihak Syahbandar/ *Marine Inspector* ke atas kapal banyak dari awak kapal pada saat di tanya tentang arti pentingnya Kelaiklautan kapal kurang mengerti atau memahami. Pemahaman yang kurang juga terjadi pada saat pengecekan dari segi keselamatan, banyak yang kurang mengerti atau cara menggunakan alat – alat keselamatan di atas kapal.

**e. Struktur Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura**

Pelabuhan Jayapura dalam pelaksanaan kegiatan pengawasan kelaiklautan kapal di kordinir oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura, yang memimpin Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Kementrian Perhubungan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura berfungsi pula sebagai regulator di perairan Jayapura.

Berikut adalah Bagan Struktur Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Jayapura :



Berdasarkan struktur organisasi dan tata kerja KSOP Kelas II Jayapura, di jelaskan bahwa Syahbandar memiliki tugas pelaksanaan pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB), pemeriksaan keselamatan, pengukuran dan pendaftaran kapal, pencegahan, penanggulangan pencemaran, kepelautan, kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air, pemeriksaan kecelakaan serta pengamanan, penertiban dan penegakan peraturan di



bidang pelayaran, penyidikan tindak pidana pelayaran di Pelabuhan dan perairan Bandar dalam melaksanakan tugas :

- 1) Pengawasan terhadap kelengkapan syarat Kelaiklautan kapal dan pemberian Surat Persetujuan Berlayar serta pengawasan kapal asing (*Port State Control*), pengusutan kecelakaan dan bencana kapal.
- 2) Pengamanan, penertiban dan penegakan peraturan di bidang pelayaran, pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut, pemadaman kebakaran dan bantuan *Search And Rescue (SAR)*, pengawasan kegiatan *Salvage* dan pekerjaan bawah air serta penyidikan tindak pidana pelayaran pelaksanaan pemeriksaan nautis, teknis, radio dan perlengkapan dan bangunan kapal serta manajemen keselamatan kapal dan penerbitan sertifikat. Pelaksanaan pengukuran, pendaftaran dan balik nama kapal, pengurusan dokumen pelaut, perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta pemberian surat kebangsaan.

Seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan dan Patroli dan Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal yang mengatur tentang :

a) Tertib Berlayar

Melakukan pengawasan kelengkapan persyaratan Kelaiklautan dan pemberian Surat Persetujuan Berlayar serta pengawasan kapal asing (*Port State Control*), pemeriksaan / pengusutan kecelakaan dan bencana kapal.

b) Pengamanan Pelabuhan dan Patroli

Melakukan pengamanan terhadap sarana prasarana yang ada di pelabuhan maupun kolam pelabuhan, pengawasan penertiban terhadap kegiatan untuk kelancaran dan keamanan kegiatan operasional, segala perizinan yang dikeluarkan oleh Dirjen Perhubungan Laut belum sepenuhnya dilaksanakan sesuai ketentuan oleh pengguna jasa atau perusahaan di pelabuhan. Pengawasan pencegahan penanggulangan pencemaran laut, mempersiapkan sarana dan anggota dalam rangka bantuan *SAR*

(*Search And Rescue*) apabila ada musibah kecelakaan di laut, pengawasan terhadap segala pekerjaan bawah air serta proses dan melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran dan berkoordinasi dengan unsur keamanan lainnya (POLRI/TNI-AL).

c) Keselamatan Kapal

Bertugas melakukan pemeriksaan nautis, teknis, radio, perlengkapan dan bangunan atau perlengkapan kapal baru, manajemen keselamatan kapal mempersiapkan penerbitan sertifikasi serta melaksanakan kegiatan kenavigasian di pelabuhan. Melakukan proses penandatanganan perpanjangan sertifikat atau dokumen kapal, melaksanakan pengawasan dan pemeriksaan (*ISM-Code*), pengawasan oleh *Marine Inspector* terhadap pembuatan kapal baru seperti pemeriksaan dokumen dan gambar, peletakan lunas, sampai dengan kapal selesai dibangun serta pemeriksaan kapal yang naik *dock*, pengawasan terhadap kondisi rambu kenavigasian, alur keluar masuk di perairan bandar Pelabuhan Jayapura guna keselamatan pelayaran kapal.

d) Status Hukum Kapal dan Kepelautan

Bertugas melakukan pemeriksaan, membuat daftar ukur , pendaftaran, balik nama, penerbitan serta kebangsaan kapal, pengurusan dokumen pelaut atau buku pelaut, perjanjian kerja laut dan memproses pencatatan anak buah kapal, pada buku siji.

## B. ANALISIS DATA

### 1. Keadaan Pegawai

Pendidikan merupakan hal yang sangat penting dalam pelaksanaan suatu pekerjaan baik itu pendidikan *formal* maupun *non formal*. Berdasarkan data yang diperoleh di lapangan, pendidikan *formal* yang dimiliki pegawai sebagai berikut.

### Keadaan Pegawai KSOP Berdasarkan Pendidikan Tahun 2015

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase
1	Master / Sederajat S2	1	7,14
2	Sarjana (S1)	5	36
3	Sarjana Muda / Sederajat	3	21,42
4	SLTA	4	29
5	SLTP	1	7,14
S	Jumlah	14	100

umber : KSOP Jayapura Tahun 2015

### Pangkat / Golongan Pegawai KSOP Jayapura

No.	Golongan	Jumlah	Persentase
1	Pembina / IV	1	7,14
2	Penata / III	7	50
3	Pengatur / II	6	43
	Jumlah	14	100

Sumber : KSOP Jayapura Tahun 2015

Dengan keadaan atau jumlah pegawai di atas berpotensi untuk meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa pelayaran dan pelabuhan pada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Jayapura, tentu saja hal ini bisa di laksanakan jika terjalin kerja sama dengan pegawai lainnya.

Pegawai yang ada saat ini telah di bekali dengan kemampuan dan keahlian yang di miliki, untuk mengoptimalkan potensi yang ada melalui pelatihan teknis yang berkaitan langsung dengan kegiatan pengawasaan kegiatan daerah pelabuhan dan pengguna jasa pelayanan tersebut.

**Berdasarkan Pendidikan Teknis Fungsional Tahun 2015**

No	Pendidikan yang diikuti	Jumlah	Persentase
1	Marine Inspector	3	30
2	Radio	2	20
3	Pengukuran Kapal	2	20
4	Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal	3	30
	Jumlah	10	100

**Sumber : KSOP Jayapura Tahun 2015**

**Laporan Kegiatan Arus Masuk dan Keluar Kapal**

**Periode Januari s.d Agustus 2016**

No	Bulan	Tahun	Kapal Masuk	Kapal Keluar
1	Januari	2016	45	45
2	Februari	2016	43	43
3	Maret	2016	46	46
4	April	2016	47	47
5	Mei	2016	44	44
6	Juni	2016	39	39
7	Juli	2016	45	45
8	Agustus	2016	43	43
<b>Jumlah</b>		<b>2016</b>	<b>352</b>	<b>352</b>

**Sumber : KSOP Jayapura Tahun 2016**

Dari diatas, dapat kita lihat jumlah arus kapal masuk cukup besar bila dibandingkan dengan tenaga Syahbandar/ *Marine Inspectur* kelaik lautan yang memiliki sertifikasi sebagai (*Marine Inspector*) baik untuk kapal yang ber tonase besar maupun kecil. Dengan perbandingan tersebut dapat kita lihat pada permasalahan yang terjadi di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Jayapura yaitu terbatasnya Syahbandar/ *Marine Inspectur* keselamatan kapal yang berkualifikasi.

### **C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH**

Dalam rangka pemenuhan kelaiklautan yang akan memaksimalkan keselamatan dan keamanan pelayaran, masih terkendala pada hal-hal yang sudah diangkat pada identifikasi masalah. Selanjutnya Penulis mencoba memberikan alternatif pemecahan masalah yang ada sebagai berikut :

#### **1. Peninhgkatan Pengetahuan Awak Kapal, Pemilik Kapal Dan Operator**

##### **Kapal Tentang Keselamatan Pelayaran :**

- a. Memberikan pengarahan kepada para keagenan kapal atau pengurus untuk melengkapi persyaratan keselamatan kapal sesuai dengan Solas 74 dimana kapal barang dalam setiap pelayaran harus dilengkapi 100% peralatan keselamatan kapal di tambah dinas jaga.
- b. Sesuai dengan peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan pada pasal 58, ayat 1 yang berisi : berisi :  
“ Pemilik, operator, nakhoda atau pemimpin kapal wajib memelihara dan merawat kapalnya sehingga kapal selama dioperasikan tetap memenuhi persyaratan kapal dan sesuai dengan data yang terdapat pada sertifikat kapal ”
- c. Menghimbau dan memerintahkan kapal yang tidak laiklaut untuk melengkapi persyaratan kelaiklautan. Dan tidak memberikan surat persetujuan berlayar bagi kapal yang tidak melengkapi syarat kelaiklautan kapal, dan hanya diberikan izin berlayar jika memenuhi persyaratan laiklaut. Yang tertera pada Undang-undang Nomor 17 Tahun

2008 pada pasal 126 ayat 3 “Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian”.

- d. Melakukan pengawasan terhadap kelaiklautan kapal diantaranya adalah melaksanakan pembinaan-pembinaan, sosialisasi penerapan aturan-aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah baik terhadap nakhoda, operator kapal atau pemilik kapal dan kapal itu sendiri juga dilakukan pemeriksaan-pemeriksaan yang rutin dan secara terus menerus.
- e. Mengadakan pemeriksaan baik dokumen maupun fisik kapal, untuk memastikan telah terpenuhinya syarat keselamatan yang ditentukan dan memberikan pengarahan agar awak kapal selalu mematuhi aturan yang ada untuk keselamatan anak buah kapal dan keselamatan pelayaran.

## **2. Peningkatan Kompetensi Pegawai Seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli Tentang Keselamatan Pelayaran :**

- a. Memberikan pendidikan dan latihan pegawai fungsi keselamatan kapal yang dilaksanakan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
- b. Kesejahteraan petugas pemeriksaan keselamatan kapal yang kurang memadai. Kesejahteraan yang kurang sangat mempengaruhi kinerja seseorang dalam hal ini dapat melemahkan aturan yang harus diterapkan dalam penilaian kelaiklautan kapal, kolusi antara pemeriksa dan pemilik kapal kemungkinan besar terjadi. Untuk mengantisipasi hal ini perlu dipikirkan pemberian tunjangan atau fasilitas lain kepada petugas pemeriksa kapal.
- c. Pemberian motivasi dari seorang pimpinan terhadap pegawai dapat memberikan efek baik secara biologis maupun psikologis sehingga pegawai dapat bekerja dgn semangat.
- d. Perhatian dari seorang pemimpin terhadap pegawai atas suatu kinerja yang di hasilkan dapat berpengaruh terhadap moral dan psikis dari

pegawai itu sendiri agar seorang pegawai tetap semangat dalam melakukan pekerjaannya.

- e. Memberikan sarana dan fasilitas penunjang yang layak bagi pegawai berupa, komputer, foto copy, wifi, alat komunikasi HT dan kendaraan operasional dll dapat menunjang pekerjaan untuk seorang pegawai dalam melakukan pekerjaannya agar lebih bersemangat dan baik untuk melakukan tugasnya.

#### **D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH**

Dalam rangka pemenuhan kelayaklautan yang akan memaksimalkan keselamatan dan keamanan pelayaran, dimana sebelumnya penulis telah memaparkan alternatif pemecahan masalah kemudian penulis mencoba memberikan evaluasi pemecahan masalah yang ada sebagai berikut :

##### **1. Peningkatan Pengetahuan Awak Kapal, Pemilik Kapal Dan Operator Kapal Tentang Keselamatan Pelayaran :**

- a. Memberikan pengarahan kepada para keagenan kapal atau pengurus untuk melengkapi persyaratan keselamatan kapal sesuai dengan Solas 74 dimana kapal barang dalam setiap pelayaran harus dilengkapi 100% peralatan keselamatan kapal di tambah dinas jaga.

##### **1) Keuntungan :**

- a) Agar para keagenan atau pengurus kapal lebih mengerti dan memahami tentang segi keselamatan pada kapal sesuai dengan aturan yang berlaku.
- b) Agar pada saat kapal berlayar atau terjadi trobel di tengah laut, sudah terantisipasi semua keamanan yang telah di terapkan.

##### **2) Kerugian :**

- a) Harus meluangkan waktu lebih kepada pihak kapal, agen kapal atau petugas pengurus kapal untuk memberikan pengarahan atau pemahaman.

- b) Kurangnya pengetahuan pada keagenan atau pengurus kapal, akan berdampak pada kurangnya standar keselamatan kapal pada saat kapal berlayar.
- b. Sesuai dengan peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan pada pasal 58, ayat 1 yang berisi : berisi :
  - “ Pemilik, operator, nakhoda atau pemimpin kapal wajib memelihara dan merawat kapalnya sehingga kapal selama dioperasikan tetap memenuhi persyaratan kapal dan sesuai dengan data yang terdapat pada sertifikat kapal ”.
- 1) Keuntungan :
    - a) Dengan di terapkannya peraturan ini, agar kedepannya pemilik kapal, operator kapal, atau nahkoda lebih mengerti tentang arti pentingnya perawatan kapal .
    - b) Perawatan dan pemeliharaan kapal yang baik akan berpengaruh guna menjaga kapal tetap aman pada saat berlayar.
  - 2) Kerugian :

Berpotensi menimbulkan tekanan kepada pemilik kapal, operator kapal atau nahkoda sehingga para pemilik kapal, operator kapal atau nahkoda menjadi tidak optimal pekerjaannya.
- c. Menghimbau dan memerintahkan kapal yang tidak laiklaut untuk melengkapi persyaratan kelaiklautan. Dan tidak memberikan surat persetujuan berlayar bagi kapal yang tidak melengkapi syarat kelaiklautan kapal, dan hanya diberikan izin berlayar jika memenuhi persyaratan laiklaut. Yang tertera pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 pada pasal 126 ayat 3 “Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian”.



1) Keuntungan :

- a) Memberikan efek baik terhadap perusahaan pelayaran agar kapal dapat melengkapi persyaratan kelaiklautan dan aman pada saat melakukan pelayaran.
- b) Kapal yang telah memenuhi persyaratan dan mengikuti aturan akan mudah pada saat pengecekan dari pihak syahbandar saat mau melakukan pelayaran.

2) Kerugian :

Berpotensi menimbulkan tekanan kepada pemilik kapal, operator kapal atau nahkoda sehingga para pemilik kapal, operator kapal atau nahkoda menjadi tidak optimal pekerjaannya.

- d. Melakukan pengawasan terhadap kelaiklautan kapal diantaranya adalah melaksanakan pembinaan-pembinaan, sosialisasi penerapan aturan-aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah baik terhadap nahkoda, operator kapal atau pemilik kapal dan kapal itu sendiri juga dilakukan pemeriksaan-pemeriksaan yang rutin dan secara terus menerus.

1) Keuntungan :

- a) Para awak kapal, pemilik kapal, dan operator kapal dapat mengerti tentang kelengkapan keselamatan kapal yang sesuai dengan aturan yang berlaku.
- b) Menambah wawasan atau pengertian bagi awak kapal, pemilik kapal, dan operator kapal tentang arti pentingnya keselamatan berlayar.

2) Kerugian :

Meluangkan waktu yang lebih terhadap pemilik kapal, operator kapal, tentang arti pentingnya kelaiklautan kapal.

- e. Mengadakan pemeriksaan baik dokumen maupun fisik kapal, untuk memastikan telah terpenuhinya syarat keselamatan yang ditentukan dan

memberikan pengarahan agar awak kapal selalu mematuhi aturan yang ada untuk keselamatan anak buah kawal dan keselamatan pelayaran.

1) Keuntungan :

- a) Pemeriksaan yang baik terhadap kapal atau dokumen kapal akan berpengaruh terhadap keselamatan kapal agar kapal tetap aman pada saat berlayar.
- b) Pemahaman dan pengarahan yang baik terhadap awak kapal atau anak buah kapal tentang arti pentingnya keselamatan, sangat penting bagi keselamatan saat sedang melakukan pelayaran.

2) Kerugian :

Meluangkan waktu yang lebih terhadap pemilik kapal, operator kapal, tentang arti pentingnya klaiklautan kapal.

**2. Peningkatan Kompetensi Pegawai Seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli Tentang Keselamatan Pelayaran :**

- a. Memberikan pendidikan dan latihan pegawai fungsi keselamatan kapal yang dilaksanakan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut.

1) Keuntungan :

- a) Menambah wawasan dan pengetahuan bagi pihak pegawai agar lebih mengerti tentang keselamatan kapal.
- b) Mepermudah suatu kegiatan bilamana suatu pegawai sudah di bekali dengan wawasan yang lebih dalam menjalani tupoksinya.
- c) Untuk menghasilkan pegawai yang berkualitas.

2) Kerugian :

- a) Kantor harus mempersiapkan dana pengeluaran ekstra untuk menyekolahkan atau meberikan pelatihan kepada pegawainya.
- b) Berkurangnya pegawai di bidang keselamatan karna sedang menjalani diklat atau pelatihan.

- b. Kesejahteraan petugas pemeriksaan keselamatan kapal yang kurang memadai. Kesejahteraan yang kurang sangat mempengaruhi kinerja seseorang dalam hal ini dapat melemahkan aturan yang harus diterapkan dalam penilaian kelaiklautan kapal, solusi antara pemeriksa dan pemilik kapal kemungkinan besar terjadi. Untuk mengantisipasi hal ini perlu dipikirkan pemberian tunjangan atau fasilitas lain kepada petugas pemeriksa kapal.

1) Keuntungan :

- a) Agar dari pihak pegawai itu sendiri lebih bersemangat dalam menjalankan tupoksinya.
- b) Memberikan efek baik semangat bekerja untuk mendapatkan pencapaian yang di inginkan dari pegawai tersebut.

2) Kerugian :

Mepersiapkan dana ekstra untuk bonus atau tunjangan bagi pegawai.

- c. Pemberian motivasi dari seorang pimpinan terhadap pegawai dapat memberikan efek baik secara biologis maupun psikologis sehingga pegawai dapat bekerja dengan semangat.

1) Keuntungan :

- a) Mengurangi tingkat kejenuhan dari pegawai agar dalam melakukan kinerjanya bisa lebih baik dan bersemangat.
- b) Pegawai akan merasa percaya diri dan nyaman sehingga bisa mengeluarkan kemampuan terbaiknya untuk menyelesaikan tugasnya.
- c) Menjalain hubungan yang harmonis antara pimpinan dan pegawai.

2) Kerugian :

- a) Perlunya mengatur waktu lebih antara pimpinan dan pegawai.

- b) Ketergantungan dari seorang pegawai terhadap pimpinan akan membuat pegawai tidak bisa melakukan apa – apa.
- d. Perhatian dari seorang pemimpin terhadap pegawai atas suatu kinerja yang di hasilkan dapat berpengaruh terhadap moral dan psikis dari pegawai itu sendiri agar seorang pegawai tetap bersemangat dalam melakukan pekerjaannya.
  - 1) Keuntungan :
    - a) Pegawai akan merasa bersemangat karena di perhatikan.
    - b) Pegawai akan merasa percaya diri dan nyaman sehingga bisa mengeluarkan kemampuan terbaiknya untuk menyelesaikan tugasnya.
    - c) Pemimpin memiliki kendali dalam pengawasan tugas sehingga pegawai tidak bisa seenaknya dalam melakukan kinerjanya.
  - 2) Kerugian :
    - a) Perlunya mengatur waktu lebih dari seorang pimpinan terhadap pegawai untuk menjalin suasana tersebut.
    - b) Perhatian yang terlalu berlebih terhadap seorang pegawai akan berdampak pegawai merasa tertekan dan tidak nyaman karena takut melakukan kesalahan.
    - c) Perhatian yang terlalu berlebihan dari seorang pimpinan terhadap pegawai akan berdampak rasa ketergantungan yang membuat pegawai tidak biasa melakukan apa – apa.
- e. Memberikan sarana dan fasilitas penunjang yang layak bagi pegawai berupa, komputer, foto copy, wifi, alat komunikasi HT dan kendaraan oprasional dll dapat menunjang pekerjaan untuk seorang pegawai dalam melakukan pekerjaanya agar lebih bersemangat dan baik untuk melakukan tupoksinya.

1) Keuntungan :

- a) Agar lebih mempermudah pegawai untuk mencari atau mengumpulkan data yang di perlukan guna kepentingan kantor.
- b) Mempersingkat waktu dalam mengerjakan suatu pekerjaan.
- c) Mempermudah pelaksanaan pada saat menangani pekerjaan atau klien.

2) Kerugian :

- a) Kantor harus mengeluarkan biaya ekstra untuk menunjang semua kebutuhan tersebut.
- b) Mempersiapkan biaya lebih untuk perawatan fasilitas tersebut.
- c) Fasilitas yang terlalu berlebihan juga akan membuat pegawai santai dalam melakukan pekerjaannya.

## **E. PEMECAHAN MASALAH**

Dalam rangka pemenuhan kelaiklautan yang akan memaksimalkan keselamatan dan keamanan pelayaran, dimana sebelumnya penulis telah memaparkan alternative pemecahan masalah dan evaluasi pemecahan masalah kemudian penulis mencoba memberikan pemecahan masalah yang ada sebagai berikut :

### **1. Peninhgkatan Pengetahuan Awak Kapal, Pemilik Kapal Dan Operator Kapal Tentang Keselamatan Pelayaran :**

- a. Sesuai dengan peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan pada pasal 58, ayat 1 yang berisi : berisi :  
“ Pemilik, operator, nakhoda atau pemimpin kapal wajib memelihara dan merawat kapalnya sehingga kapal selama dioperasikan tetap memenuhi persyaratan kapal dan sesuai dengan data yang terdapat pada sertifikat kapal ”
- b. Menghimbau dan memerintahkan kapal yang tidak laiklaut untuk melengkapi persyaratan kelaiklautan. Dan tidak memberikan surat persetujuan berlayar bagi kapal yang tidak melengkapi syarat kelaiklautan kapal, dan hanya diberikan izin berlayar jika memenuhi

persyaratan laiklaut. Yang tertera pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 pada pasal 126 ayat 3 “Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian”.

- c. Melakukan pengawasan terhadap kalaiklautan kapal diantaranya adalah melaksanakan pembinaan-pembinaan, sosialisasi penerapan aturan-aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah baik terhadap nakhoda, operator kapal atau pemilik kapal dan kapal itu sendiri juga dilakukan pemeriksaan-pemeriksaan yang rutin dan secara terus menerus.
- d. Mengadakan pemeriksaan baik dokumen maupun fisik kapal, untuk memastikan telah terpenuhinya syarat keselamatan yang ditentukan dan memberikan pengarahan agar awak kapal selalu mematuhi aturan yang ada untuk keselamatan anak buah kawal dan keselamatan pelayaran.

## **2. Peningkatan Kompetensi Pegawai Seksi Keselamatan Berlayar Penjagaan Dan Patroli Tentang Keselamatan Pelayaran :**

- a. Memberikan pendidikan dan latihan pegawai fungsi keselamatan kapal yang dilaksanakan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut.
- b. Kesejahteraan petugas pemeriksaan keselamatan kapal yang kurang memadai. Kesejahteraan yang kurang sangat mempengaruhi kinerja seseorang dalam hal ini dapat melemahkan aturan yang harus diterapkan dalam penilaian kelaiklautan kapal, kolusi antara pemeriksa dan pemilik kapal kemungkinan besar terjadi. Untuk mengantisipasi hal ini perlu dipikirkan pemberian tunjangan atau fasilitas lain kepada petugas pemeriksa kapal.
- c. Pemberian motivasi dari seorang pimpinan terhadap pegawai dapat memberikan efek baik secara biologis maupun psikologis sehingga pegawai dapat bekerja dgn semangat.

- d. Perhatian dari seorang pemimpin terhadap pegawai atas suatu kinerja yang di hasilkan dapat berpengaruh terhadap moral dan psikis dari pegawai itu sendiri agar seorang pegawai tetap semangat dalam melakukan pekerjaannya.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil pembahasan pada Bab IV di atas, maka penulis berkesimpulan bahwa pengawasan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Jayapura sebagai berikut :

1. Pengawasan atau pemeriksaan kelaiklautan kapal di Pelabuhan Jayapura didasarkan pada standar kebijakan pemerintah yaitu melakukan pemeriksaan terhadap dokumen kapal dan kapal itu sendiri.
2. Karena masih banyaknya persyaratan kelaiklautan yang belum lengkap maka Syahbandar/ *Marine Inspectur* harus mengikuti diklat keselamatan pelayaran agar supaya selalu memahami regulasi/ konvensi yang ada.

#### **B. SARAN**

Adapun saran yang dapat disampaikan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Pengikutan sertaan pegawai untuk mengikuti diklat atau sekolah sangatlah perlu, demi menunjang kompetensi pegawai pada bidangnya, dan meningkatkan kesehjahteraan Syahbandar/ *Marine Inspector* yang selama ini telah melakukan upaya untuk melindungi keselamatan jiwa, kapal, harta benda dan lingkungan laut.
2. Sebaiknaiknya meningkatkan pembinaan, penyuluhan dan arahan yang rutin kepada awak kapal, operator kapal dan pemilik kapal tentang arti pentingnya kelaiklautan kapal. Juga agar ditingkatkan sosialisasi peraturan-peraturan yang dikeluarkan pemerintah kepada para staf Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura maupun kepada para pemakai jasa.



## DAFTAR PUSTAKA

Convensi Internasional SOLAS 1974/1978 dan Amandemen 2004.

Convensi Internasional ILO MLC 2006.

Convensi Internasional ISM Code 1992.

Ir. Pieter batti. tahun 1995 Dasar-dasar Peraturan keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran dari kapal.

KM, 36 Tahun 2012 Struktur Organisasi.

Laporan kegiatan arus masuk dan keluar kapal periode Januari – Agustus 2016 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Jayapura.

Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 (Bab III Pasal 5 ayat 1) tentang Perkapalan.

Peraturan Pemerintah No 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan

SK, Direktur Jendral Perhubungan Laut Nomor PK: 101/1/4/DJPL-13 Tentang Pelaksanaan Kelaiklautan Kapal.

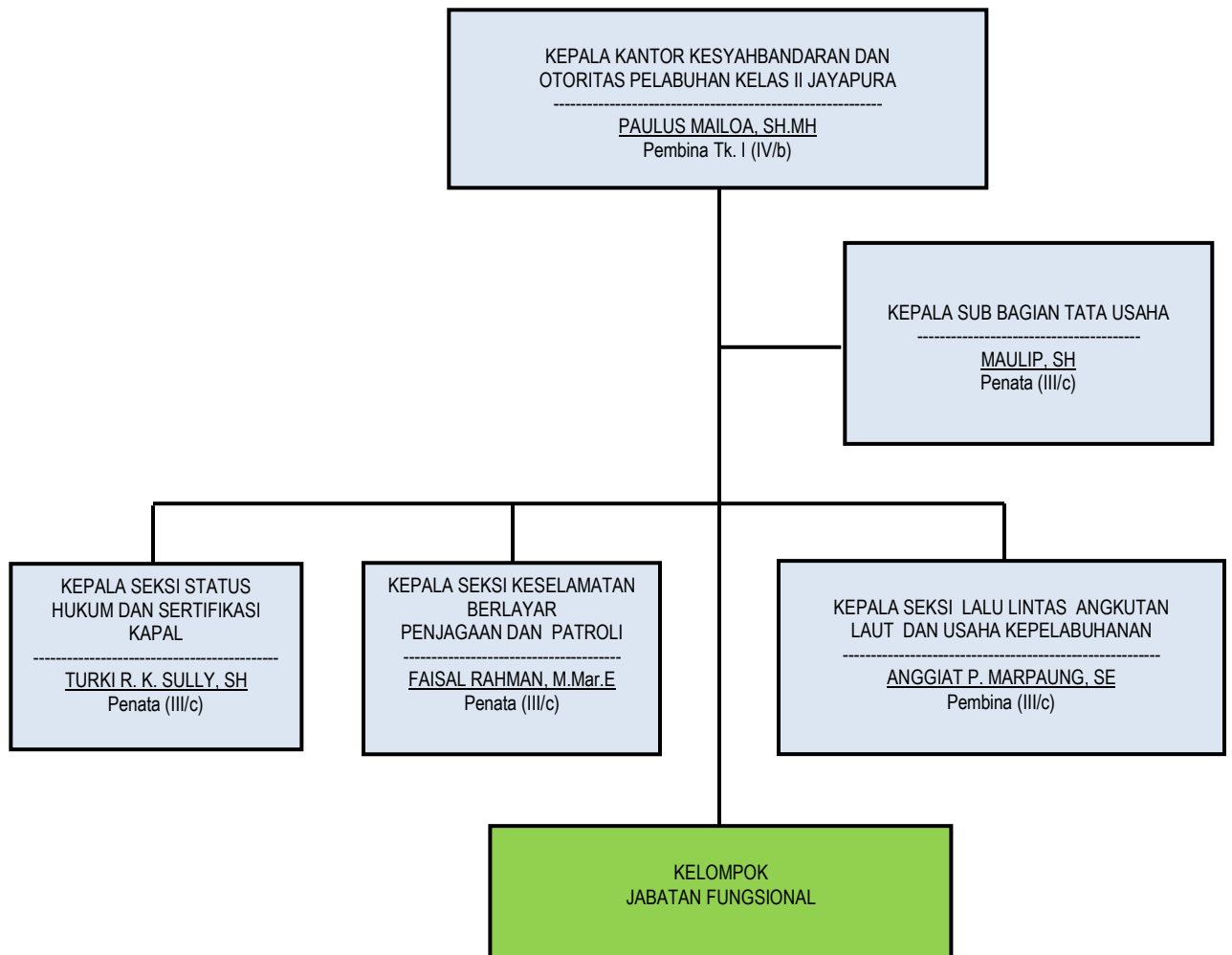
Supit, Hengky. 2009. *Pedoman Khusus Keselamatan dan Keamanan Pelayaran*. Badan Koordinasi Keamanan Laut Republik Indonesia. Jakarta.

Terry, George R. 2003. Dasar-Dasar Manajemen. Jakarta : Bina Aksara.

Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

## Lampiran I

### Struktur Organisasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Jayapura



## Lampiran II

### Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Masuk

No. Registrasi : PPK27 / .....121 / .....9.... / 2017

EE11 470529

PERINGATAN AWAL UTAMAKAN  
KESSELAMATAN BERLAYAR  
BERLINDUNG HILA CUACA  
BURUK



2X24 JAM SEBELUM KAPAL TIBA  
DIPELABUHAN TUJUAN, HARAP  
MELAPOR KE SYAHBANDAR DAN  
STASIUN RADIO PANTAI

**REPUBLIK INDONESIA**  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**  
PORT CLEARANCE

NO.: .....EE11.....API.....449.....IX/ 2017

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1  
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal.....KM. SPIL NIRMALA..... Tonnase kotor .....26638.....  
Ship Name Gross Tonnage

Bendera Kebangsaan .....INDONESIA..... Nakhoda .....Capt. BAGUS PAMUNGKAS.....  
Nationality Flag Master

Nomor IMO .....9367803..... Nama Panggilan .....YBSP2.....  
IMO Number Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal.....28/9/2017..... Pukul.....WS  
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated..... Time .....LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008  
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk  
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari .....DUMUM..... Pada tanggal/jam .....28/9/2017..... Pelabuhan tujuan.....JAYAPURA.....  
Departure from on date/time Port of Destination

Jumlah awak kapal : .....24 ORANG.....  
Number of Ship Crews

Tempat Diterbitkan : .....SORONG.....  
Place of issued

Pada tanggal : .....29 SEPTEMBER 2017.....  
Date

Jam : .....05:00.....  
Time

Dengan muatan .....SESUAI MANIFEST.....  
With cargoes



Perhatian :  
Attention :

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.  
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port.
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.  
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.  
This port clearance expired if any corrections or deletions.

RAMBU 16.574635 VTS.221086  
TGL. 20/9/2017 TGL. 22/9/2017

Add

