

# PERAN *MARINE INSPECTOR* DI KSOP KELAS I PELABUHAN TANJUNG EMAS SEBAGAI PENGAWAS PENGGUNAAN PERALATAN KESELAMATAN DIATAS KAPAL

Meinina<sup>1\*</sup>, Gita Kusumawardani<sup>2\*</sup>, Rizal Alif Febriyanto<sup>3\*</sup>,

<sup>3</sup>Alumnus, Politeknik Bumi Akpelni

<sup>1&2</sup> Program Studi Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendandhuwur, Semarang

Email : [rizalaliffbriyanto@gmail.com](mailto:rizalaliffbriyanto@gmail.com)

## Abstrak

*Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisa tentang terkendalanya proses penerbitan Surat Perijinan Berlayar (SIB) oleh Marine Inspektor di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), dan sejauhmana kelengkapan peralatan keselamatan kapal berpengaruh terhadap proses penerbitan SIB tersebut. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode kualitatif dan deskriptif analisis, serta pengambilan data dilakukan dengan cara interview, observasi di MT. SOECHI ASIA XXIX, dan studi pustaka. Dari hasil pembahasan, diperoleh bahwa: 1) masih terjadi kendala saat penerbitan Surat Perijinan Berlayar yang disebabkan oleh ditundanya penerbitan Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal, 2) masih ditemui banyak kekurangan atas pemenuhan perlengkapan peralatan keselamatan diatas kapal baik dari segi jumlah maupun kualitas, dan 3) kurang maksimalnya pemanfaatan perlengkapan peralatan keselamatan yang ada diatas kapal. Dari pembahasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa masalah yang ada tidak hanya dibebankan kepada marine inspector tetapi perlunya kesadaran setiap crew untuk memeriksa secara berkala, menjaga, dan merawat serta pengaduan setiap peralatan keselamatan yang ada diatas kapal dan sesuai dengan standard aturan yang telah diberlakukan. Maka dapat dikatakan optimal peran dari marine inspector dalam pengawasan dan pemeriksaan alat keselamatan diatas kapal dan juga kelengkapan alat keselamatan diatas dapat dapat dipertanggungjawabkan.*

**Kata kunci:** KSOP, marine inspector, SIB, dan peralatan keselamatan

## PENDAHULUAN

Dalam pelayaran niaga diutamakan keselamatan muatan, sehingga crew juga membutuhkan peralatan keselamatan untuk dirinya dan penunjang pelaksanaan pelayaran dan penyelamatan muatannya, peralatan keselamatan sangat berguna baik dalam penyelamatan maupun pencegahan, maka dibutuhkan dan diwajibkan adanya peralatan keselamatan diatas kapal. Berkaitan dengan peralatan keselamatan itu sendiri dalam rangka penertiban Surat Perizinan Berlayar, peralatan keselamatan dimasukkan dalam sebuah sertifikasi tersendiri yaitu sertifikat keselamatan kapal yang juga merupakan salah satu persyaratan diterbitkannya SPB (Surat Perijinan Berlayar) oleh Kantor Syahbandar. Sebelum sertifikat keselamatan diterbitkan oleh Syahbandar, maka dilakukan pemeriksaan dan pengujian peralatan

keselamatan yang dilaksanakan oleh Badan yang ditunjuk dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan yaitu pihak *Marine Inspector*. Oleh sebab itu, peran dari *marine inspector* dalam penertiban dokumen kapal niaga yang beroperasi dan pemakaian peralatan keselamatan diatas kapal sangat penting. Selain itu, dalam kajian ini, penulis mengidentifikasi masalah yaitu dengan memfokuskan padaperan *marine inspector* sewaktu pemeriksaan peralatan keselamatan dan penggunaan peralatan keselamatan secara optimal.

## LANDASAN TEORI

### KSOP Kelas I

Menurut pembagiannya berdasarkan klasifikasi Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Emas termasuk dalam Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas I. (KSOP), yang terdiri

dari: Bagian Tata Usaha, Bidang Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli, Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan.

Dijelaskan dalam *Lampiran I Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK. 103/2/19/ RJM – 16 Tanggal: 13 Juli 2016* yaitu:

Pelaksanaan Penyelenggaraan Kelaiklautan Kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, Kantor Pelabuhan Batam dan Kantor Atase Perhubungan pada Kedutaan Besar Republik Indonesia diatur sebagai berikut :

#### A. Kantor Kesyahbandaran Utama I

Kantor Kesyahbandaran Utama I, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan kelas I, Kantor pelabuhan Batam dan Kantor Atase Perhubungan pada Kedutaan Besar Republik Indonesia dapat melakukan :

1. Pengesahan gambar rancang bangun kapal terhadap kapal bangunan baru, pemasukan dan pengadaan kapal, kecuali perombakan kapal.
2. Pengawasan pembangunan kapal baik bangunan baru dan pengerjaan kapal.
3. Pemeriksaan, perhitungan, dan pengawasan pemasangan marka gratis muat.
4. Penerbitan sertifikat garis muat sementara untuk semua jenis dan ukuran kapal dengan masa berlaku paling lama 3 (tiga) bulanan tidak dapat diperpanjang.
5. Pengakuan, pendaftaran dan pemberian surat tanda kebangsaan kapal.
6. Menerbitkan Surat Laut atau Pas Besar yang bersifat sementara dengan masa berlaku 3 ( tiga ) bulan dan tidak dapat diperpanjang
7. Penerbitan Sertifikat keselamatan kapal, apabila memiliki pejabat pemeriksa keselamatan kapal (Marine Inspector Senior, *Marine*

*Inspector* atau asisten *Marine Inspector*).

8. Penerbitan Sertifikat pencegahan pencemaran dari kapal

9. Sertifikasi Manajemen Keselamatan kapal

Kepelautan Kepelautan itu sendiri meliputi: a) Sertifikat keselamatan pengawakan minimum, b) Sertifikat dan Dokumen *Maritime Labour Conversion*, dan c) Dokumen Kepelautan.

#### B. *Marine Inspector*

*Marine Inspector* atau *Marine Surveyor* bekerja berdasarkan peraturan perundang-undangan, salah-satunya Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia yaitu ***Permendag RI No. 14/M-DAG/PER/3/2006*** yang menyebutkan definisi survey adalah sebuah kegiatan pemeriksaan atau penelitian, pengkajian ataupun pengujian dan pengawasan atas suatu *object* benda yang telah ditentukan baik berupa barang maupun alat angkutnya yang meliputi unsure keadaan, kondisi luar, pembungkus ataupun kemasan, mutu, jumlah, ukuran-ukuran panjang, berat maupun isi dan tanda-tanda pengenalnya serta persyaratan yang telah ditetapkan, maupun lingkungan hidup yang meliputi baku mutu air, udara, maupun daratan dan lain-lain yang terkait dengannya.

Sedangkan definisi dari *Marine Inspector*, *Marine Surveyor* atau *Marine Surveyor* menurut ***Permendag RI No.14/M-DAG/PER / 3/2006*** yaitu *Surveyor* adalah seorang yang memiliki keahlian khusus di bidang jasa survey atas dasar disiplin ilmu dan atau memiliki sertifikasi Profesi *Surveyor* yang diterbitkan oleh Lembaga Sertifikasi yang telah terakreditasi serta memiliki pengalaman kerja di bidang survey tertentu seperti *Marine Inspector* yang melakukan kegiatan survey untuk mendapatkan kebenaran nyata yang hakiki atas *object* yang disurvei.

Seorang *Marine Inspector* yang mengambil spesialis bidang *Marine Inspection* biasanya khusus mengerjakan survey yang berkaitan dengan seluk-beluk kapal dan pemeriksaan kondisi kapal secara menyeluruh termasuk peralatan-peralatan yang ada diatas kapal guna memastikan kapal layak berlayar dengan mematuhi semua kepatuhan akan standar dan spesifikasi kapal tersebut.

Seorang *Marine Inspector* dalam bidang *Marine Inspection* diharapkan dapat bekerja secara mandiri dan *independent* sesuai dengan kode etik *marine inspector / surveyor* karena seorang *Marine Inspector / Surveyor* adalah seorang yang memiliki keahlian khusus di bidang *marine survey* untuk melakukan inspeksi, pengawasan dan pemeriksaan kapal laut guna memantau dan melaporkan kondisi sebenar dari kapal laut tersebut. Pemeriksaan biasanya meliputi kondisi umum struktur kapal dan bagian-bagian kapal laut, mesin kapal dan peralatan-peralatan navigasi kapal, komunikasi kapal dan perkapalan keselamatan.

dan yang terakhir pada tahun 2000.

SOLAS merupakan persyaratan yang harus dipenuhi untuk seluruh kapal yang memiliki GRT 250 ton keatas, untuk kapal-kapal yang GRT nya dibawah 250 ton maka persyaratan harus mengikuti peraturan Pemerintah bendera kapal (*Flag State*). Di negara Indonesia mempunyai aturan tersendiri yang mana aturan tersebut telah mengerucut dan disesuaikan serta mengadopsi dari aturan SOLAS, dimana aturan tersebut sering disebut sebagai NCVS (*Non Convention Vessel of SOLAS*). Peralatan keselamatan peraturannya dikelompokkan untuk penggunaan kapal jenis Kapal Penumpang dan Kapal Barang. (Dapat dilihat pada tabel 1 berikut).

### Peralatan Keselamatan

Belajar dari beberapa peristiwa kecelakaan kapal laut, misalnya tenggelamnya kapal Titanic yang telah menelan korban ribuan jiwa, maka setelah beberapa kali dikeluarkan peraturan keselamatan secara regional organisasi IMCO (sekarang menjadi IMO) pada 17 Juni 1960 mengeluarkan peraturan internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut dikenal dengan nama SOLAS 1960, yang terus disempurnakan dan ditambah pada tahun 1974, 1978, 1981, 1988, 1991, 1997

No.	Jenis Peralatan	Jumlah
1	Sekoci Penolong	• Kapasitas 100% pelayar tiap sisi
2	Rakit Penolong	• Kapasitas 100% pelayar tiap sisi
3	Sekoci Penyelamat	• 1 Unit Kategori B
4	Pelampung Penolong	• 14 Unit, 50% dilengkapi lampu yang dapat menyala sendiri

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Unit dilengkapi tabung Isyarat Asap Orange atau MOB bouy, 4 Unit dilengkapi Tali Apung.</li> </ul>
5	Baju Penolong / Life Jacket	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baju Penolong dilengkapi lampu, peluit, dan pita pemantul cahaya (<i>retro-reflector tape</i>) sejumlah 100% pelayar</li> </ul>
6	Pelontar Tali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sarana Pelontar Tali dengan 4 Unit Proyektil dan 3 Unit Pistol Pelontar Roket dengan tali.</li> </ul>
7	<i>Rocket</i> Parasut Isyarat Marabahaya	12 Unit <i>Rocket</i> Parasut Isyarat Marabahaya
8	Cerawat Tangan	6 Unit Cerawat Tangan Merah
9	Tabung Asap Orange	2 Unit Tabung Asap Orange
10	<i>Immersion Suit</i>	50% dari <i>Crew</i> kapal
11	Search and Radar Transponder (SART)	2 Unit SART
12	<i>Two Ways</i> VHF Radio Telephony	3 Unit <i>Two Ways</i> VHF Radio Telephony

Melihat bahwa nama dan jenis peralatan keselamatan belum secara keseluruhan dikenal dengan nama baku Indonesia, maka banyak nama-nama yang masih menggunakan sebutan dalam bahasa Inggris. Jenis peralatan keselamatan dikawal sangat dipengaruhi dari jenis kapal, *gross tonnage*, bendera kapal, ukuran dimensi kapal dan jumlah orang yang berada dikawal.

#### **METODE**

Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi langsung selama 3 (tiga) bulan, wawancara kepada pihak terkait, dan studi pustaka yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan analisis deskriptif.

#### **PEMBAHASAN**

##### **Standar Perlengkapan Peralatan Keselamatan**

Standar perlengkapan keselamatan kapal mengenai fungsi, kegunaan, persyaratan konstruksi baik teknis maupun nonteknis beserta materialnya bagi kapal yang berlayar dibawah Bendera Indonesia. Standar perlengkapan keselamatan kapal yang ditetapkan dalam standar ini dibuat sebagai acuan bagi peraturan dan perundang-undangan yang berlaku di bidang pelayaran. Alat penyelamat terdiri dari

sekoci penolong, sekoci penyelamat, sampan, rakit penolong kembang, rakit penolong tegar, pelampung penolong, alat pelempar tali, cerawat payung, cerawat tangan, isyarat asap, alat apung, pelepas hidro statik, baju cebur, dan pelindung suhu.

##### **Hasil Pemeriksaan oleh *Marine Inspector* Terhadap Perlengkapan Peralatan Keselamatan Kapal**

Pada saat penulis melaksanakan PRADA di KSOP Kelas I Pelabuhan Tg. Emas, penulis melaksanakan tinjauan lapangan bersama *Marine Inspector* yang kegiatannya meliputi pemeriksaan dan pengujian penggunaan perlengkapan peralatan keselamatan diatas kapal. Beberapa kapal yang telah diperiksa oleh *Marine Inspector*, penulis mengambil contoh hasil pemeriksaan yang dilakukan di MT. SOECHI ASIA XXIX.

Setelah penulis ikut bersama *Marine Inspector* dalam kegiatan pemeriksaan di MT. SOECHI XXIX didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 2. Hasil Pemeriksaan *Marine Inspector* Terhadap Perlengkapan Peralatan Keselamatan Kapal di MT. SOECI XXIX

No	Jenis Perlengkapan Keselamatan	Jumlah	Kapasitas	Keterangan
1	Sekoci Penolong/ <i>Lifeboats</i>	2 Unit	@24 orang	Baik, ada beberapa kekurangan untuk segera dipenuhi.
2	Rakit Penolong/ <i>Liferafts</i>	2 Unit	@25 orang	Baik
3	Sekoci Penyelamat/ <i>Rescue Lifeboats</i>	1Unit Disebelah Kanan	@20 orang	Baik
4	Pelampung Penolong/ <i>Lifebuoys</i>	8 Unit, dan 2 Unit Dilengkapi MOB	-	Baik Tali dibuat minimal 30m
5	Jaket Penolong/ <i>Life Jackets</i>	30 Unit	Standar	Dilengkapi Lampu <i>life jacket</i> harus diganti
6	Baju Cebur/ <i>Immersion Suit</i>	9 Unit	-	Baik
7	Pelontar Tali/ <i>Line Throwing</i>	4 Unit		Baik
8	Isyarat Marabahaya/ <i>Pyrotecnics</i>			
	a.Cerawat Payung	- 12Unit x 2 <i>Lifeboat</i> = 24 Unit, Kadaluarsa 4 Unit . - Anjungan 4 Unit, Kadaluarsa 4 Unit - Spare/ Cadangan 4 Unit Kadaluarsa 4 Unit - Total 32 Unit Kadaluarsa 12 Unit		Baik dan Dilengkapi 12 Unit
	b.Cerawat Tangan	- 6Unit x 2 <i>Lifeboat</i> = 12 Unit, Kadaluarsa 2 Unit - Anjungan 2 Unit, Kadaluarsa 2Unit - Spare/ Cadangan 4 Unit - Total 18, Kadaluarsa 4 Unit		Baik, ada 2 Unit di <i>Lifeboat</i> dan 2 di Anjungan Kadaluarsa telah tertutup dengan adanya 4 Unit Spare/ Cadangan.
	c.Cerawat Asap	- 3 Unit x 2 <i>Lifeboat</i> = 6 Unit Kadaluarsa 3 Unit - Anjungan 2 Unit,		Baik dan harus dilengkapi 4 Cerawat Asap lagi.

		Kadaluarsa 2 Unit Spare 4 Unit, Kadaluarsa 1 Unit. Total 12 Unit, Kadaluarsa 6		Pada <i>Lifeboat</i> cukup dipenuhi 1 Cerawat Asap dikarenakan standarpada <i>lifeboat</i> hanya 2 Cerawat Asap
9	Radar Transponder	2 Unit		Baterai Kadaluarsa Okt- 16 dan harus diganti
10	Perangkat Telepon Radio VHF Dua Arah	3 Unit		Baik

### Solusi Pemenuhan Kekurangan Peralatan Keselamatan di Kapal

Sertifikat Keselamatan merupakan salah satu dokumen penting yang harus dipenuhi sebagai syarat penerbitan Surat Ijin Berlayar (SIB), tetapi banyak terjadi perlambatan penerbitan SIB dikarenakan terdapat permasalahan pada penerbitan Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal. Oleh sebab itu, perlu adanya tindakan yang tepat untuk menangani adanya kekurangan peralatan keselamatan diatas kapal diantara:

1. Menyadari pentingnya peralatan keselamatan yang tercantum pada tabel 1 diatas, bahwa peralatan keselamatan tersebut sudah terdapat aturan yang standar baik jumlah maupun kualitas.
2. Penanaman dalam diri sendiri "*Safety First*" dibutuhkan diatas kapal.
3. Peralatan keselamatan harus selalu diperiksa dan diuji coba.
4. Pemeriksaan yang dilakukan harus berkala dan rutin.
5. Setelah mendapati kekurangan dari standar pemenuhan peralatan, sebaiknya segera mengambil tindakan dengan mengirimkan berita acara ke perusahaan.

### KESIMPULAN

Perlengkapan peralatan keselamatan kapal ternyata menjadi kendala yang cukup penting saat proses penerbitan Surat Perijinan Berlayar di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

Kelas I Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, padahal perlengkapan peralatan keselamatan kapal sangat penting dan seharusnya setiap *crew* menyadari pentingnya perlengkapan peralatan keselamatan diri dalam menunjang proses kegiatan pelayaran.

Dalam pembahasan yang telah dibahas pada bab sebelumnya, tepatnya kegiatan pemeriksaan perlengkapan peralatan keselamatan kapal yang dilakukan oleh Penulis dan *Marine Inspector* di KSOP Kelas I Pelabuhan Tg. Emas pada MT. SOECHI ASIA XXIX, terdapat beberapa permasalahan yang terjadi dan penulis dapat menyimpulkan sebagai berikut:

1. Kendala saat penerbitan Surat Perijinan Berlayar yang salah satunya disebabkan ditundanya penerbitan Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal, yaitu perlengkapan peralatan keselamatan kapal masih banyak terdapat kekurangan.
2. Masih ditemui banyak kekurangan atas pemenuhan perlengkapan peralatan keselamatan diatas kapal baik dari segi jumlah maupun kualitas.
3. Kurang maksimalnya pemanfaatan perlengkapan peralatan keselamatan yang ada diatas kapal.

### DAFTAR PUSTAKA

.....,1990. SOLAS 1974  
*Amandemen 1978*. Jakarta : BP3IP

- .....,2012. *Matrik Petunjuk Teknis Pelaksanaan Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- Lampiran I Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK. 103/2/19/RJM-16*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 100 Tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- Sucahyo, Tisno. 2007. *Ship Inspector Hand Book*. Surabaya: Pustaka
- Sutiyar Comdr.J.La.Dage & Thamrin Rais1994. *Kamus Istilah Pelayaran & Perkapalan*. Jakarta: Pustaka Beta
- Standar Kapal Non Konvensi Berbendera Indonesia*. 2009. Jakarta: Kementerian Perhubungan