

Analisis Peranan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan Dalam Menunjang Keselamatan Kapal Dalam Pelayaran

Uniar Pratiwi¹⁾ Annisa Rahmah²⁾ Chrisandi Rantegau³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui bagaimana Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keamanan dan Keselamatan Pelayaran dan bagaimana Tugas Syahbandar Dalam Rangka Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan Pelayaran . Penelitian ini dilaksanakan di Perusahaan Pelayaran saat Taruna melaksanakan praktek darat selama 4 bulan pada Kantor Kesyahbandaran dan Otopritas Pelabuhan Kelas 1 Balikpapan, 3 bulan di Perusahaan PT. Dwienergi Nusantara Mandiri Balikpapan dan 4 bulan di Perusahaan PT. Djakarta Llyod Makassar. Jenis penelitian ini adalah Deskriptif kualitatif, yaitu data dalam bentuk uraian tentang keselamatan kapal dalam pelayaran yang dilakukan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan pada Pelabuhan Semayang, Balikpapan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa prosedur penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal dilakukan dengan cara pemilik kapal mengajukan permohonan untuk penerbitan sertifikat kapal, sebelum diterbitkan sertifikat kapal terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan terhadap Nautis, Teknis dan kondisi kapal oleh petugas pemerintah yang ditunjuk (*Marine Inspector*) yaitu pemeriksaan mengenai kondisi kapal, peralatan keselamatan, radio dan mesin kapal.

Kata Kunci : *Peran Syahbandar, Standart Keamanan, Pelayaran.*

1. PENDAHULUAN

Menurut peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kesyahbandaran dan Ototritas Pelabuhan dikatakan bahwa Kantor KSOP mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintah di pelabuhan serta pengaturan, pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini diteliti mengenai "*Analisis Peranan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan Dalam Menunjang Keselamatan Kapal Dalam Pelayaran*".

Negara Keasatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah Negara kepulauan yang berciri Nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan

dengan Undang-Undang. Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana amanat Undang-Undang No.17 Tahun 2008 menjadi suatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.

Pentingnya peran transportasi tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia dan barang dari dalam maupun luar negeri. Disamping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Pelayaran yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dengan memperhatikan sifatnya yang padat modal, sehingga mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik di dalam negeri maupun dari luar negeri.

Transportasi laut memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian dunia dimana pengangkutan barang merupakan bagian terpenting dalam bisnis transportasi. Hingga saat ini, sarana angkutan laut masih dianggap lebih efisien dan ekonomis dalam pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lain bahkan pengangkutan barang dalam jumlah besar diangkut dengan menggunakan transportasi laut dari suatu Negara ke Negara lain. Transportasi laut memiliki kemampuan muat sangat besar yang sangat besar yang belum dimiliki oleh moda transportasi lain serta biaya yang dikeluarkan terhitung lebih murah jika dibandingkan dengan biaya transportasi darat ataupun udara, sehingga kebanyakan pembisnis menggunakan moda transportasi untuk mengangkut muatan dalam jumlah yang besar.

Sistem transportasi merupakan kebutuhan yang sangat pokok dalam menunjang sistem perekonomian suatu wilayah dalam memberikan layanan terhadap arus manusia, barang dan jasa. Suatu alat transportasi bermanfaat untuk memberikan layanan pengangkutan sampai ke tujuan dengan cepat dan aman.

Tentunya hal ini perlu diimbangi dengan komponen-komponen transportasi dan sarana prasarana yang memadai dan menunjang. Karena Indonesia merupakan Negara kepulauan yang dipisahkan oleh laut dan

mempunyai alat penghubung (transportasi laut) untuk mengangkat dan memindahkan barang dari pulau ke pulau yang lain.

Berbagai jenis kecelakaan kapal yang berdampak pada buruknya kinerja keselamatan transportasi laut tidak terlepas dari kegagalan yang muncul baik pada tahap pembangunan maupun selama proses pengoperasiannya. Oleh karena itu dalam beberapa teori dijelaskan bahwa situasi berbahaya yang mengarah pada kecelakaan merupakan hasil dari kombinasi kegagalan teknis, manusia dan organisasi (Van der Schaff, 1992 dalam Studi Grand Skenario Penanggulangan Kecelakaan Transportasi di Indonesia, 2008). Dengan menciptakan sistem prosedur dan standar keselamatan otomatis akan dapat mencegah situasi yang mengarah pada munculnya insiden dan membuat sistem kembali pada keadaan normal. Masalah keselamatan pelayaran akhir-akhir ini terutama dengan meningkatnya prosentase kecelakaan, melejit ke permukaan dan menjadi tema hangat untuk diperbincangkan, baik oleh media cetak maupun elektronik. Peranan keselamatan pelayaran dalam sistem transportasi laut merupakan hal penting untuk direfleksikan karena transportasi laut sangat diwarnai oleh bahaya dan ancaman badai, kabut, dan gerakan-gerakan dari laut seperti ombak, arus, karang laut, pendangkalan dan jalur pelayaran yang tidak tetap dan berubah. Ini sebabnya pelayaran kita sangat berisiko tinggi, dan oleh sebab itu pula aspek keselamatan harus benar-benar terjamin.

Kapal merupakan sarana transportasi laut untuk melakukan perpindahan barang dari satu daerah ke daerah lain atau dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lain dengan cepat dan aman, baik dalam negeri maupun luar negeri. Seiring dengan perkembangan zaman di mana tingkat pengetahuan manusia semakin tinggi dan tingkat kebutuhan manusia akan barang semakin besar, maka daya muat kapal juga semakin besar.

Terlepas dari banyaknya kegiatan pelayaran tersebut maka kapal yang akan melakukan pelayaran harus memenuhi syarat utama yaitu Surat Izin Berlayar. Hal ini tersebut di tegaskan dalam UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 (2) Tentang Pelayaran.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Secara sosiologis peranan adalah aspek dinamis yang berupa tindakan

atau perilaku yang dilaksanakan oleh seseorang yang menempati atau memegang suatu posisi dan melaksanakan hak-hak dan kewajiban sesuai dengan kedudukannya. Jika seseorang menjalankan peran tersebut dengan baik, dengan sendirinya akan berharap bahwa apa yang dijalankan sesuai dengan keinginan diri lingkungannya. Peran secara umum adalah kehadiran di dalam menentukan suatu proses keberlangsungan. Peranan merupakan dinamisasi dari statis ataupun penggunaan dari pihak dan kewajiban atau disebut subyektif. Peran dimaknai sebagai tugas atau pemberian tugas kepada seseorang atau sekumpulan orang.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, bahwa dalam rangka meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan tugas dan fungsi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Keselamatan dan keamanan merupakan hal yang utama dalam transportasi bukan hanya lingkup Nasional juga termasuk Internasional. Dalam upaya tersebut di bidang Kelautan Pemerintah terus meningkatkan pembangunan Kenavigasian Perkapalan dan Transportasi Laut. Laut tidak hanya sebagai sebatas sumber daya alam namun juga sebagai sarana komunikasi yang dapat diartikan bahwa pemanfaatan laut untuk kepentingan Lalu Lintas Pelayaran antar Pulau, antar Negara, maupun antar Benua, baik untuk angkutan penumpang maupun barang, maka perlu dijamin keamanan dan keselamatan pelayarannya local maupun internasional.

Menurut Undang-undang RI No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, "Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energy 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".

Menurut UU 17 tahun 2008 pasal 1 ayat 1 tentang pelayaran, "Pelayaran adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan, serta perlindungan lingkungan

maritim”.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah metode Kualitatif yaitu data dalam bentuk uraian tentang keselamatan kapal dalam pelayaran yang dilakukan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan pada Pelabuhan Semayang, Balikpapan.

Sumber data berupa Data Primer yang diperoleh dengan mengadakan pengamatan langsung pada lokasi penelitian serta bagian-bagian yang terkait dengan penelitian dan data sekunder Data yang diperoleh dari laporan-laporan tertulis serta informasi lainnya mengenai Keselamatan Kapal dalam Pelayaran pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Balikpapan. Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, metode pengumpulan data yang digunakan adalah Metode Penelitian Lapangan (*field research*), Metode Observasi dan Metode Wawancara

Dalam penelitian ini menganalisa data-data dan informasi dari sumber data melalui wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan paparan yang dijadikan studi kepustakaan dan hasil pengamatan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

- a. Prosedur Penerbitan Sertifikat Kapal untuk Menunjang Keselamatan Pelayaran.

Prosedur penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal dilakukan dengan cara pemilik kapal mengajukan permohonan untuk penerbitan sertifikat kapal, sebelum diterbitkan sertifikat kapal terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan terhadap Nautis, Teknis dan kondisi kapal oleh petugas pemerintah yang ditunjuk (*Marine Inspector*) yaitu pemeriksaan mengenai kondisi kapal, peralatan keselamatan, radio dan mesin kapal. Jika petugas pemeriksa (*MarineInspector*) menyatakan kondisi kapal dalam keadaan baik atau layak, dengan dituangkan dalam laporan pemeriksaan dan tidak terdapat kekurangan yang prinsip maka kapal tersebut dapat diterbitkan sertifikat kapal dengan menyertakan / melampirkan kelengkapan dokumen atau persyaratan sebagai berikut:

- 1) Surat permohonan asli dari perusahaan
- 2) Surat ukur tetap
- 3) Surat laut / Pas tahunan / Gross akte
- 4) Laporan pemeriksaan kapal:
 - a) Laporan pemeriksaan konstruksi kapal.
 - b) Laporan pemeriksaan perlengkapan kapal.
 - c) Laporan pemeriksaan radio.
 - d) Laporan pemeriksaan SOLAS(Peruntutannya).
 - e) Laporan pemeriksaan fitness / IMDG / SBC (Peruntutannya).
 - f) Laporan dock dari galangan / laporan pengeringan / perlindungan dari adpel.
- 5) Sertifikat Klass
 - a) Sertifikat lambung (*Hull*)
 - b) Sertifikat mesin (*Machinerry*)
 - c) Sertifikat garis muat (*Load Line*)
- 6) Rekomendasi pengesahan gambar

Apabila kelengkapan permohonan atau surat-surat yang disyaratkan telah dipenuhi maka pemilik kapal mengajukan permohonan ditujukan ke Direktorat Perkapalan dan Kepelautan melalui Sub bagian Tata Usaha untuk pengagendaan sebagai surat masuk.

Permohonan tersebut kemudian didistribusikan kepada Subdit nautis, teknis dan radio kapal. Oleh Kepala Subdit nautis, teknsi, dan radio kapal direktif untuk proses penerbitan sertifikat keselamatan kapal kepada Kepala Seksi Penilikan Keselamatan kapal dan Kepala Seksi Sertifikasi Kapal.

Dari Kepala Seksi kemudian diteruskan lagi kepada staf. Oleh staf dilakukan pemeriksaan, evaluasi dan pengecekan kelengkapan dan keabsaan dari berkas surat-surat permohonan. Apabila cukup dan tidak ada kekurangan disiapkan sertifikat keselamatan kapal, kemudian dilakukan pemeriksaan kembali dan paraf oleh kepala seksi dan penandatanganan lampiran sertifikat oleh Kasubit nautis, teknis, dan radio kapal. Sertifikat ditandatangani oleh Direktur Perkapalan dan Kepelautan, setelah penandatanganan sertifikat kemudian diberi nomor

dan dicap sebagai tanda legalitas pemerintah untuk diberikan kepada pemilik kapal (*Owner*).

Kelengkapan/persyaratan permohonan penerbitan sertifikat keselamatan kapal :

- 1). Permohonan ditujukan kepada kabid Status Hukum dan Sertifikasi Kapal
 - 2). Sertifikat keselamatan kapal sementara (SCC & SEC)
 - 3). Laporan pemeriksaan kapal (SCC & SEC)
 - 4). Surat ukur tetap
 - 5). Surat laut / pas tahunan / gross akte pendaftaran kapal
 - 6). Perlimbungan / pengeringan / laporan *dock* dari galangan (*builder cert* untuk kapal baru)
 - 7). Rekomendasi pengesahan gambar
 - 8). Sertifikat klas (LL, MACH, HULL)
- b. Tugas Pengawasan Syahbandar Akan Kelaiklautan Kapal dengan Tujuan Meningkatkan Keamanan dan Keselamatan dalam Pelayaran.

Peran kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan dalam bidang pengawasan adalah sangat penting hal ini dapat dilihat dalam undang-undang pelayaran indonesia mengenai keselamatan kapal, ada beberapa hal yang perlu mendapatkan perhatian dari syahbandar dalam pengawasan yaitu:

- a. Material kapal.
- b. Kontruksi kapal.
- c. Bangunan kapal.
- d. Permesinan dan pelistrikan kapal.
- e. Stabilitas kapal.
- f. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio.
- g. Elektronika kapal.

Demikian juga dalam rangka mengatur sarana dan prasarana di bidang keselamatan pelayaran, adapun beberapa perangkat peraturan yang mengatur tentang keselamatan kapal sebagai berikut:

1). Nasional

- a). Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran
- b). *Scheepen Ordonansi* 1953 (SO 1935) *Scheepen Verordening* (SV 1935) dan peraturan pelaksana lainnya yang bersumber dari Ordinasasi tersebut.
- c). Peraturan lambung timbul 1935.

2). Internasional

Safety of life at sea (SOLAS) 1974 diperbaiki dengan amandemennya berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. Ordonansi dan peraturan tersebut mengatur antara lain:

- a) Instansi yang melakukan pengawasan terhadap laik laut suatu kapal.
- b) Mengatur persyaratan konstruksi bangunan kapal.
- c) Mengatur persyaratan kelengkapan kapal.
- d) Mengatur persyaratan alat-alat radio komunikasi kapal.
- e) Mengatur persyaratan daerah pelayaran suatu kapal.
- f) Mengatur persyaratan navigasi kapal.
- g) Mengatur tata cara pemuatan di kapal.
- h) Mengatur tata cara stabilitas kapal.
- i) Mengatur persyaratan permesinan dan kelistrikan.
- j) Mengatur tentang muatan berbahaya.
- k) Mengatur persyaratan kapal nuklir.
- l) Mengatur persyaratan untuk Nahkoda, perwira deck, dan mesin kapal.
- m) Mengatur bentuk sertifikat keselamatan pelayaran.

Sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang pelayaran Indonesia maka dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan maka syahbandar mempunyai tugas yaitu :

- a) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban dipelabuhan.
- b) Mengawasi tertib lalu lintas suatu kapal diperairan, pelabuhan dan alur pelayaran.
- c) Mengawasi kegiatan penundaan kapal.

- d) Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
- e) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.

Disamping pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar, *Port statecontrol*, ada juga yang dilakukan oleh Biro Klasifikasi terhadap pembangunan kapal baru. Biro Klasifikasi yang telah diakui pada umumnya memiliki banyak pengalaman mengenai kekuatan kapal, bentuk kapal, konstruksi kapal, dan mesin penggerak sehingga pemerintah Indonesia memberikan kewenangan kepada Biro Klasifikasi untuk mengawasi berupa: Lambung timbul kapal, badan kapal (*kulid*), mesin kapal.

Sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua peraturan yang diharuskan maka kapal tersebut diberikan berbagai sertifikat sesuai dengan kategori kapal itu dan sertifikat-sertifikat tersebut sebagai berikut:

- a) Sertifikat kesempurnaan.
- b) Sertifikat garis muat.
- c) Sertifikat radio kapal.
- d) Sertifikat MARPOL (*Marine Pollution*).

Keempat sertifikat tersebut diatas itu hanya untuk kapal-kapal yang berlayar di wilayah perairan Indonesia dan sertifikat-sertifikat adapun sertifikat-sertifikat kapal yang berlayar kesemua lautan yaitu:

- a. Sertifikat keselamatan konstruksi.
- b. Sertifikat keselamatan perlengkapan.
- c. Sertifikat keselamatan radio.
- d. Sertifikat keselamatan garis muat internasional.
- e. Sertifikat fitness.

Selain kelima sertifikat tersebut ada setifikat / dokumen lain yang diperlukan untuk berlayar kesemua lautan yaitu :

- a. Surat tanda kebangsaan kapal:
 - 1. Surat laut (GT. 175 atau lebih)
 - 2. Pas tahunan (GT. 7 sampai dengan GT. 175)
 - 3. Pas kecil (< GT. 7)
- b. Surat ukur kapal

Sertifikat-sertifikat tersebut diatas mempunyai masa lakunya masing-masing paling lama berlaku 12 bulan, kecuali surat ukur kapal dan surat laut untuk selamanya selama kapal itu tidak mengalami perubahan bangunan kapal.

Di Indonesia perusahaan ini dikenal dengan nama Biro Klasifikasi Indonesia atau menjadi salah satu badan usaha milik negara Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, untuk mengawasi terhadap kapal baru (kapal baja) yang tugas dan tanggung jawabnya meliputi:

1. Badan kapal (*hull*).
2. Lamung timbul (*load line*).
3. Mesin kapal (*machinery*).

Dengan adanya klasifikasi, kapal-kapal senantiasa berangsur-angsur menjadi lebih baik dalam segi kekuatan konstruksi, walaupun begitu pada masa sekarang ini masih juga terjadi kecelakaan kapal yang disebabkan oleh kesalahan manusia atau kesalahan organisasi atau manajemen. Dari hasil analisa ternyata 80% dari semua kecelakaan yang telah disebabkan oleh "*organizational and management problems*" dan hal tersebut merupakan "*human error*".

Di kalangan industri juga sudah diambil suatu kesimpulan bahwa faktor penentu dalam keberhasilan atau kegagalan mencapai suatu target produksi adalah kondisi sumber daya manusia yang terkait.

Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak laik laut, risikonya pada kerugian barang dan jiwa manusia (penumpang dan awak kapal). Sehingga disinilah proses hukum terhadap pelanggaran di laut di mulai. Dan melihat kenyataan ini diadakanlah pemeriksaan-pemeriksaan kapal yang dilakukan Syahbandar/Pemerintah yang ditunjuk untuk melakukan pengawasan berupa:

- a. Pemeriksaan tahunan, setiap 12 bulan diperiksa dalam keadaan dilimbungkan di atas galangan kapal.
- b. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dock tahunan.
- c. Pemeriksaan kerusakan / perbaikan dilakukan pada waktu terjadi sesuatu kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan kapal.

d. Pemeriksaan tambahan, dilakukan apabila diperlukan dispensasi misalnya akan mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain.

Dalam suatu analisa akhir sementara Nahkoda kapal juga bertanggung jawab atas keselamatan dari kapal dan awaknya, namun tanggung jawab keseluruhan untuk administrasi dan keselamatan operasional setiap kapal terletak pada pemiliknya atau organisasi lainnya atau seorang yang menerima tanggung jawab atas pengoperasian kapal dari pemiliknya.

Sementara analisa statistik memberi kesan bahwa kurang lebih 80% dari semua kecelakaan kapal disebabkan oleh kesalahan manusia *human error* kebenaran mendasar bahwa perbuatan atau kelalaian manusia mengambil bagian dalam setiap kecelakaan yang sebenarnya, termasuk kegagalan struktural atau perlengkapan dapat menjadi penyebab langsung. Untuk itu apa yang dapat dilakukan dalam menghindari terjadinya suatu kecelakaan di dalam aktivitas pelayaran adalah dengan cara melaksanakan pengendalian yang lebih baik terhadap faktor manusia yang berpartisipasi baik dikapal, maupun di daratan.

c. Faktor-Faktor yang Menunjang Keselamatan Kapal.

Keselamatan pelayaran merupakan faktor penunjang untuk kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian.

Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian, dan pemeliharanya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman.

5. Kesimpulan

- a. Adapun Prosedur penerbitan sertifikat kapal untuk menunjang keselamatan pelayaran, dengan cara pemilik kapal mengajukan permohonan untuk penerbitan sertifikat kapal, sebelum diterbitkan sertifikat kapal terlebih dahulu dilakukan pemeriksaan terhadap nautis, teknis, dan kondisi kapal oleh petugas pemerintah yang ditunjuk (*Marine Inspector*) yaitu pemeriksaan mengenai kondisi kapal, peralatan kapal, radio dan mesin kapal. Jika petugas pemeriksa (*Marine Inspector*) menyatakan bahwa kondisi kapal dalam keadaan baik dan laiklaut maka kapal tersebut dapat diterbitkan sertifikat kapal untuk menunjang keselamatan kapal dalam pelayaran dengan melampirkan kelengkapan dokumen.
- b. Tugas pengawasan yang dilakukan seorang syahbandar dalam rangkapingaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting. Seorang syahbandar dalam tugasnya harus juga memastikan kesadaran para pemakai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.
- c. Keselamatan pelayaran merupakan faktor penunjang untuk kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penepatan alur pelayaran dimaksud untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran. Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaannya. Oleh karena itu melalui proses penggunaan penentu posisi tiga dimensi dan sistem kecepatan dan waktu adalah, kenavigasian, alur dan pelintasan pelayaran, bangunan dan instalasi, pemanduan.

Daftar Pustaka

- [1]. Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2007). *Pengertian Peranan*.
- [2]. Kusumah, Suma'mur Prawira. (1981). *Keselamatan Kerja dan Peningkatan Produksi dan Produktivitas*. Jakarta : Gunung Agung.
- [3]. Nasution s. (1986). *Didaktik Asas-asas Mengajar*, Bandung; Jemars.
- [4]. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009 *Tentang Kepelabuhanan*.
- [5]. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 5 Tahun 2010 *Tentang Kenavigasian*.
- [6]. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 57 Tahun 2015 *Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal*.
- [7]. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 25 Tahun 2011 *Tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran*.
- [8]. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012, *Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan*.
- [9]. Setyadi Usman dan Rashmadi, (2001) *Aspek-aspek Hukum Perbankan di Indonesia*, Jakarta; PT. Gramedia Pustaka Utama.
- [10]. Undang-Undang Republik Indonesia No.1 Tahun (1970) *Tentang Keselamatan Kerja*.
- [11]. Undang-Undang Republik Indonesia (2008). *Tentang Pelayaran*, Nomor 17 Tahun 2008.