

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian**

##### **2.1.1 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. pengertian tinjauan adalah mempelajari dengan cermat, memeriksa untuk memahami, pandangan, pendapat sesudah menyelidiki, mempelajari, dan sebagainya.

Sedangkan tinjauan menurut Hasan Almi (2010:1198) tinjauan adalah hasil dari meninjau pandangan, pendapat tentang suatu hal sesudah menyelidiki atau dipelajari. Jadi menurut pengertian tinjauan diatas, penulis dapat menyimpulkan bahwa tinjauan merupakan suatu kegiatan pengumpulan data sampai penyajian data suatu permasalahan dengan mempelajari secara cermat yang dilakukan secara sistematis dan objektif.

##### **2.1.2 Pengertian *Port State Control***

Definisi umum dari *Port State Control* adalah suatu kegiatan pemeriksaan terhadap suatu kapal berbendera asing oleh petugas yang ditunjuk dan diberi hak oleh pemerintah untuk memverifikasi keadaan kapal dalam rangka pemenuhan persyaratan Konvensi Internasional.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor : AL.60/01/03-99 memahami bahwa *Port State Control* adalah pemeriksaan atas kapal asing dan atau kapal-kapal berbendera Indonesia yang melakukan pelayaran Internasional dengan ukuran dan persyaratan tertentu sesuai Konvensi Internasional dan konvensi-konvensi yang telah

diratifikasi oleh pemerintah Indonesia di bidang keselamatan pelayaran dan perlindungan laut serta peningkatan kehidupan dan kondisi kerja awak kapal dilaut.

Menurut sumber dari Badan Klasifikasi Indonesia, *Port State Control* memiliki pengertian kegiatan yang melakukan pemeriksaan kapal asing di pelabuhan suatu negara untuk memverifikasi bahwa kondisi kapal dan perlengkapannya telah memenuhi persyaratan dari peraturan internasional serta diawaki dan dioperasikan sesuai dengan persyaratan seperti *SOLAS*, *MARPOL*, *MLC*, *STCW* dan lain-lain. Kapal-kapal yang tidak memenuhi peraturan internasional yang diterapkan oleh Negara tempat kapal berlabuh (*Port State*) akan menghadapi resiko penahanan (*detention*) hingga ketidaksesuaian yang ada telah diperbaiki.

Menurut beberapa sumber yang telah dijelaskan diatas, penulis dapat mengambil garis besar bahwa *Port State Control* merupakan suatu kegiatan pemeriksaan terhadap suatu kapal berbendera asing oleh petugas yang ditunjuk oleh pemerintah Kementerian Perhubungan untuk melakukan pengawasan dan memeriksa kapal asing yang masuk kawasan Indonesia ataupun pelabuhan yang memberlakukan Peraturan Internasional yang sudah diratifikasi.

### **2.1.3 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:

#### **a. Hukum Internasional**

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

b. Hukum Nasional

- 1) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- 2) Scheepen Ordonansi 1953 (SO. 1935) Scheepen Verordening 1935 (SV. 1935) dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut.
- 3) 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 atas :

- 1) Sumber daya manusia
- 2) Sarana dan atau prasarana
- 3) Standar operasional prosedur
- 4) Lingkungan, dan
- 5) Sanksi.

#### **2.1.4 Pengertian Pengawakan**

Pengertian dari pengawakan menurut kamus Besar Bahasa Indonesian memiliki arti proses, pembuatan atau mengawaki.

#### **2.1.5 Pengertian Pengoperasian Kapal**

Menurut kamus besar bahasa Indonesia pengoperasian memiliki arti jalan, proses atau perbuatan mengoperasikan.

### 2.1.6 Pengertian Kesyahbandaran

Menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, yang dimaksud dengan Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundangundangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Berdasarkan pengertian di atas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasaan laut, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan ditata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran, keamanan, dan keselamatan lalu lintas angkutan laut.

Menurut Peraturan Bandar 1925 Pasal 1 ayat 1 dikatakan bahwa yang dimaksud dengan Syahbandar adalah Syahbandar Ahli, Pejabat Syahbandar dan Syahbandar Muda. Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai unsur pelaksana teknis melakukan pengawasan di Pelabuhan. Disamping Syahbandar ada pula petugas yang ditunjuk oleh Pemerintah, untuk mengawasi kapal – kapal asing yang dikenal sebagai “*Port State Control Officer*” dan pengawasannya meliputi

#### a. Sewaktu kapal datang

Ada tiga tugas penting yang harus dilakukan oleh Syahbandar (*Harbour Master*) yaitu :

- 1) Menunjuk tempat sandar atau tempat berlabuh kapal.
- 2) Memberikan Warta Kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh Nakhoda.
- 3) Meneliti dokumen pelaut atau surat – surat kapal yang diterima dari Nakhoda.

#### b. Sewaktu kapal berada di perairan Bandar

Sewaktu kapal berada di perairan Bandar, menunggu selesainya bongkar muat barang, embarkasi dan debarkasi penumpang, Syahbandar mengawasi dengan ketat serta harus ditaatinya ketentuan – ketentuan peraturan Bandar oleh Nakhoda atau awak kapal antara lain :

- 1) Kapal tidak boleh berpindah tempat.
- 2) Tidak boleh melakukan kegiatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran.
- 3) Tidak boleh melakukan kegiatan yang dapat menimbulkan pencemaran dan kerusakan lingkungan.
- 4) Tidak boleh melakukan kegiatan yang dapat menyebabkan pendangkalan terhadap alur pelayaran.
- 5) Tidak boleh melakukan kegiatan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban umum serta terganggunya tertib hukum di perairan Bandar.
- 6) Kesempatan yang diperoleh Syahbandar untuk melakukan pemeriksaan di kapal dalam rangka pemeriksaan terus – menerus mengenai segi keselamatan pelayaran.

c. Sewaktu kapal akan berlayar

Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapatkan surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*) dari Syahbandar sesuai Peraturan Bandar 1925 Pasal 8.

Sebelum diberikan surat persetujuan berlayar oleh Syahbandar, Perusahaan Pelayaran perlu menyelesaikan lebih dahulu hal – hal sebagai berikut :

- 1) Semua kewajiban – kewajiban perusahaan atau Nahkoda terhadap Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi dan Perum Pelabuhan dipastikan sudah diselesaikan.
- 2) Pandu harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan pemanduan.
- 3) Nahkoda memberikan *Master Sailing Declaration* kepada Syahbandar.
- 4) Syahbandar harus meneliti :
  - a) Apakah dokumen – dokumen kapal lengkap dan masih berlaku
  - b) Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat – syarat Standar Keahlian dan Keterampilan Pelaut yang telah ditentukan
  - c) Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat keterampilan yang telah ditentukan

- d) Pengawasan tertib Bandar untuk melaksanakan peraturan tertib Bandar dan keselamatan kapal.
- 5) Syahbandar mempunyai kewenangan untuk menerapkan perundang-undangan yang bertujuan untuk :
- a) Terjaminnya kelancaran dan keselamatan lalu lintas kapal
  - b) Terjaminnya kelancaran dan keselamatan bongkar muat barang
  - c) Terjaminnya kelancaran dan ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang
  - d) Terjaminnya tertib hukum dan keamanan di dalam lingkungan bandar
  - e) Terjaminnya kelestarian lingkungan di dalam lingkungan bandar.

Oleh karena itu peran Syahbandar perlu ditingkatkan melalui keterampilan nautis, teknis dan administratif serta disiplin kerja, peningkatan dedikasi terhadap pengembangan tugas demi mewujudkan keselamatan kapal, barang dan jiwa di laut.

### **2.1.7 Pengertian Otoritas Pelabuhan**

Menurut Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud dengan Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintahan di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.

Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 51 Tahun 2015 Pasal 6 ayat 2 sebagai berikut :

- a. Menyediakan lahan di daratan dan di perairan pelabuhan
- b. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan
- c. Menyediakan dan memelihara sarana bantu navigasi pelayaran
- d. Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan
- e. Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan

- f. Menyusun rencana induk pelabuhan serta daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan
- g. Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan atau daratan dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan, dan
- h. Menjamin kelancaran arus barang.

## **2.2 Aturan – Aturan yang Berkaitan Dengan Port State Control**

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

### **2.2.1 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

- a. Kapal-kapal perang dan kapal-kapal pengangkut pasukan;
- b. Kapal dagang kurang dari 500 GT;
- c. Kapal-kapal tidak digerakkan oleh peralatan mekanis;
- d. Kapal-kapal kayu tradisional;
- e. Kapal pesiar yang tidak berhubungan dengan bisnis, dan
- f. Kapal-kapal penangkap ikan.

*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*, mengatur tentang aturan internasional menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- a. Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran);
- b. Komunikasi radio dan keselamatan navigasi
- c. Perangkat penolong, seperti pelampung, keselamatan navigasi.

d. 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.

### 2.2.2 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 *Annex* :

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

### **2.2.3 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 1 : Ketentuan-ketentuan umum;
- b. Bab 2 : Departemen Perwira dan Dek;
- c. Bab 3 : Departemen Mesin;
- d. Bab 4 : Personel Radio komunikasi dan radio;
- e. Bab 5 : Persyaratan pelatihan khusus bagi personel pada type kapal tertentu;
- f. Bab 6 : fungsi keadaan darurat, keselamatan kerja, fasilitas kesehatan dan keselamatan;
- g. Bab 7 : Sertifikasi alternatif; dan
- h. Bab 8 : Pengawasan.

### **2.2.4 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.

### **2.3 Gambaran Umum Tentang 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, pengawasan 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 :

- a. Pemeriksaan Pokok (*Primary Inspection*)
- b. Pemeriksaan lebih terinci (*More Detail Inspection*)
- c. Pemeriksaan ulang (*Re-inspection*)

Pemeriksaan dimaksud dapat dilaksanakan atas dasar :

- a. Kegiatan rutin
- b. Laporan dari Nahkoda atau anggota awak kapal
- c. 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), antara lain:

- a. Warta Kapal
- b. *Vessel Progress / Arrival Condition*
- c. *Check List*
- d. *Receiving List*
- e. *Sailing Declaration*
- f. *Declaration of Security (DOS)*
- g. *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 antara lain:

- a. *Nationality/Registry Certificate.*
- b. *International Tonage Certificate*
- c. *Cargo Ship Safety Construction Certificate*
- d. *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*
- e. *Cargo Ship Safety Radio Certificate*
- f. *Safety Management Certificate*
- g. *International Ship Security Certificate (ISSC).*
- h. *International Oil Pollution Presentative (IOPP) Certificate*
- i. *Certificate of Insurance or Other Financial*
- j. *Safe manning Certificate*
- k. *Classification of Hull Certificate.*
- l. *International Load Line Certificate*
- m. *International Life Raft Certificate (ILR)*
- n. *Fire Extinguisher Certificate*
- o. *Deratting Examption Certificate*
- p. *Port State Control (PSC*
- q. *Oil Record Book.*
- r. *Health Book*
- s. *Crew List and Passport*
- t. *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 :

- a. Form A

Apabila tidak ada temuan kekurangan oleh *Port State Control* pada kapal tersebut.

- b. Form A dan Form B

Apabila ada temuan ataupun 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 negara atau perwakilan negara bendera kapal.

Segera setelah diyakini bahwa kekurangan – kekurangan telah dipenuhi maka 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.