

ANALISIS PEMERIKSAAN KAPAL OLEH MARINE INSPECTOR PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II CILACAP

Muhamad Hafis¹, Priyanto^{1*}, Eka Darmana¹

¹Program Studi Teknika, Politeknik Bumi Akpelni Semarang
JL.Pawiyon Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang.

*Email: priyanto@akpelni.ac.id

Abstrak

Marine inspector merupakan seorang atau pejabat yang melakukan proses pemeriksaan dan pengujian terhadap suatu objek yang memiliki wewenang dan memiliki kompetensi, dimana dikaitkan dengan segala sesuatu yang menyangkut dengan laut dan pemeriksaan kapal, bahwa dalam kegiatan pemeriksaan dan pengecekan kapal dikantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap terdapat kendala adanya faktor penyebab terkendalanya pemeriksaan kapal. Penelitian ini berdasarkan permasalahan yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara pengumpulan data, obeservasi secara langsung, wawancara yang dilakukan penulis adalah dengan cara menanyakan pihak marine inspector dan studi pustaka yang diambil dari jurnal-jurnal yang terkait dengan analisa pemeriksaan kapal oleh marine inspector pada kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas II Cilacap. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam kegiatan pemeriksaan dan pengecekan kapal dikantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap terdapat kendala yang mengakibatkan kurang optimalnya Marine Inspector antara lain kurangnya manajemen sumber daya Marine Inspector yang ahli dalam bidangnya, kurangnya pengecekan dokumen kapal, dan kurangnya pemanfaatan waktu serta penjadwalan yang sesuai dengan standart. Upaya mengatasi hal tersebut dapat meminimalkan kendala-kendala yang ada dalam kegiatan Marine Inspector lebih meningkatkan peran marine inspector, melaksanakan pengecekan dokumen yang lebih teliti dan melaksanakan penjadwalan dan pemeriksaan yang tepat waktu.

Kata Kunci : *Marine Inspector, Pemeriksa, Analisa, Dokumen*

PENDAHULUAN

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 74 Tahun 2015 Bab 1 Pasal 1 menyebutkan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis serta bentuk masing masing yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk moda transportasi yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Sudah sering terjadi adanya tubrukan kecelakaan kapal di laut, yang disebabkan salah satunya oleh rusaknya atau tidak berfungsinya peralatan navigasi atau perangkat mesin diatas kapal, sehingga dapat merugikan kapal lain yang berada disekitarnya, dan dapat menimbulkan pencemaran di laut atas tumpahan minyak dan sampah - sampah

dari kapal yang mengalami tubrukan atau kecelakaan. Di setiap tahunnya pasti ada kapal yang mengalami hal tersebut baik di Indonesia maupun di negara lain. Oleh karena itu untuk mengurangi resiko tersebut harus diadakan Pemeriksaan kapal untuk mengetahui kondisi kapal tersebut Pemeriksaan kapal sangat penting karena merupakan suatu syarat untuk dapat menentukan kapal tersebut laik laut atau tidak. Biasanya kapal diperiksa sebelum kapal tersebut berangkat atau lepas sandar oleh *Marine Inspector*. Pihak *marine Inspector* saat melakukan pemeriksaan kapal harus berdasarkan aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah dan menggunakan cara pemeriksaan kapal yang benar sesuai aturan yang berlaku. Agar setiap kapal yang telah diperiksa dan dinyatakan laik laut dapat berlayar dan digunakan sebagai moda transportasi atau

sarana transportasi laut oleh setiap pengguna jasa, dan yang dinyatakan tidak laik laut sesuai perundang undangan tidak diizinkan untuk berlayar agar dapat menghindari atau mengurangi resiko tubrukan dan kecelakaan kapal di dermaga atau di tengah laut. Karena keselamatan kapal di laut adalah yang paling utama. Pemeriksaan yang dilakukan oleh *marine inspector* pada kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap menggunakan tata cara pemeriksaan kapal sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan dan sesuai dengan cara kerja pemeriksaan kapal yang benar. Oleh karena itu, proses pemeriksaan kapal yang dilakukan pihak *marine inspector* pada kantor kesyahbandaran Otoritas pelabuhan kelas II Cilacap sangat berpengaruh terhadap keselamatan kapal di dermaga atau di tengah laut, kesejahteraan *crew* di atas kapal serta menjamin muatan yang ada di atas kapal tersebut.

Dilakukan pemeriksaan kelaik lautan kapal oleh otoritas kesyahbandaran khususnya *marine inspector* dengan tujuan agar kapal laik laut dan aman mulai dari bongkar muat serta saat berlayar dari pelabuhan sebelumnya ke pelabuhan tujuan.

LANDASAN TEORI

Marine inspector

Marine mempunyai arti yaitu berkenaan dengan laut atau berhubungan dengan sebuah dunia pelayaran sedangkan menurut pengetahuan umum, *marine* lebih didefinisikan kepada laut atau lautan. Yaitu merupakan kumpulan air asin yang luas sekali di permukaan bumi yang memisahkan pulau dengan pulau, benua dengan benua, misalnya laut Jawa, dan laut merah sedangkan lautan sendiri merupakan laut yang sangat luas sekali artiannya, seperti lautan hindia dan laut atlantik, serta lautan pasifik. Pengertian laut ini sama dengan pengertian laut menurut kamus lain, yaitu bahwa laut merupakan kumpulan air asin yang satu sama lain berkaitan, karena air laut tidak selalu asin, tetapi laut juga ada muara dimana air tawar bertemu dengan air

laut dilihat dari aspek dari suatu wilayah kedaulatan negara (yuridis) sebagai pemersatu bangsa bangsa termasuk bangsa Indonesia, bukan hanya sebagai penghubung antara pulau-pulau yang terbesar yang ada di perairan Indonesia. Sedangkan arti inspektor dalam definisi umumnya itu orang atau pejabat yang melakukan proses pemeriksaan dan pengujian terhadap suatu objek, yang memiliki wewenang dan kompetensi. Jadi *marine inspector* merupakan seseorang atau pejabat yang melakukan proses pemeriksaan dan pengujian terhadap suatu objek yang memiliki wewenang dan memiliki kompetensi, dimana dalam hal ini dikaitkan dengan segala sesuatu yang menyangkut dengan laut, kelautan atau perkapalan.

• Syahbandar

Syahbandar adalah pejabat pemerintah dipelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Berdasarkan pengertian di atas ada unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu penguasaan laut, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur sedemikian rupa dan ditata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran, keamanan dan keselamatan lalu lintas angkutan laut atau di sebut moda transportasi 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. Di samping syahbandar ada pula petugas yang ditunjuk oleh Pemerintah, untuk mengawasi kapal-kapal asing yang dikenal sebagai "*port state control*

officer". Dalam melaksanakan fungsi dan tugasnya, syahbandar mempunyai kewenangan (Iskandar Abu Bakar, 2013) antara lain:

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintah dipelabuhan.
- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.
- c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan .
- d. Melakukan pemeriksaan kapal.
- e. Menerbitkan surat persetujuan berlayar.
- f. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.
- g. Menahan kapal atas perintah pengadilan.

Menurut Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, yang dimaksud dengan syahbandar adalah pejabat pemerintah yang berwenang di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran serta kelaik lautan kapal. Berdasarkan pengertian di atas ada unsur unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu penguasaan laut, dermaga dan kapal di lautan. Sarana dan prasarana harus diatur dan ditata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran, keamanan dan keselamatan lalu lintas angkutan laut atau moda transportasi laut.

Keselamatan kapal

Keselamatan kapal adalah suatu keadaan kapal yang memenuhi standar persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan di atas kapal, stabilitas, tata susunan ruang dan konstruksi bangunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat

setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian (UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Keselamatan kapal merupakan hal yang penting dan sangat wajib dalam pelayaran nasional maupun internasional. Sebuah kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri (pasal 126 ayat 1 UU 17/2008), sedangkan terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak dapat digunakan lagi atau tidak laik laut. Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan tersebut wajib dilakukan oleh pejabat berwenang dan pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi dalam pengecekan kapal. Persyaratan keselamatan kapal merupakan tanggung jawab dari nahkoda atau anak buah kapal yang harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa keselamatan. Kapal jika mengetahui dikawal atau bagian dari kapal yang dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal atau laik laut (ayat 1 Pasal 128 UU 17/2008). Untuk itu pemilik, operator kapal dan Nahkoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian kapal .

METODE

Dalam pengumpulan data penulis menggunakan metode observasi yang merupakan suatu metode pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan secara langsung terhadap obyek penelitian, dan metode wawancara dengan sumber langsung penulis melakukan komunikasi dengan teknisi mengenai masalah yang ditangani, serta metode studi pustaka dengan penulis mengambil referensi yang terdapat dalam buku, jurnal dan kajian-kajian yang relevan di atas kapal. Selain itu, penulis melakukan analisis berdasarkan penelitian studi kasus yang peneliti lakukan di atas kapal, dengan mengidentifikasi dan analisa pendekatan secara langsung masalah dengan metode cara deskriptif kualitatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan kejadian yang terjadi di beberapa kapal seperti pada MV. Rashad selama penulis melakukan penelitian yang berlangsung selama 3 bulan, diketahui bahwa perlu dilakukan peningkatan Sumber Daya Manusia dan peningkatan pelatihan agar lebih baik lagi. mengenai kurang optimalnya pelaksanaan pengecekan kapal yang dilakukan oleh pihak berwenang atau Marine Inspector di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan utamanya tempat penulis di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap. Kurangnya personil yang kompeten, dan masih perlunya meningkatkan manajemen skill dan pengetahuan kesesuaian dokumen yang ada dan kurang terjadwalnya pelaksanaan pemeriksaan ternyata menjadi kendala yang cukup penting untuk meningkatkan kinerja Marine Inspector di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap. Padahal hal tersebut sangat penting dan seharusnya pihak Marine Inspector menyadari pentingnya pengecekan dan pemeriksaan dalam menunjang proses kegiatan pelayaran. Agar pelayaran berjalan dengan baik dan lancar baik kapalnya maupun sumber daya manusianya demi tercipta kenyamanan, keamanan dalam berlayar.

Evaluasi Pemecahan Masalah

Untuk memperbaiki pemenuhan pemeriksaan dan pengecekan oleh pihak Marine Inspector dikantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap yang sesuai standar, maka penulis dapat menyarankan serta menyimpulkan beberapa hal yang harus dilakukan oleh pihak darat maupun pihak kapal itu sendiri:

1. Melakukan perekrutan personil dibidang Marine Inspector yang ahli dalam bidang keselamatan pelayaran/ perkapalan dan lebih meningkatkan peran Marine Inspector dalam pemeriksaan dan

pengawasan perlengkapan peralatan keselamatan di atas kapal.

2. Melaksanakan penjadwalan dan pemanfaatan waktu yang sesuai dengan standar operasional yang ada
3. Melaksanakan pengecekan dokumen dengan lebih teliti dan dilakukan cek list teratur agar tidak terjadi kesalahan.
4. Bekerja sesuai dengan SOP yang sudah ada dan tidak boleh tumpang tindih dalam menindak jika ada kesalahan yang ditemukan dalam inspeksi.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan diatas, dapat dikemukakan bahwa kurang cakap dan optimalnya pelaksanaan pengecekan kapal oleh Marine Inspector di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan utamanya tempat penulis melaksanakan di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap, sehingga diperlukan solusi yang tidak merugikan kedua belah pihak.

Kurangnya personil yang kompeten, kesesuaian dokumen yang ada dan kurang terjadwalnya pelaksanaan pemeriksaan ternyata menjadi kendala yang cukup penting untuk meningkatkan kinerja Marine Inspector dikantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap, padahal hal tersebut sangat penting dan seharusnya pihak Marine Inspector menyadari pentingnya pengecekan dan pemeriksaan dalam menunjang proses kegiatan pelayaran dan keselamatan serta jiwa di atas kapal.

Dalam pembahasan dinyatakan bahwa kegiatan tentang pengecekan dan pemeriksaan dokumen dan alat keselamatan di atas kapal yang dilakukan oleh Penulis dan Marine Inspector sebagai pihak berwenang di KSOP Kelas II Cilacap, terdapat permasalahan yang mungkin terjadi dan tentu penulis dapat

menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Pemeriksaan kapal dilaksanakan 3 jam dan pelaksanaannya yang terjadi dilapangan hanya sekitar kurang lebih 2 jam dan waktu pengecekan yang seharusnya 1 jam menjadi 30 sampai 45 menit setiap pemeriksaan, karena kurangnya waktu dan kurangnya personil yang ahli sesuai dengan bidang yang diperlukan yang mengakibatkan kurang sesuai standar operasional yang berlaku dibidang Marine Inspector.
2. Pada proses pengecekan oleh pihak Marine Inspector dikarenakan terbatasnya waktu proses pengecekan menimbulkan kurang maksimal pada proses pengecekan dokumen yang ada dan terjadi kekeliruan, karena pada saat pengecekan hanya dilakukan pengecekan pada dokumen-dokumen utama saja, sedangkan dokumen pendukung lainnya hanya sekedar dicek melalui data yang ada dan tidak dilakukan pemeriksaan secara fisik, sehingga memungkinkan terjadi kesalahan dokumen yang belum diperbaharui atau kadaluarsa. Adanya Hambatan Hambatan yang ada atau dialami marine inspector pada saat pemeriksaan di atas kapal.
3. Begitu banyaknya permintaan / permohonan dalam pemeriksaan kapal yang tidak sebanding dengan jumlah pegawai otoritas yang ada, masih kurangnya tenaga dan perekrutan untuk pegawai baru yang memiliki keahlian dibidang keselamatan pelayaran/perkapalan niaga di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul F, Egi R dan Fathurachman, 2019, Proses pengurusan perpanjangan sertifikat Kapal, jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim, Vol. 01 No. 2 PP 25-30.
- I ketut M, 2014, Peningkatan Pengawasan Keselamatan angkutan Penyeberangan, jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog), Vol. 01 No. 03, PP.183-198.
- Iskandar Abu Bakar, 2013, *Suatu Pengantar Pelayaran Perairan Daratan*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Jumriani, Annisa R dan Muhammad A.S, 2017, Peningkatan peran devisi dokumen kontrol, jurnal VENUS Vol. 07 No. 14, PP 22-36.
- Julia, P, S, 2014, Keselamatan keamanan dan ketertiban penumpang, Jom FISIP Vol. 1 No. 2, PP 1-15.
- Pemerintah Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 74 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi
- Peraturan Bandar 1925 pasal 1 ayat 1 (Redenregleent-1925) (STBL 1924 NO. 500)