

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Tinjauan**

Secara garis umum Tinjauan adalah pemeriksaan yang teliti, penyelidikan, kegiatan pengumpulan data, pengolahan, analisa dan penyajian data yang dilakukan secara sistematis dan objektif untuk memecahkan suatu persoalan. Menurut kamus besar bahasa Indonesia, pengertian tinjauan adalah mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), pandangan, pendapat (sesudah menyelidiki, mempelajari, dan sebagainya).

Fungsi peninjauan kembali pustaka yang berkaitan merupakan hal yang mendasar dalam penelitian, seperti dinyatakan oleh Leedy (1997) bahwa semakin banyak seorang peneliti mengetahui, mengenal dan memahami tentang penelitian-penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya (yang berkaitan erat dengan topik penelitiannya), semakin dapat dipertanggung jawabkan caranya meneliti permasalahan yang dihadapi.

#### **2.2 Pengertian Port State Control**

Port State Control (PSC) adalah badan pengawasan negara pelabuhan (port state) yang dilakukan oleh pemerintah negara, pelabuhan untuk menegakkan ketentuan-ketentuan konvensi yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut serta perlindungan dan kondisi kerja awak kapal di laut. PSC mempunyai kewenangan untuk memeriksa kapal-kapal asing yang masuk ke wilayah negara pelabuhan (port state) tersebut. Yang menjadi bagian pemeriksaan oleh PSC adalah kondisi kapal, peralatan, pengawakan dan pengoperasian kapal, apakah memenuhi peraturan/konvensi internasional atau tidak.

Sedangkan tugas pokok dari *Port State Control* (PSC) ialah :

1. Pelaksanaan ketentuan-ketentuan untuk psc dalam konvensi-konvensi IMO.

2. Memeriksa kapal-kapal berbendera bukan negara peserta konvensi.
3. Memeriksa kapal-kapal di bawah ukuran konvensi.
4. Identifikasi kapal-kapal di bawah standar atau resiko-resiko penyebab pencemaran.
5. Melakukan pengawasan melalui pemantauan (*monitoring control*).

Pemeriksaan dilaksanakan menurut prosedur yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan Resolusi IMO No A.787 (19) yang meliputi pemeriksaan Pokok (Primary Inspection), Pemeriksaan lebih terinci (More Detail Inspection), dan pemeriksaan ulang (Re-inspection).

Pemeriksaan dimaksud dapat dilaksanakan atas dasar kegiatan rutin, Laporan dari Nahkoda atau anggota awak kapal dan laporan dari individu yang mempunyai kepentingan.

Pada saat kapal tiba di pelabuhan, hal pertama yang harus dilakukan adalah melakukan pengecekan pada kapal dengan membawa dokumen atau sertifikat yang harus ditanda tangani oleh Kapten kapal (Nakhoda) yang terdiri dari warta kapal, *Vessel Progress / Arrival Condition*, *Check In List*, *Receiving List*, *Sailing Declaration*, *Declaration of Security (DOS)* dan *Master's Authority To Sign Bill Of Loading*.

Selain dokumen yang dibawa agen tersebut di atas, agen juga harus mengambil dan membawa dokumen atau sertifikat kapal yang asli guna keperluan pemeriksaan dokumen kapal yang bersangkutan tersebut pada Kepala Bidang Kelayakan Kapal, Kepala Bidang Lalu Lintas Laut dan Pelabuhan, Kepala Bidang Penjagaan dan Keselamatan pada Kepala Sie Kesyahbandaran di Kantor Administrator Pelabuhan.

Dokumen atau sertifikat kapal yang diambil tersebut seperti *Nationality/Registry Certificate*, *International Tonnage Certificate*, *Cargo Ship Safety Construction Certificate*, *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*, *Cargo Ship Safety Radio Certificate*, *Safety Management Certificate*, *International Ship Security Certificate (ISSC)*, *International Oil Pollution Presentative (IOPP) Certificate*, *Certificate of Insurance or Other Financial*

*Safe manning Certificate, Classification of Hull Certificate, International Load Line Certificate, International Life Raft Certificate (ILR), Fire Extinguisher Certificate, Deratting Exemption Certificate, Oil Record Book Health Book, Crew List and Passport, Last Port Clearance.*

Setelah semua dokumen atau sertifikat diserahkan oleh kapal, langkah selanjutnya adalah dilakukan pemeriksaan dan pelengkapan serta membuat momerandumnya di kantor untuk keperluan *Clearance In/Out* ke Kantor Administrator Pelabuhan. Setelah dilakukan pemeriksaan kapal oleh *Port State Control* maka *Port State Control* mengeluarkan Form A, jika tidak ada temuan kekurangan oleh *Port State Control* pada kapal tersebut, serta Form A dan Form B pada kapal tersebut jika ditemukan kekurangan dan terjadi re – inspection atau pemeriksaan ulang maka pihak kapal yaitu nahkoda diwajibkan membayar administrasi.

Penandatanganan Form A dan Form B hanya dilakukan oleh petugas *Port State Control*. Apabila kapal diijikan berlayar dengan kekurangan – kekurangan berdasarkan ketentuan yang berlaku , maka petugas pemeriksa harus menyampaikan catatan kekurangan – kekurangan yang terlampir kepada negara atau perwakilan negara bendera, Petugas *Port State Control* di pelabuhan selanjutnya serta pihak lainnya yang berkepentingan.

Jika hasil pemeriksaan sebagaimana yang dimaksud menunjukkan bahwa kapal tidak laik laut untuk meneruskan pelayaran , kepada kapal tersebut tidak diberikan surat ijin berlayar oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sampai dipenihinya kekurangan – kekurangan yang disebutkan. Dalam keadaan tersebut harus diberitahukan oleh petugas *Port State Control* kepada Nahkoda , pemilik kapal atau operator kapal dengan tembusan kepada perusahaan kapal tersebut guna untuk memenuhi semua kekurangan diatas kapal..

Segera setelah diyakini bahwa kekurangan – kekurangan telah dipenuhi maka petugas petugas *Port State Control* harus memeriksa ulang untuk memastikan sudah terpenuhinya kelaiklautan kapal. Setelah diyakini bahwa kekurangan – kekurangan telah dipenuhi maka petugas *Port State*

*Control* memberitahu kepada pihak Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan untuk dapat memberikan Surat Ijin Berlayar. Hal tersebut merupakan salah satu tanggung jawab bagi Port State Control guna untuk mencegah terjadinya kecelakaan pelayaran.

### **2.3. Pengertian Pelabuhan**

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang\_kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. Crane dan gudang berpendingin juga disediakan oleh pihak pengelola maupun pihak swasta yang berkepentingan. Sering pula disekitarnya dibangun fasilitas penunjang seperti pengalengan dan pemrosesan barang. Peraturan Pemerintah RI No.69 Tahun 2001 mengatur tentang pelabuhan dan fungsi serta penyelenggaraannya.

Pelabuhan juga dapat di definisikan sebagai daerah perairan yang terlindung dari gelombang laut dan di lengkapi dengan fasilitas terminal meliputi *dermaga*, tempat di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, *crane* yaitu untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang, dan *gudang laut (transito)* merupakan tempat untuk menyimpan muatan dari kapal atau yang akan di pindah ke kapal.

Pelabuhan juga merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu daerah tertentu dan sebagai prasarana penghubung antar daerah, antar pulau, bahkan antar negara.

### **2.4. Pengertian Keselamatan Pelayaran**

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, yang dimaksud dengan Keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang menyangkut angkutan di

perairan, kepelabuhan dan lingkungan maritim. Landasan Hukum Keselamatan Pelayaran sebagai berikut :

#### 1. Hukum Internasional

*Safety of life at Sea* 1974 diperbaiki dengan Amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan – pelabuhan di dunia.

#### 2. Hukum Nasional

- a. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- b. Scheepen Ordonansi 1953 (SO. 1935) Scheepen Verordening 1935 (SV. 1935) dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut.
- c. Peraturan lambung timbul 1935.

Menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud dengan 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.

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran yaitu standar keselamatan pelayaran di Indonesia terdiri dari, Sumber daya manusia, Sarana dan atau prasarana, Standar operasional prosedur, Lingkungan dan Sanksi.

### **2.5. Kecelakaan (*Ship Accident*)**

Adalah merupakan suatu kejadian atau peristiwa yang mengakibatkan Kematian/hilangnya nyawa seseorang, cedera/luka berat, Hilangnya seseorang dari kapal, Hilangnya, atau menghilangnya sebuah kapal, Kerusakan material pada sebuah kapal, Kandasnya atau tidak mampunya sebuah kapal, Kapal dalam kejadian tabrakan dan Kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh rusaknya sebuah kapal.

## **2.6.Pencegahan**

Merupakan upaya mengenai keselamatan dan kesehatan diatas kapal. Pemerintah dan pihak berwenang harus memastikan bahwa para pelaut yang bekerja diatas kapal yang terdaftar didalam wilayah perairannya memiliki sertifikat – sertifikat kemahiran/keterampilan yang diperlukan. Dan harus memperhatikan juga peraturan – peraturan ILO dan IMO. Adanya program – program keselamatan,peralatan keselamatan.

## **2.7.Aturan – Aturan yang terkait dengan Fungsi dan Tanggng Jawab Port State Control**

Aturan – aturan pedoman pelaksanaan kegiatan oleh *Port State Control* ada beberapa yaitu

### **1. Sesuai dengan International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974**

Tujuan utama dari konvensi SOLAS adalah untuk menentukan standard – standard minimum suatu konstruksi, peralatan dan pengoperasian kapal-kapal, sesuai dengan keselamatan mereka.

Konvensi SOLAS 1974 dan Protokol tahun 1978 berlaku hanya pada kapal-kapal yang berhubungan dengan pelayaran internasional kecuali Kapal-kapal perang dan kapal-kapal pengangkut pasukan, Kapal dagang kurang dari 500 GT, Kapal-kapal tidak digerakkan oleh peralatan mekanis, Kapal-kapal kayu tradisional, Kapal pesiar yang tidak berhubungan dengan bisnis, dan Kapal-kapal penangkap ikan.

*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, mengatur tentang aturan internasional menyangkut ketentuan-ketentuan antara lain konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran), Komunikasi radio dan keselamatan navigasi, Perangkat penolong, seperti pelampung, keselamatan navigasi. Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di

dalamnya penerapan of the *International Safety Management (ISM) Code* dan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*).

Di dalam SOLAS juga menerangkan tentang pengawasan dan survey, dimana survey sendiri meliputi survey alat-alat penolong kapal barang, instalasi radio serta konstruksi dan permesinan.

## 2. Sesuai dengan Load Line 1966

Dalam pengawasan kelayakan lambung timbul suatu kapal , *Port State Control* mengacu pada konvensi *Load Line* 1966 yang dimana ditetapkan dari lambung timbul sesuai dengan batasan standart internasional. Peraturan ini memperhitungkan pula potensi keberadaan bahaya pada daerah-daerah yang berbeda dan musim yang berbeda-beda. Tujuan utama dari tindakan-tindakan ini untuk memastikan integritas kedap air badan kapal di bawah dek lambung timbul. Semua garis-garis muat yang telah diberikan harus ditandai di bagian tengah pada setiap sisi kapal. Kapal-kapal yang ditujukan untuk mengangkut angkutan kayu dek diberikan suatu lambung timbul yang lebih kecil sebagaimana muatan deknya diberi pelindung terhadap pukulan gelombang. Didalam Konvensi *Load line* ini dibagi dalam tiga Anneks :

- a. Anneks I dibagi ke dalam empat Bab :
  - 1) Bab I Umum;
  - 2) Bab II Kondisi-kondisi pemberian lambung timbul;
  - 3) Bab III Lambung timbul
  - 4) Bab IV Persyaratan-persyaratan khusus bagi kapal yang diberikan lambung timbul pengangkut kayu.
- b. Anneks II meliputi Zona-zona, daerah-daerah dan periode-periode musim.
- c. Anneks III berisi sertifikat-sertifikat, termasuk sertifikat Garis Muat Internasional.

### 3. Sesuai dengan International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)

Dalam pemeriksaan dan pengawasan masalah dokumen kapal dan awak kapal, pihak *Port State Control* menganut pada ketentuan dari Konvensi Internasional tentang Standard Pelatihan, Sertifikasi dan Pengawasan terhadap Pelaut atau *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW)

Konvensi STCW 1978 utamanya dibentuk untuk membuat persyaratan dasar terhadap pelatihan, sertifikasi dan pengawasan bagi pelaut pada tingkatan internasional. Sebelumnya suatu standard pelatihan, sertifikasi dan pengawasan terhadap perwira dan anak buah kapal dilakukan oleh pemerintah masing-masing, Konvensi STCW 1978 mencatat standard minimum berhubungan dengan pelatihan, sertifikasi dan pengawasan terhadap pelaut yang mana negara-negara diwajibkan untuk memenuhi atau lebih dari itu.

Bab - bab Konvensi STWC:

- a. Bab I : Ketentuan-ketentuan umum;
- b. Bab II : Departemen Perwira dan Dek
- c. Bab III : Departemen Mesin.
- d. Bab IV : Personel Radio komunikasi dan radio.
- e. Bab V : Persyaratan pelatihan khusus bagi personel pada type kapal tertentu.
- f. Bab VI : fungsi keadaan darurat, keselamatan kerja, fasilitas Kesehatan dan keselamatan.
- g. Bab VII : Sertifikasi alternatif, dan
- h. Bab VIII : Pengawasan.



#### **4. Sesuai dengan International Convention on Marine Pollution 1973/1978**

Landasan *Port State Control* dalam meninjau pencemaran dalam dunia maritim meninjau dari Konvensi Internasional tentang Pencegahan Polusi dari Kapal-kapal yang ditujukan untuk polusi dari kapal-kapal. Itu bukan ditujukan untuk polusi yang dihasilkan dari eksplorasi minyak lepas pantai, produksi minyak atau buangan dari kapal-kapal. Dibawah ketentuan-ketentuan dari MARPOL 73/78, polusi didefinisikan sebagaimana yang dihasilkan dari pengoperasian kapal setiap hari, seperti:

- a. Membuang ke laut sisa-sisa minyak dari tanki penyimpanan minyak
- b. bekas atau bilga kamar mesin;
- c. Buangan minyak atau sisa-sisa bahan-bahan kimia dari tangki-tanki muat kapal-kapal tanker;
- d. Buangan kotoran dari WC ke laut;
- e. Kehilangan muatan ke luar kapal, yang mana berbahaya bagi lingkungan laut; dan
- f. Buangan sampah ke luar kapal.